

Rendhagyó módon, újsággal köszöntjük kisvasutunkat, mely egy darabka ifjúságunk történetéből s a jelenből és remény arra, hogy a jövőben is vezetnek sinek a Nyírségbe, a Rétköz határáig. Rendhagyó ez a lap, melynek megjelenését elsősorban a vonal menti települések önkormányzatának köszönhetjük. Nem akarunk mi korántsem ünneprontók lenni, ám kikívánczozik belőlünk az elmúlt hetek tapasztalata: mert egy újságnak is van üzenete. Itt és most azt üzenjük a MÁV illetékeseinek – legyenek akár Debrecenben, vagy az Andrássy úton –, hogy legyenek partnerei a helyhatóságoknak, rendszeres időközökben kérdezzék meg őket a vasúttal kapcsolatos gondjaikról, és legyenek partnerek a függő ügyek elintézésében. S ha e sorok értő szemekre és fülekre találnak, akkor már megérte újságot csinálni...

# SÍNFO

A NYÍRVIDÉKI KISVASÚT NAPJA – A KISVASÚT LAPJA

## Merre tartasz, Kisvasút?

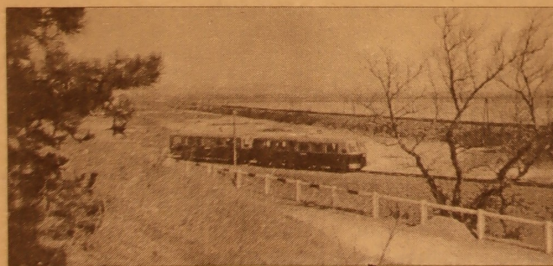
### Tények (1905–2000)

A Nyírvidéki Regionális Kisvasúton 1905. december 21-én indult el a teherforgalom. Egy esztendővel később, 1906. március 21-én vette kezdetét a személyforgalom Nyíregyháza és Dombrád között. 1911. augusztus 6-án bővült tovább a hálózat Herminatanya és Balsa között.

Nyíregyháza (113 000), Kótaj (4203), Buj (2556), Paszab (1291), Tiszabercel (2167), Gávavencsellő (4089), Balsa (911), Ibrány (6731), Nagyhálasz (5975), Tiszatelek (1546), Újdombrád (680), Dombrád (4019 lélekszámmal) – ezt a 12 települést köti össze ez a keskeny nyomközű vonal.

A Kisvasút teljes hossza 66,5 kilométer, melynek során 31 helyen áll meg a vonat.

### Képek (anno 1932 és 1944)



## SÍNEK

Harminc esztendővel ezelőtt, 1970 nyarán, egy szép napon süket csend köszöntött Nyíregyházára. Elment az utolsó, kenderített szállító tehervonat, kiuntegettek az utolsó személyvonatból, és végleg megszűnt a város villamosa. Nem szólt többé az ütős csengő, nem csikorgott a kanyarban a kerék, nem vártunk többé a kitérőkben az ellenkocsira, remizbe vonult a nyitott, nyári kocsi. Okafogyottan pihentek meg az egymástól 760 milliméteres távolságban futó sinek, értelmetlenül váltak a vezetéket tartó villanyoszlopok, feladatát veszítette a megyeháza előtti NYVKV-állomás.

Abban a pillanatban valami meghalt, elmúlt, visszahozhatatlanul. Túlhaladta az idő, bár ezt akkor kevesen vették higgadtan tudomásul. Még a nem nyíregyházi származású főszervező, Ordas Nándor is ingerült cikkben siratta el a Kelet-Magyarországon a múzeális értékű villamost, aminek helyébe szűk, bűdös, kényelmetlen, de kétségtelenül szaporább autóbuszok léptek.

A fiatalabb nemzedék el sem tudja képzelni, milyen is volt a ma oly csodálatosan szép belváros, a Széchenyi, a Zrínyi és a Kossuth utca, az akkori Beloiannisz tér (ma Hősök tere), milyen volt az a kétségtelenül század eleji hangulat, amit a vonatok és a villamosok jelentettek az állomástól a Sóstóig, a vonatoknak pedig onnan még tovább. A kisvasút kikerült a városból, a villamoskocsik

egy része a személtre került (ma már csak a Jósza András Múzeumban, a Krúdy-szobában látunk egyet).

Persze aki ma a villamost siratja, saját ifjúságát kívánja vissza, ami persze sosem jön már el. De azért szép volt, csodálatos érzés volt a majáliskocsiban döcögni az erdőt át a Sóstóra, volt varázsa az Erdei kitérőben az átszállásnak, mindig izgalmat váltott ki a kocsis lépcsőin haladó kalauz, aki a jegyeket kezelte. Talán még az a szerencse, hogy Margócsy tanár úr könyveiben olyan szép emléket állított ezeknek az időknek.

Egyszer volt egy villamos. Ha az állomás felől megyünk a Sóstó felé, legfeljebb egy-egy buszmegálló helye emlékezteti az időseket arra, hogy valaha itt volt a villamosmegálló, a kitérő. Villamos persze sosem lesz már Nyíregyházán. Az erdőt át is csak a nyári hétvégeken megy egy-egy kirándulót, turistákat, nosztalgizálókat szállító nyitott szerelvény, de az is a belvároson kívül. Megfakult képek, fakuló emlékezet, könyvekben írott sorok őrzik ma már a nyíregyházi villamost, megszépülnek az emlékek, feledjük a kényelmetlenséget, a lassúságot, a vonatokról hulló kenderet, a villamos csikorgását, a vonat fűtőt, a hajdani sínautó dudáját. Mert egyszer volt egy kisvasút, egyszer volt egy villamos. És egyszer voltunk mi is fiatalok.

Se szeri se száma azoknak a néha félhivatalosnak, néha csupán pletykának tűnő híreszteléseknek – miszerint megszüntetik –, s amelyek az utóbbi évtizedben gyakorta felröppentek a Nyírvidéki Kisvasút háza tájáról. Ennek ellenére még mindig hűséggel szállítja utasait. A „miként” felől érdeklődtünk Kallós Istvánnétól, a Nyírvidéki Regionális Kisvasút ügyvezetőjétől.

– A kisvasutak felszámolását mindig valamiféle központi intékezéssel szorgalmazták. Ennek szükségességét vagy politikai, vagy gazdasági indokokkal magyarázták. Ez hála Istennek nagyon sokszor nem találkozott a helyi vezetők elképzeléseivel és a régiók érkeivel.

Egy 1968-as közlekedéspolitikai koncepció már célul tűzte ki a teljes hálózat megszüntetését. 1980-ban az akkori helyi vezetők nem járultak hozzá a vonal felszámolásához, sőt az 1994-es kormányhatározat ellenére is működik. Ez talán annak köszönhető, hogy eddig minden megszüntetésre irányuló elképzelés közfelháborodást eredményezett.

– Miért ennyire fontos egy elavultnak mondható közlekedési eszköz üzemeltetése?

– Elsősorban azért, mert nem helyettesíthető. Ez a keskeny-nomközű vonal tizenkét települést köt össze, közöttük négy várost, ahol a megyeszékhelyt nem számítva, negyven ezren élnek. A vonat 67 kilométeres szakaszon 31 helyen áll meg. Tavaly közel fél millióan utaztak a kisvasúton, az idén júniusban több mint 12 000 diák választotta ezt a közlekedési eszközt. A falusi turizmus növekedése további távlatokat nyithat, nem beszélve a kisvasutak múzeális értékéről. A május elsején üzembe helyezett nyitott kocsinak olyan sikere van, hogy műszaki dolgozóink máris elkezdtek egy újabb kialakítást.

– Kik utaznak szívesen a kisvonattal?

– A munkába járók a teljes vonalat igénybe veszik, a piacósok a vásártérig közlekednek és vissza, a turisták szívesen mennek Dombrádig illetve Balsáig, de legtöbbször a Nyíregyháza-Sóstógyógyfürdő szakaszt veszik igénybe. Nagy támogatottságnak örvend a vasútra épülő turizmus, ezért 1997-ben az érdekeltek megegyeztek abban, hogy egy non profit szervezet hoznak létre Dombrád székhelyel.

Ennek alapján még ebben az évben megalakult a Nyírvidéki Rétközi Kisvasúti és Turisztikai Társaság.

– A kisvasutak ellenzői a gazdaságosságra hivatkoznak.

– Ez a probléma ezzel a rövidlátó szemlélettel nehezen érthető meg. A veszteségek ellenére is tudomásul kell venni, hogy a jövő nemzedékének is szüksége van a megmaradt kisvasutakra, melyek műszaki és környezetvédelmi előnyeik révén, történelmi tanulságukkal, múzeális értékükkel, de még az általuk felidézett kellemes hangulat révén is új értéket teremthetnek.

F. Sipos József

### Arcok a vasút felől

Azokat szólaltattuk meg, akik naponta kisvasútra szállnak, ki ezért, ki meg azért... (6. oldal)

### Indóháztól indóházig

Munkatársaink is a kisvonattal tartottak településéről településre, hogy hűen tudósítsanak a Tisza-partig tartó utazásról (3., 4., 5. oldal)



A kisvasút maga az élet! S utóbbi írhatja forgatókönyvét, történetét, a lényeg, hogy ugyanaz történik szerelvényeivel mint a valós élettel. Nem kíméli a természet sem, melyre bizonyosság a közelmúlt két pillanatképe. A hófalban elakadt kisvonat valahol Paszab táján kényszerült megállásra, míg az árvíz Kótaj határában nem kímélte a sineket...



# Sóstó: az örök szerelem megállója

Aki egyszer az életében volt szerelmes Nyíregyházán, az emlékszik egy olyan pillanatra, egy érintésre, egy simogatásra, egy ölelésre, amelynek helyszíne a Sóstó volt. S mint ahogy sohasem volt és lesz szerelem Sóstó nélkül, úgy Sóstót sem tudjuk elképzelni a kisvasút nélkül.

Az 1905-ben létesült kisvasút megjelenése a Sóstó életében óriási változást, fellendülést hozott. Mint ahogy Lukács Ödön az ismert monográfiájában is felpanaszolta, a fuvar drágasága visszamozdította a Sóstó népszerűségének. Am a kisvasút megérkezettlél mindez egyszerre megszűnik, és olcsóvá, gyorsá, kényelmesebbé válik a közlekedés. Bealkonyul a talyigásoknak

is. 1911-ben pedig a kisonvat vágányain megindul a csilingelő villamos, amely félóránként közlekedve, ugyancsak tovább javította Sóstó és a város kapcsolatát.

A kisonvatnak eredetileg volt egy leágazása, holtvágánya a Krúdy szálló mögé, s egy másik rakodóvágány a nagyvasút Sóstó állomásához. Az állomás is a szálló és a székely kapu között volt, majd később helyezték át a székely kapu elé. Közel hatvan éves szolgálat után, 1969-ben megszünt a villamosjárat, s a kisvasút nyomvonalát a belvárosban kívülre helyezték át. Új állomásépület is létesült, amelyet 1971-ben adtak át rendeltetésének.

## A vágányok állnak, a vonatok mennek

### Gondolatok Sóstóról, idegenforgalomról, közlekedésről

A harminc esztendővel ezelőtt megszűnt nyíregyházi villamosra és hű, ma is létező párjára, a kisvasútra emlékezünk ezekben a hetekben. *Csabai Lászlóné*, Nyíregyháza Megyei Jogú Város polgármestere hogyan tekint vissza erre a kétszázéves szép emlékre városi és városkörnyéki közlekedési módra?

A nyíregyházi kisvasút illetve a villamos története mindannyiunk számára történelmi emlék. Mégpedig igen pozitív, tanulmányos emlék. Gondoljunk arra, hogy Nyíregyháza, az akkor még kis város, a századfordulón úgy dönt, hogy a kisvasúttal egy időben villamosvonalat épít ki, mégpedig az állomástól a Sóstóig. Kétszázéves, a dolgok akkor sem mentek egyszerűen, volt huzavona bőven, de 1911 augusztusának első vasárnapján megindult a rendszeres közlekedés. Városlakók, városi vezetők, megyei tisztségviselők, ügyvédek, szakemberek küzdöttek azért, hogy a közös akarat valósággá váljék. Ez nem volt kis tett. És komoly anyagi erőfeszítéssel is járt. De csaknem hatvan esztendőn keresztül ez jelentette a dél-északi tömegközlekedést a városban, és – romantikamentesen mondva – modernizálta a taligás, konflisos, gyalogos közlekedést. Ez tett volt, ismétlem, történelmi és tanulmányos számunkra is, hogy az újra, a jobbra közös erővel kell törekednünk. De beszélhetünk arról is, hogy 1927-ben már épült a repülőterünk. Nyíregyháza mindig nyitott volt az újra.

– Nem sajnálja a villamost?

– Egy város mindig úgy épül, hogy valamit közben rombolni is kell. Egy tény, hogy ha ma kellene dönteni a villamos kérdésben, egészen biztos, hogy másként járnánk el. Biztos, hogy megőriznénk a Tölgyes, bocsánat, az Erdei kitérő és a Sóstó közötti szakaszt. De az biztos, hogy lehet sajnálni, elvárni a villamost, de azt a kis nyomtávú, kitérővel épült, lassú villamost nem lenne szabad őrizni akkor sem, ha érzelmileg fájna a megszüntetése. Persze, sajnálom én is, de ez nem jelenti azt, hogy nélkülözhetetlennek tartanám, hogy visszasírnám. Ez volt, szép volt, de az idő elszaladt. Városnegyed épült a jósai szőlők helyén. Kertváros alakult ki az egykori Friedmann-telepen, áruházak épültek régi romos, földszintes házak helyén, erdőt áldozott a város, hogy főkisfalja legyen, átalakult az egykori belváros, megőrizve emberi mértékét.

– Más idők, más követelmények. Ön ma egy nagy megyeszékhely első embere. Az ilyen visszaemlékezésokról mi jut az eszébe?

– Bármilyen furcsa, de a ma és a jövő. Nézz, ma is egyik nagy feladatunk egy korszerű tömegközlekedés kialakítása. Nagy gondunk, hogy a megnövekedett motorizációnak megfelelő városszerkezet alakuljon ki. Most is előtűnik áll a repülőter korszerűsítése, mert követeli a fejlődés. És visszajön a Sóstó elérésének gondja, hiszen az idegenforgalom révén a városnak ez a gyöngyszeme a jövő egyik nagy ígérete. Amióta a Sóstó Rt megkezdte és sikerrel folytatja a terület rendezését, építését, a fűrdőjellel hangsúlyozását, amióta megnőtt az idegenforgalmi vállalkozások kedve és intenzitása, ez kardinális kérdéssé nőtt. Most mondhatjuk, hasonló gondok, mint a század elején. Igen, ez igaz, de más léptékben, más méretekkel. A meg-

őrzött érték és az új egymás mellett élése, kölcsönhatása lényegében városfejlesztési filozófiám alapja. Érték és érdek összehangolása – ez a város vezetésének alapfeladata.

– A Sóstónak nagy jelentőséget tulajdonít. Valóban ennyire fontos lenne a fejlesztés a város számára? Ez érzelmi vagy racionális döntés eredménye?

– Nyíregyháza fejlődése és jövője természetesen több pilléren nyugszik. A munkahelyteremtő befektetések idevonása – aminek már sok látható eredménye van – éppúgy idetartozik, mint regionális helyzetének okos kihasználása, vagy éppen a város kulturális értékeinek piacépes megjelenítése. Az idegenforgalom, a

pontja, természeti szépségek és ritkaságok, fejlett nagyváros közelsége. Ehhez társul ma a Sóstó Rt szakértő szervező és rendező munkája. Nyíregyháza vonzereje máris jelentős. Nemzetközi kórusfesztivál, táncfesztivál, bábfesztivál, zenei fesztiválok, egész évben tartó konferenciaturizmus, nemzetközi expók, nyári egyetem, a nyírségi őszi eseményei a világ minden részéről vonzanak látogatókat. Logikus, hogy ezen a révén szándékunk, hogy minél többeket irányítsunk a Sóstó felé, hogy felkínáljuk gyarapodó lehetőségeinket. Azt hiszem érthető, hogy minden esetben, amikor csak lehet, testvérvárosoknak, ide látogató delegációknak, vendégeknek hangsúlyozzuk lehetőségeinket,



turizmus fontossága azonban a prioritások közé tartozik. Ennek objektív okai vannak. Gyógyvíz, erdők, fűrdők, jó megközelíthetőség, javuló közlekedési infrastruktúra, a környező országok látogatóinak rohamosan növekvő száma, a város megyei tűrák kiinduló-

kínálatunka. Mindezeket a nyíregyháziak érdekében alakítottuk így ki, elsősorban a városlakók kényelmét kell, hogy szolgálja az üdülőközpont, ám nagyon kell figyelnünk a máshonnan érkező vendégek kiszolgálására is.

## Egy megálló látnivalói

Egy röpké megtorpanást követően, amelyet balul sikerült privatizációk sora okozott, ritkán tapasztalt, leginkább a fénykorához hasonló, az ezredforduló éveiben Sóstó.

A sort egy részvénytársaság megszületése nyitotta, amely helyi önkormányzati és megyei erőkből visszavásárolt néhány fontos bázist az üdülőközpontban. Újjászülöttet a vasútállomás, a víztorony, újjáépült a Svájci lak és legszebb napjaira emlékeztet a

Fűrdőház néven újra vendéget fogadó kádfűrdő. Az Állatpark a magyar vidék leglátogatottabb állatkertje, ahol több mint ezer egyed képviseli a közel kétszáz állatfajt. Korábban el sem képzel, egzotikus állatok lettek Sóstó lakói, és a hozzáértő vezetők jóvoltából további fejlődés előtt áll a létesítmény. Több mint százcezen váltottak belépőt a néprajzi ihletésű

Múzeumfalvára, ahol mostanában fejezték be a tájegységi építészeti kialakítását.

Sóstó a fűrdők központja is, a park, a tó és a kádas választéka közül mindenki megtalálhatja a számára legkedvesebbet. Sokat javultak és gyarapodtak a vendéglátás egységei is, a Krúdy szálló kivételével mindegyik magas színvonalon gondoskodik vendégeiről. A híres-neves Krúdy szálloda és vendéglátó egység még befektetőkre és megújulásra vár.

Összegezve: a kisvasúton kirándulók egy sóstói kitérőt korántsem bálnak meg, akad bőven látni és szórakozni való az állomás környékén. És mire a legközelebbi szélvénnyel elindul a Tisza-part felé, már bizonyára számtalan élménnyel gazdagabban szállhatunk fel ismét a Nyírvideki Kisvasútra.



– Elkanyarodtunk a villamostól, a kisvasúttól...

– Nem hiszem, hogy túlságosan. Hiszen a villamos létrehozásakor is szempont volt a Sóstó, a már akkor is felkapott hely megközelítésének könnyítése. A mai nyíregyházi fejlesztések közvetlenül vagy közvetve szolgálhatják ugyanezt a célt. Repülőterünkre érkehetnek a termálkincsre épülő gyógyturizmus vendégei. Tömegközlekedésünk javulása révén könnyebb, kényelmesebb és gyorsabb lehet a kijutás. A sóstói környezet romantikájának megőrzése, felélesztése komoly érdeklődésre számíthat. A város megközelíthetőségének sürgeté-

se – az autópályára gondolok – még jobbá teheti a város elérését. Ehhez persze jobb sóstói infrastruktúra kell, szóval van még tennivaló. És ehhez még annyi: sokkal jobb propagandára, marketingmunkára, önbemutatóra van szükség. Lényegében arról van szó, hogy Nyíregyháza ma is a nyitottságával, a kezdeményező-készségével törekszik arra, hogy modern városként, vonzó településként lehessen részese az európai csatlakozásnak. Jelképesen szólva: képesek vagyunk a lassú villamosról és kisvasútról a gyors repülőre átszállni, hiszen ez az itt élők akaratával egyező törekvés.

Burget Lajos

A 424-es Ír Söröző, Étterem Sóstón különösen kedves színfoltja városunknak. A közel háromnegyed évszázados épület volt vasúti pénztárhelyiség, presszó, irattár, majd több mint tíz esztendeig életveszélyes állapotban lévő, ugyanakkor műemléki házottságot élvező épület.

Múltja, külső és belső megjelenése, valamint a környék adottságai szinte önmaguktól „kérték” a mai forma, funkció, szín és hangulatvilág kialakítását.

A vasúti múltat és a kis üzlet igényességét a 424-es mozdony zseniális mérnöki megoldásaira utaló névkölcsonzús fejjezi ki.

Az ír jelleget a hangulatos, családias és az asztaltársaságok számára intim beszélgetésre vagy közös társalgásra, mulatásra lehetőséget biztosító éttermi rész teremti meg.

A nyári szezonban, megőrizve a baráti-családi hangulatot, kis terasszal is bővül a 424-es. Az étlapon természetesen nem csak ír jellegű ételek, hanem a helyi, a magyar és a nemzetközi konyha legnépszerűbb specialitásai is szerepelnek. A tág tőzsvendégek sem unhat rá a menüre, hiszen az ételek listáját évente legalább egy alkalommal frissíti a gondos és igényes szakmai vezetés.

Az ügyes kezű, jól képzett szakácsok az étlapon nem szereplő ételeket is elkészítik a vendégek kívánsága szerint, melyeknek felszolgálásáról,



gyakorlott, gyors és mindig mosolygó pincérek gondoskodnak, akik Budapest egyik \*\*\*\*\*-os (Corinthia Aquincum Hotel) szállodájában szereztek gyakorlatot.

Úde színlott ez a kis üzlet, amely nem egyszerűen csak étterem és söröző, hanem hangulat, életstílus, mely egy kicsit krúdys, egy kicsit ír, egy kicsit szabolcsi és talán ezért ilyen kellemes (itt lenni és itt enni).

# Indóháztól indóházig

**H**a valaki évtizedek óta utazik kisvasúton, már nem jelent újat az, hogy egy muzeális értéket képviselő jármű zötyög alatta, olyannyira természetessé válik számára a mindennapos ingázás. Ahány ember annyi féle gondolatot ébreszt ez a szó: kisvasút. Mert mit is jelent a KISVASÚT?

Köldökszinór jó néhány település között... évtizedek óta a mindennapi kenyérért folyó harc egyik eszköze... turista látványosság ... szórakoztató program az aszfalthoz szokott nagyvárosi emberek számára ... nosztalgia ... történelmi örökség... és sorolhatnám azokat az érveket, melyek megszüntetése ellen szólnak. Szembeszállhatunk azokkal, akik a racionalizálás nevében csak rombolni képesek, harcolhatunk a gazdaságosság szószólóival.

És minden hiába, ha nem tanuljuk meg tisztelni a múltat, mert tudomásul kell venni végre, hogy aki a múlt értékeit nem becsüli, nem tekinthet a jövőbe. Nem taposhatjuk le azt az utat, amely a szuperszónikus közlekedéshez vezetett el bennünket...!

„...Szerelmvonatot” melyből van kiszállás. A recept így szól: végy egy csodálatos hölgyet, sétálgatok el a nyírségi kisvasúti állomásra, zötyögjetek el Balsáig vagy Dombrádig, és közben nézzetek egymás szemébe, fogjátok a másik kezét, minden állomáson és megállóhelyen csókolózzatok egy kicsit... Végül a hosszú út végén bizakodással várjátok az eredményt! Ugyanez nők számára: Végy egy jóképű férfit... S haladjatok állomásról állomásra, talpától talpáig, sínről sínre...

## Mindenki kedvence: a frissen felújított nyitott kocsi



## Nyíregyháza és Sóstófürdő



A város Szabolcs-Szatmár-Bereg megye adminisztratív, kulturális és gazdasági központja. A több mint százezer lakosú település első írott emlékei 1326-ból származnak. A település a XVI-XVII. század történelmi viharai folyamán majdnem teljesen elnéptelenedett, ezért gróf Károlyi Ferenc 1753-ban Békés

megyei evangélikus szlovákokat telepített nyíregyházi birtokára. A település 1990-ben kapta meg újra a megyei jogú város rangot.

A város szerves része a félezer hektáros erdő közepén található üdülőtér, Sóstó, ahol a két természetes tóval kívül gyógyvízű strand, valamint sportlétesítmények is várják a vendégeket.

Nyíregyháza kulturális életében meghatározó szerepet játszik az önálló szintársulat, a nemzetközileg is elismert énekkarok és folklór-együttesek, a Jósza András Múzeum és a Múzeumfaló. A minden évben lebonyolításra kerülő Nyírségi Ősz hagyományörző kulturális programsorozata ugyancsak rengeteg turistát vonz a városba.

## Ha fellendül a turizmus

Fodor Lajos, Kótaj polgármestere:

Településünket korábban csak a kisvonat kötötte össze a környező településekkel és a megyeszékhellyel. Sajnos nem egyszer megtörtént, hogy a kótajiak már nem tudtak felszállni a szerelvényre, annyira zsúfolt volt! A kisvonat a kezdetektől napjainkig fontos szerepet tölt be településünk életében, hiszen a lakosok egy része ezzel jár be Nyíregyházára dolgozni vagy továbbtanulni. Az időközben beindult buszjáratokkal együtt közösen végzik a nálunk és a környező településen lakók színvonalas szállítást – épp ezért elengedhetetlen, hogy a jövőben is zavartalanul működhessen. Kótajt turisztikai szempontból még nem fedezték fel, de itt szeretném megjegyezni, hogy nálunk található az Ibrányi Fráter-kúria, mely jó alapot adhat a fellendülésben lévő falusi turizmusnak községünkbe. Kiemelném még a csodálatos környezetben lévő református, görög katolikus és római katolikus temp-



lomokat, melyeket szeretném, ha a szeptember 9-én településünkön megrendezésre kerülő Nyírvideki Regionális Kisvasút napjára érkező vendégek közül mind többen megtekintenek.

**H**iba lenne a Nyírvideki Kisvasútra csak a településeket összekötő kapocsként gondolni. Hogy szerepe miben és mennyiben mutat túl ezen, arról halljuk egy szakember, *Aranyossy Mihály*, az Air Mediterran Tours cégvezetőjének szavait.

– A kisvasút – bármilyen hihetetlen – turisztikai lehetőségeket is rejt magában mindazok mellett, hogy rendkívül fontos eszköz a közlekedés szempont-

nézi, hiszen szerepe lehet a környezet, a kisregió fejlesztésében. Remek hordozó, tájtermék válhat(na) belőle, ahová kisebb rendezvényeket, kiállításokat lehet(ne) szervezni.

A megfélemlő módon kiváló turisztikai értéket lehet fejleszteni belőle! Akár hosszabb, több napos programot is lehet rá építeni – ehhez azonban már elengedhetetlen az érintett települések pozitív hozzáállása és aktív részvétele.

## Kisvasút és idegenforgalom

jából. Bár a légi és közúti szállítás mellett manapság már mindinkább háttérbe szorult, de továbbra is igen fontos szerepet tölt be – pláne azon települések esetében, kiknek ez a fő kapcsolódási pontjuk a megyeszékhelyhez vagy a közeli településekhez. Turisztikai szempontból fontos, hogy az érdeklődő egy érdekes kiindulópontból egy érdekes út során jusson el céljához, az érdekes végállomáshoz. Hosszú távon, a leendő látogatók érdekében is meghatározó tényező az utazás során szerzett élmények sokasága és sokszínűsége. Éppen ezért elengedhetetlen, hogy a szerelvény profi módon – tisztán, menettrend szerint – közlekedjen. A kisvasút ügyét minden esetben komplexitásban kell

Az érintetteknek át kell érezniük: mind a külföldi, mind a hazai turisták szempontjából fontos, hogy elégedetten távozzanak – ugyanis többször is bebizonyosodott már, hogy a legjobb reklám a szájhagyomány.

Vannak olyan gyűjtők, kiknek hobbijuk, hogy a világ kisvasútjaival megismerkedjenek: utazzanak rajtuk, és vele kapcsolatos ajándéktárgyakat gyűjtenek. Ezek a kisvasút baráti társaságok legerősebben Svájcban és Németországban működnek – érdemes lenne megnyerni őket!

Zárszóként: turisztikai szempontból csak a kisvonat nem elegendő! Valamennyi érintett településnek is meg kell újulnia, és át kell éreznie, hogy a kisvasút igazi ráhordó egység lehet!



## Kótaj

A régi krónikák még Keresztútként említik a ma már több mint négyezer lakosú települést. A Bánomvárában található az Ibrányi család egykori kastélya, melyben Jókai Mór Egy magyar nábob című regénye játszódik. (Az Ibrányi család egyik kriptája a katolikus templom kertjében található). Két szeszgyára miatt a kisvasútnak Kótaji Szeszgyár megállója is volt.



# Indóháztól indóházig



## Buj

A ma közel kétezer ötszáz lélekszámú település határának egyik fele a Rétközbe, a másik része a Nyírség dombjaira esik. Az ásatá-

sokkor előkerült emlékek bizonyítják, hogy már az őskorban is lakott volt. A XV. század második felétől kezdve a *Bulyi* család volt a földek birtokosa.



## Tiszabercel

Az első följegyzés (1370) Egyházás Bercel néven említi. *Bessenyei György* – aki a település leghíresebb családjának sarja – emlékéit a szülő-

házában szépen berendezett emlékkiállítás őrzi. Ípartörténeti emlékként megtekinthető a volt téglagyár épülete és a szivattyúállomás. A több mint kétezer főt számláló településről komppal lehet átkelni a Tisza túlsó oldalára.



## Nagyhalász

A Rétköz kistájegység szervező központja ma már több mint hatezer ember otthona. A régészeti feltárások tanúbizonysága szerint, a település már az újkőkortól, közel hat-hétezer éve megszakítás nélkül emberi lakóhely. A

történelem először 1243-ban tesz említést róla, mikor is IV. Béla *István* comesnek adományozta Halászt. A Tisza szabályozásával megnövekedett a szántóföldek területe, melynek következtében az állattenyésztésről a növénytermesztés irányába tolódott át a gazdálkodás. Nagyhalász 1993. december 1-jén kapott városi rangot.



## Paszab

Nevét egy 1241-ből származó oklevél említi első ízben. A két világháború között és a második nagy világháború követő időszakban jeles tanítóként működött Paszabon idős *Turi Sándor*, aki

amellett, hogy nagyszerű pedagógus volt, komoly néprajzi gyűjtést is végzett: szép múzeumot rendezett be iskolájában. Erdemes szétnézni a szövőházban, melynek termékei a tengeren túlra is eljutnak. Lakosainak száma közel 1300 fő.



### Berenci Béla, Ibrány polgármestere:

– Nem dicsekvésként, ám a miénk a vonal legújabb és alighanem legszebb állomása. Az önkormányzat kivitelezésében 1998-ban elkészült létesítménnyel városközpontunk is megszépült. Az épületben kialakított szolgálati lakásban a rendőrség egyik munkatársát helyeztük el, mit ne mondjak, azóta rend és fegyelem

uralkodik a környéken... Komolyra fordítva a szót, az ibrányiak szeretik a kisvasutat. Elsősorban olcsósága miatt, hiszen ez a legolcsóbb közlekedési eszköz Nyíregyháza felé.

S persze az érzelmi motiváció sem mellékes, hisz a közelmúltban megrendezett Ibrányi Világutalálkozója érkezett vendégeink rá is nagyon kíváncsiak voltak...

## Ibrány

Jellegzetes mezővárosias, alföldi település, melynek neve a honfoglalás és az államalapítás időszakára utal. IV. László király 1280-ban keltezett adománylevelében szerepel első ízben

település neve. Az 1880-s évtizedben végrehajtott Tisza-szabályozás, Belső- és Lónyai-csatorna építése következtében a Rétközi táj arculata megváltozott: eltűnt a „vizi világ”. 1973-tól nagyközség, míg 1993. november 1-jén kapott városi rangot. Ma közel 7000 lelket számlál.

## Kitörési lehetőségek

### Albók József, Nagyhalász polgármestere:

– A lassan évszázados múltú visszatekintő kisvasútnak településünkön is szép hagyományai vannak. Mindamelllett, hogy biztosítja a munkába járást, „köldökszinórként” köti össze Nagyhalászt a környező településekkel és a megyeszékhellyel. Rádásul – a megfelelő módon használva – az országnak ebben az elmaradott térségében még munkaerőfejlesztésre is képes! Az ide látogató hazai és külföldi turisták sok esetben a táj szépsége és az érintetlen Tisza látványa miatt utaznak a kisvasúton – épp ezért tartom fontosnak a nyomvonal fennmaradását.

Az elmúlt évtizedekben sikerült korrekt kapcsolatot kialakítanunk a MÁV-val – a kölcsönös megbecsülés kézzel fogható jele az

a mozdony, mellyel (kiállítási tárgyként) településünket ajándékozták meg. A falusi turizmus élénkítésének szempontjából fontos szerepet kapnak azok a műemlék jellegű épületek, melyeket a Nyírségi Kisvasúton ide látogató turisták – akár szervezett keretek közt – látogathatnak meg. (Településünkön ezek közé tartozik a Csúha-Kállay-kúria vagy a régi református parókia épülete). Ezen „kitörési lehetőségeknek” megfelelő promóciót kívánunk biztosítani mind a közeli, mind a távolabbi jövőt illetően.

Bár településünk napról napra fejlődik, a jövő – ezen belül a kisvasút – érdekében fontosnak tartom, hogy a környező települések vezetőivel közösen dolgozzunk és érjünk el minél több sikert!

# Indóháztól indóházig



## Gávavencsellő

A napjainkban több mint négyezer lelket számláló település gyönyörű, romantikus tájon, szinte háborítatlan természetben terül el, a vadregényes Tisza szomszédságában.

A település Gáva és Vencsellő egyesülésével jött létre, lakosai – akik elsősorban földművelésből, cipő- és bőrdíszmű ipari munkából élnek – szívesen látják vendégeiket. Az ide látogató idegeneknek páratlan élményt nyújt a táj.

A Tisza kitűnő terepe a vízisportoknak, a környék pedig halban és vadban gazdag. Nem mindennapi élményt kínál a szomszédos Szabolcs község, amelynek ezeregyszáz éves földvára a honfoglalás kori magyar történelmet idézi.

A község bővelkedik építészeti látnivalókban; közülük a legfontosabb a XIX. században épült neobarokk stílusú Dessewffy-kastély, melynek hatalmas parkjában Magyarországon egyedülálló faritkaságok is találhatók.

## Remek kikapcsolódás

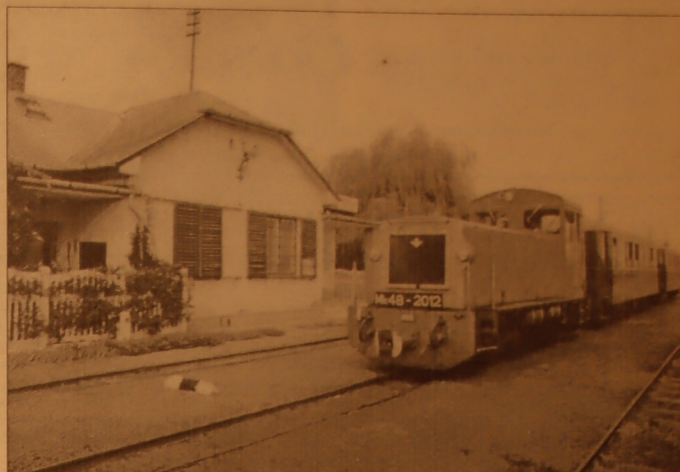
**Dr. Kurakó László Gávavencsellő polgármestere:**

– Már a rendszerváltás előtt, 1988-ban is komoly figyelmet fordítottunk arra, hogy a kisvasút szerepét megnöveljük. Remek lehetőséget biztosít erre a mindinkább fellendülő falusi turizmus, mellyel egymást kölcsönösen kisegítve, nagy tervek válhatnak valóra.

Fontos, hogy mind a tizenkét település felkutassa – ha kell, felújítsa – és a turizmus szolgálatába állítsa azon értékeit, melyek fellendíthetik a kisvasút forgalmát is. Nálunk ezek közé sorolható a Dessewffy-kastély és a gyönyörű, műemlék jellegű templomok mindegyike.

A kisvasút szerepe mára a személyszállításra korlátozódott, így a továbbélés és továbbélés lehetősége a turizmusban rejlik. Az idegenforgalom szempontjából nem elhanyagolandó tény, hogy a vonat természetvédelmi területen (is) halad és remek kikapcsolódást nyújt az erre a tájra érkezőknek.

Fontos, hogy a kisvasút által érintett települések – akárcsak eddig – ezután is példamutatóan együttműködjenek annak érdekében, hogy a kisvasút továbbra is fennmaradjon és sikeresen továbbfejleszthessen. Ebben nekünk, a térség központjában fontos szerepünk van.



## Tiszatelek

A közel 1600 lakosú település a II. világháborúig Telek-tanya néven szerepelt a térképeken.

A Tisza szabályozásáig határának csak egy része (az ún. Telekdomb) volt szántóterület. A Tisza környékén lévő partifecske állománya Európa-híri.



## Újdombrád

A község 1989. január 1-jével vált saját jogú településsé, addig Dombrád nagyközség része volt. A képviselőtestület 1992. január 1-jével hozta létre saját polgármesteri hivatalát. 1993-ban adták át a II. világháborús emlékművet, ahol mindmáig halottak napi megemlékezéseket tartanak. A kisvasút melletti legfiatalabb település közel 700 ember otthona.

## Dombrád

Bizonnyítottan a megye egyik legrégebbi települése. Neve szláv eredetű, de a magyar helynévadás szerint alakult. A múlt század legjelentősebb munkája a község életében a vízrendezés volt. A végleges megoldást 1849-ben a Tisza-völgyi Társulás munkája hozta, amely *Széchenyi István* nevéhez fűződik. Az I. világháborút követően polgári iskolát építettek, ahol a kisvasút menti települések fiataljai gyarapíthatták tudásukat. A Rétköz egyik leggazdagabb településeként tartották számon. Itt található a Felső-Tisza-vidék egyik legszebb református temploma. Északi határa a Tisza, mely egyúttal a megyehatárt is jelöli. A több mint négyezer fős nagyközség idegenforgalma ma már országos híré, sőt az utóbbi években kezd nemzetközivé válni. A kisvasút másik végállomása.

Az ország legvirágosabb települése címet nyert Dombrád immár Európa-bajnoki dícsőségre pályázik. Valóságos virágerdő veszi körül a Nyírvideki Kisvasút múzeumát is. Az egyik ötletadó *Solymosi László* polgármester volt, akinek szíve legbelsőbb csücskében foglal helyet a kisvasút. Szóval: a MÁV-val karöltve, csak nevében holt vágányokat fektettek le, amelyekre rákerültek a kisvasút hajdanvolt relikviái. Látható itt tehergöncsi és műszaki kocsi éppúgy, mint mozdonny vagy éppen személykocsi.

A múzeumhoz közel alakították ki a vasutas művészek galériáját, ahol rendszeres művészeti tárlatokon mutatkoznak be ifjak és idősebbek egyaránt.

## Herminatanya ... ahol a vasút elágazik



## Balsa

Földrajzi fekvése miatt fontos tiszai átkelőhely. A község nevével először a XIII. század végén találkozhatunk. Régi okleveleken mint átkelő- és vámhely van említve. 1720-ban a kinstár rutén lakosokat telepített ide. 1836-

ban a tűz martaléka lett csaknem az egész település. A ma már közel ezer fős községben megtekintésre érdemes a református templom, a görög-katolikus templom ikonostáziója, a római kápolna és a második világháború folyamán lerombolt Tisza-híd. A Nyírvideki Kisvasút egyik végállomása.

## Ibránycoop: három település éléskamrája

Nagyot változott a kereskedelem világa, s bizony elkél az időbeni és gyors lépésváltás annak a cégnek, amely haladni akar a korrall. Ez a legfőbb törekvése az **Ibrány COOP Rt.**-nek amely három település élelmiszer ellátásáról gondoskodik. Az áfészes szakemberek hat élelmiszer-szaküzlet kínálatával várják az ibrányiakat, a bujiakat és a paszabiat. A cég székhelyén emellett egy-egy ruházati, vegyi, háztartási és zöldség- gyümölcsboltot is üzemeltetnek.

Várjuk Önt üzleteinkben!

- |                                           |                                              |
|-------------------------------------------|----------------------------------------------|
| 1. sz. Ruházati, Ibrány, Lehel u. 18.     | 13. sz. Zöldség-gyümölcs Ibrány, Lehel u. 5. |
| 4. sz. ABC Ibrány, Lehel u. 23.           | 15. sz. Vegyi-háztartási Ibrány, Lehel u. 5. |
| 5. sz. Önkiszolgáló Ibrány, Kossuth u. 5. | 17. sz. Vegyes Paszab, Fő u. 9.              |
| 7. sz. Önkiszolgáló Ibrány, Árpád u. 58.  | 21. sz. ABC Buj, Szabadság tér 1.            |
| 8. sz. ABC Ibrány, Fürst S. u. 34.        | 22. sz. Önkiszolgáló, Buj, Liliom u. 39.     |

**Coop**

**Ibrány Coop Kereskedelmi, Szolgáltató és Termelő Rt.**  
4484 Ibrány, Tompa Mihály u. 11.

## Napi randi Andival!

Irigylésre méltó helyzetben vannak dombrádi férfitársaink, akik naponta randizhatnak Andival, mi több a feleségek nagy-nagy öröme. Mielőtt még bárki bármit félreértene, az Andi névre Dombrádon az ismert pékség hallgat, ahol a legkorszerűbb gépekkel, közel tucatnyi szakember gondoskodik a mindig friss harapnivalóól. A választék pedig széles, hiszen barna-, fehér-, burgonyás-, valamint rőzsdús kenyér készül a pékségben. A finomságokból pedig jót bőven a dombrádiakon kívül az újdomborádiaknak és a tiszakanyáriaknak. A széles választék pekárui eljutnak az iskolákba és az óvodákba is. Az Andi Sütő és Kereskedelmi Bt. e mellett saját szakboltjában is várja vásárlóit. Élelmiszerszaküzletükben a saját készítésű pekáru mellett egyéb élelmiszer- és vegyiáru-kínálattal állnak a lakosság rendelkezésére.

**Andi Pékség Élelmiszerszaküzlet**  
**Dombrád**  
**Szabadság tér 1.**  
**Tel.: 45/465-020**



## Ibrányi Takarékszövetkezet

### Fő cél a lakossági szolgáltatások színvonalának emelése

Ujabb eredményes évet zárt a Takarékszövetkezet, a saját tőkének tovább növekedett. Ez évi célkitűzéseink közé tartozik, hogy a lakosságot minél jobb, gyorsabb, udvarias kiszolgálásban részesítsük.

Jelentős a mezőgazdasági hitelezésünk. Sok termelő részére adunk hitelt a tavaszi munkák elvégzéséhez, és év végén a termés eladásából egy összegben fizetik vissza. Ehhez a FVM kamattámogatást ad a termelőnek.

Közel 4000 folyószámlát kezelünk. Ez vállalkozói és lakossági. A lakossági számlán nyugdíj, munkabér és segély kifizetése történik.

A kirendeltségek modern kapcsolatban vannak a központtal, és így a banki anyag GÍRÓ-n történő érkezése után azonnal a folyószámlán vannak a jóváírások a kirendeltségeknél is.

Be kívánunk kapcsolódni az új lakáshitelezésbe is, hogy ügyfeleink a támogatásokat a takarékszövetkezeten keresztül vegyék igénybe.

Kamatkondícióink hasonlóak a többi pénzintézetéhez, de mi később csökkentjük a betéti kamatokat, ezzel is az ügyfeleknek nyújtunk többletbecsület.

Takarékszövetkezetünk tehát széleskörű szolgáltatást nyújt az ügyfelek részére és rugalmasan tudja kezelni a hitelkérelmeket. A hitelkérelem benyújtását követő egy héten belül folyósításra kerülnek a hitelek, hogy az ügyfelek minél előbb tudják hasznosítani azt.

Megállapodásunk van a Hungária, a Signál Biztosítóval, a Fundamenta lakás-takarékpénztárral, és ezeknek a cégeknek a termékeivel is állunk a lakosság szolgálatába.

Gálík Jánosné, elnök

**Ibrány és Vidéke Körzeti Takarékszövetkezet**

4484 Ibrány, Lehel u. 3. Tel./fax: 42/200-227, 42/200-472

## 4 szalon = 1 cég

**RITA Menyasszonyruha-szalon,**

Nyíregyháza, Park Üzletház I. emelet

(buszpályaudvar felőli külső sarok) Tel.: 42/315-186

**ÁMOR, Nyíregyháza, Galéria Üzletház, földszint**

(Városi műv. központtal szemben), Tel.: 42/408-755



**KÓTAJI szalon,**  
Kútj, Szent István u. 7. Tel.: 42/208-340  
Nyíva, hétfo-szombat 8-18 óráig  
Bejelentkezés alapján bármikor

**SISSY Szalon**  
Szerencs, Rákóczi u. 16. Tel.: 47/362-013/29.

**A 2000. évre foglalt menyasszonyok a hirdetés felmutatásával 20 000 Ft-os kedvezményben részesülnek + vetített háttér, esküvői fotókat kapnak nászajándékba!**

**Üzleteinkben, lakodalmak, sátor is megrendelhető (gumiszonnyel, hűtőkocsival)**

**Menyasszonyi ruhavásár 15-50 000 Ft-ig (Kicsi és extra méretben is!)**

**A jövő évre foglalt menyasszonyok 12 000 Ft kedvezménnyel foglalhatnak**



A Nyír-Team Kft. 1990 októberében alakult. Jelenlegi állapotában 1992 óta működik. 1999 tavaszán *Wilhelm Trautner* és az *Obst-Trautner Budapest Kft.* tulajdonrészét szerzett cégünkben. Így vállalkozásunk magyar-német vegyes társasággá vált.

Cégünk a kereskedelem területén szinte kizárólag az EU-országokba exportálja termékeit, mely hosszú évek óta biztos piaci lehetőséget jelent. Partnereinkkel korrektszerű viszonyt alakítottunk ki, melyet folyamatosan bővítünk a piaci helyzetnek megfelelően.

A friss gyümölcs exportja mellett félkész termékek, azaz sűrítmények és – 1999 júniustól kezdve már – fagyaszott termékek gyártásával is foglalkozunk.

Termékeink köre 1999-ben új áruféllel bővült. Ekkor készült el cégünk beruházása,

a hűtő-fagyasztó üzem. Így már fagyasztott termékekkel, és új szolgáltatásként bérhűtőssel, illetve bérhűtőszállással is állhatunk partnereink szolgálatára.

A termékek megvásárlását egy jól szervezett (kb. 40 fős) felvásárlóhálózaton keresztül biztosítjuk, megfelelő fuvarszközök segítségével. Kiemelt bázistelepünk a **gávacellsel hűtő-fagyasztóházunk**. Ide szállítjuk be a friss gyümölcsöt, majd 1-2 Celsius fokra hűtve készítjük elő a szállításra.

Az így előkészített áru a hűtőkamion megérkezése után gyors rakodással, kb. 40 perc alatt kerül a szállító járműre, ezzel is biztosítva a minőségmegőrzést.

A csomagolás a vevővel való megegyezés szerint történhet saját vagy a vevő által biztosított rekeszekben.

**Tel.: (42) 206-170, tel./fax: 572-031**

## A művelődés és a kikapcsolódás szolgálatában

Beszélgetés **Mester Zoltánnal**, a Nyíregyházi Vasutas Művelődési Ház igazgatójával

– Mióta létezik az intézmény?

– Megépítésétől – azaz 1916-tól – folyamatosan részesei vagyunk a város kulturális életének. Annak idején az első vasútállomás bontási anyagaiból, társadalmi munkában folyt az építkezés. Mivel a telket a Vasutas Érdekvédelmi Egyesület vásárolta, a ház mindig is a vasutas dolgozóké volt, nem a MÁV-é. Ma – újból – egyesületi formában működünk, mint a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület egyik intézménye.

A kultúra mellett helyet biztosítunk az oktatásnak is, különböző képzések, továbbképzések és átképzések formájában. Nagyszámú vasutas jár a magán gimnáziumba, melynek első évfolyamára 400-an iratkoztak be a most kezdődő tanévre.

Önszerveződő klubjaink – a nyugdíjasok a sakk-kör, az eszperantisták, kertbarátok köre stb. – nagy népszerűségnek örvendenek. Ezek mellett egészséges életmódhoz kapcsolódó és ismeretterjesztő tanfolyamaink (aerobic, gyógytorna, izomerősítő és -növelő torna, jóga, gerinc-torna, különböző előadások) is vannak. Nem zárt

közösséget alkotunk, a kezdetektől fogva nyitottak vagyunk a környéken élők számára!

– Jelenlegi helyzetük?

– Most fejeződött be a nagyterem és az udvar felújítása, mely minden bizonnyal elnyeri a tetszését az évente hozzánk ellátogató mintegy 60-70 ezer embernek. A Fogyatékosok Esélye Közalapítvány támogatásával akadálymentesítettük intézményünket, mely így már a mozgás-sérültek és egyéb fogyatékosok számára is elérhetővé vált.

Az udvarunkon található, egy a '40-es években gyártott kisvasúti személykocsi, amit a MÁV vezérgazdától kaptunk a magyar vasút fennállásának 150. évfordulóján, melyben kiállításokat rendezünk. Felújított nagytermünkben szeretnénk minél több nívós, szórakoztató és művelődési estet tartani. Az állomás épületében – melyhez a helyet az állomásfőnökség biztosítja – szinte folyamatosan megtekinthető egy-egy képzőművészeti kiállításunk.

Szolgáltatásaink széles körével igyekszünk a társadalom minden rétegét szolgálni!

**Cím: Nyíregyháza, Toldi u. 3.**



A **KOTESZ-COOP Mezőgazdasági Egyéni Cég** a Herminatanyai kisvasúti állomás Ibrány felőli oldalán helyezkedik el.

Fő tevékenységi köre mezőgazdasági termelés, szolgáltatás és felvásárlás 150 hektáron folyik a gazdálkodás, fő profil a zöldség- és gyümölcstermesztés. 1999-ben épült egy 60 vagonos hűtőház, amely nagy termelési biztonságot jelent számukra és az itt élők számára is.

Előszörban az alma betárolásában játszik nagy szerepet hűtőházunk.

# Arcok a vasút felől

**Simoncsik László** vonatvezető:

– Én vezénylés jelleggel dolgozom a kisvasúton, ami azt jelenti, hogy a nagyvasúton is teljesítek szolgálatot. A két fajta utazást, közlekedést és szolgálatot össze sem lehet



hasonlítani. A kisvasút külön világ. Az úrrakéták korában ez már egy csipet történelem. Lassú, zajos, de mégis emberi. Az utasok ismerik egymást, a vasúti dolgozókkal a mindennapos találkozás miatt személyes kapcsolat alakul ki, szinte mindenkit névszerint ismerünk, elmondják gondolataikat, bírálat és elismerő véleményüket.

Itt megszűnik a rohanás, az embereknek van idejük egymásra találni, beszélgetni. Olyan ez, mint egy utazó család. Ez a húsz kilométer kilométer körüli óránkénti átlagsebesség szó szerint „összerázza” az embereket. Egyetlen keserűsége van vasutasnak és utasnak egyaránt: a megfélemlítés, vandál fiatalok jelenléte, de ennek jelensége nemcsak mi vagyunk a szenvedő alanyai.



**Nagy László** mozdonyvezető:

Tizenhat éve dolgozom mozdonyvezetőként itt a kisvasúton. Ennyi idő alatt az ember vagy megszeret egy munkahelyet, vagy megunja. Én azelőbbihez tartozom: megszoktam, megszerettem az összes jó és rossz tulajdonságával együtt, és a szívemhez nőtt, mint egy jó barát. Az utasokat már ismerem, a törzsgárdával már közszó viszonyban vagyunk, integetnek, megkérdézik hogy érzem magam.

Olyan kapcsolat alakult ki közöttünk, amely a nagyvasúton lehetetlen. A kisvasút nem egyszerű közlekedési eszköz, ennek lelke van, hangulata, mintha egy kis átcsépézt történelem lenne ebbe a lelketlen huszonegyedik századba.

A kilencvenes évektől kezdődően csökkent az utasforgalom, de az utóbbi időkben mintha újra növekedne. Megjelentek a nosztalgizálni vágyó turisták, még a külföldiek is szívesen zötyögnek végig a Tisza-partig. A nyitott kocsik kifejezetten vonzza a vendégeket, de az állandó utasok is szívesen hűsítik magukat a nyári

kánikulában. A turisták szeretnek velünk beszélgetni, a végállomásokon bekérekednek a mozdonyba, ismerkednek az öreg szerkezettel.

A falusi turizmus fejlesztésével, nagyobb propagandával, és a kisvasút nagyobb önállóságával olyan utaslétszám-növekedést érhetünk el, hogy akár gazdaságossá is válhatna ez a kilencvenöt éves műzeális értékű közlekedési eszköz. Télen hóval-faggal küszködünk, tavasszal az árvíz ellen harcolunk, nyáron a kánikulától szenved motor és ember egyaránt, de a kisvasút él, az emberek szeretik, mert a híresztelések ellenére sokak számára ez az egyetlen és a leggyorsabb munkába járási lehetőség.

**Molnár Imréné, törzsutas:**

Számomra létkérdés a vonatkozás. Ibrány-Nagytyánról járok be dolgozni Nyíregyházára már évek óta. Tiszta, kényelmes, télen meleg, nyáron kellemes, hűvös kocsikban utazunk, és amióta beállították a nosztalgia-kocsit még

romantikus is. Utastársaimmal együtt nagyon sajnáljuk, hogy megszüntették a késői járatot. Sok a diák, akik szeretnek diszkóba, moziba, színházba, koncertekre járni. Ők nem tudnak mivel hazajutni. A három műszakban dolgozóknak sokat kell gyalogolni. Bármilyen furcsán hangzik, sok ember számára a kisvasút a leggyorsabb közlekedési eszköz a munkahelytől a lakásig és vissza.

Azt hallottam, hogy vannak, akik meg akarják szüntetni, ahelyett hogy megpróbálnák gazdaságossá tenni az üzemeltetést. Akik ezt szeretnék, azok le akarnak taposni egy műzeális értéket, elválnak négy város köldökzsinórját, megnehezítenék sok száz ember kényelmes munkába járási lehetőségét, megszüntetnék száznál több vasutas munkahelyét. És mindezt akkor teszik, mikor végre növekszik az utasforgalom, számyra kap a falusi turizmus... pedig ehelyett készülni kellene a közeljövőben várható száz éves jubileumra.



## Almamelléki erdei vasút

Magyarország egyetlen 600 milliméter nyomközű, működő erdei vasútja, 1977-ben az almamelléki állomáson forgatták *Simonffy András* Kihajolni veszélyes című filmjét. Almamellék Szigetvár és Kaposvár között, előbbiből 17 kilométerre található. A szomszédos Ibaa községben a híres Pipamúzeum várja a látogatókat.

## Balatonszemesi gazdasági vasút

A MÁV utolsó működő gazdasági vasútja. Menetrend szerinti személyszállítás 1956. június 3-án kezdődött. Hálózata a 13 kilométeres csisztagyógyúródi, a nyolc kilométeres Somogy-Szentpál-i és a hat kilométeres táskai vonalakból áll. 1986 óta nyaranta gözvonatású nosztalgia vonatokat is indítanak.

## Börzsönyi gyermekvasút

A Kismaros-Szokolya-Kuta (ma Királyréty)-Adolfkút közötti 600 milliméteres nyomközű fővonalat 1893-ban építették. A menetrend szerinti személyszállítás Kismaros-Királyréty között 1954. május 26-án kezdődött. A 12 kilométeres pályát Verőce MÁV állomás-Kismaros-Szokolya-Királyréty között 760 milliméteres nyomtávúra építették át. 1990-től Börzsönyi Gyermekvasút néven működik.

## Csömödéri Erdei Vasút

Az ország leghosszabb erdei vasútja 70 kilométeres erdei hálózattal. 1945-ben került állami tulajdonba, a menetrend szerinti személyszállítás 1954-ben indult. Hálózata 28 kilométeres. A vasút a Középszéki és az Egerszeg-Letenyei dombágy déli, összefüggő erdővel borított tájait szeli át.

## Lenti Erdei Vasút

A vasút Lenti MÁV állomásánál szintben keresztezi a Zalaezerszeg-Rédcis vonalat. Jelentős műtárgya az a 79 méter hosszú híd, amely a Kerkafolyó és mellékágai felett ível át. Lenti, Zala-megye negyedik legnagyobb települése, 1979 óta város.

## Debreceni Zsuzsi Erdei Vasút

Az ország legidősebb kisvasútja. A Zsuzsi Vasút Debrecen-Fatelep-Nyírbéltek közötti 950 milliméteres nyomtávolságú, 48 kilométer hosszú vonalát 1982-1950 között több lépcsőben építették. 1996. július 13-ától Zsuzsi Erdei Kisvasút néven a Zsuzsi Erdei Kht. üzemelteti. Csereerdő megállóánál található az Ördög-árok, amely a Magyarországon áthúzódó római erődrendszer egyik eleme. Martinka megállóánál érjük el a Panorá-

ma utat, amelyen a középkori fencsikai templomhoz, az erdőpusztai tájházhoz és a Vekertóhoz jutunk el.

## Debreceni Vidámpark Kisvasútja

A 15 hektáros Nagyerdő Kultúrpark a Nagyerdő délkeleti részén terül el. Vidámparkja a Tiszántúli legnagyobb szórakoztató helye, melynek üttörővasútját 1960. május 1-jén adták át.

## Felsőtárkányi Erdei Vasút

Az Egri Érseki Uradalom 1915-ben Felső-Tárkány-Varró-ház-Petresorra (Egres-völgy-Hideg-kúti-völgy) és Varró-ház-Stimetcz-ház

(Vörös-kő-völgy) között

lovasutat épített. Az első világháború után Stimetcz-ház-Lambod-ház (Kős-völgy) között lovasutat, Felső-tárkány-Káposztás-lápa (Barát-völgy-Oldal-völgy) között gőzüzemű vasutat létesítettek.

## Gemenci Erdei Vasút

A Duna-mentén, Mohácsotól délre már a két világháború között is működtek erdei vasutak, a jobb parton Béda és Erdőfő, a balparton pedig Karapancsa térségében. A két hálózatot kompkötőtte össze, amelyen vasúti kocsikat is szállítottak. A Pörboly-Bárányok közötti 30 kilométeres vonal a Gemenci Tájévédelmi Körzet területén halad. A tájvédelmi körzet csak vasúton látogatható!

## Kaszói Erdei Vasút

A kaszói lápvidek Belső-Somogy legnagyobb összefüggő erdőtömbje. Az erdei vasutat a faanyag biztonságos szállítása érdekében 1952-1955 között építették. A menetrend szerinti személyforgalom 1961. május 17-én indult. A vonatok ma már csak a Szent-Kaszó közötti 8 kilométeres szakaszon közlekednek.

## Kecskeméti Kisvasút

Az ország leghosszabb kisvasútja 98 kilométeres

vonalhosszal. 1984-óta Kecskemét KK-Bugac felső között nosztalgia vonatot is indítanak, melyeket a Bugaci Kispöfőgő névre keresztelt gőzmozdony továbbít. Szegedi Vasúttörténeti Alapítvány Kecskemét KK állomáson 1996-ban keskeny nyomközű vasúti jármű skanzen hozott létre, ahol műzeális értékű mozdonyokat és kocsikat állítottak ki.

## Lillafüredi Erdei Vasút

A Zsinválvölgyi Erdei Vasút megépítése az első világháborút követő területcsatlakozásokhoz kapcsolódik. A teherszállítás 1970-től kezdve fokozatosan csökkent. A megmaradt hálózaton

# Sínen a hazában...



1990-től csak személyforgalom van, a vonatok a 14 kilométeres Miskolc-Kilián-Eszak-Garadna és a tizenkilenc kilométeres Papirgyár-Farkasgödör-Örvény-kő közötti vonalon közlekednek.

## Mátravasút

A Mátravasút hálózata több, egymástól független vasút összekapcsolásával jött létre. 1980-ra az erdei feltáró utak kiépítése miatt csökkent a kihalásvesztése. A megmaradt hálózaton 1985-től csak személyforgalom van, a vonatok a hétkilométeres Gyöngyös-Mátrafüred és a 11 kilométeres Gyöngyös-Gyöngyösfölös-Lajosháza közötti vonalon közlekednek.

## Meztegyői Erdei Vasút

Az Erdei Vasút gőzüzemű elődjét 1925-ben a Hunyady grófok építették. A települések elnéptelenedése és a faanyagszállítás 1986-óta tartó erőteljes csökkenése miatt, turisztikai jelentősége került előtérbe. A szép vonalvezetésű pálya Belső-Somogyban, a Boronka-melléki Tájévédelmi Körzetben vezet keresztül, ahol az erdőállomány az égeresektől a szárazhomoki tölgyesekig változik.

## Pálházi Erdei Vasút

Hazánk legrégibb erdei vasútja a Zempléni hegységben közlekedik. A Pálháza-Kökü közötti hétkilométeres, 700 milliméteres nyomtávolságú,

lőüzemi görpályát 1888-ban építették. A menetrend szerinti személyszállítás 1958-ban kezdődött. A Bodrogközi-Hegyközi Kisvasút Kenézli Tiszapart-Sáros-patak-Sátoraljaújtelep-Pálháza-Füzér-kömlös vonalát 1980. november 29-én megszünt. Pálháza-lpartelep-Kökü között 1989. augusztus 15-én újraindult a forgalom.

## Pécsi Gyermekvasút

Az ország legrövidebb kisvasútja a Megyei Kultúrpark állatkertjét és vidámparkját köti össze. A Pécsi Üttörővasút Állatkert-Dömörkapu közötti 650 méteres vonalát 1962. augusztus 17-én adták át.

## Széchenyi Múzeumvasút, Nagycenk

A múzeumvasutat a megszüntetett hazai kisvasutak járműveinek megőrzésére a Győr-Sopron-Ebénfúrti Vasút és a Közlekedési Múzeum hozta létre széles társadalmi összefogással. A Fertőbáz-Barátság közötti 1200 méteres szakaszt 1970. november 6-án a Barátság-Kastély közötti 2400 méteres pályarástát a kastélyállomással 1972. július 8-án adták át.

## Széchenyi-hegyi Gyermekvasút

A kivitelezési munkákat 1948. április 11-én a Széchenyi-hegyen kezdték. A pályát 1948. július 31-én Előre, 1949. június 24-én Ságvári-liget, 1950. augusztus 20-án pedig Hűvösvölgy állomásig adták át. A 11 kilométeres vonal jelentősebb műtárgya a Budakeszi út feletti 12 méteres híd, a 198 méteres hárs-hegyi alagút és a Nagykovácsi út feletti 29 méteres viadukt. Nevét 1990. április 1-jétől Széchenyi-hegyi Gyermekvasútra, Üttörőváros, Előre és Ságvári-liget állomásait Csillebértre, Virágvölgyre és Szépeházsra változtatták. A vasutat továbbra is 10-14 éves gyermekvasutasok irányítják, ők látják el forgalmi szolgálattevéit, a váltókezelőit, a pénztárosi és a jegyvizsgálói feladatokat.

## Szilvásvárad Erdei Vasút

A Szalajka-völgyi lő- és gőzüzemi erdei vasutat 1908-ban *Wessely Árpád* helyi földbirtokos építtette. Az 1945. évi államosításakor a teljes vonalhossz 22 kilométer volt.

## Tisza-écskei Gyermekvasút

A Tisza-écskei Üttörővasút létesítését 1970-ben a nagyközségi tanács határozta el. A Sportliget-Tisza-part közötti 1200 méteres szakaszt 1971. augusztus 20-án adták át. 1990-től Tisza-écskei Gyermekvasút néven üzemel.

Forrás: Magyarországi kisvasutak (Pallas Stúdió 1997.)



A nyíregyházi Jósza András Múzeum bővelkedik olyan dokumentumokban, amelyek fényesen bizonyítják a Nyírvideki Kisvasút közel egy évszázadig tartó életképességét. A fenti fényképet a múzeum munkatársai bocsátották szerkesztőségünk rendelkezésére. Az első képen az 1945-ös légitámadás következtében megrongálódott motorkocsit láthatjuk, mely 186 találatot kapott. Mellette a Szabolcs és Zemplén ikerjárművek egyike, amelyet 1952-ben megjavítottak és újból forgalomba állítottak. Alul jobbra láthatjuk a sínbusz belső berendezését javítás után. Bal oldalt látjuk a városi villamost (a nagyobbik típusút) és pótkocsiját a nyíregyházi átrakó pályaudvaron, indulás előtt, 1944-ben.



## A Magyar Közlekedési Közművelődésért ALAPÍTVÁNY

1147 Budapest, Illosvai S. u. 41.  
tel.: 3421-715, 2522-591

# PROGRAM

A Nyírvideki Regionális Kisvasút és a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány, valamint Kótaj község önkormányzata meghívja Önt a Nyírvideki Regionális Kisvasút

2000. szeptember 9-én, szombaton tartandó

## 6. kisvasúti napjára

- 10.30 Indulás kisvonattal Kótajba
- 11.00 Érkezés Kótajba
- 11.30 A vendégek köszöntés a faluházban
- 12.00 Kultúrműsor
- 12.30 Tárlatnyitás
- A helyi képzőművészek kiállítása
- 13.00 Ebéd
- 14.00 Szabad programok
  - az ibrányi Fráter-kúria megtekintése (autóbusz)
  - a község templomainak megtekintése
- 15.00 Visszaindulás Kótajból
- 15.25 Érkezés Nyíregyházára

# A Nyírvideki Kisvasút ősztől érvényes menetrendje

118 Nyíregyháza NyK.—Balsai Tisza-part, 119 Nyíregyháza NyK.—Dombrád

Valamennyi vonat 2. osztályú kocsikkal kötelező.

| Km.                    | 31610 | 31650 | 31612 | 31652 | 31622 | 31654 | 31624 | 31634 | 31626 | 31658 | 31618 | 31658 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 0 Nyíregyháza NyK.     | 9:15  | 9:15  | 11:15 | 14:20 | 17:15 | 20:15 |       |       |       |       |       |       |
| 3 Nyíregyháza-Vásártér | 9:24  | 9:24  | 11:24 | 14:29 | 17:24 | 20:24 |       |       |       |       |       |       |
| 8 Győrffyúti út        | 9:34  | 9:34  | 11:34 | 14:39 | 17:34 | 20:34 |       |       |       |       |       |       |
| 9 Nyírszék             | 9:37  | 9:37  | 11:37 | 14:42 | 17:37 | 20:37 |       |       |       |       |       |       |
| 11 Fákusz              | 9:40  | 9:40  | 11:40 | 14:45 | 17:40 | 20:40 |       |       |       |       |       |       |
| 13 Kócs                | 9:44  | 9:44  | 11:44 | 14:49 | 17:44 | 20:44 |       |       |       |       |       |       |
| 15 Újtelep             | 9:48  | 9:48  | 11:48 | 14:53 | 17:48 | 20:48 |       |       |       |       |       |       |
| 18 Nagyatny            | 9:56  | 9:56  | 11:56 | 15:01 | 17:56 | 20:56 |       |       |       |       |       |       |
| 21 Bal                 | 10:03 | 10:03 | 12:03 | 15:08 | 18:03 | 21:03 |       |       |       |       |       |       |
| 22 Bujkócs             | 10:05 | 10:05 | 12:05 | 15:10 | 18:05 | 21:05 |       |       |       |       |       |       |
| 23 Herminatanya        | 10:08 | 10:08 | 12:08 | 15:12 | 18:08 | 21:08 |       |       |       |       |       |       |
| 24 Dombrád             | 10:12 | 10:12 | 12:12 | 15:16 | 18:12 | 21:12 |       |       |       |       |       |       |
| 25 Nyíregyháza NyK.    | 10:15 | 10:15 | 12:15 | 15:19 | 18:15 | 21:15 |       |       |       |       |       |       |
| 26 Balsai Tisza-part   | 10:18 | 10:18 | 12:18 | 15:22 | 18:18 | 21:18 |       |       |       |       |       |       |
| 27 Nyíregyháza NyK.    | 10:21 | 10:21 | 12:21 | 15:25 | 18:21 | 21:21 |       |       |       |       |       |       |
| 28 Balsai Tisza-part   | 10:24 | 10:24 | 12:24 | 15:28 | 18:24 | 21:24 |       |       |       |       |       |       |
| 29 Nyíregyháza NyK.    | 10:27 | 10:27 | 12:27 | 15:31 | 18:27 | 21:27 |       |       |       |       |       |       |
| 30 Nyíregyháza NyK.    | 10:30 | 10:30 | 12:30 | 15:34 | 18:30 | 21:30 |       |       |       |       |       |       |
| 31 Nyíregyháza NyK.    | 10:33 | 10:33 | 12:33 | 15:37 | 18:33 | 21:33 |       |       |       |       |       |       |
| 32 Nyíregyháza NyK.    | 10:36 | 10:36 | 12:36 | 15:40 | 18:36 | 21:36 |       |       |       |       |       |       |
| 33 Nyíregyháza NyK.    | 10:39 | 10:39 | 12:39 | 15:43 | 18:39 | 21:39 |       |       |       |       |       |       |
| 34 Nyíregyháza NyK.    | 10:42 | 10:42 | 12:42 | 15:46 | 18:42 | 21:42 |       |       |       |       |       |       |
| 35 Nyíregyháza NyK.    | 10:45 | 10:45 | 12:45 | 15:49 | 18:45 | 21:45 |       |       |       |       |       |       |
| 36 Nyíregyháza NyK.    | 10:48 | 10:48 | 12:48 | 15:52 | 18:48 | 21:48 |       |       |       |       |       |       |
| 37 Nyíregyháza NyK.    | 10:51 | 10:51 | 12:51 | 15:55 | 18:51 | 21:51 |       |       |       |       |       |       |
| 38 Nyíregyháza NyK.    | 10:54 | 10:54 | 12:54 | 15:58 | 18:54 | 21:54 |       |       |       |       |       |       |
| 39 Nyíregyháza NyK.    | 10:57 | 10:57 | 12:57 | 16:01 | 18:57 | 21:57 |       |       |       |       |       |       |
| 40 Nyíregyháza NyK.    | 11:00 | 11:00 | 13:00 | 16:04 | 19:00 | 22:00 |       |       |       |       |       |       |
| 41 Nyíregyháza NyK.    | 11:03 | 11:03 | 13:03 | 16:07 | 19:03 | 22:03 |       |       |       |       |       |       |
| 42 Nyíregyháza NyK.    | 11:06 | 11:06 | 13:06 | 16:10 | 19:06 | 22:06 |       |       |       |       |       |       |
| 43 Nyíregyháza NyK.    | 11:09 | 11:09 | 13:09 | 16:13 | 19:09 | 22:09 |       |       |       |       |       |       |
| 44 Nyíregyháza NyK.    | 11:12 | 11:12 | 13:12 | 16:16 | 19:12 | 22:12 |       |       |       |       |       |       |
| 45 Nyíregyháza NyK.    | 11:15 | 11:15 | 13:15 | 16:19 | 19:15 | 22:15 |       |       |       |       |       |       |
| 46 Nyíregyháza NyK.    | 11:18 | 11:18 | 13:18 | 16:22 | 19:18 | 22:18 |       |       |       |       |       |       |
| 47 Nyíregyháza NyK.    | 11:21 | 11:21 | 13:21 | 16:25 | 19:21 | 22:21 |       |       |       |       |       |       |
| 48 Nyíregyháza NyK.    | 11:24 | 11:24 | 13:24 | 16:28 | 19:24 | 22:24 |       |       |       |       |       |       |
| 49 Nyíregyháza NyK.    | 11:27 | 11:27 | 13:27 | 16:31 | 19:27 | 22:27 |       |       |       |       |       |       |
| 50 Nyíregyháza NyK.    | 11:30 | 11:30 | 13:30 | 16:34 | 19:30 | 22:30 |       |       |       |       |       |       |
| 51 Nyíregyháza NyK.    | 11:33 | 11:33 | 13:33 | 16:37 | 19:33 | 22:33 |       |       |       |       |       |       |
| 52 Nyíregyháza NyK.    | 11:36 | 11:36 | 13:36 | 16:40 | 19:36 | 22:36 |       |       |       |       |       |       |
| 53 Nyíregyháza NyK.    | 11:39 | 11:39 | 13:39 | 16:43 | 19:39 | 22:39 |       |       |       |       |       |       |
| 54 Nyíregyháza NyK.    | 11:42 | 11:42 | 13:42 | 16:46 | 19:42 | 22:42 |       |       |       |       |       |       |
| 55 Nyíregyháza NyK.    | 11:45 | 11:45 | 13:45 | 16:49 | 19:45 | 22:45 |       |       |       |       |       |       |
| 56 Nyíregyháza NyK.    | 11:48 | 11:48 | 13:48 | 16:52 | 19:48 | 22:48 |       |       |       |       |       |       |
| 57 Nyíregyháza NyK.    | 11:51 | 11:51 | 13:51 | 16:55 | 19:51 | 22:51 |       |       |       |       |       |       |
| 58 Nyíregyháza NyK.    | 11:54 | 11:54 | 13:54 | 16:58 | 19:54 | 22:54 |       |       |       |       |       |       |
| 59 Nyíregyháza NyK.    | 11:57 | 11:57 | 13:57 | 17:01 | 19:57 | 22:57 |       |       |       |       |       |       |
| 60 Nyíregyháza NyK.    | 12:00 | 12:00 | 14:00 | 17:04 | 20:00 | 23:00 |       |       |       |       |       |       |
| 61 Nyíregyháza NyK.    | 12:03 | 12:03 | 14:03 | 17:07 | 20:03 | 23:03 |       |       |       |       |       |       |
| 62 Nyíregyháza NyK.    | 12:06 | 12:06 | 14:06 | 17:10 | 20:06 | 23:06 |       |       |       |       |       |       |
| 63 Nyíregyháza NyK.    | 12:09 | 12:09 | 14:09 | 17:13 | 20:09 | 23:09 |       |       |       |       |       |       |
| 64 Nyíregyháza NyK.    | 12:12 | 12:12 | 14:12 | 17:16 | 20:12 | 23:12 |       |       |       |       |       |       |
| 65 Nyíregyháza NyK.    | 12:15 | 12:15 | 14:15 | 17:19 | 20:15 | 23:15 |       |       |       |       |       |       |
| 66 Nyíregyháza NyK.    | 12:18 | 12:18 | 14:18 | 17:22 | 20:18 | 23:18 |       |       |       |       |       |       |
| 67 Nyíregyháza NyK.    | 12:21 | 12:21 | 14:21 | 17:25 | 20:21 | 23:21 |       |       |       |       |       |       |
| 68 Nyíregyháza NyK.    | 12:24 | 12:24 | 14:24 | 17:28 | 20:24 | 23:24 |       |       |       |       |       |       |
| 69 Nyíregyháza NyK.    | 12:27 | 12:27 | 14:27 | 17:31 | 20:27 | 23:27 |       |       |       |       |       |       |
| 70 Nyíregyháza NyK.    | 12:30 | 12:30 | 14:30 | 17:34 | 20:30 | 23:30 |       |       |       |       |       |       |
| 71 Nyíregyháza NyK.    | 12:33 | 12:33 | 14:33 | 17:37 | 20:33 | 23:33 |       |       |       |       |       |       |
| 72 Nyíregyháza NyK.    | 12:36 | 12:36 | 14:36 | 17:40 | 20:36 | 23:36 |       |       |       |       |       |       |
| 73 Nyíregyháza NyK.    | 12:39 | 12:39 | 14:39 | 17:43 | 20:39 | 23:39 |       |       |       |       |       |       |
| 74 Nyíregyháza NyK.    | 12:42 | 12:42 | 14:42 | 17:46 | 20:42 | 23:42 |       |       |       |       |       |       |
| 75 Nyíregyháza NyK.    | 12:45 | 12:45 | 14:45 | 17:49 | 20:45 | 23:45 |       |       |       |       |       |       |
| 76 Nyíregyháza NyK.    | 12:48 | 12:48 | 14:48 | 17:52 | 20:48 | 23:48 |       |       |       |       |       |       |
| 77 Nyíregyháza NyK.    | 12:51 | 12:51 | 14:51 | 17:55 | 20:51 | 23:51 |       |       |       |       |       |       |
| 78 Nyíregyháza NyK.    | 12:54 | 12:54 | 14:54 | 17:58 | 20:54 | 23:54 |       |       |       |       |       |       |
| 79 Nyíregyháza NyK.    | 12:57 | 12:57 | 14:57 | 18:01 | 20:57 | 23:57 |       |       |       |       |       |       |
| 80 Nyíregyháza NyK.    | 13:00 | 13:00 | 15:00 | 18:04 | 21:00 | 24:00 |       |       |       |       |       |       |
| 81 Nyíregyháza NyK.    | 13:03 | 13:03 | 15:03 | 18:07 | 21:03 | 24:03 |       |       |       |       |       |       |
| 82 Nyíregyháza NyK.    | 13:06 | 13:06 | 15:06 | 18:10 | 21:06 | 24:06 |       |       |       |       |       |       |
| 83 Nyíregyháza NyK.    | 13:09 | 13:09 | 15:09 | 18:13 | 21:09 | 24:09 |       |       |       |       |       |       |
| 84 Nyíregyháza NyK.    | 13:12 | 13:12 | 15:12 | 18:16 | 21:12 | 24:12 |       |       |       |       |       |       |
| 85 Nyíregyháza NyK.    | 13:15 | 13:15 | 15:15 | 18:19 | 21:15 | 24:15 |       |       |       |       |       |       |
| 86 Nyíregyháza NyK.    | 13:18 | 13:18 | 15:18 | 18:22 | 21:18 | 24:18 |       |       |       |       |       |       |
| 87 Nyíregyháza NyK.    | 13:21 | 13:21 | 15:21 | 18:25 | 21:21 | 24:21 |       |       |       |       |       |       |
| 88 Nyíregyháza NyK.    | 13:24 | 13:24 | 15:24 | 18:28 | 21:24 | 24:24 |       |       |       |       |       |       |
| 89 Nyíregyháza NyK.    | 13:27 | 13:27 | 15:27 | 18:31 | 21:27 | 24:27 |       |       |       |       |       |       |
| 90 Nyíregyháza NyK.    | 13:30 | 13:30 | 15:30 | 18:34 | 21:30 | 24:30 |       |       |       |       |       |       |
| 91 Nyíregyháza NyK.    | 13:33 | 13:33 | 15:33 | 18:37 | 21:33 | 24:33 |       |       |       |       |       |       |
| 92 Nyíregyháza NyK.    | 13:36 | 13:36 | 15:36 | 18:40 | 21:36 | 24:36 |       |       |       |       |       |       |
| 93 Nyíregyháza NyK.    | 13:39 | 13:39 | 15:39 | 18:43 | 21:39 | 24:39 |       |       |       |       |       |       |
| 94 Nyíregyháza NyK.    | 13:42 | 13:42 | 15:42 | 18:46 | 21:42 | 24:42 |       |       |       |       |       |       |
| 95 Nyíregyháza NyK.    | 13:45 | 13:45 | 15:45 | 18:49 | 21:45 | 24:45 |       |       |       |       |       |       |
| 96 Nyíregyháza NyK.    | 13:48 | 13:48 | 15:48 | 18:52 | 21:48 | 24:48 |       |       |       |       |       |       |
| 97 Nyíregyháza NyK.    | 13:51 | 13:51 | 15:51 | 18:55 | 21:51 | 24:51 |       |       |       |       |       |       |
| 98 Nyíregyháza NyK.    | 13:54 | 13:54 | 15:54 | 18:58 | 21:54 | 24:54 |       |       |       |       |       |       |
| 99 Nyíregyháza NyK.    | 13:57 | 13:57 | 15:57 | 19:01 | 21:57 | 24:57 |       |       |       |       |       |       |
| 100 Nyíregyháza NyK.   | 14:00 | 14:00 | 16:00 | 19:04 | 22:00 | 25:00 |       |       |       |       |       |       |

Kötelező: Balsai Tisza-part községi (IX.03-ig és IX.28-ig).

118 Balsai Tisza-part—Nyíregyháza NyK 119 Dombrád—Nyíregyháza NyK

Valamennyi vonat 2. osztályú kocsikkal kötelező.

| Km.                 | 31658 | 31628 | 31647 | 31637 | 31657 | 31627 | 31655 | 31625 | 31635 | 31623 | 31653 | 31621 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 0 Balsai Tisza-part | 11:15 | 11:15 | 13:15 | 16:20 | 19:15 | 22:15 |       |       |       |       |       |       |
| 1 Balta             | 11:20 | 11:20 | 13:20 | 16:25 | 19:20 | 22:20 |       |       |       |       |       |       |
| 2 Gáborcsilló út    | 11:24 | 11:24 | 13:24 | 16:29 | 19:24 | 22:24 |       |       |       |       |       |       |
| 3 Gáborcsilló út    | 11:28 | 11:28 | 13:28 | 16:33 | 19:28 | 22:28 |       |       |       |       |       |       |
| 4 Gáborcsilló út    | 11:32 | 11:32 | 13:32 | 16:37 | 19:32 | 22:32 |       |       |       |       |       |       |
| 5 Tiszabéri Vár     | 11:36 | 11:36 | 13:36 | 16:41 | 19:36 | 22:36 |       |       |       |       |       |       |
| 6 Tiszabéri Vár     | 11:40 | 11:40 | 13:40 | 16:45 | 19:40 | 22:40 |       |       |       |       |       |       |
| 7 Tiszabéri Vár     | 11:44 | 11:44 | 13:44 | 16:49 | 19:44 | 22:44 |       |       |       |       |       |       |
| 8 Tiszabéri Vár     | 11:48 | 11:48 | 13:48 | 16:53 | 19:48 | 22:48 |       |       |       |       |       |       |
| 9 Tiszabéri Vár     | 11:52 | 11:52 | 13:52 | 16:57 | 19:52 | 22:52 |       |       |       |       |       |       |
| 10 Tiszabéri Vár    | 11:56 | 11:56 | 13:56 | 17:01 | 19:56 | 22:56 |       |       |       |       |       |       |
| 11 Tiszabéri Vár    | 12:00 | 12:00 | 14:00 | 17:05 | 20:00 | 23:00 |       |       |       |       |       |       |
| 12 Tiszabéri Vár    | 12:04 | 12:04 | 14:04 | 17:09 | 20:04 | 23:04 |       |       |       |       |       |       |