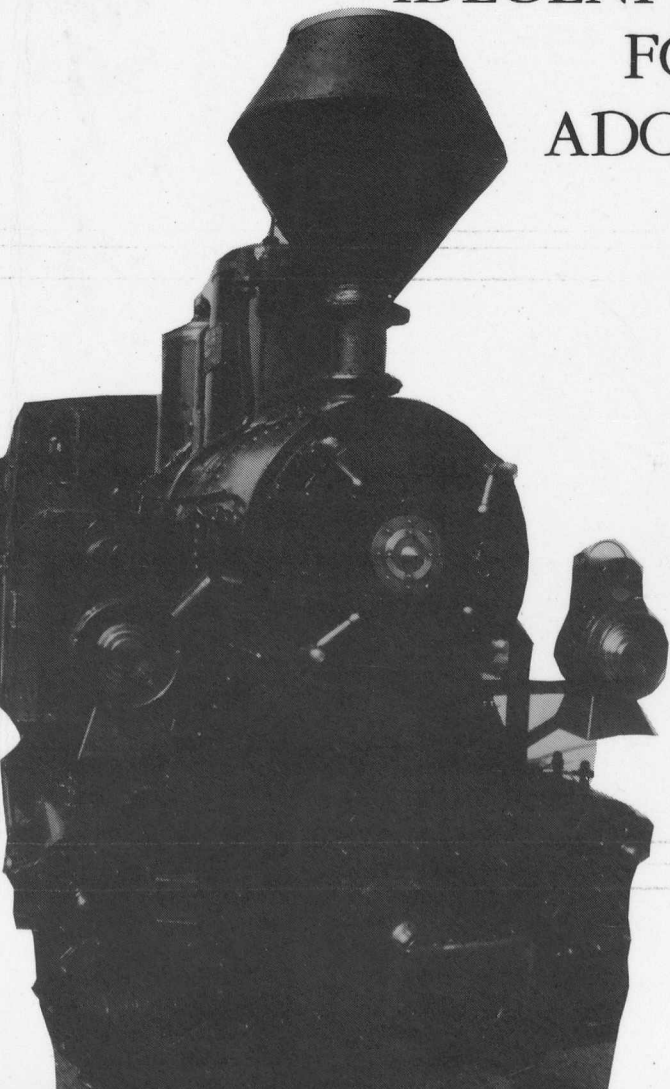


TÓBIÁS LÁSZLÓ

A MAGYARORSZÁGI
KISVASUTAK
IDEGENFORGALMI
FÖLDRAJZI
ADOTTSÁGAI



TÓBIÁS LÁSZLÓ

A MAGYARORSZÁGI KISVASUTAK

IDEGENFORGALMI FÖLDRAJZI ADOTTSÁGAI

ADOTTSÁGAI

Lektoron:

Dr. Mészék György

Dr. Tiner Tibor

BUDAPEST, 1990

MTA



ELMÉLET—MÓDSZER—GYAKORLAT 55.

SOROZATSZERKESZTŐ: DR. RÉTVÁRI LÁSZLÓ

MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA
FÖLDRAJZTUDOMÁNYI KUTATÓINTÉZET

005840
Szerzőknek
144976

TÓBIÁS LÁSZLÓ

**A MAGYARORSZÁGI KISVASUTAK
IDEGENFORGALMI FÖLDRAJZI
ADOTTSÁGAI**

Lektorok:

Dr. Miczek György

Dr. Tiner Tibor

BUDAPEST, 1996

MTAK



0 00047 97100 4

M. TUD.

946290

TÖBIÁS LÁSZLÓ - ÖSSZEKAPOTT ÉRTEKZÉSEK
KÖZVETLEN ÉRTEKZÉSEK

MAGYAR
TUDOMÁNYOS AKADÉMIA
KÖNYVTÁRA

A MAGYARORSZÁGI KÖNYVTÁRI
TUDOMÁNYOS ÉRTÉKZÉSEK
IDEGENFORGALMI FÖLDRAJZI

ADOTTSAJAI

Lektorok:
Dr. Micsok György
Dr. Tiner Tibor

BUDAPEST, 1998

ISSN 0139-2875
ISBN 963 7395 76 8

M. TUD. AKADÉMIA KÖNYVTÁRA
Könyvtár A. 908./19. 37. sz.

Szüleimnek

1	Kisvácsutak idegenforgalmi lehetőségei
2	A vasutak által kijárt területek
3	Vasutak a városi életben
4	Vasutak a városi életben
5	Vasutak a városi életben
6	Vasutak a városi életben
7	Vasutak a városi életben
8	Vasutak a városi életben
9	Vasutak a városi életben
10	Vasutak a városi életben
11	Vasutak a városi életben
12	Vasutak a városi életben
13	Vasutak a városi életben
14	Vasutak a városi életben
15	Vasutak a városi életben
16	Vasutak a városi életben
17	Vasutak a városi életben
18	Vasutak a városi életben
19	Vasutak a városi életben
20	Vasutak a városi életben
21	Vasutak a városi életben
22	Vasutak a városi életben
23	Vasutak a városi életben
24	Vasutak a városi életben
25	Vasutak a városi életben
26	Vasutak a városi életben
27	Vasutak a városi életben
28	Vasutak a városi életben
29	Vasutak a városi életben
30	Vasutak a városi életben
31	Vasutak a városi életben
32	Vasutak a városi életben
33	Vasutak a városi életben
34	Vasutak a városi életben
35	Vasutak a városi életben
36	Vasutak a városi életben
37	Vasutak a városi életben
38	Vasutak a városi életben
39	Vasutak a városi életben
40	Vasutak a városi életben
41	Vasutak a városi életben
42	Vasutak a városi életben
43	Vasutak a városi életben
44	Vasutak a városi életben
45	Vasutak a városi életben
46	Vasutak a városi életben
47	Vasutak a városi életben
48	Vasutak a városi életben
49	Vasutak a városi életben
50	Vasutak a városi életben
51	Vasutak a városi életben
52	Vasutak a városi életben
53	Vasutak a városi életben
54	Vasutak a városi életben
55	Vasutak a városi életben
56	Vasutak a városi életben
57	Vasutak a városi életben
58	Vasutak a városi életben
59	Vasutak a városi életben
60	Vasutak a városi életben
61	Vasutak a városi életben
62	Vasutak a városi életben
63	Vasutak a városi életben
64	Vasutak a városi életben
65	Vasutak a városi életben
66	Vasutak a városi életben
67	Vasutak a városi életben
68	Vasutak a városi életben
69	Vasutak a városi életben
70	Vasutak a városi életben
71	Vasutak a városi életben
72	Vasutak a városi életben
73	Vasutak a városi életben
74	Vasutak a városi életben
75	Vasutak a városi életben
76	Vasutak a városi életben
77	Vasutak a városi életben
78	Vasutak a városi életben
79	Vasutak a városi életben
80	Vasutak a városi életben
81	Vasutak a városi életben
82	Vasutak a városi életben
83	Vasutak a városi életben
84	Vasutak a városi életben
85	Vasutak a városi életben
86	Vasutak a városi életben
87	Vasutak a városi életben
88	Vasutak a városi életben
89	Vasutak a városi életben
90	Vasutak a városi életben
91	Vasutak a városi életben
92	Vasutak a városi életben
93	Vasutak a városi életben
94	Vasutak a városi életben
95	Vasutak a városi életben
96	Vasutak a városi életben
97	Vasutak a városi életben
98	Vasutak a városi életben
99	Vasutak a városi életben
100	Vasutak a városi életben

ELŐSZÓ	8
KISVASUTAK	12
A kisvasutakról általában	12
Keskenynyomközű vasutak Magyarországon	13
Működő keskenynyomközű vasutaink	17
Vasutaink műszaki állapota	18
A pályák	19
A járművek	20
Biztosító-, jelző és távközlési berendezések	21
Üzemi viszonyok	23
Gazdálkodási viszonyok	28
Gazdálkodási rend	28
Állami támogatás	29
Díjszámítások	29
Személyzeti viszonyok	30
Részösszegzés	31
A KISVASUTAK IDEGENFORGALMI LEHETŐSÉGEI	33
Kisvasutak, mint önálló idegenforgalmi attrakciók	33
Vasútbarát kultúra a német nyelvterületen	33
Mariazell	33
Vevey	34
Sajtó, múzeumok, szervezetek	36
Nosztalgia programok magyar kisvasutakon 1991-ben	38
Nagyecsk	39
Balatonfenyves	40
Kecskemét	43
Budapest	43
Gyöngyös	44
Kisvasutak az idegenforgalom közlekedési eszközeiként	47
A vasutak által bejárt területek	47
Vasutak a városi rekreációs övezetekben	51
Vasutak üdülő- és kirándulólhelyeken	53
Kizárólag üdülő- illetve kirándulólhelyi forgalmat bonyolító vasutak:	54

Jelentős kiránduló- illetve üdülő-forgalmat bonyolító vasutak:	55
Az összforgalomban kis jelentőségű kiránduló forgalmat bonyolító vasutak:	60
Vasutak természetvédelmi területeken	60
Vasutak távlatosan idegenforgalmi felértékelődésre alkalmas területeken	62
Vasutak idegenforgalmi szempontból távlatosan is közömbös területeken	64
A kisvasutak forgalmi kapcsolatai	64
Kapcsolatok vasúti illetve közúthálózattal	64
Kapcsolatok túraútvonalakkal	66

ÖSSZEGZÉS, LEHETŐSÉGEK A TÉMA TOVÁBBVITELÉRE	67
--	----

IRODALOMJEGYZÉK	72
-----------------	----

MELLÉKLET	80
-----------	----

JEGYZETEK	152
-----------	-----

ELŐSZÓ

1990. és 1991. vakációit és sok hétvégéjét rászánva beutaztuk Magyarországot összes kisvasútját, melyről tudomást sikerült szereznünk. Ezeknek az utazásoknak az élményei és tapasztalatai jelentik ennek a dolgozatnak a legfőbb alapjait.

Az utazásokon több mint ezer fényképfelvételt készítettünk és természetesen könyvtárban, a Közlekedési Múzeumban és sok más forrásból is gyűjtöttünk adatokat.

Mindennek az anyagnak egy szeletét mutatja be ez a dolgozat: az idegenforgalmi földrajzi vonatkozásokat - minthogy jórészt azonos a Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem idegenforgalmi szakközgazdász-képzésén írt szakdolgozattal.

Sokak tettek azért, hogy az egykori szakdolgozatból könyv legyen, mégis hosszú idő telt el az adatok felvétele óta. Mivel nem volt lehetőség újabb adatfelvételre, úgy döntöttünk, az adatfelvétel óta történtek közül csak azokra térünk ki - elsősorban a jegyzetekben -, amelyek alapvetően befolyásolták a leírtakat, mintegy történetivé téve egy-egy megállapítást. Sajnálatosan kevés történt az elmúlt években a kisvasutak ügyében, így a leírtak túlnyomó többsége ma is aktuális.

Itt mondok köszönetet mindazoknak, akik segítették a munkát, a dolgozat elkészítését és megjelenését:

Feleségemnek, aki részt vett a munka minden fázisában.

A Földrajztudományi Intézetnek, amiért már az eredeti munkához is segítséget - valamint ösztöndíjat - kaptam és most lehetőséget a publikációra.

Intézetbéli témavezetőmnek és sorozatszerkesztőmnek, Rétvári Lászlónak, a földrajztudományok doktorának.

A Magyar Államvasutak elnök-vezérigazgatóinak: Csárádi Jánosnak, aki ingyenes utazási igazolványt biztosítva segítette az anyaggyűjtést, Kálnoki Kiss Sándornak, aki anyagilag támogatta a kiadást.

Közlekedési Múzeumnak úgyszintén az eredeti munka segítségével és a publikációt anyagi támogatásáért is.

Jándi Péter vasútmérnök barátomnak, aki sok utazásnak részvevője volt - így már a legelső, 1984-esnek is -, és aki sok szakmai szempontra hívta fel a figyelmemet.

Lehoczky János földrajztanár barátomnak, aki szintén sok utazáson részt vett, elkezdve a hazai kisvasutak állapotának videóra rögzítését, és akivel jól együtt dolgozhattunk, minthogy a József Attila Tudományegyetem földrajz középiskolai tanári kiegészítőjén a kisvasutaknak a közlekedési hálózatba való kapcsolódásáról írt történeti áttekintő szakdolgozatot. Köszönöm a tőle kapott adatokat és azt a Börzsönyben egykor létezett vasutakról írt összefoglalót, amely a mellékletben segíti az Olvasó pontos eligazodását.

Bajcsyné Tóth Idának, a Gyöngyösi Állami Erdei Vasút üzemfőnökének, a Magyar Erdészeti Egyesület Erdei Vasúti Szakosztálya titkárának és Bajesy Endrének, a Gyöngyösi Állami Erdei Vasút nyugalmazott üzemfőnökének, a szívélyes szakmai eligazításokért.

Mindazoknak a kisvasúti vezetőknek és dolgozóknak, akik segítették munkánkat.

Külön köszönet egyetemi témavezetőmnek, Kollarik Amáliának, a földrajztudományok kandidátusának, aki sok szemponttal és saját anyagaival is segített, egészen az első szemináriumai dolgozat írásától.

Bevezetés

"Mondja kérem, mi történt időközben azzal a Paradicsommal, amióta ott járt?" Más szóval: utazási irodáink felfedezték, civilizáciánk elérte, turistáink tönkretették-e már?"

Faludy György: Jegyzetek az esőerdőből

Számtalan beszélgetés alapján állítom: a kisvasutakat mindenki ismeri és szereti. Majd' mindenki meg tud nevezni legalább két-három kisvasutat, amelyhez kedves emlékek kötnek. Szilvásvár, Gemenc vagy Lillafüred elképzelhetetlen a kisvasút nélkül, s aki felkeresi ezeket a helyeket, aligha mulasztja el, hogy utazzon a kedves, zötyögős vonatokon.

Magyarországon ma tizenkilenc üzem huszonnégy kisvasútja van megnyitva a nagyközönség előtt.¹ A legfiatalabbak is - eltekintve a tiszakécskei másfél kilométeres pályától - legalább harmincöt évvel ezelőtt épültek. Viszszavonhatatlanul elmúlt korok szállítási feladatainak kielégítésére, a maiaktól lényegesen különböző lehetőségek közül választott megoldásokként.

Azóta mind a problémák, mind a megoldási lehetőségek, mind az azokhoz kapcsolódó szemlélet lényegesen megváltozott — és ha a Királyrétről a Nagy—Hideg-hegyre néhány év előtt épített, két teherautó párhuzamos közlekedésére alkalmas szélességű út kiépítése érdekében végzett természetrombolásra gondolok, abban is biztos vagyok, hogy a kor nagy kérdéseinek és szellemének megértése még odébb van. De abban nem vagyok biztos, hogy közeledünk.

A kisvasutak kérdései most ezek: hogyan tudnak reagálni a változásokra? Találnak-e olyan funkciókat maguknak, melyek új értelmet adnak létezésüknek?

A válaszokon a kis

vante múlik.

Mint egykori úttörővasutas, különösen szeretem ezeket a vasutakat és örülnék, ha fennmaradnának. Ezért szeretnék segíteni az új funkciók keresésében.

Ezzel most kell foglalkozni, mert bár ma az emberek kisebb gondjai is nagyobbak, mintsem hogy a kisvasutakért fájjon a fejük, de a kisvasutak sorsa a jelenben és a közvetlenül következő időben dől el. Ha a közeljövőben nem indul meg a kisvasutak új funkciójának kialakítása, az eljönni remélt jobb időkben nem lehet majd megoldani a kisvasutak sorsát. Egészen egyszerűen azért, mert már nem lesznek kisvasutak.

A dolgozat címe jelzi, hogy az idegenforgalomban látom, keresem a kisvasutak jövőjének az esélyét. De a mottóválasztás mutatja legfontosabb kételemet, a legnehezebb problémát is: alapozható-e a kisvasutakra olyan idegenforgalom, mely nem teszi tönkre azt a természeti környezetet, ami a legtöbb esetben a vonzerőt jelenti a kisvasutak által bejárt tájakon?

Erre a kérdésre szeretnék igennel válaszolni. Hogy az érintetlen természeti környezetre alapozott turizmusra az embereknek igénye lenne, azt mutatják az ausztriai és svájci üdülőturizmus legutolsó éveinek fejlődési adatai. A természeti környezetre és annak megőrzésére alapozó idegenforgalmi politika hozta ezekben az országokban a legdinamikusabb európai fejlődési mutatókat.

Magyarországon vajon milyenek a környezetkímélő, mégis hatékony idegenforgalmi stratégia szemléleti, társadalmi feltételei és lehetőségei?

A válaszadás igen nehéz és bonyolult, és e dolgozat kereteit messze túlnövi. Itt csak is a keskeny nyomközű vasutak idegenforgalmi földrajzi adottságait és lehetőségeit vizsgálom.

1. KISVASUTAK

1.1 A kisvasutakról általában

A vasút világhódítását ugyan Stephenson Rocketjének győzelmes útjától számítjuk - és ha korunk nagyvasútjain utazunk, valóban az akkor elindult fejlődési vonal eredményeit élvezhetjük -, ám ez mit sem változtat azokon a tényeken, melyek szerint a vasút története nem a XIX. század közepén kezdődött, és nem a nagyvasúti az egyetlen fejlődési vonal.

A nagyvasút nagy (személy- és áru-) tömegek gyors és biztonságos távolsági szállítására hivatott. Hogy eleve erre szánták, annak bizonyítására elegendő: nyomtávolsága (a világszabvánnyá lett 1435 mm) megegyezik a teherszállító szekerekre előírt kötelező nyomtávolsággal - amit még a rómaiak honosítottak meg Britanniában is.

Léteztek és léteznek azonban más jellegű szállítási feladatok is. Ezek egy részét már korábbi századokban is próbálták a vasút előképének tekinthető, kötött pályájú eszközökkel megoldani - bányákban például a favályúkban gördülő kerekű kocsik általánosan elterjedtek voltak. Így a különböző elképzelések fejlesztésével, de a nagyvasútnak bizonyos feladatok megoldására való alkalmatlanságának okán is (például nem volt elegendő hely nagyvasúti járművek számára a bányákban; nem állt rendelkezésre elegendő szabad terület hegyvidékeken nagyvasúti ívek kitűzésére; tömegesség, távolság szempontjából nem volt nagyvasutat kívánó a szállítási feladat) létrejöttek és a nagyvasúttal kölcsönhatásban fejlődtek más szállítási rendszerek is. Ilyennek tekinthetjük a kötélpályákat és a keskenynyomközű vasutakat is.

Keskenynyomközűnek nevezünk minden vasutat, melynek nyomtávolsága kisebb, mint 1435 mm (illetve Észak-Amerikában 1448 mm), ilyen a világ összes vasútjainak 18%-a.² A keskenynyomközű vasutakat szokás

kisvasutaknak is nevezni. Ez akkor helyes, ha a nyomtávolságon kívül még más jellemzők is eltérnek a nagyvasútiaktól. Ezeket a különbségeket Vaszkó Ákosnak a hazai szakirodalomban³ legjelentősebb elméleti dolgozata⁴ alapján az alábbiakban foglalhatjuk össze: A kisvasutat a nagyvasúttól alapvetően eltérő nyomtávolsága, eltérő funkciója és ezekből adódóan eltérő műszaki és gazdasági jellemzői különböztetik meg. (Következésképpen nem nevezhető minden vasút kisvasutak, ami keskenynyomközű. Elég arra utalni, hogy India - még a britek által kiépített - vasúthálózata 1000 mm nyomtávolságú.)

A kisvasút rövidebb távolságú szállítási feladatok megoldásának eszköze. Rendeltesse a belső árumozdítástól a helyközi közlekedésig terjedő szállítási igények kielégítése. Jellemző a rászállítási és begyűjtési feladat. A szállítás jellege a rendszeres, menetrendszerű és a kampányszerű forgalom között igen változatos. Kisvasutak között egyaránt található közforgalmú, korlátozottan közforgalmú és kizárólagos, saját használatú vasút. A kisvasutakat műszaki szempontból a nagyvasútinál egyszerűbb megoldások jellemzik, legyen szó akár pályáról, akár járművekről.⁵ Biztosítóberendezéseket kisvasutakon általában nem és jelzőeszközöket sem mindenütt alkalmaznak.

Az egyszerűbb pálya, járművek és technika kisebb személyzettel, egyszerűbb üzemmel, sokszorosan olcsóbban működtethető, így kisebb forgalom mellett is gazdaságos megoldás lehet a vasút.

1.2 Keskenynyomközű vasutak Magyarországon

A magyarországi keskenynyomközű vasutak történetéről két teljességre törekvő dolgozat készül.⁶ Így az áttekintő történettel jelen dolgozat keretében szerénytelenség lenne foglalkozni. És értelmetlenség is, hiszen a választott téma feldolgozásához csak arra van szükség, hogy a hazai kisvasút-típusokat megismerjük.⁷

Keskenynyomközű vasútjainkról - eltekintve a belső árumozdításra épültektől - általában elmondhatjuk: Magyarországon erdészeti, gazdasági és

idegenforgalmi keskenynyomközű vasutak épültek, s ma is találunk még mindegyik típusból működőt.

Mínhogy gyakorlatilag az ország egész területe alkalmas vasútépítésre⁸, nagyon sok tájon épültek erdészeti és gazdasági vasutak. A pormentes utak kiépülte előtt feldolgozóhelyekre történő kiszállításra (erdőkből a kitermelés helyéről a többnyire vasútállomás mellett fekvő fatelepekre [ma is látható ez például Csömödéren vagy a gemenci vasút pörbölyi végállomásán]; cukorrépatermő vidékeken - akár csak kampányjelleggel - cukorgyárakig [ilyen volt például a kapuvári cukorgyár vasútja]; stb.), nagyterületű mezőgazdasági üzemek belső áruszállítására (például Mezőhegyesen), alföldi mezővárosokat tanyás területeikkel való összekötésére (ezek közül már csak Kecskemét hálózata létezik) és nagyvasút gazdaságos üzemeltetéséhez kisforgalmú vagy alkalmatlan talajú területek szállítási feladataira (például Balatonfenyvesen) nagyszámban épültek keskenynyomközű vasutak. Ezek néha csak vonalak voltak, de jellemzőbb, hogy több vonalból álló hálózatot alakítottak ki⁹ és a különböző hálózatokat is többhelyütt összekapcsolták.¹⁰

Kerkápoly Iván klasszikus vasút földrajza¹¹ és az üzemtörténetek alapján azt mondhatjuk: századunk első két évtizede volt a keskenynyomközű vasutak kiépülésének klasszikus kora. 1945 és 1955 között épültek még új vasutak, és születtek tervek országos hálózat kiépítésére, a meglévő vasutak összekapcsolásával. Az 1960-as években azonban választási helyzet alakult ki. Vasút és közút egyidejű kiépítésére és fejlesztésére nem voltak elegendők a források. Gazdasági számítások - és kordivat diktált presztízsszemponatok - alapján a közút fejlesztése mellett döntöttek.¹² Ez előbb a nagyreményű építési tervek feladását, később a kisvasutak jelentős részének felszámolását hozta.

Először a közúti közlekedés legyűrte a rövid vonalú gazdasági vasutakat, majd egyes nagyvasúti vonalakkal egyidőben felszámoltak komoly kisvasúti hálózatokat is - hegyközi emberek és mások is máig számon tartanak népmesei gonoszságú, egyéni előnyöket szolgáló politikai intrikákat is -,

azután az erdészeti technológia és a fakitermelési területek változásával lassanként az erdei vasutak egy részének is eltűnt a szerepe.

Abban, hogy mindez így történt, sejteni lehet némi politikai szándékosságot, lobbyszerkeket. Ugyanis a nagyvasúti kocsik megszámosíthatóak, azaz keskenynyomközű forgósámolyokra állítva közlekedhetnek a keskenynyomközű pályákon. Így nem kell átrakni az árut, tehát megtakarítható az a valóban költséges művelet, amit leggyakrabban szokás felhozni a kisvasúti szállítás ellenében. S hogy mindezt nem alkalmazták a vasutak, azt aligha lehet az eredendő emberi butaság számlájára írni - vagy legalábbis nem a vasutasoké-ra ... A történetek részleteit csak hosszabb kutatással - sőt, valószínűleg csak a még élő egykori vasúti vezetőkkel folytatott beszélgetésekből - lehetne kideríteni. Ám ez ma már csak történelmi kérdés.

Ugyancsak nem tűnik túl okosnak a kitermelt faanyag hosszú - akár tíz- - kilométereken keresztül gumikerekes járműveken való szállítása. Csak meg kell nézni azokat az erdőrészeket, utakat, ahol ezek a járművek közlekednek; a járművek üresfutási kilométer- és üzemidő-mutatóit; a fajlagos energia- és élőmunka-felhasználást, össze kell vetni ezeket a kisvasút hasonló adataival, és aligha lehet kétséges: érdemes volna megtalálni azt az egyszerű műszaki megoldást, mellyel szálankénti rakodás nélkül, a kitermelés közvetlen közelében vasútra lehetne terhelni a kiszállítandó fát. Ennek racionalitása volna akkor is, ha csak a legközvetlenebb költségeket szemlélnék, hiszen a tapasztalati számok szerint azonos egy-egy kilométer erdészeti feltáró út és erdei vasút megépítésének költsége.

Korunk kihívásainak igazából pedig már az felelne meg, ha számolnának a légszennyezés különbségével; a vasút és az erdészeti út helyigényének különbségével¹³; azokkal a károsító hatásokkal, melyek az erdészeti utak lévén bejutva veszélyeztetik az erdőt; és még sok más szemponttal is - közöttük nyilván azokkal is, melyek a vasút ellen szólnak.¹⁴

Ezek alapján nem tartom rövidesen véget érőnek az erdei vasutak történetét eredeti funkciójukban sem. Nagyon helyes, hogy az útépitésre kedvezőtlen talajmechanikai tulajdonságú területeken - Gemencen, Zalában: Lentiben

és Csömödéren - még csak kísérletekbe sem kezdtek útépitésre, hanem csak a vasútig szállítják gumikerekes járművekkel a fát. A többi vasútnál az okozza a legnagyobb problémát, hogy a vasutak melletti erdők letermeltek, jelenleg távolabb folyik a kitermelés.

A még létező vasutakat az erdészetek meg akarják tartani, de a ráfizetést nem tudják vállalni. Annak csökkentéséhez pedig bevétel, ahhoz fuvar, ahhoz pedig új szállítási feladat, új funkció kell.

Gazdasági vasút ma már csak olyan területen működik, ahol közút nem tárja fel a területet, és így a meglévő vasút a mindennapos közlekedés eszköze (ezek a MÁV gazdasági vasútjai Nyíregyházán, Keeskeméten és mind kisebb jelentőséggel Balatonfenyvesen). Ez hosszabb távon is indokolja ezen vasutak létét, de a nehézségek közeledésére figyelmeztetnek a vonalakon munka nélkül álló, egykori feladatokra mértezett nagy teherkocsiparkok.

A személyszállítási hivatásforgalom csökkenőben van, a tendencia néhány éven belül alapvető kérdés elé állítja a vasutakat: miért létezzenek?

A kérdésre két válasz adható: vagy mai funkciójukat kell magasabb színvonalon teljesíteniük - ezzel kivédve a közút elszívó hatását -, vagy új funkciókat kell találniuk és betölteniük.

A Széchenyi-hegyi vasút 1948. évi megindulása óta az ország több helyén épültek úttörővasutak. (Itt most nem azokról van szó, melyeket azért kereszteltek át úttörővasútnak, hogy így szerezzenek fenntartásukhoz támogatást, és ezzel kerüljék el a megszüntetést.) Ezek tulajdonképpen idegenforgalmi célra létrejött vasutak, még akkor is, ha más volt az ideológia, a hivataltalos építési indok, hiszen csak ott volt értelme játékszert építeni a gyerekeknek, ahová odament a közönség is játszani, ahová valami vonzotta. Ezeket a helyeket pedig idegenforgalmi szempontok alapján lehet kijelölni. Hogy a helykijelölések mennyire voltak szerencsések, azt mutatja: mára ezek közül a budapestit kivéve csak a pécsi (A Misinán a vidámparktól az állatkertig vivő párszázméteres pályával a továbbiakban nem is foglalkozom, minthogy az gyakorlatilag a vidámpark színtöltja.), a dunaújvárosi (mindenben azonos a

pécsivel) és a tiszakécskei maradt fenn (bár a forgalom ott is szünetelt 1991-ben). Gyerekek abban az évben csak a Széchenyi-hegyi és a nagyecenki vasúton láttak el szolgálatot. Utóbbi vasút eleve a Közlekedési Múzeum szabadteri bemutatóhelyének - tehát idegenforgalmi célra - épült, még akkor is, ha ez a szempont nemigen mutatkozik meg a telepítésben.

1.3 Működő keskenyomközű vasutaink

A dolgozatom tárgya miatt itt érdektelen bányavasutakat nem számítva, huszonnégy keskenyomközű vasútüzem működik Magyarországon, melyek közül tizenkilenc végez személyszállítást. A vasútüzemek részletes bemutatása és helyzetük elemzése messze meghaladná jelen dolgozat terjedelmét. Hogy az Olvasó mégis elhelyezhesse és azonosíthassa a vasutakat, a mellékletben megtalálja az egyes vasutak alapadatait, térképét, és azokat a földrajzi jellegű adatokat és értékelésüket, melyekre a dolgozatban írtakat alapozom.

A ma létező vasutak helyzetének megismeréséhez különösen fontosnak tartom:

- a vasutak műszaki állapotának,
- üzemi és gazdálkodási viszonyainak és
- személyzeti viszonyainak számbavételét és értékelését.

Ezekhez azonban megbízható adatok sajnos nem állnak rendelkezésre. Ennek több oka is van.

A MÁV nem kezeli külön gazdasági egységként öt kisvasutját, azok összesen nyolc vonalát. Ki tudja mutatni a vasutak utas- illetve teherforgalmát, de ezekhez még a bevételeket sem tudja minden esetben pontosan hozzárendelni (például teherforgalom estén a nagy- és kisvasúton egyaránt szállított, ezért át is rakott áruk esetében). Még inkább így van ez a kiadásoknál, mert az épület- és pályafelújítást, a járműjavítást, stb. nem elkülönült szervezeti és elszámolási rendben végzik. Csak a közvetlenül a vonatforgalom lebo-

nyolításához kapcsolódó bérjellegű kiadások elkülönítettek. Igazán nem is célja a MÁV-nak a költségek elkülönítése.

A vasutak nagy része saját elhatározásából, kisebb része fenntartója utasítására titkosítja gazdálkodási adatait. Ezen a falon nem sikerült átjutni.

Összehasonlító feldolgozás elkészítésének az is akadálya, hogy a vasutaktól végül is megkapott adatok sem azonos időszakra vonatkoznak, hanem egy részük 1989., másik részük 1990. évre.

Mindezek miatt az ebben a fejezetben leírtak legfontosabb forrásai: az üzemek vezetőivel folytatott beszélgetések; a szakértői vélemények és a megkapott adatok; az azokból következtethető azonosságok; és nem utolsó sorban a vonalak beutazásával nyert tapasztalatok.

Ahol konkrét illetve nagyságrendet jelölő számszerű adatot közlök egyes vasutak különböző teljesítményeiről külön hivatkozás nélkül, ott a dolgozat írása során a vasútüzemek vezetőinek eljuttatott két kérdőívre adott válaszokat idézem.

1.3.1 A vasutaink műszaki állapota

A Magyarországon működő keskenynyomközű vasutak jellege és műszaki állapota között nem áll fenn kapcsolat. A vasutak állapota általánosan azonos. Lényegesen eltérőként talán csak a Széchenyi-hegyi emelhető ki, melynek pályáját a kilencvenes évek elején többtízmilliós költséggel - de ma már láthatóan nem a legjobb minőségben - újították fel, a járműpark jó állapotú, de az épületekről már ott sem állítható ugyanez.

Általánosságban elmondható, hogy a vasutak műszaki állapota lehetővé teszi a biztonságos közlekedést.¹⁵ Ennek biztosítéka, hogy mind a pályákat, mind a járműveket időről időre hatósági vizsgáknak kell alávetni.

1.3.1.1 A pályák

Magyarországon ma két 600 mm nyomtávolságú pálya van (Kemencén és Almamelléken), a többi 760 mm-es.¹⁶

Keskenynyomközű vasútjainkon az engedélyezett legnagyobb menetsebesség általában 20 km/h.

Az erdei vasutak személyzetén belül külön pályamunkás-brigádok műszerek és különösebb szerszámok nélkül tartják karban a pályákat. Telített talpfák az erdei vasutak számára nemigen megfizethetők. Így jellemzően saját faanyagból helyben előállított, telítetlen talpfákat használnak, amik gyorsabban elhasználódnak, ezért folyamatosan cserére szorulnak. A pályákat - műszerek és célszerszámok híján - nem szabályozzák be, így csak a művezetők és előmunkások szaktudásán múlik azok állapota. A vasutak megszűntetésekor az erdészetek sok bontott sínanyagot vásároltak, mind nagyvasutakról, mind más kisvasutakról, így ma - 7 és 48 kg/folyóméteres között - igen sokféle sín található a kisvasutakon. Legrosszabb a kitérők állapota. Kitérőt Magyarországon csak a gyöngyösi Kitérőgyárban készítenek, ám azokat szállítással együtt már nem tudják megfizetni az erdei vasutak, ezért nem is gyártanak keskenynyomközű kitérőt.

Az erdei vasutakénál jobb a MÁV vasútjainak állapota, melyek karbantartását megfelelő - nagyvasúti - eszközökkel és szakemberek vezetésével dolgoznak.

Az erdei pályák közül a Mátravasutat, a szilvásváradi, a pálházit és a gemencit kell kiemelni. A Mátravasutat miként az előző - vasútipari mérmők -, úgy a mostani - technikus végzettségű - üzemfőnök idején is igen tervszerűen tartják karban. Többek között itt is alkalmaztak vasbeton keresztaljakat. Hasonló a helyzet Szilvásváradon is, és az is elmondható mindkét vasútról, hogy egész személyzetük részt vesz az évenkénti nagy felújításokban, melyek idejére a pályákat le is zárják. A pálházi vasutat az Erdőgazdaság saját kivitelezésben újította fel 1989-ben (kilenc év üzemszünet után, és azóta is szépen

gondozza). 1990-ben növelték a felújított és újra használatba vett vonalat egy kilométerrel.

A gemenci vasút pályának fokozott karbantartását és - szószerint értendő - időről időre történő újjáépítését az árvíz teszi szükségessé.

A pályákról elmondottak érvényesek azok minden tartozékára és a műtárgyakra is.

1.3.1.2 A járművek

A kisvasutak csak azért közlekedhetnek még, mert a vasúti járművek élettartama igen hosszú.¹⁷

Nosztaigavonatok gőzmozdonyaitól és motorkocsijaitól eltekintve, ma három dieselmotordony-típust használnak a kisvasutak.

A Csepelen illetve a MÁV Északi Járműjavítójában a C 50 típusú, kéttengelyes mozdonyokból 1952 és 1968 között hozzávetőleg 250 darabot gyártottak.¹⁸

Ezek a mozdonyok - melyek szolgálatuk negyven éve alatt gyakran több vasúton is szolgáltak, míg mai szolgálati helyükre kerültek - tulajdonképpen vasúti vázra szerelt teherautók. Nem csak - D 413 típusú, 50 lóerős motorjukat, de erőátviteli rendszerüket, sebességváltójukat (!) is a Csepel korabeli teherautójából vették át.¹⁹ A típus ma Balatonfenyvesen és erdei vasutakon van szolgálatban. 600 mm nyomtávolságú változata üzemel Almamelléken és Kemencén. A típuson belül 1955-ig készültek az úgynevezett belső, azután a külső csapágyazású példányok. Szintén nem jelölték a típuson belül külön jellel a különböző nyomtávolságú gépeket. Az 1000, 950 és 760 mm-es változatokat ránézésre nem is lehet megkülönböztetni, csak a 600 mm-esek épültek lejtős orral. A C 50-esek javításával csak a vasutak saját fűtőházaiban foglalkoznak. Pótalkatrészek és főleg fődarabok híján újabb kiadású teherautók részegységeit építik be a szerelők - nem kis leleménnyel.

Az Mk 48 sorozatú, négytengelyes, a győri Wilhelm Pick Vagon- és Gépgyárban az 1960-as évek első felében épült mozdonyok jóval erősebbek (100 kW), megjelenésükben (8965 mm hossz) és (előbb dieselmechanikus utóbb diesel-hidraulikus) műszaki megoldásaikban is mozdonyyszerűbbek. A MÁV vonalain ez a legelterjedtebben használt típus. Nagyobb vonóereje és -erősebb emelkedőkön fontos - nagyobb öntömege (17,6 Mp) miatt hegyi vasutakon is ezt alkalmazzák. Nagyjavításait és hatósági vizsgáit a MÁV Szombathelyi Járműjavítójában végzik, aminek - főleg szállítási - költségterhe tetemes a kisvasutak számára.

Az Mk 45 sorozatú román gyártmányú mozdonyok a Széchenyi-hegyi vasúton - 1973 óta - és Nyíregyházán közlekednek. Utóbbiak a megszüntetett sárospataki vasútról kerültek oda. Az Mk 48-hoz hasonló adottságú, de egy évtizeddel fiatalabb gépek ezek.

A kocsi-parkot is a magas kor jellemzi általában, bár az egyes vasutak teherkocsijai között jelentős az eltérés.

A teherkocsi-parkok nemcsak a mai vasútjuk követelményeiből adódó jellegzetességeit mutatják, de azokét a vasutakét is, ahonnan mai helyükre kerültek. Legfiatalabbak valószínűleg a MÁV teherkocsijai - Nyíregyházán például 1965-ös építésűek a legújabbak.

Személykocsik között is valószínűleg a MÁV parkja a fiatalabb. A gyártó járműjavító után debreceninek nevezett, Bax jelű kocsijaik az 1950-60-as évek fordulójáról valók. Több vasúton futnak teherkocsikból házilag átépített kocsik - például Kaszón, de a balatonfenyvesi nosztalgia vonatban (SIC!) is.

1.3.1.3 Biztosító-, jelző és távközlési berendezések

Biztosító berendezésnek azokat az eszközöket nevezik, melyek különböző eszközök - elsősorban a váltók és a jelzők - közötti mechanikai, elektromos, stb. összefüggéssel ellenőrzött helyzet alapján engedélyezik jelzéseket

adását. A vonatsűrűség, a menetsebesség és az annak megfelelő fékút megengedi, hogy ilyen eszközöket kisvasutakon általában csak nagyvasúti pálya vagy nagyon forgalmas közút metszésekor alkalmazzanak.²⁰

A Széchenyi-hegyi vasút ettől eltérő. Annak minden állomása biztosított, még hozzá a magyar vasutakon használatos különféle típusú berendezésekkel. Ebből a szempontból ez a vasút is egy bemutatóhelynek tekinthető.

Saját fejlesztésű központi állítású elektromos váltókkal szerelték fel a Mátravasút gyöngyösi és mátrafüredi végállomásait.²¹

Jelzőberendezéseket a nagyobb forgalmú kisvasutak vonalain alkalmaznak, főleg azokon a helyeken, ahol rendszeres vonattalálkozás van. A MÁV vonalain kívül ilyeneket alkalmaznak Nagycenken, Gyöngyösön, Lillafüreden is.

Jelzőeszközök a pálya különleges pontjaira - pl. változó lejtviszonyú vagy lassabban bejárando szakaszok kezdetére - hívják fel a figyelmet. A MÁV vonalain kívül ezek az eszközök kevés vasúton vannak használható állapotban. Többnyire nincs rájuk pénz, így csak tönkrement, elrozsdált példányaik láthatóak, a mozdonyvezetőket pedig írásbeli rendelkezéseken kötelezik a korábban jelzőeszközökkel közölt teendőkre.

Ahol több szolgálati hely van a vasútvonal mentén, ott általában távbeszélővonal biztosít összeköttetést. Így van ez a MÁV vonalain, de például a lenti vasúton is, ahol még a háború előtt, az Esterházy Hitbizomány épített ki erdei telefonhálózatot, 290 km hosszban, 66 állomással!²²

Az erdei vasutak többségén - ott ahol egyidőben több mozdony közlekedik - a mozdonyokat és a forgalmi szolgálati helyeket CB-rádióval szerelték fel. Ennek a - gyöngyösi vasútról elterjedt - megoldásnak bevezetése volt az utóbbi időkben a vasutak egyetlen beruházása. A rádiók felszerelésével egyidejűleg kijelölték azokat a pontokat, melyeken túl csak a forgalmi szolgálattelévő engedélyével folytathatja útját a mozdonyvezető, valamint azokat a tevékenységeket, melyeket csak engedélykérés után végezhet, illetve amelyek

elvégzését jelentenie kell. Ezeken a vonalakon tökéletesen biztonságos a közlekedés, baleset csak emberi mulasztás vagy szándékos szabályszegés esetén következhet be.

Összegezve azt mondhatjuk: a hazai kisvasutak műszaki eszközei, járművei, pályái mind erkölcsileg, mind könyv szerint amortizáltak. Ettől függetlenül a kisvasutak üzemképesek és jól karbantartottak. A megfelelő karbantartás azonban jelentős költségeket és - alkatrészek és eszközök hiányában - sok élömunkát emészt fel.

1.3.2 Üzemi viszonyok

Az üzemi viszonyok megrajzolásához négy tényezőről és részben azok összefüggéséről szólok. Az 1. táblázatban bemutatom az összes kisvasút jellemzőit.

A táblázathoz előljáróban elmondom, hogy:

- "Mai szállítási feladatok" alatt a vasútnál jelentkező szállítási feladatokat az összteljesítményből való részesedésük nagysága alapján sorolom fel.

"Helyi utas" alatt a hivatásforgalmú utasokat értem.

A gyöngyösi vasutaknál használt "Helyi turisták" megjelöléshez lásd a melléklet vonatkozó részét.

Az almamelléki és a kemencei vasút feladata az erdészeti munkások munkaterületre szállítása, ezt jelöltem "üzemi utasok" kifejezéssel.

- a "Vonatt forgalom" adatait a Hivatalos menetrendkönyvben a vasutak által megadottak szerint szerepeltetem, bár azok a valóságnak nem mindenütt felelnek meg. A hónapokat római, a hét napjait hétfőtől vasárnapig, 1-től 7-ig arab sorszámokkal jelöltem.

- "Legjelentősebb bevételi forrás" a jelentős arányban személyszállítással foglalkozó vasutaknál az állami támogatás, ami menetdíjbevételük legkevesebb 280%-a, s amiről a következő fejezetben még részletesebben lesz szó. (A debreceni "Zsuzsi vonat" nem kap állami támogatást. Ez a tény teljesen meglepő, okát nem ismerem, és nem is értem hogyan lehetséges ez, ebben a támogatási rendszerben. Lehet, hogy nem kérték?) (19)

A nagyeceni Széchenyi Múzeumvasút, mint szabadtéri kiállítóhely a Közlekedési Múzeum költségvetéséből minden évben részesül. Ez 1989-ben 1 000 000 forint volt, míg a vasút egyéb bevételei a 400.000 forintot sem érték el.

- az "Eredmény" rovatban pontos adatok hiányában csak a nyereségesre (+) vagy veszteségesre (-) utalok.

A MÁV vasútjainak eredményére igen kevés támpont alapján következtethetünk, minthogy ők maguk sem mutatják ki eredményüket. Fontos tény, hogy a nagy vonatforgalom miatt nagyobb személyzettel dolgoznak.

Biztosan tudható, hogy a Széchenyi-hegyi Gyermekevasút súlyosan ráfizetéses, ami gyerekvasúti jellegéből fakad.

A gyakorlatilag kizárólag személyszállítással foglalkozó balatonfenyvesi és kecskeméti vasutak ráfizetéses volta is igen valószínű.

A nyíregyházi vasút valószínűleg 0 eredmény közelében lehet - jelentős teherforgalmával -, de hogy melyik oldalon, azt nem tudom megbecsülni.

A monopol helyzetű szobi vasút nagy teherforgalmával minden valószínűség szerint nyereséges, de erről a vasútról semmilyen üzemi adattal nem rendelkezem.

Vasút	Mai szállítási feladatok	Vonatforgalom	Legjelentősebb bevételi forrás	Eredmény
Almamellék	Személyszállítás (üzemi utasok)	I—XII., 1—5.	Erdőgazdaság	-
Balatonfenyves	Faszállítás Helyi utasok	Szükség szerint I—XII., 1—7.	Állami támogatás	-
Csömödér	Turisták	VI—IX., 1—7.	Erdőgazdaság	+
Debrecen	Faszállítás Helyi utasok	I—XII., 1—5.		
Felsőtárkány	Turisták	V—IX. 6.	Jegybevétel	-
	Turisták	V—IX.	Állami támogatás	-
	Turisták	V—IX. 6., 7.		

Gemenc	Faszállítás	I—XII. - az árvíz függvényében	Erdőgazdaság	+
	Turisták	III. közepe—XI. közepe 6—7. és V—VIII. 1—5. is, de szarvasbögés idején nem		
Gyöngyös	Helyi turisták	A mátrafüredi vonalon:	Állami támogatás	-
	Turisták Helyi utasok	I—XII., 1—7. A lajosházi vonalon: V—IX., 6., 7. és VI—VII. 3., 5. is		
Kecskemét	Helyi utasok	I—XII. 1—7.	Állami támogatás	-
	Turisták Teherszállítás	Különvonatokkal is Szükség szerint		
Kemence	Üzemi utasok	I—XII. szükség szerint	Erdőgazdaság	-
Királyrét	Helyi utasok	I—XII., 1—7.	Állami támogatás	-
Lenti Mesztegnyő	Turisták			
	Faszállítás	I—XII. szükség szerint	Erdőgazdaság	+
	Faszállítás Személyszállítás	I—XII. szükség szerint I—XII., 2., 5. időszakos szüneteltetéssel	Erdőgazdaság	-
Miskolc	Turisták	A garadnai vonalon:	Állami támogatás	-
		I—XII., 1—7. Az örvénykői vonalon:		
Nagybörzsöny	Turisták	V—IX. 5—7.	Állami támogatás	-
Nagycenk	Múzeumvasút	V—X. 6., 7.	Közlekedési	-
		IV—X., 6—7.	Múzeum	-
Nyíregyháza	Helyi utasok	I—XII. 1—7.	Állami támogatás	-
Pálháza	Áruszállítás			
	Turisták	IV—X.	Állami támogatás	-
Széchenyi-hegy	Turisták	I—XII. 2—7.	Állami támogatás	-
Szenta	Üzemi utasok	I—XII. 1—7.	Állami támogatás	-
Szilvásvárad	Turisták			
	Turisták	IV—X., 1—7.	Állami támogatás	+
Szob*	Köszállítás	I—XII., 1—5.	Kőbánya	+
Tiszakécske	Turisták	V—IX., 1—7.	Állami támogatás	-

* Adatközlés hiányában valószínűsített adatok.

A táblázatból kitűnik, hogy:

- A vasutak nyereségessége és a teljesített funkció között összefüggés van. A nagy teherforgalmú vasutak nyereségesek, tehát ezek az üzemek költségeik alapján képzett valóságos (az erdei vasutak esetében belső elszámolási) áron szállítanak.

A jellemzően személyszállítással foglalkozó vasutak közül csak a szilvásváradai nyereséges. Mivel a gyöngyösi, még inkább a miskolci és királyréti vasút hasonló számú utast szállít, a vonatforgalom, a fajlagos menetdíjbevitel és vonalhossz eltéréseiben kell keresni az eredményesség különbségének okát. Nyereséges csak koncentrált, nagy utasforgalmú vasút lehet, ha csak a nagy forgalom jelentkezése idején és a legegyszerűbb üzemi viszonyok között, kis létszámú személyzettel működik. Valószínűleg fontos a rövid vonalhossz is, hiszen a háromszor-négyszer hosszabb vonallal járó arányosan többszörös menetdíj csökkentőleg hat az utasforgalomra. Az összehasonlítás az egy pályaméterre vetített éves utasszám mutatójával lehetséges.

A kétszázezer körüli utasszám ellenére két ok miatt lehetnek ráfizetések a vasutak: vagy azért, mert az utasszám ugyan nagy, de az utazások vonalhosszhoz viszonyítva rövidek (azaz alacsony az egy pálya-kilométerre eső éves utaskilométer-teljesítmény), így a forgalom relatíve alacsony mértéke miatt nem tudnak nyereségesé válni, vagy költségeiket nem képesek elismertetni a közönséggel - akár annak fizetőképtelensége miatt. Az okok pontos meghatározásához az utasforgalmi adatokat, a bevételi és költségszerkezetet illetve a vonalhosszakat kellene - összefüggéseikben - megvizsgálni. Erre összehasonlítható adatok hiányában itt most nem tudok vállalkozni.

- Szintén a funkció és a nyereségesség összevetése alapján így csoportosíthatók a vasutak:

1. a gazdaságilag indokolt üzeműek:

- nyereségesek
- a tömegközlekedés biztosítása miatt szükséges, veszteséges, de gazdaságosan ki nem válthatóak
- az üzemi okból szükséges működésűek

2. társadalmi (jóléti) célból üzemelők.

Az első csoport magáért beszél, csak a másodikra térek ki részletesebben. Az erdőhasznosítás fontos eleme a rekreációs funkció. A Földművelésügyi Minisztérium költségvetése régóta tartalmaz úgynevezett jóléti beruházásokra szolgáló keretet. Ebből az erdőt látogatókat szolgáló létesítmények költségeire pályázhatnak az erdőgazdaságok. A vasutak fenntartására, működtetésére e forrásból nem lehet ugyan pénzhez jutni, de a pálya felújítására igen. A központi keret mellett az egyes erdőgazdaságok is költenek e célra: ilyen költségeknek tekinthetjük a csak turistákat szállító vasutak ráfizetésének vállalását.

Változatlan forgalom, menetdíj és állami támogatás mellett nem várható, hogy ezek a vasutak nyereségessé vagy legalábbis nullszaldóssá váljanak. Ezért - a költségek csökkentése érdekében - üzemeltetik ezeket a vasutakat mindinkább csak hétvégén - mint például 1991. őszétől már Királyréten és Miskolcon is - és részfoglalkozású, nyugdíjas személyzettel. Ugyanebből az okból nem is várható, hogy ezeknek a vasutaknak az állapota pótlólagos beruházások révén javul. A jövő kérdése, hogy az erdőgazdaságok szervezétének és működési körének átalakítása során mennyire tekint fontosnak ezt a funkciót.

Az állami támogatás kérdése ehhez képest másodlagosnak tűnik. Úgy látszik, annak léte nem közvetlenül függ össze a vasutak létevel. Hiánya megnehezítené és elbizonytalanítaná több vasút sorsát, de létük kérdése eldöntésében másodlagos.

A legnagyobb kirándulóvasutak (Királyrét, Szilvásvárad, Miskolc, Gyöngyös), amelyek több mint 175 000 utast szállítanak évente, elválaszthatatlan részei környezetüknek: idegenforgalmi vonzástényezőkként és egyúttal fogadóbázisokként is. Ezek megszűntetése veszteség lenne a vendégek számára, de a vendégforgalom csökkenése révén a vendéglátók számára is, s ez vállalkozások, munkahelyek és bevételek megszűnésével járna együtt.

Ennyi irányú szorításban sokan érdekeltek a vasutak életben tartásában.

Nem könnyű, de nem is reménytelen feladat.

A kisvasutak működtetéséről létrejövő megállapodások az egyik első példái lehetnek annak, hogy a vendégforgalomból hasznot húzóak - ideértve az államot és az önkormányzatokat is - részt vállalnak az önmagukban veszteséges vonzástényezők fenntartásában.

A másik végleten levő vasutak (Kaszó, Nagybörzsöny, stb.) olyan kis forgalmat bonyolítanak, hogy eddig sem a befolyt néhány tízezer forint tartotta életben a vasutakat. Költségeik vállalására eddig sem gazdasági okok késztették az erdőgazdaságokat.

1.3.3 Gazdálkodási viszonyok

Már a fentiekben is elkerülhetetlenül átsúsztam a gazdálkodás kérdéseinek tárgyalására. A következőkben röviden szólok még a kisvasutak gazdálkodási-elszámolási rendjéről, az állami támogatásról és a fuvardíj-kalkulációkról.

1.3.3.1 Gazdálkodási rend

A MÁV kisvasútjai 1990 végéig a területi elven szervezett üzemfőnökségek irányítása alatt álltak. Külön mutatták ki személyszállítási bevételeiket és bérköltségeiket, a többi bevétel és költség nem volt kimutatható. 1991-ben önálló üzemekké váltak a kisvasutak, de ezzel eddig még nem járt együtt a pénzügyi elkülönítés. Gyakorlatilag hasonló a nagyeceni vasút helyzete a GYSEV-en belül.

Az erdei vasutak közül a nagy teherforgalmúak az erdőgazdaságokon belül önálló egységként (Gyöngyösön és Gemencen), a többség az erdőgazdaságok valamely ágazata, míg a legkisebbek - általában a 10 kilométernél rövidebb vonalúak - a területi erdészetek részeként működnek.

A három formát az elnevezések is megkülönböztetik: vonalfőnökség, üzemfőnökség, üzemvezetőség.

A vasutak költségei - éppen a többi ágazattól eltérő jellegük miatt - jól elkülönítettek.

Arra is van példa, hogy a vasútüzemnek van más feladata is. Gyöngyösön például a vasúti műhely közötti járművek javításával is foglalkozik, mind más erdészeti üzemek, mind külső partnerek megrendelése alapján, aminek nyeresége segíti a vasút ráfizetésének lefaragását.

1.3.3.2 Állami támogatás²³

A kisvasutak két címen voltak állami támogatásra jogosultak 1991-ben: 280% árkiegészítés illette meg a 405-12-02 SZTJ-számon korlátozott közforgalmú vasúti személyszállítást végzőket²⁴, a városokon belül 70 évesnél idősebbek számára megadott ingyenes utazási lehetőség fedezetét biztosító 4,2% támogatás a városon belüli vonalszakasszal rendelkező kisvasutakat is megillette²⁵. Mindkét támogatást az igazolt menetdíjbevétel alapján igényelheték.

Állami támogatásként az erdei vasutak ezeken kívül felújítási célokra pályázhattak még a Földművelésügyi Minisztérium már említett jóléti keretéből támogatást.

1.3.3.3 Díjszámítások

A kisvasutak korábban az egész országban érvényes gazdasági vasúti, illetve erdei vasúti díjszabás alapján fuvaroztak.²⁶ A MÁV vonalain ma is így van ez - kivéve a nosztalgiavonatokat és a budapesti vasutat .

Az erdei vasutak szabadon állapítják meg menetdíjaikat - ami eléggé különös, hiszen a menetdíjbevétel százalékában meghatározott az állami támogatás. A kalkulációs eljárás még nem egyértelmű. Úgy tűnik, legdöntőbb annak a ráfizetésnek a meghatározása, amit a tulajdonos erdőgazdaság el tud viselni, hogy ne kelljen a menetdíjat az utasokat elriasztó mértékben emelni. Nagy teherforgalmú vasutaknál már évek óta gyakorlat olyan belső elszámolóárak kalkulálása, melyek a vasútüzemet önmagában is nyereségesé

teszik. A valós költségeket veszik tekintetbe, de fejlesztésre, beruházásra elegendő nyereséghányadot nemigen építenek be.

1.3.4 Személyzeti viszonyok

Tapasztalatunk szerint a MÁV kisvasútjainak személyzetének jellemzői mindenben megfelelnek a közeli nagyvasúti mellékvonal személyzete jellemzőinek. Olyannyira, hogy mozdonyvezetők például gyakorta egyik nap nagyvasúti, másnap kisvasúti mozdonyon teljesítenek szolgálatot.

Az erdei vasutak legképzettebb szakemberei a mozdonyvezetők, akik nagyvasúti szaktársaikkal azonos vizsgák letételére kötelezettek. Emellett a nyílt pályán is gyakran kényszerülnek öreg gépeik javítására, amihez - a szerelőkkel együtt - igen jól értenek, nem kis találmányosságot is mutatva.

Az üzem- és vonalfőnökök között csak mutatóba találni vasúti szakembert illetve felsőfokú végzettségűt. Az üzemvitelben egyfajta jó értelemben vett, hagyományos "mester és segédei" viszony érvényesül, többnyire a főnökök valós tudása alapján. A képzettség - más szempontból: a felkészült menedzsment - hiánya nem is az üzemeltetésben, hanem az erdőgazdaságok belüli, de még inkább a külső fellépésben mutatkozik.

Az üzemvezetők legfeljebb középiskolát végzett, végrehajtó feladatok ellátására képes adminisztrációs munkatársakkal dolgoznak. Mindebben igen nagy szerepe van az erdészeti ágazatban általánosan jellemző nagyon alacsony, gyakorlatilag minimálbérezésnek - kivételként itt is a szilvászvárad vasút említhető.

Az erdőgazdaságok törzskarában dolgoznak az erdei vasúti szakfelügyelők, akik sokat tesznek a vasutakért, de együttműködésük és így segítségadásuk sem érhető el folyamatosan az üzemek vezetői számára. Bár az erdőmérnök-hallgatók foglalkoznak az egyetemen az erdei vasutakkal, az erdőgazdaságok mammalszervezeteiben nehezen kezelhető egységek a vasútüzemek. Ráadásul problémáik megoldásához gyakran olyan szakemberekre lenne szükség, akiket az erdőgazdaságok még nem alkalmaznak, s bár munkájukra, szaktudá-

sukra nagy szükség lenne, a jelenlegi szervezetben elhelyezhetőek sem lennének.

1.3.5 Részösszegzés

A kisvasutak állapotának áttekintése után megállapíthatjuk, hogy:

- a kisvasutak - nyereségességi viszonyaiktól függetlenül - az emberi erők és az eszközök szélsőséges kihasználása és felélése árán, de biztonságosan és megbízhatóan működnek,

- a kisvasutak nagy része elveszítette eredeti funkcióját és veszteségesen üzemel,

- az üzemek a pályák folyamatos fenntartásáról gondoskodnak, de a járművek átlagkora harminc év fölött van. Az elöregedő és alkatrész híján javíthatatlanná váló járművek cseréje az üzemek költségkereteihez képest jelentős pótlólagos beruházást igényelne a nem távoli jövőben,

- a jelenlegi illetve az abból prognosztizálható jövőbeni veszteséges forgalom mellett pótlólagosan az üzemeknek gazdaságilag ésszerűtlen beruháznia.

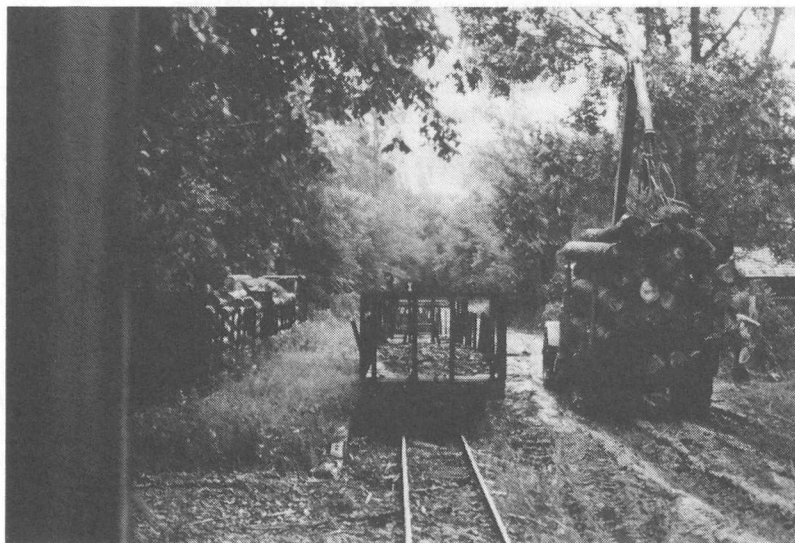
Mindezek alapján a veszteséges vasutak előtt három lehetséges jövőkép vázolható fel:

1. Megszűnnek és pályájukat - néhány év ráfizetését kitevő árért - felszedik.

2. Működésüket tágabb gazdasági és társadalmi összefüggésben vizsgálva, a veszteségesség ellenére, szükségesnek ítélik és ezért - a veszteségeket fedező - állami támogatásban részesítik.

3. Az elvesztett egykori funkció helyébe vagy mellé olyan új funkciót és gazdasági működési formát találnak a vasutak, melyek fedezik a működés költségeit, s így a vasutak maguk biztosítják jövőjüket. Az átálláshoz és esetleg a működéshez ebben az esetben is szükség lehet állami támogatásra.

A továbbiakban a harmadik jövőképen belül az idegenforgalmi funkció fejlesztésének lehetőségét vizsgálom.



Gumikerék szaggatta talaj és vasút a gemenci erdőn

2. A KISVASUTAK IDEGENFORGALMI LEHETŐSÉGEI

Kisvasutak idegenforgalmi szerepet elvileg két módon nyerhetnek:

- vagy saját maguknak kell idegenforgalmi attrakcióvá válniuk,
- vagy az idegenforgalom szolgálatába kell állniuk.

A következőkben először a kisvasutak önálló idegenforgalmi vonzerőként, látványosságként való szerepeltetésének lehetőségeiről lesz szó.

Saját úti élmények alapján bemutatok egy ausztriai és egy svájci kisvasutat, szólok a németnyelvű országokban élő vasútbarát kultúráról, a fejezetet a hazai kisvasúti nosztalgiaprogramok bemutatásával zárom.

2.1 Kisvasutak, mint önálló idegenforgalmi attrakciók

2.1.1 Vasútbarát kultúra a német nyelvterületen

2.1.1.1 Mariazell

Az 1991. évi Utazás kiállításon terjesztette az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) prospektusainak - igen gyenge nyelvezetű - magyar. változatát. Ezek egyikéből választottuk ki a St. Pölten és Mariazell közötti Alpen Bahnt, melyet egy augusztusi munkanapon kerestünk fel.

Az 1911 óta villamosított, 85 kilométer hosszú pályán a vonat közel hatszázméteres szintkülönbséget küzd le, számtalan hídon, alagúton - a leg-hosszabb 2368 m - és szerpentinén át. A völgyesikről induló vonat később a Pielach folyó völgyében kapaszkodik fölfelé, s a vízválasztón túl már kétezres hegycsúcsok között, a sziklaoldalakba vájt pályán folytatja útját. Itt nyilvánvalóan a terepviszonyok miatt választották a keskeny nyomtávolságot. A pályán - a

nagyvasúti kocsik megszámlolozásával - teherszállítás is folyik és továbbítanak postát is.

Helyi utasokon kívül az ismert nemzetközi búcsújáráhelyre zarándoklók és a környék üdülővendégei veszik igénybe a vasutat, melynek kocsijai, állomásai, pályája természetesen kifogástalanul tiszták, gondozottak. Az utas nem is érzékeli, hogy keskeny nyomközű vasúton utazik.

A vasút a következőket teszi a nem helyi utasok toborzása érdekében:

1. A hazai és nemzetközi közönséget tájékoztatja a vasút létéről (ez része az ÖBB reklámhadjáratának, melynek kiadványaival a vasúti közlekedés - például környezetvédelmi - előnyeire és szolgáltatásaira hívja fel a közönség figyelmét). A tájékoztató az út során útikalauzul szolgál.

2. A nyári szezonban Erlebnisticket ("élményjegy") váltható, mely a vasúti menetjegy áráért a vonatozáson túl Mariazellben jogosít a hétvége - élő múzeumi bemutatóként - közlekedő Museumtramway vagy egy kötélpálya ingyenes használatára vagy a pályaudvari étteremben kedvezményre.

3. Évente egy alkalommal gőzvontatású vonatot indítanak. Az ÖBB mintegy negyven különböző nosztalgiautazást kínált 1991-ben vasútbarátoknak. Közöttük olyanokat is, melyek a néhai Monarchia Ausztriához közel fekvő területeire indultak. Az ajánlatokat országos naptárban egyeztetik és közzéteszik. Ebben helyet kapnak az ÖBB-n kívül más vasúttársaságok és a vasútbarát szervezetek közleményei is.

Nosztalgiavonaton 50%-kal kerül többre az utazás, azaz 298 ATS a felnőtt-, 149 a gyerek- és 596 a családi (két felnőtt és egy gyerek utazására jogosító) jegy. Hegymenetben 5, lefelé 4 óra a menetidő, közte másfélórás a mariazzelli tartózkodás, tehát ez egy összességében tíz és fél órás program díja.

2.1.1.2 Vevey

Vevey a Genfi-tó északi partján, annak is keleti végén fekszik. A Lausanne-tól Villeneuve-ig gyakorlatilag teljesen összeépült településlánc

közepén Montreux szomszédja. A város vasútállomásáról indul a Les Pléiades 1360 méteres csúcsa alá a keskenynyomközű vasút. Az első szakasz adhéziós pályája a meredekebb részeken - Blonay állomása után - fogaskerekűre vált. A járművek ennek megfelelően kettős rendszerűek. A vasút csak személyszállítást végez. A keskenynyomközű vasutat a terepviszonyok, a forgalom jellege és mérete alapján választották megoldásul.

A Les Pléiades az északi part második legmagasabb csúcsa, mely a vízparttól légvonalban mintegy öt kilométerre, olyan ponton emelkedik a tó sarlója fölé, hogy kilátójáról jó időben az egész vízfelület belátható. A tónak csak még egy ilyen adottságú hegye van, a mintegy 8 kilométerre nyugatra fekvő, de 300 méterrel alacsonyabb Mt. Pélerin.

A vasút Blonayig villanegyeden keresztül emelkedik, majd az állomás után néhány száz méterrel hagyja el a - már meredeken emelkedő fogaskerekű - pálya a lakott részeket, hogy szerpentinjével felkapaszkodjon a hegyre.

A vasút szerepe kettős. Eszköze a helyi tömegközlekedésnek - erre épült és ennek megfelelően sűrű a menetrendje - valamint szolgálja a páratlan élményt nyújtó kilátóhelyre utazó turistákat is. Az utazó számára maga az út is élményteli, hiszen a tó vízszintjéről emelkedve folyamatosan tágul a láthatár, míg visszafelé a madártávlatból látott tájba simul az aláereszkedő pálya.

A svájci színvonalú szolgáltatáson túl a Blonay és Chamby közötti mellékvonalon hétvégén gőz- illetve villamosvontatású múzeumvonatokat is kínál a vasút, melyek egészen a Chamby mellett fekvő múzeumig közlekednek, ahol régi vasúti eszközökkel ismerkedhet a látogató. Tehát itt is természetes volt, hogy a régi járműveket, a csökkent forgalmú pályát idegenforgalmi jelleggel hasznosítsák.

Svájc idegenforgalmi propagandájának hazánk nem célországa, így nincsenek információim arról, hogyan hirdetik ezt a vasutat a külföld számára. Csak arról tudok beszámolni, hogy a Svájci Vasutak / SBB / hivatalos menetrendkönyvében a menetrendtáblázaton kívül leírást is talál az érdeklődő a

múzeumról illetve a múzeumvonatokról - mi is így választottuk 1990 nyári utunk állomásául ezt a vasutat. Az állomásokon plakátokon és szórólapokon hívják fel a közönség figyelmét az SBB kínálta idegenforgalmi lehetőségekre, szolgáltatókra, programokra, így Vevey kisvasútjára is.

2.1.1.3 Sajtó, múzeumok, szervezetek

A mariazelli vasútról szólva már említettem, hogy az Osztrák Szövetségi Vasutak általános reklámhadjáratot folytat a vasúti közlekedés népszerűsítéséért. Ugyanaz elmondható a német és svájci vasutakról is. Ennek a PR- (német szóval talán még találóbban: Öffentlichkeitsarbeit) tevékenységnek alapvetően három ága van:

1. Környezetvédelmi, még általánosabban életminőségi kérdések és szempontok megismertetése a közönséggel, melyek a vasút tudatos választására ösztönöznek. Ennek eszközei elsősorban nyomtatványok, sajtó- és televíziós reklámok.

2. Kiemelt vonzású területek, események vasúti megközelíthetőségére konkrét tájékoztatókban hívják fel a figyelmet. Ily módon egy tájegység vagy rendezvény vonzását, jóhírét részben átviszik az odautazást biztosító vasútra is. Ami természetesen hat a vasútról, mint közlekedési ágról a közönségben élő képre is.

3. A vasúthoz kapcsolódó érzelmek aktivizálása két ágra bomlik. A technikai újdonságok megismertetése - az autóipar által már rég használt reklámfogást átvéve - a csúcstechnológia iránti vonzódást kielégítve formálja a vasút arculatát.

A vasúthoz kapcsolódó érzelmek felkeltésének és ápolásának azonban a nosztalgiavonatok közlekedtetése a leghatásosabb módja. A vasút képe a kultúrában - képeken, regényekben, versekben, zenében, filmen (elég a Lumière-fivérek egyik legelső filmjére emlékeztetni, melyet ma is nap mint nap láthatunk különböző montázsokban) - a gőzmozdonnyal, a lokomotívval azonos. A gőzmozdony pöffögése mindenképpen feléleszti a kedélyes emlékeztető és visszavágyott századelő képzetét is. S talán akkor sem tévedek nagyot,

ha azt gondolom, a gőzmozdony korunk túltechnikizált világában a kézben tartott technika szimbóluma is.

A nosztalgiautak két csoportba sorolhatóak:

1. Ma is üzemelő vasúti pályán, forgalomban már nem levő járművek közlekedtetése. Ez kizárólag üzleti célokat szolgál, közvetlenül és közvetve egyaránt.

2. Ma már kizárólag múzeumi célú vasutakon illetve vonalszakaszokon a vasút régi járműveinek közlekedtetése. Ezek a vasutak modern járművekkel többnyire nem is rendelkeznek.

Az ilyen nosztalgiavasutak fenntartásának motívumai közül sem zárhatjuk ki egészen az üzletieket, de valószínűleg nagyobb a hagyományok, a műszaki értékek őrzésének súlya.

Érdeklődésemre az ÖBB közönségszolgálatára megküldte az általa nyilvántartott nosztalgiavasutak listáját. Az összeállítás 36 cégnevet tartalmaz, melyek közül több mellett nem csak egy - legfeljebb hat - vonal van feltüntetve. Sok helyütt önálló múzeumként vagy területi múzeumok részeként működtetik ezeket a vasutakat. Tudok olyan vasútról is, melyet egyesület működtet.

Mindezek alapján feltételezem²⁷, hogy ezeket az eredeti funkciójukat elvesztett vasutakat a hagyományok, a technikatörténet iránti tisztelet és a lokálpatriotizmus tartja fenn elsősorban és nem az üzleti szellem. A bevételek aligha haladhatják meg jelentősen a kiadásokat.²⁸

A vasutak ilyen száma alapján feltételezem, hogy a nagyközönség szívesen választja szabadideje eltöltése eszközeként illetve céljának a nosztalgiavasutakat, melyeket közvetlen és tágabb környezetében nagy számban megtalál. Ezért valószínűleg nem szükséges különösebb ráhatás az utasok toborzásához. Tapasztalataim szerint feltétele a népszerűségnek az is, hogy a vasutak - legalább helyi kirándulóforgalom által - szívesen látogatott területen közlekedjenek, tehát a két vonzástényező nem választható el. Ami más szempontból azt is jelenti: a vasutak önálló vonzereje önmagában nem gerjeszt jelentős látogatóforgalmat. Ezt támasztja alá az ÖBB által közzétett füzetben szereplő

programok száma is; a negyven program éves szinten legfeljebb negyvenezer utast-vendéget jelent.

A vasútbarátok sajtóval és szervezetekkel is rendelkeznek ebben a három országban. A modellezés és a fotózás-videozás a két legjelentősebb ága a vasútbarát hobbynak. Külön szaklapok szólnak a modellezőknek. A vasutakkal, vasúttörténettel foglalkozó, gyönyörű fotókkal zsúfolt magazinok a legszebb illusztrált lapok közé tartoznak. Különösebb utánjárás nélkül is hat ilyen magazint sikerült találnom, melyek mindegyikét terjesztik mindhárom országban. A lapok közölnek egyesületi információkat, programhirdetéseket is és a vasutakról készült különböző videoműsorok ajánlásáig mindent, ami témába vág. Elkülönülésük inkább területi és feldolgozási módszerbeli, mintsem tematikus.

Összegezve azt mondhatom: a három - részben - német nyelvű országban létezik vasútbarát-kultúra, amit egyaránt táplál a nagyközönség érzelmi kötődése - egyrészt a vasutakhoz, másrészt környezetük múltjához -, a hobby a vasútbarátok viszonylag szűkebb körének érdeklődése és munkája, valamint a vasutak üzleti indíttatású tevékenysége.

2.1.2 Nosztalgiaprogramok magyar kisvasutakon 1991-ben

Magyar keskenynyomközű vasutak közül eddig öt próbált valamilyen módon önálló vonzerőt kialakítani. Próbálkozásait a következőkben röviden bemutatom.

Mielőtt az egyes vasutakra térnék, néhány közös jellegzetességről szölok.

A hazai vasutakon ezek a programok mindig a vasútüzemek belső kezdeményezései voltak - kivéve a nagycentit, ahol eleve ilyen volt az alapító szándéka. Korábban - a hazai kisvasutak általános állapotát bemutatva - már szóltam a vasutak vezetési problémáiról, melyek fényében vizsgálva különö-

sen örvendetes, hogy ezek a kezdeményezések egyáltalán megszülettek. Ám éppen a jelzett problémák miatt volt ezen kezdeményezések megvalósítása eleve súlyosan megnehezített.

Nem álltak rendelkezésre szakemberek a lehetőségek felmérésekor, a koncepciók kialakításakor, de megvalósításakor sem. Így születtek programértékkel nem bíró, meg hírverés illetve utazási irodai érdeklődés és érdeklőség hiánya miatt nehezen vajúdó programok; a vasúti kocsik jellegének elvesztéséhez vezető felújítási tervek; stb.

2.1.2.1 Nagycenk

A nagycenki Széchenyi Múzeumvasút eleve látványosságnak épült. Megvalósulását politikai akarat - Széchenyinek az 1970-es évek elején bekövetkezett felértékelése - és a Közlekedési Múzeum embereinek leleménye tette lehetővé.²⁹ Széchenyi emléke ápolására a család nagycenki kastélyába közlekedési kiállítást szántak. Ezt az elképzelést sikerült felnagyítani, így épült meg a szabadtéri kiállítóterület és a vasút, ahová a kohóba kerülés elől sok szép járművet - mindenekelőtt mozdonyt - sikerült megmenteni, mintegy elrejtteni. A hazai technika- és vasúttörténet szempontjából ugyan csak igen kis, de éppen ezért különösen értékes anyagot tudtak itt megőrizni. Erre ez volt az egyetlen lehetőség, melynek megragadásáért mindenképpen tisztelet illeti Vaszkó Ákost.

A Nagycenken levő mozdonyokat és kocsikat különböző MÁV műhelyekben újították fel szépen, szakmailag hitelesen.

A Múzeumvasutat azonban az érdektelenség és ennek folytán az elhalás veszélye fenyegeti. Ilyen - kizárólag múzeum- - vasút fenntartásához szükséges látogatóforgalomnak ugyanis kiemelten látogatott idegenforgalmi fogadóhelyen vagy kirándulóhelyen való fekvés lehet az alapja. Nagycenk ezek egyike sem. A vasút látogatottsága ennek megfelelően igen alacsony.

Az áprilistól októberig tartó szezon összesen 25-35 000 - napi 250-350! - látogatója csak a töredékét fedezi a költségeknek. (A mozdonyskanzen látogatása ingyenes, fizetni csak a múzeumvonaton való utazásért kell - felnőtteknek oda-vissza összesen 60 forint a kétszer félórás utazás.) Ennek következménye, hogy az egy látogatóra eső fajlagos költségek sem csökkenthetőek, ami kizárólag a GYSEV és a Közlekedési Múzeum támogatási lehetőségeihez köti a vasút jövőjét.

A vasút - az itthon megszokott színvonalú - prospektusokkal, képeslapokkal, jelvényekkel és más emléktárgyakkal áll a látogatók rendelkezésére.

A vasútnak kedves színfoltja, hogy gyerekek is dolgoznak rajta.

Az utasok külön díj megfizetése mellett vezethetik a gőzmozdonyt, azaz menetközben fenn tartózkodhatnak rajta és a mozdonyvezető irányításával meghúzhatják, elfordíthatják az éppen kezelendő szabályzókat. Minderről oklevelet is kapnak, 100 forintért.

Kastély állomás első vágányán áll egy igen egyszerű kis kocsikból összeállított szerelvény. Ezeket a háromszemélyes, vaskeretre fából épített kocsikat lovak vontatták. A korábbi években ezeket is kipróbálhatták a látogatók. A hársfásor melletti, mintegy kilométeres pályán lehetett így utazni.

Tovagyűrűző probléma, hogy a nagyeceni parkból nincs visszaút. A mai állás szerint a kiállított mozdonyok nem kerülhetnek vissza eredeti szolgálati helyükre vagy más vasútra, ahol felújítva újra közlekedhetnének és kuriózumértékükkel hozzájárulhatnának a vonal bevételeihez és ezzel fennmaradásához.³⁰

2.1.2.2 Balatonfenyves

A nagyeceni vasútnak az ellenpéldája a balatonfenyvesi, mely az ország egyik leglátogatottabb, de a strandoláson kívül programlehetőséget alig kínáló

idegenforgalmi területén működik. Sajnos napjaink Magyar Tengeréhez illő módon ...

A vasút menetrendje jól mutatja az idegenforgalom jelentőségét: nyáron jóval több vonat közlekedik. Emellett a nyári szezonban a hét hat napján gőzmozdony vontatta, úgynevezett nosztalgiavonatok közlekedtetésével is igyekszik szolgálni a közönséget a vasút. Ezek a szerelvények azonban nem nosztalgiavonatok. Ugyanis a szerelvényben csak a mozdony és egy kocsi autentikus, vagyis eredeti formájának megfelelően felújított. A többi kocsi közül a fedett guszustalanul - az évente néhány napig szállított vadászvendégek vélelmezett elvárásához igazodva - van felújítva és berendezve, mintha csárda lenne és nem vasúti kocsi. A nyitott kocsikat a vasútüzem maga alakította át teherkocsiból, szintén nem túl izléselesen.

Az utazás mint program értékeléseként azt mondhatom: ez az utazás nem program. A vonat közönsége gyakorlatilag kizárólag - elsősorban német anyanyelvű - külföldi. Nem csak utasbiztonsági szempontból aggályos a vonatkísérő személyzet hiánya, de az utasok a komfortérzetet is nélkülözik, hiszen senkihez sem fordulhatnak kérdéseikkel. (Külön rejtély számomra, hogyan kommunikál a mozdonyvezető a mozdonyvezetésre is befizető külföldiekkel. Mint ahogy az is: csak magyarul tudó személyzettel hogyan lehet egyáltalán ilyen lehetőséget - szolgáltatást? - kínálni.) A vonat minden - akár csak a vasút utasításaiban előírt biztonsági - formáságot nélkülözve, a gőzmozdony jellegzetes rángatásával indul el.

A dízelvontatású vonatok negyven percével szemben a nosztalgiának nevezett vonat százöt perc alatt ér a 15 kilométeres út végén Csisztagyógyfürdőre. A vonat alig több, mint tizenöt kilométeres sebességgel halad - már amikor nem várakozik - az avatatlan szemnek igen unalmas tájon. S ezen önmagában még az sem változtatna, ha az utasok tudnák: igen értékes természetvédelmi területen utaznak. Ha - legalább magnetofonról - tájékoztatnák őket a táj értékeiről, remélhetőleg egyesek számára izgalmassá válna az út, ami e nélkül az első negyedóra elteltével unalomba fullad. De még a lassú haladás unalma is elenyészik ahhoz a félórás várakozáshoz képest, amit a

vonat a nyílt pályán - a kikoptott kukoricás közepén - a táskái elágazásnál félreállva tölt el. Vasúti szempontból bizonyára indokolt ez a megállás - ha nem is menetrendszerkesztési okokból, hiszen azok alatt az évek alatt, amióta ezeket a meneteket közlekedtetik, már bizonyára ki lehetett volna találni olyan menetrendet, amely ezt nem tenné szükségessé. De gépészeti okból biztosan, mert az állás alatt a mozdonyvezetőnek és a fűtőnek van mit igazítani a gépen.

Botrányos ez a félórás várakozás. Az utasok akkor sem tudnának meg többet az okáról, ha értenének magyarul, mert ugye kísérszemélyzet egyáltalán nincs... A kocsik és a kukoricaföld illemhelyekkel nincsenek ellátva, így a szükségét szenvedők behúzódhatnak a ligetek fái mögé. A szülők magyarázhatják az unalmukban a port rugdosó gyerekeknek, hogy rövidesen folytatódik az utazás. Lassan elhalad az ellenvonat - üresen, hiszen ki utazna még dél előtt vissza egy fürdőről. Ezután az utasok viasszaszállhatnak a vonatra. Folytatódik a nosztalgia, egészen Csiszta Gyógyfürdőig, amit - utalva a mellékletben írtakra - itt talán csak tévedésnek nevezek.

A vonat két óra - egy fürdésnyi - tartózkodás után indul vissza. Az utazás két értéke a mozdony és a szépen felújított egyetlen kocsifotózásának lehetősége és a mozdony síp hangja.

Mindezért 360 forintot fizetnek a külföldi felnőttek. A külföldi gyerekek 180 forintért, akárcsak - bármiféle kérés nélkül automatikusan! - a magyarul beszélő felnőttek, akiknek gyerekei 90 forintért utaznak. Egyszer! Mert erre az útra aligha emlékszik vissza bárki is szívesen. Aki nosztalgiaútra vágyik és külföldi, vonatozik majd otthon.

Ez a program aligha válik a - szervező - MÁV Tours nagyobb dicsőségére, pedig hivatalból neki kellene a hazai vasútbarát programokat magas idegenforgalmi szakmai színvonalon szerveznie.

2.1.2.3 Kecskemét

A Kecskeméti Gazdasági Vasút vállalja a Bugacra utazó szervezett csoportok gözvonatású vasúton történő szállítását.

A program igénybevételét kissé nehezíti, hogy Kecskeméten a - nem éppen legszebb, ipari - külvárosából indul a vonat, és Bugacon szekérrel kell továbbszállítani az utasokat a vasúttól kilométeres távolságra fekvő idegenforgalmi létesítményekig. Az átszállás nyilván meg is drágítja a programot, még ha kétségtelenül igen színessé is teszi.

Talán ha az elkövetkezendő fejlesztéseknél a létesítményeket közelebb telepítenék a vasúthoz, lehetne növelni ezt a forgalmat. A vasút vezetői próbálnak érdekes járműveket is összegyűjteni és felújítva az idegenforgalom szolgálatába állítani. Ilyen például a Gyöngyösről elhozott, felújításra váró vágány-gépkocsi.

Az itteni vasútbarátoknak szánt program fellendítésének feltétele az idegenforgalmi vállalkozások érdeklődésének felkeltése és azok szervező munkája.

2.1.2.4 Budapest

Az utolsó két évtizedben a Budapesti Úttörővasút iránti érdeklődés fokozatosan csökkent. Ebben bizonyára szabadidő eltöltési szokások megváltozása játszott döntő szerepet, de a sokgyerekes családok anyagi lehetőségének csökkenése is. Az utóbbi időben ugyanakkor megszűntek azok az utazások is, melyeket korábban utazási irodák állítottak Budapestre látogató csoportjaik programjába.

Az 1989-ben a vasút esetleges megszüntetéséről vagy eladásáról elterjedt hírek megcáfolása és a pálya többtízmilliós felújítása után a vasútnak új

vonzerőket kell kialakítania, hogy az évi többtízmilliós veszteségét lecsökkentse, esetleg meg is szüntesse.³¹

A vasút műszaki vezetőjének kezdeményezésére és irányításával a régi vasúti járművekkel való utazásban rejlő vonzerő kihasználására csere útján megszerezték és autentikusan felújították a Lillafüredi Állami Erdei Vasút egy szerelvényét - melynek motorkocsijával megegyező típusúak voltak az 1948-tól a Széchenyi-hegyen használt járművek. A 1991 augusztusában megtartották a próbamenetet, de a szerelvényt mai napig sem állították rendszeres forgalomba. A gépészeti problémákon kívül szerepe van ebben a vasút körüli tisztázatlanságoknak is. Utóbbiak folyamányának tekinthető az is, hogy a program beindítása előtt és azóta sem vontak be a munkába idegenforgalmi szakembert illetve irodát.

A vasút műszaki vezetője azt is tervezte, hogy a már évtizedek óta a hűvösvölgyi végállomáson látható, utoljára itt használt gőzmozdonyt felújítják és ismételten szolgálatba állítják.

A gépészeti problémák megoldásán túl az itteni idegenforgalmi kezdeményezések jövője minden bizonnyal attól függ, mikor vonnak be szakembert a programok kidolgozásába és megvalósításához.

A Széchenyi-hegyi vasút idegenforgalmi vonzásának kialakításában bizonyára támaszkodni lehetne a Lehoczky János által vezetett "gördülő tanösvény" programra is, melynek keretében óvodás, általános és középiskolás csoportokat fogadnak és környezetvédelmi-biológiai foglalkozásokat tartanak egy erre a célra átalakított és mellékvágányra kiállított vasúti kocsiban. A módszer és a tapasztalatok mindenképpen hasznosíthatóak lesznek más hasonló célú programok kialakításához.

2.1.2.5 Gyöngyös

A gyöngyösi Mátravasút vezetője abból az általa felmért - korábban már idézett - tényből indult ki, hogy utasainak túlnyomó többsége helyi kiránduló,

így ennek a közönségnek szervezett eddig például Mikulás-vonatokat, amivel az egyszeri utazáson túl is vasútjához köti érzelmileg városa lakóit.

A város lakóin túl, gőzmozdonnyal vontatott vonatok üzemeltetésével, a vasút az üdülőknek és kirándulóknak is szeretne kedvére tenni. Már említettem, hogy a nagyeceni parkból nincs visszaút. Így bármennyire is szeretne gőzmozdonyt a vasút, egyelőre nem talál, még az is lehet, hogy a határokon túl kell egyet keresnie, ha kitart célja mellett.

2.1.2.6 Részösszegzés

A német nyelvű országok vasútbarát-kultúrájáról mondottakkal összevetve a hazai tapasztalatokat, megállapítható, hogy a vasútjaink közül többek felismerték, hogy eredeti szállítási feladataik mellett vagy azok megszűntével új közönségre találhatnak, ha felújított régi vasúti járműveket, mindenekeelőtt gőzmozdonyokat közlekedtetnek.

Ennek felismerése után több nehézséggel kellett szembenézniük a vasutaknak, s több fontos kérdés elkerülte figyelmüket. A legfontosabb: átgondolt, világos idegenforgalmi koncepció diktálta racionális cselekvéssor megvalósítása helyett csak arra koncentráltak, hogy a járművek rendelkezésre álljanak. Ez jól-rosszul teljesült, így több helyütt létezik eladhatónak hitt produkció, ami azonban mégsem vonzó. Az idegenforgalmi szakemberek és vállalkozások mellőzésének hátterében valószínűleg a tőkehiány áll, hiszen a valódi attrakció kialakításához további pénzre lett volna szükség, de az elfogyott a járművekre. A rendelkezésre álló programokban viszont az idegenforgalom nem lát fantáziát.

Meg kell állapítanom: Magyarországon nem létezik ma olyan kisvasúti program, mely önmagában alkalmas lenne nagyobb idegenforgalom - előreláthatólag tartós - vonzására. Tekintettel arra, hogy igen kevés a megmaradt kisvasúti jármű és azok egy - a nagy idegenforgalmú területektől távol eső - helyen vannak összegyűjtve, nem várható, hogy az országban bárhol önálló vonzerővel rendelkező kisvasúti attrakciót sikerül kialakítani (Legtöbb esélye

még a budapesti Gyerekasútnak van.). Némileg történeti távlatba helyezve a kérdést, azt is el kell ismerni, hogy a mi kisvasútjaink közül szinte csak a lillafüredi közlekedett olyan területen, melynek forgalma - látványos, ma felújítva - a nosztalgia felidézésére alkalmas járművek beszerzésére inspirálta volna a vasúttársaságokat. A szegény vidékek gazdasági vasútjai és azoknak kocsijai is egyszerűek voltak. Valószínűleg ezért van kevés kocsi Nagycenken is.

A mai vasúti programok a járművekre koncentrálnak. Elvileg elképzelhető lenne, hogy egy vasút ne a járművei, hanem a pályája különlegessége miatt kerüljön az idegenforgalom látókörébe. Kisvasútjainkon végigtekintve ma nem tudok ilyet megnevezni - hacsak éppen az nem vonz egyes külföldi látogatókat, mennyire eszköztelenek, egyszerűek például erdei vasútjaink.

Különleges pályájával talán a Szob—Nagybörzsöny közötti vasút érdemelhetne ki figyelmet. Ha létezne a Bezina völgyében felkapaszkodó szerpentin, az felértékelné a Vízválasztó és Kisirtás között meglevő csúcsváltós szerpentint is.

A használatban levő pályák közül a legszebb és legbravúrosabb mérnöki munkát tükröző a Miskolc—Farkasgödör—Örvénykő közötti, ahol nem ritkák a lehető legszűkebb, 30 méteres sugarú ívek, míg a lillafüredi vonalon a műtárgyak figyelemre méltóak, de ezek csak a hozzáértő érdeklődő számára megmutatkozó értékek.

Tehát önmagukban a pályáink különlegességei sem vonzhatnak idegenforgalmat.

Hazánkba a külföldi turisták többsége arról a német nyelvterületről érkezik, ahol a nagyközönség is igen sok nosztalgiavasúttal találkozhat. Ez lehetőséget adhatna arra, hogy ezeket a vendégeket nálunk is rávegyük vasúti programokon való részvételre. Ma a hazai kisvasutak programjainak közönsége is többnyire német anyanyelvű, tehát erre a közönségre kell alapozni a programokat, de úgy, hogy a hazai közönség is megkedvelje azokat.

A kisvasutak jövőbeni szerepének lehetőségeit kutatva azt kellett megállapítanom: nem várható, hogy kisvasútjaink önálló attrakcióvá válnak, így az idegenforgalmi hasznosítás másik elvi lehetőségét kell megvizsgálni. Vagyis azt, milyen lehetőség van a kisvasutaknak az idegenforgalom szolgálatába állítására, közlekedési eszközként.

2.2 Kisvasutak az idegenforgalom közlekedési eszközeiként

2.2.1 A vasutak által bejárt területek

A kisvasutak közlekedési eszközként történő idegenforgalmi hasznosítási lehetőségeinek vizsgálatához öt kategóriába sorolom a vasutak által érintett területeket. Tekintettel a - csak az irodalmi feldolgozásra és a vonalak beutazásával nyert, szubjektív ítéletektől nem mentesíthető tapasztalatokra - korlátozott feldolgozási lehetőségekre, csoportosítási szempontjaim nem kikezdetlenek. Az elfogadott szakmai kifejezéseket nem mindenütt használok teljes értelmükben. A csoportalkotás legfontosabb célja a munka előrevitele, tehát a kategóriák munkahipotéziseknek és nem konvencionális értelemben használtaknak tekintendők.

A kisvasutak által bejárt területek idegenforgalmi funkciója:

1. városi rekreációs területek
2. üdülő- és kirándulóhelyek
3. természetvédelmi területek
4. távlatosan idegenforgalmi felértékelődésre alkalmas területek
5. idegenforgalmi szempontból távlatosan is közömbös területek

Először meghatározom, az egyes kisvasutak által érintett területek milyen idegenforgalmi szereppel rendelkeznek. Természetesen egy-egy terület

több funkcióval is bírhat, a vasútvonalak pedig több - eltérő jellegű - területet is érinthetnek.

A területek idegenforgalmi funkcióját csak a fenti felsorolásban használt sorszámokkal jelölöm, de utalok a besorolás okára. A besorolásnál figyelembe vett jellegzetességek az egyes vasutakat leírásánál a mellékletben részletesebben megtalálhatóak.

A vasutak neve mellett feltüntettem a ma teljesített szállítási feladatokat is, forgalombeli nagyságrendjük sorrendjében.

Vasút	Mai szállítási feladatok	A terület idegenforgalmi szerepe
Almamellék	személyszállítás (üzemi utasok) faszállítás	idegenforgalmi szempontból távlatosan is közömbös
Balatonfenyves	helyi utasok turisták	üdülő- és kirándulóhely: Balaton, Csízta-pusztai gyógyvíze - egyszézonosak! természetvédelmi: Nagyberek távlatosan idegenforgalmi felértékelődésre alkalmas: Nagyberek, hévizek állandó hasznosítása
Budapest	turisták	városi rekreációs természetvédelmi: Budai Tájvédelmi Körzet
Csömödér	faszállítás helyi utasok turisták	üdülő- és kirándulóhely: vadászvendégek távlatosan idegenforgalmi felértékelődésre alkalmas: rekreáció és üdülés: kistolmácsi tó, elzárt csendes dombsági falvak és erdők, potenciális hévízkészlet
Debrecen	turisták	városi rekreációs (bár természeti adottságai csak korlátozottan alkalmasak rekreációra)
Felsőtárkány	turisták	természetvédelmi: Bükk Nemzeti Park távlatosan idegenforgalmi felértékelő-

Gemenc	faszállítás turisták	désre alkalmas: Eger potenciális rekreációs területe, melyet adottságai sokkal nagyobb kirándulóforgalom fogadására is jogosítanak üdülő- és kirándulóhely: kirándulók és vadászvendégek természetvédelmi: Gemenci Tájvédelmi Körzet
Gyöngyös	helyi turisták turisták helyi utasok	városi rekreációs üdülő- és kirándulóhely természetvédelmi: hegyvidéki üdülés a lajosházi vonalon
Kecskemét	helyi utasok turisták teherszállítás	üdülő- és kirándulóhely: Bugac természetvédelmi: Kiskunsági Nemzeti Park
Kemence (közforgalmú személyszállítá- ásra a vasút nincs megnyit- va)	üzemi utasok	üdülő- és kirándulóhely: gyerektáborok, üdülők természetvédelmi: Börzsönyi Tájvédelmi Körzet
Királyrét	helyi utasok turisták	városi rekreációs: egyéni hétfégi házak üdülő- és kirándulóhely: cégüdülők, túrázók, iskolai kirándulások természetvédelmi: Börzsönyi Tájvédelmi Körzet
Lenti (közforgalmú személyszállítá- ásra a vasút nincs megnyit- va)	faszállítás	üdülő- és kirándulóhely: osztrák és jugoszláv kirándulók és fürdővendégek; vadászvendégek távlatosan idegenforgalmi felértékelődésre alkalmas: fenyvesek; légzőszervi betegek gyógy-idegenforgalma
Mesztegyő	faszállítás személyszállítás	természetvédelmi: tavak védelem alatt álló madárvilága távlatosan idegenforgalmi felértékelődésre alkalmas: a tervezett madárrezervátum lehetővé tenné a fogadást

Miskolc	turisták	városi rekreációs, természetvédelmi: Bükki Nemzeti Park távlatosan idegenforgalmi felértékelő- désre alkalmas: hegyvidéki üdülés, téli sport
Nagybörzsöny	turisták	üdülő- és kirándulóhely kirándulók, üdülőfaluvá válik természetvédelmi: Börzsönyi Tájvédelmi Körzet
Nagyecenk	múzeumvasút	üdülő- és kirándulóhely: elsősorban oszttrak kirándulók természetvédelmi: hársfasor
Nyíregyháza	helyi utasok áruszállítás	idegenforgalmi szempontból távlatosan is közömbös (legfeljebb a Tisza-part és a sós-tói gyógyfürdő értékelődhet fel)
Pálháza	turisták	üdülő- és kirándulóhely: hegyvidéki üdülés, téli sport természetvédelmi: Öserdő!
Szenta	üzemi utasok turisták	üdülő- és kirándulóhely vadászvendégek, újabban pihenők fogadása természetvédelmi: Baláta-tó - szigorúan védett
Szilvásvárad	turisták	üdülő- és kirándulóhely természetvédelmi: Bükki Nemzeti Park
Szob (közforgalmú személyszállítá- sra a vasút nincs megnyit- va)	köszállítás	természetvédelmi: Börzsönyi Tájvédelmi Körzet távlatosan idegenforgalmi felértékelő- désre alkalmas: jobb közlekedés esetén a Nyugat-, Észak- és Közép-Börzsöny forgalma nőhetne, aminek részint foga- dó, részint célterülete lehetne
Tiszakécske	turisták	városi rekreációs

2.2.1.1 Vasutak a városi rekreációs övezetekben

A városi rekreációs övezetek körülhatárolása a fejezet legkevésbé egzakt része. Megfelelő apparátus hiányában a rekreációs területek pontos meghatározása csak hozzávetőleges lehet. Így a jelentős számú állandó lakosú települések hozzávetőleg 30 km-es övezetében³² fekvő azon területeket értem itt rekreációs területek alatt, melyekről általánosan ismert adottságaik alapján feltételezhető, hogy a város lakosságának rekreációját szolgáló háttérterületek lehetnek. Hogy adott, kisvasúttal rendelkező térségnek valóban van-e rekreációs forgalma, arról - felmérések híján - csak személyes benyomások alapján szólok. A térszerkezet kellő mértékű kiértékelésének hiányában azt sem vizsgálhatom, hogy adott rekreációs terület milyen értékű részeit érinti a vasút.

Rekreációs területen futó vasutak:

- budapesti
- debreceni - bár a területet természetes adottságai csak kevésbé teszik alkalmassá ilyen célra
- felsőtárkányi - Eger potenciális rekreációs területe
- gyöngyösi
- királyréti - Budapest, Vác
- miskolci
- nagybörzsönyi - Budapest
- tiszakécskei - vízhez kapcsolódó rekreáció: Kecskemét, Szolnok.

A hazai rekreációs elfoglaltságok között kiemelkedő szerepű a hétfégi házakban folyó gazdasági tevékenység, amihez szállítási feladatok is kapcsolódnak. Minthogy a hétfégi házas, hobbikertes térségek felkeresésének eszköze túlnyomó részt a személygépkocsi, ezeken a területeken kisvasutak nem számíthatnak nagyobb forgalomra.

Azokon a rekreációs területeken veszik inkább igénybe a kisvasutakat, melyeket a közeli város lakosai funkcionálisan gyakorlatilag a város részének tekintenek, rendszeresen választva a rekreációra szánt idő eltöltésének hely-

színétől. Kiváló példái ennek Lillafüred, Gyöngyös vagy - történetiségében - a Budai-hegységben a Szabadság-, a János-hegy és Hűvösvölgy, melyeket éppen a Gyermekvasút köt össze.

Ezek a területek hagyományosan a nem túl gazdag, széles nagyközönség időöltésének kedvelt helyszínei. Jelenleg ez a közönség nem rendelkezik rekreációra fordítható jövedelemmel.

Ugyanakkor megváltoztak a szokások is, aki csak tehet, igyekezett saját telekre, pihenőházra szert tenni. A hagyományos szerep visszanyeréséhez új vonzerőkre lenne szüksége ezeknek a területeknek, minthogy a tömegkultúra változása miatt régi vonzerők jórészt elértéktelenedtek. Leglátványosabb példa erre a hűvösvölgyi Nagyrét, melynek mutatványosai és kocsmái mind kisebb és igénytelenebb közönséget vonzanak. A kihívás nem mai keletű, így a folyamatos leromlást és felélést nagyon nehéz lesz megfordítani, a mai igényekhez mérten vonzó lehetőségek kialakításával. Szintén beszédes a királyréti vasút számokkal is illusztrálható példája. Szalay Endre szerint 1961 és 1973 között átlagban 443 000 utast szállítottak ott évente, míg 1989-ben 218.078-at, 1988-ban 214.988-at.³³

Természetesen sokat számítanak a hagyományok, szokások is. A gyöngyösi Mátravasút vezetőjének felmérése szerint évi több mint 175 000 utasuk 80%-a helyi kiránduló. Ami azt jelenti, a város minden - összesen közel negyvenezer lakója - évi átlagban három utat tesz meg a kisvasúton.

Minden városi rekreációs területen futó vasútra jellemző, hogy iskolai kirándulásokhoz előszeretettel veszik igénybe. (Ez az egyébként rekreációs funkcióra csak kissé alkalmas tájon haladó debreceni vasútnál is így van.) Erre a vonatok azért is igen alkalmasak, mert nagy csoportokat képesek egyszerre célba juttatni.

A rekreációs forgalom döntően az április-októberi félévben jelentkezik. Ez jórészt a szabadtéri tartózkodás időjárás-függőségéből következik, de

feltételezhető, hogy a ma létezőnél azért több lehetőség lenne a téli félévben is a szabadtéri rekreációra, ami a vasutaknak is több utast biztosítana.

A vasutak gazdasági viszonyainak vizsgálatokor felállított kategóriák szerint a rekreációs területeken futó vasutak mindenképpen a társadalmilag szükséges üzemű vasutak közé sorolandóak. A közvetett költségek vizsgálatokor valószínűleg az lenne kimutatható, hogy gazdaságilag is indokolt azok léte. Hiszen a rekreáció a társadalom szempontjából értékes, bővítendő tevékenység. A kisvasutak pedig léteznek és alkalmasak a jelentős utasforgalomnak a rekreációs területekre fuvarozására. Ellenben ugyanekkora tömeg közúti szállításához a legtöbb helyen jelentős út- és parkolóépítésre illetve -bővítésre lenne szükség, ami a költségeken túl szükségtelen környezetkárosítással járna. Szintén nőne az üzemanyag-szükséglet és ezzel a káros anyagok kibocsátása. Annak ellenére is, hogy meg kellene oldani illetve erősíteni az ezekre a területekre irányuló közúti tömegközlekedést is, ami szintén további költségekkel járna.

2.2.1.2 Vasutak üdülő- és kirándulóhelyeken

Kirándulóhely alatt itt az országos vonzerővel rendelkező kirándulóhelyeket értem, melyeken nem éjszakázik ott a közönség. Azért nem - a Martonné dr. Erdős Katalin értékelése szerint - az irodalomban általánosan elfogadott, a településtől 40-60 kilométerre fekvő, vonzerővel bíró helyeket, mert a magyar közönség ennél nagyobb távolságra is elutazik szállás igénybe vétele nélkül. Úgy gondolom, Magyarországon a szokások és a szabadon elkölthető jövedelem mértéke miatt alacsony az éjszakai szállást igénybe vevő vendégek köre, és ez a legfontosabb oka annak, hogy sok üdülésre, hétvégi tartózkodásra adottságai miatt egyébként kiválóan alkalmas hely nem vált még üdülőhellyé, hanem csak a fenti értelemben vett kirándulóhely. Ez azonban nem jelenti azt, hogy nem is fognak üdülőhellyé (is) válni az arra alkalmas adottságúak, hiszen ez a folyamat már elkezdődött. (Lásd például Szilvásvárad szálláshelyeinek gyarapodását.) Ezért tárgyalom itt együtt az üdülő- és kirándulóhelyek vasútjait.

A kiránduló- és üdülőhelyi vasutak - a jellemző utasok és azoknak a vasút forgalmában való jelentősége szerint:

2.2.1.2.1 Kizárólag üdülő- illetve kirándulóhelyi forgalmat bonyolító vasutak:

- nagybörzsönyi - üdülővendégek, természetjárók
- nagycenki - kirándulók
- pálházi - üdülővendégek, kirándulók
- szilvásvárad - kirándulók, üdülővendégek

Ezek a vasutak gyakorlatilag csak a nyári félévben működnek és nagyszámban fuvaroznak - elsősorban iskolai - kirándulócsoportokat. A szilvásvárad 200, a nagycenki 30, a pálházi 15, míg a nagybörzsönyi mintegy 7, a felsőtárkányi néhányezer utast szállít évente.

Ennek a forgalomnak egyik elsőszámú célpontja Szilvásvárad és vasútja - mely egyedül nyereséges a csak személyszállítással foglalkozó vasutak között. Ott az idegenforgalom fogadóbázisa kiépült - ha nem is minőségi színvonalon. A természeti vonzerők mellett új vonzásokat is kialakítanak, ilyenek a különböző lovasprogramok és -versenyek. Ugyancsak gyarapodnak a szálláslehetőségek, amelyek a hosszabb tartózkodással a vendégek költési lehetőségeinek számát növelik. Ugyanakkor a bükki túraútvonalaknak is fontos pontja a falu. Mindezek alapján ott tartósan nagy idegenforgalommal lehet számolni.

Pálháza vasútját az erdőgazdaság az idegenforgalmi fogadóbázis növelését célzó intézkedései sorában újította fel. Építettek sípályát is, és szeretnék a Kemence-patak völgyében meglévő ingatlanjaikat is idegenforgalmi célra hasznosítani. A környezeti adottságok mindehhez megvannak. A kiránduló- és üdülőforgalom fontos közlekedési eszköze lehet a vasút, hiszen a megnövekvő gépkocsiforgalom éppen a táj érintetlenségét és ősvadoni nyugalalmát

kezdené ki. Az újbóli megnyitást követő látványosan felfutó utasforgalom is biztató jövőt jósol a vasútnak.

Nagybörzsöny helyzete egészen más. A Börzsöny jobban megközelíthető részei elszívják előle a kirándulóforgalmat, a régi házakat üdülökként használó új tulajdonosok pedig ritkán túsorolnak. A terület és vele a vasút forgalmának növekedése csak a közlekedési kapcsolat megjavításától lenne várható, aminek viszont éppen a kisvasút lehetne az eszköze, ha vonalát - a régi pálya felújításával - összekötnék a Szob és Márianosztra közötti vasúttal.

A nagyecenki vasút - mint vasúti skanzen elhelyezését - már értékeltem a hazai nosztalgia-vasúti kezdeményezések bemutatásakor. Lényeges változás a látogatottságban nemigen várható.

2.2.1.2.2 Jelentős kiránduló- illetve üdülő-forgalmat bonyolító vasutak:

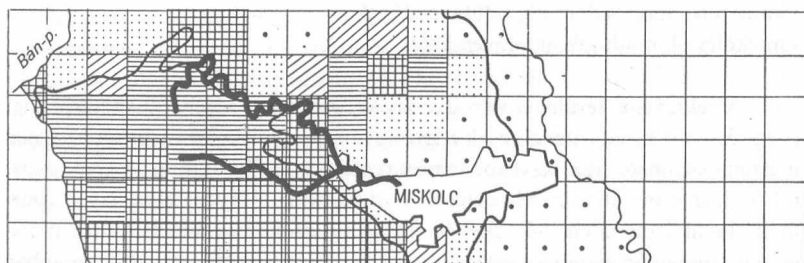
- balatonfényvesi - kirándulók
- gyöngyösi - kirándulók, üdülővendégek
- királyréti - természetjárók, üdülővendégek
- miskolci - kirándulók, üdülővendégek

A rekreációs területen futó gyöngyösi, miskolci, királyréti vasútról már esett szó. Azt kiegészítendő csak a gyöngyösi és a miskolci vasútról, azoknak is a nagyközönség által kevésbé ismert vonalairól kell szólnom. A Gyöngyös-ről Lajosházára illetve Miskolcra Farkasgödör—Örvénykőre vivő vonal méltatlanul ismeretlen. Mindkettőt feljogosítaná környezete lényegesen nagyobb látogatóforgalom fogadására. A két ismert vonallal összevetve abban mutatkozik meg kisebb forgalmuk oka, hogy nem kiépült fogadóbázisú rekreációs központokba visznek, hanem az erdők mélyére, ahol a vonaton kívül csak a gyalogos közlekedés választható. De éppen ez válhat ezeknek a területeknek a legnagyobb vonzerejévé.


Martonné dr. Erdős Katalin már idézett dolgozatában értékeli Miskolc környékének rekreációs adottságait. A dolgozatából átvett ábrák közül (az eredeti számozás szerint):

- a 37. az erdősültség mértékét minősíti a túrázásra, hegyvidéki üdülésre való alkalmasság szempontjából.
- a 43. a hegyvidéki üdülés valamint a zártkerti rekreáció és a falusi üdülés szempontjából,
- 45. a téli sportokra való alkalmasság szempontjából minősíti a természeti adottságokat. Ennek a három térképnek a megfelelő részére rávetítettem a vasútvonalait.

Az erdősültség minősítése a túrázás és a hegyvidéki üdülés szempontjából





Jelmagyarázat:

 igen kedvező
(70-95%-os erdőarány)

 elfogadható
(30-50%)

 kedvező
(50-70%)

 kedvezőtlen
(5-30%)


 alkalmatlan
(5%-nál alacsonyabb)

 kisvasút vonala


**A természeti adottságok együttes minősítése a hegyvidéki üdülés,
valamint a zártkerti rekreáció és a falusi üdülés szempontjából**




Jelmagyarázat

 kiválóan alkalmas

 elfogadható

 igen alkalmas

 kedvezőtlen

 alkalmas

 kisvasút vonala

A természeti adottságok minősítése a téli sportok szempontjából



Jelmagyarázat:



kiválóan alkalmas



alkalmas



igen alkalmas



kedvezőtlen



igen kedvezőtlen



alkalmatan

kisvasút vonala



A térképek megmutatják, hogy a vasút végig 50%-nál nagyobb fokban erdőszűrt tájon fut, mely teljes hosszában alkalmas mind hegyvidéki üdülésre, mind téli sportokra. A térképről leolvashatóan a valószínű helyzet még kedvezőbb, minthogy a térkép egy-egy négyzetkilométernyi terület átlagos jellemzőit mutatja, ez gyakran a völgy adottságainak feltűntetését eredményezi, aminek a hegyoldalon futó vasút közvetlen környezete lényegesen kedvezőbb.

Dr. Tózsza István 1988-ban írt tanulmányában³⁴ éppen a miskolci kisvasutak nyomvonalán mutatta be a környezetinformációs rendszer felállításának lehetőségét.

Ez a módszer még átfogóbb és árnyaltabb értékelést ad. Egyik példájában éppen a világtól elzárt, lehetőleg csak a kisvasúton megközelíthető erdei üdülőhely telepítése szempontjából minősítette 15 súlyozott tényező alapján a vasutak nyomvonalát. A Miskolc beépített területén kívül eső egész hálózatot legalább közepesen alkalmasnak találta, és pontosan megjelölt a ma is létező vonalakon 8 legkedvezőbb és 20 kedvező adottságú pontot - ezekből 5 illetve 9 esik az örvénykői vonalra.

A konkrét eredményeken túl a módszereket idézendőnek tartottam, mert ezek az többi kisvasútnál is alkalmazhatóak. Alkalmazásukkal határozhatóak meg a vonalak által bejárt tájak legfontosabb értékei, a tájpotenciálok valamint az értékek alapján kialakítandó esetleges új funkciókhoz kapcsolódó létesítmények legalkalmasabb telepítési pontjai is.

Így lehetne tenni például Balatonfenyves esetében is, melyről már az elmélyült vizsgálatok elvégzése előtt is állítható, hogy hihetetlen lehetőségekkel rendelkezik. Hiszen az egyéni közlekedés zavaró hatásait kiküszöbölve teszi lehetővé potenciálisan vonzó kiránduló és üdülési célpontok felkeresését. Ma is igen sokan élnek ezzel a lehetőséggel, de a vasút és környezete együttműködésének valamint szolgáltatásainak a fejlesztése egészen más távlatokat nyithatna meg.

A kirándulóforgalom kapcsán mind a négy vasútról elmondható, hogy környezete fogadó- illetve költési lehetőséget biztosító bázisa fejleszthető

lenne, amiből vissza lehetne forgatni a vasutak ráfizetésének fedezésére, amit egyébként a nagyobb forgalom önmagában is csökkentene.

2.2.1.2.3 Az összforgalomban kis jelentőségű kiránduló forgalmat bonyolító vasutak:

- csömödéri - természetjárók
- kecskeméti - kirándulók

E két vasútra nemcsak az jellemző, hogy összforgalmában ma elenyésző a kirándulóforgalom, de az is, hogy mai funkcióik betöltése hosszú időre munkát ad nekik, miközben mindkettő környezete jó adottságokkal rendelkezik kiránduló-, esetleg üdülőforgalom fogadására. Az idegenforgalom növelésének éppen az érintetlen természet lehetne az alapja, aminek fennmaradását a kisvasút jól szolgálja.

Kecskeméten a Nemzeti Park központi területeit körülöleli a vasút két vonala, így amennyiben azok közelébe telepítenék az esetleges újabb fogadó-bázisokat, úgy közút építése - és ezzel a táj harmóniájának megbontása - nélkül lehetne elhozni Bugacra a turistákat.

Csömödéren a táj látványa, az ország más tájain nem jellemző növényzet, az apró, eldugott falvak, a még kiaknázatlan hévízkincs és nem utolsósorban a határközeli fekvés adhatnak lehetőséget az üdülő turizmus megjelénésére.

2.2.1.3 Vasutak természetvédelmi területeken

Azért tartom fontosnak külön kiemelni a védett területeken futó kisvasutakat, mert a természetvédelem célja kettős. Egyrészt fontos megőrizni bizonyos, eredeti állapotában már csak kevés helyen meglévő geológiai, geomorfológiai ritkaságokat; növényeket, növénytársulásokat, állatokat. Másrészt az óvott értékeket lehetőleg be is kell mutatni, hiszen ezek iránt nő az emberek érdeklődése. Ezek a funkciók bizonyos fokig szemben állnak egymással: a látogatók megzavarják az állatokat, tiltás ellenére letépi a védett növényeket, szakszerű vezetés hiányában pedig éppen a legérdekesebb, de esetleg kevésbé szembetűnő ritkaságokat nem fedezik fel, és csalódottan távoznak. A vendég-

fogadáshoz utakat kell biztosítani, de a védelem érdekében a látogatók ellenőrzését is meg kell oldani. Mindezeknek a funkcióknak együttes ellátására a kisvasutak kiválóan alkalmasak lehetnek. Ráadásul abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy sok meglevő vasutunk halad védett területen:

- a balatonfenyvesiek,
- a borsönyben mind a négy,
- a budapesti,
- a felsőtárkányi,
- a gemenci,
- a kecskeméti,
- a mesztegnyői,
- a miskolciak,
- a pálházi,
- a szilvásvárad.

Ezeken kívül közvetlenül a vasút mellett húzódik a nagyecenki hársfasor, és ugyancsak a vasút közelében fekszik Kaszón a Baláta-tó.³⁵

A szigorúan védett értékek ellenőrzött látogatására a vasutak kiválóan alkalmasak. Például a védett madárvilágú mesztegnyői halastavak között a töltésen vagy Gemencen, a fák között gyakran felcsillanó vizű Duna-ág közelében, a leglátványosabb részen halad és állhat meg a vonat. A vasút nem csak pályájával simul bele a tájba, de az állatok is megszokták a motorok pöfögését és a kerekek csattogását, így azok nem zavarják meg mindennapjaikat, s az utasok nagy öröme 5-10 méteres közelben várják be a vonatot.³⁶ A vasutak vonalai egyszerűen bemutatóhelyekké tehetők, hiszen például rendszeres etetéssel oda lehet szoktatni az állatokat egy-egy pontra vagy ki lehet választani azokat a helyeket, ahol a vonatok megállva megfigyelő- és kilátóhelyül szolgálhatnak. Képzett idegenvezetők sok érdekességre hívhatnák fel a látogatók figyelmét, s mindez anélkül valósulhatna meg, hogy új létesítményekkel, utakkal és az esetleg szándéktalanul is kárt okozó, ellenőrizetlen látogatóforgalommal zavarnák meg a természetes állapotokat. Ebben a szellemen szüneteltetik például a szarvasbögés idején a személyforgalmat Gemencen.

A madártani egyesületek által tervezett mesztegnyői madárrezervátum bemutatásához is szeretnék majd igénybe venni a kisvasutat.

Az első már ma létező ilyen program Lehoczky János már említett budapesti gördülő tanösvénye.³⁷

A védett természeti értékek bemutatását szolgáló funkciónak a kialakítása egy különleges, másutt valószínűleg nem létező arculatot adhatna erdei vasútainknak, melyeknek egyszerűsége, eszköztelensége eddig is érdeklődéssel töltötte el a külföldi látogatókat. Az átfogó költségszámítás valószínűleg kimutathatná, hogy a természetvédelemnek gazdaságilag is hasznos volna a kisvasutakat igénybe venni és működésükhöz anyagilag is hozzájárulni. A károk és költségek - például a takarítás - csökkenése valószínűleg pusztán a közvetlen költségeket vizsgálva is ezt igazolná.

2.2.1.4 Vasutak távlatosan idegenforgalmi felértékelődésre alkalmas területeken

Az idegenforgalmi szolgálatra való alkalmasság nem csak a jelenben vizsgálendő, hiszen kellő alaposágú tájpotenciál-vizsgálattal meghatározhatóak azok a területek, melyek - adottságaik révén - távlatosan alkalmasak lehetnek idegenforgalom fogadására illetve melyeknek fogadása fejleszthető lenne. Az eredeti funkciójukat elvesztő vasutak jövőjének eldöntésekor figyelemmel kell lenni arra is, hogy egy távlati fejlesztés esetén miként illeszkedne a kisvasút a terület látványosságainak, közlekedésének rendszerébe. Természetesen erre a vizsgálatsorra sincs itt lehetőség, így csak azokat a területeket veszem sorba, melyekről alaposabb vizsgálat nélkül is feltételezhető, hogy ott az idegenforgalom meghonosítható illetve megerősíthető.

Ilyen területeken futó vasutak

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| - a balatonfenyvesi, | - a lenti, |
| - a csömödéri, | - a mesztegyői, |
| - a felsőtárkányi, | - a miskolc—örvénykői, |
| - a gyöngyös—lajosházi, | - a szobi. |

Ezeknek a vasutaknak a környezete olyan adottságokkal rendelkezik, melyek nagy fogadóbázisok kiépítését tennék lehetővé, de csak jelentős infrastrukturális és létesítményi beruházások után.

Gyógyturizmusra lehetne hasznosítani Lenti fenyveseit, akár balneológiai kezelésekkel kombinálva. Balatonfenyves közelében Csiszta-pusztta gyógyvizét egész éven át hasznosítani lehetne és meg lehetne nyitni Táska lezárt 92 fokos (!) gyógykútját is. A csömödéri vasút által érintett tájakon a potenciális hévizeket lehetne hasznosítani. Csömödér közelében erdei üdülésre és a kistolmácsi tónál lehetne idegenforgalmi fogadóbázist kiépíteni.

Különleges, védett természeti értékek bemutatására lehetne fogadást alapozni a balatonfenyvesi Nagyberekben és a mesztegnői halastavaknál.

Szob mint a Nyugat-, Észak—Nyugat- és Közép-Börzsöny fogadóterülete juthatna szerephez, ha a közlekedési feltételek jobbakk lennének. Itt a kisvasút szerepe is adott lenne.

A gyöngyös—lajosházi és a miskolc—örvénykői vasutak körzetének a hegvidéki üdülésbe való bekapcsolhatóságáról már volt szó.

Felsőtárkány és a fölötte húzódó Bükk-fennsík Eger lakói számára kézenfekvő rekreációs terület és a távolabbról érkező közönség számára is kiváló hegvidéki üdülőterület lehetne. Ezt meggátolja az alkalmas közlekedés hiánya és az is, hogy a fennsík védelme érdekében nem is cél a közlekedés fejlesztése. A két érdek összehangolója lehetne a kisvasút, melynek - igaz nagyon elhanyagolt, régen használaton kívüli - pályája behúzódik az Egerhez tartozó Felnémetig. De visz egy - ugyancsak használaton kívüli - mellékvonal a Vár-hegy 611 méteres csúcsa alatt - mintegy 400 méteren - levő dolomitbányáig, melynek rakodójától remek kilátás nyílik. Jól látható innen a 10 kilométerre fekvő Bélkő és 12 kilométeres távolságban az Istállóskő. Szinte hihetetlen ennek a potenciálnak a kihasználatlansága, egy több mint 60 000 lakosú város közvetlen közelében.

Hasznos lenne, ha ezeknek a vasutaknak a tulajdonosai kezdeményezői és aktív részvevői lennének a terület idegenforgalmi potenciáljának pontos felmérésének és arra alapozva a hasznosítási lehetőségek kidolgozásának, majd megvalósításának. Ezt a feladatot az erdőgazdaságok illetve a vasútigazgatóságok nem képesek kellő szakemberek hiányában maguk elvégezni, ugyanakkor az is nyilvánvaló, hogy a vasútüzemek sikertelen idegenforgalmi

próbálkozásainak számát nem volna szerencsés gyarapítani. Az erdőgazdaságok helyzete kedvező és ennek az útnak a végigjárására ösztönző, hiszen birtokukban vannak a vasútvonalak mellett fekvő területek, melyeket bevihetnek az idegenforgalmi potenciál hasznosítására létrehozandó vállalkozásokba. Hiba volna, ha az erdőgazdaságok kisvasútjaik sorsa felől a potenciáltanulmányok és az idegenforgalmi stratégiai tervek kidolgozása előtt döntenének.

2.2.1.5 Vasutak idegenforgalmi szempontból távlatosan is közömbös területeken

Három olyan kisvasutunk van, melynek területe idegenforgalmi érdeklődésre várhatóan a jövőben sem számíthat. Ezek:

- az almamelléki és
- a két nyíregyházi vasút.

A nyíregyházi vasutaknál megfigyelték ugyan az utóbbi időben a Balsai Tisza-partállomásra fürdeni utazó helyi közönség megjelenését, de a part semmi olyan értékkel nem bír, ami indokolná itt nagyobb fürdővendégforgalom kialakulását. A vízitúrák indítására sem alkalmas a terület, hiszen csak kisvasúttal megközelíthető, így a hajók szállítása csak igen nehézkesen lenne megoldható. A Tiszán kívül a tájnak más idegenforgalmi vonzereje nincs.³⁸

Az almamelléki kisvasút a kaposvár—szigetvári vasút megszűnte óta teljesen el van vágva minden kapcsolattól és az általa bejárt mezők sem rendelkeznek semmilyen figyelemre méltó vonzerővel.

2.2.2 A kisvasutak forgalmi kapcsolatai

2.2.2.1 Kapcsolatok vasúti illetve közúthálózattal

A nem nagyvárosból induló illetve a nem városon belül közlekedő, közforgalom előtt megnyitott kisvasutak közül ma csak az almamellékinek, a nagybörzsönyinek, a felsőtárkányinak és a pálházinak nincs nagyvasúti kap-

csolata. Az almamellékit bekapcsoló Kaposvár-szigetvári vasutat és a pálházi bekapcsoló Hegyközi Vasutat felszámolták; a nagybörzsönyi vasutat Szobbal illetve a felsőtárkányi vasutat Felnémettel összekötő kisvasúti vonalrészek használaton kívül vannak. A többi kisvasút menetrendje mindig igazodik nagyvasúti csatlakozáshoz.

A pálházi és a felsőtárkányi vonatok menetrendje az autóbuszokéval van összehangolva. Az almamelléki és nagybörzsönyi vasutak a buszmegállóktól is távolabb esnek és menetrendjük sincs közlekedési csatlakozáshoz igazítva.

A kisvasutak négyötödének vonala első- vagy másodrendű országos főút mellett, de legalább ilyen út által érintett településen indul.

Valamennyi kisvasút végállomása megközelíthető pormentes közúton, bár mintegy harmaduk zárt területről - többnyire fatelepről, vasútállomásról - indul és ezért alkalmas parkolóhelyet néhány személygépkocsi számára is csak nehezen lehet találni, nem hogy nagyobb forgalom számára.

A Hivatalos menetrendkönyvben megtalálható minden közforgalom előtt megnyitott kisvasutunk menetrendje, de ez nem mindig csábít utazásra.

A vasutak menetrendje az utolsó években szinte változatlanul jelent meg, pedig a valamikor a helyi utasok igényei alapján összeállított menetrendeket már rég a turisták igényeihez kellett volna igazítani.

Csak néhány példa: a Mesztegyőről 5.20-kor induló vonatot turista aligha veszi igénybe, ha viszont a 14.10-es vonatot választja, az utazáson kívül éppen csak egy szűk félórája van Felsőkakon, ami alatt pedig még az ország legszebb déli kitérségű erdei vasúti málnásával sem tud megismerkedni.

Kaszón mind a két vonatpár a pusztáról indul, tehát aki reggel 6.45-kor bevonatozik Szentáról - ehhez Kaposvárról 5.03-kor, Dombóvárról 4.05-kor, Budapestről 1.05-kor kell elindulni vonattal! - az a 17 órás vonat indulásáig bolyonghat az erdőben - és visszafelé is a postavonattal utazva 23.12-kor már újra Budapesten lehet. De akkor sem jár jobban, ha bent éjszakázik a pusztán, hiszen a reggeli vonat 5.43-kor indul.

A gemenci 7.30-as vonatot is csak a legelvakultabb vasútbarátok veszik igénybe, még a 9 kilométernyire fekvő Bátaszékről is el kell indulni ugyanis a

6.24-es vonattal és a menetrend alapján arra sincs lehetőség, hogy egy napon beutazza a látogató a teljes vonalat, mert reggel Pörbölytől csak a Szomfovai deltáig lehet eljutni - és vissza - és bár délben van a vonal északi felén vonat Keselyűstől a Szomfovai deltáig, nem lehet vonattal, busszal eljutni Pörbölyről Keselyűsre.

Azért nem szabad különösebben megijedni, mindenütt szívesen indítanak a messziről jött vasútbarátoknak különvonatot!

Természetesen ilyen menetrendek mellett nem várható, hogy a vasutak forgalma megnöjön, de a kiránduló és üdülőhelyeken közlekedő vonatok menetrendje eléggé sűrű, és igazodik a turisták igényeihez és a nagyvasúti vonatok menetrendjéhez.

2.2.2.2 Kapcsolatok túraútvonalakkal

Magyarországon több szervezet foglalkozik túraútvonalak kijelölésével, fenntartásával és fejlesztésével. Ezeknek az útvonalaknak a tervezésekor mindig szélesen értelmezett idegenforgalmi fogadóképességet vesznek tekintetbe, hiszen ezek az útvonalak sem kerülhetik el a legközismertebb területeket, de igyekeznek bekapcsolni kevésbé ismert, mégis vonzerővel bíró tájakat is. A túrák visszahathatnak a nem szervezett idegenforgalom fejlődésére is, hiszen nagyobb közönség figyelmét irányítják egy-egy tájra. Ezért érdemes megvizsgálni, hogy ez a forgalom illetve a tervek mennyire érintik a kisvasutak vonalait. Megállapítható, hogy a korábbi években kialakult gyalogos, kerékpáros és vízitúra útvonalak a kisvasutak jelentős részét érintik. Mint-hogy ezeket a túrákat elsősorban a diákok számára létesítették, hasznos lenne, ha a helyi idegenforgalmi koncepciók kialakításánál erre is tekintettel határoznák meg a kisvasutak jövőjét. A túraútvonalak működése az egész nyárra kiterjesztheti a diákcsoportok látogatásának időszakát, ami az e vendégkör igényeit figyelembe vevő fejlesztésekre ösztönöz, hiszen ezek kihasználtsága fokozható.³⁹

3. ÖSSZEGZÉS, LEHETŐSÉGEK A TÉMA TOVÁBBVITELÉRE

A kisvasutak rövid leírása után dolgozatomban áttekintettem a hazai kisvasutak történetének és mai helyzetének legfontosabb jellegzetességeit.

Megállapítottam, hogy a hazai kisvasutak közül csak azok nem ráfizetések, melyek ma is nagy mennyiségű árut szállítanak, elsősorban olyan területen, ahol nem épült ki az úthálózat. Felvettem, hogy a reálisan felmerülő valamennyi költség beszámítása esetén az erdei vasutak bizonyonnyal versenyképesek lennének a gumikerekes szállítással szemben, és különösen így lenne, ha - a legkorszerűbb szemléletnek megfelelően - nemcsak az üzemeltetőnél azonnal jelentkező költségeket, de a környezet igénybevételét és más nem közvetlen költségeket is tekintenénk.

Abból a tényből, hogy a kizárólag személyszállítással foglalkozó vasutak közül csak a szilvásváradai nyereséges, arra következtettem, hogy csak a nagy utasforgalom jelentkezésének idejére koncentrált, lehető legegyszerűbb üzemű, de az utasok igényeit mind a menetrend összeállításával, mind különvonatok indításával mindig kiszolgáló személyszállító vasutak lehetnek nyereségesek.

Feltételeztem, hogy a nyereségességben szerepe van a vonalhossznak és azt is: ki lehetne számítani - egy vágányfolyóméterre vetítve - a gazdaságos üzemet biztosító éves utasszámot. (Efféle állandókat vasutak létesítésekor szokás használni, de annak idején nálunk erre azért nem került sor, mert vasútjaink legalábbis vegyes forgalomra, de többnyire kizárólag áruszállításra épültek.) Az állandó mai kiszámítását nehezíti, hogy a korábbi években nem a költségek alapján állapították meg a menetdíjakat, mint ahogy a mostani inflációs időszakban sem egzakt számítások alapján kalkulálták a tarifákat. Éppen ezért igen nehéz meghatározni, valójában melyik vasút üzemel olyan alacsony forgalommal, hogy üzeme semmiképpen nem lehet gazdaságos, és melyik az, amelyik kellően nagy forgalom mellett jól gazdálkodik, ám költségei elismertetéséhez nem talál fizetőképes keresletet. Ennek az állandónak a

kiszámítása nélkül a kisvasutak többségének sorsáról nem lehet reális döntést hozni.

A dolgozat fő fejezetében azt vizsgáltam, milyen lehetőségek vannak az eredeti funkciójukat elvesztő kisvasutak idegenforgalmi hasznosítására.

A kisvasutak önálló attrakcióként való szerepeltetésének lehetőségét és hazai kezdeményezéseit az Ausztriában, Svájcban és Németországban tapasztaltakkal vettem egybe. Az önálló attrakciókénti szerepeltetés nyereségesen valószínűleg még a vizsgált külföldi országokban sem lehetséges, pedig ott a nosztalgiavasutaknak sokkal nagyobb hagyományai vannak, az emberek ismerik és szeretik a sűrűn megtalálható múzeumvasutakat. Nálunk ellenben a kisvasutak mozdonyait vagy beolvasztották vagy a nagyvaski járműskanzenbe gyűjtötték, így nincs lehetőség üzemszerű bemutatásukra egykori vasútjukon. A hetvenes évek elején dicséretes ügyességgel használták ki a muzeológusok a politikusok taktikázása adta lehetőséget a mozdonyok megmentésére, de ezt nem méltányolja a közönség az idegenforgalmi szempontból rossz helyen telepített skanzen gyakori látogatásával. A működő hazai nosztalgiamenetekről sok jót nem állapíthattam meg, csak a járműjavítók szakembereinek munkáját dicsérhettem. A programok kidolgozásában többnyire nem vettek részt idegenforgalmi szakemberek, így nem csoda, hogy azok nem programszerűek. Minthogy különleges járművek nem maradtak fenn, a jövőben sem várható, hogy pusztán a nosztalgiamenetek üzemeltetése bármelyik vasútra gazdaságos működést biztosító méretű forgalmat vonz.

A következőkben azt vizsgáltam, milyen lehetőség van a kisvasutak idegenforgalmi hasznosítására közlekedési eszközként. Ehhez a kisvasutak által bejárt területeket elemeztem. Megállapítottam, hogy a nyíregyháziak és az almamelléki kivételével, minden más vasút olyan területen halad, mely lehetőséget adhat az idegenforgalmi hasznosításra.

A rekreációs területen futó vasutak fenntartása mindenképpen társadalmi érdek - természetesen ezek működtetési feltételeinek kialakításához is szükség lenne a fent említett gazdaságossági mutatóra.

Az üdülő- és kirándulóhelyi vasutakról szólva bemutattam olyan földrajzi, tájértékelési módszereket is, melyek segítségével pontosabban lehetne megítélni minden kisvasút környezetének idegenforgalmi adottságait, s ennek eredményeként ki lehetne dolgozni a terület idegenforgalmi stratégiáját, abban meghatározva a kisvasút szerepét is.

Kisvasútjaink nagyobb része érint természetvédelem alatt álló területet, melyeknek bemutatásához nagyon jól lehetne hasznosítani a meglévő kisvasutakat. Segítségükkel harmonizálni lehetne a természetvédelmi területek megőrző és bemutató funkcióit. Ezeknek a kisvasutaknak a fenntartásába be kellene vonni a természetvédelem szerveit is. Megvizsgálható annak a lehetősége, hogy a védett területeket csak a kisvasút igénybevételével lehessen látogatni - mint ahogy Gemencen gyakorlatilag így van - és a vasút egyúttal kapjon jogot költségei egészének megjelenítésére a viteldíjban: aki fel kívánja keresni a védett területeket, állja látogatása minden költségét.

Ezzel felvázoltam a kisvasutak gazdaságossá tételének két lehetséges útját. Az első lehetőség a vasutak forgalmának olyan szintre emelése, mely mellett a gazdaságos üzem fenntartható. (Itt újra emlékeztetni kell rá, hogy nem tudjuk mekkora az a forgalom, mely mellett a csak személyszállítással foglalkozó vasutak gazdaságosan üzemeltethetők. Így lehet, hogy egyes vasutakat változatlan forgalom mellett, a menetdíjak felemelésével, reális költségeik elismertetésével kell gazdaságossá tenni. Ezt persze nehezíti, hogy a mai viszonyok között ez elkerülhetetlenül a forgalom csökkenését hozza. Itt kell megjelennie a támogatásnak, mind az állam, mind a forgalom fennmaradásában érdekelt vállalkozások, önkormányzatok, stb. részéről.) A második lehetőség, hogy kizárólagos jogot kap egy terület forgalmának a bonyolítására a kisvasút. Ez elképzelhető nemcsak védett területen, de újonnan építendő erdei üdülő, esetleg bizonyos rendezvények megközelítése esetén is. (Például az 1991. évi Gyöngyösi Repülőnap helyszínét a 10 000 látogató reálisan eleve csak a kisvasúttal lehetett képes megközelíteni.)

E módszerek alkalmazása megfontolható azokon a területeken is, melyekről mai forgalmuktól függetlenül azt állapítottam meg, hogy adottságaik

révén potenciálisan alkalmasak idegenforgalom fogadására illetve annak növelésére.

Végezetül áttekintettem a kisvasutak forgalmi kapcsolatait és megállapítottam, hogy mind a közúti, mind a vasúti hálózaton jól elérhetőek a kisvasutak, továbbá mind az élő, mind a tervezett túraútvonalak nagyrészüket érintik.

Sok vasútnak a még az egykori helyi forgalomhoz igazított menetrendje mutatja, mennyire nem számolnak még a vasutak az új, idegenforgalmi funkció kialakításának lehetőségével és szükségszerűségével. Pedig a csábítóbb menetrend összeállítása aligha a különmenetre mindig kész mozdonyvezetőn, kalauzokon, fékezőkön múlik.

Ajánlások:

- A kisvasutak tulajdonosainak fel kellene venniük a környezetvédő szervezetekkel és a természetvédelem szerveivel a kapcsolatot, hiszen az első szemrevételezés után is jól látható, hogy a kisvasút hatványozottan környezetkímélőbb a közúti közlekedésnél és főleg az egyéni autóközlekedésnél, mind a területigény, mind a káros anyagok kibocsájtása tekintetében. Ráadásul meglevő létesítmények megtartásáról van szó, ami olcsóbb, mint újak létrehozása. Ennek az együttműködésnek a révén a kisvasutak ügye kiemelhető lenne a vállalati közvetlen költségekre korlátozott, nyilvánvalóan irreális jelenlegi gazdaságossági számítások csapdájából.

- Ennek az együttműködésnek a keretében - apró beruházások mellett, nem ritkán azok nélkül - beindíthatóak lennének környezetvédelmi jellegű programok a nagy kirándulóforgalmú kisvasutakon. Ez segítené a módszerek, programok számának gyarapítását, de olyan funkciókat is adna a kisvasutaknak, melyek eddig el nem ért anyagi alapokhoz - például a természetvédelmet vagy a környezetvédelmi nevelést szolgáló állami és alapítványi támogatásokhoz - való hozzáférést is biztosítanának.

- A legkisebb ráfordítást igénylő és legkönnyebben megvalósítható változtatás a meglevő nosztalgiaprogramok kidolgozása, eladható idegenforgalmi programmá alakítása lenne. Idegenforgalmi szakemberek bevonásával, néhány ötlettel és marketingmunkával sokat lehetne javítani ezeken a programokon. Nem kizárt, hogy még úgy is nyernének ezen a vasutak, ha bérletbe adnák ezt a tevékenységet idegenforgalmi vállalkozásoknak.

- Már az egyes területek idegenforgalmi stratégiájának kidolgozásával egyidejűleg - de akár azt megelőzve is - ki kellene dolgozni azt a támogatási módot, ahogy a kisvasút által (is) vonzott idegenforgalom haszonélvezői hozzájárulnának a vasút fenntartási költségeihez.

A téma továbbvitelének lehetőségei:

- Első feladat a gazdaságos forgalomnagyságot meghatározó állandó kiszámítása. Ehhez lehetőleg minél több vasút teljesítmény-, bevétel- és költségadatait kellene feldolgozni statisztikai módszerekkel.

- Ezzel párhuzamosan megkezdhető a földrajztudomány kidolgozott módszereivel az egyes vasutak idegenforgalmi potenciáljának meghatározása.

- Ezt követhetné a területek - gyakorlatilag az erdőgazdaságok - idegenforgalmi stratégiájának kidolgozása, aminek részeként megvizsgálható lenne (a kidolgozott állandó és a stratégiában számításba vett forgalomnagyság alapján), hogy a vasút nyeresége illetve vesztesége milyen mértékű és ennek függvényében milyen szerep adható neki, fenntartása milyen módon biztosítható.

Természetesen mindennek előfeltétele, hogy az erdőgazdaságok világos elképzelést alakítsanak ki erdeik jóléti funkciójáról és a sikertelen idegenforgalmi próbálkozások után megfelelő szakembereket vonjanak be ebbe a munkába. Erre az erdőgazdaságok azért is rá lesznek kényszerülve, mert saját tőke híján csak partnerekkel együtt tudnak ezen a területen eredményeket elérni. Ezt tudva az erdőgazdaságoknak elsőrendű érdeke lenne, hogy ennek a vizsgálatnak az elvégzését kezdeményezzék, hiszen így tudhatják meg, milyen természeti és - azokból adódó - üzleti adottságaik vannak.

IRODALOMJEGYZÉK

Általános és összefoglaló művek:

A Világ helyzete 1990 - Worldwatch Institute jelentése - A Föld Napja Alapítvány, Budapest, 1991

Az állami erdei vasutak helyzete - a Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium Erdészeti és Faipari Hivatala 1989. október 30-i jelentése, kézirat

Az alsóbbrendű vasutakról szóló törvény tervezete - Budapest, 1907

Bajcsy Endre: A dieselesítés tapasztalatai erdei vasutakon - Erdőgazdaság és faipar, 1970/10. 13. oldal

Bajcsy Endre: ÁEV Jelzési, forgalmi és vontatási utasítás - Mátravidéki Erdő és Fafeldolgozó Gazdaság, Eger 1984.

Dévényi L.: Kisvasutak árvetése és organizációja - Mérnöktovábbképző Intézet - Budapest, 1955.

Fülöp Zoltán: A rakodás és átrakás műszaki követelményei keskenynyomközű vasutaknál - Mérnöktovábbképző Intézet, Budapest, 1956.

Fülöp Zoltán: Állami Erdei Vasutak személy- és poggyászdíjszabása - Budapest, 1969.

Fülöp Zoltán: Mit várnak az erdei vasutak az új gazdasági mechanizmustól? - Erdészet és faipar

Gáll Endre: Síkvidéki kisvasúti vonalak és állomások tervezése - Budapest, 1955.

Gazdasági vasutak a nép szolgálatában - Budapest, 1950.

Gyczy A.: A sajáthasználátú vasutak, iparvágányok, siklók, sodronykötélpályák engedélyezése, építése, fenntartása és üzeme - Budapest, 1945.

Halász I.—Vass L.: A vasúti közlekedés gazdaságtana és tervezése - Műszaki Kiadó, Budapest, 1957.

Kadocsa Lajos: A gazdasági vasutak helyzetéről, a kisvasutak jövőjéről - Közlekedési Közlöny, 1959/49—50.

Dr. Keeskés Sándor—Bogár István: Az állami erdei vasutak helyzete és fejlesztése - Közlekedéstudományi Szemle XXXIV./4.szám

Kerkápoly Iván: Vasúti földrajz és történet - 1943 Budapest, 1943.

Dr. Kertész Ádám: A Dunakanyar-hegyvidék természeti környezetpotenciáljának mezőgazdasági és idegenforgalmi szempontú értékelése - MTA Földrajztudományi Kutatóintézete, Budapest, 1988.

Kis I.: Kisvasutak nyomában Magyarországon - Szakdolgozat 1989., József Attila Tudományegyetem, Szeged

Koppány Ernő: Kisvasutak teljesítőképességének vizsgálata - Budapest, 1955.

Dr. Lakatos L.: A keskenynyomközű vasutak forgalomátterelésének néhány problémája - Közlekedési Közlöny, 1965. március 7.

Laykauf A.: Vasúti kocsik gazdaságos kihasználása az erdőgazdaságban - Országos Erdészeti Főigazgatóság, Budapest 1956.

Lehoczky János: Erdei vasutak Magyarországon - Szakdolgozat 1992., József Attila Tudományegyetem, Szeged

Magyar Szabványügyi Hivatal: Vasútépítés - Kisvasút - MSZ Szabványgyűjtemények 54., Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1970.

Dr. Marosi Sándor—Dr. Somogyi Sándor szerkesztők: Magyarországi kistájainak katasztere I—II. - MTA Földrajztudományi Kutatóintézete, Budapest, 1990.

Márton Béla: Vasúttávolság és vásárhelytávolság s Nyírségben - Debreceni Szemle, 1939. november

Martonné Dr. Erdős Katalin: Az egyéni rekreáció lehetőségei és megvalósulása Miskolc környékén - Kandidátusi disszertáció, Debrecen 1990.

Merhán Miklós: Kisvasúti hálózatok tervezése - Budapest, 1954

Dr. Rétvári László szerkesztő: A Pilis—Visegrádi-hegység környezetminősítése - MTA Földrajztudományi Kutatóintézete, Budapest, 1986.

Ruzitska L.: A magyar vasútépítések története 1914-ig - Közdok, Budapest, 1964.

Síkfői F.: Keskeny nyomközű vasutaink - Vasút 1967./3.

Dr. Somogyi Sándor: Magyarországi természeti adottságainak idegenforgalmi szempontú értékelése - MTA Földrajztudományi Kutatóintézete, Budapest, 1987.

Tanulmány az Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaságok és az Erdő- és Vadgazdaságok kezelésében levő Erdei Vasutak helyzetéről - Erdőterv 1975., törzsszám: 75.6295

Thorday Zoltán: Kisvasutak Magyarországon - MÁV, Budapest, 1989.

Thorday Zoltán: Kisvasutak nyomában - 1988, magánkiadás

Tóth Gy.: A turistaforgalom és az erdei vasutak - Erdőgazdaság és faipar, 1967./10.

Unyi B.: Vasúthálózatunk alakulása 1914-től napjainkig - Közlekedés Múzeum, Budapest, 1989.

Vasúti Tudományos Kutató Intézet Gazdaságtudományi Osztálya: MÁV Keskenyvágányú vasutak / Kézirat /, Budapest 1962.

Vasúti Tudományos Kutatóintézet Gazdaságtudományi osztálya: MÁV keskenyvágányú vasútvonalak - Kézirat, VATUKI—ATUKI—UKI 1962.

Dr. Vaszkó Ákos: A keskeny nyomközű vasutak szerepe a magyar közlekedésben - Vasúti Tudományos Kutatóintézet Évkönyve / 1957–60. / - Közdok, Budapest, 1961.

Dr. Vaszkó Ákos: A magyar keskeny nyomközű vasutak - Közlekedési Közöny 1958./26.

Az egyes vasutakról szóló munkák

Almamellék

Gerecsei Zoltán: Az almamelléki vasút - Vasút 1983./11., 29. oldal

Balatonfenyves

Gerecsei Zoltán: A Gazdasági Vasutak balatonfenyvesi forgalma - Vasút 1983./8. 30. oldal

Keller László—Zelman Ferenc: A MÁV balatonfenyvesi gazdasági vasútjáról - Vasút 1986. október, 26—27. oldal

Budapest

Úttörővasút - MÁV Széchenyi-hegyi Úttörővasút (Prospektus, kiadó és év nélkül)

Csömödér

Győri András: Erdei vasúttal Zalában - Turista Magazin 1981. december, 31. oldal

Horváth Imre: A csömödéri vasút és fafeldolgozó üzem története - Kézirat

Lovas Gyula: A csömödéri erdei vasút - Vasút 1974. november

Szakács László: Adatok a zalai erdei vasutak történetéhez / 1910—1950. / - Az Országos Erdészeti Egyesület Erdei Vasúti Szakosztálya 1988. november 17-i ülésén elhangzott előadás szövege, Kézirat

Tóth Zoltán: Kisvasúti történet - Vasút 1981. február, 7. oldal

Debrecen

Csabai László: A debreceni vasút 80 éve - Közlekedéstudományi Szemle, 1962./12. sz.

Keller László: A debreceni úttörővasút - Vasút 1986. november, 26—27. oldal

Felsőtárkány

A felsőtárkányi AEV vonalismertető kiadványa - 1987.

Gemenc

Bundics Gábor szakdolgozata alapján: Palla István: Egy erdei vasút reneszánsza - Vasút 1983/1., 20/21. oldal

Húszan - huszonnégyszáz kilométeren - Vasút 1979/9., 29—30. oldal

Gyöngyös

A Mátrai Állami Erdei Vasút vonalismertetője - 1987.

Bajcsy Endre: Váltóállítás vezérlőpultról - Vasút 1986. június, 31. oldal

Gerecsei Zoltán: A gyöngyösi Mátra-vasút - Télen is megéri - Vasút 1985/3., 30. oldal

Szecskő K.: A Mátravasút története - MEFAG Irattár

Zsigmond Dezső: Kisvasút a Mátrában - Népszabadság 1978. augusztus 13.

Kaszó

Szoukup Ervin: A kaszói erdészet története - Kézirat

Tóth Zoltán: Kisvasút Somogyban - Vasút 1983./7., 30. oldal

Kemence

Bukri József: A kemencei erdei vasutak története - Ipolyvidéki Erdők 1978. június, 3—4. oldal és Az Erdő 1979. augusztus 358—364. oldal - nem teljesen azonos!

Királyrét

A Börzsönyi Úttörővasút / Szerkesztette: Csitári János, Juhász László, Szücs László / KISZ Pest megyei Bizottsága, 1981.

Börzsönyi utazás - Erdészet és Faipar 1967/4.

Falus Gábor: Megújul a Börzsönyi úttörővasút - Népszabadság, 1980. február 21.

Szalay Endre: 80 éves a királyréti vasútüzem - Félmillió utasforgalom - Ipolyvidéki Erdők: 1973. június, 4. oldal

Mesztegyő

Tóth Zoltán: Ma is dolgoznak a vonalon - Vasút 1982/10. 30. oldal

Üzemtörténet - általam csak részlete ismert a valószínűleg csak kéziratban létező összefoglalónak

Miskolc

Dr. Tózsza István: Lillafüred és környékének idegenforgalmi adottság- és potenciálkatasztere - Kézirat, 1990. szeptember 1.

Dr. Tózsza István: Zöld erdők kincstartója - Környezetinformációs tanulmány a bükk, Lillafüredi Állami Erdei Vasútról - MTA Földrajztudományi Intézet, Budapest, 1988. - Műhely sorozat különkiadása

Gerecsei Zoltán: Kisvasút, amelynek jövője van - Vasút 1985/9. 8—9. oldal

Keller László: A Lillafüredi Állami Erdei Vasút - Hatvan éves! - Vasút 1981./11.

Nagybörzsöny

Saskó István: Az erdei vasutak múltjából - Ipolyvidéki Erdők, 1975. augusztus, 5. oldal

Nagyecnk

Fejér Gy.: A nagyecnk kisvasút - Népszabadság, 1980. augusztus 20.

Koltai M.: Nagyecnk - Múzeumvasút - Tájak, korok, múzeumok kiskönyvtára 407., Budapest, 1991.

Széchenyi Múzeumvasút ismertetője - Közlekedési Múzeum, GYSEV, Budapest, 1973. és azonos címen, de részben eltérő tartalommal és formátummal 1979.

Tóth Sándor: Nagyecnk Széchenyi Múzeumvasút története - kézirat

Nyiregyháza

Tóth Zoltán: A nyiregyházi kisvasút - Vasút 1983/9., 29—30. oldal

Pálháza

ÁÉV Kemence-pataki Erdei Vasút vonalismertetője - 1990.

Hajdú Imre: Kilencven esztendő a lőüzemű görpálya - A kemence-pataki kisvasút jubileuma - 1978.?

Medve Imola: Rekviem egy kisvasútért - Rosszul számolnak? - Magyar Hírlap, 1976. december 29.

Porempovics József: A kemence-pataki erdei vasútüzem története - Kézirat, Pálháza, 1963. május 12.

Szilvásvár

ÁÉV Szilvásvárad Erdei Vasút vonalismertetője - 1987.

Eresényi Pál—Dr. Kovács János: Adatok a Mátrai Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság erdei vasútjainak történetéből - Közlekedési Múzeum Évkönyve 6. 1981—82., 425—447.

Tóth Gyula: A szilvásvárad erdei vasút története - Erdőgazdaság és faipar 1977/2. 17—18. oldal

Megszűnt vasutak

Dr. Pankotai Gábor: Adatok a bakonyi táj erdei vasútjainak történetéhez - Közlekedéstudományi Szemle - XXXIV./9. 363.o.

Rell Lajos: Az Alföldi Első Gazdasági Vasút forgalmának és műszaki felszereltségének alakulása - Békési Élet 1972. III.

Rell Lajos: Az Alföldi Első Gazdasági Vasút hálózatának kiépítése - Békési Élet 1972. II.



Hivatásforgalom: poggyászrakodás Nyíregyházán

MELLÉKLET

A melléklet célja, hogy a dolgozatban szerepelt vasutak bemutatásával segítse az Olvasó eligazodását, továbbá, hogy lehetőség szerint tényadatokkal támassza alá a kifejtetteket.

A melléklet egységes szerkezetű, minden vasútnál szerepel:

- a vonal illetve a hálózat térképe. A vonalakat az EOTR lapokon ábrázoltuk (Kartográfiai Vállalat, 1983., az MN Térképészeti Intézet 1979. évben tervezett és lezárt felvételen alapuló kiadás)

- röviden történeti összefoglaló. Ez alapvetően a jegyzékben megadott irodalom feldolgozásán illetve a személyes adatgyűjtésen alapul, ezért az irodalmi utalásoktól eltekintettünk. Amennyiben az egyes források eltérő adatokat adnak meg, úgy azokat igyekeztem tisztázni, ha ez nem volt egyértelműen megoldható, minden változatot jeleztem.

- a vasutakat magukba foglaló kistájak idegenforgalmi jellegzetességeinek rövid összefoglalása, aminek alapvető irodalmi forrásai:

1. Dr. Marosi Sándor—Dr. Somogyi Sándor szerkesztők: Magyarországi kistájainak katasztere I—II. - MTA Földrajztudományi Kutatóintézete, Budapest, 1990.

2. Dr. Somogyi Sándor: Magyarország természeti adottságainak idegenforgalmi szempontú értékelése - MTA Földrajztudományi Kutatóintézete, Budapest, 1987

- a vasút által érintett, továbbá annak közelében fekvő területek idegenforgalmi vonzástényezőit.

Az általános felépítéstől egyetlen helyen térünk el. Mint arról a dolgozatban szó esett, a Börzsöny szinte teljes völgyrendszerében létezett valamikor - ha nem is egyidőben - erdei vasút. Ezek elhelyezkedésének, történetének feldolgozása Lehoczky János dolgozatának olyan értéke, ami mindenképpen számot tarthat az Olvasó érdeklődésére és példaként támaszthatja alá dolgozatom mondanóját. Ezért a börzsönyi vasutakról együttesen szólunk, Lehoczky János áttekintésével bevezetve. Ezúton is köszönöm a külön e célra készített rövid összefoglalót.

A Börzsöny erdei vasútainak története

A Börzsöny a századelőn hazánk erdei vasutakkal legjobban feltárt hegysége volt. Hét hálózaton számos fővonal épült a kedvező terepadottságokat kihasználva. A jobbára időleges mellékvonalakkal együtt az idők során mintegy 170 km erdei vasút működött itt. Az ideiglenes telepítésű repülő- és közelítővágányok hosszát pedig csak becsülni lehet.

Királyréti erdei vasút

A királyréti - egykori nevén hutai - 4000 ha erdőbirtok termékeinek elszállítására épült meg 1893-ban a hegység első kisvasútja Kismarostól Szokolyán át az Adolf-kúti rakodóig. Az építető Frankensiessdorf Henrik / valószínűleg tévedés illetve torzítás az egyes forrásokban szereplő Sierstoff név / porosz gróf. A 11,5 km hosszú pálya 600 mm nyomtávolsággal épült. A vontatást egy Sándor nevű fafűtéses gőzös látta el.

1912-ben a világháborús készülődés okozta fellendülés kedvezően hatott a birtokra is: kőbánya, -zúda és villanytelep létesült. Ezek kiszolgálására meghosszabbították a vasutat a kismarosi uszálykikötőig illetve a Cseresznyefai rakodóig, a Nagy—Vasfazék-patak mentén. A prosperáló ipartelep és a vasút is többször gazdát cserélt: Csecsoviczka Emil, az Angol—Magyar Kereskedelmi Bank, 1924-től Hoffer Kúnó voltak a tulajdonosok. Fejlődött a hálózat: pálya épült az Ilona-kőbányához és Ajtaberekig. Rövid időre a személyszállítást is bevezették.

A második világháború után a fakitermelés áttevődött a Foltánkeresztől délre eső területekre. 1947-ben készült el az oda vezető egyházbükki, 1949-ben a hárs-pataki vonal. 1954. május 26-án ismét megindult a személyforgalom; Kismaros és Királyrét között naponta, Királyréttől a Cseresznyefai rakodóig és az egyházásbükki vonalon hétvégente.

A személyszállítás fokozott igényei miatt a 60-as években vasbeton keresztaljakkal építették át a pályát. A jelentős kiránduló- és hivatásforgalom,

valamint a pap-hegyi fafeldolgozó-telep kiszolgálása a 70-es években újabb rekonstrukciót követelt. Az 1976 nyarán széles társadalmi összefogással megfiatalított vasút úttörővasútként működött tovább. Az üzembiztonság érdekében 1978-tól újabb átépítés kezdődött. Ezáltal módosították a nyomvonalat és - az általánosan elterjedt - 760 mm-re szélesítették nyomtávot. A kissé túldimenzionált építkezés 1981-re fejeződött be.

1992-ben az Ipolyvidéki Erdőgazdaság általános problémái miatt felmerült a vasút leállítását. A helyzet nem sokat tisztult, de - ha némi szünet után is - jártak a vonatok.

Nagybörzsönyi erdei vasutak

Nagybörzsöny határában a 670 kh-at kitevő úrbéres erdőbirtokosság tulajdonán kívül minden erdő az Esztergomi Érsekségé volt. 1907-ben a Primácia szerződést kötött a Schanzer Fakitermelő Vállalattal az erdők vég-hasznosítására. A vállalkozó köteles volt iparvasutat építeni, és a szerződés lejárta után az Érsekségnek átadni. Az egyéni gazdák komoly ellenállása dacára 1907-ben megkezdték a 600 mm nyomtávú vasút építését a község és az ipolypásztói nagyvasúti átrakó között. Az építkezés a Nagybörzsöny—Kisirtáspusztá—Kollár-völgy illetve a Kisirtáspusztá—Templomrét és —Ökrész kert szakaszokkal folytatódott. 1911-ben kezdtek hozzá a Börzsöny-patak—Kovács-patak vonal, 1918-ban a Fagyosasszonyhoz, a Jáger-kút környékig vezető pálya megépítéséhez.

A Primáciának - a szerződésnek megfelelően - átadott vonalak állapota igen rossz volt, s a trianoni határok miatt az ipolypásztói átrakás lehetősége is megszűnt. A körülményes közúti szállítás miatt 1922-ben hozzákezdtek a Kisirtásról Nagytirtáson át a márianosztrai - Luczenbacher-féle - 1912-es építésű kőbányavasút irányába vezető vonal megépítéséhez. A már 760 mm nyomtávval épült vonalon a Sas-hegy és a Sós-hegy oldalában bravúros, háromszintes szerpentin épült, a mintegy 80 méter mély szakadék leküzdésére. 1924-től a szobi átrakó fogadta a vonatokat. Mivel a hágó szakaszon a vonal görpályaként nem üzemelhetett, bevezették a gözvonatást.

A vasútépítések lendülete folytatódott. Márer Ernő és társai 1926-ban új - 760 mm nyomtávú - vasutat építettek a Hegyes-hegy oldalában. A különböző nyomtávú hálózatot 1948—50 között egységesítették 760 mm-esre. Két év múlva - 5,5 km hosszban, 12 csúcsváltó beépítésével - elkészült a Kammerhof-szárnyvonal a Korombérc körüli erdők feltárására. Az 1960-as évek elején felszedték a funkciótlaná vált pályákat. A megmaradt egyetlen Nagyörzsöny—Szob vonalon 1970-től indult meg a korlátozott közforgalom Nagyörzsöny és Nagyirtás—Vízválasztó között. A bravúros bezinai szakaszon 1976-ban szűnt meg végleg a forgalom. Az 1984-ben elrendelt teljes üzemszünet után 1988—89-ben rekonstrukciót hajtottak végre a Nagyörzsöny—Nagyirtás szakaszon a kiránduló forgalom biztosítása érdekében.

Sajáthasználátú vasutak az északi és nyugati Börzsönyben

Az 1910—20-as években 5 hálózat épült ki a Börzsöny északi hegyei között.

1910-ben kezdtek hozzá a Wolfner—Schanczer cég kivitelezésében a kemencei - a Kemencétől Királyházán át Királykútig húzódó, 11 km-es - és bernecei - Berneceétől Oszlopon át Drinóig a Nagy-völgyben vezető, 5,7 km hosszú - vasutak megépítéséhez.

A királyházi fővonalból mellékvonalak ágaztak ki a Bangalák, Rakotytyás, Tüzköves, a Pogány-patak és a szénoldali rakodó irányába. A bernecei vasúthoz a csatlakoztak a kalakocsi, drinói és oszlopi vágányok.

1913-ban kezdett vasutat építeni a Salkasz—Klein cég a Csarna-völgyben. A kemencei vasúthoz csatlakozó hálózat vonalai 1913—33 között épültek ki az alábbi sorrendben: 1916-ban a talprakodói, kettőshídi, Rákospataki, 1919-ben az oltárkői, hangyási, mogyorósi, 1926-ban a Rákospatak—Oltárkő, 1928-ban a Hangyás—Soványgödör közötti, majd egy évre rá a Drinó-pataki, s végül a Kuruczpataki mellékvonal.

Bővült a királyházi és bernecei hálózat is. 1925—27-ben épült ki a vasút a Pogány-patak és a Rózsás-patak mentén, a dosnyai és bacsinai völgy-

ben, a Nagyesörcsölye alá illetve a Loponához. A királyházi völgybe csatlakozó dosnyai vonalon épült hazánk legmeredekebb - 120 ezrelékes vasúti pályája. A Hangvás-bérci vonalon pedig egy 8 m magas, 21 m hosszú fahidat ácsoltak a vasút számára. Az 1968-tól kezdődően felszedett hálózat egyetlen megmaradt - 600 mm nyomtávolságú - vonala Kemence és Hamuház között saját használatban üzemel.

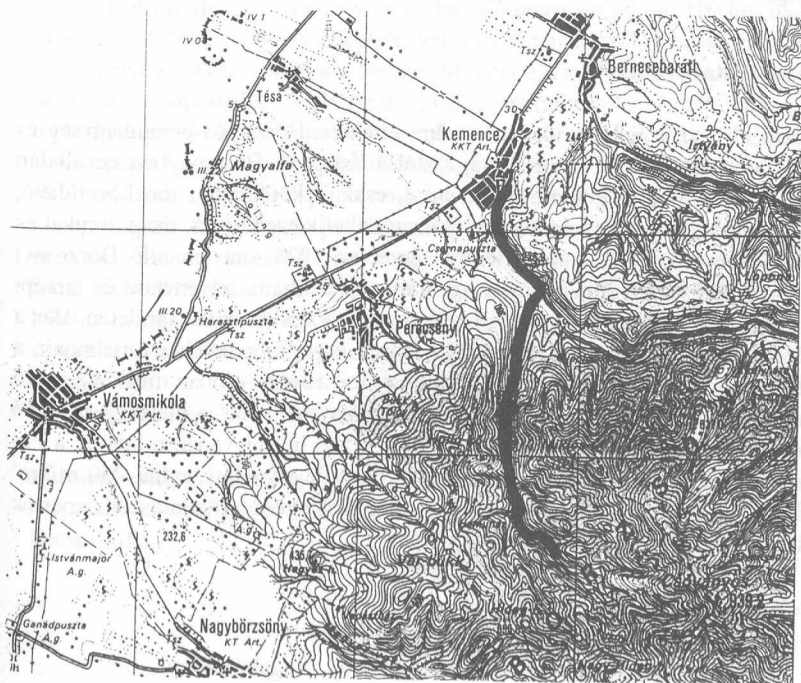
Kevés adat maradt fenn a nagyoroszi erdei vasutakról. Az első vonalat valószínűleg az erdőbirtokos gróf Wenckheim építette 1924 előtt. Az erdőtagokat elérő bakos—gödöri, malomkő—lápai, hajagosi és várbükkí mellékvonalak a Nagyoroszi—Kis-Drennő közti 10,9 km-es fővonallal kapcsolódtak. A csillagvágási kőbányát is vasút kapcsolta a hálózatba az 1930-as évek elején. Az 1952-ben honvédségi területnek nyilvánított erdőben a vasutat felszedték.

A diósjenői vasutak üzemi központja a Mázsaház volt. Innen építette vonalait az erdő birtokosa, özvegy Sváb Sándorné, született Herczog Irén bárónő. Az első vonal még 1927 előtt megépülhetett a Foltán-keresztig. Ezt a vonalat vezették tovább a világháború utáni vasútépítők Musliig 1947-ben, Nyírrétig 1952-ben. 1950-ben épült meg a Mázsaháztól északi irányba induló málnahegy—pogányvári, majd a jelesfai vonal. A fakitermelések befejeződése után a vasutakat 1954-ben felszedték. Az egykori 600 mm-es hálózatnak mára csak a nyoma maradt.



A kemencei görpálya ma már csak erdei munkásokat szállít - völgy mentben mozdony nélkül, csak be kell lökni

A KEMENCEI VASÚT



— működő kisvasút

Vasút mai neve: Kemencei Állami Erdei Vasút

üzemeltetője: Ipolyvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság

vonala / üzemi vonalhossza /: Kemence—Hamuház / 9 km /

nyomtávolsága: 600 mm

építetője: Wolfner—Schanczer fakitermelő cég

építési ideje: 1910—1953.

eredeti szállítási feladata: faanyag kiszállítása

mai funkciója: Erdei munkásszállítás, elenyészően alacsony éves forgalommal. A vasút a közforgalom előtt nincs megnyitva.

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Börzsönyi-peremhegység és Központi-Börzsöny / A két kistáj közül a Központi-Börzsönyben egyáltalán nincs település. A Peremhegység apró, csak bekötőutakon megközelíthető, így forgalomtól elzárt települései jól megőrizhetik csendjüket, nyugalmaikat és hagyományaikat. A terület jelentős részét az 1978. óta fennálló Börzsönyi Tájvédelmi Körzet fedi le, mely egyaránt véd földtani, növényzeti és tájképi értékeket - a kisvasút vonalának kétharmada húzódik védett területen. Bár a Börzsönynek ezen - a belső, északi - részén is jól kiépítettek a turistautak, a látogatottság jóval kisebb, mint a déli, a szobi vasúttól jobban megközelíthető területeken. A Központi-Börzsönyben a tetőket 90—100, a mélyebben fekvő részeket 60 napig fedi maximálisan 30—50 cm hó. Ugyanezen adatok a Peremvidéken: 60 és 40 nap illetve 30 cm. Az átlagos relatív relief 250 m/km² illetve 151 m/km². Mindezek alapján a terület egésze alkalmas téli sportok üzésére. /;

települések:

- amiket a vasút érint: Kemence;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: Peröcsény, Nagyborzsöny;

- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re: jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: - ;

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiak: A Börzsöny északi és középső része sokkal zártabb, a kirándulók által lényegesen kevésbé látogatott, mint a déli terület, noha annál természeti értékekben sokkal gazdagabb, vadregényesebb. A kisebb látogatottság oka a rossz megközelíthetőség. A közvetlen környezet nem rendelkezik jelentős küldő településekkel. S míg a déli rész Vácról és Budapestről is jól elérhető, addig az északi rész felkereséséhez Szobig további húsz kilométert kell vonatozni, majd közel harmincat autóbuszozni. Egynapos kirándulás esetén nem sokan vállalják az oda- és visszaútban összesen jelentkező 100 km illetve bő két óra többletet. Ennek megfelelően a területen inkább a hosszabb - legalább hétvégi - tartózkodás a jellemző. Mutatja ezt a meglevő fogadóképesség is: sok a kulcsosház, vállalati üdülő és gyerektábor. Az elmúlt évtizedben több fővárosi iskola is itt indította be erdei iskolai programját.

A kisvasút a Csarna-patak völgyében halad, ami éppen ezeknek az üdülőknek és táboroknak az egyik telepítési tengelye / A falutól legtávolabb, már az erdő közepén épült Vilati Üdülő példázza, hogyan lehetne a kisvasutak mentén az erdő természetes nyugalomát és zártságát nem megbontó üdülőket telepíteni. Még kedvezőbb lenne a helyzet, ha az üdülőt gépjárművel egyáltalán nem lehetne megközelíteni, csak a tájba és a természetbe belesimuló kisvasúttal./ A terület természeti adottságai alapján kiépíthető lenne téli sportok üzésére is fogadóbasis, de - tekintettel a Tájvédelmi Körzet értékeire - a fejlesztést a környezetvédelem szempontjainak kell meghatározniuk.

kulturálisak: Kemenécén palóc népművészeti és népi építészeti emlékek maradtak fenn és látható Hont vármegye egykori megyeházája, mely ma általános iskola.

A KIRÁLYRÉTI VASÚT



———— működő kisvasút

Vasút mai neve: Királyréti Állami Erdei Vasút

üzemeltetője: Ipolyvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság Nagymarosi Erdészete

vonala / üzemi vonalhossza /: Verőcsmaros—Királyrét / 12 km /

nyomtávolsága: 760 mm / 1893. és 1979. között 600 mm /

építetője: Frankensiessdorf Henrik gróf

építési ideje: 1893., átépítés 760 mm nyomtávolságúra: 1979—81.

eredeti szállítási feladata: faszállítás, a vasutat 1954-ben nyitották meg a helyi illetve kiránduló személyforgalom előtt.

mai funkciója: 1991. novemberi hírek szerint a vasutat az erdőgazdaság csak hétféteken, a turisták számára üzemelteti. A hír azért különösen meglepő, mert az Erdőgazdaság vezető szakembere - a dolgozatban is hivatkozott Szalay Endre - tájékoztatása szerint 1989-ben 97% volt a személyforgalom aránya, amiből csak 25—30%-ot tett ki a turistaforgalom, a többi pedig hivatásforgalomban jelentkezett.

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Visegrádi- Dunakanyar, Börzsönyi-peremhegység, Börzsönyi kismedencék / A Visegrádi-Dunakanyar területére gyakorlatilag csak Verőcsmaros község esik. A vasút vonala túlnyomó részben a Peremhegységben és a Szokolyai-kismedencén keresztül fut. Az átmenő forgalomtól nem érintett települések itt is őrzik csendjüket, de a Börzsöny más részeitől eltérően, jelentős kiránduló forgalmat fogadnak, hiszen ez a hegységnek a Vác és Budapest felől legkönnyebben megközelíthető és leglátogatottabb része. Ebben fontos szerepe lehet annak, hogy a völgy és kisvasútja a hegység belsejébe viszi a látogatót, ami egyaránt kedvező a kirándulóknak, üdülőknek és a téli sportok üzöinek. A vasút Táborúz megállójánál éri el a Börzsönyi Természetvédelmi területet. /;

települések:

- amiket a vasút érint: Verőcsmaros, Szokolya;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: Kóspallag;

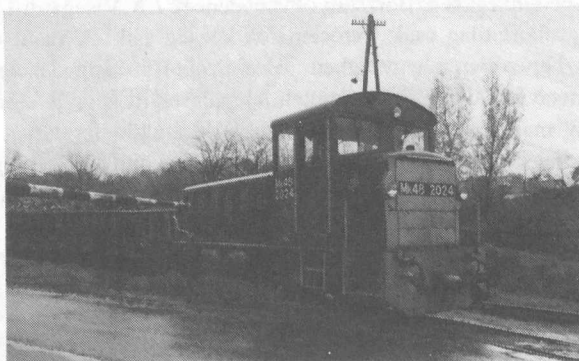
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Vác, Visegrád, Esztergom, Szentendre;

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiek: jó és viszonylag gyors megközelíthetősége révén a főváros és a budapest—szobi vasút mentén fekvő települések lakóinak egyik legkedveltebb kirándulóhelye a Börzsöny déli illetve a délről elérhető középső része. A vasutat elsősorban kirándulók veszik igénybe, akik Királyréten kezdve illetve befejezve túrájukat, a lakott területen így utaznak keresztül. A hétfélig kirándulóforgalom minden évszakban létezik. Legforgalmasabb hónapok május, június és szeptember, minthogy sok iskola választja kirándulásainak célpontjává ezt a területet. A kirándulók fogadásának feltételei kiépültek. A vasútvonal mentén, a Morgó-, Török- illetve Szén-patak völgyében sok pihenőház és üdülő is áll.

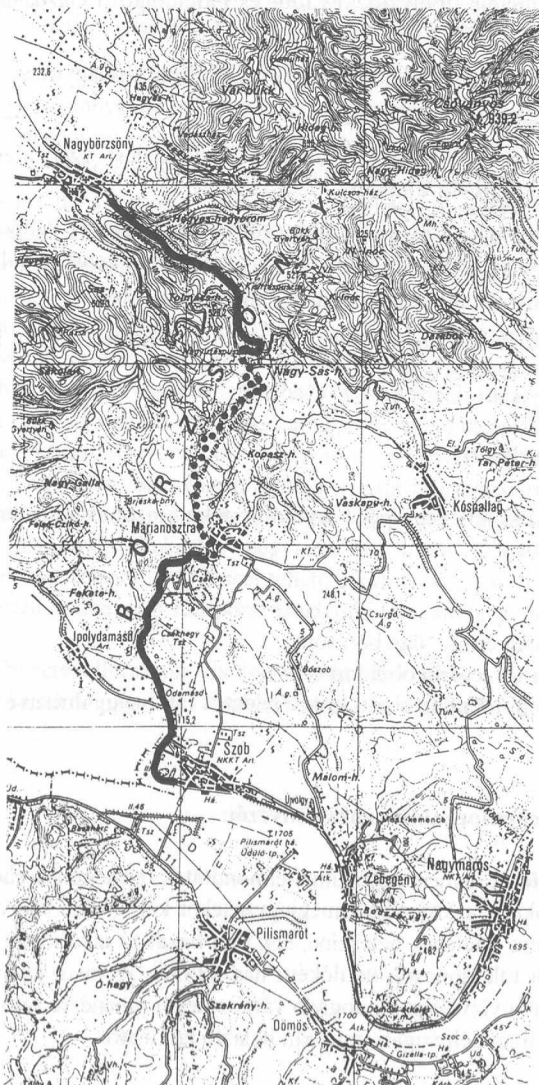
Téli sportolásra a Dél-Börzsöny is alkalmas, itt található a hegység leghíresebb sportterepe, a Nagy—Hideg-hegy, ahol tavasszal legtovább megmarad a hó.

kulturálisak: -



A Királyréten is használatos Mk 48-as típusú mozdony a képen kőszállító szerelvénnel érkezik Szobra

A NAGYBÖRZSÖNYI ÉS A SZOBI VASÚT



— működő kisvasút

..... megszűnt kisvasút

Vasút mai neve: Iparvasút, Nagybörzsöny

üzemeltetője: Ipolyvidéki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság, Nagymarosi Erdészet

vonala / üzemi vonalhossza /: Nagybörzsöny—Nagyirtás / 8 km /

nyomtávolsága: 760 mm

építetője: a Primáciával kötött fakitermelési szerződés alapján a Schanczer Fakitermelő Vállalat

építési ideje: 1907—57 több szakaszban, Kisirtás központtal itt egy nagyon komoly, többféle nyomtávolságú vonalokból összeálló hálózat létezett

eredeti szállítási feladata: fa- és kőszállítás

mai funkciója: május 1. és október 6. között hétvégeken kirándulókat szállít, 5,5—7 ezret évente

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: azonos a kemencei vasúttal, lásd ott;

települések:

- amiket a vasút érint: Nagybörzsöny;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re. - ;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: - ;

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiak: A kemencei vasútnál elmondottak természetszerűen itt is érvényesek. Azokhoz a következő megjegyzéseket kell fűzni: Nagybörzsöny inkább az egyéni üdülések helyszíne, sok régi házat az elköltözött leszármazottak illetve új tulajdonosok üdülként használnak. A vasút jelenlegi végállomásánál, fent a vízvázalstón, fogadó várja a hegyi pihenésre vágyókat. A falu határában délnyugati irányban halastó található.

kulturálisak: Nagybörzsöny több látványossággal is rendelkezik: ilyenek a románkori templom, a bányásztemplom, a vízimalom és a falmúzeum. Ezeknek köszönhetően jelentős az autós kirándulóforgalom.

a vasút: Az egyes vasutak adottságait értékelve magukról a vasutakról nem szólok, a nagybörzsönyi vasút azonban két szempontból is szóba jön vonzástényezőként. Először is: ez a vasút különlegesen ritka technikai megoldással, úgynevezett csúcsváltós szerpentinnel épült. Ami azt jelenti, hogy a pálya középső szakaszán - a két csúcsváltó közötti szakaszon - megfordul a menetirány és a mozdony maga előtt tolja a kocsit. Magyarországon csak itt látható üzemben a szintkülönbség leküzdésének ez a módja. Másodsor: a mai nagybörzsönyi vasút egy hosszabb vonal harmada. A vasút eredetileg Szob és Nagybörzsöny között közlekedett. A Szob és Márianosztra közötti déli harmad ma a MÁV kezelésében van és közállítás folyik rajta. Szakemberek szerint a legbravúrosabb vonalvezetésű hazai vasútvonalat megépítve sikerült leküzdenie a tervezőknek és építőknek a jelentős szintkülönbséget a vízválasztó - a nagybörzsönyi vonal mai végpontja - és Márianosztra között, a Bezina-patak völgyében. Szemtanúk állítása szerint Márianosztra alatt a falu lakói elhordták a pálya anyagait és beépítették házaikba, de ettől a mintegy 300 méteres szakasztól eltekintve megvan a pálya. Ez vonatközlekedésre természetesen csak teljes újjáépítéssel tehető alkalmassá. Ám ha létezne ez a vasút, úgy hozzájárulhatna a Központi-Börzsöny látogatottságának növeléséhez.

Hiszen a szobi nagyállomáson kisvonatra lehetne szállni, s ez már önmaga programszámba menő, izgalmas utazást biztosítana a kirándulóknak.

A szobi vasút

Vasút mai neve: Szobi Gazdasági Vasút

üzemeltetője: Magyar Államvasutak Budapesti Igazgatósága

vonala: Szob—Márianosztra

üzemi vonalhossza: kb. 4 km

nyomtávolsága: 760 mm

építettője: Luczenbacher földbirtokos

építési ideje: 1912

eredeti szállítási feladata: kőszállítás

mai funkciója: kőszállítás a márianosztrai bányából. A vasút a személyforgalom előtt nincs megnyitva. (Bajcsy Endre közlése szerint a vasút az 1950-es években kizárólag női személyzettel közlekedett.)

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Visegrádi-Dunakanyar, Börzsönyi-peremhegység és Börzsönyi kismedencék / A Visegrádi-Dunakanyarhoz csak maga Szob, a település tartozik a vasút által érintett területből, míg a Márianosztrát körülvevő legkisebb börzsönyi kismedence területe a 10 km²-t sem éri el. Így itt is a Peremhegységről már a kemencei vasútnál elmondott jellemzők érvényesülnek a legnagyobb mértékben. /

települések: a

- amiket a vasút érint: Szob, Márianosztra;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: Ipolydamásd;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Vác, Visegrád, Esztergom;

A terület idegenforgalmi vonzástényezői: lásd a nagybörzsönyi vasútnál írtakat!

AZ ALMAMELLÉKI VASÚT



— működő kisvasút

..... megszűnt kisvasút

Vasút mai neve: Almamelléki Erdei Vasút

üzemeltetője: Mecseki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság

vonala / üzemi vonalhossza /: Almamellék—Sasrét fűrésztelep / 7 km /, mellékvonal: Lukafai elágazás—Lukafa / 1 km /

nyomtávolsága: 600 mm

A vasút története:

A Kaposvár—Szigetvár vasútvonal Almamellék állomására szállította a környék (évi átlagban 20 000 m³) faanyagát a területet birtokló báró Biederman által 1903-ban építtetett lóvasút, mely a pusztán kiszolgált egy üveghutát és téglagyárat is. Bár hivatalosan csak 1960-ban indult meg a személyszállítás, az iskolába tartó pusztai gyerekeket kezdettől szállította.

1955-től van motoros vontatás, mely a csatlakozó nagyvasút felszámolása óta üzemi illetve hivatásforgalmú személy- és legfeljebb helyi tűzifa-szállítást szolgál.

Szintén a nagyvasúti kapcsolat megszűnte után szedték fel a mellékvonalakat: 1979-ben az 5 km-es terecsenyit és az abból kiágazó 1 km-es kisterecsenyit és 1,5 km-es klotzgodörít, 1986-ban a 2 km-es csikógödöri repülővágányt.

Vasút által érintett

kistáj / jellege, idegenforgalmi értéke /: Dél-Zselic / A kistáj bővelkedik táji szépségekben. Sok apró, rosszul megközelíthető települése elnéptelenedett és fokozatosan üdülőfaluvá alakul. Ehhez szükséges a fogadóképesség fejlesztése. /;

települések:

- amiket a vasút érint: - ;

- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: Almamellék, Horváthertelend, Csébény, Szágy;

- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Szigetvár, Kaposvár;

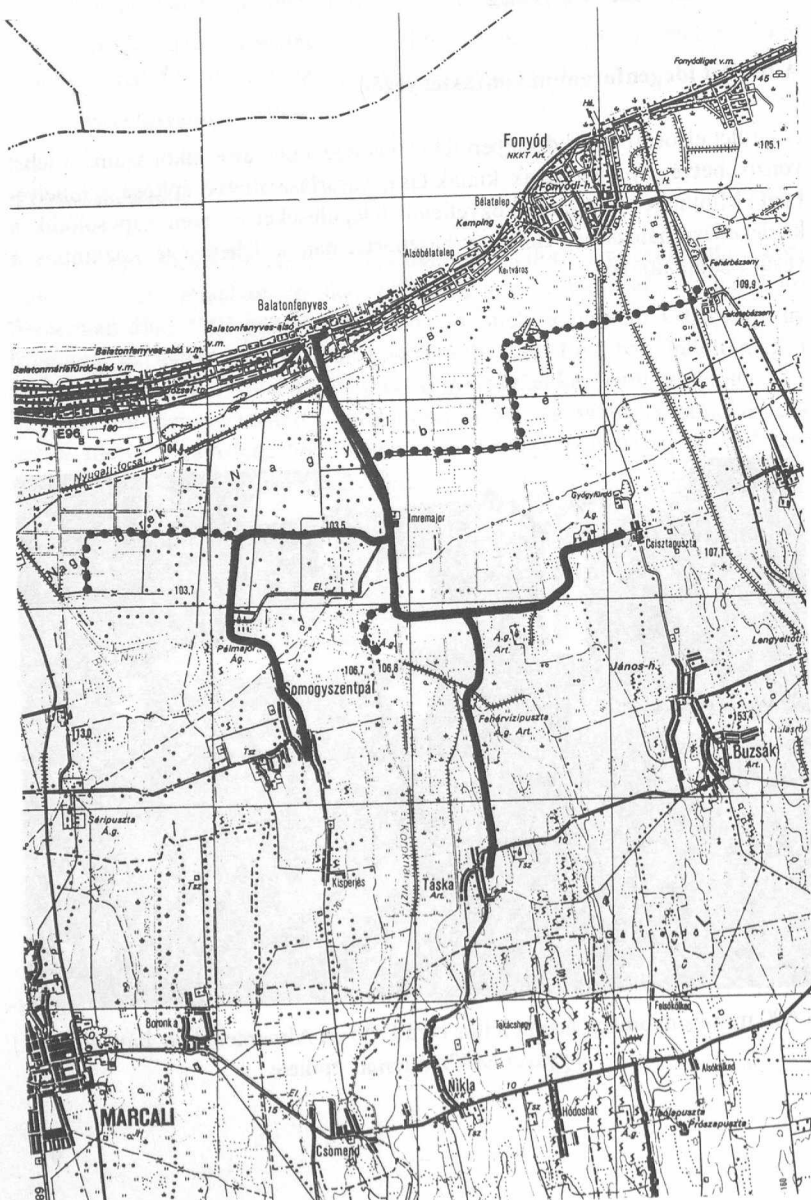
A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

A terület elsősorban a közelében fekvő két nagyobb város lakói számára lehet vonzó, hétvégi pihenőházak kialakítása, vásárlása illetve építése színhelyként. Minthogy nem érint közvetlenül településeket és nem kapcsolódik a közlekedési hálózatba, ennek a hasznosításnak a lehetősége közömbös a vasút szempontjából.



A 600 mm-es nyomtávolságú, lejtős orrú C 50-es Almamelléken, háttérben az egykori MÁV-állomás épülete

A BALATONFENYVESI VASÚT



———— működő kisvasút

..... megszűnt kisvasút

Vasút mai neve: Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút

üzemeltetője: Magyar Államvasutak Pécsi Igazgatósága

vonalai / üzemi vonalhossz /:

Balatonfenyves—Táska—Csiszta gyógyfürdő / 15 km /

Balatonfenyves—Somogyszentpál / 14 km /

nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

A két háború között a balatonfenyvesi vasútállomás és Imre - későbbi nevén Fő- major között 4 kilométeres, 600 mm nyomtávú, lóval vontatott fakocsikkal üzemelt vasút. 1950—58 között a MÁV gazdasági vasútjaként épült ki a hálózat a Berek illetve Állami Gazdaság belső szállítási feladatainak ellátására és a termények Balatonfenyves MÁV állomására szállítására. A vasút vonalai - teljes kiépültségükben 52 km hosszban - szisztematikusan, rácsszerűen (mint a vízvezetésre kiépített csatornák is) behálózták a Berek és közvetlen környéke területét. Többnyire a ma is használt vonalak voltak a fővonalak, melyeken 1955-től folyik személyszállítás is. A jelentősebb vonalak metszésében deltavágányok épültek, így a vonatok minden irányban szabadon haladhattak. A hálózathoz kapcsolódó repülővágányokkal egészen a táblák szélére szállították például a talajmeliorációs anyagokat, eszközöket. A vasút az Állami Gazdaság 1990. évi megszűnése óta árut nem szállít, de a vonal mentén fekvő települések lakóinak illetve a nyári szezonban a csisztai gyógyfürdőt felkeresőknek nélkülözhetetlen eszköze - a gyógyfürdőhöz nem víz pormentes út! -, évi több mint 150 000 utast szállítva. A nyári szezonban évek óta közlekedtetnek nosztalgia szerelvényeket.

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Nagyberek és Kelet-Belső-Somogy / A terület legfontosabb potenciális idegenforgalmi esélye a Balaton közelségében van. A vízközeleti terület zsúfoltsága miatt a Balaton partján az üdülők számára nyújtott szolgáltatások és szórakozási lehetőségek biztosítására,

fejlesztésére csak a háttér területeken van lehetőség, amilyenek fekvésüknél fogva a kisvasút által érintett tájak is. A közeli fekvés kihasználására a terület északi részén kínálkozik lehetőség, minthogy ott találhatóak a Nagybereki Természetvédelmi Terület védett tájképi, növényi, állati és vízföldrajzi értékei. Szintén az északi területen találhatóak, úgy, ahogy és egyáltalán nem hasznosított gyógyhatású hévízforrások is. A terület déli részén apró, nehezen megközelíthető, igen szegény települések találhatóak. /;

települések:

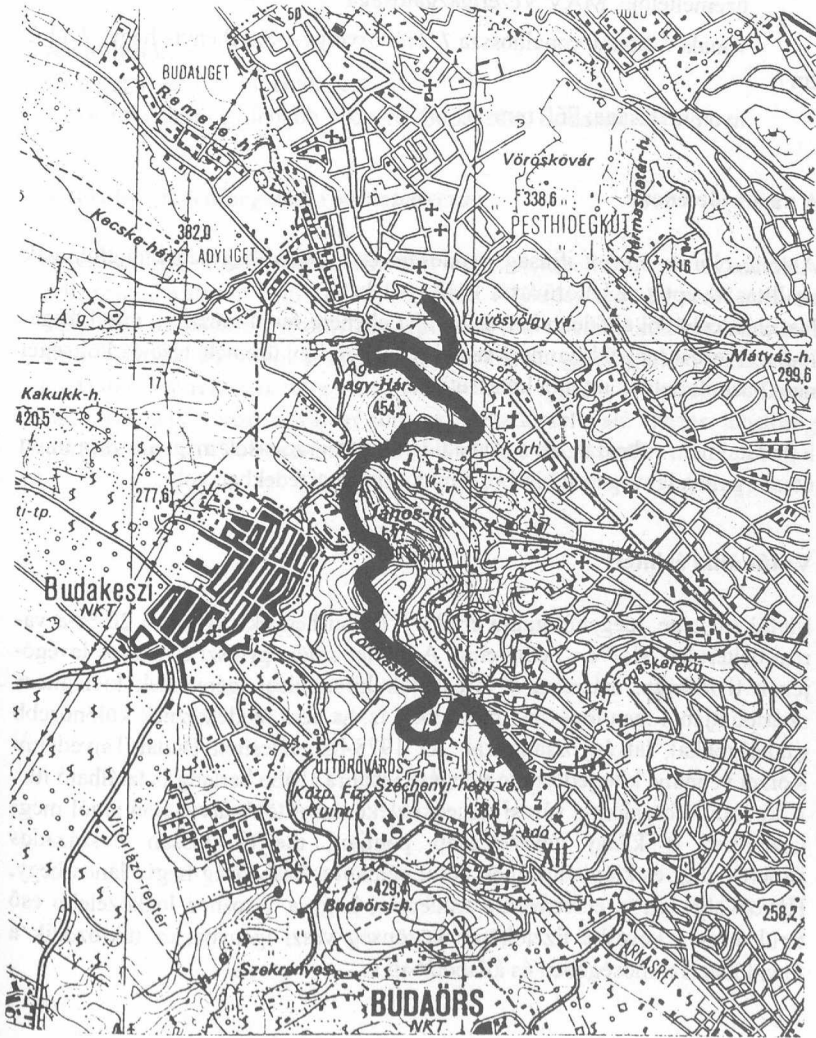
- amiket a vasút érint: Balatonfenyves, Somogyzentpál, Csiszta-pusztá / Buzsákhoz tartozó, időszakos, nyári üdülőtelep /, Táska;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: Fonyód, Buzsák;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: tulajdonképpen a Balaton teljes nyugati medencéje - tekintettel a hajózási lehetőségekre az északi partról is megközelíthető a terület.

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiek: Nagybereki Természetvédelmi Terület; Csisztapusztán gyógyfürdő üzemel - balkáni körülmények között. A pusztá pormentes úton nem megközelíthető, de fizető parkolóval rendelkezik. A fürdőt - szó szerint értendő - bádogváros veszi körül, melynek építményeit tulajdonosaik nem szégyellnek még ki is adni. Az üdülőterület állapotait állítólag azért nem sikerül rendezni, mert a terület fölötti fennhatóság nem egészen tisztázott Buzsák és Balatonfenyves között. (A fürdő túlszűfolttsága a laikus számára is nyilvánvalóan aggályos közegészségügyi állapotokkal jár. A nyári szezonon kívül a hőforrás vizét, szezonban pedig a medencék leeresztett, tisztítatlan vizét egy árokban vezetik a pusztán át, a Balaton felé.) Ettől függetlenül - csendes, zárt jellege folytán - kétségtelenül van a telepnek egy sajátos, nyugodt hangulata. Táska négy ismert hőforrásából csak a legmelegebb és legtöbb vizet adót hasznosítják mezőgazdasági fűtésre. A másik három le van zárva.

kulturálisak: ilyenekkel a szűken vett terület nem, de a Balaton-medence nagy számban rendelkezik.

A BUDAPESTI VASÚT



 működő kisvasút

Vasút mai neve: MÁV Széchenyi-hegyi Gyermeavasút
üzemeltetője: MÁV Vezérigazgatósága
vonala / üzemi vonalhossza /: Hűvösvölgy—Széchenyi-hegy / 11,2
km /
nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

Alapító okirata szerint ifjúság nevelésére és a Budai-hegység kirándulóinak szállítására épült az Úttörővasút 1948—51-ben.

Nevelési céljából adódóan kisvasút volta ellenére mind műszaki, mind forgalomszervezési megoldásai nagyvasúti jellegűek, így üzemeltetése és költségei nem hasonlíthatóak a többi kisvasúthoz.

Feladatai nem változtak, de a szabadidő eltöltési szokások megváltozása miatt utasforgalma lényegesen kisebb, mint az első évtizedekben volt.

Vasút által érintett

kistáj / jellege, idegenforgalmi értéke /: Budai-hegyek / A kistáj 20 %-a városi belterület, 51,7%-a pedig erdő. A terület erdői egyrészt a főváros levegőjének tisztasága, másrészt a városlakók kirándulási igényeinek kielégítése szempontjából igen fontosak, még akkor is, ha nem rendelkeznek különösebb ritkaságokkal, látványosságokkal. Az 1978-ban létesített Budai Tájvédelmi Körzet védelme kiterjed szinte az egész kistájra. Több barlang is található itt. A kirándulóforgalom a városi tömegközlekedéssel több útvonalon is jól megközelítheti a kistáj nevezetesebb pontjait, melyek lassan évszázados ismertségűek és kiépítettségűek, mint például a Szabadság-hegy, János-hegy, Hűvösvölgy. Itt is érvényesülő tendencia, hogy a városhoz legközelebb eső területeket a kevésbé fizetőképes közönség veszi igénybe, ez tükröződik a fogadóbázis minőségében és állapotában is.

A kistáj rendelkezik téli sportok üzésére alkalmas területtel és az a sportolók fogadásához szükséges alapvető tárgyi feltételekkel is. /

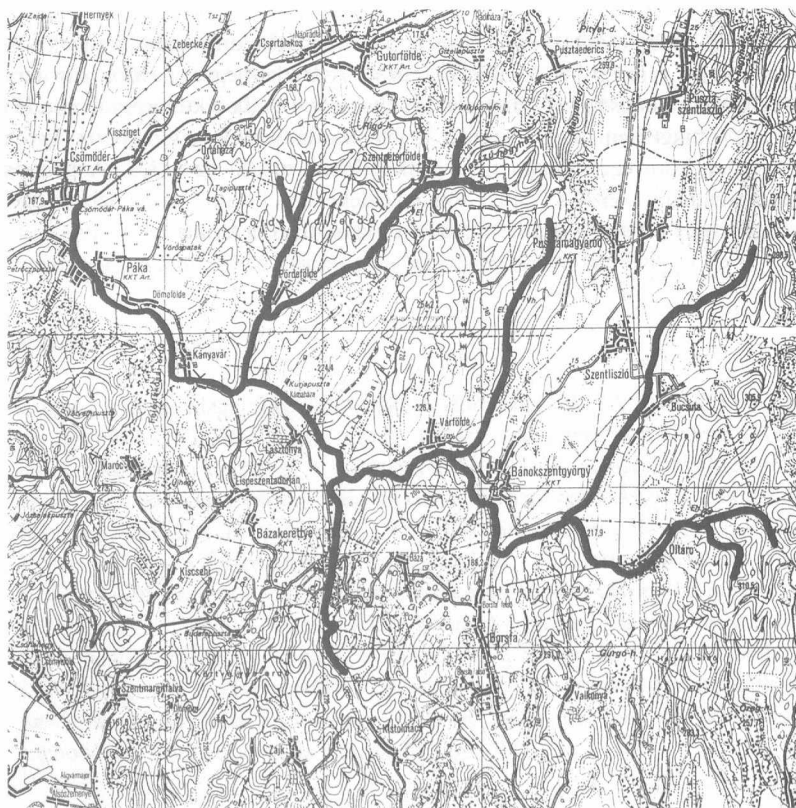
települések:

- amiket a vasút érint: Budapest
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: Budakeszi, Budaörs;

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

A terület legfontosabb vonzástényezői a természetes környezet és annak közeli, részint városon belüli elhelyezkedése. A Budai-hegység erdői nem rendelkeznek különösebb növényritkaságokkal, sőt, viselik a kultúrerdők minden terhét, amiket nem utolsó sorban a jelentős látogatóforgalom okoz. Így a közvetlen környezetén túlra nem gyakorolnak vonzást az erdők. A főváros lakói számára vonzó a városi tömegközlekedéssel való utazás lehetősége, mert így egy rövidebb séta helyszínül is választható a terület.

A CSÖMÖDÉRI VASÚT



— működő kisvasút

Vasút mai neve: 10. számú Vasút- és Fafeldolgozó Üzem, Csömödér

üzemeltetője: Zalai Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság

vonalai / üzemi vonalhossza /: Csömödér—Oltárc / 27,6 km / - ez a fővonal, amiből a többi vonalak elágaznak: Törösznek—Feketeberek / adat nélkül /, Törösznek—Hosszúrét / 3,9 km /, Zsidóhegyháti szárnyvonal / adat nélkül /, Várfölde—Kövecses / 6,8 km /, Zsidóváltó—Bázakerettye—Kistolmács / 6,1 km /, Bucsuta—Bánkürtös / 8,9 km /, Egervölgyi szárnyvonal / adat nélkül /, Kürtösi szárnyvonal / adat nélkül /; összesen: 71,5 km

ebből személyforgalom előtt megnyitott: Csömödér—Kistolmács / 18 km /

nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

Az Esterházy Hitbizomány erdeinek Mayer Miksa és Scheffer Rezső cége által - Csömödér nagyvasúti állomása és Budnya között 14 km hosszban - épített első vasútját 1917-ben vették használatba. Csömödéren a vasutakat gőzüzemre tervezték. Maga a Hitbizomány építette 1920—22-ben a Törösznek állomástól kiágazó, 17,6 km hosszú Bánokszentgyörgy—Oltárc vonalat és a 2600 m-es hosszúrési szárnyat. Az új erdőfeltárások kiszolgálására állították üzembe 1939-ben a Kerettyes—Tolmács közötti 5460 m-es szakaszt és a 4200 m-es kövecsesi szárnyvonalat és 1941-ben a Bucsuta—Bánkürtös közötti 7700 m-es szárnyat, 1944-ben a 2600 m-es Feketeberek-szárnyat.

Az 1945-ös államosítás után 1962-ig még több hosszabb-rövidebb meghosszabbítás, kitérő épült ezekhez a vonalakhoz, de a hálózat szerkezete már nem változott. Az 1920-as évtized évi 35—40 000 köbméteres teljesítménye mára sem süllyedt 30—38 000 alá a gumikerekes járművek számára kedvezőtlen talajú bánokszentgyörgyi 8470,5 kh-as és szentpéterföldei 8448,5 kh-as erdőkerületeken.

A vasút a faanyagon kívül 1921-től - a kisajátítási kártalanítás fejében - ingyen szállította a bánokszentgyörgyiek terményeit, 1935-től fűvarozta az

olajkitermeléshez a munkásokat és a felszereléseket, továbbá 1950-ig a bázakerettyei mészégetőhöz a mészkövet.

Jelenleg az évi mintegy 850.000 tonnakilométer összteljesítményű faanyag-kiszállítás mellett évi kb. 8000 - elsősorban nem hivatásforgalmú - utas szállítása a vasút feladata.

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke / Közép—Zalai-dombság / Göcsej / és Egerszeg—Letenyei-dombság / Az érintett kistájak déli, eléggé összefüggő erdővel borított tájait járja be a vasút. Az erősen csapadékos tájon igen buja a növényzet. Jellemzőek az apró települések, melyek rossz közúti összeköttetéssel, gyenge ellátással és infrastruktúrával rendelkeznek. A terület népi, középkori és barokk építészeti emlékekkel is rendelkezik. A vasút által érintett terület, annak is elsősorban északi részének feltárt és valószínűsíthető hévízkincse jelentős. Bár az erdőre - és távlatosan a hévízre - épülő idegenforgalom természeti feltételei adottak, fogadókapacitás még nem épült ki. Kivételként talán csak a Válicka Kistolmács fölötti néhány év előtti elrekesztését említhetjük. A kis tó ma már Letenye lakóinak kedvelt pihenőhelye, mely mind horgászásra, mind fürdőzésre kiválóan alkalmas./;

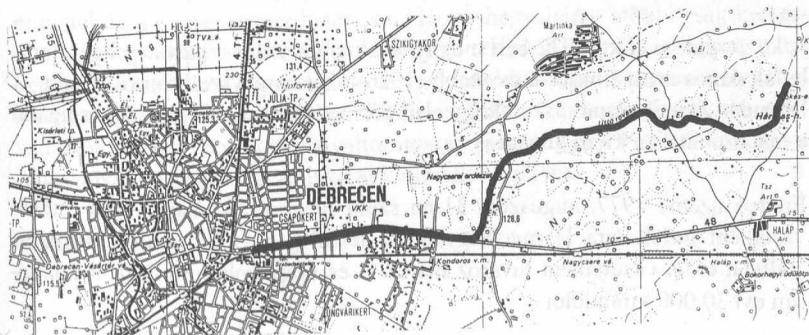
települések:

- amiket a vasút érint: Csömödér, Páka, Dömefölde, Kányavár, Bázakerettye, Kistolmács, Pördefölde, Szentpéterfölde, Várfölde, Bánokszentgyörgy, Oltárc;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: hasonló apró települések;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Letenye, Lenti, Nagykanizsa, Zalaegerszeg.;

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiek: a területen természetvédelmi terület nincs, ettől függetlenül - éppen kiépítetlensége és a nagy forgalomtól való távolsága miatt - erdei vonzóak; potenciális hévíz-készlete jelentős vonzástényezővé válhat, kulturálisak: építészeti emlékei említhetőek.

A DEBRECENI VASÚT



—— működő kisvasút

Vasút mai neve: DKV Erdei Vasút

üzemeltetője: Debreceni Közlekedési Vállalat

vonala / üzemi vonalhossza / : Debrecen Erdei Vasút—
Hármashegyalja / 17 km /

nyomtávolsága: engedélyezett: 1000 mm, megépített: 950 mm, 1961
óta: 760 mm

A vasút története:

Az ország ma működő legrégebbi kisvasútja építést - Debrecen város fatelepe és Vámospércs vasútállomása között fát szállító iparvasútként - 1882. március 10-én engedélyezte a kormány a Debrecen—Guthi Vasút Vállalatnak.

Négy hónap alatt - alépítmény nélkül, az engedélyezettől (1000 mm) eltérő (az olasz gyarmatokon használt 950 mm-es) nyomtávolsággal és végponttal - épült meg az első szakasz Gutig. A pályát több ízben továbbépítették:

1925-ben Acsádi útig, 1931-ben a Menedékházig, 1937-ben Várhegyi rakodóig, 1946-ban Nyírlugosig és 1950-ben Nyírbéltekig.

Debrecen irányába - a mindvégig 6 ezreléknél nagyobb esésben épült görpályán - a kocsikat saját tehetetlenségük ereje hajtotta.

1904-től a vonalhoz 600 mm-es izolált rászállító pályákat kapcsoltak.

A közforgalom előtti 1922-beli megnyitása után a vasút a tanyás jellegű terület általános áruszállítójává és utóbb (1926-tól) személyszállítójává is vált. A legendás Zsuzsi vonat (ahogy első gőzmozdonya után nevezik) szolgálta a piacozókat és a kirándulókat is.

Eredeti üzeme 1977. augusztus 31-én szűnt meg, 1978. május 1-én úttörővasútként indult újra Hármashegyaljáig. Jelenleg a Debreceni Közlekedési Vállalat erdei vasútjaként fuvaroz május 1. és szeptember 30. között átlagosan évi 30 000 kirándulót.

Vasút által érintett

kistáj / jellege, idegenforgalmi értéke /: Dél-Nyírség / Az országos jelentőségű kulturális és gazdasági központ, Debrecen körüli homokos tájon eredetileg a tanyás településhálózat volt a jellemző. A terület igen egyenletesen sík, 2 m/km² alatti átlagos relieffel. Debrecen - gyakran a Hortobágy felkeresésével összekapcsolva - jelentős idegenforgalmat vonz számtalan látnivalójával. A város környékén több helyi jelentőségű, kiépült fogadóbázisú üdülőközpont várja a látogatókat. Ilyenek: a Vekeri-tó, a Bánki-erdő és a Nagy-Csere-erdő. Utóbbin halad át a kisvasút, érintve a Cserei-parkerdőt és a végállomásnál a Hármashegyvaljai Kiránduló Központot. /

települések:

- amiket a vasút érint: Debrecen;

a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: Nagycsere, Nyírmártonfalva;

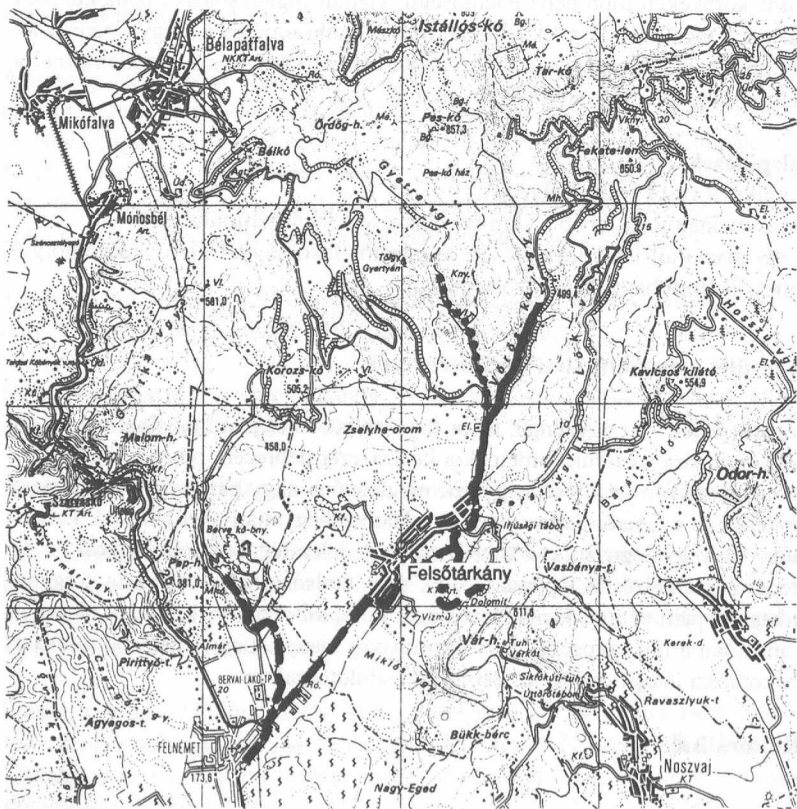
a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Hortobágy, Hajdúszoboszló;

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiek: Az egyhangú, lapos táj nem bír vonzerővel távolabbi területek lakói számára. A terület erdeinek a kétszázezer debreceni pihenő-, kirándulóterületeként van jelentősége. Ennek megfelelően nagy parkerdei fogadóbázist építettek ki a Cserei-parkerdónél és a Hármashegyvalján - utóbbi csak kisvasúton vagy gyalogosan közelíthető meg. A telepített bútorok állapota, a táj képe, a személyesen tapasztaltak és nem utolsósorban a kisvasút forgalmi adatai alapján ez a kapacitás közel sem tűnik kihasználtk. Ennek oka nyilvánvalóan a táji szépségek és változatosság hiánya. Legjelentősebb a tavaszi és koraőszi látogatottság, az iskolai kirándulóforgalom.

Kulturálisak: -

A FELSŐTÁRKÁNYI VASÚT



- működő kisvasút
- használaton kívüli kisvasút
- megszünt kisvasút

Vasút mai neve: Felsőtárkányi Állami Erdei Vasút
üzemeltetője: Mátra—Nyugat-Bükki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság
Erdészeti és Mezőgazdasági Üzemigazgatósága
vonala / üzemi vonalhossza /: Felsőtárkány—Stimeczház / 5 km /
nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

A környék erdeit birtokló Egri Érseki Uradalom 1915-ben építtette orosz hadifogyokkal az első lóvontatású szakaszokat Petres-orr, majd varróházi elágazással Tótnélápa végpontig. Az erdei vasút igazi kiépítője a fakitermelési jogot a háború utolsó éveitől bérlő Krombner Mátvás és Tsai. Rt volt, aki 1921-ig megépíttette a kősvölgyi és - a gőzvontatású - oldalsóvölgyi vonalat, az ahhoz kapcsolódó lóvontatású hegyi pályával, a körvasúttal, meghosszabbította a vonalat Felnémetig, majd az egri faraktárig.

Az 1920-as években teljes hosszukban kiépültek a kősvölgyi, petresi vonalak - utóbbi a hozzákapszolódó 10 km-es kötélpályával - és évente 100—120 ezer köbméter fát szállítottak éjjel-nappali üzemben. 1923-ban épült meg a falut elkerülő "új vasút", 1935—38-ban a bervai kőbányához vezető vonal megépülésekor lépett a kőszállítás a vasút életébe. 1940—42-ben épült mellérvölgyi szárnyvonal újabb erdőket tárt fel.

1946-ban az erdőbirtokkal együtt államosították a vasutat is.

A háború után a faszállítás nagysága csökkent, a kőszállításé nőtt, összesítve 1 000 000 tkm összteljesítményt adva.

1954-ben Felnémet és Stimeczház között indult meg a személyszállítás.

1969-ben épült a várhegyi dolomitbányához a 2,5 km-es szakasz, de ugyanabban az évben a melléri vonallal megkezdődött a bontás is, amit a faszállítás megszűnése indokolt. A kőbányászat feladását követte a vasútvonalak folyamatos felszámolása.

A több egykori vonal részeiből kialakult és mára használatban maradt vonal már csak nyári hétfévéken szállítanak kirándulókat.

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Tárkányi-medence és Déli-Bükk / A Felsőtárkányt körülölelő, mindössze 30 négyzetkilométeres kistáj

többsége a Bükki Nemzeti Park védett területe. Tájképi és természetvédelmi szépségekben gazdag. Kiemelkedő a Sziklaforrás és a kis tó. A falu vonzó üdülől hely és ennek megfelelő jelentős fogadó bázissal rendelkezik, mind a szociál-turizmus, mint az egyéni vendégek számára. A kisvasút a Déli-Bükk erdeibe viszi a kirándulókat, melyek komoly rekreációs értékkel bírnak, a szintén a Nemzeti Parkhoz tartozó természeti és kulturális értékek által./

települések:

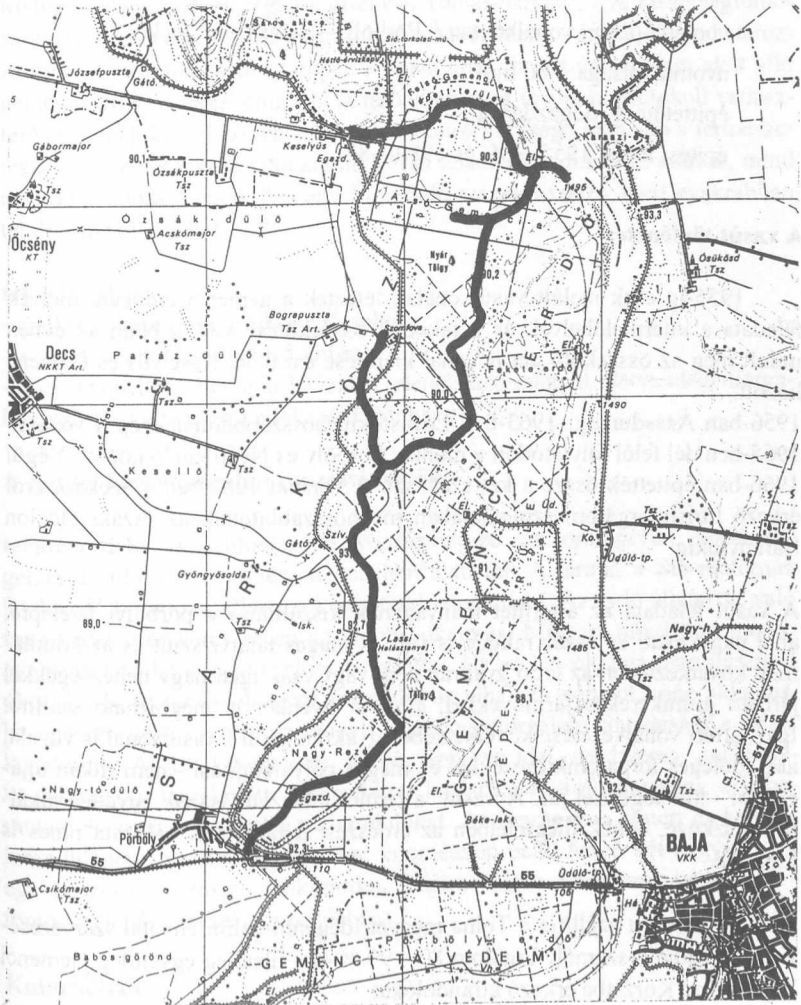
- amiket a vasút érint: Felsőtárkány,
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: - ;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgal-mmal: Eger, Miskolc;

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

A terület csak hosszabb gépkocsiúttal közelíthető meg. Így a távolabbi tá-jakról elsősorban üdülővendégekre számíthat. 30 kilométeres körzetben azonban két nagyváros is fekszik, a hatvanezres lélekszámú Eger és a kétszázezres Mis-kolc. Közelségük és a Bükk értékei alapján mindkét város kirándulók tömegeit küldhetné erre a területre. Ebben sokat segíthetne a kisvasút is, hiszen a régi, ugyan felújításra szoruló pálya megvan - a ma Egerhez tartozó és a városi közle-kedésbe bekapcsolt - Felnémettől. (Érdekesség, hogy az egykoron a falun átveze-tő vonalat több baleset hatására a falu feletti erdőbe parancsolta a falu vezetése, ez az "új vasút".) 1991-ben a kiránduló Felsőtárkányig utazhatott a menetrend-szerű, gyakran járó, de hétvégén mégis zsúfolt autóbusszal. Ha a Bükk belsejét kívánta felkeresni, a vasárnap reggelente 7 órakor Miskolcra induló autóbusz volt az egyetlen - igen zsúfolt - lehetősége. Aki a szabadba vágyik, az aligha akar zsúfolt autóbusszal utazni, valószínűleg ez magyarázza az igen kicsi kirán-dulóforgalmat. Ezen talán segíthetne, ha a város szélétől a kisvasút - egyébként igen szép állapotú - kocsijaival lehetne utazni. Hihetetlen, hogy a Bükk rekreáci-ós potenciálját mennyire nem használják ki az egriek. Ezt aligha engedheti meg magának a város.

Kulturálisak: -

A GEMENCI VASÚT



— működő kisvasút

Vasút mai neve: Erdei Vasúti Erdészet, Pörböly

üzemeltetője: Gemenci Állami Erdő- és Vadgazdaság Vasútüzeme

vonala / üzemi vonalhossza /: Pörböly—Bárányfok / 30 km /

nyomtávolsága: 760 mm

építetője: Erdőgazdaság

építési ideje: 1955—66. és 1980—82.

A vasút története:

1955-ig csak izolált vasútvonalak léteztek a gemenci erdőben, melyek feladata a kitermelőhelyek és a rakodók összekötése volt. Abban az évben indult meg az összekötő gerincevonal kiépítése északon, Keselyűs és Gemenc között.

1956-ban Ásásdunáig, 1963-ban Lovasfokig hosszabbították meg a vonalat. 1965-ben dél felől folytatódott a munka, Pörböly és Nyárelegelő között. Végül 1966-ban építették össze a két szakaszt. A vonalat 1982-ben a Szekszárdról érkező turistaforgalom szolgálatában meghosszabbították az északi oldalon Bárányfokig.

A vasút feladata az árterület faanyagának kiszállítása a pörbölyi fatelepre, ahol nagyvasúti és uszályrakodó is van. A magas talajvízszint és az árhullámok következtében az erdő gyakran nem vagy csak igen nagy nehézségekkel járható gumikerekes járművekkel, a vasút ilyenkor is megbízható szállító. Igaz, ártéri vonalvezetése következtében gyakran kerül a vasútvonal is víz alá, ami időleges forgalomkiesésekkel és magas pályafelújítási - nem ritkán újjáépítési - költségekkel jár. A vasút a terület fakiszállításának egyetlen alkalmas eszköze, ennek megfelelően az erdészeti feltáró utak hálózata nincs is kiépítve.

A vasút emellett szállítja a Tolna megyei Idegenforgalmi Hivatal szervezésében - ez adja a személyforgalom 80—90 %-át - illetőleg egyénileg Gemenci Tájvédelmi Körzetbe érkező kirándulókat.

Vasút által érintett

kistáj / jellege, idegenforgalmi értéke /: Tolnai-Sárköz ; / A kistáj legfontosabb jellegzetességeit - a talajtípusoktól a növényzetig - ártéri jellege határozza meg. A kistájon belül ez éppen a vasút által bejárt és védelem alatt álló gemenci erdőre a legjellemzőbb. A terület jelenleg is állami protokoll vadászterület. Ennek következménye, hogy az állatok sűrűsége nagyobb a természetnél, ami az erdészek számára ad külön feladatokat, mind az állatok, mind az erdő gondozása terén. Ám ez a kiránduló számára vonzó, mert gyakrabban találkozhat állatokkal. /

települések:

- amiket a vasút érint: Pörboly, Keselyűs;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: - ;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Baja, Bátaszék, Szekszárd, Mohács;

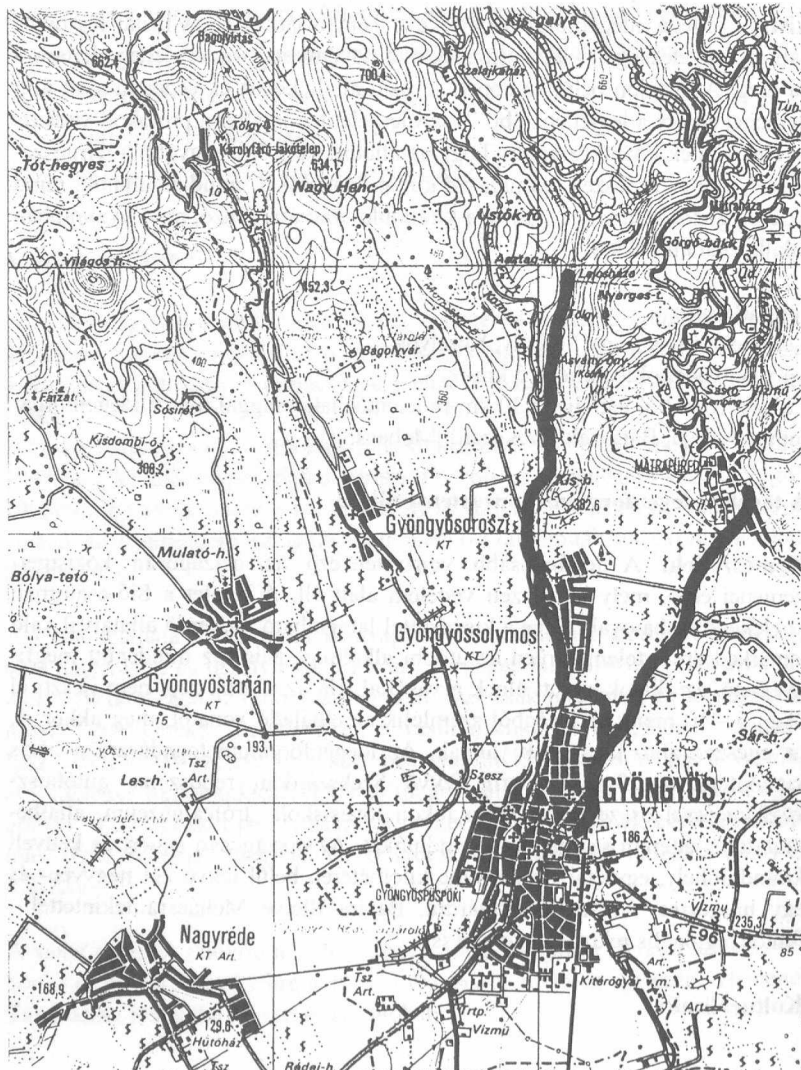
A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiek: A legfontosabb vonzástényező az országosan közismert gemenci erdő, mely természeti védelem alatt áll. A terület a Sió-csatormán közlekedő kishajóval illetve a kisvasúttal látogatható. Az erdő állataival való ismerkedésre értelemszerűen az utóbbi alkalmas. Mint az mindenütt megfigyelhető, az állatok együtt élnek a vasúttal. Ha az utasok zaja nem ijeszti el őket, 5—10 méter távolságból szemlélik az elhaladó vonatot, még akkor is, ha egészen apró kicsinyeik vannak. Az idegenforgalom fogadására a bázis kialakított. A 10 kilométerre fekvő Szekszárddal rendszeres autóbussz-közlekedéssel összekötött Bányafokon lovasiskola, trófeamúzeum, állatbemutató és étterem szolgálja a kirándulókat. Az országosan ismert és kedvelt kirándulóhely, egyúttal - a harminc kilométeren belül fekvő két negyven- és egy húszeszes várossal, Szekszárdra, Bajára illetve Mohácsra tekintettel - fontos regionális rekreációs terület is.

Kulturálisak: -

A MÁTRAVASÚT

Leírás a 1:50 000-as térképről



————— működő kisvasút

Vasút mai neve: Mátravasút

üzemeltetője: Mátra—Nyugat-Bükki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság
vonalai / üzemi vonalhossza /: Gyöngyös—Mátrafüred / 7 km /,
Gyöngyös—Lajosháza / 11 km /
nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

A Mátravasút történetét még az 1960-as évek elején feldolgoztatta Bajcsy Endre. Az akkor még rendelkezésre álló forrásokból készült feldolgozás kéziratát az Erdőgazdaság irattárában helyezték el. Utóbb mind a források, mind ez az elsődleges feldolgozás elvesztek. A feldolgozó meghalt. Így ma két forrásunk van a Mátravasút történetére: Bajcsy Endre jegyzetei, melyek nincsenek - például évszámokkal - adatolva illetve Ercsényi Pál és Kovács János dolgozata, mely a források utóbb elveszett elsődleges feldolgozása alapján készült. Mindez azért okoz gondot, mert a két forrás nem vág egybe. A különbségek - lehetetlen - feloldása helyett a több adatot tartalmazó Ercsényi—Kovács dolgozat alapján foglalom össze az üzemtörténetet, majd felsorolom Bajcsy Endre eltérő ismereteit.

A Mátravasút a Gyöngyöstől északra elhelyezkedő vasutak egységes erdőgazdasági kezelésbe adásával csak 1949-ben jött létre, bár az Egri Érseki Uradalom - illetve bérlői - és a város által épített vonalakat a gyöngyösi MÁV állomásra mindíg a közösen használt szakasz kötötte be.

Az első vonalakat az Egri Érseki Uradalom illetve bérlője, a Barna Gábor és Fiai Rt építette: 1911-ben Gyöngyös MÁV állomása és a farkasmályi kőbánya között 3,4 km hosszban, 600 mm nyomtávval illetve Gyöngyös és a gyöngyössolymosi kőbányák és erdő között. Bár az utóbbi vonal teljes egészében 1911—1931 épült ki, 1917 nyaratól megindult első szakaszán a forgalom.

A városé volt viszont az első korlátozott közforgalmú vonal, az 1921—23 között épült Gyöngyös - Gyöngyösbene (azaz Mátrafüred) közötti és itt indul meg elsőként a személyszállítás - 1926-ban. Szintén 1921—23-ban építette a város Gyöngyösbene - Csatornásvölgy közötti erdei iparvasútját.

1932-ben az Érseki Uradalom saját használatába vette vasútjait és a Szénpatlak völgyében további 6,4 km-t épít.

A város 1937-ben építette a 2,8 km hosszú a csatornásvölgyi szakaszt. A háború után már csak a pipishegyi gyárépítkezést szolgáló iparvágány épült, melyet az építkezés befejeztével fel is szedtek.

Bajcsy Endre szerint a lajosházi vonalak mind fentről lefelé, előzetes tervek nélkül, a völgyek adta lehetőségeket kihasználva épültek, tűzifa aljakra szegezett sínekkel, a következő sorrendben: Nyirjes—Lajosháza, Csukás/Szalajka-völgy /—Lajosháza, Lajosháza—Gyöngyössolymos Fűtőház, Monostor—Gyöngyössolymos Fűtőház, Gyöngyössolymos Fűtőház—Gyöngyös Farkasmáj, Cseternás—Szalajkaház. A leglényegibb különbség, hogy Bajcsy Endre tudomása szerint csak a hálózat kiépülésének utolsó előtti szakaszában sikerült összeköttetést teremteni a mátrafüredi vonallal és azon keresztül a nagyvasúttal, mert nem adták el korábban szőleiket vasútépítésre a solymosi és gyöngyösi parasztek.

A vonalak hivatása a bányák kővének és az erdők fájának szállítása volt, részint a városnak, részint annak MÁV állomására. A legforgalmasabb időszak az 1950-es évek elején volt, amikor napi 120 vonat a pipis-hegyi gyárépítéshez is szállított anyagot.

Az 1960-as évek elején 46 km volt a vonalhálózat teljes hossza, mely a fa-szállítás 1977. és a kőszállítás 1980. évi megszűnte után zsugorodott a mai két személyszállító vonalra.

A mátrafüredi vonalon az év minden napján, a lajosházin május és szeptember hónapokban szombaton és vasárnap, nyáron szerdán és pénteken is, évi több mint 170.000 utast szállítva. A vasút üzemfőnökének felmérése szerint ennek 80%-a helyi kiránduló, 8%-a hivatásforgalom, 12%-ot pedig az idegenforgalom tesz ki.

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Nyugati-Mátra-alja és Déli-Mátra / A terület bár két kistájhoz tartozik természetföldrajzi szempontok alapján, az idegenforgalom szempontjából funkcionálisan egységes: a Mátra üdülő- és kiránduló-forgalmának fogadóhelye és részben helyszíne. A terület jelentős része mezőgazdasági művelés alatt áll; a szőlőültetvények tájképileg is meghatározóak. Az üdülőtérületi jellegnek megfelelően a közutak közelé-

ben nagyfokú a beépítettség, sok az üdülő, a hétvégi ház. A Mátraalja legfontosabb és legnagyobb települése, a negyvenezer lakosú Gyöngyös maga is vonzó kirándulólhely múzeumaival és épületeivel. Jelentős üdülési fogadóbázisa is./

települések:

- amiket a vasút érint: Gyöngyös (közigazgatásilag hozzátartozik Mátrafüred és Gyöngyössolymos is),
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: - ;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Eger, Mátraháza.

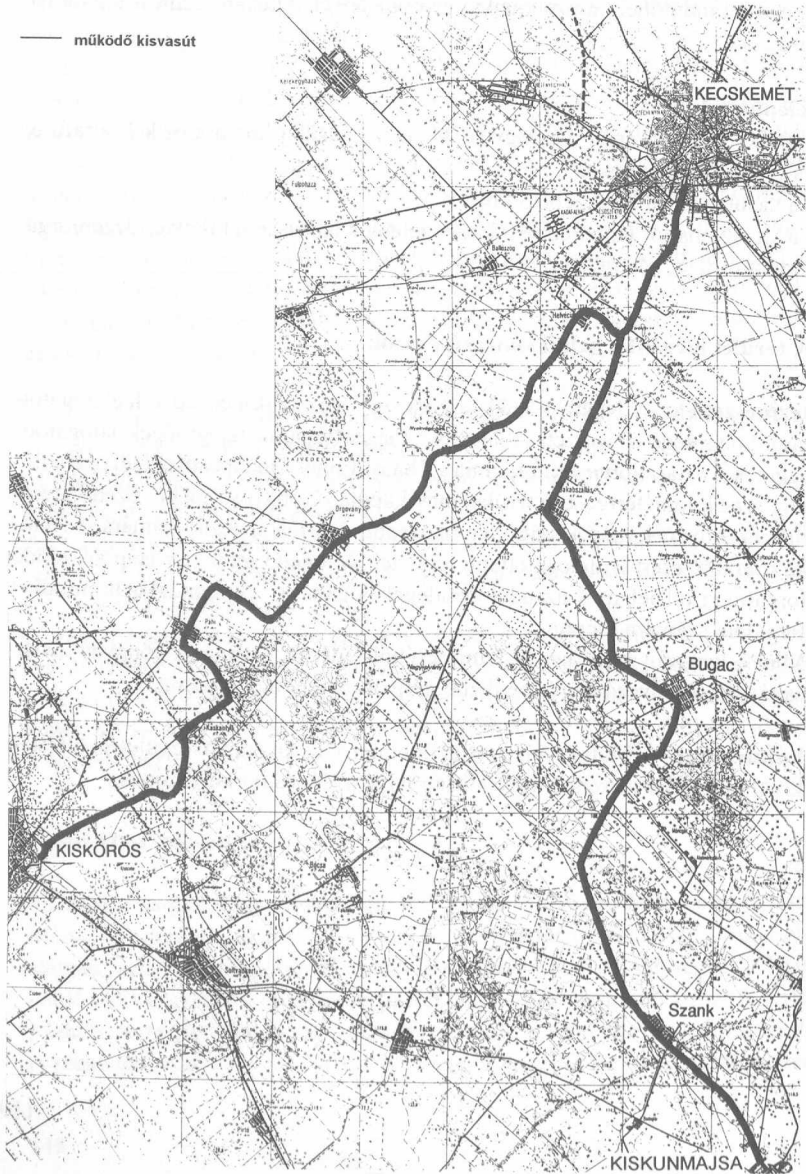
A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiek: A Mátra—Bükk az ország harmadik-negyedik leglátogatottabb tájegysége. (Nemzeti Atlasz: Az idegenforgalmi tájegységek látogatottsága és a határállomások forgalma - 283.o) Ennek Budapesthez legközelebb - alig száz kilométerre - eső területeinek kapuja Gyöngyös vidéke. Ezen keresztül közelíthetők meg a Mátra legmagasabb és a téli sportok számára is legalkalmasabb, ezért leglátogatottabb területei. A fogadó területi szerepből adódó forgalmon túl jelentős az üdülővendégek fogadása. A fogadóbázis mindkét forgalom számára kiépült.

Mint a kisvasút vezetőjének felméréséből kiderült, jelentős Gyöngyös lakosságának a környező hegyek erdeibe irányuló kirándulóforgalma is.

kulturálisak: a Mátra Múzeum gyűjteményein, Gyöngyös épületegyüttesein kívül kulturális vonzástényező a Mátraalja szőlő- és borkultúrája is.

A KECSKEMÉTI VASUTAK



Vasút mai neve: Kecskeméti Gazdasági Vasút

üzemeltetője: MÁV Szegedi Igazgatósága

vonalai / üzemi vonalhossza /: Kecskemét—Törökfái— Kiskörös / 53 km /, Kecskemét—Törökfái—Kiskunmajsza / 52 km /

nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

Kecskemét környékén az első vasutat Bakkay József kecskeméti erdőmester építette a mai bugaci állomástól 15 km hosszban és az alsómonostori téglaegetőbe szállítottat vele tűzifát (Ma 1,5 km létezik e vonalból.) Ugyanő javasolta és dolgozta ki a Kecskemét Rávágy tér—Kiskunmajsai vonal tervét. 1928. IX. 12-én (Kerkápoly Iván: Vasúti földrajz és történet) vagy 19-én (Thorday Zoltán: Kisvasutak nyomában) gőzmozdonyokkal indult meg a forgalom. 1935-től nyersolajmotoros vontatókat használtak. Kerkápoly Iván említi, hogy tervezték a kiskunmajsai vonal továbbépítését Szabadkáig és szárnyvonal kiépítését Fehértóól Kiskörösíg. Utóbbi 1947—48-ban épült meg. Mint minden gazdasági vasutat, a kecskemétiakat is 1949. január 1-vel államosították. 1961-ben a városrendezés miatt a Rávágy térről 800 m-rel szorult ki a végállomás az átrakó állomásra, mely 1980-ban megszűnt átrakó lenni, a közúti felüljáró építésekor elveszítve nagyvasúti kapcsolatát.

A vasút hivatása a Kecskeméttől délre és délnyugatra fekvő, a hajdani mezővárosokhoz kapcsolódó tanyás területek bekötése a városokhoz illetve a megyeszékhelyhez, ezzel az ott élő embereknek és terményeiknek a városokba jutásának és a terület ipari termékekkel való ellátásának biztosítása - hasonlóan több alföldi város és mezőváros, például Szeged, Cegléd vasútjához.

A vasút által bejárt terület közúthálózata ma is igen ritka, így a tanyás területen hivatásforgalmú személyszállításban ma is fontos a vasút. Áruszállításbeli jelentősége - az átrakás költségei miatt - alig van már. A Bugacra látogatók szállítása is feladata, de kedvezőtlen, hogy Kecskeméten a város rossz helyi közlekedéssel rendelkező széléről indul a vonat, s Bugacon is jó két kilométerrel az idegenforgalmi létesítmények mellett halad.

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Kiskunsági-lőszőshát, Kiskunsági-homokhát, Bugaci-homokhát, Dorozsma—Majsai-homokhát / A terület hazánk egyik legizgalmasabb tája. A nyugatról érkezett vendégek számára ismeretlen, végeláthatatlan sík pusztja, annak különleges képződményei és növényzete szokatlan élményt kínálnak, nagy vonzerőt hordoznak. Ez az, ami csak itt látható. Az értékek védelmére és bemutatására a Kiskunsági Nemzeti Park és az Orgoványi Tájvédelmi Körzet hivatott. A száraz-meleg klíma viszont nem kedvező a hosszabb nyári tartózkodás szempontjából. Így a területen - mind hazai, mind nemzetközi közönséggel - a kirándulóforgalom jelentős.

Ezt serkentik a környék városainak látnivalói is. A vasút vonalától távolabb, erre alkalmas vizek - például Kiskunhalason a gyógyvíz vagy Soltvadkerten a Vadkerti-tó - bázisán regionális jelentőségű rekreációs üdülőhelyek fejlődnek ki. /

települések:

- amiket a vasút érint: Kecskemét, Helvécia, Orgovány, Páhi, Kaskantyú, Kiskörös, Jakabszállás, Bugac, Szank, Kiskunmajsja;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: - ;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Kalocsa, Kiskunhalas, Szeged.

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiék: A vasút csak alacsonyabb rendű közutakon elérhető településeket köt a regionális illetve megyei központokba, ebben a feladatkörében nélkülözhetetlen. Két vonala körülöleli a Kiskunsági Nemzeti Park központi területeit, ez alkalmas eszközzé teszi a táj megismeréséhez. Használatának lehetőségeit csökkenti, hogy közvetlenül nem érinti a Park létesítményeit - ezért például csoportos túrák esetében székéren szállítják tovább a vendégeket a kisvasúttól. A táj nyugalma és szépsége vonzhatná az üdülőket is, de a nyár szárazságával és forróságával elijesztő.

kulturálisak: Kiskörös, de főleg Kecskemét látnivalóival és rendezvényeivel sok látogatót és kirándulót vonz. Ez a forgalom kellő propagandával és a fogadóbaázis szolgáltatási körének bővítésével elvihető a pusztára is, ahol az eredeti szilaj állattartási formák megismerésének élményét a népi kultúra bemutatóhelyei egészítik ki.

A LENTI VASÚT



— működő kisvasút - - - használaton kívüli kisvasút

Vasút mai neve: Lenti Erdei Vasút - 4. számú Műszaki Erdészeti

üzemeltetője: Zalai Erdő és Fafeldolgozó Gazdaság

vonalai / üzemi vonalhossza /: Lenti—Lendvadedes / 5,9 km / - üzemen kívül

Lenti—Szilvág / 25,9 km /

nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

Valószínűsíthető, hogy a Lenti környéki erdőkben már 1912. előtt is alkalmaztak erdei vasutat a fakitermelést bérlők, de erről pontos adatok nem maradtak fenn.

A mai vasút Lenti Szilvág közötti vonalát 18 km hosszban 1924-ben építtette az Eszterházi Hitbizomány, amikor áttért saját faanyagának saját üzemi feldolgozására. A gőzüzemű vasút feladata a faanyag Lenti fűrészüzemébe szállítása volt és maradt mindmáig, a közúti szállítást lehetetlenné tevő talajon. 1928-ban az erdőben 4 km-rel meghosszabbították a szilvágyi vonalat és megépítették a 2 km-es sárdipusztai szárnyvonalat. A bizonytalan időben, lövönatásra épített kasznárfenyvesi szárnyvonalból már az államosítás után - valószínűleg 1952—54-ben - épült meg a lendvadedesi 5930 m-es vonal. Ez ma ugyan hivatalosan csak használaton kívüli, de gyakorlatilag párszáz méter után már nem létezik a pálya a Liponyak patak völgyében. A kedvezőtlen talajadottságok miatt ma sem haladja meg az erdei vasút vonalhosszát a kiépített - rászállító jellegű - erdészeti feltáró utak hossza.

A vasút soha nem volt - mint ahogy ma sincs - megnyitva a személyforgalom előtt.

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Kerka-vidék /Hetés/ és Közép-Zalai-domság /Göcsej/ / A Kerka-vidéken találhatóak Magyarország legnagyobb, összefüggő fenyvesei, melyek a hazai látogatók számára szokatlan, izgalmas élményt nyújthatnának, ha a fogadásra ki lennének építve. Nem

csak a turistautak kiépítetlenek, de - tekintettel a talajadottságokra - erdészeti utak is csak kevésbé szabdalják fel az erdőket, így azok sok helyütt őserdőszőrűek. Tiszta erdei levegője a légzőszervi betegségekben szenvedők fogadására és gyógykezelésére is alkalmassá tenné a területet. Jelentős és kiépült fogadóbázisú idegenforgalmi ág a vadászat. A terület határközeli fekvésű lévén potenciális célpontja a délszláv és osztrák kirándulóknak, amiben jelentős Lenti gyógyfürdőjének vonzereje. Tekintve, hogy a vasút a lakott részeken kívül az erdőben fut, a Göcsejről a csömödéri vasút bemutatásánál leírt jellegzetességek ennél a vasútnál nem érvényesülnek. /;

települések:

- amiket a vasút érint: Lenti, Szilvágy;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: apró, idegenforgalmi vonzerővel nem rendelkező falvak;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: - ;




A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiek: A nagy, egybefüggő, jellemzően fenyves erdőterületek. Lenti kiépített fogadóbázisú illetve a terület potenciális hévíz forrásai.

kulturálisak: Népi, középkori és barokk építészeti emlékek.

A MESZTEGNYŐI VASÚT



-  működő kisvasút
-  használaton kívüli kisvasút
-  megszünt kisvasút

Vasút mai neve: Mesztegyői Erdei Vasút

üzemeltetője: Somogyi Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság

vonalai / üzemi vonalhossza /: Mesztegyő—Felsőkák / 9 km /

nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

1938-ban bizonyos Berecz-cég építette Mesztegyőről az első - ma már nem létező - vonalat 6 km hosszban Nagyhomokig. Az 1947-es államosítást követően a lóvontatásra tértek át. 1958-ban építették ki a vasutat a mai felsőkaki végállomásig és ekkor került újra mozdony a vasútra.

1959-ben kezdődött meg a személyszállítás, a szétszórt tanyákon élő embereket és terményeiket segítve Marcali piacára jutni.

Létezik még két használaton kívüli szakasz, a soponyai és a mélyégeri, melyek minden bizonnyal az 1950-es években épültek.

A homokos talajú és ezért utakkal fel nem tárt erdőterület fájának kiszállítására ma is csak a vasút lenne alkalmas, de a fakitermelés mértéke elenyésző, mint ahogy a tanyák elnéptelenedése óta személyszállítás is csak a látogatók fuvarozásából adódik.

A könyv szerkesztése közben elvégzett adatellenőrzés során került a birtokomba egy üzemtörténet részlete. Ez több ponton eltérő adatot tartalmaz, mint amiket Tóth Zoltán cikke közöl. Minthogy az eltérések tisztázására nem volt lehetőség, ezért összefoglalom az üzemtörténetben eltérően szereplő adatokat: A vasút első szakasza 1925-ben épült, ebből mára a fővonal első 5,6 km-e és a soponyai szárny maradt meg. 1957—58-ban volt az a felújítás, mely lehetővé tette a mozdonyvontatás visszaállítását. 1959—60-ban hosszabbították meg a vonalat a mai felsőkaki végállomásig és azután indult meg a személyszállítás. 1992-ben megkezdték a vasút felújítását, aminek folytatásaként tervezik a vonal meghosszabbítását.

Vasút által érintett

kistáj / jellege, idegenforgalmi értéke /: Kelet-Belső-Somogy / A kistájra jellemzőek a rosszul megközelíthető, kifejezetten rossz infrastruktúrájú települések és a nagy számban megtalálható természetes és halastavak. A Balaton

közelsége nincs jelentős hatással az idegenforgalomra, de az utóbbi években fejlődésnek indult a falusi turizmus, 30-60 háznál 120-250 vendéget fogadnak egysszerre. Júniustól szeptemberig honismereti tábor üzemel. /;

települések:

- amit a vasút érint: Mesztegnyő;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: Hosszúvíz, Kelevíz, Cserfekvés - valamennyi apró, szegény, vonzerő nélküli kistalu;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Balatonkeresztúr, Kaposvár.

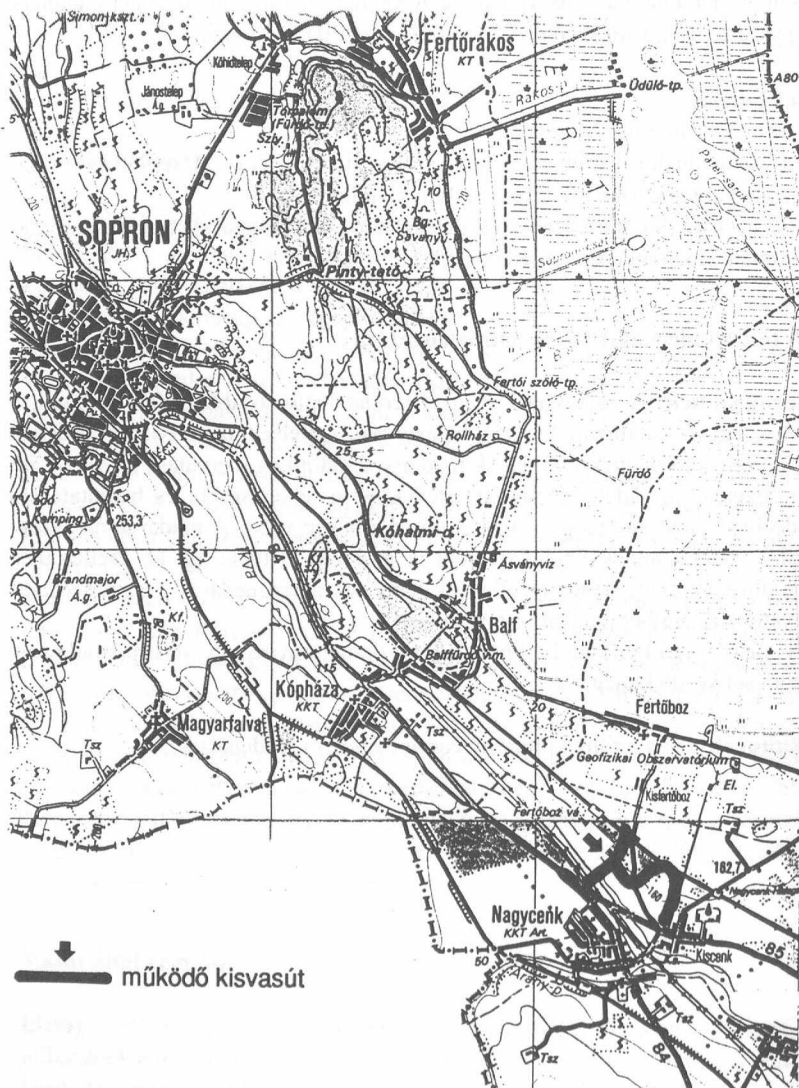
A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiak: A vasútvonal érinti a terület legfontosabb látványosságait, a Mesztegnyő határában húzódó halastavakat, melyek madárvilága védelem alatt áll, sőt születtek már tervek madárrezervátum és -bemutató kialakítására is. Ezeknek a védett természeti értékeknek a felkeresésére és bemutatására ideális a vasút, minthogy vonala a tavak töltésén vezet. A madarak megszokták a vonatot, annak elhaladása nem zavarja meg életüket. Így az esetleg meg is álló vonatból jól megfigyelhetőek lennének a vízimadarak - természetesen avatott szakember magyarázatával kísérvé.

A vasút végállomásától mintegy két kilométernyire egy turistaparadicsom építését kezdték meg.

kulturálisak: a terület kulturális vonzerővel nem rendelkezik.

A NAGYCENKI VASÚT



Vasút mai neve: Széchenyi István Múzeumvasút

üzemeltetője: Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút Rt - a Közlekedési Múzeum támogatásával, minthogy annak szabadtéri kiállítóhelye a vasút

vonala / üzemi vonalhossza / : Fertőboz—Barátság—Kastély / 3,9 km / nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

Széchenyi szerepének ártértékelése után határozták el a nagyeceni kastély felújítást, amihez 1972-ben a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút a Széchenyi Múzeumvasút megépítésével kapcsolódott, melynek célja kettős: egyrészt szabadtéri kisvasút-történeti kiállítóhely, másrészt a nagyeceni Széchenyi-kastélyt köti össze a GYSEV Fertőboz állomásával. A Múzeumvasút történeti érdeme, hogy megmentett a kohóktól kisvasúti járműveket.

Idegenforgalmi szempontból szerencsétlen telepítésű a vasút, de létesítése idején az egyetlen politikai lehetőséget használták ki építői kisvasúti járművek megmentésére.

A vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke / : Fertő-medence és Ikva-sík határa / A terület idegenforgalmi értékét az adja, hogy nemzetközi főutak futnak át rajta. Az osztrák határon túlról is jelentős kirándulóforgalmat fogad. Jelentős természeti, történeti és kulturális vonzerőkkel rendelkezik. Az idegenforgalmi fogadás feltételei kiépültek. A terület gazdaságában az idegenforgalom szerepe jelentős. /

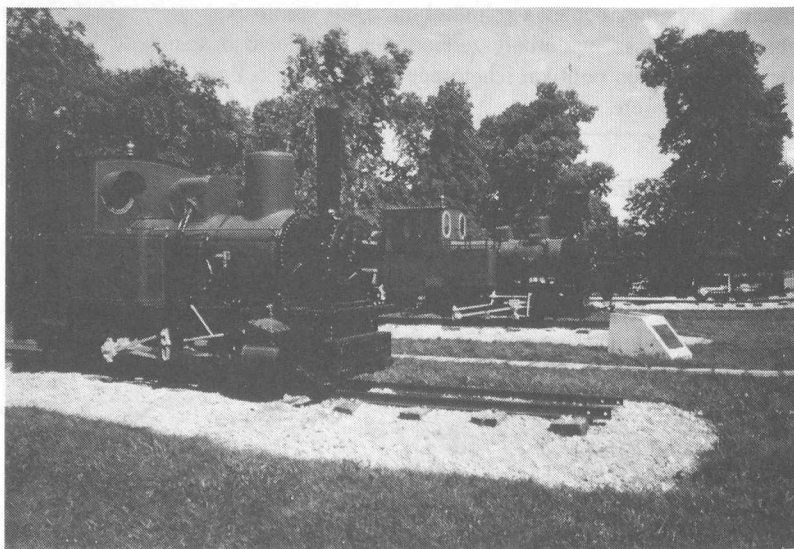
települések:

- amiket a vasút érint: Fertőboz, Nagycenk;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: Kópháza, Pereszteg, Hidegség;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Fertőd, Fertőrákos, Sopron, Kőszeg.

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

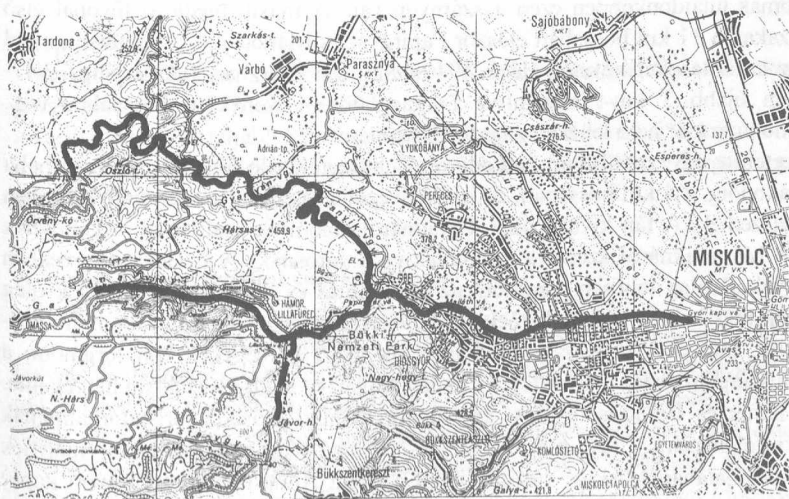
természetiek: Fertő-tó Tájvédelmi Körzet; Fertődön a süttöri mocsári tölgy-csoport és kastélypark, Nagycenken a hársfasor és kastélypark;

kulturálisak: Nagycenk: Széchenyi-kastély, Fertőd: Eszterházy-kastély kiállításai és rendezvényei.



A nagycenki mozdónyskanzen két legendás gőzmozdonya: előtérben a Trigláv, mely 70 évi szolgálat után Királyrétről és háttérben a Hany Istók, mely 50 évi szolgálat után Csömödérről került ide

A MISKOLCI VASUTAK



—— működő kisvasút

—— használaton kívüli kisvasút

Vasút mai neve: Lillafüredi Állami Erdei Vasút / LÁEV /

üzemeltetője: Borsodi Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság Műszaki
Üzemigazgatóság LÁEV Üzeme

vonala / üzemi vonalhossza /: Miskolc—Kilián—Észak—
Lillafüred—Garadna / 14 km /, és Miskolc—Kilián—Észak—
Farkasgödör—Örvénykő / 23 km /

nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

Hiányos forrásaink alapján csak feltételezhetjük, hogy az államkinestár kezdeményezte a vasútépítést 1920-ban, hiszen pótolni kellett a korábban tűzifa mellett a szerfát és bányafát biztosító, a trianoni döntéssel elcsatolt erdőterületek teljesítményét. Elsőként a mai fővonal Miskolc Fáskert—Garadna 17,7 km-es szakaszán 1920. XI. 14-én indult meg a forgalom. A következő két évben épült Lillafüredtől déli irányban a 2,2 km-es Kerek-hegyi és a mai Miskolcon belüli 3 km-es szárnyvonal Ládi fatelepig a - a mai végállomás tulajdonképpen ezen a szárnyon van. A másik meglevő fővonal első szakasza 11 km hosszban először Papírgyár és Mahoca között épült ki, majd az erdőirtásokat követve előbb 1940-ben 4 km hosszban Taksalápig, 1947-ben újabb 3 km-t megépítve Farkasgödör—Örvénykőig hosszabbították, ahonnan már nem lehet vasutat továbbépíteni.

Létezett egy vonal Ládi rakodótól Bükkszentlászló irányában, Vásárhelyi rakodóig, 4,4 km hosszban, de ezt kedvezőtlen vonalvezetése miatt 1934-ben felszedték. A fán kívül Közép-Garadnáról dolomitot szállítottak a kohóknak és Márta-aknáról szenet a kohóknak és a városnak. A nyolcvanas években gyakorlatilag teljesen megszűnt az áruszállítás és így - bár a vágányok még sok más helyen is fellelhetőek - a hálózat a két személyszállító vonalra szűkült, melyek közül az örvénykői csak nyári hétvégeken van forgalom, a lillafüredi pedig a nyári félév minden napján és a téli időszakban hétvégente. Hámor és Garadna hivatás- és Lillafüred mind erősödő turistaforgalmának kiszolgálására 1924. május 3-án indult meg a személyforgalom, melynek szolgálatában Miskolc városán belül a Szent Anna templomig (Győri kapu) meghosszabbították a vonalat. Az 1970-es évek végén szorult ki a városból

mai végállomására a vasút. (Utasszám: 1939: 109 000, 1950: 300 000, 1990: 200 000).

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Miskolc—Bükk-alja, Déli-Bükk és Bükk-fennsík / Miskolc városa ipari, közlekedési és kulturális súlyánál fogva igen jelentős vonzással rendelkezik. Azonban a város környezeti állapota az idegenforgalom számára inkább taszító. Jelentős idegenforgalom a várostól kissé távolabb fekvő - bár közigazgatásilag hozzá tartozó - országos jelentőségű kiránduló és üdülőhelyeken jelentkezik. Ezek közül Tapolca gyógyvizével vonz forgalmat, míg az 1920-as években kiépült Lillafüred a trianoni döntés után Csehszlovákiához csatolt üdülőhelyet, Ótátrafüredet volt hivatott helyettesíteni. A várossal határos a Bükki Nemzeti Park, melynek területén magashegységi növények, az északi részen szinte érintetlen erdők és barlangok állnak védelem alatt - mind-mind jelentős idegenforgalmi vonzerő. Ez az ország egyik legsokszínűbb és legerősebb idegenforgalmi vonzerőkkel rendelkező tája. /

települések:

- amiket a vasút érint: Diósgyőr, Hámor, Lillafüred, Garadna, Ómassa / közigazgatásilag mind Miskolc része /
a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: Varbó, Tardona, Mályinka, Bánkút;
a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Kazincbarcika, Ózd.

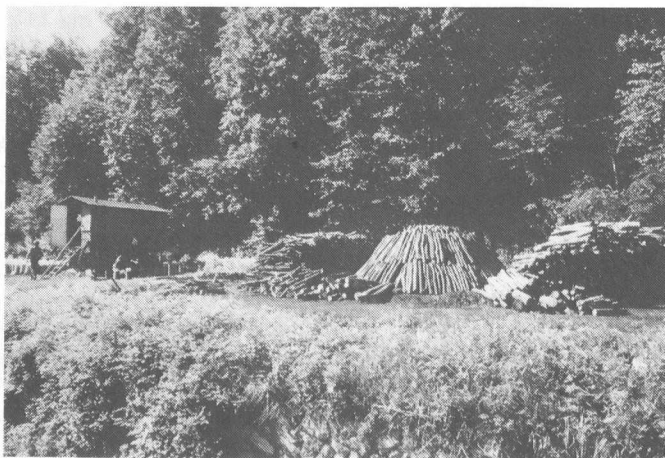
A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

Dr. Tózsza István Lillafüred és környékének idegenforgalmi adottság és potenciálkataszterébe (Dr. Tózsza István: Lillafüred és környékének idegenforgalmi adottság- és potenciálkatasztere) 57 tételt vett fel, s azokból 27-et kiemelt jelentőségűnek értékelt, hozzávetőleg 20 km²-es területen. A kiemelt értékűnek minősített látnivalók országosan ismertek a közönség előtt. A terület rekreációs vonzásával foglalkozó kandidátusi értekezésében Martonné Dr. Erdős Katalin (Az egyéni rekreáció lehetőségei és megvalósulása Miskolc

környékén) azt állapította meg a kisvasút vonalai által érintett területekről, hogy azok természeti vonzástényezőkben rendkívül gazdagok és igen alkalmasak, sőt, többnyire kiválóan alkalmasak túrázásra, hegyvidéki üdülésre és téli sportokra. Megállapítja továbbá - bár erre vonatkozó számszerűsíthető vizsgálatokat nem végzett, hogy Miskolc lakossága számára a kiránduló terepek vonzereje a távolsággal arányosan csökken, így nagyobb a lillafüredi rész vonzása, mint a hasonlóan nagyra értékelt örvénykői területé.

Miskolc határát elhagyva a kisvasút vonalai a Bükk Nemzeti Park területén haladnak. A védett értékek közül az örvénykői vonal a szinte őserdőszerű érintetlenségű vadonba, míg a garadnai a barlangokhoz és az emberalkotta látványosságokhoz: az őskohóhoz, a Hámori-tóhoz, a lillafüredi kirándulóközpontozatig visz. A két vonal végállomásait összekötő turistaút érinti a szentléleki gótikus pálos kolostor romjait.

A terület tehát - úgyszólván, mint Miskolc rekreációs területe - kiváló kiránduló- és üdülőhely, mindkét forgalomhoz alkalmas fogadóbázissal. A további fejlődést segíti, hogy megszűntek a Lillafüreden és környékén működő katonai létesítmények és velük együtt a zárt területek is. A katonai épületek egy részét ideforgalmi hasznosításra adták át.



Szénégető az örvénykői vonal mellett

A NYÍREGYHÁZI VASUTAK



— működő kisvasút

..... megszűnt kisvasút

Vasút mai neve: Nyírvidéki Kisvasút

üzemeltetője: Magyar Államvasutak Debreceni Igazgatóság

vonalai / üzemi vonalhossza /: Nyíregyháza NyK.—Balsai Tisza-part /
38 km /, Nyíregyháza—Dombrád/ 51 km /

nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

A század legelső éveiben kidolgozott "Szabolcs megyei Kisvasutak" koncepció megvalósításaként a Nyíregyházavidéki Kisvasút Rt építette meg 1905-ben a dombrádi vonalat 57,1 km és 1911-ben a Buj—Balsa közötti szárnyvonalat 15 km hosszban, hogy a feltárt terület településeit bekapcsolják Nyíregyházához és a közlekedési hálózatba. A társaság kiépített egy 8,1 km hosszú keskenynyomközű villamosvonalat is, így a vasúti pályát Sóstó Gyógyfürdőig nem csak a vonatok használták, de a városon áthaladó burkolt pályán a városi villamosok is. A "Tröszt" - hivatalos nevén "Részvénytársaság Villamossági és Közlekedési Vállalatok számára" - üzemeltette mind a nyírvidéki, mind a Bodrogközi kisvasutat és az 1930-ban Balsa és Kenézlő között épített közúti hidon keresztül összekötötték a két hálózatot, s így 187 km hosszú kisvasúti hálózatot hoztak létre, mely a hid második világháborúbeli felrobbantásáig állt fenn. Bár a villamos üzeme már megszűnt, és a vonatok új, a városközpontot elkerülő pályán haladnak, és a teherforgalom csökken (Elsősorban az átrakás költségessége miatt. Változatlan a vasút szerepe az évi átlagban 15.000 tonna cukorrépa beszállításában és a tüzip tömegárak továbbításában. 1989-ben 57 270 tonna árut továbbítottak.), a kisvasút szerepe még mindig megkérdőjelezhetetlen a környék hivatás személyforgalmában - évi közel 150 000 utas szállításában.

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Közép-Nyírség, Rétköz, Nyugat- vagy Lőszös-Nyírség, Hajdúhát, / A megyeszékhely Nyíregyháza jelentős regionális központ, melynek emlékei és sós-tói gyógyvize idegenforgalmat is vonzanak, mégis a Nyírség az idegenforgalmi tájegységek sorában a

második-harmadik legkisebb eredménnyel áll. Ebben szerepe van az ország szélén való fekvésnek; annak, hogy az Ukrajna felé vivő útvonal az utóbbi évtizedekben nem bonyolíthatott nagy turistaforgalmat; de a kulturális vonzerők alacsony számának; a tájképi-természeti szépségek hiányának; és a térség általános fejletlenségének is. /

települések:

- amiket a vasút érint: Nyíregyháza, Buj, Ibrány, Nagyhalász, Érhát, Tiszatelek, Újdombrád, Dombrád, Paszab, Tiszabercel, Gáva, Vencsellő, Balsa;

- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: hasonló apró települések;

- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Tokaj;

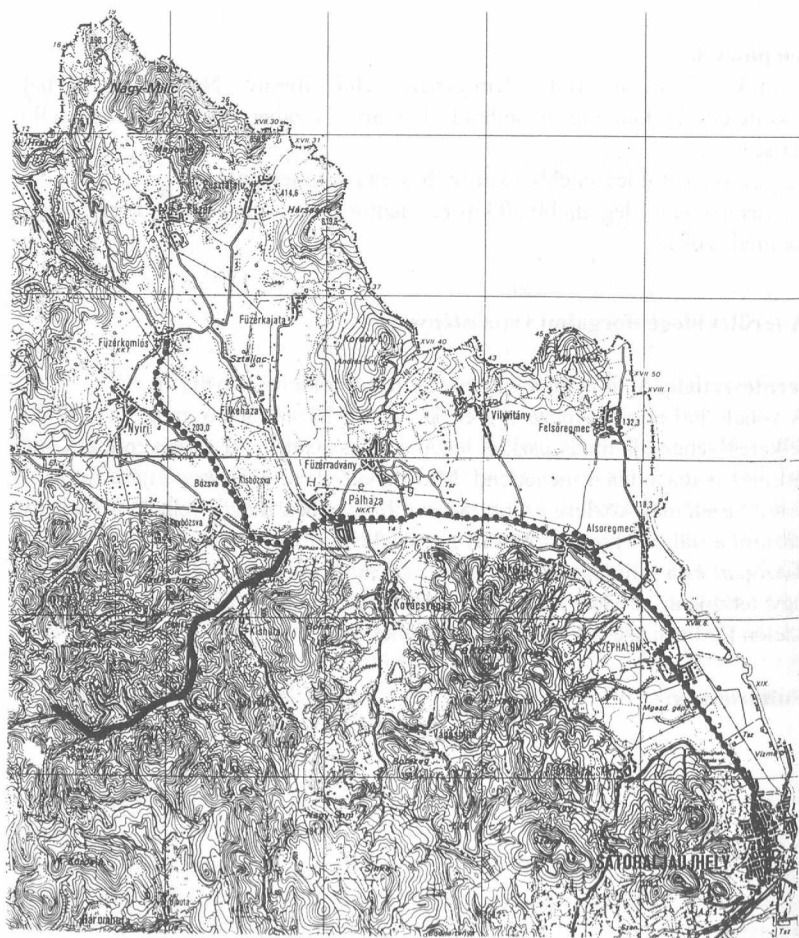
A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiak: A sík terület jellemzően szántóföldi hasznosítású.

A vonal által érintett vonzástényezők: Nyíregyháza—Sóstó gyógyvize. Ennek felkereséséhez alkalmas eszköz lehetne a kisvasút, ha a fürdővendégek igényeihez is igazodna a menetrend. Mind a két vonal a Tisza partjára fut ki. A vasút vezetőinek közlése szerint az utóbbi években megfigyelhető a Nyíregyházáról a Balsai Tiszaparra nyári hétvégeken fürdőzni utazók megjelenése. A Tiszapart és a falu állapotának láttán csak igen kisszámú, igénytelen, vagy ha úgy tetszik az eredeti természeti állapotokon iránt vonzódó - a szántóföld szélén fürdőzni szerető - közönségről lehet szó.

kulturálisak: -

A PÁLHÁZI VASÚT



———— működő kisvasút

••••• megszűnt kisvasút

Vasút mai neve: Pálháza Állami Erdei Vasútüzem

üzemeltetője: Borsodi Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság Hegyközi Erdészeti Igazgatósága, Pálháza

vonala / üzemi vonalhossza /: Pálháza—Ipartelep—Rostalló / 8 km /
nyomtávolsága: 1947-ig 700 mm, jelenleg 760 mm

A vasút története:

A gróf Károlyi-család a Bózsva-patak partján korábban épített fűrésztelepe anyagellátására létesítette 1888-ban - a mai Magyarországon legrégebbi - erdei vasútvonalát. Akkor 6,8 km hosszban a kastélyig ért a 700 mm-es nyomtávolságú, 5—21 ezrelékes lejtésben épített lőüzemű görpálya (azaz hegymenetben üresen lovak vontatták a lejtmenetben rakottan tehetetlenségi erejüktől legördülő kocsikat). A mellékvölgyekben repülővágányok szolgálták a feltárást. 1901-ben készült el a Kőkapu, a kastély alatti sziklát átfűrő alagút. Szakaszosan előrehaladva 1903-ra érte el a pálya Susulyát, 11 km hosszúra növe. 1932-ben készült el a 1,72 km hosszú kávásküti közelítő pálya, amivel a vonal elérte teljes hosszát. A Komlósi- és a Határ-völgyben még az 1970-es évtized elején is időnként használt szárnyák építési idejét nem ismerjük. 1924-ben épült hegyközi kisvasút kapcsolatot biztosított Sátoraljaújhellyel, Sárospatakkal, továbbá a Bodroghközi Kisvasúttal, sőt utóbbin keresztül - az 1930-tól a háborúig állt Tisza-hídon át - a Nyírvidéki Kisvasúttal, ami lendületet adott a faszállításnak. Ezt tovább erősítette a pálya 1948-as átépítése 760 mm nyomtávra, ami lehetővé tette az átrakás nélküli szállítást Sátoraljaújhelyre. A Hegyközi Vasút megszüntével a pálya újra izolálttá vált, így teherszállítási jelentősége megszűnt. A felszámolást nyolc évi üzemszünet árán kerülte el a vasút. Kizárólag az 1958-tól létező és alapvetően (kiránduló és üdülővendég) idegenforgalmi célú személyszállításra indult újra a forgalom a pályafelújítás után, 1989. augusztus 15-én.

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Hegyközi-dombság és Központi-Zemplén / A terület egésze, de különösen a Központi-Zemplén az ország egyik legjelentősebb - ma még inkább potenciális - kiránduló- és üdülőterülete. Igen fontos ebből szempontból, hogy a közép- és időskorú erdők, keménylombosok és fenyvesek jellemzőek. A Központi-Zemplén átlagos relatív reliefje 180 m/km², a

havas napok száma 55—60, az átlagos maximális hóvastagság 25—30 cm, ami alapján lehetőség van a téli sportok üzésére is. /

települések:

- amiket a vasút érint: Pálháza;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: Kishuta, Nagyhuta, Bózsva, Füzérradvány, Kovácsvágás, Filkeháza, Füzér;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Sátoraljaújhely, Hollóháza, Telkibánya.

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiek: Magyarország egyik legszebb kisvasútja, az ország egyik legszebb táján, egy gyönyörű völgyben halad. A már a Kárpátokat idéző Zemplénbe a Kemence-patak mindinkább összeszűkülő völgyében hatol be a vasút. Szép látványt nyújtanak a nálunk szokatlanul meredeken emelkedő, sűrű, idős erdőkkel borított hegyek. A pályát végigkísérő és többször keresztező patak Kőkapu alatt apró tavacskává szélesedik. Az annak tükre fölé emelkedő sziklán - melybe a vonatnak alagutat fúrtak - áll a Károlyi-vadászkastély. Gyönyörű összkép! A vonal mellől számos kirándulóút indul.

kulturálisak: A legfontosabb az Erdőgazdaság vezetőinek szemlélete, mely fontosnak tekinti az idegenforgalom valamint annak fogadóbázisának fejlesztését is. Ennek része a vasút kifejezetten idegenforgalmi célú újjáépítése.

Ugyanerre a célra az utóbbi években építettek sípályát. A Károlyi-vadászkastélyt - melynek felújításához és hasznosításához saját tőkével nem rendelkeztek - 1991-ben tíz évre bérbe adták. A völgyben az erdőgazdaság szolgálati lakások céljára épült házakkal rendelkezik. Ám dolgozóik ma már inkább a falvakban laknak, így az épületek üresen állnak, lehetőséget adva apartmanszerűen működő szállások kialakítására. A völgyben korábban - családi ház méretű épületekben - több cég létesített üdülőt (Egyébként ilyen célra hasznosították eddig a használatban leromlott Károlyi-kastélyt is.) és található itt turistaház is.

A völgyben található szénégető- és fatelep is működik, melyek könnyen izgalmas látnivalóvá tehetőek.

A harminckilométeres körzetben fekvő és rendszeres autóbuszjáráttal elérhető települések (Hollóháza, Füzér, Sátoraljaújhely, stb.) is számos kulturális látványosságot kínálnak.

A SZENTAI VASÚT



— működő kisvasút

Vasút mai neve: Kaszói Erdei Vasút

üzemeltetője: Honvédség Veszprémi Erdőgazdaság Kaszói Erdészeti Üzemigazgatóságú

vonala / üzemi vonalhossza /: Szentá—Kaszó / 8 km /

nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

A Hohenlohe hercegek birtokában volt kaszói erdőkben a két háború között már létezett egy kezdetben ló-, utóbb gőzvonatású kisvasút Kaszópuszta és a Bördeci-erdő között. Az agyagos láptalajon a vasút a legalkalmasabb és legmegbízhatóbb szállítóeszköz. A háború után az Erdőgazdaság 1952-ben kezdte meg a dízelvonatásra berendezett vasúthálózat kiépítését, a mai vonallal, a szentái végállomásától.

A Szentától 6 km-re, Bojsza-kiterőtől keleti irányban 1955-ig épült meg a 12,2 km hosszú szárny Rinyáig, ami az egykori Böhönyei Állami Gazdaság kérésére 1962-ben további 1,8 km-rel meghosszabbítva érte el legnagyobb hosszát.

A vonalak üzemét kiépített rakodók és repülővágányok is segítették. (Az erdei vasút rugalmasságának példája, hogy amikor 1957. július 15-i tornádó után, mely negyedóra alatt 40 000 köbméter fát tartolt le, csak a vasút és - az akkor kiépített 3 km-es csillagpusztai és más - repülővágányai segíthettek a faanyag kimentésében.) A rinyai szárny 1970-es felszedéséig az Állami Gazdaság majorjai és magtárai számára is végzett szállítást a vasút. Az erdészeti munkások és más helyi utasok szolgálatában 1961-ben megindult a személyszállítás is, ami a faszállítás 1985-ös szüneteltetése óta a vasút egyetlen - igen kis jelentőségű - feladata.

Vasút által érintett

kistáj / jellege, idegenforgalmi értéke /: Nyugat-Belső-Somogy / A táj változatossága ellenére nem vonzanak különösebb idegenforgalmat nehezen megközelíthető falvai./:

települések:

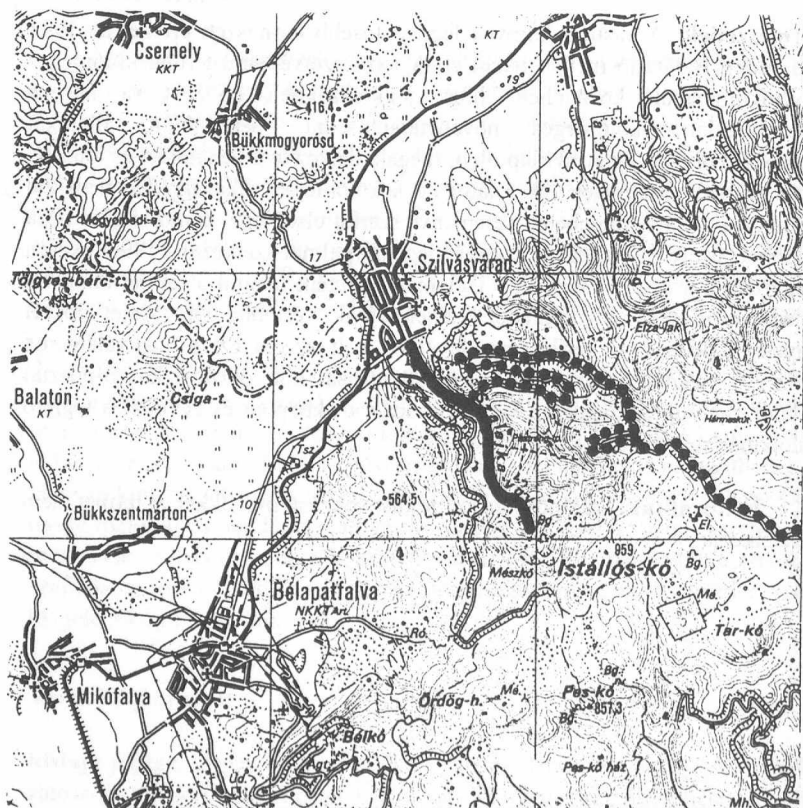
- amiket a vasút érint: - ;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: Szentá, Inke;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Nagykánizsa.

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiak: A vasút a környék legjelentősebb természeti értéke, az 1941 óta védett Baláta-tó mellett halad el. A természetvédelmi terület különleges mikroklímájának köszönheti, hogy jégkorszakbeli növényt (a hűsevő Androvandát), különleges növénytársulásokat, bennszülött állatokat (ásóbéka) őriz. A tavat nyírláp öleli, megakadályozva a behatolást és eltakarva a szabad vízfelületet. Így a látogató a különleges ritkaságokkal nem tud találkozni, de a szakemberek véleménye szerint elsődleges fontosságú a flóra védelme, ezért a tóra nem is szabad idegenforgalmat szervezni. (1990. nyarán végezték el a Janus Pannonius Tudományegyetem tanárai a terület állapotát ellenőrző időszakos vizsgálatot. Ennek egyik vezetője, Dr. Majer József egyetemi docens úr kérdésemre levélben volt szíves ezt a szakvéleményt adni.) A vasút a szentai nagyvasúti állomással köti össze a kaszó-pusztai üdülőt, mely igen komolyan kiépített vadászati központ és egyúttal a légierő pilótáinak rekreációját szolgáló bázis is.

kulturálisak: különösebb kulturális vonzástényezőkkal a terület nem rendelkezik.

A SZILVÁSVÁRADI VASÚT



———— működő kisvasút

..... megszünt kisvasút

Vasút mai neve: Szilvásvárad Állami Erdei Vasút

üzemeltetője: Mátra—Nugat-Bükki Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság Erdészeti és Mezőgazdasági Üzemigazgatósága

vonala / üzemi vonalhossza /: Szalajka-völgy Lovaspálya—Szalajka-völgy Fátyol-vízesés / 5 km /

mai funkciója: a Szalajka-völgyet felkereső látogatók szállítása - 1990-ben 208 901 utas

Vasút által érintett

- kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Északi-Bükk / A kistáj jellemzően erdőborította, változatos hegység, átlagos 200 m/k^2 relieffel. A természeti adottságok a kiránduló és üdülőturizmus számára egyaránt kedvezőek. Az erdőgazdálkodás mellett az idegenforgalom a domináns gazdasági ágazat. A Bánkút környéki terület az egyik legismertebb hazai sítérep, míg Szilvásvárad kiránduló- és lassacskán üdülőhelyként nevezetes. /

települések:

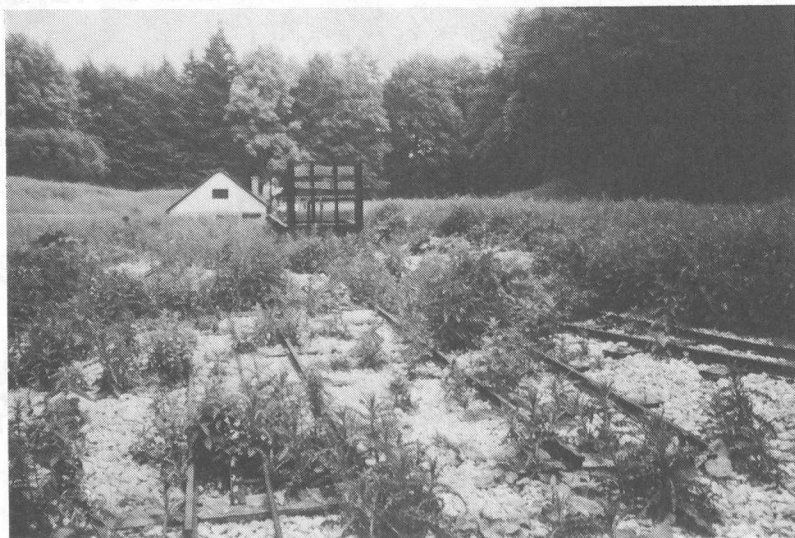
- miket a kisvasút érint: Szilvásvárad,
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: -;
- a vasútvonaltól legfeljebb 30 km-re: jelentős lakossággal, idegenforgalommal: Eger, Ózd, Kazincbarcika, Miskolc.

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természeti: A Bükk erdei és - hazai szemmel nézve magas - hegyei vonzák a túrázókat. Szilvásváradot még a Szalajka völgye és Fátyolvízesése, az Istállóskő-ősemlerakta barlangja - mindegyik része az 1976 óta fennálló Bükki Nemzeti Parknak - is vonzó célponttá teszi mind családi, mind iskolai kirándulásokhoz. kulturálisak: Az ősemlerak barlang és az Erdei Múzeum állandó látványosságai mellett jelentős a lovaspályán rendezett versenyek vonzereje is.

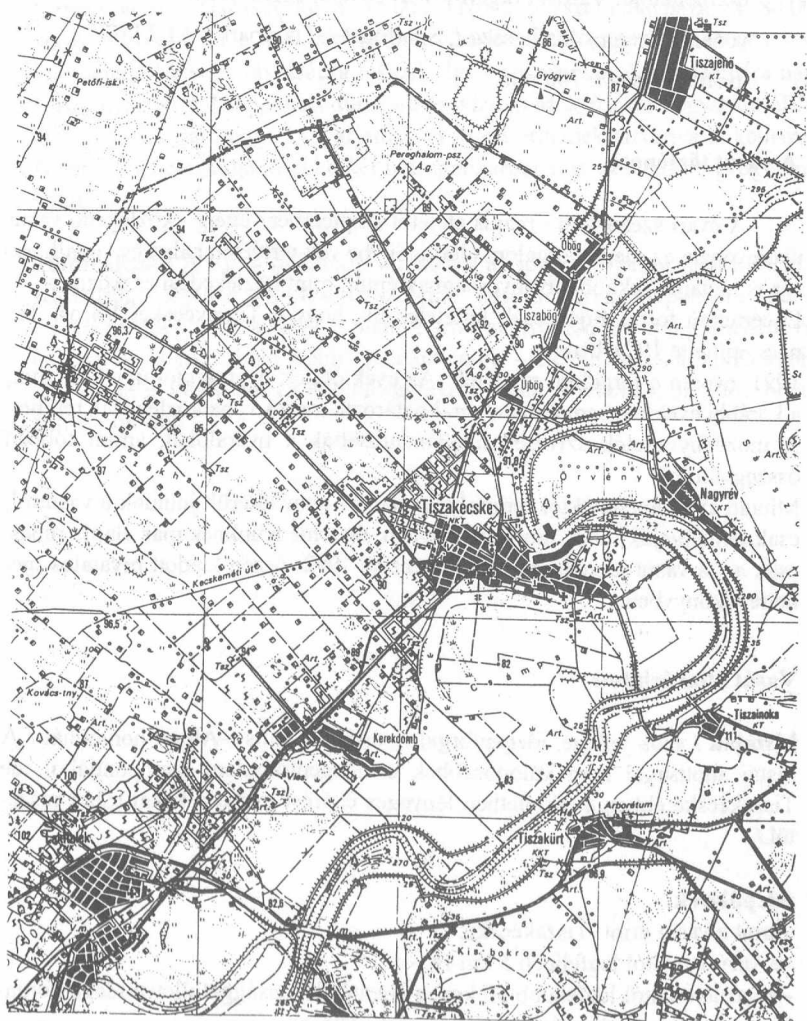
A kirándulók mellett jelentős az üdülők száma is. A fogadóbázis mindkét forgalomra kiépült. Az üdülni vágyókat szociál-turisztikai intézmények és egyénileg érkezőket fogadó magánházak is várják.

vasút: A ma már nem létező Kukucsó-völgyi szakasz végén a pálya egy siklóval kapcsolódott össze a Bükk-fensíkon levő szakasszal. A sikló 1093 méter hosszú pályája 610 ezrelékes emelkedésben épült. A fával rakott lefelé haladó kocsik húzták fel az üreseket, de még így is a fékezés volt a legnagyobb probléma. Bár az Erdőterv az 1970-es években elkészítette a Fennsíkon megépítendő kisvasút - és az azt a garadnai kisvasúttal összekötő kötélpálya és a szilvásváradai vasúthoz kapcsolatot biztosító sikló - tanulmánytervét, az egykori sikló pályáját ma már csak az irtás és egy-egy ottfeljejtett alkatrész jelzi. A sikló felső végpontján azonban áll a műszaki műemlékké nyilvánított gépház, mely mind az egykori vasúti pályán végig sétálva, mind a fennsíkon áthaladó - általában a gépjárműforgalom elől elzárt - közúton elérhető. A kisvasút Halastó megállójánál a ma csonkavágánnyal lezárt egykori pályán jó három és fél kilométer az út.



Ennyi maradt a Bükk-fensíkra vivő siklóról

A TISZAKÉCSKEI VASÚT



működő kisvasút

Vasút mai neve: Gyermekvasút, Tiszakécske

üzemeltetője: Városi Polgármesteri Hivatal ÉKK Üzem

vonala / üzemi vonalhossza /: Sportliget—Tiszapart / 1,2 km /

nyomtávolsága: 760 mm

A vasút története:

A nyári szezonban - május elejétől szeptember végéig - közlekedő vasút nyomvonala az idegenforgalom által igénybe vett területen halad és vonalhossza is mutatja: inkább látványosságnak épült, mint közlekedési eszköznek.

Egyértelmű forrás híján csak feltételezzük, hogy a Tiszakécskei Városi Tanács építtette 1971-ben.

1991. nyarán a forgalom szünetelt. Az évek óta ott nyaralóktól úgy hallottuk, a korábbi években sem a menetrend határozta meg a vonatközlekedés rendjét. A mozdonyvezetők szívesen megvonatoztatták a nyaralókat, amint többen összegyűltek.

Miután az üzemeltetőktől semmilyen adathoz nem sikerült jutnunk a vasútról, csak remélhetjük, hogy nincs veszélyben, de reményünknek más alapja nincs, csak az: a vasút menetrendje megjelent az 1992. őszén kiadott hivatalos menetrendkönyvben.

Vasút által érintett

kistájak / azok jellege, idegenforgalmi értéke /: Pilis—Alpári-homokhát / A kistáj adottságai nem különösebbek az idegenforgalom szempontjából, de Tiszakécske ebben a tekintetben lényeges eltérést mutat a kistáj többi részétől./

települések:

- amit a vasút érint: Tiszakécske;
- a vasútvonaltól legfeljebb 5 km-re: - ;
- a vasútvonaltól legfeljebb 40 km-re jelentős lakossággal illetve idegenforgalommal: Szolnok, Kecskemét, Kiskunfélegyháza;

A terület idegenforgalmi vonzástényezői:

természetiek: Tiszakécske a 35.000 lakosú Kiskunfélegyháza, a 80.000 lakosú Szolnok és a 100.000 lakosú Kecskeméttől nagyjából azonos - 40 kilométernél kisebb távolságra fekszik. Így ezen városok lakói számára nagy vonzerővel bír a Tisza, mely fürdésre és vízi sportok üzésére egyaránt alkalmas, a város alatti nagy kanyarjainak és ártéri erdeinek látványa is kellemes. A város 11 hévízkútja közül a két hidrogénkarbonátos vizet adóra gyógyfürdő épült.

kulturálisak: A város tudatosan törekedett az idegenforgalmi fogadóbázis, a szabadság idejének eltöltésére szolgáló létesítmények kiépítésére, de az eredmény még nem teljes. A nemzetközi színvonalú kemping mellett van balkáni is, és a korábban épült - például sport- - létesítmények állapota leromlott. A város kiránduló és üdülőforgalma már ma is jelentős, és a továbbiakban is nőni fog.

JEGYZETEK

¹ A közforgalmú vasutakon kívül foglalkozom még a dolgozatban három sajtóhasználatú vasúttal is.

² Az adatot Bajcsy Endre közölte, az UIC felmérése alapján (mely szerint ugyancsak 18% a széles- illetve 64% a normálnyomtávú vasutak aránya). Szintén Bajcsy Endre adata szerint a világ vasútjain 26 különböző nyomtávolságot alkalmaztak.

³ A kisvasutakról fellelhető irodalom zöme az 1940-es évtized utolsó harmada és az 1960-as évek második harmada között született. Az 1950-es évek végéig írt munkák ahhoz kívántak hozzájárulni, hogy kialakuljon Magyarországon egy eléggé összefüggő, több ezer kilométeres kisvasúti hálózat, elsősorban a közzúttal el nem látott vidékek szolgálatában. Az 1960-as évek dolgozatai azután már többnyire megvalósíthatósági tanulmányok, melyek a vasút vagy közút építésének választása fölötti - rendre a közút mellé álló - döntéseket voltak hivatottak megalapozni. A későbbi munkák különböző tervek és azokhoz készült tanulmányok; egyes vasutak megszüntetése ellen írott illetve történeti jellegű újságcikkek. Utóbbiak közül kiemelt fontosságú az egykori Vasút című folyóirat kisvasút-történeti sorozata, mely a sok vasútnál elveszett eredeti forrásokat pótolja a vasutaknál dolgozó adatközlők - nem mindig pontos - ismereteivel, emlékeivel.

⁴ Dr. Vaszkó Ákos: A keskenynyomközű vasutak szerepe a magyar közlekedésben - Vasúti Tudományos Kutatóintézet Évkönyve / 1957--60. / - Közdek, Budapest, 1961.

⁵ Kizárólag kampányforgalmú vasútvonalak gyakran állandó építésű pályával sem rendelkeztek. A forgalom méretei és a pálya lejtviszonyai sok vasútnál azt is lehetővé tették, hogy ne alkalmazzanak mozdonyt, gépi erőt. Az üres kocsikat hegymenetben lovak is könnyen mozgathatták, a terhelt kocsik pedig legördültek a megfelelő lejtésben épített pályán. Ilyen "görpályák" voltak a

Börzsönyt behálózó vonalak vagy a ma is működők közül a debreceni és a pálházi. Természetesen vannak olyan helyek is, ahol a feltárandó terület jellege miatt választják a keskeny nyomközt - például mert nincs elegendő hely nagyvasúti ívek kiépítésére. Ezeket a vasutakat általában éppen nem egyszerű megoldások, hanem mérnöki-vasútépítői csúcsteljesítmények jellemzik.

⁶ Bajesy Endre a Kárpát-medence kisvasútjairól ír monográfiát, Herceg Miklós és Malatinszky Sándor kiadóban levő - Az Úttörővasúttól a Gyermekvasútig című - könyvük első részében áttekintik a kisvasutak nemzetközi és hazai történetét.

⁷ A kisvasutak - mint általában a vasutak - történetében nem könnyű eligazodni, ugyanis a helyi jelentőségű vasutakkal foglalkozó összes törvény a megyei hatóságok kezébe adta az engedélyezés jogát. Így a teljes történet megírásához valamennyi megye levéltárában kutatni kellene. De a kutatás megbízhatósága is eléggé aggályos. Minthogy a ma üzemelő kisvasutak közül többenél is megtalálható az üzemengedélyezési terv összes példánya, csupán levéltári kutatásokkal talán még a ma üzemelő vasutak listáját sem lehetne felderíteni, a közforgalom előtt meg nem nyitott vasutak jegyzékét pedig legfeljebb szájhagyomány alapján lehet összeállítani. Így a következő áttekintés elé kell bocsájtanom: annak alapjai az ismert adatok illetve a feldolgozások.

A dolgozat elkészítéséhez kérdőíven kértünk adatokat a kisvasutak vezetőitől. Először 1990-ben állítottam össze egy kérdőívet, másodsor pedig Lehoczky Jánossal szerkesztettünk kérdőívet 1991. őszén. Ebben már igyekeztünk minden részletre kiterjedni, nem utolsósorban azért, mert féltünk, a még működő vasutak közül több rövidesen megszűnik, és ezeknek az adatait is szeretnénk megőrizni. Sajnos csak a kérdőívek negyede érkezett vissza, így azok legfeljebb példák felhozására illetve teljesen vitathatatlan tapasztalati tények illusztrálására alkalmasak.

⁸ Bizonyítja ezt, hogy az 1950-es években a Csóványos 938 méteres csúcsa alatt 17 méterrel végződött a vasútvonal.

⁹ A legutóbbi kiadású börzsönyi turistatérképen (A Börzsöny Turistatérképe - Kartográfiai Vállalat, Budapest, 1989-90.) jól látható, hogy a hegység összes fővölgyében állandó vasút volt és fakitermelés helyéig ideiglenes, úgynevezett repülővágányokat építettek ki.

¹⁰ Így lehetett keskenynyomközű vasúton Nyíregyházáról Füzérkomlósig utazni, a Nyíregyháza-vidéki Gazdasági Vasút, a Bodrogekői Gazdasági Vasút és a sátoraljaújhely-füzérkomlói Hegyközi Vasút vonalain összesen 95 kilométert megtéve - míg - 1930-1945 között - állt a Balsa és Kenézlő között a kisvasutakat üzemeltető társaság részvételével épített Tisza-híd, addig azon át, azután pedig a két vasút menetrendjét egymáshoz igazították, s az utasok a komppal kelhettek át a folyón. Később elmaradt a menetrendi egyeztetés, legutóbb pedig megszüntették a Hegyközi és a Bodrogekői Vasutat.

Lehoczky János nagyszerűen - és nem csak az erdei vasutakra vonatkozóan - mutatja be a kisvasúti vonalhálózat-típusokat (Erdei vasutak Magyarországon - Szakdolgozat 1992., József Attila Tudományegyetem, Szeged).

¹¹ Kerkápoly Iván: Vasúti földrajz és történet - 1943 Budapest, 1943.

¹² Két megjegyzés kívánkozik ide:

Először egy fontos szemléleti, módszerbeli hibáról. Ezeknél a számításoknál a vasutak költségeibe mindig beszámították a pálya építésének és fenntartásának költségeit, míg a közúti közlekedésnél csak a közvetlen költségeket vették. Ez végülis a kor szemléletével magyarázható. De sajnos ezen múltott az 1968 után megszüntetett vasutak és kisvasutak sorsa is, és ez a szemlélet még ma is érvényesül az erdőgazdaságok könyvelési rendszerében. A szállítási üzemeknél jelenítik meg a vasúti szállítás minden költségét, míg a gumikerekeken való szállításnál csak a közvetlen költségeket veszik - az útépités a műszaki üzem könyvelésében szerepel - és így számolnak szállítási gazdaságot, kizárólag a szállítási üzem költségeiből.

Másodszer: Mindkét közlekedési ágra teljes költségszámítás esetén valószínűleg a kisvasút lett volna a gazdaságosabb, és ha még a presztizsok sem érvényesültek volna, ma Magyarország közlekedése kevésbé lenne az egyéni közlekedésre alapozva. Ez szinte elképzelhetetlen mai fejjel, de igen érdekes lenne, különösen a (túl-)motorizált társadalmak mind égetőbb problémáinak ismeretében.

¹³.1:8,5 az aránya a 760 mm nyomtávolságú erdei vasút és az azonos forgalmat bonyolító út helyigényének.

¹⁴ Amikor mindezt nem a kisvasutak elvakult szeretete iratja velem, hanem azok a problémák, melyekről S. Poster és J. C. Ryan irt a Worldwatch Institute A Világ helyzete 1990 című (A Föld Napja Alapítvány, Budapest, 1991) jelentésének Az erdészet reformja című fejezetében.

¹⁵ Bajcsy Endre adatai szerint 1960. és 1990. között - amikor a vasutak a teherszállítás mellett évente több mint 900.000 utast szállítottak - összesen négy halálos gázolás történt a kisvasutakon, egyik esetben sem a vasút hibájából.

¹⁶ Szintén Bajcsy Endre idézte egykori tanárait, akik úgy tudták, hogy a 760 mm-es - "bosnyák" - nyomköz a 750 mm-es, a múlt században elterjedt nyomtávból egy mérési hiba lévén alakult ki. A mérnök elmérte az előmunkás számára leszabott mércét.

¹⁷ Az 1960-as években azért is vált kérdéssé, hogy a közlekedési ágak melyikét fejlesszék, mert a gőzmozdonyok - főleg a kazánok - 50-70 év szolgálat után élettartamuk végéhez értek. A pályáját Királyréten befejező és Nagycenken látható Trigláv nevű legendás gőzös például 1902. és 1972. között állt szolgálatban!

¹⁸ A C 50-esekről általánosan elterjedt legenda szerint e mozdonyokat a koreai háború tréningadataira tervezték volna 1950. februárjában, szovjet felkérésre. Ezt Villányi György, a GANZ-MÁVAG nyugalmazott főmérnöke adataival

cáfolhatjuk. Ugyan kevés adat maradt fenn a C 50-esekről, de az biztos, hogy 1952-ben kezdődött meg gyártásuk és csak 1955-ben szállítottak belőlük Koreába, hozzávetőleg húszas nagyságrendben.

¹⁹ Jól mutatja az erdei vasút és a gumikerekes szállítás energiaigény különbségét, hogy - az erdőbeli közlekedésre épített teherautókba alkalmatlanul kicsi motorral - ez a mozdony sík - 5 ezreléknél kisebb emelkedésű - pályán 350 tonnás szerelvényeket továbbíthat. - Más mozdonyban nem találunk sebességváltót, az a közúti járművek berendezése.

²⁰ Ebből a szempontból talányos, hogy milyen berendezések megépítésével kalkuláltak a Hegyközi Vasút újraépíthetőségének vizsgálatakor, ami 88 millió forintba kerülne.

²¹ Bajcsy Endre: Váltóállítás vezérlőpultról - Vasút 1986. június, 31. oldal

²² Horváth Imre: A esömödéri vasút és fáfeldolgozó üzem története - Kézirat

²³ 1992-től a kisvasúti személyszállítás ártámogatási rendszere megváltozott.

²⁴ 151/1989.(XII. 28.) MT. r. a fogyasztási adó és a fogyasztási árkiegészítés kulcsairól, tételeiről. - A kisvasutaknak nyújtott támogatás legfeljebb az egyes vasutak által kapott támogatás összegzésével állapítható meg.

²⁵ 1990. évi IX. tv.

²⁶ Ezeknek a vonal- és kilométer-táblázatai jó források a legalább korlátozott közforgalom előtt megnyitott vasutak kutatásához.

²⁷ Sajnos ezekkel a vasutakkal nem tudtam felvenni a kapcsolatot, így működésükről tényadatokkal sem rendelkezem. Ezért azt sem tudom, közülük hány keskenynyomközű.

²⁸ Egy "osztrák milliomos" Nagycenken is sajátkezűleg újít fel egy régi magyar motorkocsit - aligha nyereségvágyból.

²⁹ Széchenyi Múzeumvasút ismertetője - Közlekedési Múzeum, GYSEV, Budapest, 1973. és azonos címen, de részben eltérő tartalommal és formátummal 1979.

³⁰ Azok a mozdonyok, amelyek nem kerültek ide, kohóban végezték. Az itt láthatókon kívül tudomásom szerint nem üzemelő keskenynyomközű gőzmozdony csak Lentiben a fátalepen; Miskolcon, Majláth állomáson, a fűtőházzal szemben; és Hűvösvölgyben, a Gyerekvasút végállomásán kiállítva (Előbbiek inkább csak formájukban őrzik mozdonyjellegüket, mert berendezéseik igen hiányosak, utóbbiról vasútjánál szólok.), míg működő gőzmozdony az e fejezetben szereplő vasutakon található. Dízelmozdonyt csak a Gyermekvasút Széchenyi-hegyi végállomásán - tehát Nagycenken sem - lehet kiállítva látni. A legelterjedtebb három mozdonytípus - melyeket már bemutattam - még ma is szolgálatban van. A Gyerekvasúton megtalálható a lillafüredi motorkocsi, de a különböző vasutakon a már az 1930-as évektől szolgálatban volt - többek között nyersolaj- - motoros mozdonyok nyomtalanul eltűntek.

³¹ Abból, hogy előbb elvégezték az igen költséges pályafelújítást és csak utána fogtak hozzá a forgalomművelő megoldások kereséséhez, aligha szakmailag megalapozott döntésekre következtethetünk ...

³² Martonné Dr. Erdős Katalin dolgozatában (Az egyéni rekreáció lehetőségei és megvalósulása Miskolc környékén - Kandidátusi disszertáció, Debrecen, 1991.) az irodalom áttekintése után 30 km szélességűre teszi a rekreációs övet, míg a kiránduló területek a városoktól legfeljebb 60 kilométerre fekvőnek definiálja. Egy-egy különleges vonzerő illetve a terepviszonyok természetesen hatással vannak a terület tényleges kiterjedésére.

A rekreációs területtel foglalkozó fejezetben nagyban támaszkodom Martonné dr. Erdős Katalin munkájára.

³³ Az előbbi adatok Szalay Endre: 80 éves a királyréti vasútüzem - Félmillió utasforgalom (Ipolyvidéki Erdők: 1973. június, 4. oldal) című cikkéből valók, az utóbbiakat ugyanő levélben közölte.

³⁴ Dr. Tózsá István: Lillafüred és környékének idegenforgalmi adottság- és potenciálkatasztere - Kézirat, 1990. szeptember 1.

³⁵ A Baláta olyan szigorú védelem alatt áll, hogy oda látogatócsoportok nem is szervezhetőek. Igaz, a láppal körülvevő tó szabad vízfelülete környezetének megbontása nélkül meg sem közelíthető, a parton álló magasles pedig nem sok látnivalót kínál. De szerencsére a többi terület nyitva áll a nagyközönség előtt.

³⁶ Olyannyira nem tartanak a vonattól a vadak, hogy a vadászetika tiltja a vonatról való vadászatot: még a vadászok szerint is sportszerűtlen lenne a vonatot bámuló állatok elejtése.

³⁷ Próbáltunk információkat szerezni arról, hogy külföldön miképpen hasznosítják a kisvasutakat természetvédelem alatt álló területek bemutatására illetve környezetvédelmi nevelésre, de eddig nem jutottunk ilyen programok nyomára. Mindenesetre Lehoczky János programja felkeltette az angol Tereptani Tanulmányok Központja érdeklődését is.

³⁸ Hosszútávon talán a politikusok ötletei között felmerült Tisza—Kárpátok együttműködés hozhat majd forgalomnövekedést, de ehhez - elsősorban kulturális - vonzerőket kell teremteni.

³⁹ Az ebben a fejezetben leírt megállapításokhoz a kisvasutak térképét a dr. Kollarik Amália által a túra-útvonalokról összeállított térképével vettem össze. (Az utóbbi években e túraútvonalak fenntartását már nem támogatták az Idegenforgalmi Alapból, így azok egy része megszűnt illetve a korábbinál drágábban és kisebb látogatottsággal üzemel. Tekintve, hogy a jelen helyzet igen bizonytalan és a korábbi állapotot tükröző térképpel nem jellemezhető, a térkép közlésétől eltekintettünk.)

650, —



1856

