

Száz éves a gyulai keretes tűsgát duzzasztómű

Az 1855. évi hatalmas árhullám teljesen elpusztította Gyula városát. Ezért a Helyhatótanács elrendelte, hogy a folyónak a városon kívül kell medret ásni. Az 1856-58-as években közerőkkel megépítették a Gyula-békési nagycsatornát. Ezzel Gyula, Békéscsaba, Békés városából kizárták az élővizet, amit főleg egészségügyi okokból helytelenítettek.

1860-ban a Fehér Körösről leágazó mesterséges csatornával (Nádor-malomcsatorna) kötötték össze a régi medret, hogy egész évben friss vizet kapjon a három város. Száraz nyarakon azonban ez a rendszer nem felelt meg a követelményeknek, mert nem hozott vizet. Ezért elhatározták, hogy a Fehér-Körösön duzzasztóművet építenek, és a gyulai Élővíz-csatornát közvetlenül innen látják el vízzel egész esztendőben.

A gyulai duzzasztómű Poirée-rendszerű, keretes tűsgát. A keretes tűsgát egyszerű kitámasztott gát. Függetlenül egymás mellé rakott vörösfenyő rudakból – tükéből áll, melyeket tömítő ékek szorítanak egymáshoz. A tűszerű rudak alul a gátfenéken lévő betonküszöbön kialakított horonyba, felül a tütámasztó állványon átfektetett tütartó gerendára támaszkodnak. A duzzasztómű tervét 1894-ben a Gyulai Folyammérnöki Hivatal készítette *Gallacz János* (1849-1901) mérnök, királyi műszaki tanácsos irányításával, amelyet a Földművelésügyi Minisztérium hagyott jóvá. 1896 augusztusában elkezdődött az építkezés, a három száraz nyári hónapra tervezték a munka kivitelezését. Ekkor a Fehér-Körös vízhozamát a tápszilipen és az Élővíz-csatornán el lehetett vezetni a Kettős-Körösbe. A gát 1896. október végére készült el. Kivitelezte: Melocco Leonárd budapesti vállalkozó, az építkezés művezetője Pósa Károly vízmérnök volt. Elkészült 48 munkanap alatt, 62 fő által. Az eltelt 100 év alatt üzemeltetési probléma nem jelentkezett a duzzasztóműnél.



Hazánkban mindössze két keretes tűsgát duzzasztó épült. Az első Gyulán 1896-ban, a második 1905-1906-ban Bökényben, a Hármás-Körös tiszai torkolatánál. Feladata volt a hajózáshoz szükséges vízmélység biztosítása. Ez a duzzasztó 2,5-3 méteres duzzasztást biztosított. A bökényi ma már nem üzemel.

A gyulai keretes tűsgát duzzasztót utoljára szerelték össze 1996 május közepén. Augusztusban szétszerelték, modern, folyamatosan használható „gumigát” épül helyette, ami lényeges javulást hozhat az Élővíz-csatorna vízellátásában. A régi szerkezet kisebb darabja a parton „szoborként” ipari műemlékként, megmarad.

Mutassuk be a 100 évet üzemelt gyulai keretes tűsgát duzzasztóművet megszűnése előtt, és gondoljunk megbecsüléssel az előttünk járókra, akik tudásukkal helyt álltak a maguk területén. Az utókor hálójaként Gyulán a duzzasztó közelében lévő utcát Gallacz Jánosról a tervező mérnökről neveztük el.

D. Nagy András

A jubiláló gyöngyösi kisvasút

Június 22-én jeles évfordulókat ünnepelt a gyöngyösi Mátra-vasút. 90 évvel ezelőtt nyitották meg a Mátrában a nyírjesi kisvasúti vonalat, 80 éve tértek át a mátrai erdei vasutakon a gőzmozdony vontatására, és 70 éve indult el a közforgalmú személyszállítás a Benei Vasúton, a később Mátravasút néven ismert vonalakon. A hármás évfordulóra, azaz a Kisvasúti Napra két főrendező, a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány és a Mátra-Nyugat-Bükki Erdő- és Fafeldolgozó Rt. hívta meg a vendégeket.

A hajdani vasutasok iránti tisztelet a múlt egy-egy mozzanatának felidézésére készítenet bennünket.

A gyöngyösiak már a reformkorban vasúti összeköttetést akartak teremteni. Vágyuk azonban még az 1867-es kiegyezést követő gazdasági fellendülés éveiben sem valósult meg. Igaz, 1870-ben Gyöngyös is kapott vasutat, de az csupán szárnyvonal volt, amely Vámosgyörkkel kapcsolja össze a mai napig.

A mátrai vasutak terve később is előkerült, de azok csak helyi érdekű, majd gazdasági, vagy erdei vasutak voltak. Végül is gazdasági vasútként nyílt meg 1906-ban Gyöngyössolymos északi határában a nyírjesi kisvasúti vonal. Mind ez, mind a következő mátrai vonalak lóvontatású gazdasági vasutak maradtak, amelyeken áru- és teherszállítás folyt.

1916-ban fejlesztették a vasúti üzemeket, és áttértek a gőzmozdony-vontatásra. Az első világháború, majd az infláció depressziós éveit a növekedés követte. A mátrai kisvasutak életében jelentős fordulat következett 1926 júniusában a Gyöngyös és Mátrafüred között indított személyforgalommal. Ettől kezdve a kisvasút a gyöngyösiak kedvence lett. Aki pedig az ország más vidékéről idelátogatott, és végigutazott a mátrai vonalon, kedves emlékei közé zárta a kisvasúti élményeit. Már azokban az években mondogatták, ha valaki egyszer is kisvonattal érkezett a Mátrába, a szíve máskor is visszahúzta. Fennállásának 10. évfordulóját a város és a környék lakossága népünnepellyel tette emlékezetessé. 1937-ben 40 846 személyt és 63 t árut szállított a kisvasút, és ezt az eredményt a második világháború sem törte meg, hiszen 1943-ban már 85 427 volt az utasa.

A Mátravasút is sok háborús kárt szenvedett. De a vasutasok áldozatos újjáépítő munkájának eredményeként 1945/1946 telétől megindulhatott a forgalom, 1947 tavaszán a személyszállítás.

Az államosítás után 1949/1951 között – az akkori regionális iparfejlesztési politikának megfelelően – megkezdődött Gyöngyösnek és környékének eltűzött fejlesztése.