Egy jeggyel – Magyarországon át

„Száz vasutat, ezeret!” Így lelkesedett Petőfi a XIX. század legnagyobb hatású találmányáért. És lőn, a század végére Magyarországot behálozták a sínpárok. Most újra vasutat gründolnak nálunk, méghozzá nem is akármilyet. Egy óra alatt bejárhatjuk az egész országot.

Nagy volt a sürgés-forgás a Nyugati pályaudvaron, ezen a március végi délelőttön. Illusztris vendég érkezik: maga a felújított BCmot 422. A hangzatos nevű idegen nem más bolygók szülötte, de mindenesetre időutazó a javából. Ő egy motorvonat. Sőt, április 8-tól kezdve a Skanzen Vonat.

A szentesi járműjavítóból gurult idáig, hisz dolga lesz majd bőségesen: röpke fél óra alatt eljuthatunk vele hazánk öt tájegységére. A skanzenhez kitűnően illik a vonat gondolata. Ezt érezte meg Dr. Cseri Miklós is, amikor belevágott e projekt megvalósításába. Elvégre a vasút volt az, amely alapjaiban változtatta meg a magyar vidék képét. Ahogyan Baross Gábor a vasútépítő miniszter megálmodta: a XX. század elején már nem volt távolság, felgyorsult a kereskedelem, közelebb kerültek egymáshoz tájegységek és életmódok.

Nem volt már akadálya, hogy a debreceni úriasszony Pestre menjen kalapért, vagy hogy a

pécsi kerekedő Kolozsvárra utazzon portékájával.

A 2,2 km hosszúságú vonalon futó normál nyomtávú sínpárjával Európa leghosszabb múzeumon belül futó vasútja épült meg.

Persze nem feledkezhetünk meg magáról a vonatról sem, amelynek újjászületése a szentesi Vasúttörténeti Alapítványnak és Valkai Csaba heroikus munkájának köszönhető, aki egy éven keresztül mindennap 8-12 órát szentelt a mozdonynak. A háromtengelyes, Ganz-Jendrassik motoros kis masina életének eddigi nyolcvan évét az Alföldön töltötte. Szállította fejkendős parasztasszonyokat a piacra, a diákokat a kollégiumba, a bejáró munkásokat a városba. Vésztő környékén, majd Békéscsabán teljesített szolgálatot.

A kis vonatba beszállva mindenkit megcsap a történelem szele. A mívesen felújított kilincsek, a második osztály ülőhelyeinek piros szövethuzata, a fa illata, az ablakok bőr fogantyúja. Ezt mind-mind emberkéz csinálta, emberek használták. A kocsiban 100 utas férhet el, de nem kell félni a száguldástól a Skanzenvonat legfeljebb 15 kilométeres sebességgel hajt majd. Valkai úr kacsint: tud ám ez 70-et is

És valóban: a motor már jár, csikorognak az öreg kerekek és a kis zöld mozdony elindul próbaútjára – egyelőre csak Óbuda állomásig, de ha a sínek elkészülnek, már a szentendrei skanzen házai között. Valóban zakatolunk, sőt a fényes rézkürt is megszólal időnként. Negyedórás útunkon minden vasutas kezében fényképezőgép vilogott, amerre az öreg motorvonat elhaladt.

A skanzenben persze más lesz a menetrend. A múzeum területén belül öt megállót alakítanak ki, ahonnan 7 tájegységet érhetünk el vonattal. A vonatot a vasúttörténeti Park munkatársai üzemeltetik majd. Korhű lesz a kalauz és a masiniszta is. A Skanzenvasút a most kialakított új főbejárat elől indul majd, - mely a jellegzetes mezőhegyesi állomásépület mása – és

dombra-völgybe gurulva viszi utasait öt megállón keresztül. Néha megáll, hogy a sorompót le lehessen ereszteni – természetesen kézzel. Hogy minden tökéletesen korhű legyen még a sínek is abból a korból valók, amikor még a vasút volt az ország megismerésének legfőbb eszköze.

A vasúttal együtt bővül a skanzenben bemutatott tájegységek száma is. Egy északmagyarországi falu mutatja be az Ipoly és a Bodrog vidékének népi hagyományait, életmódját.

A vonatra – és ezáltal az egész ország bejárására külön kell majd jegyet váltani. A régi fajtájú jegy 400, illetve 500 forintba kerül majd, de nemcsak egyszer utazhatunk vele. A nap folyamán akárhányszor elutazhatunk egy másik vidékre. Beleképzelhetjük magunkat a boldog békeidők hangulatába. Sőt, ha aznap nincs kedvünk vonatra szállni, az év során bármikor felhasználhatjuk menetjegyünket.

A szentesi járműjavítóból gurult idáig, hisz dolga lesz majd bőségesen: röpke fél óra alatt eljuthatunk vele hazánk öt tájegységére. A skanzenhez kitűnően illik a vonat gondolata. Ezt érezte meg Dr. Cseri Miklós is, amikor belevágott e projekt megvalósításába. Elvégre a vasút volt az, amely alapjaiban változtatta meg a magyar vidék képét. Ahogyan Baross Gábor a vasútépítő miniszter megálmodta: a XX. század elején már nem volt távolság, felgyorsult a kereskedelem, közelebb kerültek egymáshoz tájegységek és életmódok. Nem volt már akadálya, hogy a debreceni úriasszony Pestre menjen kalapért, vagy hogy a pécsi kerekedő Kolozsvárra utazzon portékájával.

A 2,2 km hosszúságú vonalon futó normál nyomtávú sínpárjával Európa leghosszabb múzeumon belül futó vasútja épült meg.

Persze nem feledkezhetünk meg magáról a vonatról sem, amelynek újjászületése a szentesi Vasúttörténeti Alapítványnak és Valkai Csaba heroikus munkájának köszönhető, aki egy éven keresztül mindennap 8-12 órát szentelt a mozdonynak. A háromtengelyes, Ganz-Jendrassik motoros kis masina életének eddigi nyolcvan évét az Alföldön töltötte. Szállította fejkendős parasztasszonyokat a piacra, a diákokat a kollégiumba, a bejáró munkásokat a városba. Vésztő környékén, majd Békéscsabán teljesített szolgálatot.

A kis vonatba beszállva mindenkit megcsap a történelem szele. A mívesen felújított kilincsek, a második osztály ülőhelyeinek piros szövethuzata, a fa illata, az ablakok bőr fogantyúja. Ezt mind-mind emberkéz csinálta, emberek használták. A kocsiban 100 utas férhet el, de nem kell félni a száguldástól a Skanzenvonat legfeljebb 15 kilométeres sebességgel hajt majd. Valkai úr kacsint: tud ám ez 70-et is

És valóban: a motor már jár, csikorognak az öreg kerekek és a kis zöld mozdony elindul próbaútjára – egyelőre csak Óbuda állomásig, de ha a sínek elkészülnek, már a szentendrei skanzen házai között. Valóban zakatolunk, sőt a fényes rézkürt is megszólal időnként. Negyedórás útunkon minden vasutas kezében fényképezőgép vilogott, amerre az öreg motorvonat elhaladt.

A skanzenben persze más lesz a menetrend. A múzeum területén belül öt megállót alakítanak ki, ahonnan 7 tájegységet érhetünk el vonattal. A vonatot a vasúttörténeti Park munkatársai üzemeltetik majd. Korhű lesz a kalauz és a masiniszta is. A Skanzenvasút a most kialakított új főbejárat elől indul majd, - mely a jellegzetes mezőhegyesi állomásépület mása – és dombra-völgybe gurulva viszi utasait öt megállón keresztül. Néha megáll, hogy a sorompót le lehessen ereszteni – természetesen kézzel. Hogy minden tökéletesen korhű legyen még a sínek is abból a korból valók, amikor még a vasút volt az ország megismerésének legfőbb eszköze.

A vasúttal együtt bővül a skanzenben bemutatott tájegységek száma is. Egy északmagyarországi falu mutatja be az Ipoly és a Bodrog vidékének népi hagyományait, életmódját.

A vonatra – és ezáltal az egész ország bejárására külön kell majd jegyet váltani. A régi fajtájú jegy 400, illetve 500 forintba kerül majd, de nemcsak egyszer utazhatunk vele. A nap folyamán akárhányszor elutazhatunk egy másik vidékre. Beleképzelhetjük magunkat a boldog békeidők hangulatába. Sőt, ha aznap nincs kedvünk vonatra szállni, az év során bármikor felhasználhatjuk menetjegyünket.