



www.boldizsarharang.hu

[email: boldizsarharang@gmail.com](mailto:boldizsarharang@gmail.com)

VONATFÜTTY NÉLKÜL

Régen a faluban vagy a határban dolgozó emberek számára a pontos idő jelzésére két biztos támpont szolgált. Az egyik a ritkán felcsendülő, de messze hallható harangszó, a másik pedig az elsuhanó kisvonat dudálása, hangos zakatolása volt. Bár a berceli ember zsebében nem fityegett óra, viszont az idő tekintetében mindig jól informált volt.

Manapság sajnos a harangszó egyre többször csendül fel Bercelen, viszont a kisvonat zakatolását talán örökre száműzték életünkől. Pedig hozzánk, szívünkhöz nőtt. Vele nőttünk fel, vele együtt öregedtünk. S ha keveset is utaztunk a fapados kocsikban, nehezen tudtuk volna elképzelni életünket nélküle. Jelenléte életünk részévé vált. Kinek jobban, kinek kevésbé.

De sokszor megcsodáltuk a hosszú szerelvényeket húzó, néha erőlködő mozdonyokat, ahogy átszelték a községet. De sokszor megcsodáltuk az állomásfőnök tekintélyt parancsoló alakját, ahogyan zöld tárcsáját felemelve, sípját megfújva indulásra utasította, életre keltette ezeket a hatalmas több tonnás vasszerkezeteket. De sokszor körbeültük dideregve téli reggeleken, a szénnel megrakott vaskályhákat, amelyekkel a kocsikat fűtötték. Életre szóló barátságok, s szerelmek is kötődtek a szénpor „illatú” hosszú utazások alkalmával. Hogyan kezdődött a születése, miként alakult a sorsa, miért szűnt meg? E rövid tanulmány ezekre a kérdésekre keresi a választ.

Már az 1880-as években felmerült a rétközi emberekben egy gazdasági vasút létrehozásának gondolata. Ezzel egyrészt birtokaikat szerették volna az akkortájt egyik legolcsóbb módon összekapcsolni, másrészt pedig rájöttek arra, hogy egy közvetlen vasúti kapcsolat Nyíregyházával gazdasági fellendülést hozhatna uradalmaik számára. A valódi tervezés és cselekvés viszont tíz, tizenhét évre háttérbe szorult.

1897-ben új lendületet kaptak a gazdák. A megkért előmunkálati engedélyben már szerepel a fő nyomvonal Dombrád felé, egy leágazás Gáva felé, illetve egyéb más műszaki paraméterek is helyet kapnak benne. Itt történik először utalás arra, hogy a személy- és teherszállítás, gőz- és villamos vontatás keskenynyomközű vágányon történne.

1902-ben a nyomvonal részletes megtervezésével Nyíregyháza akkori polgármestere, Szesztay László mérnököt bízta meg, ezzel felgyorsultak az események. A terv szerint a nyomvonal átszeli Nyíregyházát, érinti a városközpontot, a Sóstói-erdőben vasbetonhídon keresztezve a Nyíregyháza-Záhony vasútvonalat éri el Sóstó-fürdőt. A tervek körülbelül másfél év alatt készültek el. Ennek láttán már a legtöbb érintett település előljárósága megszavazta az induláshoz szükséges anyagi támogatást.



www.boldizsarharang.hu

[email: boldizsarharang@gmail.com](mailto:boldizsarharang@gmail.com)

A pálya építése 1905 tavaszán kezdődött el. Még az év októberében megalakult a Nyíregyházavidéki Kisvasutak Részvénytársaság. A több mint ötven kilométer hosszú dombrádi fővonalat 1905. december 20-án adták át, s másnap megindult a menetrend szerinti teherszállítás Nyíregyháza és Dombrád között.

A személyforgalom csak a következő évben, 1906. március 24-én indult meg ezen a szakaszon.

A különböző hosszúságú leágazások közül a legfontosabb 1911. augusztus 6-án nyílt meg, a Herminatanya-Balsa közötti 15 km hosszúságú szárnyvonal, amely településünket is érinti. Ezen már az átadás napján is jártak személyvonatok. A Nyíregyháza belterületén haladó Sóstóig tartó nyolc kilométeres szakaszt 1911-ben villamosították, így a helyi közlekedést villamos motorkocsikkal oldották meg.

Jelentős esemény volt a kisvasút életében 1930 októberében a Tisza-híd megnyitása Balsa és Kenézlő között. Ekkor kapcsolták össze a vonalat a Bodrogközi Gazdasági Vasúttal és a Hegyközi Kisvasúttal. Ezzel a kapcsolattal létrejött egy 180 km hosszú, összefüggő vasúthálózat. A mai megyeszékhelyről közvetlenül lehetett utazni Sárospatakra és Sátoraljaújhelybe. Elkészült a Szabolcs, a Zemplén, majd pedig a Tass gyorsmotorkocsi. A motorkocsival elért menetrend szerinti 60 km/h sebesség ma is rekord a keskenynyomközű vasút hazai történetében.

A nagyon hasznosan üzemelő vasút fejlődését derékba törte a II. világháború, a járművek egy része Németországba került, ahonnan csak több évi kalandozás után tértek vissza, illetve a 14 éves balsai híd felrobbantásával megszűnt a kapcsolat a Bodrog-közzel. Ugyan a híd üzemeltetői kérték a mielőbbi újjáépítést, a vonalbővítést (Balsa-Rakamaz, Dombrád-Kisvárd), de ezek a mai napig nem történtek meg, holott 1965-ben engedély született a híd felépítésére.

A kisvasút személyszállítást biztosító járműállománya az 1950-es évek végéről és az 1960-as évek elejéről származik. Természetesen kezdetben gőzmozdonyok vontattak, majd ezeket dízel üzeműre cserélték, melyek már nagyobb teherbírásúak voltak, 20-22 tehervagont is el tudtak vontatni, amire ekkortájt nagy szükség volt. A tiszaberceli téglagyárba szintén vasúton került szállításra a fűrészpor, rönkfa, szénpor, tőzeg, tégl (erről bővebben a következő részben lesz szó).

A járműállomány jelentősebb korszerűsítést soha nem kapott, így az Mk48-as, korábban Mk45-ös mozdonyok folyamatosan kiöregedtek, vagy más kisvasútra csoportosították őket. A személykocsik fapados, négytengelyes, széntüzelésű kályhával fűtött Bax sorozatúak voltak, egy részük az idő múlásával szintén életveszélyessé vált.

A kisvasút történetében az államosítás után nehéz idők jöttek. Fejlesztés vagy megszüntetés. A határozott döntés helyett hagyták elenyészni, állagában teljesen leromlani. Bár elkerülte a 60-as évek nagy vonalbezárásait, de 1969-ben a Nyíregyházát átszelő szakaszt a városon kívül helyezték, s megszüntették a villamos közlekedést.



www.boldizsarharang.hu

email: boldizsarharang@gmail.com

1976-ban és 1980-ban előbb a hegyközi, majd a bodroközi szakaszon állt le a vonatközlekedés, amely kisvasutunkra is rányomta bélyegét. 1995-ben felszámolták a teherszállítást, később vonatszám csökkenést írtak elő, s a pálya állapota miatt is több szakaszon lassújeleket alkalmaztak, a menetrendet leegyszerűsítették, megállók szűntek meg. Érdekes viszont, hogy az utasok számának csökkenése viszont ezen állapotok miatt sem lett kritikus mértékű. Mégis szinte teljesen tönkrement.

A vasút múltjának nagyra becsült ápolója Dombrád község, ahol vasúttörténeti park és kiállítás látható a kisvasút mindennapjaiból. A vonalbezárások előtt Solymosi László, aki a település megbízásából nyugdíjasként intézte a vasúti ügyeket, eltökélt volt: „Amit mi megtehetünk a kisvasút védelmében, megteesszük – mondta. A képviselő-testület úgy döntött, ha fel is számolják a közlekedést, mi a Dombrád és Újdombrád közötti pályaszakaszon fenntartjuk majd. Megmentjük unokáinknak a nagyapáink művét.”

Példaértékű összefogás ez, én úgy gondolom, bár a vonalat nekik sem sikerült megmenteni.

A kisvasúti közlekedés 2009. december 13-án leállt, vagy, ahogy a MÁV-nál mondják: „szünetel”. A mozdonyok az átrakóban pihennek, a váltó pihen, a vasúti kocsikat pedig a rozsda marja. Hiába húzták meg a vészharangot időben, a rétközi települések nagy részének valódi lokálpatrióta polgármesterei. Az idő megoldotta a kisvasút gondjait. Nekünk pedig – hiszem, hogy csak egyelőre- nem maradt más, mint az oly gyakran felcsendülő harangszó.

Szerző:

Natkó Zoltán (2013)

A cikk megjelent a Berczeli Napló 2013. évi, Júniusi számában.

Forrás: www.wikipedia.hu, www.szabadsfold.hu, www.vasut.kteam.hu, Ganz közlemények 1930.