

A SALGÓTARJÁNI KISVASÚTHÁLÓZAT TURIZMUSBAN BETÖLTÖTT SZEREPÉNEK LEHETŐSÉGEI

FEKETÉNÉ DR. BENKÓ KATA PhD¹ – SZABÓ LAJOS DSc²

jogi referens – emeritus professzor

Nógrád Vármegyei Kormányhivatal - Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

<https://doi.org/10.33031/ZRFS.2025.2.6>

Salgótarján 100 éve várossá vált, fejlődését a kor technikai újításai és a helyi ásványi vagyon tették lehetővé. A gyors városiasodás nemcsak társadalmi-gazdasági megerősődéssel járt, hanem a megnövekedett szállítási igényeknek megfelelő közlekedési rendszer kialakulásával is, amelynek nyomai ma is fellelhetők. A nehézipari város korábbi bányáit és lakosait kiterjedt kisvasúthálózat és síklópályák kötötték össze, melyek egy része ma hegyikerékpárosok számára kedvező útvonal. A pályák különlegessége az egykori közlekedés sajátos létesítményeiben, például alagutakban rejlik. A város jellegzetes, szűk völgyekbe épült település-szerkezete, a történelmi trianoni határok és a környező települések összeépülése sajátos közlekedési kihívásokat eredményeztek. A helyi szakemberek által vázolt fejlesztési elképzelések, többek között a kötőtpályás közlekedés fejlesztése, a múlt örökségére építve a fenntartható közlekedés irányába mutatnak.

Kulcsszavak: Salgótarján, fenntartható turizmus

JEL: O21, R11, Z32

BEVEZETÉS

Salgótarján 200 évvel ezelőtt még kis, néhány száz lelkes palóc falu volt. A térség földalatti energiahordozóinak – elsősorban szén – felfedezése (1766, Matusek Vencel) és a kitermelés megindulása (1848, Moosbrugger Jeromos és Weber Alajos) alapozta meg a város gazdasági fejlődését. A 19. század közepétől gyorsan bővülő szénbányászati igényei ösztönözték a helyi közlekedési infrastruktúra kialakítását, különösen a keskeny nyomközű ipari kisvasúthálózatot, amely a kitermelt áruk mellett a bányákban dolgozók és a település lakóinak mindennapi szükségleteit is kiszolgálta¹.

A hálózat kiemelkedő elemei között szerepelt a fogaskerekű kisvasút és a somlyói viadukt, melyek nemcsak a szállítást, hanem a turisztikai közlekedést is szolgálták. A

¹ email: benkokata@gmail.com

² email: szabo.lajos@uni-mate.hu

fogaskerekű gyorsan kedvelt közlekedési eszközzé vált a helyi lakosság és a látogatók számára, hiszen kényelmes összeköttetést biztosított a kolóniák, településrészek és a városközpont között, valamint közvetlen eljutást tett lehetővé a Salgói várhoz. A 19. század végén készült beszámolók szerint a turisztikai élmény központi eleme a kisvasúti utazás volt, amelyet fényképek és leírások is dokumentálnak.

A város iparának hanyatlása és a közlekedési hálózat átalakulása miatt a kisvasúthálózatot felszámolták (1957)², így az infrastruktúra lehetőségét is elvesztették a közlekedés és turizmus fejlesztésében. Napjainkban a térségben a fenntartható, alacsony kibocsátású és kényelmes közösségi közlekedési módok iránti igény megnőtt, így a fogaskerekű újraépítése egyszerre szolgálhatna turisztikai attrakcióként, történeti és ipartörténeti emlékként, valamint a városi közlekedés biztonságát és hatékonyságát is növelhetné. A Salgói várhoz és a környékhez való hozzáférés optimalizálásával a kisvasút a parkolási és közúti forgalmi problémák enyhítésére is megoldást nyújthatna. Bár több tanulmány vizsgálta a kisvasutak újjáépítését Magyarországon, a salgótarjáni, egykor 200 km-t meghaladó hálózat³ helyzete és fejlesztési lehetőségei eddig kevésbé kerültek elemzésre.

1. KISVASUTAK MAGYARORSZÁGON

Magyarországon a kisvasutak, azaz keskeny nyomtávú vasutak elterjedését az ipar fejlődése és a magángazdaságok alacsony költségű tömegáru-szállítási igénye ösztönözte, de az állami üzemek, például az Erdő- és Bányakincstár is kihasználta a gazdaságos fuvarozási lehetőségeket. A helyi, kiskörzeti „vicinálisok” elsősorban gazdasági, műszaki vagy forgalmi okok miatt épültek, lokális jelentőségük ellenére nem alkottak összefüggő országos hálózatot, csupán kiegészítő jelleggel működtek.⁴

Salgótarján térségében a bányászat indokolta kisvasutakat a különböző bányavállalatok saját vonalaikkal valószínűsítették meg, gyakran párhuzamos nyomvonalakkal. A hálózatok nyomtávja jellemzően 500–1000 mm között változott, és a felépítmény, alépítmény, valamint a járműpark tekintetében is jelentős eltérések mutatkoztak, ami a mai kisvasutakra is jellemző. A Salgótarján környéki kisvasutak többsége nem került állami üzemeltetésbe, és a 20. század közepére – különösen a fogaskerekű 1957-es felszámolása után – a hálózat részben megszűnt.

A múlt században a kisvasutak megítélése ellentmondásos volt: az állami tulajdonba került vonalakat különböző minisztériumok felügyelték, kiemelve a mezőgazdasági vasutak jelentőségét. A Közlekedési és Postaügyi Minisztérium, majd a Gazdasági vasutak vállalatai felismerték a kisvasutak távolabbi vidékekre gyakorolt hatását, és az ország újjáépítése során hangsúlyozták a hálózati elv érvényesítését az öncélú, elszigetelt vonalak helyett. 2015-ben az Országos Kisvasúti Koncepció a személyszállító kisvasutak fejlesztési lehetőségeit dolgozta ki, de a salgótarjáni hálózatot nem érintette, mivel annak nagy része már megszűnt, és a fogaskerekű kisvasút újjáépítése a tanulmány nem tért ki.

2. A KISVASUTAK MŰKÖDÉSI ÉS TERVEZÉSI SAJÁTOSSÁGAI

A kisvasutak a helyi, rövid távolságú fuvarozási feladatok, az úgynevezett belső szállítás hatékony eszközei voltak, amelyeket a nagyvasút műszaki merevsége és magas beruházási költségei nem tudtak kielégíteni. A helyi fuvarozás önálló hálózatként értelmezhető, általában kapcsolódik a regionális közlekedéshez, de sajátos nyílt vonalakkal, állomásokkal, iparvágányokkal és megállóhelyekkel rendelkezik. A kisvasutak kiindulópontja rendszerint a gazdaságilag, közigazgatásilag vagy iparilag legfontosabb központban található, ahol a nagyvasúthoz való csatlakozás is biztosított lehet.⁵

A Salgótarján környéki kisvasúthálózat kialakítása során a szén- és kőbányák, az átrakodási helyek, valamint a helyi felvevők és gyárak szerepe volt meghatározó. A települési és terepviszonyok, valamint a meredek domborzati szakaszok indokolták az ország első, kezdetben ipari célokra, később személyszállításra is alkalmas fogaskerekű kisvasút kialakítását. A hálózat több tájegységet összekötve szolgált a szállítási igényeket, kiegészítve a drótkötél-pályákat, amelyek kizárólag áruszállításra szolgáltak. A kisvasút így nem csupán az ipari termeléshez kapcsolódó szállítást biztosította, hanem a helyi lakosság mindennapi közlekedési igényeit is kielégítette.

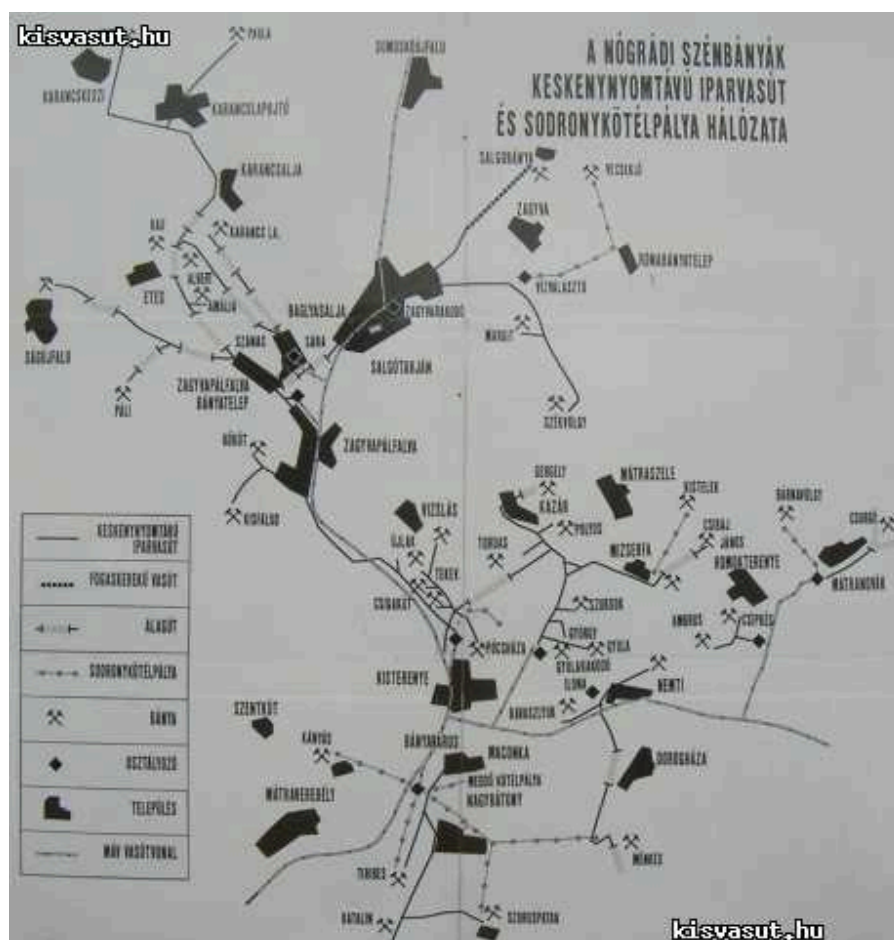
3. SALGÓTARJÁN KÖZLEKEDÉSI RENDSZERÉNEK VÁLTOZÁSAI

Magyarországon a kisvasutak, azaz a keskeny nyomtávú vasutak elterjedését az ipar fejlődése és a magángazdaságok számára kis befektetéssel elérhető tömegáruszállítás ösztönözte. A gazdaságos fuvarozás lehetőségét felismerve állami üzemek, például az Erdő- és Bányakincstár is kihasználták. Az országszerte megtalálható, helyi-kiskörzeti feladatokat ellátó keskeny nyomtávú „vicinálisok” jellemzően gazdasági, tökehiányból adódó vagy alacsony forgalmi várakozások miatt épültek, illetve műszaki okokból, például hegyvidéki szerpentin vasutak formájában. Bár lokális jelentőségük kétségtelen, az országos, nemzetközi vasúthálózatra nem gyakoroltak érdemi hatást, és a kisvasutak tipikusan kiegészítő jelleggel működtek⁶.

Salgótarján környékén a bányászat miatt épített kisvasutak elsősorban a bányavállalkozók érdekeit szolgálták, akik független vonalakat alakítottak ki, gyakran párhuzamosan. A tervszerűtlenség és a szabályozási háttér hiányosságai miatt a hálózat nyomtávja és járműparkja változatos volt (500–1000 mm), és a hálózat nem alkotott összefüggő rendszert. A kisvasutak kiindulópontja általában a körzet gazdasági központja volt, ahol csatlakozás biztosított a nagyvasúthoz, míg a közbenső állomások a fel- és lerakodást, valamint a személyszállítást szolgálták. A nyílt vonalak a szállítás fő ütőereiként működtek, figyelembe véve a termelési helyek, a települési viszonyok és a terep adta lehetőségeket⁷.

A salgótarjáni kisvasúthálózat különleges példája ennek a rendszernek. A város és a környező települések egykor kiterjedt, keskeny nyomtávú bányavasúti hálózattal

rendelkeztek, amely a szén- és kőbányák, valamint a feldolgozó üzemek összekötését biztosította. A hálózat nem csupán az áruszállítást szolgálta, hanem a lakosság közlekedésében is fontos szerepet játszott, különösen a bányák és kolóniák munkásai számára. A város fejlődésével a hálózatot felszámolták, de a nyomvonalak nyomai a természetben és a helyi emlékezetben még ma is felismerhetők (1. ábra, KISVASUT. HU). Az ábrán látható hálózat egyszerre sohasem létezett, hanem a Salgótarjánban fellelhető valaha volt pályákat ábrázolja szemléltetés céljából.



1.sz. ábra: A Nógrádi Szénbányák keskenynyomtávú iparvasút és sodronykötélpálya hálózata

Forrás: www.kisvasut.hu

A város mai úthálózata és tömegközlekedése sugaras jellegű, így a településrészek közvetlen összeköttetése hiányzik, és ez a közlekedési hiány a szolgáltatások szervezését is nehezíti. Ezzel szemben a kisvasút és a sodronykötél-pályák korábban köz-

vetlen kapcsolatot biztosítottak a településrészek között, hatékonyabbá téve a helyi mobilitást. A hálózat egyes elemei turisztikai célra újrahasznosíthatók, más szakaszok a helyi lakosság közlekedését is támogathatják fenntartható módon, figyelembe véve a térség domborzati sajátosságait. Például a salgótarjáni villamos, bár eredeti funkcióját nem tölthetné be teljes egészében, turisztikai és történelmi értéke miatt részleges felújítása indokolt lehet.

Összességében a salgótarjáni kisvasúthálózat történelmi és infrastrukturális vizsgálata rámutat, hogy a városi közlekedés és az ipari örökség összefonódása lehetőséget nyújt mind a turisztikai, mind a helyi közlekedési fejlesztések számára, különösen az élénk domborzati viszonyok között, ahol a fogaskerekű és a keskeny nyomtávú vasutak optimális megoldást kínáltak a szállítási feladatok teljesítésére.

4. A SALGÓI FOGASKEREKŰ

A Salgói fogaskerekű kisvasút a Salgótarján és környéke közlekedésének kiemelkedő eleme volt, amely a térség ipari és lakossági közlekedési igényeit szolgálta. Eredetileg az acélgyár és a salgóbányai tárok közötti áruszállítás és személyforgalom biztosítására épült, azonban jelentős kulturális, történelmi és turisztikai értékekkel is rendelkezett. A kisvasút vizsgálata fontos a város közlekedéstörténetének feltárása, valamint a fenntartható turizmus fejlesztési lehetőségeinek megértése szempontjából⁸.

A fogaskerekű vasút az acélgyár és a bányatelep összekötését szolgálta, amely a két pont között légvonalban csupán 3,5 km, de 220–240 m szintkülönbséggel rendelkezett. A pálya váltakozó adhézios és fogasléces szakaszokból állt, a meredek terepviszonyok leküzdésére. A teljes vonalhossz 5830 m volt, szintkülönbsége 222,6 m. A fogasléces szakaszokon a mozdonyok átlagos sebessége 8 km/h, az adhézios szakaszokon 12 km/h volt.

A kisvasút nemcsak áruszállításra szolgált (lefelé szén, felfelé bányafa és élelmiszer), hanem a helyi lakosság közlekedését is biztosította. A személyszállításra az acélgyár nem rendelkezett hivatalos engedéllyel, de előzetes, írásbeli hozzájárulással kirándulócsoporthoz és iskolai csoportok is igénybe vehették a vonalat. Már a századfordulón jelentős volt az érdeklődés, amit a Magyar Természetjáró Egyesület 1894. júniusi budapesti és mátrai kirándulása is bizonyított^{9,10}.

A fogaskerekű történetének tragikus eseménye az 1883. február 2-i baleset, amely rávilágít a műszaki kockázatok és az emberi mulasztás következményeire. Egy mozdony fogaskereke eltört, ami a meredek szakaszon a vonat kisiklását eredményezte. A baleset következtében hatan azonnal, egy további személy pedig három nappal később vesztette életét.

Az eset rövid összefoglalása: a Ponyi-pusztán Salgó vonalon felfelé indított 12 kocsi-ból álló vonat mozdonyának fogaskereke megrongálódott, a mozdony fékezhetetlenné vált, a szerelvény visszahozott és kisiklott. A vizsgálat szerint a tragédia részben az

emberi mulasztásnak volt köszönhető, mivel a mozdonyt a károsodás ellenére ismét használatba vették. Bár a baleset halálos következménye tragikus volt, napjainkban történeti és oktatási szempontból turisztikai attrakcióként is bemutatatható. Ez rámutat arra, hogy a fogaskerekű nemcsak közlekedési funkcióval, hanem kulturális értékkel is rendelkezett.

A kisvasút karbantartása a 20. század közepére elmaradt. 1952-től a személyszállítás már csökkentett formában zajlott, és a rendszeres karbantartás hiánya miatt a pálya leromlott. 1957-ben a helyi buszközlekedés beindításával a kisvasút személyszállításban betöltött szerepe megszűnt, a síneket és talpfákat felszedték.

A fogaskerekű turisztikai és helyi közlekedési újrahasznosítására több terv született. A 2010-es években Salgótarján Megyei Jogú Város a Tó-Strandtól indítva készített tervet, azonban forráshiány miatt az nem valósult meg. A 2018–2019-es elképzelés a 21 Hegy-Vár Egyesület kezdeményezésével az eredeti nyomvonal meghosszabbítását és a városközpont bekapcsolását célozta Salgótarján Külső pályaudvarig, lehetővé téve a turisztikai és a helyi közlekedési célok egyidejű kielégítését.

A tervezett nyomvonal közel 10 km hosszú, 2 végállomással, 6 megállóhellyel és több turisztikai attrakcióval rendelkezne. A megállóhelyek kombinálják a helyi közlekedési funkciót és a történeti, kulturális értékek bemutatását:

- **Salgótarján-Külső vasútállomás:** végállomás több vágánnyal, látvány mozdony- és kocsisín, kis- és nagyvasúti témapark.
- **Salgótarján Központi állomás:** peronkialakítás, átszállási lehetőség a buszra.
- **Szójka Ferenc stadion–Király tárna:** gyalogosan látogatható a Király-tárna.
- **Szénbunker:** országosan egyedülálló attrakció, vetített show-val.
- **Új köztemető:** peronkialakítás, helyi lakosság közlekedését segíti, temető-turizmus.
- **Kútház:** installációk a gőzmozdonyok víz- és szénvételének bemutatására.
- **Brenzalja:** bányászat és siklópályák bemutatása, rendezvények kiszolgálása.
- **Salgóbánya, Zenthe Ferenc emlékpark:** peron, helyi közlekedési kapcsolat.
- **Medves Hotel:** bányalátogatás kiépítése, sétaút a fennsíkra.

A nyomvonal integrálja a történeti emlékek bemutatását, a turisztikai élményt és a helyi közlekedés funkcióit, így hozzájárul Salgótarján fenntartható városfejlesztéséhez.

A Salgói fogaskerekű kisvasút története és a 1883-as baleset rávilágít a korabeli közlekedéstechnikai kihívásokra, a műszaki és emberi kockázatokra, valamint a helyi közlekedés történeti értékére. A kisvasút modern kori újraépítése lehetőséget teremt a város történeti emlékeinek megőrzésére, turisztikai attrakcióként való hasznosítására, valamint a helyi közlekedési hálózat fejlesztésére. A projekt integrálja a történeti, közlekedési és turisztikai szempontokat, elősegítve a város gazdasági és kulturális fejlődését.

5. ÖSSZEGZÉS

A salgótarjáni fogaskerekű kisvasút visszaépítése nem csupán a város történeti ipari örökségének megőrzését szolgálja, hanem jelentős szerepet játszhat a fenntartható közlekedés és a turizmus fejlesztésében is. A 19. század végén épült vasútvonal, amely 1881 és 1957 között működött, Magyarország első fogaskerekű keskeny nyomtávú szénzállító vasútja volt. A 5,83 km hosszú pálya 222,6 méter szintkülönbséget leküzdve kötötte össze a Vasgyárat Salgóbanával és a Szénrakodóval. A vasút nemcsak ipari célokat szolgált, hanem a helyi lakosság közlekedésében is fontos szerepet játszott, valamint a kirándulók számára is vonzó úticélt jelentett.

A fogaskerekű újjáépítése a város közlekedési rendszerében új minőséget teremthetne. A tervezett nyomvonal mentén kialakított megállóhelyek – mint az „Újtemető”, az acélgyár környéke, a Fő tér és a „Salgótarján külső” pályaudvar – nemcsak a lakosság napi mobilitását támogatják, hanem lehetőséget adnak a kulturális és egészségügyi intézmények, temetők és egyéb fontos közszolgáltatások könnyű megközelítésére is. Ezáltal a kisvasút kettős funkciót töltene be: egyszerre közlekedési eszköz és turisztikai attrakció.

Turisztikai szempontból a kisvasút számos előnyt kínál. A térség gazdag természeti és kulturális látnivalókkal rendelkezik, mint a Salgó és Somoskői várak, a Medves-fennsík és a helyi ipari örökség. A kisvasút visszaépítése lehetőséget ad a gépjárműforgalom csökkentésére, ezzel mérsékelve a környezeti terhelést, valamint védve a településrészek épített és természeti környezetét. A tematikus programok, szezonális események, például gyerekeknek szóló Mikulás-vonatok, Halloween-témájú „Szellemjárat” vagy természeti jelenségekhez kötött túraútvonalak, növelik a látogatói élményt, és ösztönzik a visszatérést, ezáltal fenntartható forgalmat generálnak.

Az integrált fejlesztési lehetőségek, például a kerékpáros- és túraútvonalak kialakítása, valamint a kisvasút és a meglévő vasúthálózat közötti kapcsolat, tovább növelik a térség elérhetőségét és vonzerejét. A kisvasút megállóhelyei a lakosság és a látogatók igényeit egyaránt kielégítik, biztosítva a mindennapi közlekedést, a kulturális intézményekhez való hozzáférést, és a turisztikai látványosságokhoz való közvetlen kapcsolódást. Ezzel a kisvasút nem csupán múltbeli ipari emlék, hanem aktív eleme lehet a város fenntartható közlekedési és turisztikai stratégiájának.

Összességében a salgótarjáni fogaskerekű kisvasút visszaépítése jól példázza, hogy a történeti infrastruktúra korszerű hasznosítása egyszerre szolgálhatja a helyi közösség közlekedési szükségleteit és a turizmus fejlesztését. A projekt hozzájárulhat a környezeti terhelés csökkentéséhez, a helyi kulturális örökség megőrzéséhez, valamint a fenntartható, élményszerű közlekedés és turizmus kialakításához. A kisvasút komplex vonzereje és multifunkcionális szerepe egyértelműen mutatja, hogy a történeti értékek integrálása a modern városfejlesztésbe nem csupán lehetőség, hanem stratégiai előny is a helyi közösség és a látogatók számára.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- ¹ Remenyik et al (2014): Közlekedésföldrajz és turizmus Magyarországon, Dialóg-Campus, Budapest – Pécs 42-45 pp.
- ² Vertich J. (1990) Volt egyszer egy fogaskerekű... Nógrádi Történeti Múzeum Baráti Köre, Salgótarján
- ³ Szepessy, G. (2014-2015.) Keskeny nyomtávú vasutak és környezetalakító hatásuk a Karancs-Medves vidékén, Salgótarján, Nógrád Megyei Múzeumok Évkönyve, Balogh Zoltán (szerk.): Neograd 2014-2015. R. Várkonyi Ágnes (1928-2014) emlékére - A Dornay Béla Múzeum Évkönyve 38.
- ⁴ BURKUS et al. (1954): Kisvasúti hálózatok tervezése, Közlekedéstudományi Szemle, 1954 (4. évfolyam, 10. szám, 358-367 pp
- ⁵ BURKUS et al. (1954): Kisvasúti hálózatok tervezése, Közlekedéstudományi Szemle, 1954 (4. évfolyam, 10. szám, 358-367 pp
- ⁶ Surányi, S., Langer, B., & Balog, P. (2023). Országos Kisvasúti Koncepció I. ütem: Nemzetközi kitekintés, a gördülőállomány helyzetképe, szabályozási módok. Vasúti Gépészet, 2023(1), 58–59. https://vasutgepeszet.hu/wp-content/uploads/vasutgepeszet_2023_1_belivek-12-suranyi-0428.pdf letöltés ideje? 2025. augusztus 30.
- ⁷ Vertich J. (1990) Volt egyszer egy fogaskerekű... Nógrádi Történeti Múzeum Baráti Köre, Salgótarján
- ⁸ Vertich J.(1990) Volt egyszer egy fogaskerekű... Nógrádi Történeti Múzeum Baráti Köre, Salgótarján
- ⁹ Bárdossy I. – Ebenspanger J. (1894) Egyesületi hírek, Turisták lapja, VI. évfolyam, 6-9. szám, június-szeptember, 211. p.
- ¹⁰ Mihálovics B. (1894): Turisták lapja, VI. évfolyam, 6-9. szám, június- szeptember, 125-128. pp