

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 paron „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.

Ez a kisvasút hálózatának bővítésére is vonatkozott: vonalhálózatát 46,1 km-re bővítették. Akadt nap, amikor 120 vonatszerelvény közlekedett a vonalakon.

A teherforgalom már az 1950-es évek közepétől csökkent. Ellenben a személyforgalom egy ideig még nőtt is, mert 1958/1961-ben Gyöngyös és Gyöngyössolymos között is megindult a személyszállítás. 1961-ben a városi úttörőelnökség javaslatára a Mátravasút másodikként az országban, úttörővasút lett. A szakszolgálatot 90 főnyi, vasúti vizsgát tett úttörő vette át.

Az 1970-es években hozzáfogtak a Mátravasút vonalainak megújításához, az 1980-as években pedig a létesítményeinek korszerűsítéséhez. Ez a munka Bajcsy Endre, majd Bajcsyné Tóth Ida vasúti vonalfőnöksége idején valósult meg. Mindezek ellenére az 1976-ban elért 555 410 főnyi személyforgalmat nem lehetett megismételni. Az áruszállítás még erősebben visszaesett, olyannyira, hogy 1984-ben meg is szüntették. A Mátravasút – hasonlóan az ország többi kisvasútjaihoz – az 1990-es években válságba jutott. Végül is a Mátra-Nyugat-Bükk Erdő- és Fafeldolgozó Rt. vezérigazgatójának és az Országos Erdészeti Egyesület elnökének, Schmotzer Andrásnak – valamint a Földművelési Minisztérium Erdészeti Hivatalának és a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítványnak az összefogásával sikerült az erdei vasutakat megmenteni a felszámolástól. Az új pénztámogatásokkal folytathatták a pályafelújítást és a korszerűsítést. 1994/1995-ben a gyöngyösi telephelyen megnyílt az új kocsiszín.

Az utóbbi években ismét növekedett a Mátravasút személyforgalma: 1995-ben már 121 ezer fő utazott. Régi utasai vissza-visszatérnek, és kedvenceinek tábora újakkal bővül. Érdemes akár Mátrafüredig, akár Gyöngyössolymoson keresztül Lajosházáig utaznia a kirándulónak, mert a változatos táj, az újabb és újabb látványosságok örökre az emlékezetébe vésődnek.

A kisvasúti jeles évfordulók június 22-i rendezvényeinek sorát Szabó Gyula, Gyöngyös polgármestere nyitotta meg. Jelen volt Bogár István, a Földművelési Minisztérium Erdészeti Hivatalának főtanácsosa, Gáspár János, a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány ügyvezető igazgatója, Bozsó László, a Mátra-Nyugat-Bükk Erdő- és Fafeldolgozó Rt. vezérigazgató-helyettese. Voltak vendégek a szlovákiai Feketebalogból és az ausztriai Bezauból is.

Sok százezer utast és további eredményes évtizedeket kívánunk a Mátravasútnak!

Dr. Misóczki Lajos