

NYÍREGYHÁZI FŐISKOLA



Nyírvidéki Kisvasút története, személyszállítási és turisztikai fejlesztés lehetőségei

Béres Sándor
Földrajz-Idegenforgalom

Konzulens: Sütő László
Külső konzulens: Szepesi János

2014

I. BEVEZETÉS.....	4
II. TERMÉSZET ÉS TÁRSADALOMFÖLDRAJZ.....	4
2. 1. Természetföldrajz.....	4
2. 1. 1. <i>Kialakulás, felszín.....</i>	<i>5</i>
2. 1. 2. <i>Geológiai képződmények.....</i>	<i>7</i>
2. 1. 3. <i>Vízrajz.....</i>	<i>8</i>
2. 1. 4. <i>Flóra és fauna.....</i>	<i>10</i>
2. 1. 5. <i>Éghajlat.....</i>	<i>11</i>
2. 1. 6. <i>Összefoglalás.....</i>	<i>12</i>
2. 2. Társadalomföldrajz.....	13
2. 2. 1. <i>Népességváltozás mutatói.....</i>	<i>13</i>
2. 2. 2. <i>Népesség gazdasági aktivitás szerint.....</i>	<i>14</i>
2. 2. 3. <i>Nemzetiség, anyanyelv.....</i>	<i>15</i>
III. A KISVASÚT TÖRTÉNETE.....	16
IV. A TURIZMUS JELENE A KISVASÚT ÁLTAL ÖSSZEKÖTÖTT TELEPÜLÉSEKEN.....	19
4. 1. <i>Látnivalók és látogatottságuk.....</i>	<i>20</i>
4. 2. <i>Szálláshelyek és kihasználtságuk.....</i>	<i>23</i>
4. 3. <i>Infrastruktúra.....</i>	<i>25</i>
4. 4. <i>A Rétközben kikapcsolódók véleménye.....</i>	<i>28</i>
V. A NYÍRVIDÉKI KISVASÚT SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSÁNAK A JELENE ÉS AZ IDE VEZETŐ OKOK.....	32
VI. FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK.....	38
6. 1. <i>A Rétköz, a települések turisztikájának a fejlesztési lehetőségei.....</i>	<i>38</i>
6. 1. 1. <i>Kereslet.....</i>	<i>39</i>
6. 1. 2. <i>Kínálat.....</i>	<i>41</i>
6. 2. <i>A Nyírvidéki Kisvasút újraindításának és fejlesztésének lehetséges útvonalai</i>	<i>45</i>
6. 2. 1. <i>A kisvasúthoz kapcsolódó külső és belső felek, szervezetek véleménye.....</i>	<i>45</i>
6. 2. 2. <i>A jogi és tulajdonosi, valamint az üzemeltetői háttér.....</i>	<i>46</i>
6. 2. 3. <i>A kisvasút üzemeltetésének lehetséges irányai, módjai és a felújítás menete....</i>	<i>46</i>
6. 2. 4. <i>A kisvasutak felújításának megvalósult példái.....</i>	<i>57</i>

VII. ÖSSZEFOGLALÁS.....	58
IRODALOMJEGYZÉK.....	59
MELLÉKLETEK.....	64
FÜGGELÉK.....	

I. BEVEZETÉS

Dolgozatom témájának a Nyírvidéki Kisvasút újraindíthatóságának lehetőségével, valamint a mellette található települések és azok turisztikájának a fejlesztési lehetőségével foglalkozom. Az elmúlt években több kisvasúton is fejlesztéseket hajtottak végre. Ezért felmerült az a kérdés, hogy van-e valóságalapja a Nyírvidéki Kisvasút turisztikai és/vagy személyszállítási tevékenységének visszaállítására a közeljövőben. Meg fogok említeni néhány hazai példát (Balatonfenyvesi Kisvasút, a debreceni Zsuzsi Erdei Vasút és a Kemencei Erdei Múzeumvasút) amely alapja is lehet akár a kisvasút újraindításának, felújításának. Azért választottam ezt a témát, mert gyermekkorom óta kedvelem a kisvasutat. Rengetegszer eljátszottam a gondolattal, hogy hogyan lehetne a kisvasutat jobbra és ismertebbé tenni! A kisvasút életéhez szervesen és közvetlenül hozzátartozik az általa összekötött 12 település (lásd az I. mellékletet). Emiatt foglalkozni fogok a települések turisztikai lehetőségeivel is. Ez a téma felöleli azt az ismeretanyagot, melyet főiskolai tanulmányaim során sajátítottam el. Ennek alapján foglalkozni fogok a terület:

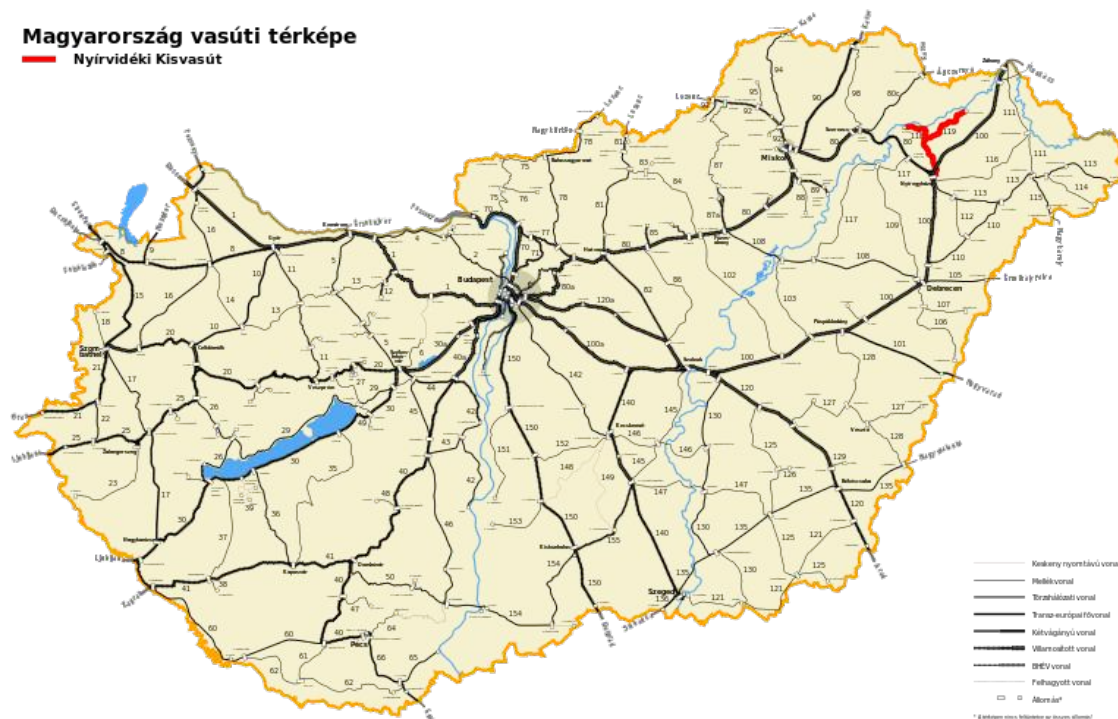
- ✗ vázlatos természetföldrajzával és társadalom-földrajzával,
- ✗ a Nyírvidéki Kisvasút történelmével,
- ✗ a települések turisztikájának jelenével,
- ✗ a Rétköz tömegközlekedésével,
- ✗ a terület turisztikai fejlesztési lehetőségeivel,
- ✗ valamint a Kisvasút újraindíthatóságának elképzeléseivel.

II. TERMÉSZET-, ÉS TÁRSADALOMFÖLDRAJZ

2. 1. Természetföldrajz

A Nyírvidéki Kisvasút Magyarország Északkeleti részén a tágabb értelemben vett Rétköz nevezetű kistájon halad, de egy része a Nyírségen vezet keresztül (1.ábra), felfűzve

a Nyíregyháza és Balsa, valamint Dombrád közötti településeket.



1. Ábra: A kisvasút elhelyezkedése hazánkban ([forrás:http://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Ny%C3%ADrvid%C3%A9ki_Kisvas%C3%BAt.svg](http://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Ny%C3%ADrvid%C3%A9ki_Kisvas%C3%BAt.svg))

2. 1. 1. Kialakulás, felszín

Az Alföld süllyedése a miocén közepétől kezdődik és a mai napig is tart különböző mértékben. Ennek a süllyedésnek köszönhetően előnti a tenger, majd idővel visszahúzódik és kialakul a Pannon beltó. A hegységekből érkező folyók (pl. Ős Tapoly, Ős Ondava, Ős Laborc és ezeket később egyesítő Ős Bodrog) hordalékukkal (= hordalékkúpok) végezték a lesüllyedt terület feltöltését (Mezősi 2010, Frisnyák 1978.). A Rétköz az újpleisztocénig a Nyírséggel egy szintben helyezkedik el, ezért a területen keresztül folytak az ősfolyók és vastagították, építették a hordalékkúpjukat, ami akár 150-200 m vastag is lehet (Borsy 1969, Mezősi 2011). A hordalékkúpokból a szél a szárazabb periódusokban megkezdte kifújni és átrendezni a homokot. Így a Rétköz ekkoriban nagyban hasonlított a mai Nyírségre. Azonban a pleisztocén, holocén idején kb. 20-22 ezer éve – egyes kutatók szerint később –, újabb tektonikai mozgások miatt a Nyírség és az Érmellék emelkedni a Rétköz-Bodrogtörzs pedig süllyedni kezdett. Ennek köszönhető az, hogy a Nyírség ezen részét a hordalékkúpot építő folyók (Laborc, Ondava, Tapoly) hátramaradt völgyei tagolják, valamint az is hogy a Tisza az Érmellék helyett a maihoz hasonló helyre került

(Mezősi 2011). A szabályozásig azonban állandóan változtatta a futását (Borsy 1969). Először a Rétköz területén jelent meg, majd később került a mai helyére, vagyis északnyugatabbra. Ezzel a fent említett futóhomok területeket letarolta, és feltöltötte a területet, vagyis egy teljesen más képet látunk, mint a pleisztocén elején, közepén, de a magasabb homokbuckák maradványai még napjainkban is megfigyelhetők kisebb-nagyobb kiemelkedések formájában. Miután áttekintettük a témánk által elfoglalt terület kialakulását nézzük meg, hogy melyek azok a kistájak amiken keresztül halad a kisvasút.

A Kisvasút nyomvonala a kistáj kataszteri besorolás szerint négy kistájon fekszik. Ezek a következők:

Közép-Nyírség, mely egy 97-162 m közötti tengerszint feletti magasságú terület. Futóhomok, lösz és löszös homok által borított hordalékkúp síkság. A kistáj enyhén hullámos síkság, melyet az ÉK-DNy-i irányú löszös homokövezetek és az 5-25 m-el magasabb futóhomok váltakozása. Jellemző formái a szélbarázdák, garmadák, maradékgerincek, folyóvölgyek és a deflációs laposok. A Kisvasút Nyíregyházától Nagyhalászig, valamint Tiszabercelig halad a kistájon (Marosi és Somogyi 1990).

Rétköz, amely egy 100 és 119 m közötti tengerszint feletti, magasságú ártéri tökéletes síkság (2. ábra). A Tisza menti területek alacsonyabbak, középső és keleti részén magasabbak. A középső részén helyezkedik el a Tisza elöntései által kialakított hátak. Megtalálhatóak pleisztocén kori homokbuckák maradványa, melyek 2-5 m magasságig emelkednek ki. A Tisza mentén még elhagyott medermaradványokat is találunk. Nagyhalász és Dombrád közötti szakasz tartozik erre (Marosi és Somogyi 1990).

Nyugati vagy löszös Nyírség néhány km. széles, de É-D-i kiterjedése jelentős. 98 és 132 m tengerszint feletti magasságú lösszel fedett hordalékkúp síkság. Uralkodó formakincs a szélbarázda, deflációs mélyedés, maradékgerinc és a garmada a Tisza alluviális síkjából többnyire meredek parttal emelkedik ki. Mindösszesen a Gávavencsellő területén áthaladó szakasz érinti (Marosi és Somogyi 1990).

Hajdúhát hasonló felépítésű és domborzatú, mint a nyugati Nyírség. Egyedül csak Balsát jelöli a kistájkataszter (Marosi és Somogyi 1990).



2. Ábra: Rétközi táj (saját fotó)

2. 1. 2. Geológiai képződmények

A tárgyalt területen würmnél idősebb képződmények a felszínen nincsenek jelen. Ezek: löszös homok, barna föld, szikes lösz, szikes homokos lösz, futóhomok, kotu, öntésagyag, öntésiszap, öntéshomok (Borsy 1961).

Löszös homok: Viszonylag nagy területen borítja be a felszínt. Főleg a Rétköz déli részén végigfutó szélesebb-keskenyebb sáv, mely nem összefüggő területe alkot, mivel a lápos, kotus képződmények ezeket felemészthette. Legvastagabb is maximum 2m lehet (Borsy 1961).

Barnaföld: Területükön mind összesen Buj térségében találunk egy kisebb területet. Általában a löszös homokból vagy homokos löszből alakul ki az erdőtakaró alatt. Összetételében a különbség csak annyi, hogy agyagosabb a mechanikai összetétele (Borsy 1961).

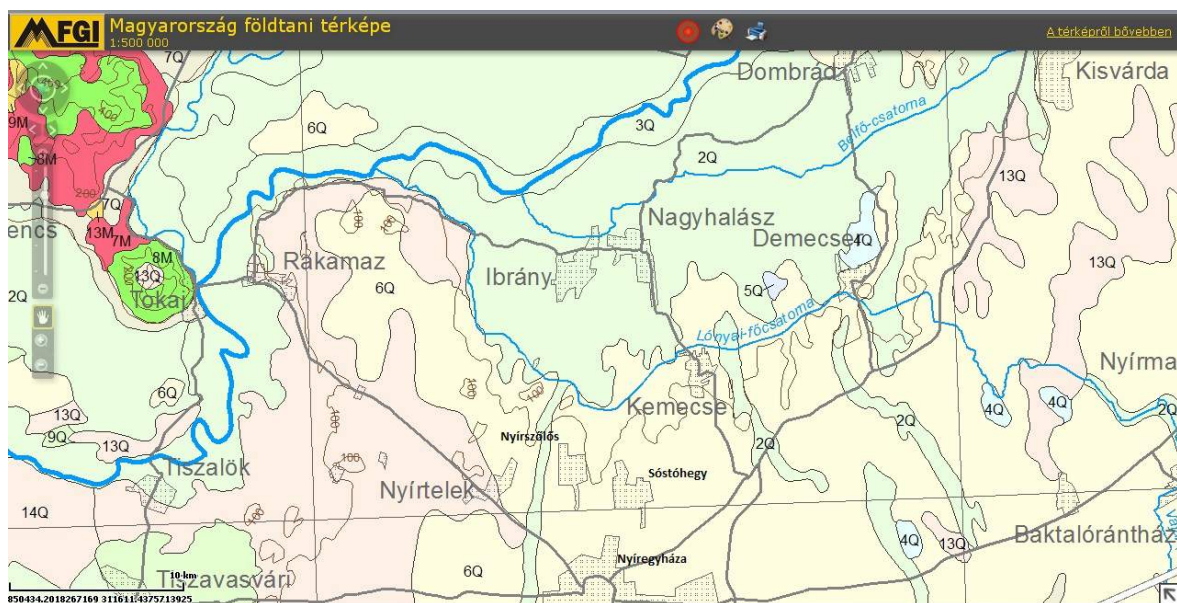
Szikes lösz, szikes homokos lösz: A Nyírség nyugati, Észak nyugati részén, valamint Nagyhalásztól délre található tavak környékén figyelhető meg kisebb, nagyobb területen. Általában vagy a csapadék és a talajvíz gyűlik össze, vagy humuszos iszap alakul ki a felszínükön, vagyis ezek általában a löszös homok, vagy homokos képződmények közötti laposokban alakulnak ki (Borsy 1961).

Futóhomok: A Nyírség legelterjedtebb képződménye. Anyakőzete a pleisztocéni és a mogyorófázisban képződött iszapos homokból fűjták ki a szelek. Vastagsága pár cm-től, akár 30m-ig is változhat. Általában az apró szemű homok építi fel, de az É-i részen (területünkön) a középszemű homok a fő alkotó. Ahol a lösszel érintkezik, ott a futóhomok kötöttebb lesz (Borsy 1961).

Kotu: Jelentős mennyiségben a Rétköz egykor lefolyástalan területén található. A kotu a szerves anyag és a humuszos iszap keveredése, ezért a szerves anyag tartalma is nagy (Borsy 1961).

Öntés agyag, öntés iszap: Szintén a Tisza mentén helyezkedik el, eléggé széles határral, de a löszös üledékekkel és a futóhomokkal, zegzugos vonallal érintkezik. Anyagát finomszemcsés üledék alkotja. Vastagsága 0.5-1.5 m, melyet a Tisza áradásakor rakott le és ebből áll a folyóhát is (Borsy 1961).

Öntésiszap, öntéshomok: A nyírvíz laposok felszínét borítja nagyrészt, vagyis a Nyírség É-i és a Rétköz D-i részén találhatunk ilyen képződményeket (Borsy 1961).



3. Ábra: A téma földtani térképe /2Q: folyóvízi üledék; 3Q: folyóvízi homok, kavics; 4Q: tavi üledék; 6Q: futóhomok; 13Q: löszösszet/ (forrás: <http://loczy.mfgi.hu/flexviewer/fdt500/>)

2. 1. 3. Vízrajz

A tárgyalt területnek a komplex tájatalakító munkálatok előtti képe teljesen más volt, mint a mai. A Rétköz részben vagy egészben vízzel borított volt. Kivéve a magasabb

homokhátaikat, melyekre a települések épültek és ezért a települések alaprajza is az egy –, vagy többutcas szalagtelkes elrendezést mutatják. Tisza árvizei által kialakított és a Rétköz peremén lévő homokbuckák közötti területen bennrekedt a víz (3. ábra). Ezeket a hátaikat vágták át melyeken keresztül vissza tudott folyni a víz a Tiszába. A Nyírségnek is hasonló volt a képe. Nyírvízlaposokban gyűlt össze a víz és szinte egész évben meg is maradt. Azonban a lecsapolások megváltoztatták a képet. eltűntek a Rétköz mocsarai, tavai és eltűntek a nyírvízlaposok is. Egy-kettő maradt meg belőlük hírmondónak. Ezzel a térség természetes felszíni vize eltűnt, egyedül a Tisza maradt meg, mint természetes vízfolyás. Az összes többi csatorna, mely itt található emberi kéz által épített vízfolyás. Bár egyes helyeken a régi elhagyott medreket használták fel.



4. Ábra: Ibrány és Nagyhalsz környéke a II. katonai felmérés idején
(forrás: http://mapire.staatsarchiv.at/hu/map/mkf_hun/?zoom=13&lat=48.14439&lon=21.75188)

Az általános áttekintés után nézzük meg konkrétan a vízrajzot a térségben. Természetes vízfolyása egyedül a Tisza, mely elválasztja a Rétközt és a Bodrogtózt egymástól. A Tisza ezen a szakaszon kanyarogva bevágódó szakaszjellegű (Mezősi 2011). Megjegyzendő az is, hogy mióta megépítették a Tiszalöki duzzasztógátat, azóta vízjárásának természetes jellegét elvesztette, de Dombrádig hajózhatóvá vált ez által. Árvize e szakaszán általában tavasz eleje-közepére, kisvize, viszont nyár vége-ősz elejére esnek (Pécsy 1969). A Rétköz fő belvíz levezetője a Belfő-csatorna, mely a terület legmélyebb részén folyik. Ennek a csatornának egy része a régi Tisza meder helyén folyik. Tiszabercelnél torkollik a Tiszába,

ahol a vizét szivattyúk emelik át az 53km hosszú út után. A másik fontos csatorna a Lónyai-csatorna, mely a Nyírség É-i részének a belvizeit, nyírvizeit vezeti le, több csatorna vizét összegyűjtve (4. ábra). Tekintélyes (1960 km²) vízgyűjtőjével segíti a térség belvizeinek levezetését. Gávavencsellőnél éri el a Tiszát 91 km út után (Somogyi 1969). Ezeken a főcsatornákon kívül számos kisebb csatorna hálózta be a területet.

Állóvizekben viszonylag szegény terület. Manapság csak a Tisza természetes vagy mesterséges holtágai, morotvái, a különböző mesterséges halastavak, valamint a nyíregyházi Sóstó alkotják az állóvizeket.



5. Ábra: A Lónyai-csatorna Kótajnál (saját fotó)

2. 1. 4. Flóra és fauna

A szabályozások előtti mocsárvilágból mára alig maradt valami. Az ősi képet, melyben az ember és a természet megfért egymás mellett- megváltoztatták. Ezeket az élőhelyeket csak imitt-amott lehet megtalálni természetes, vagy ahhoz közeli állapotban.

Az egyik ilyen hely a Tisza és a gátak közötti ártere. Ezen a területen a fűzes-nyárfás, valamint a tölgyes-körises-gyertyános a jellemző társulás. A partokon a tiszavirág, partifecske, valamint fekete gólya és a nagy fülemüle él (5.ábra). Az erdők gyepszintjében és a réteken gazdag a növényvilág. A hullámtérben a holtágak és a tavak jelentik az élőhelyet. Az ősi világot a tölgyesek és az ártéri gyümölcsösök megmaradt hírmondói

jelentik.

A másik többé-kevésbé természetes élettér a lápok, amelyből mára alig maradt valami. Élnek itt zsombékosok, nádasok, gyékényesek, békaliliom, mocsári lednek és a legfontosabb állat a vörös gém (Szigetvári 2009.).



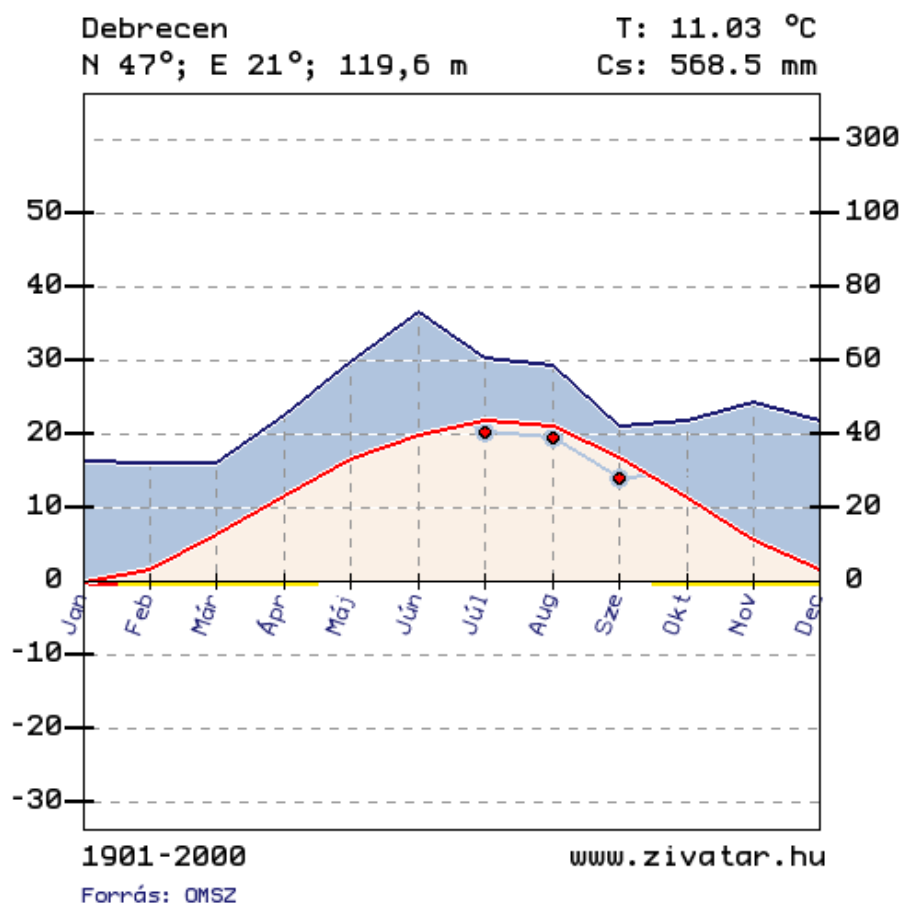
6. Ábra: Partifecskék fészkelőhelye (saját fotó)

A területet hajdanán több meder hálózta be. A legnagyobb megmaradt holt meder a Belfő-csatorna medre, – mely bár mesterséges – sokat megőrzött az ősi múltjából. Így megmaradt egy kis múlt a jelenben. Az elhagyott medreket a fel-felbukkanó nádasos sáv jelzi. Jellemző fajai sárga vízitök, sulyom, kolokán, mocsári teknős, vízityúk. A szántók mellett a legnagyobb területet a rétek teszik ki. Ezek a füzesekkel tarkított füves sásos legelők rejtik a Rétköz három védett orchidea-faját. A másik különlegesség az, hogy a Rétközben élnek hegyvidéki növények. Úgy, mint az erdei káka, bánsági sás és a mocsári csorbóka (Szigetvári 2009.).

2. 1. 5. Éghajlat

Térségünk éghajlata hűvösebb, mint az Alföld középső és a déli része. Éghajlati körzet szempontjából a mérsékelten meleg-mérsékelten száraz nyarú és hideg telű körzet tagja. A mellékelt diagram (6. ábra) Debrecen klíma diagramját mutatja, mivel a konkrét területre nem találtam adatokat. A legmagasabb a hőmérséklet július-augusztusban. A csapadék

maximuma késő tavasz- kora nyárra, a csapadék minimuma pedig a nyárra és kora őszre esik. Ez a csapadékhiány okozza az aszályokat. Itt szintén a legmagasabb a havas napok száma (35-50 nap). Napsütéses órák száma 1950-2050 h, de az utóbbi adat főleg a déli részekre vonatkozik (Cservényák, 1987.).



7. Ábra: Debrecen klíma diagramja (forrás: OMSZ adatsorok)

2. 1. 6. Összefoglalás

Láthatjuk azt hogy természetföldrajzi szempontból a tárgyalt terület kiválóan alkalmas kirándulásokra, kerékpártúrákra, de aki a növény vagy állatvilágot kedveli azok is megtalálhatják a területen az őket érdeklő részeket. Meg kell említeni azonban azt is, hogy mivel a kisvasút vonala szinte teljes egészében a Tisza egykori árterületén halad, melynek köszönhetően a talaj összetétele nem alkalmas a kisvasút pályájának alátámasztására. Következménye ennek az lesz, hogy jóval több anyagi ráfordítás szükséges a pálya rendbe tételére és karbantartására. Az éghajlatot elemző részben bemutatott táblázatból láthattuk

azt, hogy Áprilistól Októberig a fagyveszélyes időszak hiánya és a hőmérséklet is alkalmas a turizmusra, szabadtéri programok lebonyolítására és éppen ez az az időszak amikor a kisvasút szezonálisan közlekedhetne. A térség konkrét fejlesztéseit a 6. fejezetben fogom részletezni.

2. 2. Társadalomföldrajz

A területünk természetföldrajzi bemutatása után térjünk át a térség társadalmi- és gazdaságföldrajzi bemutatására. A kisvasút mentén lévő 11 településen és Nyíregyházán 152 535 ember élt 2011-ben. (KSH) a települések közigazgatási határait véve a terület határának így a teljes terület 728,15 km². (CORINE), a népsűrűsége pedig 209,48 fő/km².

2. 2. 1. Népeség változás mutatói

A természetes szaporodást és fogyást figyelembe véve a vizsgált területen megállapíthatjuk azt, hogy 46,5 fővel csökkent átlagosan a népesség a településeken. Az 1. táblázatból az is kiderül, hogy egyes települések az átlagostól lényegesen eltérnek. Ilyen Dombrád, ahol a népességszaporodás 122 fő volt, de Gávavencsellő és Buj községekben drasztikus a fogyás (288 és 168 fő). A vándorlási különbözet adataiból megállapítható, hogy Nyíregyháza (955) kivételével csaknem minden településen jelentős az elvándorlás (Dombrád 323, Nagyhalász 154 fő).

1. Táblázat: A népesség változása (forrás: KSH adataiból saját szerkesztés)

Terület	Élve születés	Halálozás	Természetes szaporodás, ill. fogyás (-)	Vándorlási különbözet	Lakónépe sség 2011
	2001–2011				
Nyíregyháza	12 887	12 891	-4	955	119 746
Dombrád	682	560	122	-323	3 954
Ibrány	817	815	2	12	6 801
Nagyhalász	696	735	-39	-194	5 632
Balsa	69	163	-94	8	843
Buj	227	395	-168	-34	2 277
Gávavencsellő	385	673	-288	-72	3 574
Kótaj	445	523	-78	51	4 447
Paszab	196	164	32	-108	1 221
Tiszabercel	285	280	5	-247	1 894
Tiszatelek	139	213	-74	19	1 437
Újdombrád	104	78	26	-3	709

2. 2. 2. Népesség gazdasági aktivitás szerint

2. Táblázat: Népesség gazdasági aktivitás szerint (forrás: KSH adataiból saját szerkesztés)

Település	Foglalkoztatott	munkanélküli	inaktív kereső	eltartott	összesen
Nyíregyháza	48 548	7 583	30 996	32 619	119 746
Dombrád	1 102	320	1 194	1 338	3 954
Ibrány	2 237	441	2 005	2 118	6 801
Nagyhalász	1 820	455	1 667	1 690	5 632
Balsa	221	58	338	226	843
Buj	676	175	742	684	2 277
Gávavencsellő	1 069	234	1 301	970	3 574
Kótaj	1 472	427	1 187	1 361	4 447
Paszab	317	105	359	440	1 221
Tiszabercel	536	104	625	629	1 894
Tiszatelek	502	84	465	386	1 437
Újdombrád	249	39	207	214	709

A 2. táblázatból látható az, hogy a foglalkoztatottak, inaktívak és az eltartottak egyenlő arányt mutatnak (30% körüli értékeket). A legnagyobb foglalkoztatottság természetesen Nyíregyházán van a legtöbb munkahely miatt. Munkanélküliségi oszlopból jól látszik, hogy az átlagos munkanélküliség 6-8 % körül van, de Kótajban jóval több, Tiszabercelen

pedig 1%-kal kevesebb, mint az átlag. Majd később lesz róla szó, de már itt megemlítem az önkéntes munkát, de területi korlátok miatt nincs lehetőség a téma feldolgozására. Ha valakit érdekel az önkéntes munka magyarországi helyzete akkor keresse fel az alábbi oldalt.¹

2. 2. 3. Nemzetiség, anyanyelv

A 3. táblázatból vizsgálhatjuk meg a Kisvasút menti települések nemzetiségi összetételét. A négy városban és a nyolc községben Újdombrád kivételével mindenhol lakik cigány nemzetiségű állampolgár. Átlagosan 8,5% a cigányság aránya a teljes lakossághoz képest. Látható, hogy vannak természetesen ettől magasabb és alacsonyabb adatok is. Feltűnően magas ez a szám (10% felett) Ibrány, Kótaj, Paszab, valamint Tiszabercel adatsora mellett. Újdombrádon, ahogy említettem egyáltalán nem, valamint Tiszateleken minimális az arányuk. Természetesen Nyíregyháza megyeszékhely és nagyváros lévén sokkal színesebb képet mutat a nemzetiségek arányában.

3. Táblázat: települések nemzetiség szerinti megoszlása (forrás: KSH adataiból saját szerkesztés)

Terület	A nemzetiség, az anyanyelv, a családi, baráti közösségben használt nyelv válaszok legalább egyike szerint																		Népesség	
	magyar	bolgár	cigány (romani, beás)	görög	horvát	lengyel	német	örmény	román	ruszin	szerb	szlovák	szlovén	ukrán	arab	kinai	oros	vietnami		egyéb
Nyíregyháza	86,12%	0,05%	1,84%	0,03%	0,01%	0,07%	0,51%	0,03%	0,25%	0,09%	0,02%	0,18%	0,01%	0,39%	0,03%	0,13%	0,28%	0,01%	0,67%	119 746
Dombrád	90,52%		7,66%						0,10%					0,10%					0,25%	3 954
Ibrány	89,81%	0,06%	13,75%				0,51%		0,12%					0,15%			0,07%		0,26%	6 801
Nagyhalász	85,48%		10,25%				0,09%			0,05%				0,20%					0,34%	5 632
Balsa	84,46%		4,03%																	843
Buj	92,80%		8,56%														0,13%		0,26%	2 277
Gávavencsellő	91,86%		5,09%				2,32%			0,14%				0,14%			0,11%		0,20%	3 574
Kótaj	85,02%		11,38%				0,16%		0,09%			0,07%		0,13%			0,20%		0,36%	4 447
Paszab	82,72%		15,89%																	1 221
Tiszabercel	89,33%		24,66%				0,16%		0,16%											1 894
Tiszatelek	86,36%		0,56%																	1 437

Az tudott tény, hogy Magyarország a világháborúk előtt heterogén képet mutatott a nemzetiségek térképén. Ez a II. világháború után egy jóval homogénebb összetételre változik, ám egyes népcsoportok még mindig jelentős számban találhatók hazánk területén. Ilyenek a németek, (térsgünkben őket sváboknak hívják) akiknek Nyíregyházán

¹<http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/onkentesmunka.pdf>

kívül számottevő az arányuk Ibrányban és Gávavencsellőn is. Róluk még lesz szó később. A megyénk székhelyét nem számolva településeken még az ukránok, románok és az oroszok képviseltetik magukat viszonylag nagy számban. Összességében elmondható az, hogy a településeken színes összetételű, nemzetiségű képet kapunk.

III. KISVASÚT TÖRTÉNETE

A 19. század mindenre kiható fejlődése követelte többek között a közlekedés fejlesztését. Az Angliából elinduló vasútépítési láz a század közepére hazánkat is elérte. 1846-ban átadták az első vasútvonalat Pest és Vác között. Innentől kezdve rohamosan építették ki az ország minden területén a vasutat. Nyíregyházát 1859. május 24-én éri el a Tiszavidéki Vasúttársaság által épített vonal, majd másfél évtized múlva megnyílik a Nyíregyháza-Ungvár közötti vasútvonal (Fekete 2008). A térség lakói a vasút által okozott fejlődést látva az 1880-as években már terveztek, egy normál nyomtávú (HÉV) vonalat Nyíregyháza-Ibrány-Vencsellő között, de ez nem valósult meg (Fekete 2008).

Ugyanebben az évtizedben az ország mezőgazdasági területein kisvasút építésekbe kezdtek. Hogy miért nem normál nyomtávú vasutat vagy burkolt utat építettek? Igaz hogy a csatlakozó állomáson a szállított terméket át kellett rakni, de ez kisebb költség volt mintha rendes nyomtávú vasutat építenének. A normál nyomtávú HÉV vasútvonalak építésének költségétől is nagyjából 40%-kal olcsóbb volt. Vagyis nem volt akkora beruházás, hadászati és egyéb okokat sem kellett figyelembe venni, valamint nem volt fontos a szállítási sebesség sem. A szilárd burkolatú utak építése sem volt gazdaságosabb a nagybirtokon való szállítás lebonyolításában. Ezek mellett egy fontos dolgot sem szabad elfelejteni. Azt, hogy kiépített utakban sem bővelkedett a térség (Orosz, 2002).

A kisvasút konkrét története az 1887-ben Graefl főispán által felvetett ötlettel kezdődik. Azonban szűk két évtized kellett ahhoz, hogy az elképzelésekből kész tervek szülessenek. 1903-ban Szesztay László az általa korábban elkészített terveket és felmerülő költségeket bemutatta az építésben érdekelt személyeknek, akik ezt el is fogadták. Ez a terv tartalmazta a Nyíregyháza-Dombrád és a Buj-Balsa közötti vonalakat továbbá az építési költségeket mely 157154 koronába került. Természetesen a Rétköz földbirtokosai közül mindenki szerette volna, hogy érintse a pálya a birtokát, ezért lett olyan kanyargós és hosszú a

Kisvasút (Orosz 2002). A tervek elfogadása után azonnal megkezdődtek a munkálatok és 1905. december 21-én megkezdődött a menetrendszerű teherszállítás. Az, hogy nem indult meg a személyszállítás is ekkor, a gyártó aradi Weitzer gyár a kért módosítások miatt csak a következő év februárjában tudta leszállítani a személy-, és motorkocsikat. A hivatalos személyszállítás napi három pár vonattal márciusban indult meg (Orosz 2002).

Mivel a bevételek a vártnál kedvezőbben alakultak, újabb járműbeszerzésre és a hálózat bővítésére fogtak. Ahogy azt előbb is leírtam, a tervezetben a Balsai szárny is helyet kapott, ám csak 1911 augusztusában nyitották meg az utasok és áru előtt. Míg ezek előtt 1909-ben üzemeltető váltás következett be. Az építésnél létrejött Nyíregyházavidéki Kisvasút Rt.-től a Részvénytársaság Villamos- és Közlekedési Vállalatok Számára (röviden Tröszt) átvette a Kisvasút kezelését és eszközeit (Orosz 2002). A Balsai ág mellett több különböző vonal is felmerült lehetséges bővítésnél. Ezek közül csak a Balsai szárny épült meg. Itt kell megemlítenem azt, hogy ugyan ebben az évben augusztus 7-én megindul a menetrend szerinti villamosközlekedés Sóstógyógyfürdőig. A megnyitástól eltelt bő évtizedben a vasút, nyereséges volt. Ez, valamint a megnövekedett forgalom miatt újabb járműbeszerzéseket hajtottak végre (Szemerey 2005).

Az első világháborúban a forgalom és ezzel a bevétel is a felére esett vissza. Háború elvonulása után egy újabb fontos esemény következett be, mely a bevételeket és a környék gazdaságát nagyban emelte. Ez az esemény az 1930. október 23-án Márkus Dávid tervei alapján épült és átadott Balsa-Kenézli közötti Tisza-híd volt, mellyel a Bodrogi Hegyközi Kisvasutat és a Nyírvideki Kisvasutat kapcsolta össze. Ezzel egy hatalmas, 187km-es hálózat keletkezett.

A II. világháború rengeteg kárt okozott. A legnagyobb veszteség a 14 éves Tisza híd felrobbantása volt, mellyel végleg szétszakadt a hálózat. A károkat a háború végétől elkezdték helyreállítani, azonban a teljes hálózatot csak 1945 végére tudták forgalomba állítani. A világháború után a Tröszt helyett – 1948 elejétől – a MÁV lett a Kisvasút üzemeltetője. Ennek a következménye pedig a teljes önállóság megszűnése lett. A neve is változott MÁV Nyírbodrogi Kisvasútra. Az 50-es években a pályát 20. sz. eleji anyagokkal teljesen felújították, mely az utolsó átfogó korszerűsítés volt a Kisvasúton. Ennek köszönhetően jelenhettek meg a korszerű mozdonyok, személy- és teherkocsik (7. ábra), melyek napjainkig közlekednek (Szemerey 2005).



8. Ábra: Napjaink személyvonata a nyári időszakban (saját fotó)

A következő évtizedben Dr. Czére Béla által két új fejlesztési tanulmány készült el. Míg az első tanulmányban többek között új pályák építése és a Tisza híd újbóli felépítése is szerepelt, addig az ezt követő tanulmány ennek az ellenkezőjét emelte ki, vagyis a megszüntetés fontosságát (Orosz 2002). Ennek meg is lett a következménye, igaz kisebb veszteséggel. A Kisvasút megmaradt, de 1969. május 31-től a városban haladó és közös pályát használó villamost megszüntették (8. ábra). A Kisvasút Sóstógyógyfürdőig tartó 8 km-es szakaszát pedig a városon kívülre – a záhonyi fővonal mellé – telepítették (Szemerey 2005). Az előbb említett MÁV Nyírbodrogi Kisvasút név 1980. november 29-vel érvényét veszti, a Bodrogi-Hegyi Kisvasút megszüntével. Azonban a '90-es években is használták ezt a nevet. A '80-as évektől rendszeresen kongatták a vészharangot, vagyis hogy meg fogják szüntetni. Több olyan tényező is volt, mely előre vetítette a Kisvasút végét. Ilyenek pl. a '90-es évek közepi teherszállítás megszűnése és az a törvény, amely előírta a kisvasutaknak, hogy a nem biztosított átjárókban 15 km/h sebességgel gyorsabban nem haladhatnak (Orosz 2002). A korszerű fejlesztések hiánya, valamint a finanszírozási nehézségek is hozzájárultak a Kisvasút fokozatos megszüntetéséhez. Először a Herminatanya-Dombrád és a Herminatanya-Balsa-Tiszapart vonalakon 2009. szeptember 17-től volt pótló buszos közlekedés, majd a 2009-2010-es menetrendváltáskor a teljes hálózaton „szünetel” a forgalom.



9. Ábra: A villamos emléktáblája Nyíregyházán (saját fotó)

IV. A TURIZMUS JELENE A KISVASÚT ÁLTAL ÖSSZEKÖTÖTT TELEPÜLÉSEKEN.

A térség természet- és társadalomföldrajzi bemutatása, valamint a Nyírvidéki Kisvasút történetének rövid ismertetése után következzenek a települések napjaink turizmusának elemzése. Ebben a fejezetben lesz szó:

- ✗ a látnivalókról és ezek látogatottságáról,
- ✗ szálláshelyekről és kihasználtságukról,
- ✗ a vidék infrastruktúrájáról, végezetül pedig,
- ✗ a térségbe érkező, pihenni vágyók véleményéről. (Kérdőívek alapján).

Amikor a kisvasút melletti települések turisztikai helyzetével foglalkozom, nem térek ki Nyíregyháza közigazgatási határán belüli látnivalókra. Az ok egyszerű: egyrészt e terület látnivalóinak bemutatása egy külön fejezetet érdemelne, másrészt célom a kisvasút melletti községek és kisvárosok turisztikai célú bemutatása.

4. 1. Látnivalók és látogatottságuk

2013 nyarán volt szerencsém a települések látnivalóival, a településeken élő egyes emberekkel megismerkedni. Ezen tapasztalatok és a fellelhető szakirodalom segítségével tudok átfogó képet adni az olvasónak e tájegység épített, kulturális és természet vonzerőiről.

A természetföldrajzi adottságok, az elzártság, valamint a térség viszonylagos szegénysége is hozzájárult ahhoz, hogy nincs olyan látnivaló, amely nagy országos, esetleg nemzetközi hírűvé válhatott volna. (Igaz a Tisza-part és a kisvasút a két olyan célpont, mely viszonylag nagy látogatószámot tudna generálni.) A régió épített örökségeinek kora viszonylag nagy különbségeket mutat. Buj határában találhatjuk meg a Fekete-halom nevű kurgánt, ami egy III.sz-i őrhalmok lánc egyik eleme. Ez a mesterséges domb 1900-ig rejtette Kniva gót fejedelem hamvait. Az itt talált kincseket Jósa András a megyei múzeumba szállíttatta. Ez egy olyan régi történelmi emlék, amelyet érdemes lenne bemutatni a nagyközönségnek, de jelenleg megközelíthetetlen a szántóföldek miatt. Bár a kisvasút nyomvonaláról láthatja az utazó (9. ábra).



10. Ábra: Fekete-halom a kisvasút vágányával (középen, saját fotó)

A településeken megtalálható legrégebbi templom Ibrányban emelkedik. Ez a református templom a XIII. sz.-ban épült román stílusban, de gótikus stílusban átépítették (Csörnök, 2004). Ám a többi templom jóval később, csak a XVIII sz.-tól épültek.

Minden településen megtalálható az ott élő módos család lakóépülete (10. ábra). Ezek az épületek különböző állapotban vannak. A történelem viharai kisebb-nagyobb kárt tettek bennük. Egyes épületeket felújítottak, és használnak, míg másokat alaposan kikezdett az idő vasfoga.

A települések közterületeit több szobor és emlékmű díszíti. Ezek közül megtalálható olyan személyek szobrai is, akik a település nevét öregbítették. Felállítottak olyan emlékmű is, mely történelmileg kapcsolódik a településhez. Ilyen az ibrányi Földosztók 1983 óta álló szoborkompozíciója is, mely az 1919. évi Károlyi-féle földreformnak állít emléket. Ezen a településen osztottak ugyanis először földet (Csörnök, 2004). Megyénk ezen részébe érkező viszonylag kevés turistának az az oka, hogy a települések vonzerőit jószerivel csak az ott lakók ismerik és látogatják.



11. Ábra: Ibrányi-Fráter kúria Kótajban (saját fotó)

A környéken lehet találni több múzeumot is (lásd a II. mellékletet). Ezek segítségével nagyszerűen megismerhetjük a települések és Rétköz emberének életét a használati tárgytól kezdve, fényképeken át a különböző régészeti leletekig. Egyes múzeumokban komplex képet kaphatunk a térségről, míg mások az itt élt, vagy élő kisebbség (svábok)

életébe enged bepillantást. Ehhez a témához szorosan kapcsolódik a 4. táblázat is. Ez a nyáron meglátogatott múzeumok látogatószámát ismerteti. Az egyes adatokat a múzeum dolgozói vagy a fenntartók bocsátották rendelkezésemre. Nagyszerűen látszik az a tény, amit már az előbb is említettem. A leglátogatottabb múzeum is mindössze 1000 főt fogadott az év 365 napján (Bessenyei emlékház Tiszabercelen).

4. Táblázat: Múzeumok és kiállítóhelyek látogatószáma 2012.-ben (fenntartók és alkalmazottak adataiból saját szerkesztés)

Múzeum neve	Látogatók száma(fő)	Település
Galambos Lajos Irodalmi Emlékház		
Szivattyútelep	400	Tiszabercel/Paszab
Helytörténeti Kiállítás	nincs adat	Gávavencsellő
Városi Helytörténeti gyűjtemény	600**	Ibrány
Helytörténeti Kiállítás és Horváth József Alkotóház	421*	Dombrád
Római Katolikus Egyháztörténeti Gyűjtemény	40	Tiszabercel
Helytörténeti Kiállítás	nincs adat	Paszab
Bessenyei Emlékház	1015	Tiszabercel
Vasúti múzeum és jármű-skanzen	nincs adat	Dombrád
Svábház	500	Gávavencsellő

*2013 március-június

**2011-es adat

Dolgozatom fő témáját jelentő Nyírvidéki Kisvasúthoz kapcsolódó emléktáblákat, kiállított járműveket a II. melléklet tünteti fel, melyek megtekintésre érdemesek. Többek között az 1960-as évek végén megszüntetett villamos-közlekedés egyik megmaradt és kiállított kocsija is jelölve van. Igaz nincs jelölve a térképen, de itt jegyzem meg, hogy a villamos-vonal megmaradt emlékei a városban és a Sóstói erdőben ma is fellelhetők (felsővezeték-tartó oszlopok, töltések, bevágások stb.). Az első vasúti vasbeton híd, valamint a balsai Tisza-híd 1944-ben felrobbantott torzója, – ami ahogy a balsai Ökoturisztikai Látogatóközpontban elmondták szándékosan lett csak lefestve a pillér, hogy a háborús nyomokat bárki megtekinthesse és emlékezzen az esztelen pusztításra – is fontos emlék a kisvasút életéből.

A térség épített örökségeinek bemutatása után néhány szó a kulturális életéről. A települések többsége szervez különböző tematikájú rendezvényeket is (forrásokat lásd az irodalomjegyzékben). Ezek:

✕ **Kótaj:** Szüreti Vigasságok

- x **Buj:** Lecsófőző Falunap
- x **Paszab:** Paszabi szőttesnapok
- x **Tiszabercel:** Tiszaberceli Kulturális és Turisztikai Napok
- x **Gávavencsellő:** Sváb-forgatag, Krumplifesztivál
- x **Balsa:** Tiszaparti Hal és Vad Fesztivál (korábban: Szárnyas-Hal Fesztivál), Tiszaparti Csúrszínházi Esték
- x **Ibrány:** Szent István-napi rendezvénysorozat
- x **Nagyhalász:** Rétközi Vásár, Hagyományőrző Rétközi Lófogatolású Szántóverseny, Nagyhalász Fesztivál, Nagyhalászi Gólyafesztivál
- x **Tiszatelek:** Club Pegazus
- x **Dombrád:** Dombrádi Napok (Hagyományőrző Szüreti Mulatság, Nyugdíjas Klubok Dalos találkozója), Csülkös nap, Dombrádi Tisza-part

A felsorolásból olvasható az, hogy nagyon színes programokon vehetünk részt és az év jelentős részében találunk magunknak megfelelő kulturális programot. Pontos adatokat nem találtam a rendezvények látogató-számáról, de pl. a Paszabi szőttesnapok idején több száz vagy a gávavencsellői Sváb-forgatag alkalmával akár több ezer fő is megfordul. Nyáron a dombrádi és a tiszateleki Tisza-parton szinte majdnem minden hétvégén van a fiataloknak szórakozási lehetőség, ahol szintén sokan megfordulnak, az elmondottak alapján.

Végül pedig a horgászhelyek. Az a vízrajzi részből kiderült, hogy a Rétköz gazdag még manapság is felszíni vizekben, vagyis folyókban és tavakban. Ezeket az adottságokat kihasználva több helyen is élvezhetik a horgászok kedvenc időtöltésüket. A Tiszán, Lónyai-főcsatornán és kisebb vízfolyásokon kívül, több mesterségesen kialakított horgásztó várja a horgászokat.

4. 2. Szálláshelyek és kihasználtságuk

Miután megtudtuk azt, hogy miért érdemes idejönni az embernek ismerjük meg azt, hogy ha több napra érkezik hol tud megszállni és milyen típusú szállás közül választhat. A III. mellékletben látható az, hogy szálláshelyet szinte minden településen találhatunk. De van egy probléma, mégpedig az, hogy a vasútállomásoktól viszonylag messze helyezkednek el az egyes szálláshelyek. Legnagyobb gond a dombrádi Tisza-part

megközelíthetőségével és a távolságával van. Saját tapasztalatom az, hogy a vasútállomás és a Tisza-part között legalább egy óra gyaloglás vár a megszállni kívánó vendégre a legrövidebb útvonalon. Ez a szakasz a leghosszabb út az állomás és a szálláshely között, ám a térképen feltüntetettek jelentős hányada küszködik ezzel a problémával. Nincsen térképen feltüntetve – mivel már nem üzemel –, de a Kulcsár Étterem és Panzió épülete az állomással szemben helyezkedik el, vagyis ez is lehetne alternatíva a vonattal érkezők számára. Nem ez az egy, ami már nem üzemel. A 2003-as Kisvasúti nap fő helyszíne a tiszateleki Aranypart Panzió is már a múlté.

5. Táblázat: Szálláshelyek kapacitása (KSH adatokból saját szerkesztés)

Kereskedelmi szálláshelyek kapacitása						Üzleti célú egyéb szálláshelyek kapacitása	
Település	Szálloda	Panzió	Üdülőház	Kemping	Közösségi szálláshely	Egyéb szállásadás	Ebből: falusi szállásadás
Kótaj	1/62						
Buj							
Paszab						1\?	
Tiszabercel				1\120		1\10	1\10
Gávavencsellő		1\45				4\36	3\26
Balsa					1\16	1\12	1\12
Ibrány		1\35					
Nagyhalász							
Tiszatelek		1\43					
Újdombrád							
Dombrád		2\78	2\103	1\50		1\8	

Működő kereskedelmi szálláshely egységek száma(db)\Kiadható férőhelyek száma(db)

Az 5. táblázat a KSH-s adatokat dolgozza fel oly módon, hogy a szálláshely-egységszámot és a kiadható férőhely-számot mutatja a szálláshely típusokra bontva adott településen. Szembetűnő az a tény, miszerint 11 településen összesen 1 db szálloda van, az is Kótajban (konkrétabban Nyírszőlős és Sóstóhegy között félúton). Legjobb választék szálláshelyből Dombrádon található. A hét típusból négyet választhatnak az ide érkező turisták. A számadat második felét vizsgálva az is kiderül, hogy a kiadható férőhelyek száma nem nagy. A panzióknál az átlag 30-40 férőhely (ahol az egység száma 2 vagy több, ott értelemszerűen a férőhelyszámot is osztani kell ennnyivel). Igaz, hogy Dombrádon van egy mondhatni jó választék szálláshelyből, de egyes településeken nagyon minimális a választék és a férőhelyek száma is. Az a vendég, aki pedig magasabb színvonalú szállodában szeretné eltölteni szabadidejét, az csalódni fog, mivel nem talál a kótajin kívül ezeken a településeken megfelelő szálláshelyet.

6. Táblázat: Az általam megkérdezett szállások vendégszáma (saját szerkesztés)

Szálláshely neve	Vendégéjszaka/év	Fő/év	Külföldi (fő)	Település
Pákász Vendégház		81	2	Paszab
Kérész Kikötő és Kemping	800	800	40	Tiszabercel
Farkas-Lak				Tiszabercel
Kozma-Tó	53	10	3	Tiszabercel
János-tó Hajókikötő, Panzió és Étterem		550	83	Gávavencsellő
Vencsellő Wellness Vendégház		400		Gávavencsellő
István Király Vendégház				Gávavencsellő
Tiszaparti Vendégház	643	187	5	Balsa
Tavi Tündér Panzió és Étterem		1000	volt	Ibrány
Kancsal Harcsa Halászcserda és Panzió	300	150		Tiszatelek
Kék Lagúna Panzió, Étterem és Pizzéria	1200		96	Dombrád
Strand Motel és Vigadó Csárda	400			Dombrád
Ifjúsági Tábor	500			Dombrád
Kemping	800			Dombrád
Hóbort Üdülő	900			Dombrád

A szállások térbeli és minőségbeli ismertetése után következzenek néhány számadat, ami alátámasztja az előző fejezetben említett okot, vagyis, hogy viszonylag kevés a látogató vendég, aki több napra jön a Rétközbe. A 6. táblázat az általam felkeresett szállások vendégszámát mutatja be. Egyes helyeken csak a vendégéjszakák számát, máshol pedig csak a vendégszámot tudtam feltüntetni az adatot szolgáltatók miatt. A térség legfontosabb és legforgalmasabb szállása az ibrányi Tavi Tündér Panzió és Étterem, ahol 1000 fő volt a vendégszám ám ez a 2010 előtti években a duplája volt. Ez a probléma a többi helyet is érinti, érintette. Ezért, valamint a látogatók hiánya s a gazdasági nehézségek miatt az elmúlt években több szálláshely megszűnt, vagy csökkentette kapacitását, de volt olyan is, amit pontosan ebben az időben nyílt meg (pl. a János-tó Gávavencsellőn). Visszatérve a táblázathoz a 4. oszlop még egy érdekes kérdést vet fel! Mégpedig, hogy a külföldiek – igaz nem nagy számban de –, látogatják a térséget. Az ide érkező külföldiek általában a környező országokból érkeznek, bár már voltak Japánból, Németországból és Angliából is.

4. 3. Infrastruktúra

Mivel az itt a szabadidejét eltölteni kívánó, pihenő vendég nem csak aludni és nézelődni szeretne, hanem élelmiszert vásárolni, étkezni, utazni és még sok minden mást, ezért néhány mondatot illő foglalkozni a települések infrastruktúrájával. Ezeken a településeken a méretük miatt sem találhatunk nagy bevásárlóközpontokat, plázákat, mozikat stb., de ha ilyenekre vágyunk, a közeli nagyvárosokban megtalálhatjuk ezeket a fontos helyeket. Általánosan elmondható az ami a hazai hasonló lélekszámú településekről, vagyis az alapellátás minden szintje itt is jelen van. Egyedül a pénzváltó helyek, bank-

automaták találhatóak csak a nagyobb településeken. Vegyesboltok, posták, gyógyszertárak és orvosi rendelők egy-két településtől eltekintve mindenütt működnek. A közelmúltban épült meg a Kistérségi Járóbeteg Központ Ibrány és Nagyhalász között, mely egy magasabb színvonalat képvisel az egészségügyi szolgáltatás terén a térségben. Az előbb említett infrastrukturális ellátottságot a 7. táblázat mutatja be részletesebben.

7. Táblázat: Települések infrastrukturális ellátottsága (KSH adatokból saját szerkesztés)

Települések infrastrukturális ellátottsága					
Település	Posta	Bank,Pénzváltás	Bolt, Bevásárló központ	Orvosi rendelő	Gyógyszertár
Kótaj	1	1	1	2	1
Buj	1		2	1	2
Paszab	1		1	1	1
Tiszabercel	1		1	1	1
Gávavencsellő	1	1	2	2	1
Balsa	1	1		1	1
Ibrány	1	1	3	4	2
Nagyhalász	1	2	3	3	1
Tiszatelek	1		2	1	1
Újdombrád	1			1	1
Dombrád	1	2	2	2	1

A 8. táblázatból a Kisvasút mentén fekvő települések vendéglátó-helyeinek számát olvashatjuk le. A táblázatunk legjelentősebb oszlopa az éttermeké, mivel az ide érkező turista, ha nem is több napra érkezik, akkor is szeretne étkezni valahol. Ilyen helyeket viszonylag jelentősebb számban találunk a településeken. Persze az is látszik, hogy az eloszlásuk nem egyenletes. Ugyanezt lehet elmondani a táblázat többi tagjáról is. A szállás-helyeknél ismertetett táblázatból (lásd a 6. táblázatot) látható az is, hogy általában a szálláshelyeken étterem is működik, vagyis aki ott megszáll, étkezni is tud.

8. Táblázat: Vendéglátó helyek száma (forrás: KSH adataiból saját szerkesztés)

Vendéglátó helyek száma (egységek száma, db.)					
Település	Étterem, Büfé	Cukrászda	Italbolt	Diszkó	Munkahelyi, Központi főzőkonyha
Kótaj	7	4	6	1	1
Buj	2	2	6		
Paszab			3		
Tiszabercel	2		5		
Gávavencsellő	7	1	13		2
Balsa			3		
Ibrány	14	3	19	1	2
Nagyhalász	5	5	18	1	1
Tiszatelek	4		4	1	
Újdombrád		1	2		
Dombrád	6	4	6	1	

Ezt a térséget Nyíregyháza és Kisvárdra közelsége miatt elérni mind személygépkocsival, mind pedig tömegközlekedéssel nagyon egyszerű, (bővebben lásd az 5. fejezetet) igaz csak a tájegység peremén fut egy, vagy két számjegyű út, autópálya pedig csak Nyíregyháza Debrecen felőli végében halad el. A mellékutakat az elmúlt néhány évben újítták fel ezzel is segítve a térségben élők, valamint az ide érkező pihenni vágyók közlekedését². Azok a turisták, akik nem tömegközlekedve, vagy saját autóval érkeznek Ők megközelíthetik a Rétközt kerékpárral is. Kiepített kerékpárút van Nyíregyháza-Sóstógyógyfürdő-Nagyhalász-Ibrány-Paszab útvonalon, valamint a Rakamaz-Tímár-Szabolcs-Balsa települések között. Ezt a majdnem összefüggő kerékpárút-hálózatot Rétközi kerékpárútnak nevezik.³



12. Ábra: A balsai Ökoturisztikai Látogatóközpont (saját fotó)

Végül, de nem utolsó sorban említsük meg balsai Ökoturisztikai Látogatóközpontot is (11. ábra). Ezt az épületet 2010-11.-ben építették azzal a céllal, hogy a Rétköz turisztikai szerepét népszerűsítse. Megsüvegezendő az is, hogy a Tisza-híd megmaradt hídpillére mellé tervezték és építették meg ezzel mentve meg a további enyészettől a pillért és környezetét. Az épület megépítésének célja volt az is, hogy az ide érkező kulturált helyen tudjon leülni, pihenni, meginni egy kávé, megismerkedni a térség szépségeivel, vagy csak

2 <http://www.szon.hu/felujitott-mellekut-at-szabolcsban/2399650> ,

<http://www.tiszabercel.hu/?q=node/308>

3 <http://beszelamarvany.lapunk.hu/?modul=oldal&tartalom=1147322>

egyszerűen elidőzni egy kicsit és / vagy elgondolkodni saját magáról, térségről, a világról és a körülötte zajló dolgokról.

4. 4. A Rétközben kikapcsolódók véleménye

Végezetül pedig ismerjük meg azokat a fontos információkat, melyeket a nyár során megtudtam. Egy térség turisztikai helyzetét és fejlesztési lehetőségét bemutató dolgozat elengedhetetlen része az, hogy megismerjük a térségbe érkezőket és a véleményüket is. Erre a legjobb mód az, hogy a vendégeket kérdőívek segítségével megkérdezzük. Ezzel tudhatjuk meg, hogy mennyire elégedettek a nyújtott szolgáltatásokkal és azt is, hogy mit hiányolnak és mit szeretnek a térségben. A nyár folyamán 5 helyen volt lehetőségem kérdőívezést végezni. Ezek:

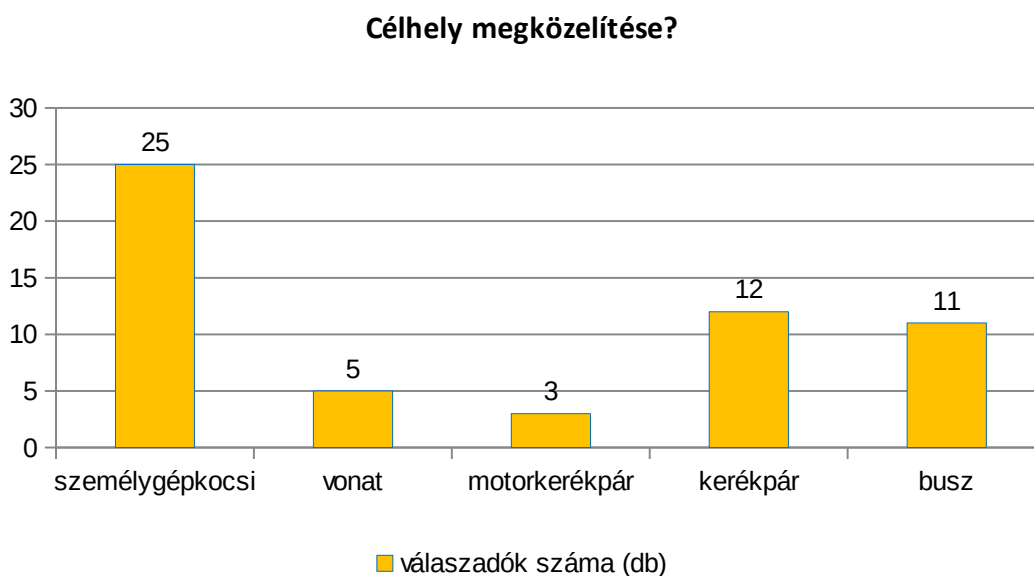
- ✗ balsai Ökoturisztikai Látogatóközpont,
- ✗ Paszabi Szóttés Napok,
- ✗ dombrádi Helytörténeti Kiállítás és Horváth József Alkotóház,
- ✗ dombrádi Hóbort Üdülő,
- ✗ Ibrányi Helytörténeti Gyűjtemény.

A felsorolásból látszik az, hogy próbáltam különféle helyszíneken kérdezni, információt szerezni. A mellékletben található egy minta az általam használt kérdőívekből. A kérdőív mintáját lásd a mellékletben.



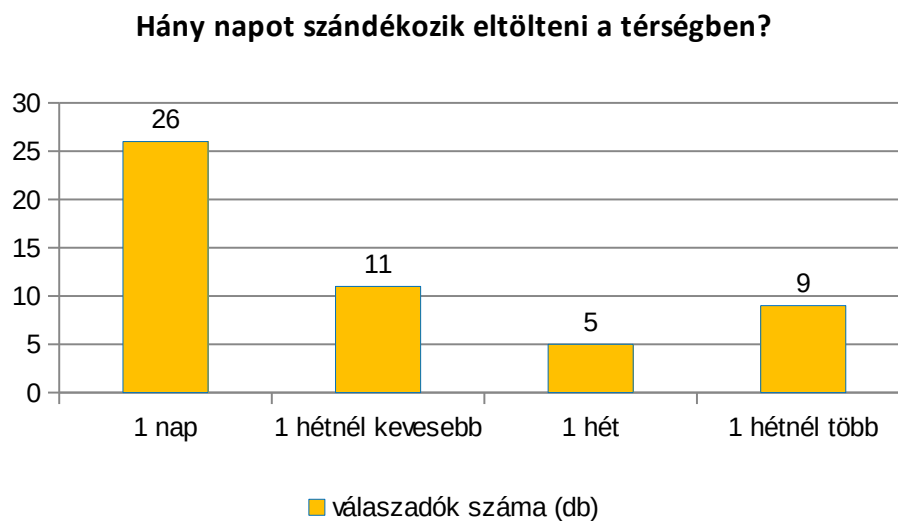
13. Ábra: (forrás: kérdőívekből saját szerkesztés)

A kérdések első része a kitöltőre vonatkozik. Ezekből a kérdésekből a legfontosabb az, hogy honnan érkezett a vendég (12. ábra). Látható az, hogy első helyen a Kisvasút melletti település áll. Ezzel a legnagyobb gond az, hogy az itt élők nem fognak vendégéjszakát generálni. Ám a második helyen a nem megyebeli település van. Ez viszont már egy jó pont, mivel igaz kevesen, de ismerik a térség főbb vonzerőit. Ők azok, akik a vendégéjszakát növelhetik és vihetik országszerte a térség jó hírét is.



14. Ábra: (forrás: kérdőívekből saját szerkesztés)

A következő kérdés csoport a megkérdezettek utazási szokásait térképezi fel. A kérdőív kérdése (13. ábra) ami a célhely megközelítésére kérdez, érdekes eredményt hozott. Nem meglepő az, hogy a megkérdezettek fele személygépkocsival érkezett, ez mutatja az egyéni közlekedés térnyerését a közösségi közlekedéssel szemben. A kerékpárral érkezők viszonylag magas száma pedig azt a tényt támasztja alá, hogy a kerékpárnak és ezzel együtt a kerékpárút-bővítésnek és a kerékpárszállító kocsik közlekedtetésének is van létjogosultsága.

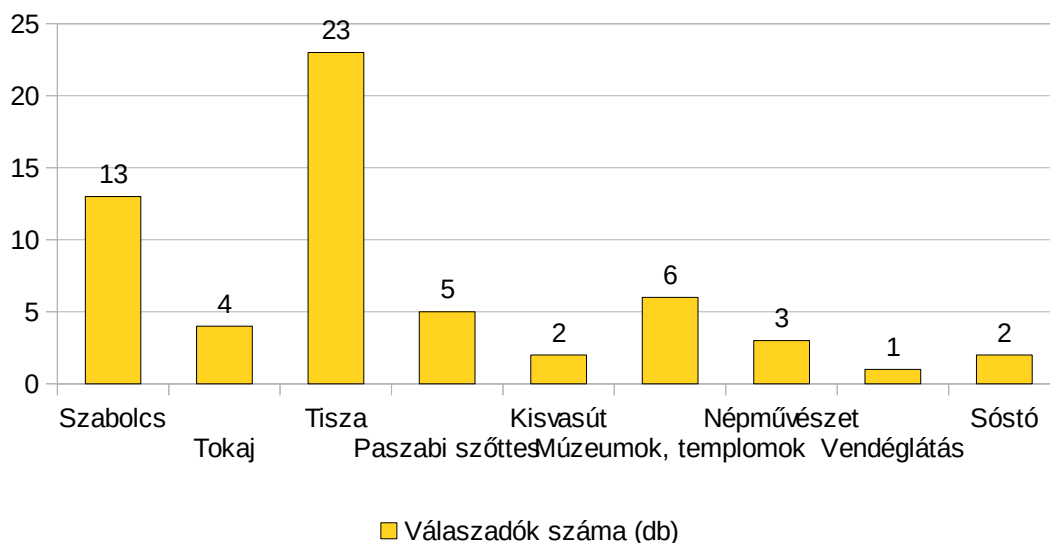


15. Ábra: (forrás: kérdőívekből saját szerkesztés)

A következő diagramon (14. ábra) látható az, hogy a megkérdezetteknek a fele csupán egy napot tölt el pihenés szempontjából. Lehet úgy is nézni a diagramot, hogy kikre érdemes szálláshelyet építeni, bővíteni. A válaszadók másik felére, akik több mint egy napot töltenek el. Vagyis nem mondhatjuk azt, hogy nem kell szálláshely, csak azt, hogy az egy főre eső vendégéjszakák száma lehet alacsony, de a vendégszám akár magas is lehet.

A 10-11-es, valamint a 15-ös kérdésekre adott válaszokat vizsgálva arra a következtetésre jutottam, hogy aki már volt egyszer itt, az rendszeresen vissza fog jönni. Igaz, ha a 4-es kérdést (12. ábra) együtt vizsgáljuk az előbbi kérdésekkel, akkor már árnyaltabb képet kapunk. Magyarul, akik a kisvasút mentén lévő településeken élnek, természetesen már jártak megyénk ezen részén (mivel itt laknak) és ebből következhet az is, hogy legalább évente egyszer eljön a kérdőívezés valamelyik helyszínére.

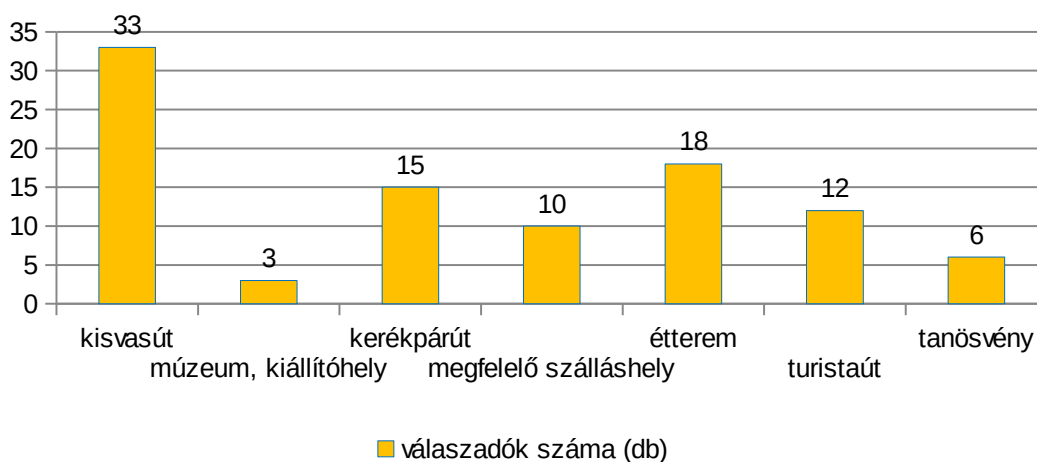
Megyénk ezen részének jelentősebb vonzerői az ön számára ?



16. Ábra: (forrás: kérdőívekből saját szerkesztés)

A kérdéscsoport utolsó kérdése a térség legfontosabb vonzerői a megkérdezettek véleménye szerint (15. ábra). A diagramból látható az, hogy a megkérdezetteknek jelentős hányada szerint a Szabolcs község látnivalói és a Tisza a legjelentősebb vonzerő. Kettő megkérdezettnek a kisvasút a legfontosabb vonzerő.

Mit hiányol a felsoroltak közül?



17. Ábra: (forrás: kérdőívekből saját szerkesztés)

Az utolsó kérdés-csoport a térség fejlesztésének alapja is lehet. A 16. ábra alapján megkérdezettek több mint 60%-a hiányolja a kisvasutat. Ez a tény, valamint a kérdőív 14. kérdése alapján a kisvasút elvesztése nagy érvágás volt az itt élőknek, valamint a térség

turisztikai helyzetének is. A kisvasút, valamint a Rétköz fejlesztésének lehetőségeiről külön-külön fejezetben lesz szó.

V. A NYÍRVIDÉKI KISVASÚT SZEMÉLY-SZÁLLÍTÁSÁNAK JELENE ÉS AZ IDE VEZETŐ OKOK

Miután megismerkedtünk a kisvasút által felfűzött települések idegenforgalmának, turisztikájának jelen helyzetével, tekintsük át azt, hogy milyen okok vezethettek a kisvasút szüneteltetéséhez. Ebben a részben a kezdetektől kezdve a személyszállítás történetét ismertetem a kedves olvasóval.

Az egész történet 1906-ban kezdődik, amikor is megindul a menetrend szerinti személyszállítás három vonattal Nyíregyháza és Dombrád között, 2 óra 4 perces menetidővel. A következő esemény az öt év múlva bekövetkező hálózatfejlesztés, amely a balsai szárnyvonal és a villamos megnyitásának időpontja. Az első világháború előtt már négy vonattal közlekedett a végállomásokra, valamint Sóstógyógyfürdő állomásra 14 vonattal szolgált a vidék és a városlakók utazási igényét. Ebben az időben a kisvasút gazdálkodásának és a teher, valamint személyszállításból eredő bevételeknek köszönhetően jelentős bevételeket tudott elérni ami sokszor pozitív mérleget jelentet! A kisvasút történetében a legfontosabb azonban az az időpont, amikor is megépült a balsai Tisza-híd, mely a másik oldalon közlekedő Bodrogi-Hegyi Kisvasúttal kapcsolódhatott össze és ezzel egy hatalmas, 187 km-es hálózat alakult ki, mely a térséget minden szempontból felfűzte. Ez a híd a személyszállításban is hatalmas fejlődést jelentett. Természetesen a vonatok száma is emelkedett (1938-ban pl. 6 vonattal Nyíregyháza és Dombrád között) ám a legnagyobb dolog az volt, amikor megépítették Zemplén, Tisza és a Szabolcs nevű gyors-motorkocsikat. Ezekkel a járművekkel Nyíregyháza és Sárospatak között (ami 71 km volt akkor) 2,5 óra alatt tették meg az utat! Egyes helyeken akár 60 km/órával is haladhettek, ami manapság egyes normál nyomtávolságú vonalon is csak átlag kategóriába tartozik! Ne feledjük, hogy az 1930-as években jártunk (Orosz, 2002.)!

A világháború előtti időszak tekinthető a Kisvasút aranykorának. A kor igényeinek megfelelő, de akár jelenleg is használható technikákat alkalmaztak. Ilyen pl. a „hibrid” mozdony is: mert felső-vezetékéről is és belső égésű motorral is képes volt üzemelni, vagy a

villamos-(kis)vasút kettős is mely ma kezd újra” divatba” jönni. Ezek a tények bizonyítják azt, hogy az ’50-es évekig jóval nagyobb volt a fejlettség a kisvasúton oly annyira, hogy egy normál nyomtávolságú mellékvonallal is felvehetette a versenyt több szempontból is (Chikán, 2009.). Ám ez a virágzás nem tarthatott sokáig. 1944-ben több pusztítás mellett felrobbantották a 14-éves hidat, mely azóta nem épült újjá, bár voltak rá tervek is (17. ábra).

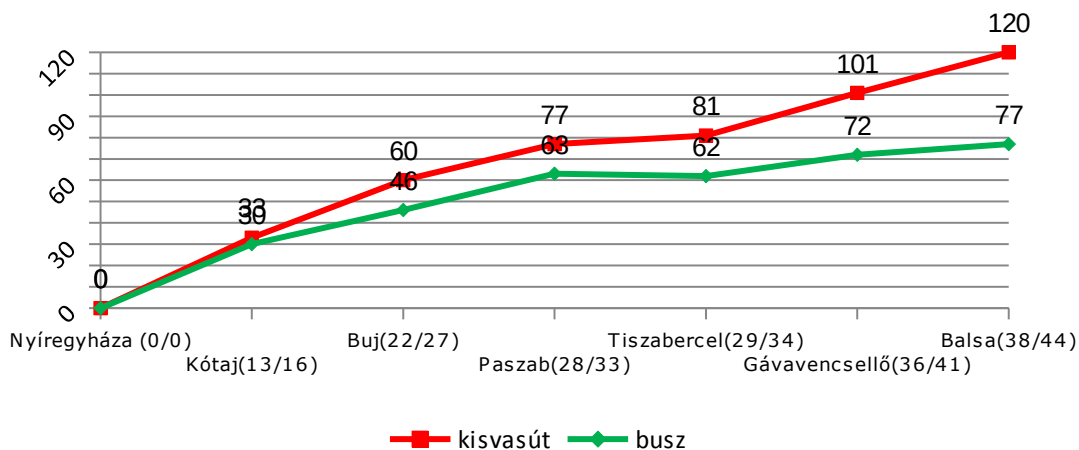


18. Ábra: A balsai Tisza-híd torzója (saját fotó)

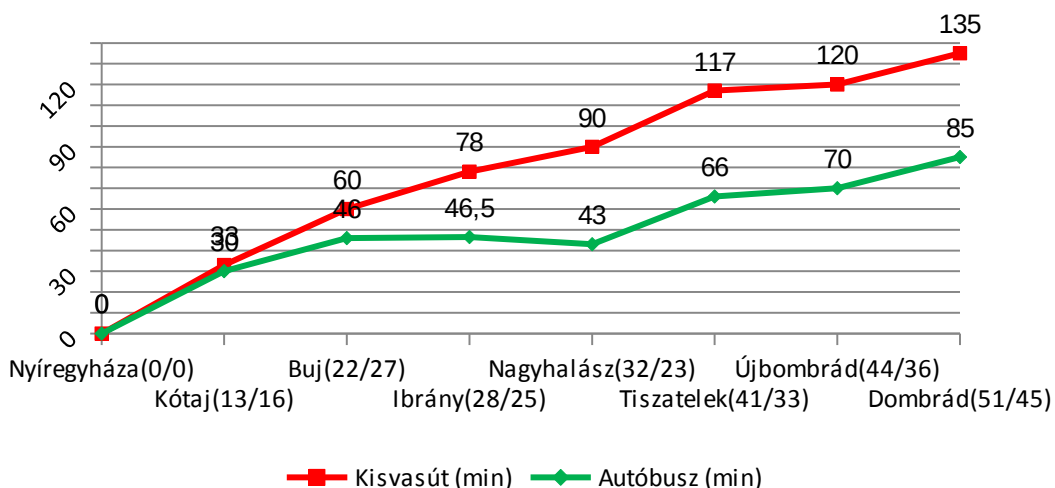
Ezek a károk, melyeket a 2. világháború okozott előre vetítik a hanyatlás okait. 1948-tól megszűnik a kezdetek óta fennálló önállósága és átkerül a MÁV kezelésébe a Bodrogi Gazdasági Vasúttal és a Hegyközi Vasúttal együtt és átnevezik MÁV Nyírbodrogi Kisvasút névre (Orosz, 2002.). Az ’50-es évektől egy ellentmondásos időszak kezdődik. Ezekben az évtizedekben teljes pálya-felújítást végeznek, igaz század eleji sínekkel. A korszaknak megfelelő járműállomány jelenik meg a vasúton, ám ezek a személykocsik fapadosak voltak. Ez mutatja a lépéshátrányból eredő negatív fejlődést. Igaz, ebben az időszakban még bőven megfelelő volt az a szolgáltatás, amit nyújtott (fapad, szenes-kályha) (Chikán, 2009.). Röviden fejlődött is meg nem is.

Az 1968-as közlekedés-politikai koncepció az egyes mellékvonalak – köztük a

Nyírvidéki Kisvasút – helyett inkább a közutat részesítette előnyben. Az, hogy még ekkor nem szüntették meg az a szállítás fontosságának és főképp a lakosság tiltakozásának köszönhető. Ám a kisvasút életét is megváltoztatta a koncepció-tervezet: 1969. május 31-én megszüntetik a villamost és ezzel egy időben (és értelemszerűen) a városon belüli nyomvonalat. Az volt az ok, hogy hátráltatta a város fejlődését a városon áthaladó vasútvonal. Emiatt kerül ki a mai helyére a Sóstó-gyógyfürdőig a vonal (Orosz, 2002.). Véleményem szerint ez volt a legnagyobb érvágás a kisvasút történetében. Hogy miért? Mivel az utasok a vonal kitelepítése előtt a város kellős közepén (a mai Hősök terén) szállhattak le. Ezért – mivel a város közepén található – az ügyek intézése miatt, kórházba, piacra sokkal kevesebbet kellett gyalogolnia az utasnak, mintha a vasútállomásra érkezne. A kitelepítés után megtehetette azt is, hogy valamely buszra felszáll, de az persze pénzbe kerül vagyis plusz kiadást jelent. Nincs információm arról, hogy ekkoriban milyen a busz-közlekedés az érintett települések és Nyíregyháza között, (a '60-'70-es években a buszállomás szintén a mai Jókai téren volt) de ez egyértelműen hátrány volt az utazóközönségnek. De legalább nem szüntették meg ahogy megtették ezt a Bodrogházi társával. Ettől az időszaktól kezdve többször kongatták a vészharangot és ez a '90-es években is egyre többször felmerült, ám az ott dolgozóknak, önkormányzatoknak(!) köszönhetően, valamint az utasok és a lakosság tiltakozása mindig meghozta gyümölcsét. Ez az évtized az amikor még az önkormányzatok is láttak benne fantáziát. Állomásokat újíttak fel, virágosítottak, karbantartották az ő képességükhöz mérten a Kisvasút infrastruktúráját. Egyes önkormányzatok, saját forrásból új, többfunkciós épületeket építettek (Ibrány, Sóstógyógyfürdő), melyekben helyet kapott a kisvasút állomása is (Orosz, 2002.). Az 1950-es évektől kezdve, de főleg Koncepció idejétől elmaradó rendszeres karbantartások hiánya miatt a sebesség és ezzel együtt a menetidő sem javult. Igaz ha az 1990-1991-es menetrendet összehasonlítjuk a 2000-2001-es menetrenddel Nyíregyháza és Herminatanya között, szinte hasonló menetidőket mutatnak (4-5 perces eltérések). Az utolsó menetrendi évben a MÁV által kiadott Közforgalmú menetrendben is hasonló menetrendi adatokat találhatunk erre a viszonylatra nézve. A legnagyobb menetidő-növekedést a megszüntetés előtti néhány hónappal kitűzött lassú jeleknek köszönhetően – ami 5-15 km/h sebességet jelent –, ez pedig akárhogy is nézzük, nem éppen kecsegtető (Fodor, 2009.).



19. Ábra: Menetidő különbségek (forrás: menetrendkönyvekből saját szerkesztés)



20. Ábra: Menetidő különbségek (forrás: menetrendkönyvekből saját szerkesztés)

A fenti kettő diagram (18. ábra; 19. ábra) bemutatja azt, hogy mennyivel volt hosszabb a kisvasút menetideje a busz menetidejénél. A Kisvasút adatait a 2008-2009-es menetrendkönyv, míg a buszok menetidejét pedig a 2011-2012-ik évben érvényes Hivatalos Autóbusz Menetrend adta. A településnév utáni számadat a kisvasút / busz km.-t jelenti. Látható az, hogy még a viszonylag kis sebesség mellett is hasonló menetidőket kapunk Kótaj állomásáig, ám a végállomások felé közeledve egyre nagyobb a menetidő-különbség. Balsán majdnem annyi lesz a menetidő közti különbség, mint a busz menetideje Nyíregyháza és Balsa között. A balsai vonalon a km adatok szerint vasút rövidebb távolságot tesz meg mint a busz. Ez még egy problémát fog előrevetíteni, mellyel később foglalkozom. A másik vonal még ennél is nagyobb különbségeket mutat. Igaz a km-ek is a buszt segítik Nagyhalásztól kezdve, de azért egy 14 km többletnek nem kellene 50 perccel

hosszabb menetidőt okoznia. Ez az első ok, amely szerintem oda vezetett, ami a mai helyzet.

9. Táblázat: Települések autóbuszjáratainak sűrűsége (Hivatalos menetrendekből saját szerkesztés)

menetrendi év	1990-1991			2000-2001			2008-2009			2011-2012		
Település	Munkanap (db)	Szabadnap (db)	Munka-szüneti nap(db)	Munkanap (db)	Szabadnap (db)	Munka-szüneti nap(db)	Munkanap (db)	Szabadnap (db)	Munka-szüneti nap(db)	Munkanap (db)	Szabadnap (db)	Munka-szüneti nap(db)
Kótaj	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	19	6	4
Buj	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	17	6	4
Paszab	9	6	4	11	6	4	11	6	4	11	7	4
Tiszabercel	9	6	4	11	6	4	11	6	4	23	12	7
Gávavencsellő	n.a.	n.a.	n.a.	1	n.a.	n.a.	2	n.a.	n.a.	14	5	4
Balsa	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	11	5	4
Ibrány	18	10	7	19	10	5	21	10	5	29	17	11
Nagyhalász	18	11	8	24	10	8	27	12	6	29	14	7
Tiszatelek	11	7	3	12	4	4	12	7	4	11	9	7
Újdombrád	1	0	0	4	0	3	5	2	3	5	4	5
Dombrád	1	0	0	4	0	3	5	2	3	5	4	5

km	31610	31650	31612	31652	31622	31654	31624	31634	31626	31656	31618	31658
0 Nyíregyháza Nyk.	5 12	..	8 25	..	11 10	..	14 30	..	17 06	..	20 30	..
3 Nyíregyháza-Vásártér	5 22	..	8 35	..	11 20	..	14 40	..	17 16	..	20 39	..
8 Sóstógyógyfürdő	5 32	..	8 45	..	11 30	..	14 50	..	17 26	..	20 49	..
9 Nyírszőlős	5 36	..	8 49	..	11 34	..	14 54	..	17 30	..	20 53	..
11 Fekapu	5 39	..	8 52	..	11 37	..	14 57	..	17 33	..	20 56	..
13 Kótaj	5 45	..	8 58	..	11 43	..	15 03	..	17 39	..	21 02	..
15 Újkótaj	5 51	..	9 04	..	11 49	..	15 09	..	17 45	..	21 08	..
18 Nagytanya	6 00	..	9 13	..	11 58	..	15 18	..	17 54	..	21 16	..
21 Buj	6 09	..	9 22	..	12 07	..	15 27	..	18 03	..	21 24	..
22 Buj község	6 11	..	9 24	..	12 09	..	15 29	..	18 05	..	21 26	..
23 Herminatanya	6 14	..	9 27	..	12 12	..	15 32	..	18 08	..	21 29	..
23 Herminatanya	6 18	..	9 31	..	12 20	..	15 36	..	18 12	..	21 35	..
51 Dombrád	7 27	..	10 40	..	13 29	..	16 45	..	19 21	..	22 44	..
Herminatanya	6 17	..	9 28	..	12 17	..	15 35	..	18 12	..	21 32	..
26 Gilányi	6 25	..	9 36	..	12 25	..	15 43	..	18 20	..	21 39	..
28 Paszab	6 29	..	9 40	..	12 29	..	15 47	..	18 24	..	21 43	..
29 Tiszabercel	6 33	..	9 44	..	12 33	..	15 51	..	18 28	..	21 47	..
31 Tiszabercel-Vásártér	6 39	..	9 50	..	12 39	..	15 57	..	18 34	..	21 53	..
34 Gávavencsellő felső	6 48	..	9 59	..	12 48	..	16 06	..	18 43	..	22 02	..
36 Gávavencsellő	6 53	..	10 04	..	12 53	..	16 11	..	18 48	..	22 07	..
37 Gávavencsellő alsó	6 57	..	10 08	..	12 57	..	16 15	..	18 52	..	22 11	..
38 Balsa	7 01	..	10 12	..	13 01	..	16 19	..	18 56	..	22 15	..
Balsa	7 11	..	10 22	..	13 11	..	16 29	..	19 05	..	22 23	..
39 Balsa-Tiszapart	7 15	..	10 26	..	13 15	..	16 33	..	19 09	..	22 27	..

21. Ábra: A kisvasút 2009-es menetrendje (forrás:

<http://www.kisvasut.hu/keret/showpic.php?id=10414>)

A második ok a 9. táblázat és a 20. ábrán látható menetrendből kiválóan megjelenik. E táblázat a busz-közlekedés alakulásának irányát mutatja be 4 menetrendi év alapján. Ezek a számadatok nem a járat párokat, hanem a Nyíregyházáról induló autóbuszok számát adja meg. Abban az esetben ha adott településre ugyanabban az időben több járat indul, ott csak egynek számoltam. Ahol nincs adat, ott a közlekedési társaság nem bocsátott rendelkezésemre információkat. Tiszabercel 2011-2012-es év nagy ugrása a Trans-Tour járatainak adatai alapján lehetséges. Azonban vannak települések, melyeket össze lehet hasonlítani. Egyértelműen látszik, hogy munkanapokon több buszjárat van, mint vonat, ám hétvégén már nem ez a helyzet. Paszab esetében 9-11 járat munkanapokon, de szabadnap már csak 6-7, vasárnap pedig csak 4 járat van. Az a táblázatból nagyszerűen látható, hogy

Ibrányba és Nagyhalászba jóval több járat közlekedik, mint a többi településre, ez többek között a nagyobb lakosságának köszönhető. Végül pedig Újdombrád és Dombrád Nyíregyháza felől való megközelítésére szinte csak a kisvasutat volt érdemes használni a ritka autóbusz-járat miatt. (munkanap 1-5 járat a 6 vonat mellett) Igaz tudni kell azt is, hogy ez a két település a Kisvárdai járásba tartozik. A 2009-es szüneteltetés óta a Szabolcs Volán beindította a Nyíregyháza-Ibrány gyorsjáratot, ami Nagytanya (Ibrány-Kertváros) érintésével közlekedik rövidebb menetidővel. Korábban említettem azt, hogy a hétfégi buszjárat ritkább, mint ahogy a vonat járt (6-7 járat naponta). Ezt a nyár során megismert helyiek is megerősítették. A beszélgetésekből és a menetrendből kiderült, hogy pl. Paszabról nincs közvetlen eljutás Balsára vagy Bujra, vagy akár Balsárról sincs közvetlen eljutási lehetőség a térség központjába Ibrányba. Ezek azok a hiányosságok, melyek befolyásolják, vagy akár vissza is vethetik a térség fejlődését mint ahogy anno a '60-as, '70-es években a megszüntetett vasútvonalak esetében.

10. Táblázat: Díjszabás változásai(Hivatalos menetrend és a Vasúti menetdíjtáblázatokból saját szerkesztés)

Övezetek	Menetrendi évek					
	1990-1991		2000-2001		2008-2009	
távolság (km)	Vasút	Autóbusz	Vasút	Autóbusz	Vasút	Autóbusz
	Árak Forintban					
10,1-15	16	18	118	132	265	265
15,1-20	16	24	118	172	320	320
20,1-25	26	32	176	216	400	400
25,1-30	26	38	176	260	480	480
30,1-35	34	44	230	304	560	560
35,1-40	34	52	230	344	635	635
40,1-45	44	58	288	388	715	715
50,1-60	52	70	368	482	955	955
	Érvényes					
	90.02.01-től	90.02.01-től	00.01.01-től	00.01.01-től	09.06.15-től	09.06.15-től

A harmadik ok, ami egyben a legfontosabb, az utazás költsége, ára. A fenti táblázatban (10. táblázat) nem az a fontos, hogy a feldolgozott három menetrendi évet egymással összehasonlítsuk, hanem az adott menetrendi évben a vasút-autóbusz közötti árkülönbségek alakulása. Látható – a 2008-2009-es menetrendi év előtti adatokból – hogy a vasút olcsóbb volt a busznál még akkor is, ha a busz egyes településeket rövidebb úton közelített meg (lásd a 18. valamint a 19. ábrát). Ez a különbség még a hosszabb menetidővel közlekedő kisvasútnak is segített abban, hogy az utasai a vasutat válasszák a

busz helyett. Ám a 2007-es jegyáremelések, amely a busz-vasút árkülönbséget eltüntették – természetesen nem az olcsóbb lett az alapár – finoman szólva sem a (kis)vasútnak kedveztek. Ez az emelés volt véleményem szerint az utolsó szeg a Kisvasút koporsójába. Ezekben az időkben már az egyes önkormányzatok is inkább nyűgként, felesleges koloncként néztek a kisvasútra. A jegyár-emelésnek a következménye az lett, hogy az utasok átpártoltak a buszra (Fodor, 2009.). Mivel a kisvasúton a teherszállítás már a '90-es évek közepén megszűnt, így a személyszállítás jelentette az egyedüli bevételi forrást, ám utas hiányában nem volt bevétel.

2009. december 13-án elment az utolsó vonat Nyíregyháza és Herminatanya között, mert Herminatanyától Balsa és Dombrád felé a pályaállapotok és a járműállomány miatt már szeptemberben megszűnt a vonat közlekedés (Fodor, 2009.). Az utolsó három hónapban vonatpótló autóbusz járt, de a vonatjeggyel lehetett igénybe venni. Ez a három ok, valamint más egyéb, melyeket nem szeretnék taglalni, okozta a kisvasút jelenleg is tartó „szüneteltetését”.

VI. FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK

Miután áttekintettük azt, hogy milyen a napjaink turisztikai helyzete a településeken, valamint a kisvasút 2009 előtti állapotát, most térjünk át azokra a lehetőségekre, valamint megvalósítandó fejlesztésekre, amelyek a területünket a lehetőségekhez képest ismerté, kedvelt területé változtatja. Kitérek a Nyírvidéki Kisvasút lehetséges elővárosi forgalmára is, hogy mire lenne szükség ahhoz, hogy az elhanyagolt vasútból egy fejlett elővárosi és /vagy turisztikai céllal működő kisvasutat használhasson az itt lakó és az ide érkező ember.

6. 1. A Rétköz és a települések turisztikai fejlesztési lehetőségei

Ebben a fejezetben a turisztika két fő fogalma köré csoportosítom a lehetőségeket. Ez a két fogalom a kereslet és a kínálat. A kereslet oldalának – más néven maga a turista – három fő pontja van:

- ✕ szabadidő
- ✕ szabad rendelkezésű jövedelem és a

✗ motiváció.

A kínálati oldalon viszont azok a dolgok szerepelnek, amiért a turista ellátogat, valamint azok, melyek kiszolgálják a turista igényeit:

✗ vonzerő

✗ infrastruktúra és közlekedés

✗ szállás, étkezés

✗ szórakozás és más lehetőségek

✗ biztonság és higiénia

✗ vendégszeretet⁴

6. 1. 1. Kereslet

Mivel napjaink emberének vagy nincs munkahelye, vagy viszonylag kevés a fizetése ezért egyszerűen nincs, vagy csak minimális szabad rendelkezésű jövedelme (lásd Munkaerő aktivitás fejezetet), ezért az elkölthető pénze is minimális. A motiváció egy lényeges eleme a kereslet oldalnak, mivel ez is meghatározza, befolyásolja azt, hogy fog-e érkezni szabadidejét eltölteni kívánó ember a Rétközbe.

Véleményem szerint a motiváció két kérdést vet fel, amire három lehetséges válaszpárt kaphatunk. Ez a két kérdés az, hogy ismeri-e az az adott személy aki szabadidejét szeretné eltölteni a térség vonzerőit, vagyis rendelkezik megfelelő ismerettel ezen térségről. A másik kérdés az, hogy ha ismeri akkor szeretne-e eljönni ide. Ebből a két kérdésből a következő három válaszpárt kaphatjuk meg:

a) tud-e róla: nem

b) tud-e róla: igen; elmenne-e: nem

c) tud-e róla: igen; elmenne-e: igen.

A fenti három válasz-kombináció a térség marketing-fejlesztését, bővítését fogja meghatározni. Amennyiben az első válaszcsoport felvetődik, akkor a marketing és a hozzá kapcsolódó figyelemfelkeltést szolgáló eszközök nincsenek meg, vagy nem megfelelőek. Megoldás szerintem az, hogy az ismert médiában – web oldal, tv, rádió – fel kellene hívni az emberek figyelmét a táj értékeire. Ez akkor lesz sikeres, ha egyre többen fognak tudni ezekről az értékekről, vagyis ha a b), vagy a c) pont érvényesül. De a valóságnak az fog

⁴http://tavokt.kodolanyi.hu/ifodemo/vendeglato/vendeg_lecke03.htm

megfelelni, hogy ha tud is arról miért is érdemes eljönni a térségbe, nem biztos, hogy csak ezekért el fog jönni ide. Ezért kellene ezeket a vonzerőket egy turisztikai terméké alakítani, vagyis egy desztinációt képezni a térségben. A desztináció kialakításakor fontos megjegyezni azt, hogy más térség hasonló összetételű termékeivel versenyzik értelemszerűen a turisztikai piacon. Emiatt kell a desztinációnak olyan kínálati elemmel, különlegességgel rendelkeznie, ami felkelti a figyelmét, ami megkülönbözteti a többi desztinációtól. Ezt szokták nevezni USP-nek magyarul egyedi értékesítési ajánlatnak (A. Szegedi. 2012.). Ez azt jelenti, hogy a tájegységre jellemző dolgokat kell kihangsúlyozni, azért jöjjön el, hogy megtapasztalja a Rétköz varázsát. Ehhez szükséges egy szervezet, amely mindezt elő- és elkészíti. Ez lehet akár a 2011-ben megszűnt Nyírvidéki Rétközi Kisvasúti és Turisztikai Társulás újra gondolása is.

Ezt a társulást a '90-es évek közepén álmotdák meg a település önkormányzatai, valamint a MÁV Rt. és később csatlakozott a Vasutas Települések Szövetsége is. 1997. május 27-én Dombrád székhellyel alakult meg. A társulásnak különböző céljai és tervei voltak. Ezek:

- ✗ a kisvasút „megőrzése és fejlesztése érdekében közreműködés: a vasúttal, önkormányzatokkal, a települések lakosságával, utazási irodákkal, vállalkozókkal”,
- ✗ a kisvasút fejleszthetőségének megvizsgálása és tanulmányok készítése,
- ✗ „Az érintett térség természeti értékeinek, műemlékeinek megvédése „és egyéb, a vasutat, a településeket, valamint a térséget összekapcsolni kívánó törekvései.

A Társulás életében – ahogy említettem –, több tanulmány is készült. Ezen tanulmányok egyike tartalmazta a kisvasút pályájának meghosszabbítását a dombrádi Tisza-partig (Szemerey, 2005.). A felsorolt célokat ki kellene bővíteni a következő feladatokkal:

- ✗ vonzerők felkutatása,
- ✗ vonzerők termékképpé fejlesztése, tétele,
- ✗ termékek kialakítása,
- ✗ a termékek desztinációba ágyazása,
- ✗ ezek piacra vitele és értékesítése,
- ✗ az ide érkezők hiánytalan élményének biztosítása,
- ✗ látogatók megtartása és növelése (A. Szegedi 2012.)

Ezekkel a feladatokkal felruházott társulás feladata lenne a Rétköz településeit összefogni és egy nagy turisztikai terméként kivinni a piacra. Ehhez persze összefogás szükséges, ami a mai helyzetben csak a megszüntetéshez, felszámoláshoz van meg.!

6. 1. 2. Kínálat

Ki kellene választani azokat a vonzerőket, melyeket érdemes termékké fejleszteni, desztinációkba ágyazni. Az én véleményem szerint a mellékletben helyet foglaló vonzerők azok, melyek desztinációkká alakíthatóak, felkereshetnek többen (21. ábra).



22. Ábra: Bessenyei-múzeum Tiszabercelen (saját fotó)

Az említett táblázatban – többek között a múzeumoknak – különböző fejlesztéseket ajánlatos végrehajtaniuk. Nagy-Horváth (2012.) szerint a 21.századi fiataloknak a kiállítás csak megtekintése már nem jelent akkora motivációs tényezőt. Ahol különböző programokat, rendezvényeket, vetélkedőket, stb. rendeznek, ott az élmény is jobban rögzül. Egyes múzeumok az örökségi érték megőrzésére, bemutatására, ismeret-átadására koncentrálnak. Ezeknél a múzeumoknál – mely a Rétköz múzeumaira is általában jellemző – a látogató csak nézi, de nem tapasztalhatja meg, „nem élheti át” a múzeum anyagát. Ezt szokták úgy mondani, hogy egy múzeumot, vagy bármely vonzerőt interaktívvá kell, vagy érdemes fejleszteni. Ilyen fejlesztés lehet például az ha a paszabi szövőházban ki lehetne próbálni a szövés technikáját stb..

A másik fejlesztés ami kevesebb anyagi ráfordítást igényelne az az előzetes bejelentkezés intézményének megszüntetése legalább a nyári szezonban. Hogy miért? Véleményem szerint azért, hogy az emberek, akik elmennek kirándulni egy rövidebb időre, nem mindig tervezik meg azt, hogy hová mennek. Az előzetes bejelentkezést használó

vonzerők meglátogatása megköveteli azt, hogy legalább néhány órával előbb jelezzék a látogatási igényüket. A potenciális látogató pedig nem biztos, hogy felhívja a telefonszámot, hanem inkább nem tekinti meg a kiállítást. Ez látogatóvesztéshez és ennek folyamányaként a múzeum esetleges bezárásához vezethet. Az igaz, hogy ezen vonzerők üzemeltetőinek egy rendszeres kiadást állniuk kell – amely kiadás a múzeum nyitvatartási idejétől függene – mert az eddig csak meghatározott időben (ha jelezte valaki a látogatási szándékát) ott lévő alkalmazott inntől kezdve most már a nyitvatartási időben állandóan ott lenne.

A nyári terepbejárásom során figyeltem fel arra, hogy bizonyos vonzerőket megtalálni is nehéz volt, mert nem helyeztek ki útbaigazító táblákat. Az igaz, hogy szinte majd minden település központjában van egy térkép, amin többé-kevésbé megtalálhatóak a fontosabb célpontok. A település központját elkerülők tájékoztatása azonban nem megoldott, ezért a fontosabb vonzerőket már a település elején jelezni kellene, vagy a vonzerők közvetlen közelébe kellene helyezni tájékoztató táblát.

Hogy egy konkrét példát is említsek amelyről még nem olvastam így összességében: ez a balsai Ökoturisztikai látogatóközpont komplex és interaktív fejlesztése. Ahogy már az előző fejezetben is említettem ez a látogatóközpont közvetlenül a régi balsai híd pillére mellé épült, a Tisza-partjára. Ez az adottság több egyidejű fejlesztéssel is kecsegtet. Mivel a balsai Tisza-híd ipartörténeti emlék, ezért érdemes lenne a megmaradt részeit mind a két parton bemutatni. Ehhez meg kell oldani azt, hogy körbe járhatóak legyenek a megmaradt részek úgy, hogy a hídnak a szerkezete is megtekinthető legyen. Érdemes lenne megépíteni a két pillér felhasználásával egy függőhidat-Kárpátaljai mintára gyalogos és kerékpáros forgalom számára. Ezzel könnyebben elérhetővé válik a kenézlői Tisza-part és a Bodroγκöz is. Ezt a központot fel lehetne használni egy a Tisza árterét bemutató tanösvény-hálózat indító és/vagy végállomásának. Ez a tanösvény rendszer az ártér állat és növényvilágába kalauzolná el a kirándulót (a Tiszatelek-Tiszabercel ártér természetvédelmi terület bemutatása).

4271 Dombrád-Dombrád, Tiszapart

Km	ÁZABOLCS VÖLÁN	231	237	243	247
0.0	Dombrád, isk.	31 9 46	31 16 00	31 16 22	31 17 10
0.9	Cigánd, elág. (4)	31 9 48	31 16 02	31 16 24	31 17 12
2.4	Dombrád, kompartáró	31 9 51	31 16 05	31 16 27	31 17 15
3.4	Dombrád, Tiszapart	31 9 53	31 16 07	31 16 29	31 17 17

26 VIII.26-ig szabadnapokon, 30 VIII.31-ig munkanapokon
 31 VIII.27-ig munkaszüneti napokon

23. Ábra: Autóbusz közlekedés Dombrád és a Tisza-part között a '80-as évek végén (forrás: hivatalos autóbusz menetrend)

A kínálat következő fontos eleme az ami a turistát ide vonzaná és egyes szükségleteit kielégíti, ez nem más mint az infrastruktúra és a közlekedés. Az ötödik fejezetben leírtak alapján megfelelő a közösségi közlekedés az elővárosi forgalom számára. Azonban az autóbuszos közlekedés nem kedvez a nagy csomagokkal, bőrönddel utazni kívánó embereknek. Erre is adhat megoldást a kisvasút. A dombrádi Tisza-part és Dombrád vasútállomása között érdemes lenne egy buszjáratot menetrend-szerint közlekedtetni. Autóbusz közlekedés a Tisza-part és a település központja között már az 1980-as évek végéig volt menetrend szerint, azonban a megszüntetés miéért nem tudom valószínűleg az utasforgalom csökkenés volt a megszüntetés oka (22. ábra). Ez a kisvasút érkezéséhez, indulásához igazodna, valamint a köztes időszakban is közlekedhetne. Ezt a távlati tervekben ki lehetne váltani – ha az utas-forgalom és az akarat is indokolja – a már 1996-ban tervezett Tisza-partig húzódó új vasútvonal építésével.

A térség természetföldrajzi adottságai miatt kiválóan alkalmas a kerékpáros turizmusra melyet szintén fejleszteni kellene. Ezek közül talán a legfontosabb a kerékpárutak bővítése a Kisvasút meghagyása mellett! Be kellene fejezni a Rétközi Kerékpár-utat (Paszab-Balsa közötti szakasz). A Tisza töltésén is, valamint Nagyhalász és Dombrád között is javasolt a kerékpár út kiépítése. Fontos lenne még kerékpár kölcsönzőket üzemeltetni, valamint kerékpáros túraútvonalakat tervezni és kiépíteni.

Távlati tervekben szerepelhet egy menetrend-szerinti hajójárat Balsa Tisza-part–Tiszabercel komp–Dombrád Tisza-part között. Ennek a hajójáratnak többféle hasznosítási módja is lehetne, valamint vonzerőként is szolgálhatna. Az egyik hasznosítási mód a már említett tanösvények kiterjesztése a vizes területekre. Segítheti az élőhelyek háborítatlanságának megtartását és bemutathat olyan területeket, ahová tilos lenne bemenni. Ilyenek a parti-fecske kolóniák, vagy a vízzel borított árterek stb.. A másik hasznosítási mód pedig az ha ezt az említett hajójáratot a két végállomáson a kisvasúthoz csatlakozva közlekedne, így a kisvasúttal érkezők elhajózhatnának akár Dombrádig is. Ott

ismét vonatra szállva visszautazhatnak ahonnan kiindultak. Ezzel egy komplex igényeket kielégítő és egyedi szolgáltatást lehetne nyújtani, mely csak erre a térségre jellemző. Ehhez tiszai kikötők építése és fejlesztése válik szükségessé.

Fontos megjegyeznünk azokat a fejlesztéseket is, amelyek a szállásra, étkezésre irányulnak. A nyáron terepen töltött idő során szerzett tapasztalatok, interjúk mondatják azt, hogy a Rétköz szálláshelyei a jelenlegi vendégszámnak bőségesen elegendők., ezért a kapacitás-bővítő fejlesztések feleslegesek lennének még az elején. Kiderült az is, hogy magas szolgáltatású szállás (szálloda, hotel) csak Nyíregyházán, Sóstón, valamint Kótajban találhatóak. Az viszont biztos, hogy ha a turisták nagy számban fedezik fel a térséget, akkor kapacitásbővítés válik szükségessé. Ezek előtt azonban elegendő a meglévő szálláshely szolgáltatások minőségének javítása. A szálláshelyeknek specializálódniuk kellene egy adott vendégkörre. Úgymint vízitúrázók, horgászok, fiatalok stb., rövidebben az aktív turizmusban résztvevő csoportoknak és egyéneknek. (Petykó 2012) Ez egy választást kíván meg a szálláshelyek tulajdonosaitól, hogy mire, mikre szeretnék építeni. Miután felismerték a Rétközt a látogatók úgy érdemes lenne egy újabb kutatást készíteni, hogy milyen kategóriájú szálláshelyet hiányolnak ebből a térségből. Ennek a kutatásnak a végeredménye alapjául szolgálhat egy átfogó szálláshely fejlesztésnek.

Az éttermeknél hasonló a helyzet és a megvalósítás is, mint a szálláshelyeknél. Azonban érdemes lenne az itt található éttermeknek részben, vagy egészben áttérniük a helyi, tájjellegű ételekre. „Bemutatni és kipróbálni, átélni egy örökségturisztikai terméket csak az adott helyszínen lehet, egyedisége ebben rejlik” (Nagy-Horváth, 2012). Azért, hogy ne csak az itt élt emberek használati tárgyaiból, öltözködéséről stb. kapjon egy átfogó képet hanem a környék gasztronómiáját is megismerhesse az itt szabadidejét eltöltő ember. Ennek a fejezetnek az elején említett kérdések-válaszok többé-kevésbé a motivációt is befolyásolják, de a személyes és hallott benyomások is fontosak.

A 2. 2. 1. 4. fejezetben közölt táblázat, különböző fórumokon olvasott, valamint mások által írt úti beszámolójuk leírásaiból, valamint a személyes tapasztalatokból összegezve a települések etnikai megoszlása bizonyos emberek még ha ismeri és tetszik is neki a térség lehetséges, hogy ezek miatt nem fog eljönni, visszatérni vagy esetleg rossz hírét viszi a térségnek. Ezeket a tényeket szokták SWOT-analízisban veszélyeknek nevezni (olyan korlátok, melyeket nem tudunk befolyásolni és csökkentenünk a siker esélyeit, kockázatot

jelentenek).⁵

6. 2. A Nyírvidéki Kisvasút újraindításának és fejleszthetőségeinek a lehetséges útvonalai

Miután áttekintettük azt, hogy a Rétköz településeinek milyen fejlesztési lehetőségeket lehetne, kellene elvégezniük térjünk át a Nyírvidéki Kisvasút felélesztésének és üzemeltetésének bonyolult lehetőségeire. Miért bonyolult ez a folyamat? Azért, mert foglalkozni kell: a kapcsolódó külső és belső felekkel, a jogi helyzettel, a lehetséges üzemeltetési módokkal, a kisvasút felújításával stb..

6. 2. 1. A kisvasúthoz kapcsolódó külső és belső felek, szervezetek véleménye

Minden magára valamit is adó projektnek az első legfontosabb lépése az érdekelt felek véleményének a megismerése. Ugyanez vonatkozik a kisvasút újraindításának tervezésére is. Ez a lépés azért fontos, mert ezzel megismerhetjük azt, hogy az érintett felek milyen véleménnyel vannak az általunk tervezett elképzelésekkel kapcsolatban (magánszemély, civil szervezet, önkormányzat, közintézmények, vállalkozói szféra). A legegyszerűbben egy nyílt fórum alkalmával léphetünk kapcsolatba és ők is velünk. Ezekből az adatokból megtudhatjuk azt, hogy kiknek mennyire fontos ez a vasút bármilyen szempontból. Az előbb említett fórumokon vitathatjuk meg a pozitív és negatív lehetőségeket és a résztvevők pedig elmondhatják a véleményüket. Az ilyen események létszámának alakulása már megmutatja azt, hogy mennyire veszik komolyan és mennyire fontos nekik, vagy sem. Természetesen ezeket a fórumokat előre meg kell szervezni és meghirdetni minden településen. Ezeknek az eseményeknek a végeredménye meg fogja adni azt a választ, hogy szükség van-e a kisvasútra vagy sem. Ha egyöntetűen, vagy a résztvevők jelentős hányada reális okot ad arra, hogy miért nem kell a kisvasút, akkor nincs értelme több milliót, milliárdot ráköltetni. Azonban hogyha még egyetértés nincs is az újraindítás mikéntjéről, de a többség lát benne realitást, jövőt, akkor van értelme folytatni a projektet (Sütő L.-Finta B. 2009.).

⁵http://hu.wikipedia.org/wiki/SWOT_elemezés

6. 2. 2. A jogi és tulajdonosi, valamint az üzemeltetői háttér

Ennek a résznek a lényege, hogy megismerjük az újraindítás és az üzemeltetés talán legfontosabb elemét, a jogi háttérét. Mint minden dolognak, tárgynak van egy tulajdonosa üzemeltetője. A kisvasút esetében a jelenlegi tulajdonos a MÁV Zrt.. Ha az önkormányzatok az újraindítás mellett döntenének, a tulajdonjog átruházása nem okozna problémát, mivel állami tulajdon állami tulajdonba kerülne. Azonban ehhez az kell, hogy az önkormányzatok meglássák a lehetőséget. Ezek után ha önkormányzati tulajdonba kerül a kisvasút, akkor akár ki is adhatják üzemeltetésre bármilyen vállalkozónak. A beindítás előtt természetesen szükség van megfelelő jogi szerződésekre, melyekben lefektetik, szabályozzák az üzemeltetők és tulajdonosok jogait és kötelelességeit. A másik lehetőség az, hogy a MÁV Zrt. az állami és vállalati jogokat tisztázza, így állami tulajdonba kerülne vissza a kisvasút. Ezzel lehetőség nyílik bármilyen vállalkozó, társaság, baráti kör vagy akár önkéntes alapon működő társaság előtt, hogy üzemeltetőként lépjen fel és feltámassza a kisvasutat.

6. 2. 3. A kisvasút üzemeltetésének lehetséges irányai, módjai és a felújítás menete

A lehetséges üzemeltetőnek el kell döntenie, hogy miként óhajtja feléleszteni a kisvasutat. A Magyarországon közlekedő vasutakat három fő csoportba lehet osztályozni:

- ✕ turista vasutak,
- ✕ korlátozott közforgalmú vasutak,
- ✕ közforgalmú vasutak.

A felsorolt üzemeltetési módok között jelentős különbségek vannak a fenntartási költségek és a jogi szabályozások között. Ez azt jelenti, hogy az igaz, hogy egy turista vasutat viszonylag olcsóbb fenntartani, de ahhoz, hogy elővárosi közlekedésben is részt tudjon venni, ahhoz jóval komolyabb a felújítás, jóval több fenntartási és jogi kötelezettség szükséges. Ezért a vállalkozásnak el kell döntenie, hogy csak turisztikai célra akarja használni a kisvasutat, vagy csak elővárosi célra akarja használni, vagy mind a kettőt egyszerre.

A kisvasút utolsó egy évtizedében, valamint a megszüntetés után is készültek különböző tanulmányok a kisvasút lehetséges jövőjéről. Ezek a következők:

- ✗ A Nyírvidéki Regionális Kisvasút piac- és versenyképességének helyreállításához szükséges műszaki-gazdasági fejlesztések megtervezése (Bödecs, Hajós, Szemerey, Kormos, 2004.)
- ✗ Vázlat a Nyírvidéki Kisvasút üzemeltetési lehetőségeiről (Barkó, Neumann, 2010.)
- ✗ Magyarországon működő kisvasutak helyzetének elemzése, fejlesztésük lehetőségei, fenntartható működésük (Bánhidai, Chikán, Dorner, Puczkó, Sebestyén, 2008.)

Ennek a fejezetnek az alapja az előbb említett három tanulmányban foglaltakat, valamint a saját elgondolásaimat tartalmazza. Barkó, Neumann (2010.) szerint a kisvasút fejlesztéseinek három lépcsőfoka van: rövid, közép hosszú távú fejlesztés. Ez a három szakasz véleményem szerint is megfelelő és ezért fogom ezt alkalmazni. Az, hogy a különböző szakaszok mennyire hosszúak, azt majd az élet fogja meghatározni, valamint azt is, hogy eljut-e a kisvasút a hosszú távú szakaszába, ami a modern, korszerű elővárosi vonallá való fejlesztését jelenteti.

Először az a legfontosabb melyet már az első szakaszban meg kell tenni, hogy az üzemeltető a tulajdonossal együtt felmérje a kisvasút állapotát. Ezt értem a pályára, járművekre, épületekre stb.. Itt kell megemlíteni azt a nagyon fontos tény, – ahogy leírtam a 2. 1. 2. fejezetben – hogy a kisvasút szinte teljes hosszában kötött talajon fekszik, mely nem alkalmas alépítménynek egyáltalán mivel könnyen vizesedik, nem stabil és nem tartja megfelelően a felépítményt, ezért ennek a megoldása is növelni fogja a pályaépítés költségeit. Ezt a problémát megoldhatja ha a talajra védőtextíliát és talajjavító réteket, majd erre el kell helyezni a zúzottkő réteget (Szemerey, 2005.). A dolgozat írását megelőzően interjút készítettem két szakemberrel (Szemerey Ádám és Molnár Mihály) akiktől több információt kaptam a témával kapcsolatban. Az elmondásuk alapján a pálya jelenleg nem alkalmas rendszeres személyszállításra a karbantartás hiánya miatt. Ennek fejében az első és legfontosabb teendő a kisvasút tulajdonosának és üzemeltetőjének, hogy egy teljes pályafelújítást végezzen. Az hogy milyen pályát tervez az természetesen függ attól hogy mit tervez a kisvasúttal (lásd a fejezet elejét), de a véleményem az hogy érdekesebb egy olyan pályát tervezni és építeni amely alkalmas lehet egy korszerű elővárosi vasút számára is. Értelemszerűen ez nem olcsó (25-100 millió Ft a felhasznált anyagoktól függően), azonban ezt csak egyszer kell megépíteni és akár 15-50 évig hozzá sem kell nyúlni a karbantartás kivételével. Ezek után lehetséges akár a kisvasút teljes hálózatának az

újraindítása. A 6. 2. 2. fejezetben említett vállalkozás lehetne a már a feladatokkal felruházott Nyírvidéki Rétközi Kisvasúti és Turisztikai Társulás is (feladatait lásd a 6. 1. 1. fejezetben). Azért a teljes hálózat újraindítását említem, mert:

- ✗ így lehet felmérni azt az igényt, hogy van-e létjogosultsága a személyszállításnak és/vagy turisztikának, valamint
- ✗ ezzel megakadályozhatjuk a kisvasút illetéktelen személyek általi bármilyen rongálását (értékmentés!).

A véleményem szerint négy vonatpár egyelőre elegendő lenne erre a célra. Ezekkel a menetrend szerinti vonatokkal azoknak a településeknek az összekötése is megoldhatóvá válna melyeknek nincs egymás közti tömegközlekedésük. Ilyen pl. Buj-Ibrány, Paszab-Buj közötti szakaszok. Természetesen később, ha igény van rá lehet bővíteni a kínálatot. Érdemes lenne a MÁV-Start Zrt. által meghatározott regionális menetjegyet és bérletet alkalmazni a kisvasútra (11. táblázat).⁶⁷

11. Táblázat: Regionális és normál díjszabás és azok különbségei (forrás: MÁV-start, Szabolcs-Volán honlapjai alapján saját szerkesztés)

Regionális és normál díjszabás és azok különbségei			
Km.	Vasút (Ft.)	Busz (Ft.)	Különbség (Ft.)
15	235	310	75
25	350	465	115
30	420	560	140
35	490	650	160
40	560	745	185
45	630	840	210
60	840	1120	280

Mivel ez a jegy olcsóbb, mint a normál díjszabás, ezért értelemszerűen kedvezőbb lenne a kisvasutat használni. Igaz az, hogy nem fog olyan szolgáltatási színvonalat nyújtani, mint a közúti versenytársai, de az olcsóbb jegy vonzó lehet az utasoknak. (lásd a 18. és a 19. ábrát, település / kisvasút km adatok). A táblázatok megmutatják azt, hogy az egyes településekről olcsóbb lesz a jegy a vonaton, mint az autóbuszon. Ahol lehet ott mindenképpen legyen rá lehetőség jegyet és bérletet vásárolni, ahol pedig nincs erre lehetőség (táblás megállóhelyek) ott a felszálló utasok a jegyvizsgálónál vásárolhatnák meg a jegyüket. Ezt a térség magas munkanélküliség csökkentése miatt lenne érdemes

6 http://www.mav-start.hu/utazas/tarifa_gyorsvonatireg20140215.php?mid=152dd37346f08c&chapter=1

7 http://www.szabolcsvolan.hu/szforg/pdf/helykozi_es_tavolsagi_viteldij_2012.pdf

alkalmazni a jegyvizsgálókat. Ám azt nem szabad elfelejteni, ahhoz hogy legyen elegendő utas a kisvasúton bele kell számolni a térség demográfiai változásait is. A 2. 2. 1. fejezetben leírtak világossá teszik azt a problémát, hogy a települések vándorlási különbözete és a természetes szaporodás és fogyás mértéke több településen is negatív adatokat mutat. Hasonlóan kedvezőtlen értéket láthatunk a települések gazdasági aktivitását illetően is. Ezekből a számadatokból érzékelhető az, hogy nem számíthatnak akkora utasszámra mint a '90-es évek végén, 2000-es évek elején. Ennek oka részben az autóbusz közlekedés részben a sok személyautó és részben a nagymértékű lakosság csökkenés és a munkanélküliség is.

A következő szakaszt meg fogja határozni az első szakasz végi utasszám alakulása és a beérkező utasigények alapján, melyeket az időnként elvégzendő közvélemény-kutatások szolgáltatnák. A második szakasz legfontosabb megoldandó feladata a 2000-es évek közepi menetrendjének a visszaállítása és az utasok visszaszerzése. A kisvasút városon kívülre helyezése miatt a központba utazóknak venniük kell egy helyi buszra alkalmas jegyet. De azok az utasok, akik a város széle felé szeretnének menni – Tesco, kórház, ipari park stb. – ők így is úgy is megvásárolják ezt a jegyet, ezért nekik meg fogja érni a Kisvasutat használni. Ahogy több tanulmány is megírta, érdemes lenne egy olyan jegyrendszert bevezetni, a Szabolcs Volán helyi bérletének, a Kisvasút jegyeinek, a MÁV-Start jegyrendszerének és különböző belépők jegyeinek kombinációjával, mely az utasok számára megfelelő lenne. Az ausztráliai Sydneyben található CityRail nagyszerűen megtalálta azt az elsőre bonyolult jegy- és bérletrendszerét, ahol az „összes tömegközlekedési üzemek használatát kombináló bérletet meg lehet váltani, tetszés szerinti megoszlásban” (Glázer 2008). Ebben a szakaszban már érdemes foglalkozni a megállóhelyek kérdésével. A vasút vonalán célszerű lenne több új megállóhelyet kialakítani:

1. nyíregyházi autóbusz-állomás épülete mögé: a buszállomás megközelítése, valamint a városba gyalogolók távolságának csökkentése céljából,
2. Kótaji úti átjáró: a Főiskola és a Himes lakóövezet könnyebb megközelítése miatt(perc a Főiskola B épülete),
3. Sikló utca: a lakó-pihenő-övezet feltárása érdekében,
4. Kótaji park (régai Kótaji-szeszgyár fhm.): Kótaj és Újkótaj megállóhelyek távolságának felezése céljából,

5. Feketehalomtanya: Az ott lakóknak nincs tömegközlekedési lehetőségük a megállóhely nélkül, a kurgán megtekintése céljából,
 6. Tiszabercel Fő utca(a régi Tiszabercel község fmh.): faluközpont közelebb lenne. Itt van a Tiszabercel, általános iskola buszmegállóhely,
 7. János-tó: János-tó Hajókikötő, Panzió és étterem megközelítése céljából,
 8. Balsa, Bethlen Gábor utca megállóhely: a régi állomás megszüntetésével közelebb kerülne ezzel a megállóhellyel a végállomás,
 9. Ibrány, Bocskai utca,
 10. Ibrányi út vasúti átjárója: a Járóbeteg Szakellátó Központ megközelítése miatt, Nagyhalász ezen részének feltárása miatt,
 11. Tiszatelek központ,
 12. Dombrád Táncsics út,
 13. valamint bizonyos megállóhelyek néhány száz méterrel való eltolása (pl. Újdombrád, Nagyhalászi Kendergyár stb.).
- Az új megállóhelyek az utasok kényelmét szolgálnák. Ezek lehetnének azok a



24. Ábra: Korszerű megállóhely Nyíregyházán (saját fotó)
megállóhelyek, melyeket újonnan létesíteni szükséges a nagyobb utasszám elérése

érdekében (23. ábra).

Előbb már említettem azt, hogy a jelenlegi személykocsi park felújítása után bőven megfelel nosztalgia célokra. Ha az anyagiak megengedik, érdemes lenne elgondolkodni azon, hogy a Magyarországon még fellelhető régi, a Kisvasúton használt személykocsikat, villamosokat összeszedni és üzemképesé tenni. A fellelhető példányokat a 12. táblázat mutatja be a jelenlegi tartózkodási helyükkel és állapotukkal együtt.

*12. Táblázat: A Kisvasút fellelhető és forgalomba állítható járművei
(forrás: <http://kisvasut.hu/jarmulista>)*

Nyírvidéki Kisvasút fellelhető és forgalomba állítható régi járművei			
Hol	Típus	Pályaszám	Megjegyzés
Kaszó	villamoskocsi	9	fut
Nagycenk	3 ablakos kis kocsi	B 52 017	alváz
Bp. Gyermekvasút	3 ablakos kis kocsi	Bk 357	fut
Szentendre Tömegközlekedési Múzeum	személykocsi	Ck 586 / Ck 527	kiállítva
Nagycenk	személykocsi	B 52 021	kiállítva
Nagyszállás	villamos	Bvill 891	kasztni
Nyh. Hősök tere	villamos	Bvill 812	kiállítva
Nyíregyháza	villamos	Cvill 883	felújítás alatt
Bp. Közlekedési Múzeum	gőzmozdony	399-068	kiállítva
Balatonfenyves, mészgödrök	Q. villamoskocsi átépítve	B 530	roncs

Ezek a járművek akár a jelenleg közlekedő diesel mozdonnyal, akár gőzmozdonnyal is közlekedhetnének. Természetesen a régi villamosok meglévő áramszerzővel, de mint személykocsik futnának.

A fent említett két szakaszban a kisvasút járműveihez a felújításokon és karbantartásokon kívül eddig átfogóbban nem lett hozzányúlva. A harmadik szakasz a hosszú távú fejlesztés, melyet természetesen befolyásol az előző kettő szakasz sikere és/vagy kudarca. A szakasz feladata, hogy a Nyírvidéki Kisvasutat olyan modern, korszerű elővárosi vasúttá fejlessze, mely a mai ember igényeinek megfelel. Igaz, hogy az idézett cikk a Miskolc-Mezőcsát közötti vasútvonallal foglalkozik, de a benne található szövegben leírják többek között azt, hogy a '70-es években" 20 km/h sebességű vasútüzemnél hosszú távon nagy számú utasvesztéssel kell számolni" (Szána, 2010.). Ez nagyszerűen érzékelteti azt, hogy, igaz ebben az évtizedben még a közúti közlekedés (autóbusz, személygépkocsi) nem annyira fejlett, mint manapság, de már ekkor is fontos volt az elfogadható sebességű vasúti közlekedés. Emiatt ne csodálkozzunk azon, ami történt 2009-ben, de természetesen nemcsak ez volt az ok „szüneteltetésre”. Ez a fejlesztés érinti a járműpark a mai kornak

megfelelő lecserélését és az ebből következő menetrend módosítását. Ez a költség több milliárd Ft-ra is rúghat, melyet csak valamilyen pályázat segítségével lehet hozzájutni. Lehetőségként számításba lehet venni azt, hogy a külföldön megszűnt kisvasutak feleslegessé váló motorkocsijait kedvezőbb áron lehet beszerezni, amelyek jóval korszerűbbek a jelenleg használt járműveknél.

Az előbb ismertetett fejlesztések csak a személyszállítást korszerűsíténék, de meg kell említeni a turizmus fejlesztés lehetséges elemeit is, ha a tulajdonos és az üzemeltető is lát fantáziát a turizmusban. A turisztikai forgalomban a meglévő személykocsik bőven megfelelnek. Szemerey (2005.) szerint „...Kisvasútra elvetődött külföldiek a jelenleg üzemelő személykocsikat nosztalgia szerelvénynek nézték,...” Érdemes lenne a menetjegyhez egy egyszerű tájékoztató térképet kiadni. A kisvasút vonalát sematikusán ábrázolva és feltüntetve rajta a településeket és fontosabb látnivalóikat. El kellene készíteni egy olyan kiadványt is, amely a térséget, a településeket és ezek látnivalóit ismerteti és tartalmazza a települések utcaszintű részletes térképét a látnivalókkal együtt jelölve. A kerékpáros, horgász, vadász és a vízi turizmust elősegítendő érdemes lenne ezek szállítására, valamint az utasok nagy méretű csomagjainak szállítására alkalmas több célú kisvasúti járműveket építeni, vagy vásárolni. Erre tökéletesen megfelel a teherszállítás idejében alkalmazott fedett teherkocsik felújítása is, azonban több magyarországi kisvasúton a jelenleg futó személykocsik poggyásztéres változatait alakítják át kerékpárszállító kocsikká (lásd például a Balatonfenyvesi kisvasutat).

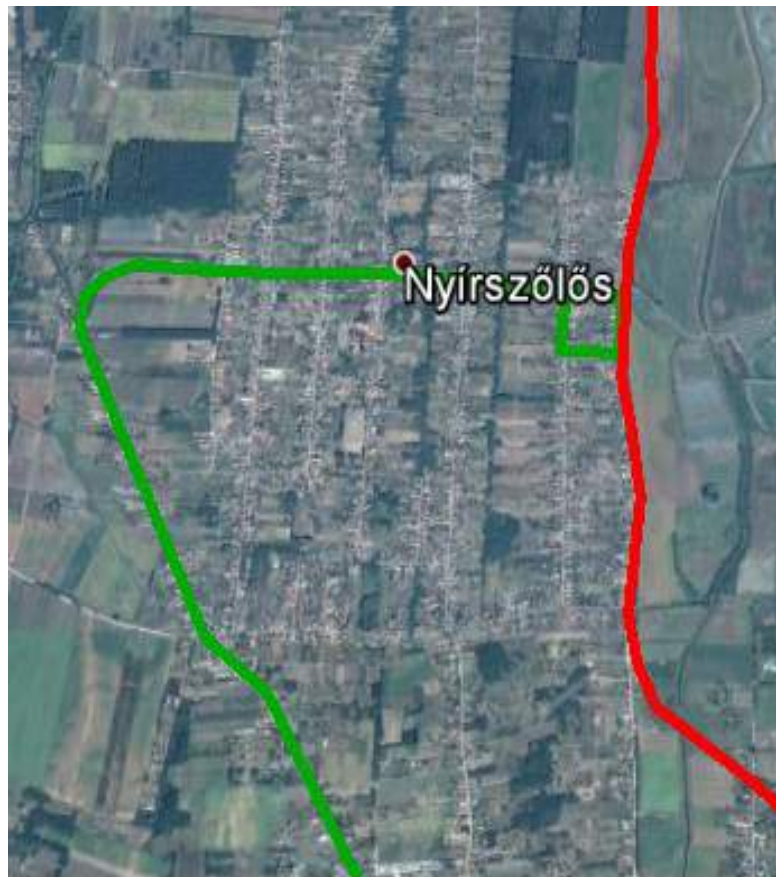
Az előző oldalakon azt részleteztem, elemeztem, hogy milyen lehetőségek vannak a kisvasút teljes hálózatának újraindítására. Ha megnézzük az alábbi táblázatot (13. táblázat), láthatjuk azt, hogy néhány kisvasút kivételével hosszuk nem haladja meg a 20 km-t. Az ahol a kisvasúton egyes vonatok nem a teljes vonalon közlekednek (pl. A Gemenci kisvasút több vonata csak egy rövidebb szakaszon közlekedik, a Kaszón pedig csak 2 km. hosszon van menetrend szerinti személyszállítás napjainkban de a táblázat még a teljes vonalon közlekedő vonat menetideje van feltüntetve) ott ezeket csillaggal jelöltem. Az utazással eltöltött idő pedig nem hosszabb, egy óránál. Ez mutatja a kisvasút legnagyobb problémáját, a turisztikai hasznosíthatóságának akadályát. Az az utas, aki a balsai Tisza-partra szeretne utazni, fel kell készülnie egy másfél-két órás útra. Ez a menettartam a kisvasút barátokon és a megszállottakon kívül az átlag utasnak, főleg ha kisgyermekkel utazik unalmas és fárasztó.

13. Táblázat: Hazánkban közlekedő kisvasutak hossza és menetideje (forrás: Szilvási-Kovách 2011., Közforgalmú Menetrend)

A magyarországi közlekedő kisvasutak hossza és menetideje		
Név	Hossz (km.)	Menetidő (perc)
MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút	11,2	40
Királyréti E.V.	11	32
Börzsöny Kisvasút	7	40
Nagybörzsönyi E.V.	8	45
Kemencei Erdei Múzeumvasút	5	27
Mátravasút	11+7	40; 22
Felsőtárkányi Á.E.V.	5	25
Szilvásvárad Á.E.V.	4,5	14
Lillafüredi Á.E.V.	14+11	70; 55
Pálházi Á.E.V.	9,3	55
Hortobágy-Halastavi Kisvasút	5	30
Zsuzsi E.V.	16,6	45
Debreceni Vidámpark	1,1	
Gemenci E.V.	30	120 *
Mecseki Kisvasút	0,57	
Almameléki Á.E.V.	6	30
Balatonfenyvesi G.V.	14	40
Mesztegyői Á.E.V.	9	45
Kaszói Á.E.V.	8	40 *
Csömödéri Á.E.V.	32	155 *

Ezek az okok azok, amiért – szerény véleményem szerint – a Nyírvidéki Kisvasút ha csak turisztikai hasznosíthatóságát vesszük, teljes szakaszon nem lehet életképes. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a kisvasúton nem lehet turizmusban gondolkodni, csak több rövidebb szakaszon érdemes üzemeltetni a kisvasutat! Ezek lehetnek akár az alábbi szakaszok is.

Nyíregyháza-Sóstógyógyfürdő-Fakapu. Ez az a szakasz a Sóstóig terjedő része, melyet 2010 májusában terveztek újraindítani (Cservenyák 2010.). Az mindenki számára egyértelmű, hogy a kisvasút turisztikailag legfontosabb része ez a szakasz. Azt is sok helyen lehet olvasni, hogy be lehetne integrálni a helyi közlekedési hálózatba, de mindig csak Sóstóig emlegetik. Véleményem szerint ha már ez a szakasz újra indulna, akkor célszerűbb a Fakapu megállóhelyig – melyet kitérővé alakítanának a körülmények miatt – beindítani a forgalmat. Ha a mellékelt térképre tekintünk, megfigyelhetjük azt, hogy miért érdemes idáig közlekedtetni a vonatokat (24. ábra).



Zöld: 10-es busz útvonala
 Piros: kisvasút útvonala

25. Ábra: A kisvasút és a 10-es busz útvonala Nyírszőlősön
 (Forrás: Google Earth-ből saját szerkesztés)

A 10-es sz. helyi járatú busz Nyírszőlős nyugati, a kisvonal pedig a keleti részét tárja fel. Ha a vonatra is érvényesek lennének a helyi bérletek és jegyek, akkor nem veszi el más buszjáratok utasszámát és az utasnak se kellene döntéskényszerbe kerülnie. A Vásártérig a piacos forgalmat, Kótaji úti vasúti-átjáróig a Főiskola hallgatóit, Sósógyógyfürdőig turisztikai fogalmat, Fakapu megállóig pedig az elővárosi forgalmat segítené. Természetesen a megállóknál említett fejlesztéseket ezeken a szakaszon is meg kell tenni. A Nyírszőlősig terjedő része a kisvasútnak az a szakasz, melyet akkor is érdemes lenne külön betétjáratokat közlekedtetni, ha teljes szakaszon járna a kisvasút.

Paszab-Tiszabercel-Gávavencsellő-Balsa. Ez lenne az a szakasz, amelyet a településeken található turisztikai vonzerők, úgy mint múzeumok és fesztiválok, rendezvények színesebbé tételét segítheti. A Rétköz jelentős vonzerői ezeken a településeken találhatóak. Ez a szakasz útvonala bemutatthatja a kistáj egy részét.

Bemutatja azt a különlegességet is, ami az országban talán egyedül álló, de itt két helyen is megtalálható. Ez a különlegesség a Kótaj, valamint Tiszabercel belterületén áthaladó kisvasút pályájának az elhelyezkedése. („kerítés tövében haladt”) (25. ábra).



26. Ábra: Tiszaberceli falukép a kisvasúttal (saját fotó)

Ahogy már említettem az előző részekben, hogy a balsai Tisza-hidat bemutathatóvá, interaktívá kellene tenni. Ezt úgy is el lehetne érni, ami persze egy elég nagy beruházás, hogy a híd megmaradt töltésére felvezetni a vonatot egészen a látogatóközpontig. De ha ez valamilyen oknál fogva nem megvalósítható, akkor meghagyni a Tisza-partig vezető sínpart. A Látogató-központ tulajdonosának elmondása szerint, tervez egy mozdonyt és/vagy kocsit kiállítani a töltésre, ezzel is emléket állítani a kisvasútnak és a hídnak is.

Egyesek kritizálhatják azt, hogy hogyan jut el az utas ezekre a településekre, mivel így megszűnne a nagyvasúti kapcsolata ennek a szakasznak. Nagyon egyszerűen! Úgy ahogy a Felsőtárkányi, Mesztegnyői, vagy a sokak által ismert és kedvelt Szilvásvárad kisvasútra jutnak el az utazni kívánók. A felsorolt kisvasutak a Szilvásvárad kivételével egyáltalán nem rendelkeznek jelenleg használható nagyvasúti kapcsolattal. A szilvásvárad kisvasútra bár el lehet jutni nagyvasúttal, de az utasok jelentős része mégis egyénileg érkezik és kiépített a kisvasút parkolókat is (Bödecs, 2008). Ezek az okok azok, melyekkel véleményem szerint nem lehet olyan nagy utascsökkenést, vagy eleve kevés utast idecsábítani kisvasút ezen vonalára mintha közvetlenül Nyíregyházáról indulna a vonat. A mai emberek nagy része saját autóval látogatja meg az adott helyet (lásd a 13. ábrát).

Dombrád-Tiszatelek: Azért lenne érdemes meghagyni és/vagy újraindítani, mert a Dombrádon található vasúti múzeum és járműskanzen a vasút nélkül sokkal kevésbé érdekes, valamint így ki lehetne próbálni a kiállított járműveket utazási, de akár mozdonyvezetési céllal is (mint pl. a Nagycenk, Széchenyi Múzeumvasút). A skanzenben kiállított járművek ugyan olyanok, mint a forgalomban lévő társaik (26. ábra).



27. Ábra: A dombrádi járműskanzen (saját fotó)

Ezen a szakaszon a menetidő megegyezne egy átlagos erdei vasút menetidejével. Segíthetné Dombrád turisztikájának még jobbra és színesebbé tételét. Ezzel a kisvasúttal lehetne interaktívvá tenni a vasúthoz, vasúttal kapcsolatos kiállításokat.

A felsorolt és részletezett szakaszokon kívül egy-egy részét a vonalnak érdemes lenne hajtány-pályává alakítani. Szerintem erre a legjobb az Ibrány-Temető és a Nagyhalász állomások közötti útvonal. Azért lehet jó, mivel két város belterületén halad keresztül, de néhány km-en a szántóföldek között vezet az út, de az egyéni megközelíthetősége, valamint a tömegközlekedése is tökéletes a két településnek Nyíregyházával.

6. 2. 4.A kisvasutak felújításának megvalósult példái

Most pedig lássunk néhány példát, a Magyarországon jelenleg is üzemelő kisvasutak közül, amelyeknek hasonló élet adatott meg, bár ezeknél teljesen más okok játszottak közre. Legjobban a Balatonfenyvesi Kisvasút, a Kemencei Erdei Múzeumvasút, valamint debreceni Zsuzsi Erdei Kisvasút példáján keresztül fogom bemutatni. Ahogy említettem, a legegyszerűbb lehetőség a kisvasút újraindítására az ha az önkormányzatok tulajdonába kerül a kisvasút. Ezt a lehetőséget használta ki Balatonfenyves önkormányzata is 2009-ben. Ők a MÁV-Start Zrt.-vel kötöttek szerződést az üzemeltetésre. 2002– ben a Somogyszentpáli vonalat teljes egészében, valamint a csisztapusztai szakasz első kb. két km-ét felújították. 2009-ben úgy tűnt, hogy ugyanarra a sorsra jut, mint a Nyírvidéki Kisvasút, de szerencsére ahogy írtam az önkormányzat meglátta benne a fantáziát és átvette a jogokat a MÁV-tól. Ettől az időtől kezdve egy fokozatos fejlődés indult meg. Megújultak a járművek (kerékpár-szállító kocsi) a javítóműhely. Az utasszám növekedett, tanösvényeket alakítottak ki stb..⁸

A debreceni Zsuzsi Erdei Kisvasút esetében egy hasonló helyzet alakult ki, mint a balatonfenyvesi társánál. Bár itt egy kicsit komplikáltabb volt a megközelítés. 1977-ben a MÁV a jogokat átadja a debreceni önkormányzatnak, aki pedig az üzemeltetést DKV-nek adja. 1995-ben a költségekre hivatkozva a DKV leállítja a forgalmat. Az önkormányzat ekkor az üzemeltetést a Zsuzsi Erdei Vasút Baráti Körre bízta, akik kht.-t, majd később nonprofit kft.-t hoznak létre. Napjainkban a DKV Zrt. leányvállalataként működik. 2012-ben A 444 millió forintos Európai Unió támogatás segítségével felújították a teljes pályát, új peronokat alakítottak ki, mozgás-korlátozottak utazását megkönnyítendő kocsit állítottak üzembe. 2005-ben a Nyírvidéki Kisvasút 100 éves évfordulóján egy felújított gőzmozdony volt az ünnepi szerelvény fő attrakciója. Nagy siker ellenére később sem közlekedett különböző okok miatt. Itt jön a képbe a Zsuzsi Vasút. 2006-ban áthelyezték ide, ahol azóta is rendszeresen továbbítja a különböző jeles napok vonatait.⁹¹⁰¹¹

Lehetséges, az a megoldás is, hogy a kisvasutat hasonlóképpen üzemeltessék, mint a kemenceit. A '90-es évek legvégén két nagy árvíznek köszönhető a pálya nagy része

⁸<http://www.elvira.hu/kisvasut/tortenet.php>

⁹<http://zsuzsivasut.hu/rovid-tortenet>

¹⁰<http://zsuzsivasut.hu/gozmozdony>

¹¹<http://www.boon.hu/zsuzsi-vasut-a-palya-felujitasa-mar-tart/1831847>

járáhatatlanná vált. Az Ipolyerdő Rt. és a Kisvasutak Baráti Köre Egyesület között létrejött szerződésnek köszönhetően a KBK jelképes összegért átvette a kisvasút telephelyét, hogy egy múzeum-vasutat hozzon létre az ottani és az ország többi megszüntetett vasútvonalról. Ez a kisvasút teljes egészében önkéntes alapon működik.¹²

VII. ÖSSZEFOGLALÁS

A dolgozat végére érve elmondhatom, hogy megismerhettünk mind a Rétköz, mind pedig a Nyírvidéki Kisvasút jelenlegi és jövőbeli lehetőségeit.

A térség nem tartozik a kiemelt turisztikai célpontok közé. Nem találunk itt nagy hegyeket, régi híres épületeket, nincsenek híres múzeumai sem. Mégse mondjuk azt, hogy nem érdemes ide eljönni. Aki ide ellátogat nem fog olyat látni, ami máshol nincs, de nem fog távozni élmények hiányával. A tárgyalt térségnek többek között van egy elfeledett kincse. Elfeledett, mert míg működött akkor sem foglalkoztak vele, viszont mióta már nem közlekedik azóta a ritka kivételektől eltekintve mindenkinek csak útban van, holott napjainkban az ehhez hasonló térségek mind nyugaton, mind az ország nyíltabb szemű vidékein felfedezték a turizmusban rejlő lehetőségeket. Most mindenki mondhatná azt, hogy mire építsünk turizmust? Ha csak az összefogásnak egy hajszálnyi esélye lenne, akkor az országban mindenki tudná, hogy hol található a Nyírvidéki Kisvasút. Mivel Magyarországon élünk, nem hogy nincs összefogás, hanem még a jóakarókat is elnyomják, pedig a fenti példákban nagyszerűen látható az, hogy a lehetőség meg van.

A dolgozat célja az lett volna, hogy bemutassuk, hogyan lehet egy olyan területből, ahol a turizmus nem nagyon található meg, egy ismert desztinációt létrehozni. Célja lett volna még az, hogy hogyan lehetne egy kiváló adottságokkal rendelkező vasútvonalat felvirágoztatni. Ehhez a már említett összefogáson kívül akarat, de ami a legfontosabb nagyon sok pénz kellene, amit jelen gazdasági helyzetben senki nem tud, vagy nem akar előteremteni. Ha az akarat és az összefogás meg van, akkor valószínűleg meg lehetne pályázni a felújításhoz szükséges összeget az Európai Unió keresztül (lásd a Zsuzsi vasutat). Jó lenne, ha múltunk e gyöngyszemét nem hagynánk veszendőbe menni és nem csak a pénzt hajtani.

¹²http://www.kisvasut.hu/view_cikk.php?id=307&rfa=53

IRODALOMJEGYZÉK

Könyv és folyóiratok:

Természet és társadalomföldrajz

- Borsy Z (1961.): A Nyírség természeti földrajza. – Budapest: Akadémiai Kiadó. – 37-41 p., 48-58 p., 158-160 p.,
- Frisnyák S. (1978.): Alföld. – In: Magyarország földrajza / Frisnyák S. (szerk.) – Budapest tankönyvkiadó. – 138-139 p.
- Mezősi G. (2011.): Magyarország természetföldrajza. – Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Kormány Gy. (2000.): Rétköz földrajza. – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola, Földrajz Tanszék. – 23 p., 25-26 p., 113 p., 117 p., 121-122 p., 145 p., 149 p., 177 p., 273 p., 300 p.,
- Borsy Z.(1969.): Rétköz. – In: A tiszai Alföld / Pécsy M. (szerk.) – Budapest Akadémiai Kiadó. – 37 p.
- Somogyi S.(1969.): Vízrajz. – In: A tiszai Alföld / Pécsy M. (szerk.) – Budapest Akadémiai Kiadó. – 43-45 p., 50 p., 52-54 p., 234-235 p., 237 p., 240 p.
- Marosi S. és Somogyi S. (szerk. 1990.): Magyarország kistájainak katasztere I. kötet. – Budapest: MTA Földrajztudományi Kutató Intézet. – 165-166 p., 248-249 p., 264-265 p., 268-269 p.
- Cservényák L. (1987.): Szabolcs-Szatmár. – Budapest Kossuth Könyvkiadó. – 11-14 p.
- Szigetvári Cs. (2009.): Rétköz egy vízi világ öröksége. – Ifjú Botanikusok Baráti Köre. – 8-16 p.

Kisvasút története

- Orosz K. (2002.): A nyírvidéki-rétközi kisvasút – Nyíregyháza: Krampács Bt. – 5-8 p., 9-12 p., 25-27 p., 31 p., 35 p., 50 p., 56-57 p., 69 p., 74 p., 87 p., 88 p.
- Fekete T. Z. (2008.): Fejezetek a Nyíregyháza-vidéki Kisvasút történetéből. – Nyíregyháza: Krampács Bt. – 5. p.
- Kallós Bné.- Alföldi T.- Hornyák L.- Szemerey Á. (2005): Kisvonattal Nyíregyházától Dombrádig – Nyíregyháza: Krampács Bt. – 11 p., 17-18 p

A turizmus jelene a kisvasút által összekötött településeken

- Csörnök M. (szerk. 2004.): Vendégváró, Látnivalók Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében – Miskolc: Well-Press Kiadó Kft. – 105-106 p., 120-126 p., 128-129 p.
- Aubert A.– Szabó G. (2011.): Magterületek – In: Magyarország turisztikai régiói / Dávid L. – Pécs: Pécsi tudományegyetem.

A Nyírvidéki Kisvasút személy-szállításának jelene és az ide vezető okok

- Fodor I. (2009.): Csak még egy kanyart, amíg lehet = Indóház. – V. évf. 10. sz., 52-53 p.
- Fodor I. (2009.): Mivel főzünk? = Indóház. – V-VI. évf. 12-1. sz., 91.p.
- Chikán G. (2009.): Kisvasutak végnapjai = Indóház. – V-VI. évf. 12-1. sz., 88-91. p.
- Orosz K. (2002.): A nyírvidéki-rétközi kisvasút – Nyíregyháza: Krampács Bt. – 28 p., 35 p., 46 p., 48 p., 56 p., 62-63 p., 74 p., 90 p., 94 p.

Fejlesztési lehetőségek, összefoglalás

- A. Szegedi A. (2012.): Egy desztináció sikeres pozicionálása a turisztikai piacon Hévíz példája alapján – In: A turizmus területi dimenziói / Hanusz Á. (szerk.) – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola TTIK Turizmus és Földrajztudományi Intézet. – 5 p., 8 p.
- Nagy A.- Horváth Zs. (2012.): Örökségi értékek egy desztináció életében, arculatában – In: A turizmus területi dimenziói / Hanusz Á. (szerk.) – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola TTIK Turizmus és Földrajztudományi Intézet. – 126-127 p., 129 p.
- Petykó Cs. (2012.): A kempingek szolgáltatóinak együttműködési lehetőségei Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében – In: A turizmus területi dimenziói / Hanusz Á. (szerk.) – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola TTIK Turizmus és Földrajztudományi Intézet. – 135-138 p.
- Sütő L. – Finta B. (2009.): Marketing és projektmenedzsment a környezetvédelemben. – Debrecen, Debreceni Egyetem Természettudományi és Technológiai Kar Tájvédelmi és Környezetföldrajzi Tanszék. – 149 p. (távoktatási jegyzet)

- Bödecs B.- Hajós B.- Szemerey Á.- Kormos Gy. (2004.): A Nyírvideki Regionális Kisvasút piac- és versenyképességének helyreállításához szükséges műszaki-gazdasági fejlesztések megtervezése (tanulmány)
- Barkó R.- Neumann I. (2010.): Vázlat a Nyírvideki Kisvasút üzemeltetési lehetőségeiről – Nyíregyháza
- Bánhidai Cs.- Chikán G.- Dorner L.- Puczkó L.- Sebestyén I. (2008.): Magyarországon működő kisvasutak helyzetének elemzése, fejlesztésük lehetőségei, fenntartható működésük (tanulmány)
- Kallós Bné.- Alföldi T.- Hornyák L.- Szemerey Á. (2005): Kisvonattal Nyíregyházától Dombrádig – Nyíregyháza: Krampács Bt. – 21 p., 68 p., 76 p.
- Szilvási É.- Kovách L. (2011.): Kisvasutakkal Magyarországon – Budapest: Top Card Kiadó – 8-106 p.
- Glázer A. (2008.): Te csak közlekedj, Sydney boldog népe! = Indóház. – IV. évf. 4. sz., 37 p.
- Szána I. (2010.): Vonzerejéből vesztő vasút = Indóház. – VI. évf. 10. sz., 17 p.
- Bödecs B. (2008.): Egy remekmű szomorú jelene = Indóház. – IV. évf. 6. sz., 22-24 p.

Internet:

Természet és társadalomföldrajz

- http://mapire.staatsarchiv.at/hu/map/mkf_hun/zoom=13&lat=48.14439&lon=21.75188 (2014.04.01.)
- [forrás:http://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Ny%C3%ADrvid%C3%A9ki_Kisvas%C3%BAt.svg](http://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Ny%C3%ADrvid%C3%A9ki_Kisvas%C3%BAt.svg) (2014.04.01.)
- <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/onkentesmunka.pdf> (2014.07.09.)
- <http://loczy.mfgi.hu/flexviewer/fdt500/> (2014. 07. 09.)

A turizmus jelene a Kisvasút által összekötött településeken

- <http://www.tiszabercel.hu/?q=node/308> (2013.11.29.)
- <http://www.szon.hu/felujitott-mellekut-at-szabolcsban/2399650>

(2013.11.29.)

- <http://beszelamarvany.lapunk.hu/?modul=oldal&tartalom=1147322> (2014.03.05)
- <https://www.facebook.com/golyafesztival> (2013.09.05.)
- <https://www.facebook.com/nagyhalasz.varos?fref=ts> (2013.09.05.)
- <http://www.ibrany.hu/> (2013.09.05.)
- <http://www.buj.hu/> (2013.09.05.)
- <http://balsa.hu/hirek> (2013.09.05.)
- <http://www.gavavencsello.hu/keptar> (2013.09.05.)
- <http://tiszabercel.hu/> (2013.09.05.)
- <http://paszab.hu/?q=node/228> (2013.09.05.)
- <http://www.dombrad.hu/intezmenyek/kulturalis/37-kulturalis/299-ady-endre-muvelodesi-haz-es-konyvtar.html> (2013.09.05.)
- <http://www.dombrad.hu/hirek/friss-hirek/2-friss-hirek/315-vii-esulkos-napon-2013-junius-29.html> (2013.09.05.)
- <http://www.dombradtiszapart.hu/dombrad.html> (2013.09.05.)
- <http://www.pegazusclub.hu/main.php> (2013.09.05.)

A Nyírvidéki Kisvasút személy-szállításának jelene és az ide vezető okok

- <http://www.kisvasut.hu/showgallery.php?i=10414&t=>

Fejlesztési lehetőségek

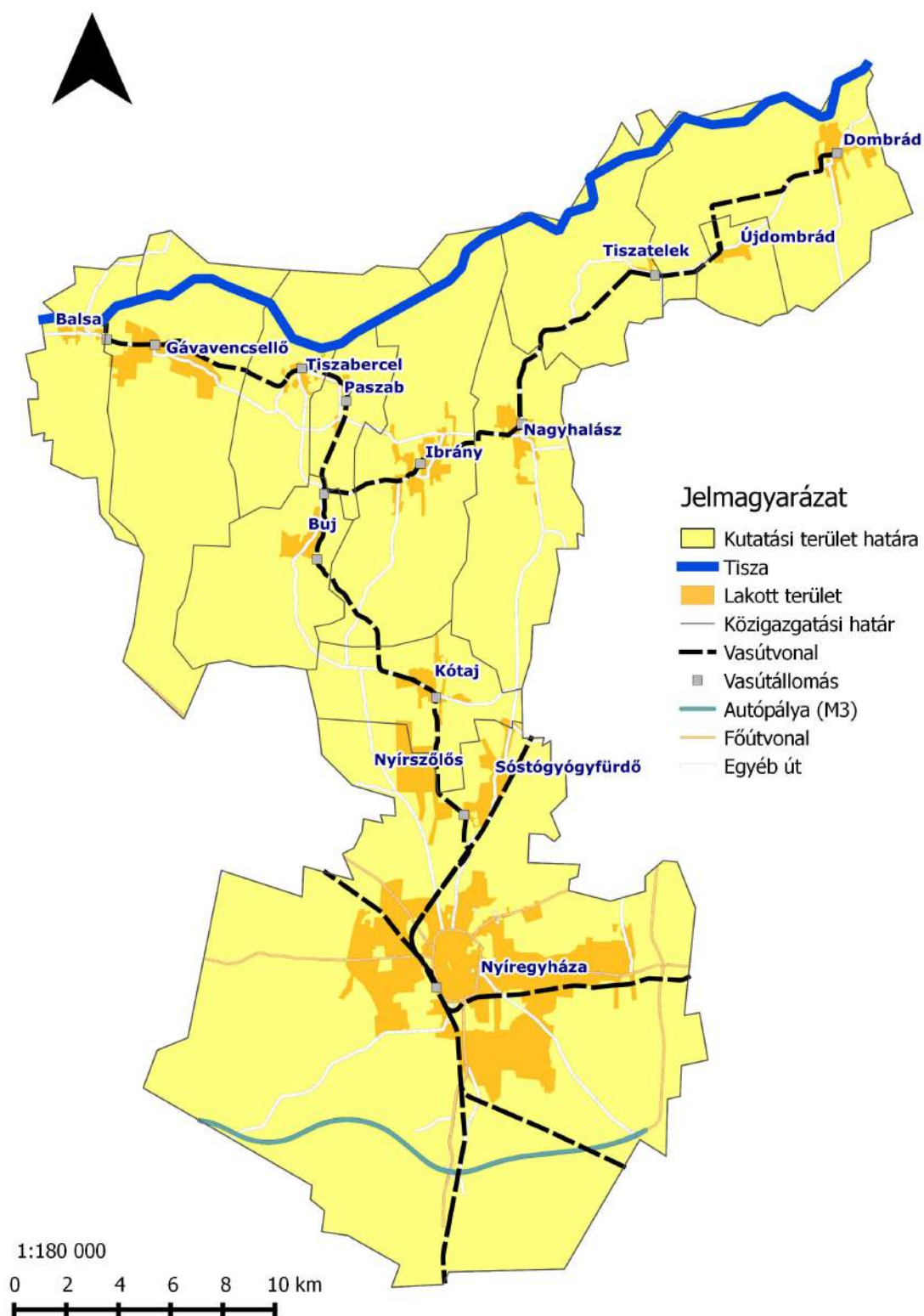
- http://hu.wikipedia.org/wiki/SWOT_elemz%C3%A9s (2014.03.05.)
- http://tavokt.kodolanyi.hu/ifodemo/vendeglato/vendeg_lecke03.htm (2014.03.05)
- http://www.mav-start.hu/utazas/tarifa_gyorsvonatireg20140215.php?mid=152dd37346f08c&chapter=1 (2014.03.05.)
- http://www.szabolcsvolan.hu/szforg/pdf/helykozi_es_tavolsagi_viteldij_2012.pdf (2014.03.05.)
- <http://www.elvira.hu/kisvasut/tortenet.php> (2014.07.16.)
- <http://zsuzsivasut.hu/rovid-tortenet> (2014.07.16.)
- <http://zsuzsivasut.hu/gozmozdony> (2014.07.16.)
- <http://www.boon.hu/zsuzsi-vasut-a-palya-felujitasa-mar-tart/1831847> (2014.07.16.)
- http://www.kisvasut.hu/view_cikk.php?id=307&rfa=53 (2014.07.16.)

Melléklet irodalomjegyzékei:

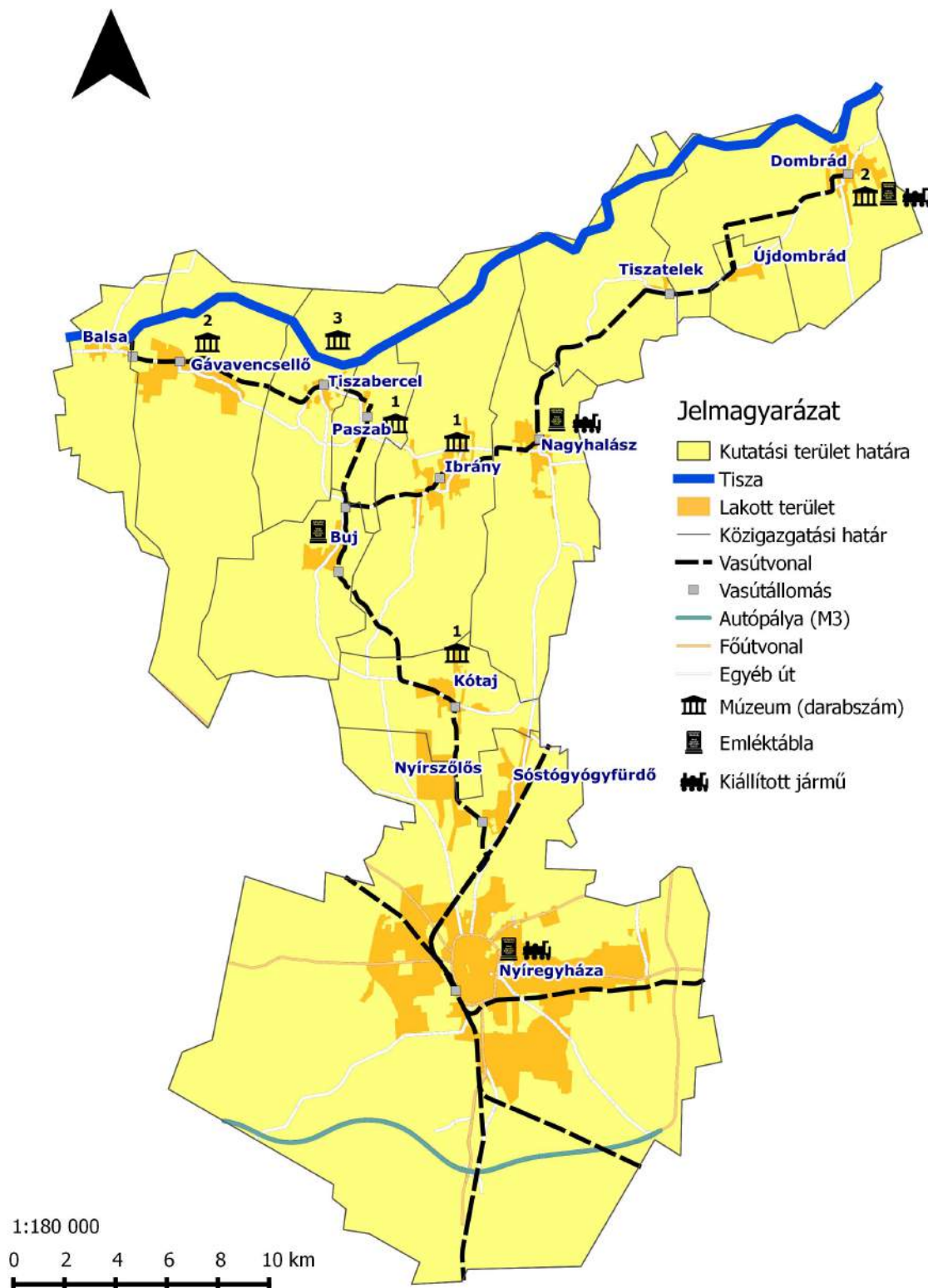
- Csörnök M. (szerk. 2004.): Vendégváró, Látnivalók Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében – Miskolc: Well-Press Kiadó Kft. – 105-106 p., 120-126 p., 128-129 p.
- Anóka Eszter Városi Könyvtár, Nagyhalász dolgozója Móre Lászlóné Helli Erika
- Katona Éva, Szántóné Gáncsos Beáta Helytörténeti Kiállítás és Horváth József Alkotóház munkatársai által szolgáltatott anyagok
- http://www.szszbmo.hu/kisterseg/index.php?option=com_content&task=view&id=7&Itemid=8&catid=2 (2013.08. 23.)
- http://www.szszbmo.hu/kisterseg/index.php?option=com_content&task=view&id=19&Itemid=19&catid=2 (2013.08. 23.)
- http://www.szszbmo.hu/kisterseg/index.php?option=com_content&task=view&id=42&Itemid=43&catid=7 (2013.08. 23.)
- http://www.szszbmo.hu/kisterseg/index.php?option=com_content&task=view&id=57&Itemid=58&catid=9 (2013.08. 23.)
- http://www.szszbmo.hu/kisterseg/index.php?option=com_content&task=view&id=81&Itemid=82&catid=11 (2013.08. 23.)
- http://www.szszbmo.hu/kisterseg/index.php?option=com_content&task=view&id=190&Itemid=192&catid=19 (2013.08. 23.)
- http://www.szszbmo.hu/kisterseg/index.php?option=com_content&task=view&id=205&Itemid=207&catid=19 (2013.08. 23.)
- http://www.szszbmo.hu/kisterseg/index.php?option=com_content&task=view&id=216&Itemid=220&catid=20 (2013.08. 23.)
- <http://www.buj.hu/index.php/atelepulesunk> (2013.08. 25.)
- <http://www.gavavencsello.hu/turizmus/latnivalok-a-nagykoezsegben> (2013.08. 25.)

Segítségemre voltak a dolgozat elkészítésében és az adatszolgáltatásban: Szemerey Ádám, Molnár Mihály, Prof. Dr. Hanusz Árpád.

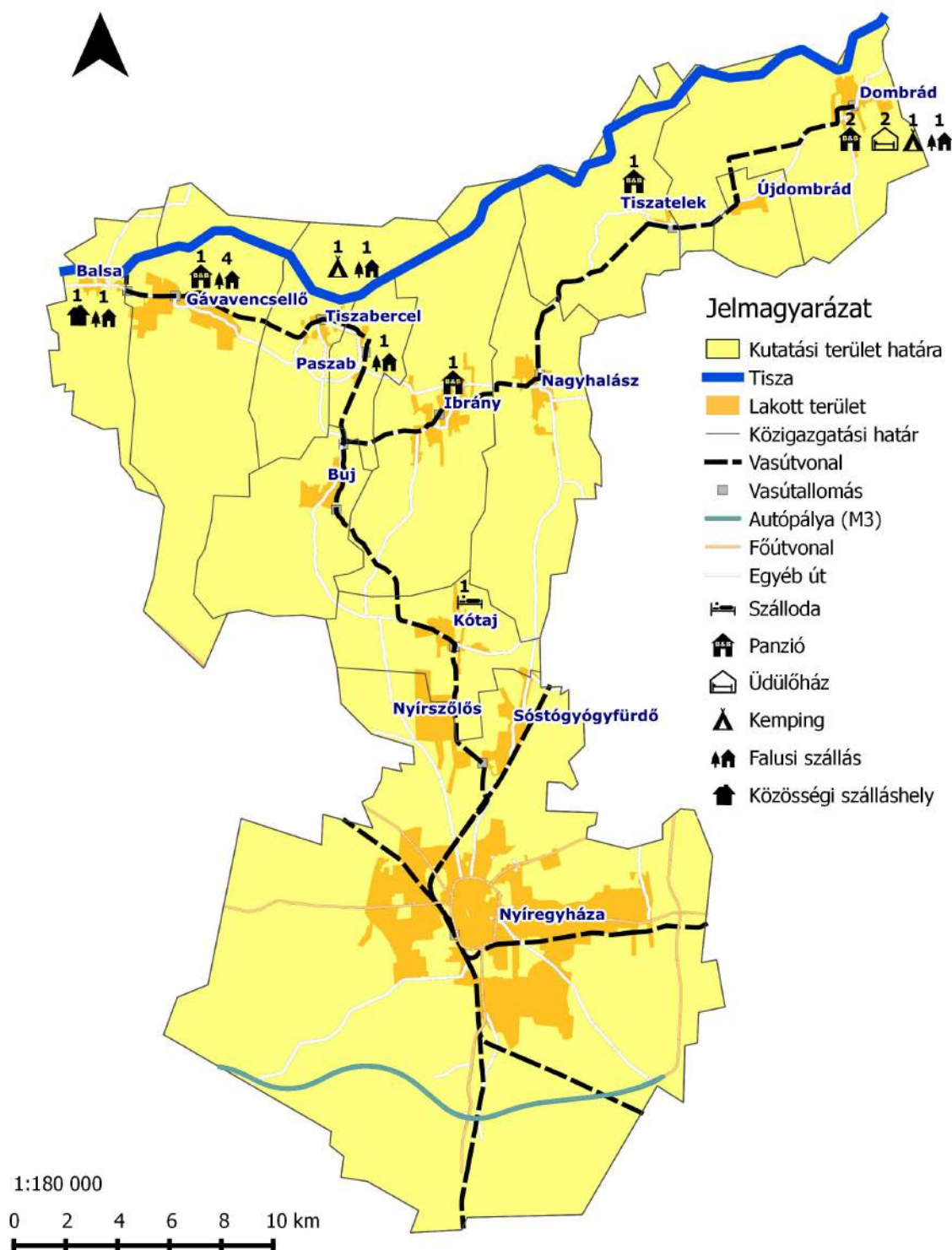
Mellékletek:



I. Melléklet: A kutatási terület átnézeti térképe (saját szerkesztés)



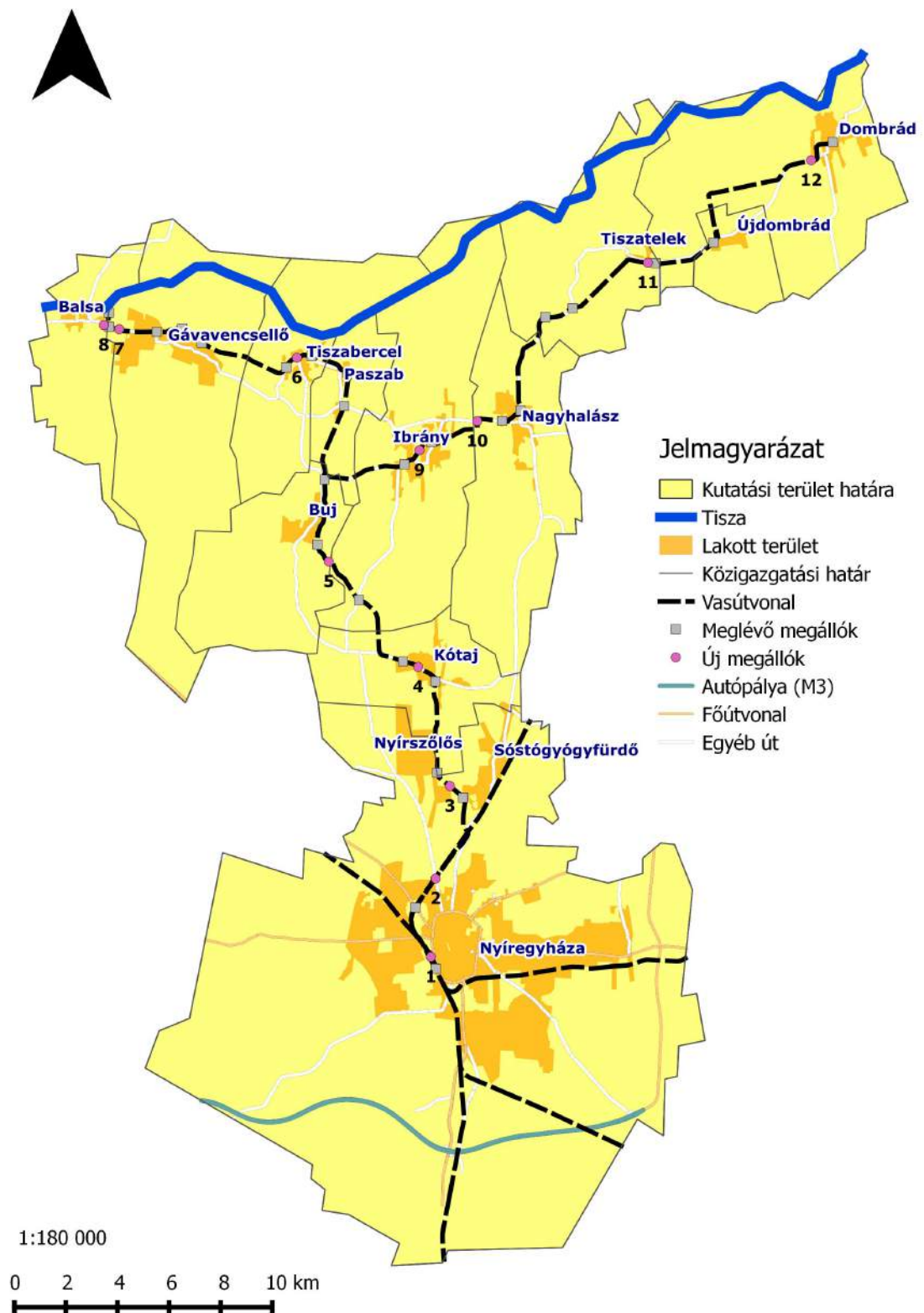
II. Melléklet: A térségben megtalálható múzeumok, valamint a kisvasút fontosabb emléktáblái és kiállított járművei (saját szerkesztés)



III. Melléklet: A kutatási területen található szálláshelyek típusai és megoszlásuk (saját szerkesztés)

Vonzerő értékpont	A vonzerő kategória, hatókör	Kiegészítő feltétel
1	<u>Helyi vonzerő I., potenciális, attrakcióvá fejleszthető</u> Kótaj: Református templom, Római Katolikus templom, Jármű-kúria, Ibrányi-Glovák kúria, Galambos Lajos Irodalmi Emlékház Buj: Római Katolikus, Görög Katolikus és Református templom Ibrány: Római, Görög Katolikus templom, Bleuer-kúria, Földosztók emlékműve Nagyhalász: Református templom, Római Katolikus templom, Görög Katolikus templom Tiszatelek: Református imaház és harangláb, Római Katolikus templom Újdombrád: Református templom, Katolikus imaház Dombrád: Református templom, Római Katolikus templom Paszab: Református templom Tiszabercel: Református templom, Római Katolikus templom, Olasz-kúria, Római Katolikus Egyháztörténeti Gyűjtemény Gávavencsellő: Gávai Református templom, Gávai Katolikus templom, Vencsellői Református templom, Vencsellői Görög Katolikus templom, Vencsellői Római Katolikus templom, Római Katolikus plébániaház, Dessewffy-kastély, Helytörténeti gyűjtemény Balsa: Református templom, Görög katolikus templom	Helybeliek tudnak róla és felkeresik, de turisztikai forgalma nincs, vagy jelentéktelen. Az érkező turista, ha tudomást szerez róla, megnézi (kiegészítő program), de nem ezért utazik a településre!
2	<u>Helyi vonzerő II., kistérségi kihatással, látogatottsággal</u> Kótaj: Ibrányi-Fráter kúria Ibrány: Városi Helytörténeti Gyűjtemény, Református templom, Fekete-halom (kurgán) Nagyhalász: Csúha-Kállay kúria Dombrád: Helytörténeti Kiállítás és Horváth József Alkotóház Tiszabercel: Szivattyú-telep	A környékiek tudnak róla, vendégeiknek bemutatják, a környéken ismert és látogatott, turisztikai forgalma is van. Önálló keresletet nem gerjeszt!
3	<u>Regionális vonzerő I.: az adott objektumot felkereső látogató többsége az adott régióból érkezik. Jelentős forgalmat gerjeszt</u> Paszab: Helytörténeti kiállítás (szövőház) Tiszabercel: Bessenyei György szülőháza Balsa: Ökoturisztikai látogatóközpont	Régiójában ismert és elismert helynek számít, amit felkeresnek, ám a régió kívüli ismertsége minimális, külső kereslete elhanyagolható.
5	<u>Országos vonzerő I.: az attrakció látogatói az egész ország területéről érkeznek, ám speciális vendégkör szegmensét jelentenek, jelentősebb számban nem generál látogatottságot az országhatáron kívülről.</u> Buj: 100 éves Nyírvideki Kisvasút emléktábla Dombrád: Vasúti múzeum és jármű-skanzen, Baross G. emlékoszlop Gávavencsellő: sváb kápolna, Sváb tájház	A régióban teljesen elfogadott és kiemelkedő fontosságúnak vélt vonzerő, amely egy vendégkör szegmens számára az egész országból keresletet gerjeszt (pl. terepverseny pálya), míg más szegmenseket nem mozdit meg.

IV. Melléklet: Desztinációvá fejleszthető vonzerők listája településenként (Aubert-Szabó, 2011. alapján saját szerkesztés)



V. Melléklet: Lehetséges új megállóhelyek (Saját szerkesztés)

Függelék

A témavezetőim a kisvasutak turisztikai szerepének vizsgálatát végző kutatásait teljesen önálló kutatásként, az eddig még feldolgozatlan Nyírvidéki Kisvasút helyzetén keresztül vizsgáltam meg.

Munkám során az alábbi módszereket és eszközöket használtam:

- ✕ nyári terepbejárás:
 - kérdőívezés
 - interjúk készítése (polgármesteri hivatal munkatársaival, múzeumok dolgozóival, szálláshelyek tulajdonosaival, alkalmazottaival)
 - fotók készítése
- ✕ interjúk készítése: Szabolcs Volán Zrt. valamint a MÁV Zrt., MÁV-Start Zrt. munkatársaival
- ✕ szakirodalmak elemzése és feldolgozása
- ✕ a földrajzi paramétereket QGIS 2. 2. 0 verzió különböző moduljaival készítettem (a kutatási terület alaptérképe, szálláshelyek típusa és elhelyezkedése, múzeumok térbeli elhelyezkedése)

A feldolgozott adatot és információt a vonzerő kategória, szálláshely kihasználtság, menetredek, jegyárak, szakemberek elmondásai alapján értékeltem a kisvasút jövőbeli lehetőségeit.

A dolgozat jelentősége: a kisvasutak a sikeres hazai példák alapján fontos szerepet tölthetnek be a turisztikai vonzerők között, ha megtalálják a működtetés megfelelő módját és a fejlesztések irányát.

Mindezek komplex földrajzi vizsgálatát próbáltam megadni a térinformatika eszközeivel is ábrázolva. Ezek illeszkednek a turizmusfejlesztési kutatások közé, s részletesebben kidolgozva pedig alkalmasak a kisvasút jövőbeni turisztikai szerepének értékelésére.