

## KÖNYVSZEMLE /BOOK REVIEWS

### Polonyi Viktor (2025): *Elveszett vasútvonalak. Közép- és Nyugat-Dunántúl* (2. javított kiadás, Rochlitz Bt., Tata, p. 351)

PÁLMAI ANDRÁS

**PÁLMAI András:** PhD hallgató, Gazdaság- és Regionális Tudományok Doktori Iskola, Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem; 2100 Gödöllő, Páter Károly u. 1.; [palmai.andras@phd.uni-mate.hu](mailto:palmai.andras@phd.uni-mate.hu); <https://orcid.org/0009-0007-5620-9478>

**András PÁLMAI:** PhD student, Doctoral School of Economic and Regional Sciences, Hungarian University of Agriculture and Life Sciences; Páter Károly u. 1. H-2100 Gödöllő, Hungary; [palmai.andras@phd.uni-mate.hu](mailto:palmai.andras@phd.uni-mate.hu); <https://orcid.org/0009-0007-5620-9478>

Húsz évvel az 1826. szeptember 27-én az angliai Stockton és Darlington közti első közforgalmú vasút megnyitása után hasonló közlekedéstörténeti mérföldkőnek számító esemény történt hazánkban is a Pest és Vác közti vasútvonal átadásával 1846. július 15-én. A vasút rendkívül szerencsés időben született; még nem voltak közúti járművek (igaz, úthálózat se), leszámítva a lovas és ökrös kocsikat, így a nagy tömegű teher- és személyszállítás iránti igény igazi „örület” váltott ki a befektetési lehetőségeket kereső tőkések és szerencsevadászok közt. Sorra jöttek létre a vasúttársaságok, amelyek a hegyeket a síkságokkal, a gyárakat a kereskedelmi központokkal kötötték össze, hogy a fát búzára „cseréljék”, a legyártott termék pedig elérje a vásárlókat. Ez az összeköttetés az év bármely évszakában függetlenné vált az útviszonyoktól, hiszen nem szabad elfelejteni, hogy ekkor még a szekér és gyaloglás jelentette a közlekedést és áruszállítást, ami télen vagy sáros időben szinte lehetetlen volt a földutakon. Az elterjedést segítette Baross Gábor központosított irányítása és a kiadott törvények: az 1880. évi XXXI. törvénycikk a helyi érdekű vasútvonalakról, illetve az ezt módosító 1888. évi IV. törvénycikk. A magyar vasút gerince ebben az időszakban született, és a helyi érdekű vasútvonalak mint a hajszálerek hálózták be a vidék szövetét, kis túlzással mondva mindenhová elvitték a fejlődést.

A „szerelemprojektek” mindig érdekes eredményeket szülnek, hisz a szerzőt nem nyomasztja megfelelési kényszer a kiadói elvárásoknak, így munkájába a szívet is beledolgozhatja, és elkalandozhat kevésbé ismert területekre is. Ilyen könyv került ki Polonyi Viktor kezéből is, amikor az „Elveszett vasútvonalak” első kötetében feldolgozta Közép- és Nyugat-Dunántúl megszűnt helyi érdekű vasútvonalainak történetét.



A szerző az előszóban bemutatja személyes kapcsolódását a vasúthoz, amelyhez (mint oly sokakat) a gyerekkorban a nagyszülőknél töltött idő hozta közel. Erre a kapcsolatra azonban többször visszatér, hisz akit a mozdony füstje megcsapott, jellemzően nem akar kimosakodni belőle. Már az előszó biztosítja arról az olvasót, hogy a könyvet egy elkötelezett ember állította össze.

A szerző fel is hívja a figyelmet az előszóban, hogy „A könyvnek nem szándéka részletekbe menően vizsgálni a vasút fénykorában létrejött infrastruktúrát, és az ahhoz kapcsolódó vasútépítészeti elemeket, hanem egy átfogó képet szeretne adni a »hőskorban« kiépített rendszerről, hangsúlyos szerepet szánva a jelen állapot bemutatásának, mely egyfajta kordokumentumként is értelmezhető”.

A bevezető rövid vasúttörténeti összefoglalást nyújt a történetben kevésbé jártas olvasóknak, hogy ne pusztán a vasút iránt rajongók, hanem szélesebb kör számára is érthető legyen, mi történt 1846 és a 2009-es vasútvonal-bezárási hullám közötti időszakban. A főbb bekezdések Baross Gábor munkásságáról, a kezdeti vasúttörvényekről, a HÉV- és mellékvonalak közlekedésben játszott szerepéről, a vonalbezárásokról megfelelő kiindulási alapot biztosítanak a témával csak ismerkedők számára is.

A kötet öt fejezetben tárgyalja a Közép- és Nyugat-Dunántúlon megszűnt vagy megkurtított 26 vasútvonal történetét, ezek állomásait és megállóhelyeit mutatja be. A fejezetek és a vonalak bemutatása egy-egy időponthoz vagy időszakhoz kapcsolódva, időrendben követik egymást. Ezek a trianoni határ miatt elvágott vasutak, az 1968-as közlekedéspolitikai átszervezés, a bányabezárások miatt elsorvadó bányavasutak, a 2007. évi, és végül a 2009. évi vonalbezárások miatt megszűnő vasútvonalak. A szerző eredeti végzettsége építész, így a könyv esztétikus látványvilággal, valós és sematikus térképekkel mutatja be a vasútvonalakat, valamint archív és saját készítésű friss fényképekkel az állomások múltbeli és jelenlegi állapotát.

A fejezetek hasonló rendezőelvek mentén épülnek fel. A szerző az adott fejezetben ismertetett minden vasútvonal történetét összefoglalja, majd állomásonként és megállóhelyenként pár mondatban bemutatja a múltbeli és a jelen helyzetet. Minden szolgálati helyhez táblázatos formában foglalja össze a jelenlegi funkciókat, a megnyitás és bezárás időpontját, pár vasúti paramétert, a felvételi épületek jelenlegi funkcióit (például elhagyott, lakóház, iroda), illetve a története során kapott állomási és megállóhelyi neveket (például Répcevis 1929 március 10. előtt a Vis nevet viselte<sup>1</sup>). A kötet ezáltal a térségek és települések helytörténetével foglalkozó szakemberek és hobbisták számára is érdekes adatokkal szolgálhat.

Az első fejezet a trianoni határok meghúzása miatt megkurtított és így elsorvadt hat vasútvonalat mutatja be. Ezek a Rédics – Lendva (Lendava), Körmennd – Németújvár (Güssing), Szombathely – Rohonc (Rechnitz), Kőszeg – Felsőlászló (Oberloisdorf), Komárom – Révkomárom (Komárno) és Murakeresztúr – Kotor-Alsódomború (Kotoriba) vonalak. Sajnos sem az Európai Unióhoz, sem a Schenge-

ni övezethez való csatlakozás nem tudta megszüntetni a vasútvonalak kettévágását, és csupán néhány vonalon van közlekedés. Erre példa a 23. számú vasútvonal, melyen a határátmenetet ugyan megszüntették, de a határ két oldalán (HU-SLO) még használják a vonalat. A felszedett nyomvonalon pedig kerékpárút épült, ami összeköti a két országot.

A második fejezet azt tárgyalja, hogy 1968-ban a vitatott és erősen kettős megítélésű közlekedésfejlesztési koncepció a vasút pénzhiányát az akkorra leromlott állapotú mellékvonalak alacsony szintű, jellemzően állagmegóvó fenntartásának megszüntetésével kívánta orvosolni, annak érdekében, hogy a felszabadult összegből a jobban kihasznált szűk keresztmetszetű fővonalakat tudják fejleszteni. A könyv által lefedett térségben ez hét vasútvonal bezárását okozta. Így szűnt meg a Veszprém – Alsóörs, Sárvár – Felsőlászló (Oberloisdorf), Szombathely – Rum, Zalaszentgrót – Balatonszentgyörgy, Sárvár – Zalabér-Batyk, Bicske – Székesfehérvár, illetve a Celldömölk – Fertőszentmiklós közötti vasútvonal. A Zalaszentgrót – Balatonszentgyörgy vasútvonal utolsó szakszán, a 18a. számú Őrháztól (ide csatlakozik be Ukk felől a vasút) Balatonszentgyörgyig viszont jelenleg is aktív személy- és teherforgalom van.

A harmadik fejezetben ismertetett nyolc vasútvonal bezárása a többitől eltérően nem egy konkrét időpontban bekövetkezett politikai eseményhez vagy szakpolitikai döntéshez (mint például 1920 vagy 1968) kapcsolódik, és egy rövidebb korszakot ölel fel. A bányavasutak a bányák kimerülése vagy a kitermelés gazdaságtalanná válása után elvesztették jelentőségüket, mivel szerepük a bányák kiszolgálására korlátozódott, és a személyforgalom is csak a bányászok szállítását jelentette. Három nagyobb területet érintettek a bezárások: a Dorogi szénmedencét, a Móri-árok térségét és az Ajkai szénmedencét.

A negyedik fejezet azt tárgyalja, hogy a 2007-ben ismét terítékre kerülő pénzmegtakarítási kérdést az alacsony kihasználtságú vonalak felszámolásával próbálták orvosolni. A nagy visszhangot kiváltó vonalbezárási hullám három vonalat szüntetett meg a régióban. Ezek közé tartozik a 27. számú vasútvonal Hajmáskér és Lepsény közt, melyen napjainkban kis szakaszon, Hajmáskér – Papkeszi viszonylatban még történik áruszállítás. Ennek a vasútvonalnak volt a része a Csajág – Lepsény szakasz, amely a Balaton körbejárását biztosította, és amelynek visszaépítésén napjainkban újra gondolkodnak. Megszűnt továbbá a Tatabánya – Pápa és Zalabér-Batyk – Zalaszentgrót vonal is.

Az ötödik fejezet az eddigi utolsó bezárási hullámot dolgozza fel. 2009-ben ismételt racionalizálást jelentettek be, 17 napos határidőt adva az ország mellékvonalainak műszaki és gazdasági felülvizsgálatára. Az illetékes minisztérium hajlandó volt tárgyalni a vasúti szakmával, és a könyv tárgyát képező térségben az eredetileg bezárásra ítélt öt vasútvonal helyett csak a 22. számú Körmend – Zala-  
lövő vasútvonalat zárták be teljesen, illetve a 944. számú Börgönd – Szabadbattyán vonalat kizárólag a teherforgalom veheti igénybe. Szerencsésen megmenekült a Győr – Veszprém, a Zalaegerszeg – Rédics, valamint a 16. számú

vasútvonal részben, Csorna és Hegyeshalom között. A lefedett területen a későbbi felülvizsgálatok, például a párhuzamos szolgáltatások megszüntetése, nem okozott további csökkenést az üzemelő vasútvonalak számában.

A könyv összességében rendkívül szépen és alaposan összefoglalja, illetve megjeleníti a Közép- és Nyugat-Dunántúl bezárt vagy visszafejlesztett vasútvonalainak történetét az 1846-os kezdetek és a 2009-es bezárások között. Mindazok számára érdekes olvasmány lehet, akiket érdekel a vasút, a közlekedéstörténet vagy a régió helytörténete, hisz a vasút sok mindent adott azoknak a térségeknek, ahol megépült, és a hiánya is veszteség ezeken a területeken.

### Jegyzet

- 1 *Vasúti és Közlekedési Közlöny* (1929. március 10.). 60(20), 181.