



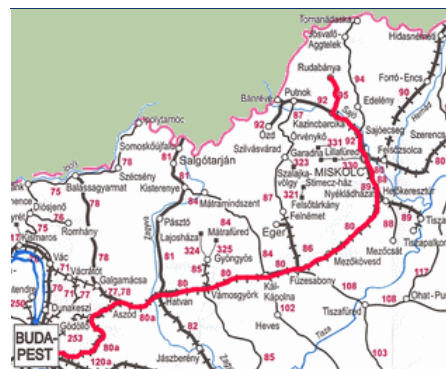
GP • Vonatozásaim • 2007 / 5 • 444 km • 07.03.01. csütörtök  
Bp.Keleti - Miskolc Tiszai - Rudabánya - Miskolc Tiszai - Bp.Keleti



GP Vonatozásaim XX.század 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014

## A halott bányák völgye

A Kazincbarcika - Rudabánya vasútvonalon megállt a forgalom március harmadikán. Ennek kapcsán kérdeztek a rákövetkező hétfő reggelén a közszolgálatinak nevezett rádióban Rudabánya polgármesterét. Ő azt mondta, hogy 60 év után szűnt meg településén a vasúti személyforgalom. Erre felkaptam a fejem, mert bármibe lefogadtam volna, hogy jóval 1947 előtt volt már arra vasúti közlekedés. Bonyolult dolog a történelem, mert még ennek a viszonylag egyszerű történetnek sem sikerült megnyugtatóan a végére járnom. Először a vasúti lexikont ütöttem fel, abból nem lettem sokkal okosabb. Utána [Rudabánya](#) honlapján olvastam a bele a település és a bányászat történetébe. Ebből azt szűrtem le, hogy amióta vasút létezik, valamilyen formában Rudabányán is síneken szállították a kibányászott érceket. És amikor a bányák bezártak, a vasút is értelmét veszítette.



Vonat	Útvonalam	Ind	Érk	Km	Idő	Km/ó	Szerelvény
522	Bp.Keleti - Miskolc Tiszai	10:05	12:26	182	2:21	77	V43 1048, Bo, By, B, Ao, Bp, By, B
5424	Miskolc Tiszai - Kazincbarcika	12:50	13:26	25	0:36	42	M41 2156, Bhv, By, By
35314	Kazincbarcika - Rudabánya	13:35	14:10	15	0:35	26	Bzmot 284
35313	Rudabánya - Kazincbarcika	14:50	15:25	15	0:35	26	Bzmot 284
5435	Kazincbarcika - Miskolc Tiszai	15:31	16:07	25	0:36	42	M41 2156, By, By, Bhv
503	Miskolc Tiszai - Bp.Keleti	17:28	19:27	182	1:59	92	V43 1041, Ap, WRR, Bp, Bp, Bp

### Bp.Keleti

Napsütésben indultam Óbudáról, de mire a Margithídhöz értem, már úgy zuhogott, mintha soha nem akarná abbahagyni. Szerencsére a Keletinél ismét napsütés, bár halovány, fogadott. Az aluljárói pénztáraknál gyakorlatilag sorbaállás nélkül megvettem a jegyemet. Jó sokba került, régen vettem ilyen drága jegyet.

A csarnokban egy takarítógép küzd a guanóval, de csak a tetejét bírja lekapargálni. Azt se sokáig, mert hamarosan elromlik. Kikukkantok a térre és kellemes meglepetés tárul a szemem elé, nem foglalják el taxik a járdát a főbejárat előtt. Néha azért csak javul egy kicsit a világ.

### Bp.Keleti - Miskolc

A 10:05-kor Sátoraljaújhelyre induló gyorsvonat 7 kocsiból áll. Lepukkant, összebarmolt, koszos miskolci kocsik. Csak a vonat első része megy végig, ott jóval többen vannak, mint a Miskolcig közlekedő kocsikban.

Az utolsó előtti By kocsiba találok helyet. Kívülről erősen időjárásverte, belülről lepukkant, de látszanak a takarítás jelei. A fűtés csak indulás előtt öt perccel kezdett éledezni. Ekkor már gyakorlatilag ennek a kocsinak a nemdohányzó része is feltöltődött, minden négyesben legalább ketten ülnek.

Liberális fővárosunkban elképesztő mennyiségű szemét hever a sínek mellett. A vásárváros utáni kiserdőben már egy csomó ócska lemezekből összetakolt kunyhó áll. Alakul a bádógváros. Tiszta Amerika, pontosabban Délamerika. (De nem kell olyan messzire menni, én 1999-ben Lisszabonban láttam egy délamerikai stílusú nyomornegyed, egy jó hosszú megállónyit robogott mellette az elővárosi vonat.)

Gödöllőn leszállnak néhányan, valamivel több a felszálló. Többségük a vonat eleje felé igyekszik, mintha Miskolcon túl akarnának utazni ezzel a vonattal. Vonatunkon kívül vasúti járművet nem bírok felfedezni Gödöllőn, Aszódon is csak egy Bzmot és egy felsővezeték munkagép áll a tágas állomáson. Először Tura magasságában örvendezhetek Pest felé tartó tehervonatnak.

Hatvan teherpályaudvarán a szokásos rozsdatemető mögött felbukkan néhány árúval rakott tehervagon is. A forgalmas személypályaudvaron a legszebb látvány a Bhv kocsikat rendezgető M40 201.

Hatvan után kimerészkedek a mellékhelységbe. Gyalázatosan néz ki, bár mostanában takaríthatják, de a régi szutyok már levakarhatatlanul beleivódott mindenbe. A csúf látvány után kellemes meglepetés, hogy működik az öblítés, van víz a kézmosóban, szappan és kéztörölő áll a kedves utas rendelkezésére.

Vámosgyörkön tartálykocsis tehervonatban, kicsit odébb egy Visontára tartó szénszállító vonatban van szerencsém gyönyörködhetni. Azután egy tolt *piroscsikos* inga robog el Pest irányába, ilyet sem láttam még erre.

Füzesabony már egészen állomás formát mutat, olyan sok tehervagon áll a vágányokon. A hab a tortán a Btx, Bx, Bx, MDmot 3028 szerelvény. Füzesabony után lassabban megyünk, előtte elég jól tempóztunk, nem sokkal lassabban, mit 30 évvel ezelőtt.

Mezőkövesden egy 376-os gőzös van kiállítva, elég romos állapotban van, ráadásul össze van barmolva. Elkiserítő látvány.

Miközben a 376-ost nézem, népes csapat száll fel hozzánk, csecsemőtől a hajlott korúig van közöttük. Rögtön étellel telik meg az addig csendes kocsi. Kisebb színjátékok adnak elő a jegyvizsgáló tiszteletére, miszerint Emődre mennek, csak sajnos rossz vonatra szálltak. Nem szívesen cserélnék a kalauzzal, de ő rutinosan túlteszi magát az eseten. Amikor átbogunk Emőd állomáson a társaság egyik tagja sem néz ki az ablakon, többet nem kerül szóba Emőd és nem szállnak le Nyékládházán sem, hogy visszaforduljanak.

A társaság falatozásba kezd, a kocsi különbén is egzotikus légköre újabb fűszeres illatokkal gazdagodik. Egy mellettük ülő polgári formájú család felcihelődik és hátrább költözik.



"Megérezték a dögszagot !" - rikkantja egy öreg romnyi. A társaság tagjai remekül mulatnak a tréfán. Az idős asszonyság megittasodva humorának sikerén egy újabb poént ereszt meg:

"Kinek kell pénz kamatra ?!"

De ezen már senki sem nevetett.

## Miskolc

Az utazás és az aluljáró állomás alatti része után kellemes meglepetés a miskolci indóház. Minden elég jól néz ki, még egy kis étterem is működik, pont olyan, mint amit annyira hiányolni szoktam a magyar állomásokról. Sajnos most nem alkalmas belülről is megvizsgálni, de egy kis búfében hozzájutottam mindenhez, amit a túléléshez nélkülözhetetlennek ítélttem. Még marad idő egy pillantást vetni az állomás előtti térre, ahol vörös színű villamosok várják utasaikat. Próbáltam visszaidézni honnan is ismerősök nekem ezek a villamosok, amikor egy sárga színű Tátra szerelvény érkezik a másik vágányra. Szép színes látvány, ajánlom minden villamos rajongó szíves figyelmébe.

## Miskolc - Kazincbarcika

Özd felé óra ötvenkor indulnak a vonatok, de nem tudom mennyire számít ez ütemes menetrendnek, mert hol óránként, hol két óránként van vonat. A 12:50-es három kocsiából állt össze. Az első Bhv-ban voltak legtöbben, én a középső By kocsiába szálltam fel, koszos és hideg.

A 92-es vonal első harmada még ma is igen érdekes és változatos képet mutat. Mindenfelé vágányok kanyarognak, felső vezetékek feszülnek a gáztenger felett. A szocialista időkben ez volt a nehézipar legnagyobb központja, akkor tehervagonok százai, talán ezrei használták ezt a sűrű vágányhálózatot. Vannak még működő ipartelepek, de a gyárak többsége halottnak tűnik. Ma is van némi teherforgalom, én még ennyire sem számítottam. Kazincbarcikán mintha szemet rakodnának MARFA tehervagonokba. Volna itt még működő bánya, esetleg külszíni fejtés ?!

## Kazincbarcika - Rudabánya

Ma 13:35-kor a Bzmot 284 indul Rudabányára. Ilyen egységesen mocskos üléseket én még vonatban nem láttam. Bár az is lehet, hogy azok az ülések amiken a többi tizenvalahány utastársam ült, tiszták voltak.

Amikor elindulunk, egy szeszesvonat is startol Miskolc irányába. A szép szerelvényt egy Szergej vontatja. Gimista koromban a nagymarosi építőtáborban öt percnél láttam M62 vontatta nehéztehervonatokat, most meg öt évente talán egyet. Ez részben az én hibám, mert nincs lakhelyünk közelében vasútvonal, de nem is tudnék a mai Magyarországon olyan vasútvonalat megjelölni, ahol öt percnél tehervonat közlekedik, pláne nem dízel vontatással.

Valaha komoly bányászat volt az egész térségben, az állomások vágányhálózatait is erre méretezve építették ki. Szuhakálló-Múcsony az első megálló. Itt is van vagy 7-8 vágány, de csak a mi motorkocsink árválkodik az egyik vágányon, a többi vágányon sok-sok éve nem mehetett vonat.

Ormosbányán már nincsenek vágányok a szénrakodó előtt, csak a beton építmények emlékeztetnek azokra az időkre, amikor még igazi vasút működött itt, szénrel és vasércel rakott tehervonatok sorakoztak a síneken.

Szép tájakon haladunk. Rövid ideig útítársam is akadt, egy barátságos idősebb asszony telepedett le velem szemben. Együtt révedünk vissza az időbe, amikor még működtek a bányák, amikor még karbantartották a vasút mellet omladozó istállót és állatokat tartottak benne és nem voltak körülötte szeméthegek.

*"Itt voltam gyerek ... és hát boldog gyermekkorom volt ... pedig most átkosnak mondják"* - bátor dolog ilyeneket mondani egy idegen előtt ezekben az ostoba és indulatos időkben.

A 95-ös vonal állomásai, megállóhelyei. Eredeti képek: [www.vasutallomasok.hu](http://www.vasutallomasok.hu) : 95-ös vonal.



## Rudabánya

Rudabánya hajdani állomásépülete nagyon szomorú látvány. Már csak a falak állnak, minden bármire is használható anyagot már kiépítették belőle. A romok előtt egy ivókút áll, abból sem fog már vizet inni soha senki.

Negyven perc van visszaútig, otthagynom a szívfacsaró romokat és felmászok a személypályaudvar melletti emelkedő töltésre. A sínek egy négy vágányos ásványrakodó állomásra vezetnek. Vonat már jó régen járhatott erre utoljára, ennek ellenére minden jó állapotúnak tűnik nekem. A fémtolvajokról szóló sulykolásokra gondolva nézelődök, de nem látom, hogy bármi is hiányozna. Nem látom semmi akadályt annak, hogy akár azonnal is használni lehessen a rakodót. De hiába jönne ide vonat, nincs itt már semmi elszállítani való.

A vágányok között kitaposott ösvények jelzik, hogy rendszeres gyalogos forgalom van. Mindkét oldalon régi bányászházak állnak, lakóik nem tűnnek módos embereknek, de nincs olyan égbekiáltó nyomor és kosz, mint amivel némely más helyeken találkoztam, és amitől itt is tartottam. Úgy látszik megtalálták a túlélés módját a bányák bezárása után.

Visszafelé rálátok a vasútállomás előtti buszmegállóra. A buszokról sokkal többen szállnak le, mint a mi vonatunkról, érkeznek haza a bejárók. Az iskolás korúak vidáman zajonganak, ügyet sem vetnek az állomás romjaira.



A személypályaudvar és az ásványrakodó. Eredeti képek: www.vasutallomasok.hu : Rudabánya.

## Rudabánya - Kazincbarcika

Visszafelé 4 hobbi és 1 igazi (vasutas?) utas várja, hogy 14:50-kor elinduljon a Bzmt. Talán egy fizető utas sem lenne most ezen a vonaton, ha nem lennének a vonaltól búcsúzó vasútbarátok. Nagy csudálkozásomra előkerült valahonnan egy forgalmista és meneszti vonatunkat. Valószínűleg a személypályaudvar és az ásványrakodó elágazásánál álló őrtoronyban lehet tanyája, a hajdani büszke felvételi épület romjai erősen huzatosnak lehetnek ...

Már idefelé is feltűnt, hogy mintha bekerítetlen lovak legelnének a sínek mellett. Most jobban megnéztem, be vannak kerítve a lovak, de a vonat is a kerítésen belül dőcög egy darabig. Mindkétszer le is kellett lassítani egy kicsit, hogy a lovaknak legyen idejük félrehúzódni a motorkocsi elől. Kíváncsi vagyok hogyan zárják le a kerítést a sínek felett. Valószínűleg a lovasz kiballag és beakasztja a kaput. Érdekes lehet, amikor elfelejté kinyitni a vonat érkezése előtt. De két nap múltán megoldódik a probléma, egyáltalán nem kell már a lovaknak és gazdájuknak a vonattal törődniük.

Az ormosbányai sorompónál utasokkal telt csuklós busz várja, hogy a Bzmt átdőcögjön az átjárón, néhány utasával a fedélzetén. Tehát e vidéken ez most az erőssorrend: ló, vonat, busz.

## Kazincbarcika

Az Ózd - Miskolc személyvonat érkezéséig besétálok Kazincbarcika felvételi épületébe. Szétverése előtt építészetileg hasonló stílusú lehetett a rudabányai is. De ez az állomás még jó állapotban van, rend és tisztaság, az állomási ivó is működik, sajnos nincs most idő szolgáltatásait tanulmányozni.

Kazincbarcika állomás vágányai felett felsővezeték feszül, bár villanygépet nem látok. A szocreál új felvételi épület mellett megmaradt a régi indóház is, abban dolgozik folyamatosan a forgalmi szolgálat. Az épületektől legtávolabbi vágányon továbbra is szorgalmasan rakodják a szenet a MARFA vagonokba.

## Kazincbarcika - Miskolc

Miközben én megjártam Rudabányát, a 2156-os Csörgő elhúzta a három kocsit Ózdra, ott huszonkét perc állt rendelkezésére, hogy átálljon a szerelvény másik végére és visszainduljon Miskolc felé. És miután minden nagyjából menetrendszerűen történt, én ugyanazzal a szerelvényvel utazhattam vissza kicsivel fél négy után Miskolcra, mint amivel Kazincbarcikára érkeztem. Most az utolsó helyre került Bhv kocsiba kapaszkodok fel, ez kellemesebb viszonyokat kínál, mint az előző menetben a középső By.

Az út utolsó 10 percét a hátsó ajtó előtt töltöm el, annak ablakán át tanulmányozom a pályát, amely az én laikus szememben jó állapotú fővonalnak tűnik. Érdekes út után érkezünk vissza Miskolcra.

## Miskolc

A 17:33-kor induló gyorsvonattal terveztem hazautazni, így egy bő órára volt Miskolcon körülnézni. Először az állomáson fordultam egyet és leteszteltem az indóház végében működő büfét. A vizsgálódás eredményeként tovább javult a véleményem Miskolc Tiszai pályaudvarról. Amikor jó régen utoljára erre jártam, visszarettentem az állomási vendéglátó egységektől, leginkább a vendégeik miatt. Most az étteremben és büfében kultúrált állapotok uralkodnak. A más igényű emberek valószínűleg az aluljáró ivóiban található megfelelő szolgáltatást.

És a felvételi épület más tereivel és szolgáltatásaival is teljesen meg voltam elégedve, Miskolc Tiszai az elsők közé emelkedett az én szimpátia listámon. Az viszont nemetszésemet érdemelte ki, hogy balkéz felé indulva nem találtam a felszínen legális utat a város felé. A forgalom tervezői mindenképpen a föld alá szerették volna terelni a gyalogosokat, bár az állomás előtti egysávos körforgalom kivezető útjain nem volt nagy forgalom, csak egy zebrát kellene odafesteni. De hát Pesten a Keleti körül is csak nemrég óta vannak gyalogátkelő a felszínen, remélem a miskolciak is hamarosan gyalogoscentrikusabb megoldást találnak.

Gyalog indultam a központ felé, amerre a villamos is jár. És csak most döbbenek rá, hogy a mellettem szaladgáló vörös 2-es villamosokhoz hasonló szerelvények nem Csehországból és/vagy Szlovákiából ismerősök nekem, hanem Bécsben utaztam ilyenekkel. Később utána olvastam és valóban, Miskolc használt bécsi villamosokat vásárolt, ameddig nincs pénz újak beszerzésére. Szerintem jobb vásárt csináltak, mint Budapest a hannoveri villamosokkal. Bár ez utóbbiak is jók lennének, ha nem lennének annyira magas építésűek, nem a pesti peronokhoz tervezték őket.

A külváros nem túl izgalmas, bár minden az újdonság erejével hat rám, annyira régen jártam erre utoljára. Negyedóra után értem belterületi részekhez. A miskolci főutca nagyon jó benyomást tett rám. Annyi rosszat hallok a régióról, ehhez képest minden kulturált, élénk és szép a mondhatni hangulatos belvárosban. Érdemes lenne hosszabb időt is eltölteni itt, de most sajnos csak erre a rövid sétára volt lehetőségem.

## Miskolc Tiszai - Bp.Keleti

A pályaudvar felé ballagva azt fontolgatom, hogy mibe fektessek ötszáz forintot. Tegyek szert újabb élményekre az állomási ivóban, vagy inkább IC pótgjegyet váltsak ? Az erre felé közlekedő gyorsvonatokat már teszteltem mostanában eleget, meg sötétben egyébként sem szeretek vonatozni, így a félórával gyorsabb megoldást választom.

Az Avas IC Miskolcra indul 17:28-kor indul Budapestre. A szerelvény a klasszikusnak tekinthető MÁV IC szerelvény: V43 1041, Ap, WRR, 3\* Bp. Az utasok döntő többségének a 21-es kocsiba szólt a helyfoglalása, de ők is kényelmesen elférnek. Én az utolsó, 22-es kocsiban utaztam, itt még tizen sem voltunk.

Nagyon régen utaztam utoljára IC-vel, a Bp kocsi szebb és kényelmesebb, mint amire emlékeztem. Az, hogy a WC-ben van öblítés, WC papír és kéztörölő, azt természetesnek tekintem, de azon őszintén meglepődtem, hogy a kézmosóból meleg, majdhogynem forró víz folyik.

Kényelmes, eseménytelen út után 19:30-kor, 3 perc késéssel érkeztünk a Keleti pályaudvarra.



Azóta a magyar vasúthálózat szegényebb lett 474 kilométerrel. Én azon szerencsések közé tartozom, akik mindegyik most megszűnő vonalat bevonatozhatták, még azokban az időkben, amikor a vasútnak sokkal nagyobb szerepe volt Magyarországon életében. Végezetül idesorolom az elhalt vonalakon az utóbbi években tett útjaim, egyben beszámolóim listáját:

- 13,14: Környe - Pápa - Csorna : [2006.09.13](#)
- 27 : Lepsény - Hajmáskér : [2003.04.29](#), [2005.05.25](#)
- 76 : Diósjenő - Romhány : [2006.11.30](#)
- 84 : Kisterenye - Kál-Kápolna : [2007.02.21](#)
- 95 : Kazincbarcika - Rudabánya : [2007.03.01](#)
- 112 : Nagykálló - Nyíradony : [2007.01.20.](#)
- 151 : Kunszentmiklós-Tass - Dunapataj : [2007.01.06.](#)
- 152 : Fülöpmező - Kecskemét alsó : [2006.07.18](#)
- 153 : Kiskőrös - Kalocsa : [2007.01.06.](#)

E-mail

GP hírlevél regisztráció

