Nehéz György:

A HEGYKÖZI KISVASÚT
(1913-1980)

(Forrás: A kisvasút leírása Illés honlapjáról származik, de a leírás kissé kiegészült Halas György VOLT EGYSZER EGY KISVASÚT könyvéből.)

A Zemplén-bodrogközi vidék először 1871. október 21-én jutott normál nyomközű vasúthoz a MÉKV Szerencs-Sátoraljaújhely vonalának kiépítése által. A Bodrogközi igények kielégítésének céljából 1913. augusztus 13-án adták át a Bodrogközi Gazdasági Vasút által 760 mm-es nyomtávval épített Cigánd-Királyhelmec, 1914. január 15-én, pedig a Cigánd-Sárospatak és az Elágazás-Kenézlő vonalakat. A vasút nagymértékben elősegítette a közutakon csak nagyon nehezen és körülményesen megközelíthető vidék gazdasági fejlődését. Az 1918-as határmódosítások után Királyhelmec Csehszlovákiához került, ezért a Zemplénagárd-Királyhelmec közötti vonalszakaszt felszámolták. A vasútvonalhoz megnyitása óta több rövidebb szárnyvonalakat is építettek, amelyek általában csak rövid életűek voltak.

A trianoni határmódosítások miatt Sátoraljaújhely térsége (a Hegyköz) igen nehéz helyzetbe került. Ez a térség 1918-ig a Felvidék része volt, így vonzáskörzetének nagy részét elvesztette. Ezért már 1918-ban felmerült a Bodrogközi kisvasút Hegyközbe való továbbvezetése a helyi vezetők fejében. A Hegyközi kisvasút üzembe helyezésére 1924-ig kellett várni: a Sátoraljaújhely-Pálháza közötti szakaszt 1924. július 14-én, a Pálháza-Füzérkomlós szakaszt, pedig december hó 13-án nyitották meg.

1927. október 11-én nyílt meg a Sárospatakot Sátoraljaújhellyel összekötő vonalszakasz, mely a jelenlegi 37-es főút mellett haladt. A kisvasút Sárospatak Sátoraljaújhely felőli végénél eleinte szintben, majd később felüljárón keresztezte a Budapest-Miskolc-Sátoraljaújhely fővonalat.

1930. október 22-én került sor a kisvasút történetének egyik legjelentősebb eseménye: e napon adták át a Balsa és Kenézlő községek közt épített vegyes forgalmú Tisza- hidat, amin a kisvasút vágányait is átvezették. Ezáltal egy megközelítőleg 180 km hosszú egységes kisvasúti hálózat jött létre. 1935-től gyorsvonatok közlekedtek Sátoraljaújhely és Nyíregyháza között. A vonatok Ganz motorkocsikkal közlekedtek, és engedélyezett sebességük (a lakott területeket kivéve) 60 km/h volt! Ez a sebesség máig egyedülálló a magyarországi kisvasutak történetében!

Ez a virágzó időszak 1944-ig tartott. Ekkor a visszavonuló német csapatok felrobbantották a balsai Tisza-hidat, valamint magukkal hurcolták a járműállomány nagy részét. A kisvasutat 1949-ben államosították, ekkor a MÁV Debreceni igazgatóságához került, majd 1951-ben a Miskolci Területi Igazgatósághoz csatolták. A háború után ismét felszámolták a Zemplénagárd-Királyhelmec vonalat, majd Zemplénagárdon és Kenézlői Tisza-part megállóhelyen hurokvágányt képeztek ki a vonatok megfordulásának céljából. A Tisza-hidat máig nem építették újra, azt a mai napig komp pótolja.

A Miskolci vasútigazgatóság kötelékében:

A Bodrogközi vasút építése idején a térségben közutak nem voltak. Mezei és földutak kötötték össze az egyes településeket, tanyákat. Különösen ősztől tavaszig a kisvasút volt jóformán az egyetlen megbízható közlekedési és szállítási eszköz. 1945 után épültek ugyan közutak, tény azonban hogy a közúti közlekedés nem vehette fel a versenyt vele, mert a kisvasút az időjárástól és évszakoktól függetlenül, rendszeres járataival kiérdemelte a lakosság elismerését. Téli időszakban a széntüzelésű kályhák megfelelő légkört biztosítottak a kényelmes utazáshoz. Az emberek a vasút megbízhatóságához igazították ügyes-bajos dolgaik intézését és munkába járásukat, nem beszélve arról, hogy terjedelmesebb csomagok szállításának sem volt akadálya.

A vasútüzem legjelentősebb műtárgya a Bodrog folyón átívelő - kizárólag vasúti közlekedésre alkalmas - híd, Bodroghalász megállóhely és Elágazás állomások között. Hossza 138 méter, szélessége 2,7 méter, 2 pilléren és 2 ellen­falon nyugodott.

A kisvasutat a Bodrogköz és a Hegyköz gazdasági fejlődése, az erdőkben, ásványokban gazdag zempléni hegyvidéket a hegyaljával és az alföldi jellegű Bodrogközzel, sőt a II. világháború végéig a Tiszántúllal és Szabolccsal összekötő szerepe hívta életre. Ha valóban Széchenyi gróf szelleme vezette volna a terveket, készítőket, akkor inkább a háborúban felrobbantott Kenézlő-Baka községek közötti Tisza-hidat kellett volna felépíteni, s e vidék újra felvirágzott volna. Ez sajnos elmaradt, s mára ez az országrész hazánk leghátrányosabb helyzetben lévő tájékává válik.
Nagyon helyesen jellemzi a - megszűnés óta kialakult - áldatlan helyzet a fiatalabb korábban a kisvasúton mérnökként foglalkoztatott Gergely Lászlónak az Észak-Magyarország című újságban 1990. november 6-án napvilágot lá­tott írása: "...azóta sorvad a mezőgazdaság, tengődik az ipar, az emberek úgy élnek, mint a számkivetettek. Szeretteink elvesztése fájdalmas, de az idő gyógyítja a sebeket. A kisvasút halálával ütött seb nem gyógyul, hanem fekélye­sedik."

Ha felépül valaha a bodrogközi-hegyközi vasútvonal, minden bizonnyal az nem kisvasút lesz. A megváltozott körülmények normál nyomközű vasút létrehozását indo­kolják - a kor követelményének megfelelően - modern be­rendezésekkel és járulékaival, amelyek már sem technikai megoldásaikban, sem a munkavégzést illetően nem hason­lítanak a sárospataki kisvasutakra.

A hajdani sárospataki kisvasút már csupán emlékezetünkben él.

Miskolc-Komlóstetó
1992. május hó