

ZAKATOLÁS MAGYARORSZÁG LEGSZEBB VASÚTVONALÁN

AZ EGER-PUTNOK VASÚTVONAL (MÁV 87-ES SZÁMÚ VASÚTVONAL)



EGER, VASÚTÁLLOMÁS 2024. OKTÓBER 30.¹



Stimecz-ház, 2024. november 2.²



Szilvásvár, Fatelep, 2024. 10.30.³

Felkészítő tanár:
Katonáné Hajdu Ilona

Készítette:
Pongrácz Gergely 7.a

**Egri Balassi Bálint Általános Iskola Tinódi Sebestyén Magyar-Angol Két Tanítási
Nyelvű Tagiskolája, 3300 Eger, Vallon utca 2.**

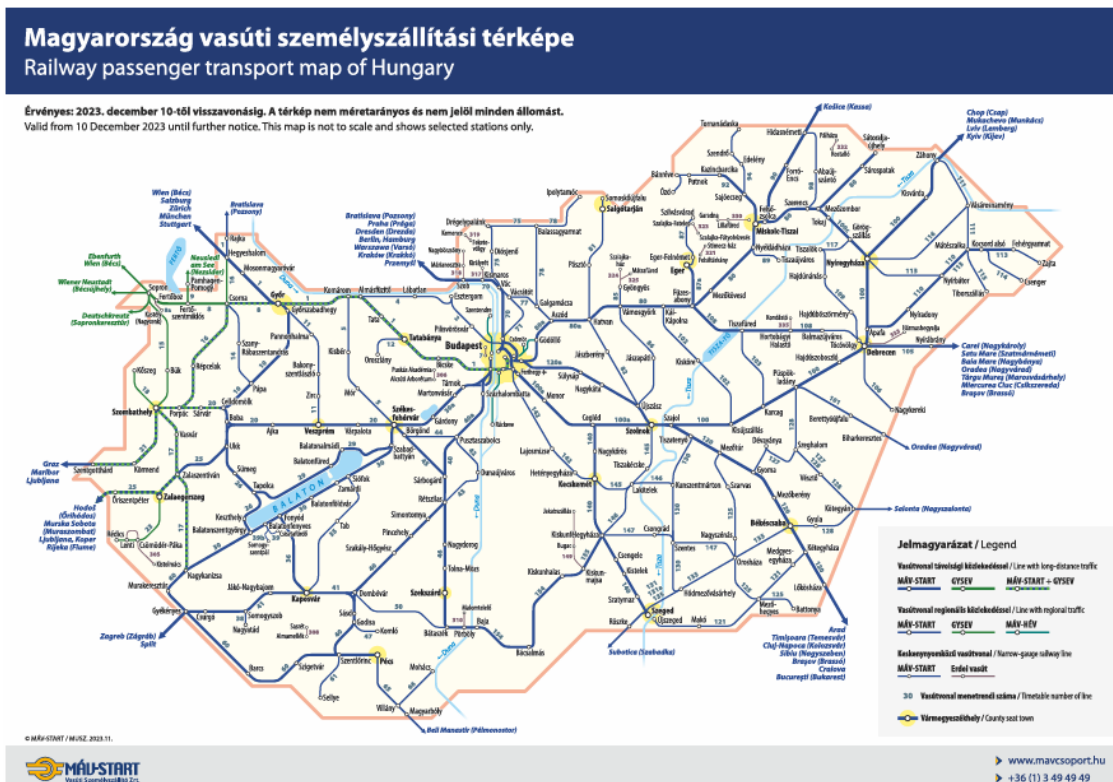
¹ Kép forrása: saját fotó, 2024. október 30. Eger, vasútállomás

² Kép forrása: saját fotó, 2024. november 2. Stimecz-ház

³ Kép forrása: saját fotó, 2024. október 30, Szilvásvár, Fatelep

Tartalom

I.	Bevezetés	3
II.	Előzmények: Az Eger – Füzesabony vasútvonal története.....	4
	A fővonal (Hatvan – Miskolc).....	4
	Eger – Füzesabony mellékvonal építése, megnyitása, megállói.....	5
III.	Az Eger – Putnok vasútvonal története	7
	Állomások és megállóhelyek Eger és Szilvásvár között.....	14
IV.	A vonalhoz kapcsolódó kisvasutak	17
	1. Felsőtárkányi Állami Erdei Vasút.....	17
	2. Szilvásvárad Állami Erdei Vasút	18
	3. Mányikai iparvasút (Nagyvisnyó – Mányika).....	19
V.	Galéria a „Zakatolás Magyarország legszebb vasútvonalán” című részhez	19
VI.	Forrásjegyzék – Felhasznált irodalom	20



⁴Kép forrása: URL: <https://www.mavcsoport.hu/mav-szemelyszallitas/belfoldi-utazas/orszagos-terkepek> letöltési idő: 2025. március 10.

I. Bevezetés

- **Téma választásának indoklása:** Azért választottam az Eger-Putnok vasútvonalat idei témául, mert egyrészt lakóhelyemről könnyen meg tudom figyelni a közlekedő vonatokat. A másik részről miután tavaly a Felsőtárkányi Állami Erdei Vasút történetét dolgoztam fel, azt gondoltam az idei évben az Egererdő másik kettő kisvasútját is feldolgozom. De rájöttem, hogy nem szeretnék a Mátravasúttal foglalkozni, mivel közel két évvel ezelőtt felújították és a pályázatommal szeretném felhívni a figyelmet az egyrészt az üzemeltető által elhanyagolt kisvasutakra. Így megkerültem a Mátravasutat, és édesapám ötlete segített, hogy az Eger – Putnok legyen a fő témám.
- **Ismeretgyűjtési módszereim**
 1. **Empirikus módszert** alkalmaztam, amikor többször is végig utaztam az évek során az Eger – Putnok vasútvonal működő szakaszán, és megfigyeltem az állomásokat és megállóhelyeket, utasokat.
 2. **Teoretikus módszert** alkalmaztam, amikor az Egri Bródy Sándor Könyvtár helytörténeti részlegén kutatásokat végeztem Boros Péter: Az Eger – Putnok vasútvonal c. könyvében.



Személyvonatok az Eger – Szilvásvárad vasútvonalon az egri Felsővárosban - távcsővem szemével nézve.⁵

⁵ Képek forrása: saját fotók, 2024 nyár és 2025 február.

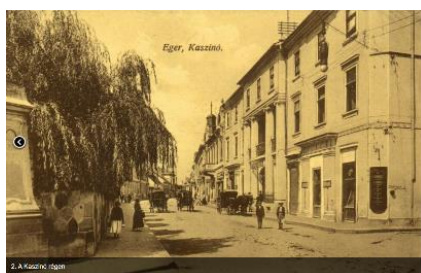
II. Előzmények: Az Eger – Füzesabony vasútvonal története⁶

Azért tartom fontosnak, hogy ismertessem ezeket a vasútvonalakat, mert ha nem épül meg a Füzesabony – Eger és a Hatvan – Miskolc fővonal, akkor nem illett volna bele a MÁV logisztikai hálózatába az Eger – Putnok vasútvonal, így a szárnyvonal ötlete sem rebbent volna fel.

A fővonal (Hatvan – Miskolc)

Történelem órán is tanultunk „a legnagyobb magyarról”, aki nagyon sokat tett a magyar tömegközlekedés, a vasút elindításáért. Köztudott, hogy Magyarország első két vasútvonala az ő nevéhez fűződik, valamint a Batthyány kormány közlekedési minisztere volt. Az 1848. évi XII. törvénycikk (áprilisi törvények) értelmében a Magyarországon építendő vasútvonalakat országos költségen építik meg. A XXX. törvénycikk⁷ felhatalmazta a felelős minisztériumot, hogy a készülöben lévő vasutakat és megkezdett vízszabályozásokat, amennyiben azok a közkereskedést és közlekedést előmozdítják, folytassa és befejezze. Ezen túlmenően, a törvény előírta, hogy az állam saját költségén építsen és tartson fenn vasutakat, különös tekintettel **hat fő irányra**, amelyek az ország gazdasági fejlődését szolgálták volna. Ebben a listában benne volt egy Pest – Miskolc – Kassa – Lengyelország határa viszonylatú fővonal is. A fővonalak célja az volt, hogy Pestet (a későbbi Budapestet), mint az ország központját, összekössék a határ menti területekkel, elősegítve ezzel a gazdasági fejlődést és a közlekedés javítását.

1863-ban a Tiszavidéki Vasúttársaság az egri kaszinóban álmodta meg a Hatvanból induló és Gyöngyöst és Egert érintve egészen Miskolcig eljutó vasútvonalat.



⁸Ígéretes volt, hogy erre a tervre Forgács Antal, Schwarz Ádám és Nagy László egy évre engedélyt kaptak 1866-ban. Még ugyanabban az évben hasonló engedélyt kapott a Zacharias Keresztély bécsi építkezési vállalkozó is hat hónapra. Gyöngyös és Eger is tudta, hogy a városuknak jól

tenne, ha egy fővonal érintené őket, ezért a minisztériumhoz fordultak a vasútvonal megépítéséért. De részben domborzati viszonyok miatt ekkorra már eldöntötték, hogy Hatvan és Mezőkövesd között a pálya egyenes vonalban fog haladni, Egert és Gyöngyöst

⁶ Szöveg forrása: Boros Péter: Az Eger – Putnok vasútvonal, Bp. szerzői magánkiadás, 2018. könyv

⁷ <https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=84800030.TV&searchUrl=%2Fezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D27> Letöltési idő: 2025. 03. 10.

⁸ Kép forrása: URL:

http://beszeloutcanevek.ektf.hu/utcanevek/d/dr_sandor_imre_utca?fbclid=IwY2xjawI70lZleHRuA2FlbQIxMAABHbLSFcPMLj5eBT1hy7YOXqHaHEirHa4Z_JX4cqb51qvXQAS_nWY7MJfCfQ_aem_bDL0aWxW8T-QppJZSbZ58g Letöltési idő: 2025. 03. 10.

szárnyvonallal kapcsolják majd a fővonalhoz. Mint tudjuk így épültek meg a vasútvonalak. (Vasúthálózati térkép: 2. oldal) A Gyöngyös – Eger – Miskolc vonalvezetés hatalmas földmunkákat és így többletkiadást eredményezett volna.

A vasútépítő vállalkozó a Wiekersheim és Társa bécsi bankház volt. A Hatvan – Miskolc (80-as számú) fővonal 1870. január 9-én nyílt meg, a Vámosgyörk – Gyöngyös (85-ös számú) vonal pedig 1870. március 16-án. A Füzesabony – Eger vasútvonal építése elhúzódott, így nem nyitották meg 1870-ben. *Képeslap a '10-es évekből a füzesabonyi állomással...*⁹



...és 2015-ben¹⁰

Eger – Füzesabony mellékvonal építése, megnyitása, megállói

1871-ben megtartották a vonalbejárást Füzesabony és Eger között, majd még ez év augusztus 31-én megkezdték az építkezést. Az átadási határidő 1872. október 1-je volt.



Egerben vita bontakozott ki a vasútállomás helyét illetően. Először az érsekkertbe az Eger-patak mellé tervezték, de az érsekkertre szüksége volt magának a városnak is, és az akkori egri érsek sem járult hozzá az építkezéshez. Akadályozó tényező volt még, hogy ez a pályaudvar benne volt az Eger-patak árterében, így az könnyen elmoshatta volna a vasútállomást. Így határozták meg végül az állomás mai, végleges helyét.

87a: Eger - Füzesabony¹¹

Végül egy hónapos csúszással 1872. november 3-án átadták mindenféle ünnepség nélkül a Füzesabony – Eger (mai 87a számú) vasútvonalat, melyet kezdetben (1880-ig) egy darab gőzös szolgált ki. Ekkoriban egy megálló volt a vonalon, mégpedig Maklár. A vonal építési hossza 16,4 km és folyamatosan emelkedik Eger felé. A legnagyobb emelkedés 5,8 ezrelék, a legkisebb ívsugár 400 méter. A nyílt vonalon Füzesabony és Eger között hat őrház létesült.

A megnyitás óta eltelt több mint másfél évszázadban számos megállóhely létesült és szűnt meg:

- Füzesabony a kezdetekben Füzes-Abony néven szerepelt

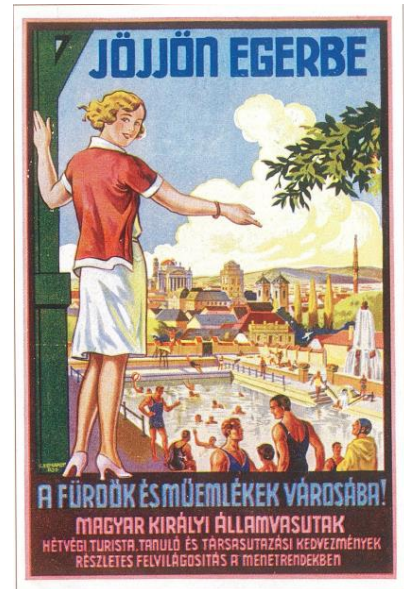
⁹ Kép forrása: Boros Péter: Az Eger – Putnok vasútvonal, Bp. szerzői magánkiadás, 2018. könyv

¹⁰ Kép forrása: saját fotó, 2015.

¹¹ Kép forrása: URL: https://hevesivasutak.blog.hu/2023/02/26/legyen_ujra_andornaktalya_vasuti_megallohely
letöltési idő: 2025.03.05.

- Maklár állomás (Gárdonyi Géza utcai vasúti átjáró mellett) 1954-től 1960-ig Maklártálya néven szerepelt, majd újra Maklár lett. 1978-ban áthelyezték a mai helyére (lásd: következő pont).
- A 3. sz. őrháznál (mai Maklár) megállóhely létesült, ami 1927-től a Nagytálya nevet viselte, 1954 és '60 között Maklártálya-felső volt, majd újra Nagytálya, végül 1978-ban átvette a maklári állomás szerepét. Napjainkban ez Maklár állomás.
- Az 1920-as években létesült egy Andornak nevű megállóhely, amit 1943-ban átkereszteltek Andornaktálya-felső megállóhely névre, és 1973-ban megszűnt. Fontos megemlíteni, hogy a Google Maps ennek a megállónak a helyére tünteti fel a jelenleg is működő Andornaktálya megállóhelyet az M25-ös autótút maklári lehajtójánál.

Magyar Királyi Államvasutak reklámplakát 1930-ból¹²



- 1921-ben Kistálya 5. számú őrház néven megállóhely létesült, amit 1927-ben a Kistálya névvel tiszteltek meg, 1941-től Andornaktálya-felső, 1975-től napjainkig Andornaktálya néven létezett. Fontos, hogy a Google Mapsen kettő tű is Andornaktálya néven található meg, ezek közül a ma is működő megállóhely Andornaktályán Alkotmány utcai vasúti átjáró mellett keresendő.

A Füzesabony – Eger szakaszt 1975-ben villamosították, a villamosított pályát 1975. július 12-én adták át.

Kitérő: Igaz a monda?

Szinte biztos vagyok benne, hogy mindenki ismeri azt a mondát, miszerint a füzesabonyi állomásépület tervét felcserélték a fiúmeiével. Ez azért sem történhetett meg, mert a fiúmei



épület már 1891-ben kész volt, míg a füzesabonyit csak egy évvel később kezdték el építeni. Valószínűbb, hogy az érseki székhelyet, Eger akarták megtisztelni egy újabb állomásépülettel.

*Személyvonatok az egyik kedvenc állomásomon:
Füzesabony¹³*

¹² Kép forrása: Boros Péter: Az Eger – Putnok vasútvonal, Bp. szerzői magánkiadás, 2018. könyv

¹³ Kép forrása: saját fotó, 2016.

Eger



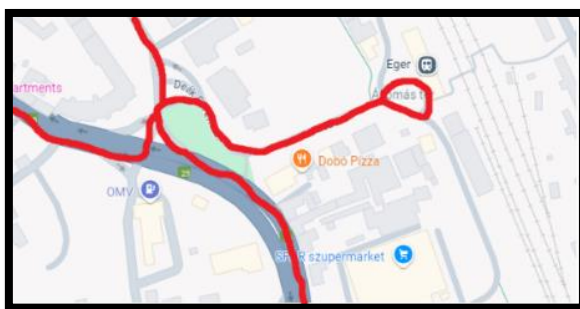
*Eger, vasútállomás
állomásépülete régen¹⁴ és
az egykori fűtőház,
amelyet 1979-ben zártak
be¹⁵.*



Megnyitásakor négyvágányos volt, kettő rakodó csomóponttal, illetve a mozdonyszínpad vezető vágánnyal. Az állomás Sas utcai végénél kettős őrház épült.

Megközelítés:

Közúton gépjárművel: M25-ös autópályán – 25-ös főúton a SPAR áruházig – élesen jobbra ford. a Vasút utcába – a célpont a jobb oldalon lesz. Parkoló az Állomás tér felirat körül található, amely 2025-ben ingyenes. Az állomás megközelítése:¹⁶



Tömegközlekedéssel: az óránként közlekedő 3410-es számú autóbuszal Ózd – Szilvásvárad – Szarvaskő felől, illetve helyi-vagy más helyközi járatokkal, amelyek megállnak Eger, vasútállomás, bejárati út megállóban (az elágazásnál az OMV kúttal szemben). Onnan kb. 300 méterre van a vasútállomás.

Budapest-Keleti felől óránként közlekednek IR87-es Agria InterRegio vonatok. A reggeli és esti órákban közlekedik irányonként 2-2 személyvonat Füzesabony – Eger és Eger – Füzesabony viszonylaton.

III. Az Eger – Putnok vasútvonal története

Valójában a teljes vasútvonalat nem egyszerre építették ki, mert 1891-ben már volt egy bányavasút Putnok és Királd között, 1908-ban ehhez csatolták hozzá Eger felől a szárnyvonalat. Ismerkedjünk meg eme szárnyvonal izgalmas történetével:

Már a Füzesabony – Eger vasútvonalat is azzal a szándékkal építették, hogy majd folytatják azt északra, a gömöri iparvidék felé. 1900 és 1903 között a MÁK (MÁV elődje: Magyar Királyi

¹⁴ Kép forrása: Boros Péter: Az Eger – Putnok vasútvonal, Bp. szerzői magánkiadás, 2018.

¹⁵ Kép forrása: URL: <https://vasutallomasok.hu/allomas.php?az=eger> letöltési idő: 2025.03.05.

¹⁶ Kép forrása: Google Maps-ről Paintben átdolgozva, készítette: Pongrácz Gergely

Államvasutak) dolgozói vonalbejárást tartottak Eger és Putnok között, majd engedélyt adtak Wessely Károly, szilvásváradai földbirtokosnak, hogy megépítse Eger és Putnok között a helyi érdekű normál nyomtávolságú (1435 mm), gőzüzemű vasutat. A MÁK megvette a Putnok és Királd között húzódó bányavasutat.

A vonal domborzati viszonyok miatt nem érintette Ózdot, viszont találtak egy kiskaput: Királd előtt létesítettek egy megállót Kiskapud néven, ahonnan már gyalog is el lehetett érni Ózdot, hiszen az már csak néhány kilométerre van onnan.

Az Eger – Putnok vonal megépítését az 1907. évi XV. törvénycikk alapján 1907. március 19-én Kossuth Ferenc közlekedési miniszter engedélyezte.

Wessely Károly megszerezte a Magyar Kereskedelmi Részvénytársaság és a Magyar Agrár-és Járadékbank támogatását, majd megalapította az Eger – Putnok Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaságot, amelynek ő lett az elnöke. A vasútvonal építéséhez szükséges területeket a városok kedvezőbb áron adták át a társaságnak, míg Eger ingyen. Némelyik város pénzügyi támogatással segítette elő a vasút minél hamarabbi megépítését.

A vasútvonal építését 1906 augusztusában kezdték el Eger felől. Az egri vár Zárkándy bástyáját átvágták, amit nem kifogásolt senki és még Wesselyék is jobban jártak, mintha meg kellett volna venni és lerombolni a Mekksey utca mellett található házakat és arra vezetni a vasutat. Később (már rombolás után) többen is felszólaltak a műemlék-lerombolás miatt, de akkor már késő volt. *A képen látható az átvágott Zárkándy-bástya egy régi egri képeslapon.*¹⁷



¹⁷ Kép forrása: Boros Péter: Az Eger – Putnok vasútvonal, Bp.: szerzői magánkiadás, 2018. könyv

Lássuk, milyen állomások és megállók épültek a vasútvonalon és mi lett a sorsuk:¹⁸ A táblázatban nincs benne Eger, mert arról már részletesen beszámoltam.

Megálló neve	Eredeti állapota	2025-ös állapota	Kép
Tihamér rakodóállomás Eger-Tihamér	2 vágányos megállóhely rakodóval	megszűnt, nem állnak meg a vonatok	 19
Egervár mh.	1 vágányos megállóhely	létezik és működik	
Felnémet Eger-Felnémet	3 vágányos állomás	létezik, 6 vágány és 1 rakodó, működik	
Szarvaskő rakodó Szarvaskő	2 vágányos állomás 1 rakodóval	1 vágányos állomás rakodó nélkül, működik	
Monosbél (1980-ig) Mónosbél vízállomás	3 vágány, 3 szénrakodó vágány	működik, rakodó nem működik	
Borsod-Apátfalva (tervezett név) Bélapátfalva	3 vágány	8 vágány, ebből személyvonatok 1-et használnak, a többi elgazosodott	
Bükk-Szilvás (tervezett név) Szilvásvárad	2 vágány	3 vágány, személyvonatok végállomása	
Visnyó-Dédes (tervezett név) Nagyvisnyó-Dédes (vízállomás)	3 vágány rakodóval	megszűnt	
Nekézseny-Sáta	3 vágány	megszűnt	
Kiskapud rakodó	2 vágány	megszűnt	
Királd vízállomás	3 vágány	megszűnt	

A vonalon 8 állomási és 12 vonali őrházat építettek az ezekhez tartozó melléképületekkel (árnyékszék, ól) és kenyérsütő kemencékkel, kutakkal. Vízvételző berendezés a gőzmozdonyok számára Nagyvisnyón, Mónosbélen és Királdon épült, ezért ezek neve mellé odatették a vízállomás jelzőt, ami napjainkra már egyik vasútállomás neve mellett sincsen.

¹⁸ Ebben a részben a külön meg nem jelölt fényképek sajátok

¹⁹ Kép forrása: URL: <http://www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=egti> letöltési idő: 2025.03.05.

A vágányzattal, alépitménnyel 1908-ra elkészültek, november 8-án megtörtént a műtanrendőri bejárása, majd 1908. november 11-én átadták az utasforgalomnak teljes hosszában Eger és Putnok között. Négy iparvágány épült. 1. Egercsehiből drótkötélpályán szállították a szenet Mónosbélre, 2. A Bélapátfalvi Cementgyárhoz, amelyet 1909-ben adtak át, 3. A mai Szilvásvárad-Fatelep kisvasúti állomáshoz, a kisvasútról nagyvasútra való átrakódás céljából. 4. Egy 1,1 km hosszú iparvágány volt Királdnál, amely egy 4 vágányos állomással végződött Királd-felső néven. Itt volt rakodó is.

Később több új megállóhely is létesült. Először egy Sata nevű megállóhely 1910-ben, majd 1913-ban megnyitották a mai Bélapátfalvi Cementgyár nevű megállót, még ebben az évben megnyílt Szarvaskő állomás (addig csak rakodó volt ott). 1922-ben megnyílt a helyiek kérésére Mikófalva megállóhely. Almáron a '20-as években rakodó működött, majd később '57 és '78 között az Egri Gazdasági Vasútról itt rakodták át a szenet nagyvasútra. Itt, a rakodónál megállóhely létesült Felnémet-Bányatelep néven, majd 1941-ben átkeresztelték mai nevére, így lett Almár. 1927-ben megnyílt Szarvaskő és Mónosbél között Tardosi kőbányák megállóhely.

1931-ben az Eger-Putnoki HÉV vonalat államosították, a MÁV üzemeltetésébe került.

1935-ben filléres gyorsvonalat közlekedett Egerbe, közülük kettő elment egészen Putnokig.

A második világháború alatt fontos katonai szerepe volt a vasútvonalnak, így történt az (Petkó Sándor elmesélése alapján), hogy 1944-ben bombát akartak dobni a vasútvonalra, de mivel éjszaka kellett ezt elvégezni, navigációs hiba miatt 100 kilométerrel arrébb csapódott be a bomba. Eger 1944. november 30-án szabadult fel, ekkor a kivonuló németek mindenféle kárt tettek az Eger-Putnok szakaszon. Eger és Nagyvisnyó között hidakat, állomásépületeket, rakodókat robbantottak fel. A szarvaskői II. számú alagútban felrobbantották a Román Államvasutak egyik gőzmozdonyát, ennek eltakarítása több időt vett igénybe, így a vonalat csak 1946 májusában tudták újra visszaadni a forgalomnak.

1962-ben versenytársat talált a vasút. Megindult a buszközlekedés Eger – Szilvásvárad – Ózd között.

Az 1950-es években Szilvásvárad lakosságának érdekében állt egy megállóhely építése a falu Eger felőli végénél. Ez lett Szilvásvárad-Szaljkavölgy megállóhely (hivatalosan így van írva), melyet 1967. július 15-én adtak át. Napjainkban ennek a megállónak nagyobb a személyforgalmi szerepe, mint a „nagyállomásnak”.

A '60-as évek végén felszedték Kiskapud megállóhely rakodóvágányát, így megállóhely lett belőle. Ebben az időszakban számos kisvasúti kapcsolata volt a mellékvonalnak, de erről később részletesen is írni fogok.

A sáti (Ladány-völgyi) alagútnál lévő őrházát földcsuszamlás miatt lebontották. 1973. január 1-jén a vasúti áruforgalmat megszüntették Szarvaskő és Nagyvisnyó között, mert nagyon kevés volt a szállítani való.

A '70-es évekre a vasút állapota nagyon leromlott. Erről még a vasutasok körében alpműnek számító Moldva György: Akit a mozdony füstje megcsapott című könyvben is szó esik.

Lényeg, hogy korszerűsítésre szorult a vonal. Először dízelesítették (M47-es sorozatú mozdonyok: 11 db) és lecserélték a korszerűtlen Bz (másodosztályú, kéttengelyes) személykocsikat Bhv (másodosztályú, kerekesszékes szállítására alkalmas, ingavonatba sorozható) kocsikra.



Bz²⁰ és Bhv vezérlő (BDt), mögötte besorozva egy Bhv²¹ sorozatú személykocsi (utóbbival napjainkban még találkozhatunk retró hétvégéken)

De a pálya nem javult meg az új személykocsiktól és mozdonyoktól. Így elhatározták, hogy Eger és Bélapátfalva között a bélapátfalvi cementgyár kiszolgálásának érdekében felújítják a vasúti pályát és az állomásokat. Tervezték az Eger – Bélapátfalva szakasz villamosítását is, de Szarvaskőnél útban volt két alagút. Így, mint tudjuk, ez nem történt meg.

A felújítás az Eger – Bélapátfalva szakaszon található állomásokkal kezdődött. Így újult meg Felnémet, Szarvaskő, Mónosbél és Bélapátfalva (1976-80). Bélapátfalva a felújítások után nyolc vágánnyal rendelkezett, melyek közül napjainkban csak 1-2-t használnak személyvonatok (tehervonatok nem közlekednek). Ezek után megújultak az állomások között a pálya (1981-85). Mónosbél és Bélapátfalva között a terepviszonyok lehetővé tették egy 1,3 kilométerrel rövidebb nyomvonal vezetését, így a tehervonatoknak kedvezőbb pályát építettek, ahol megengedetté vált a 60 km/h-s maximális sebesség. Viszont a mikófalvaiak bánatára megszűnt Mikófalva megállóhely 1982-ben. Kiépítették az állomások között a biztosítóberendezést (bizber).



²⁰ Kép forrása: URL: <https://forum.index.hu/Article/showArticle?go=110872958&t=9121413> letöltési idő: 2025.03.05.

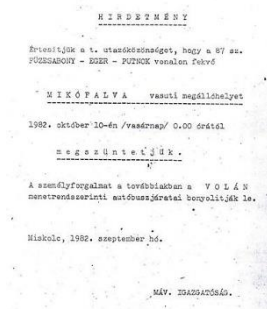
²¹ Kép forrása: saját fotó, 2015. június 29.

Kihasználatlan vágányok Bélápatfalván.²²



Mikófalva megállóhely állomásépülete a felbontás után egy pár évtizeddel.²³

1982 októberében egy hirdetmény jelent meg a mikófalvai megállóban, a helyiek bánatára.²⁴



Vissza Egerbe

1983 szeptemberében elkezdték Eger-

Rendező és az Eger – Eger-Felnémet szakasz villamosítását. A villamosított pályát és a felsővezetékét 1985. július 10-én adták át a forgalomnak.

A történet folytatódik, de negatív irányba is...

1976-ban megszűnt az Egri Gazdasági Vasút, 1978-ban felbontották, így megszűnt az almári átrakóhely. 1984 május 16-án megszűnt a felsőtárkányi kisvasút Felnémet – Bervavölgy/Felsőtárkány viszonylatú fővonala.

1984-ben megszűnt a szénbánya Királdon, az oda vezető iparvágányt 1987-ben bontották fel.

1987. szeptember 17-20-ig rendezték meg a VII. fogathajtó világ bajnokságot Szilvásváradon. Ennek apropójára felújították Szilvásvárad-Szalajkavölgy megállóhelyet. Kapott jegypénztárat



és egy tájba illő, nyitott várótermet. *Napjainkban, ebben az állapotában tekinthetjük meg.²⁵*

1985-re minden tekerős, szakállas sorompókat megszüntettek, helyére korszerű fénysorompók kerültek.

Ebben az időszakban a személyvonatokat 375 sorozatú gőzmozdonyok, és a már említett dízelesítésnek köszönhetően M47-es sor. Dácsiák, majd egészen napjainkig a Bzmot sorozatú Piroska névre hallgató motorkocsik továbbították. A '90-es 2000-es években volt Szilvásvárad – Eger – Debrecen viszonylatú személyvonat, amelyek nagy részét a képen látható narancssárga MDmot sorozatú motorvonatokkal közlekedtetett le a MÁV.



²² Kép forrása: saját fotó, 2024. október (személyvonat ablakából fotózva)

²³ Kép forrása: URL: <http://www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=mikor> letöltési idő: 2025.03.05.

²⁴ Kép forrása: URL: <https://iho.hu/hirek/hol-volt-hol-nem-nem-mese-ez-gyermek-121102> (iho.hu) letöltési idő:

²⁵ Kép forrása: saját fotó, 2024. október, Szilvásvárad-Szalajkavölgy

”Haladás a korral”: Szerelvények az Eger – Putnok vasútvonalon az elmúlt másfél évszázadban²⁶(személyvonatok)

A Szilvásvár – Putnok vonalszakaszt 1986-1991-ben felújították. Azóta érdemben nem is nyúltak a vonalhoz.

2008. november 12-én ünnepelte a 100. évfordulóját az Eger – Putnok vasútvonal, és a szilvásvárad kisvasút, amelyet nagyszabású rendezvényekkel ünnepelt meg az állami vasúttársaság.

2006-ban tervek születtek 28 mellékvonal bezárásáról, köztük volt a Szilvásvár – Putnok vonalszakasz is. Végül a 28-ból 14 lett, így megmaradt a 87-es vonal teljes hosszában a százéves jubileumra. De 2008-ban megszületett egy újabb lista, amely már 38 vonalat tartalmazott és a Szilvásvár – Putnok vonalat az a megtiszteltetés érte, hogy belerakták a listába. Később a 28-ból 12 lett, amiből most már nem hagyták ki a 87-es vonal felső szakaszát. Szépen leépítették 2009-ig, így megszűnt a teherszállítás. 2009. december 13-a óta nem közlekedett vonat Szilvásvár és Putnok között. Az utolsó vonat szerelvénye a Bzmot 406-os InterPici volt. Egy ideig pótlóbuszok közlekedtek, de aztán már azok sem.



Elmélet és gyakorlat: Hirdetmény a Szilvásvár – Putnok vonal bezárásáról, és az utolsó vonat szerelvénye Nagyvisnyó-Dédes állomáson 2009. december 12-én.²⁷

2010-ben elkezdtek helyreállítani a pályát, de a gyakori földcsuszamlások miatt felhagytak a Síta – Kiskapud szakasz helyreállításával. A Ladány-völgyi alagútnál a mai napig rá van csúszva a talaj és a növényzet a pályára. A kár 10 Mrd. forintos, 2009-ben 2 Mrd. forint volt.

Az Eger – Szilvásvár vonal ma

2025-ben a téli menetrendben 2 pár vonat közlekedik Eger és Szilvásvár között rend szerint Bzmotokkal. Nyáron 4 pár fog közlekedni vélhetően hosszabb szerelvényekkel. A vasútvonalon működő megállóhelyek: **Eger** (átszállás Budapest felé/felől), 4 peronos, 3 tehervágány, **Egervár mh.**, 1 vágány, **Eger-Felnémet**, 4 peronos, 3 tehervágány, 1 rakodó, 1 csonka, **Almár mh.** 1 vágánnyal és buszmegállóval, **Szarvaskő mh.**, 1 vágánnyal, **Mónosbél**,

²⁶ Képek forrása: 375 gőzmozdony: Boros Péter: Az Eger – Putnok vasútvonal könyv, M47 dízelmozdony: URL: <https://iho.hu/hirek/tovabb-emeszti-a-termeszet-a-szilvasvaradi-vi-180612>, Bzmot: saját fotó, 2024. október, MDmot (narancssárga motorvonat): Boros Péter: Az Eger – Putnok vasútvonal könyv.

²⁷ Képek forrása: Boros Péter: Az Eger – Putnok vasútvonal, Bp. szerzői magánkiadás, 2018.

3 peronos, 2 tehervágány, **Bélapátfalva**, 8 vágány, 3 peronos, 5 teher, **Bélapátfalvi Cementgyár** mh., 1 vágány szobormozdonnyal, **Szilvásvár-Szalajkavölgy** mh., 1 vágány, **Szilvásvár**, 3 peronos vágány, 1 rakodó. Erről később részletesen.

Egy szokványos kétkocsis szerelvény hagyja el Szilvásvár-Szalajkavölgy megállóhelyet Szilvásvár felé.²⁸



Állomások és megállóhelyek Eger és Szilvásvár között

Eger és Egervár állomások között van *Eger-Tihamér* megállóhely, amely 1986-ban szűnt meg. Az egri 5A busszal megközelíthető.

1. Egervár

A megállóhely az Eger – Putnok vasútvonallal együtt épült és nyílt meg 1908-ban, a '40-es években kapott állomásépületet.

Egervár megállóhely a közeli látványosságról kapta a nevét, ahonnan 1552-ben küzdöttek Dobó István és katonái.

Egyvágányos. Azért hosszú a peronja, mert a mai szerelvényeknél sokkal hosszabb vonatok befogadására tervezték. A peron egyik vége a vár bejáratánál, a másik vége a Vécseyvölgy utcánál található. A vonatok általában az állomásépület előtt állnak meg, amely a Vécseyvölgy utcai vasúti átjárónál van. Az épületben jelenleg szolgálat és jegykiadás nincs, a jegyet a vonaton kell megváltani. Az épületben kisbolt működik.

Megközelíteni gépjárművel az egri Minaret – Dobó tér – Gárdonyi tér, vagy a Régi Cifrakapu út – Tetemvár út felől lehet. Parkoló az állomásépület mögött van, melyet nemrég újítottak fel.

Tömegközlekedéssel is könnyen megközelíthetjük. Felszállhatunk Noszvajon, Bogácson vagy az egri autóbusz állomáson és a helyközi busz, amely ország-és vármegyebérletekkel igénybe vehető, a buszmegállójuk Egervár megállóhely másik látványosságánál a Gárdonyi háznál van.

Egervár megálló a vonat ablakából fényképezve.²⁹

Helyi járat is közlekedik. A TESCO áruháznál kell felszállni a 7-es vagy 17-es viszonylatú buszokra, amelyek egy kisebb városnézés után megérkeznek Egervár, vasúti megállóhely nevű buszmegállóba.



²⁸ Kép forrása: saját fotó, 2024.

²⁹ Kép forrása: saját fotó, 2024.

Egy félresikerült fotó az egri vár bejáratáról. De arról meggyőződhattünk, hogy működött a fénySOROMPÓ! ☺³⁰

Egervár és Eger-Felnémet között csodás kilátás nyílik a Felsővárosra.

2. Eger-Felnémet³¹

Az állomás az Eger – Putnok vonallal épült és nyílt meg 1908-ban. Napjainkban 4 peronos-és 2 tehervágánya ellátott és még a szeméttelépnek egy csonkjája.

Az egyetlen állomás, ahol még van teherforgalom. Az Omnya kőbányából kőport hoz le hétköznaponként a szovjet gyártmányú

60 éves M62-es Szergej, Felnémétől a magyar gyártmányú 51 éves V63-as típusú villanymozdony továbbítja a kb. 30 kocsis szerelvényt a visontai erőműhöz. Keddenként és csütörtökönként a szemétteléről elszállítandó anyagokat is Szergejekkel oldják meg.

1922 és 1984 között volt kisvasúti kapcsolata a felsőtárkányi kisvasúttal, ami egészen idáig közlekedett és volt 1938-tól egy szárnyvonalat a Berva-völgy felé.

Legegyszerűbb megközelítése busszal Felsőtárkány vagy Maklár – Eger felől (3405, 3410, 1054). Helyi járatra is fel lehet szállni (4, 11, 14). Fontos, hogy a helyi járaton a vármegye-és országbérletek nem érvényesek! Egy útra szóló vonaljegy 350 Ft-ba kerül. Leszállás: Eger, Felnémet, felsőtárkányi elágazás vagy Eger, Felnémet, Tárkányi út megállóknál. *Rendhagyó módon Szili (mögötte a Szergej) viszi a kőporos tehervonatot Visontára.*³²



3. Almár

Az '50-es években létesült a helyén megállóhely és rakodó az Egri Gazdasági Vasútról való átrakodás megkönnyítésének céljából. Ekkor még a megállóhely neve Felnémet-Bányatelep volt. 1941-ben kapta meg mai nevét. 1976-ban megszűnt az Egri GV., majd '78-ban felbontották a rakodóval együtt. Almár, vasúti mh. megállóban állnak meg buszok.

4. Szarvaskő

³⁰ Kép forrása: saját fotó, 2024. (vonat ablakából fényképezve)

³¹ Kép forrása: saját fotó, 2024.

³² Kép forrása: saját fotó, 2015.

Szarvaskőnél rakodót építettek 1908-ban, majd megnyílt a megállóhely 1913-ban kettő vágánnyal. Később a második vágányt felszedték és a váltókat kiszögellték, így 2025-ben már csak egyvágányos megállóhely. Szarvaskő, italbolt megállóban áll meg a legközelebbi busz.

Szarvaskő és Mónosbél között van Tardosi kőbányák megállóhely, ahol 2012 óta nem állnak meg vonatok.

5. Mónosbél (korábban: Monosbél)

Az Eger – Putnok vonallal együtt építették és adták át 1908-ban. Akkor ez az állomás rendelkezett a legnagyobb rakodó-és átrakó rendszerrel. Továbbá egyike volt a három vízállomásnak, ami azt jelenti, hogy itt is volt a gőzösök számára vízpótlási lehetőség. 1982-ig a pálya innen Mikófalva felé, 1982-től Bélapátfalva felé folytatódott. 1980-tól a menetrendben is Mónosbél néven szerepelt, előtte Monosbél volt. 1976-80 között ezt az állomást is felújították.

Napjainkban itt van keresztezési lehetőség, ugyanis az állomás megtartotta eredeti állapotát, így van három vágánya. Mónosbél, vasútállomás buszmegállóból a legkönnyebb megközelíteni.

6. Bélapátfalva

Az Eger – Putnok vasútvonallal együtt nyitották meg 1908-ban. 1976-80 között felújították, így lett 8 vágánya. Ebből 3 peronos, így itt is van keresztezési lehetőség. 1982-ig a pálya Mikófalva felől érkezett ide, de a mikófalvai megálló bezárása óta már a vonatok közvetlenül Mónosbél felől érkeznek. 1980-tól innen ágazott ki egy iparvágány a cementgyár felé, de azt a gyár megszűnése óta nem használták. A 2010-es években szedték fel.

7. Bélapátfalvi-Cementgyár

1913-ban adták át, azóta is megállóhely. 2018 óta itt van kiállítva az egykori cementgyári gőzös, a 377, 265³³. A megállóból „lábbusszal” könnyen megközelíthető a bélapátfalvi víztározó.



8. Szilvásvár-Szalajkavölgy

1967. július 15-én adták át a helyiek kérésére. A VII. fogathajtó világbajnokság miatt fontos szerepe lett a megállónak, így kapott várótermet és jegypénztárat 1987-ben. Egy röpke 15 perces séta után elérhetjük a Szilvásvárad Állami Erdei Vasút Szilvásvár, Fatelep nevű

³³ Kép forrása: saját fotó, 2018.

indítóállomást. A kisvasút történetéről és a megállók nevezetességeiről később részletesen lesz. A legközelebbi buszmegálló Szilvásvár, Camping néven található meg.

9. Szilvásvár

Az Eger – Putnok vasútvonallal együtt adták át 1908-ban. Megtartotta eredeti állapotát: 3 vágány, állomásépület, 1 rakodó. 2009 óta nem közlekednek tovább a vonatok Putnok felé.

IV. A vonalhoz kapcsolódó kisvasutak

1. Felsőtárkányi Állami Erdei Vasút³⁴

*Berva-kőbánya egykori végállomás.*³⁵

A kisvasút első szakaszát 1915-ben adták át Felsőtárkány – Egeres-völgy – Napsugár pihenő – Petres-kő szakaszon. A vonatok ma is használják a vonalszakasz Felsőtárkány – Egeres-völgy részét.



1922-ben a felnémeti hordógyár átvette az üzemeltetést, ami nagy lendületet adott a fakitermelésnek. Számos új szárnyvonal épült és megnyitották a fővonalat is, ami elért egészen Eger-Felnémet nagyvasúti állomásig és egészen a mai Neumann János Gimnáziumig. A másik jelentős szárnyvonalat 1938-ban nyitottak meg, amely Felnémetről a Berva-völgy felé vette az irányt. A vonalhálózatot 1949-ig 46 km-esre bővítették. 1933-ban államosították a kisvasutat. 1949-ben bezárták az Eger – Felnémet szakaszt.

1953-ban személykocsik érkeztek a kisvasúthoz és megindult a személyszállítás Felsőtárkány – Felnémet és a Berva között. 1964-ben négy darab C50 típusú diesel-mechanikus erőátvitelű mozdony érkezett a kisvasúthoz. Ezek közül egy maradt meg eredeti állapotában a kisvasúton (C-04-406)

1969-ben már a kőszállítás is jelentőssé vált, így megnyitották a Dolomitbányába vezető másik jelentős szárnyvonalat.

1984. május 16-án bezárták, majd tíz évvel később felszedték a dolomitbányai és a berva-völgyi szárnyvonalakat a fővonal Felsőtárkány – Felnémet – Eger szakaszával együtt.

A vonalfelszámolások egészen 2005-ig folytatódtak, amíg az a kicsiny 5 km-es darabka maradt a kisvasútból, amin ma is közlekedik vonat. 2025-ben március 29. és november 3. között hozzák ki az 1-2-3 kocsiból álló szerelvényt a kirándulni vágyó utasok kedvéért.

Működő állomások és megállóhelyek: Felsőtárkány, Fűtőház, Felsőtárkány, Szikla-forrás, Egeresvölgy-Varróház és Stimecz-ház.

³⁴ Szöveg forrása: Egererdő Zrt.: Felsőtárkányi Állami Erdei Vasút, Magyar Közművelődési Alapítvány, Mentsük meg a kisvasutakat! Felsőtárkány, kb. 2011-2013. 1-6. oldal

³⁵ Kép forrása: URL: <https://www.kisvasut.hu/showgallery.php?a=1769&i=24387> letöltési idő: 2025.03.05.

A kisvasút három legismertebb látnivalója az egeres-völgyi vadaspark, a Vöröskő-forrás és a Felsőtárkányi Horgásztó.

Megközelíteni Eger vagy Miskolc-Lillafüred felől a legegyszerűbb. Leszállni Felsőtárkány, fűtőház vagy Felsőtárkány, Csárda megállóban érdemes. *Stimecz-ház, 2023.*³⁶



2. Szilvásvárad Állami Erdei Vasút

*LOWA 60 típusú dízelmozdony személyvonattal*³⁷

Magyarország harmadik legnépszerűbb kisvasútja. A Széchenyi-hegyi Gyermekvasút és a Lillafüredi kisvasút előzi csak meg.



Első szárnyvonalát 1908-ban nyitották meg fakitermelés céljából. Érdekesség, hogy nem egybefüggő vasúthálózatot építettek, hanem kettő különállót. Az egyik 760 mm, a másik 600 mm nyomtávolsággal. A két vonalszakaszt siklópályával és facsúszdákkal kötötték össze. A nagyvasúthoz iparvágánnyal csatlakozott a lovaspályánál. 1962-ben megindult a személyszállítás. A '60-as években visszaesett a teherszállítás, amit a szép természeti környezetet kihasználva turisták szállításával próbáltak kiegyensúlyozni. A gőzösüzemet 1963-ban váltotta fel a dízelvontatás. Ekkor még nem az Mk48-as típusú mozdonyok közlekedtek, hanem a jelenleg is állományban lévő, ritkán használt LOWA 60 típusúak. Szilvásvárad-Szalajkavölgy megállóhely fellendítette a kisvasút turistaforgalmát. A '70-es években gazdasági okokra hivatkozva számos szárnyvonalat bezártak, így maradt meg a ma is működő 3,7 km-es pálya Szilvásvárad és a Gloriette tisztás között. Működő állomások és megállóhelyek: Szilvásvárad-Fatelep, Szalajka-Halastó, Szalajka-Fátyol-vízesés.

A kisvasút közelében lévő legismertebb látnivalók: lovaspálya, halastavak, ősember-barlang, Fátyol-vízesés.

Megközelíteni Szilvásvárad-Szalajkavölgy vasúti megállóhely vagy Szilvásvárad, Szalajka-völgyi elágazás buszmegállóból érdemes. Vonat Eger felől, busz Eger és Ózd felől közlekedik.

*Kisvonat indulásra készen a hibrid Mk48-assal az élen Szilvásvárad, Fatelep állomáson.*³⁸



³⁶ Kép forrása: saját fotó, 2023. október 29.

³⁷ Kép forrása: URL: <https://www.kisvasut.hu/showgallery.php?a=797&i=11603> letöltési idő:2025.02.26.

³⁸ Kép forrása: saját fotó, 2024. október

3. Mátyikai iparvasút (Nagyvisnyó – Mátyika)³⁹

1919-ben nyílt meg ez a 760 mm-es kisvasutat Nagyvisnyó-Dédes állomásról kiindulva a mátyikai erdők kitermelésének céljából.

1920-ban szénbánya nyílt a kisvasút közelében. A kisvasút története tovább nem ismert. 1933-ban vágány nélkül felirattal található a térképen. Ebben az időszakban számolhatták fel a szénbányával együtt.

V. Galéria a „Zakatolás Magyarország legszebb vasútvonalán” című részhez⁴⁰



Bzmot típusú motorvonat ülései



A szilvásvárad lovaspálya, háttérben az egykori kisvasúti állomás



A „Fatelepi állomás” Szilvásváradon

³⁹ Szöveg forrása: URL: https://www.kisvasut.hu/view_cikk.php?id=1870 2025.02.26.

⁴⁰ Képek forrása: a külön meg nem jelölt képek sajátok, 2024. október

Az Mk48 403 pályaszámú hibrid mozdony vezetőállása



A szilvásvárad i ősemler barlang



A Fátyol-vizesés

VI. Forrásjegyzék – Felhasznált irodalom

Elsődleges forrásaim:

- Boros Péter: Az Eger – Putnok vasútvonal, Bp. szerzői magánkiadás, 2018.

Másodlagos forrásaim:

- Kovách László és Szilvási Éva: Mikor elindul a vonat... Kisvasutakkal Magyarországon Harmadik bővített, frissített kiadás Bp.: TOP CARD Kiadó, 2020, 58-60.o.
- Egererdő Zrt.: Felsőtárkányi Állami Erdei Vasút, Magyar Közművelődési Alapítvány, Mentsük meg a kisvasutakat! Felsőtárkány, kb. 2011-2013. 1-6. oldal

Internetes forrásaim:

- Bükk hegység: Az erdei vasutak URL: <https://www.bukkegyseg.hu/tudasbazis/latnivalok/tortenelmi/iparik/erdeivasutak> letöltési idő: 2025.02.26.
- kisvasut.hu: URL: <https://www.kisvasut.hu/showgallery.php?a=1130> 2025.02.26.

A fényképek és ábrák forrásai az oldal alján, a lábjegyzetekben megtalálhatóak.

A szerkesztés lezárva: 2025. március 11.