

# Nyírvideki Kisvasút\*

A Nyírvideki Regionális Kisvasút, közismertebb nevén a Nyírvideki Kisvasút egy 760 mm nyomtávolságú, egyvágányú, nem villamosított kisvasúti hálózat, melynek két vonala mintegy húsz települést és tanyát kötött össze Nyíregyházával. Utolsó üzemeltetője a MÁV-Start Zrt. volt. Kisvasúti napja: szeptember második szombatja.

1905-ben épült meg a Nyíregyháza–Dombrád közötti vonal, amely 1911-ben balsai szárnyvonallal bővült. 1930-ban a Balsai Tisza-híd átadásával kapcsolatba került a Bodrogi Gazdasági Vasúttal, és a Pálházi Állami Erdei Vasúttal, így Nyíregyháza kapcsolatba került Sárospatakkal és Sátoraljaújhellyel is kisvasúton. A kapcsolat a híd 1944-es felrobbantásáig tartott, amely azóta sem épült újjá.



Dombrád állomás

2009. szeptember 17-től „ideiglenesen” szünetel a forgalom Herminatanya és Dombrád, illetve Herminatanya és Balsa között, 2009. december 13-tól, a 2009/2010. évi menetrendváltástól viszont a teljes hálózaton leállt a forgalom, beleértve a Nyíregyháza–Herminatanya közötti vonatokat, és a korábban leállított részekén közlekedő vonatpótló buszjáratokat.

## A kezdetek

A Nyírvideki Kisvasút különlegessége, hogy a többi keskeny nyomközű vasúttal ellentétben nem csak teherszállítás céljából épült, már korán nagy hangsúlyt kapott a személyszállítás is. A Nyíregyháza vidéki kisvasutak Részvénytársaság által épített kisvasút 760 mm nyomtávolságú, 56 km-es fővonalát Nyíregyháza és Dombrád között 1905. december 20-án adták át. A személyforgalom igen korán, 1906. március 24-én indult meg ezen a vonalon. Ez



Herminatanya állomás

nagyon korai volt, hiszen az erdei kisvasutak körében először 1923-ban (Lillafüreden) indult meg.

A Buj község Herminatanya állomásától Balsáig tartó 15 km-es szárnyvonalat 1911. augusztus 5-én nyitották meg. Ezen már az átadás napján jártak személyvonatok. A felépítményt 12 kg/fm tömegű sínekből építették, a pályára 5,5 tonna tengelyterhelést engedélyeztek.

A Nyíregyháza belterületén haladó, Sóstóiig tartó nyolc kilométeres szakaszt 1911-ben villamosították, így a helyi közlekedést villamos motorkocsikkal oldották meg.

## Az egyesítés

1930. október 23-án adták át Kenézlő és Balsa közötti vonalat a Balsai Tisza-híddal együtt. Ezzel a Nyírvidéki Kisvasút közvetlen összeköttetésbe került Bodroghközi Gazdasági Vasúttal, amely már az Északerdő Zrt. tulajdonában lévő Pálházi kisvasúttal eleve össze volt kötve. Az összekapcsolt pályák együttes hossza meghaladta a 187 kilométert.

A személyszállító vonatokat kezdetben benzin-elektromos, majd dízel üzemű mozdonyok vontatták. Az áruszállításban ekkor még gőzmozdonyokat alkalmaztak. 1937-től Nyíregyháza és Sárospatak között gyorsmotorvonatok közlekedtek. A Tisza nevű könnyű pótkocsis motorkocsival közlekedtetett menetrend szerinti járatokkal elért 60 km/h-s sebesség ma is rekord a keskeny nyomközű közlekedés hazai történetében. A vasúton mind a személy-, mint a teherforgalom jelentősen fellendült, aminek a második világháború vetett véget. 1944 októberében a visszavonuló német csapatok felrobbantották a katonailag fontos Balsai Tisza-hidat, mely soha nem épült újjá, így megszűnt a Bodroghközi kisvasúttal az összeköttetés, ezáltal a hálózat végleg két részre szakadt, bár egy ideig a hidat kompokkal tudták pótolni. Ezután az utasok komppal szállhattak át egyik vonatról a másikra. A Hegyközi Kisvasutat 1980-ban számolták fel.

## Az államosítás után

A második világháború után 1948-ban ezt a vasutat is államosították, ekkor a MÁV Debreceni Vasút igazgatóságához került. 1949-ben összevonták a Bodroghközi Gazdasági Vasúttal Nyírbodrogi Kisvasút néven. Az államosítás után megkezdődött a vasút korszerűsítése. A modern járművek beszerzése megkövetelte a pálya átépítését is. A kopott, 12 kg/fm tömegű síneket 23 kg/fm-esre cserélték, a vágányt több helyen vasbetonaljakkal erősítették meg.

Az 1960-as évek elején leselejteztek a már csak tehervonatok továbbítására használt gőzmozdonyokat. A villamosközlekedés 1969.május 30-án, menetrendváltáskor szűnt meg, a belvárosi vasúti pálya felszámolásával egy időben. A belvárosi nyomvonal helyett egy várost elkerülő szakasz épült a 100b vasútvonallal párhuzamosan, mely a sóstói felüljáró után Sóstógyógyfürdő állomáson csatlakozik a vonalhoz. A vasútüzem teljes felszámolása is napirenden volt, de ezt a vonatok viszonylag nagy kihasználtsága miatt elvetették.

## Kezdeti veszteségek

Az 1990-es évek elején újra felmerült a kisvasút megszüntetése, azonban az utazóközönség továbbra is igényt tartott a vasútra, így elálltak a tervtől. 1944-ben felrobbantották a Balsai Tisza-hidat, mely soha nem épült újjá, így megszűnt a Bodroghközi kisvasúttal az összeköttetés, bár egy ideig a hidat kompokkal tudták pótolni. 1980-ban megszűnt a

Bodrogközi kisvasút, de a Balsai Tisza-partra ezután is jártak személyvonatok. Ez a szakasz minden áradásnál víz alá került.

## Fokozatos leépülés

2000 körül elkezdődött a kisvasút fokozatos leépülése. Ez a járműparkban és az egyre rosszabb állapotú pályán mutatkozott meg. Gyakoriak voltak az autóbusszal történő pótlások, melyekre az ért volt szükség, mert a műszaki állapotok miatt nem tudtak vonatok indulni. A kisvasút ekkoriban egyik napról a másikra élt. Pénzhiány miatt csak kisebb tűzoltás jellegű karbantartásokat tudtak végezni, nagyobb felújításokra nem volt pénz. A teherszállítás megszűnésével pedig csak az utas szállítás maradt az egyetlen kiszolgált terület, ám a kisvasút sem az utazási idő, sem a kényelem tekintetében nem vehette fel a versenyt az autóbusszokkal. A közelmúltban a vonatok kihasználtsága változó volt, az utasok többsége Nyíregyháza Vásártér, valamint Kótaj megállókig utazott. Az avuló, koros pálya és az utóbbi években elmaradó fejlesztések, valamint az utas igényeket nem megfelelően kiszolgáló menetrend miatt a kisvasút komoly utas elpártolást szenvedett, ami később a vasút végét is jelentette.

## Megszüntetés

A kisvasúton 2009. december 12-én megszűnt a forgalom a pálya és a járművek rendkívül rossz állapota és a rendkívül alacsony kihasználtság miatt. A kisvasút fenntartása már nem volt gazdaságos, felújítás rengeteg sok pénzbe került, ezért az olcsóbb megoldást, a megszüntetést választották. A menetidő a 39 km hosszú Balsai-Tiszapart ↔ Nyíregyháza közötti szakaszon a 2008-as menetrend szerint 2 óra volt. Ezt aztán a tekintélyes késések tovább növelték. A nagy menetidő nem az emelkedés és nem is a sokáig tartó utas csere miatt volt, hanem a rengeteg lassújel miatt.

## Jelen

A pályán jelenleg semmilyen üzemszerű közlekedés nem zajlik. Néha a C-50 típusú mozdonnyal pályabejárásokat tartanak. Két Mk48 típusú mozdonyt és néhány kocsit átvett a 2016. május 1. óta Felcsúton működő Vál-völgyi Kisvasút.



C-50 PFT szolgálatban

## Jövő

Mint a legtöbb leállított forgalmú kisvasúton, itt is felmerült az újraindítás gondolata. Egy civil egyesület azért dolgozik, hogy újraindítsák a kisvasutat. Az üzemeltetést magáncéggként képzelik el. Egyelőre pénzhiány miatt nem indították újra a vasútüzemet. Sem a pályának, sem a járműveknek nem lenne elég egy kisebb mértékű felújítás. A másik szintén súlyos probléma az, hogy a turisták semmilyen alternatívát nem kapnak a kisvasúttól a buszokkal szemben. A környék nevezetességei közúton is elérhetőek. A vasút ezen úti célok eléréséhez



csak nagyobb menetidőt kínál, és mivel a puszta közepén halad, nem nyújt nagy élményt az utazás egy átlagos embernek egy erdei vasúttal szemben.

Más elképzelések szerint egy elővárosi villamos járhatna a kisvasút helyén, ám ehhez szinte teljesen újjá kéne építeni a vonalat.

A harmadik elképzelés, hogy felszedik a síneket és a jelenleg kihasználatlan pálya helyén más hasznos dolgot, például bicikli utat építsenek.

A kisvasút jövője egyelőre bizonytalan, és az idők múltával csak egyre rosszabb állapotba kerül.



Nyíregyháza belvárosa a kiállított villamos motorkocsival

## Nevezetességek és látnivalók a kisvasút mentén



### Nyíregyháza

- Sóstógyógyfürdő
- Sóstó Múzeumfalu – XIX. századbeli falu
- Nyíregyházi Állatpark — Sóstó mellett



### Paszab

- Szövőház
- Szivattyúház



### Tiszabercel

- Bessenyei György szülőháza



### Dombrád

- Vasúttörténeti Kiállítás a kisvasút állomásán

## 5 leghosszabb kisvasút ma Magyarországon:

Neve	Helye	Nyomtáv	Hossza
Alföldi Kisvasút	Békés megye	760 mm	152,00 km
Hegyközi Kisvasút	Bodrogköz	760 mm	121,00 km
Csömödéri Állami Erdei Vasút	Csömödér	760 mm	109,00 km
Kecskeméti Kisvasút	Kecskemét	760 mm	98,00 km
Szegedi Kisvasút	Szeged–Halasteleki iskola/Pusztamérges	760 mm	77,70 km

## Tartalomjegyzék:

Nyírvidéki Kisvasút.....	1
A kezdetek .....	1
Az egyesítés .....	2
Az államosítás után.....	2
Kezdeti veszteségek.....	2
Fokozatos leépülés .....	3
Megszüntetés .....	3
Jelen.....	3
Jövő .....	3
Nevezetességek és látnivalók a kisvasút mentén.....	4
5 leghosszabb kisvasút ma Magyarországon: .....	4

---

\*forrás: [https://hu.wikipedia.org/wiki/Ny%C3%ADrvid%C3%A9ki\\_Kisvas%C3%BAt](https://hu.wikipedia.org/wiki/Ny%C3%ADrvid%C3%A9ki_Kisvas%C3%BAt)