

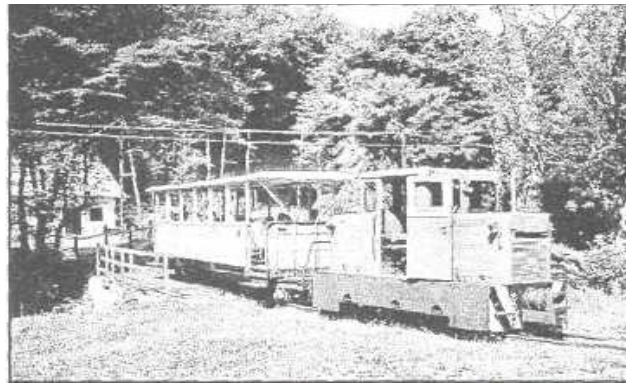
## Szob: a börzsönyi kisvasút építésének küszöbén

**Mottó:** „*Turistaszempontból óriási jelentősége volna annak, ha a Börzsönyi hegység szívébe vezető számos iparvasút személyforgalom lebonyolításával foglalkozna. Ezek az iparvasutak tehát a turistaforgalom szempontjából jelentőséggel ezidőszerint nem bírnak, s csak remélhetjük, hogyha az illetékes körök a belső idegenforgalom nemzetgazdasági fontosságát felismerik, úgy a viszonyok meg fognak változni.*” (Börzsöny útikalauz, 1931.)

Szob városára nagyszerű, piros betűs napok köszönhetnek: az Európai Unió Regionális Operatív Program - Turisztikai vonzerők fejlesztése pályázat eredményeképpen rövidesen megkezdődik a Szob-Márianosztra-Nagyirtás—Nagybörzsöny kisvasút turisztikai célú helyreállítása. A Nagybörzsöny-Szob Erdei Kisvasúttért Közalapítvány által Pest Megye Önkormányzata támogatásával kiadott „Kisvasutak a Börzsönyben” c. prospektus segítségével röviden idézzük fel a kisvasút történetét.

„A **nagybörzsönyi** kisvasúthálózat 1908-tól épült ki a letermelt faanyag elszállítására, 1912-ben Szob és a Csákhegyi kőbánya között kőszállítási céllal fektettek le síneket. Az Ipolypásztóhoz kapcsolódó nagybörzsönyi hálózat Trianon után nagyvasúti kapcsolat nélkül maradt, ezért az erdőbirtokos esztergomi érsekség 1922-24 között összekötő vonalat épített **Kisirtás** és a Csákhegyi kőbánya (**Szob**) között. A szintkülönbséget a Tolmács-hegy oldalában **csúcsfordító**

pár építésével, Nagyirtás és a Bezina-rét között merész hajtókanyarokkal küzdöttek le. 1926-ban Kisirtásról szárnyvonalat építettek a Kereszt-völgybe. Az államosítás után 1957-ben Kisirtásról levezették a síneket Nagybörzsönybe. Az 1960-as évek végén a mel-



lékvonalakat elbontották, de 1969-ben a **Nagybörzsöny-Nagyirtás szakaszon az erdőgazdaság személyforgalmat vezetett be.** 1976-ban Nagyirtás és a Csákhegyi kőbánya között megszünt a teherszállítás, azóta itt a sínek eltűntek... 1992-ben a nagybörzsönyi és a szobi vonalrész is megszünt. 1996-ban a térség önkormányzatai közalapítványt hoztak létre a kisvasút turisztikai célú helyreállítása érdekében, melynek áldozatos küzdelme eredményeként, **2002. szeptember 7-én a Nagybörzsöny-Nagyirtás szakaszon újraindult a forgalom.** Az üzemeltetést a Nagybörzsönyi Erdei Kisvasút Kht. végzi. 2005-ben a PEA-ROP (Pályázat Előkészítő Alap-Regionális Operatív Program) keretében elkészült a vonal újjáépítési pályázata, ennek sikere eredményeként 2006-tól megkezdődhet a Szob-Márianosztra-Nagyirtás vonalrész helyreállítása is.”

(A börzsönyi kisvasutak

történetét fényképekkel gazdagon illusztrálva a *Cartographia* kiadásában 2005-ben megjelent *Börzsöny turistikakalauz* aprólékos részletességgel közli.)

Nézzünk a lassan feledésbe merülő, ma már csak kisvasút-történeti „apróbetűs” sorokká zsugorodó esemé-

nyek mögé! Néhány karizmatikus, a nemzeti értékekért, a Börzsöny csodálatos, semmilyen más tájjal össze nem hasonlítható vidékének turisztikai fejlesztéséért tevékenykedő honfitársunk kitartó, a jövő igényeit kiszolgálni hivatott munkáját most végre meg kell köszönni.

\*\*\*\*\*

Csaknem 15 év - ennyi telt azóta, hogy sorsára maradt a *Szobi Gazdasági Vasút*, s Nagybörzsönyben is a pusztító időre bízza az *Ipolyerdő Rt.* az erdei kisvasutat. Szob polgármestere fontosnak tartotta, hogy ne szedjék fel a síneket, tudta - *ha majd a kisvasút sorsát mi magunk alakíthatjuk* -, ez a vonal a turizmus dunakanyari, börzsönyi gócpontjává teheti a várost. A tudatos fejlesztések éveit következtek, s valahogy ezek mindig éppen a fővárostól Szobig tartottak. Megújult a 2/A úthoz kapcsolódó 12-es út, korszerűsítették a vasútvonalat, s megépült a *kerékpárút* is. Minden úg-

alakult, hogy Szob a Magas-Börzsöny turisztikai kapuja legyen, de ehhez ki kellett volna fényesedjen a Márianosztra felé vezető sínpar...

1996-ban ismertem meg *Remitzky Zoltán* polgármester urat, s kissé bátortalanul felvettem: meg kellene próbálni Márianosztrával, Nagybörzsönnyel és a Szent Orbán Fogadó új tulajdonosával. *Csillag Pállal* összefogva. *Bogárdi Zoltán* országgyűlési képviselőt bevonva valahogy megmenteni a kisvasutat. S ahogy a mesében van: nem kellett kétszer mondani, mindhárom település polgármestere (*Remitzky Zoltán, Martos György és Frey Lajos*) belevágott - még nem tudtuk, hogy mibe. Megalakult a *Nagybörzsöny-Szob Erdei Kisvasúttért Közalapítvány*. Egymásban tartottuk a lelket, megtanultuk mi az: összefogni egy szép közös cél, a *Szob-Nagybörzsöny* kisvasút érdekében. De a számtalan levél, fénykép, videófilm, tervdokumentáció, beadvány, tanulmány, eljárás és bejárás, értekezlet, fórum, újságcikk, tv-riport stb. alig-alig lendítette előre a kisvasút ügyét. Megszállottak voltunk, egymásban tartottuk a lelket. Amelyikünk ahol megjelent, előhozta a kisvasút ügyét.

\*\*\*\*\*

A civilek támaszkodtak a polgármesterekre, a polgármesterek támaszkodtak a civilekre, a fontos emberek látogatása pedig Nagyirtáson végződött. Erőnket megsokszorozta az, hogy **minden érdekelt szerv, minisztérium** (pl. az 1997-ben alakult *Duna-Ipoly Nemzeti Park Igazgatósága*, az *Országos Műemlékvédelmi Hivatal*, a *GM*, az *FVM* stb.) elvileg **támogatta a felújítást.** „Az Önök terve műszaki és történeti emlékek megmentése, s ennél jóval több is, hiszen a mai életbe való bekapcsolása kiemelkedő tu-

risztikai és környezetkímélő hatása." (Dr. Vukov Konstantin műemlékvédelmi szakmérnök levele, 1996) Végül az Országgyűlés akkori egyik alelnökének (!) közbenjárása eredményeként a nagybörzsönyi kisvasút **kezelői joga** *1 Ft-os* jelképes összegért *1998 március 16-án az Ipolyerdő Rt.-től* a **település önkormányzatához került. 1997 és 2001** között számos akadályt leküzdve, a *Pest Megyei Területfejlesztési Tanács és több minisztérium* támogatását megszerezve, számos döntéshozó politikus, köztisztviselő és hatóság jóindulatú segítségét elnyerve **minden engedélyezési, műszaki és végül anyagi feltétel összeállt a felújítás megkezdéséhez.** A *Kisvasutak Baráti Köre Egyesület* tagjai és mások ezalatt az évek alatt gondoskodtak a pálya állagmegóvásáról, a *szervező pedig 2000-ben elérte az utolsóként fennmaradt csúcsfordítás vonalrész ipartörténeti műemlékké nyilvánítását.* A helyreállítás *2002 tavaszán az 1999-es felhőszakadás* megromlalt *kisírtási* hidak újjáépítésével kezdődött. A Nagybörzsöny—Nagyirtás szakasz ünnepélyes átadására nagy, közös sikerként **2002. szeptember 7-én** került sor. Az őszi próbaüzemet a *Kisvasutak Baráti Köre* rekordforgalommal zárta. Ezzel nem elégedtünk meg, sőt. A kedvező forgalmi tapasztalatok, a média semmihez sem hasonlítható érdeklődése új erőt adott.

A nagybörzsönyi és a márianosztrai polgármesterváltozások (*Kempfy Gyula és Kiss László* urak) csak a stafétabot átvételét jelentették: a kisvasútlobby a szobi „mozdonnyal”, *Remitzky Zoltánnal* „váltóállítás” nélkül, a kormányváltáson átgázolva robbogott tovább. Persze ebből Szobon vagy Márianosztrán semmi sem látszott, holott az önkormányzatok egyre égetőbb, napi gondjai között „zakatoló” polgármesterek rendíthetetlenül dolgoztak a jövő turisztikai attrakciójáért, a kisvasútért, de ennek kommunikációjánál többre becsülték a település hétköznapijainak segítségét. *2003-ban* ránk mosolygott a szerencse. Májusban minden tudásunkat összeszedve - a pályázatíró szürkeállományukat *500 ezer Ft-ért* kínáló szakértő cégeket holtvágányra állítva— összeállítottuk a *PEA-ROP (Pályázat-előkészítő Alap — Regionális Operatív Program)* keretében „*A Szob—Nagybörzsöny kisvasút teljes, turisztikai célú helyreállítása*” c. pályázatot. Szob a pályázat aláírójaként, beadójaként vállalta annak minden anyagi és erkölcsi terhét. Karácsonyra kiderült: 120 pályázat közül 7, közöttük Szob nyert! A nagy öröm után némi öröm is következett. Kiderült, hogy a projektérték minimumot (*500 millió Ft*) utólag (!) *600 millió Ft-ban* maximálta az állam, így ún. *I. ütemben* csak a *Szob-Márianosztra* szakasz felújítására, a

*Bezina-völgyben* állagmegóvásra, ill. a *Nagybörzsöny-Nagyirtás* szakaszon sín-cserére nyílik lehetőség. (Persze néhány éve mit nem adtunk volna egy ilyen fejlesztési lehetőségért!) Az állam finanszírozásában elkészült tervek, a megszületett engedélyek persze ismét nem maguktól jöttek. Szob és Nagybörzsöny polgármesterének nem volt könnyű dolga: a „papíron” megszülető vasutat a földre, Szob és Márianosztra közé kellett helyezni, s ez néha nem volt zökkenőmentes feladat... Rádásul Szobon vagy Márianosztrán még az a *Nagybörzsöny* kisvasút helyreállítását. Egyszer talán minden elkészül: „*A kormány által 1965 végén jóváhagyott terv szerint (Börzsöny Turistakalauz 1966.) a Szob-Nagybörzsöny közötti erdei vasutat alkalmazásra.*” - de magától soha. Azon kell legyünk, hogy jó célokért összefogva, a lehetőségeket megragadva, a közösségi célokért is tevékenykedve minél többet tehessünk le arra a jelképes asztalra, ahol Magyarország nemzeti értékei sorakoznak.

\*\*\*\*\*

Végülis eljön a nap, az első kapavágással megkezdődik a kisvasút helyreállítása. A civil társadalom nevében, a budapesti kirándulók, kerékpárosok, a nemzet értékeinek gyarapításáért áldozatokra is képes polgárok képviselőjében megköszönöm mindazok kitartó munkáját, támogatását akik bármely módon hivatalukban, politikusként, országgyűlési képviselőként vagy egyszerűen felelős állampolgárként hozzájárultak - akár csak adójuk 1%-ának felajánlásával (Adószám: 18676264-1-13)

vagy a nagybörzsönyi szakaszon egy-egy utazással - a kisvasút üzemeltetéséhez, fejlesztéséhez, de név szerint is ki kell emeljem a nagybörzsönyi szakaszt szívvel-lélekkel üzemeltető *Paulik Jánost* és csapatát, a leendő vasútállomások polgármestereit:

*Frey Lajost és Kempfy Gyulát, Márianosztrán Martos Györgyöt és Kiss Lászlót,* de mindenek előtt Szobon *Remitzky Zoltánt,* aki 15 éve tudatosan, „talpfánként” építi és összefogással a háta mögött be is fejezi a *Szob—Nagybörzsöny* kisvasút helyreállítását. Egyszer talán minden elkészül: „*A kormány által 1965 végén jóváhagyott terv szerint (Börzsöny Turistakalauz 1966.) a Szob-Nagybörzsöny közötti erdei vasutat alkalmazásra.*” - de magától soha. Azon kell legyünk, hogy jó célokért összefogva, a lehetőségeket megragadva, a közösségi célokért is tevékenykedve minél többet tehessünk le arra a jelképes asztalra, ahol Magyarország nemzeti értékei sorakoznak.

„*Ne azt kérdezzétek, mit tesz értetek a hazátok, hanem azt: Ti mit tehettek a hazátokért.*”

(John Kennedy)

**Berki Zoltán térképész,  
a Börzsöny turistakalauz szerkesztője,  
a Nagybörzsöny-Szob Erdei Kisvasútért Közalapítvány kuratóriumi tagja**