



Úton a Mátrába (fotó: Szabó Levente)



Szalajka (fotó: Szabó Levente)

f /matrajovoje f /matratour

Impresszum: 10 nap 10 érdekesség a Mátravasútról
Kiadja: Mátra Jövője Turisztikai Egyesület
Felelős kiadó és szerkesztő: Kápolnai Nagy Ágnes
Fotók: Címlapkép Erdélyi József
Nyomdai előkészítés: Leokhars Bt. – Kápolnai Tibor
Nyomdai munkák: Print 2000 Nyomda Kft. Felelős vezető Kovács András
A kiadvány szövege és fotók szerzői jogvédelem alatt állnak, sokszorosítása, felhasználása kizárólag a kiadó előzetes hozzájárulásával történhet.
Készült 2023-ban.

A kiadvány térítésmentesen kerül terjesztésre.

Mátravasút múzeum

Gyöngyösön a Mátravasút végállomásánál 2016-ban kapott helyet a vasút történetét bemutató magánkiállítás. Számtalan régi tárgy, fotó mesél a múltról, mindez a tulajdonos, Juhász Gergő érdeme. A fiatalember maga is a Mátravasútnál dolgozik, így a gyűjteményt csak előzetes bejelentkezéssel lehet megnézni. Juhász Gergő saját bevallása szerint már gyerekkorában szerelmese lett a vasútnak, mindez azzal kezdődött, hogy a régi vonalak mentén síncsavarokat gyűjtött, édesanyja nagy öröme. Később folyamatosan kereste azokat a tárgyi emlékeket, amelyek a Mátravasút történetéhez kapcsolódnak. Régi tárgyak, dokumentumok kerültek hozzá, majd a selejtezésre váró eszközöket sikerült megszereznie. Az egyik legérdekesebb az 1961-ből származó zászló, ami a kisvasút úttörővasúti időszakából való, és felújítás után került ide. Időben tovább lépve, található itt negyven éves szignál generátor, ami ma is működőképes. Kicsit hátrébb lépve az időben látunk itt mintegy százéves petróleumlámpát is, sőt 1922-ben kiállított vasúti igazolványt. A falakon számtalan fotó sorakozik, de megismerhetjük a mozdonyok neveit is. A terepasztal szintén az ő keze munkáját dicséri, és láthatóan a gyerekek mellett az idősebbek is nosztalgiával tekintenek az apró síneken tekergő vonatokra. Mindenképpen említsük meg Bajcsy Endrét, aki évtizedekig volt a Mátravasút vezetője, és ma emlékmű tiszteleg munkássága előtt a mátrafüredi végállomásnál. Bajcsy Endre fotója is kalandos úton került ide, egy, ma már Brazíliában élő hölgy ajándékozta, aki gyerekként úttörővasutasként szolgált itt, tőle kapta Juhász Gergő.

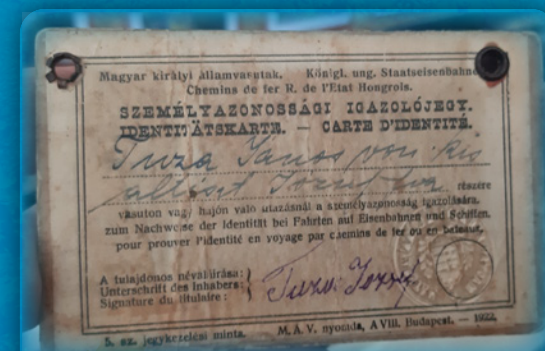


Mozdonyvezérlő

Mátravasút múzeum képek



Vasutas sapkák



100 éves igazolvány



„Signal” generátor

Tippek a Gyöngyös-Mátrafüred vonalon

Mátrafüreden mindenképpen nézzük meg a legendás állomásfőnök Bajcsy Endre emléktábláját. Felesége Ida néni 2022 tavaszán hunyt el 75 éves korában. Bajcsyné Tóth Ida egész életében vasutas volt, 1966. júliustól 2004. októberéig, 38 éven át volt a Mátravasút üzemvezetője, az Úttörővasutas korszakban ő volt az egyik első ifi vezető is, és többek között az ő munkásságának köszönhető, hogy a gyöngyösi kisvasút a kilencvenes évek elejének hanyatlása, majd stagnálása után emelkedni kezdett. Az emlékezés után érdemes rövidebb-hosszabb sétát tenni a környéken, a Kozmáry-kilátó mindössze alig negyedóránira található. A túrákat kedvelők pedig több körtúrát is választhatnak. A Gyöngyös-Mátrafüred vonalon érdemes leszállni Farkasmály megállónál, innen pár perc séta a farkasmályi pincesor, egyedülálló kultúrtörténeti emlék. A 18. század közepén a gyöngyösi lakosok figyeltek fel a Sár-hegy lábánál a természet alkotta öt méter magas sziklafalakra, innen származik a pincék vájásának gondolata. A legkorábbi pincéket – hatot – Középvárosnak, a következő csoportot, az 1834-re elkészült hét pincét Magyarvárosnak és a legfiatalabbakat Németvárosnak nevezték a helyiek. Utóbbi nevét a tulajdonosok német családnéve után kapták. A három „város” egyes pincéihez a század második felében emeletes préházakat építettek. Műemléki tekintetben a legjelentősebb a 16. számú pince, amely 1786-ban készült, báró Orczy Lőrinc megrendelésére. A gyöngyösiek számára menedékkül szolgált Farkasmály, a források szerint 1944 novemberében 7-800 lakosnak adott oltalmat, melynek emlékét a pincesor közepén állított Máriaácska szobor hirdeti.



Bajcsy Endre emléktábla a mátrafüredi végállomás

Tippek a Gyöngyös-Szalajkaház vonalon

Minden bizonnyal egyedülálló, hogy egy településen három megállója is legyen egy kisvasútnak. A Szalajkaház felé tartó vonat először Gyöngyössolymoson a Jánoska megállót érinti, majd a Toppancshíd után Zemanek megállónál hagyja el a falut. A Jánoska állomásnál nagyon szép Nepomuki Szent János szobor található, a Toppancshíd közelében az egykori szikvízüzem épületét látjuk. Elhagyva a települést, az egykor szebb napokat látott Őrlőmű mellett haladunk el, innen pedig már a Mátra erdeiben kanyarog a kisvonat. A Szalajkaház végállomástól a mintegy másfél kilométeres Szalajka-házi tanösvényen sétálhatunk, a bejáráshoz ajánlott idő másfél óra. A végállomástól mintegy 250 méterre kell a hegyoldalra kapaszkodnunk, hogy elérjük az első állomást, amelyet hét másik követ. A párosával elhelyezett táblák három jellemző erdőtársulást, azok növény és állatvilágát mutatják be. Részletesen megismerhetjük a hegyvidéki erdőgazdálkodás három fontos szegmensét is, az erdőművelést, az erdőhasználatot és a vadgazdálkodást. A viszonylag könnyű túrával teljesíthető sárga "T" jelzésű nyomvonal a Szalajka-háznál ér véget, amely egyben a Mátrafüredi Erdészeti Erdei Iskolánk szálláshelye is. A Szalajkaházról továbbindulhatunk Mátraszentimrére a zöld négyzet jelzésen jutunk fel, mindössze négy kilométeres túra során. Érdemes akár fordítottan, a Felső-Mátrából is túrát tervezni a kisvasút végállomásáig, hiszen a jelzés mentén még láthatók az egykori vonal talpfái, igazán vadregényes és nem különösebben megerőltető a túra. Akik Lajosházát választják végállomásként, onnan is számos túra tehető Mátraházán át Mátrafüredre.



Régi talpfák a Mátraszentimre Szalajkaház túraútvonal mentén. (Demecs Norbi)

10 nap érdekesség a Mátravasútról

BAJCSY ENDRE
1927 - 2001
A MÁTRAVASÚT
KAÁN KÁROLY - DIJAS
VONALFŐNÖKE EMLÉKÉRE
ÁLLITATA EGERERDŐ ZRT.
2007.06.07.



Mátra Jövője Turisztikai Egyesület

mátra
élmény minden évszakban

EGGERERDŐ ZRT. VASÚTTELEP
MÁTRAVASÚT

Mátravasút története 1906 -1923

A Mátravasút vonalhálózata Gyöngyös városától északra több egymástól független vasút összekapcsolásával közelített egykor a város felé. Eredeti funkciója az erdő termékeinek és a vonalak mentén fekvő kőbányák anyagának szállítása volt. Az első vonalon, a Nagy-völgyben 1906-ban ló vontatta kocsikkal szállították a fát. Ebben az évben Gyöngyössolymos északi határában, az Egri Érseki Uradalom nyitotta meg az első, keskenyvágányú, 600 mm nyomtávolságú, lóvontatású gazdasági vasútvonalát. 1916-ban a gyöngyössolymosi vonalakon a lovakat gőzmozdonyokkal váltották fel. A mozdony odaszállítása akkor még jelentős gondot okozott, hiszen nem volt sem alkalmas kőzút, sem megfelelő szállítóeszköz mozdonyszállításhoz. Az első gőzmozdony a Liza különleges mutatvánnyal érkezett a Gyöngyössolymos északi részén lévő helyére. Gyöngyösre nagyvasúton érkezett, Gyöngyös és Gyöngyössolymos között kisvasúti vágányhálózat hiányában közúton „saját lábán” kellett kijutnia fűtőházába. Gyöngyös és Gyöngyössolymos utcáin úgy pöfögött végig, hogy előtte lerakták a vágányezőket, amelyeken áthaladt. Ezeket aztán felszedték, és előrevitték, így érkezett meg 11 nap után rendeltetési helyére. A korabeli források szerint több százan követték az eseményt. 1923-ban épült ki a Farkasmály-Mátrafüred közötti benei vasútvonal, június 1-jén indult meg a teherforgalom. A legendás gyöngyösi polgármester, dr. Puky Árpád még 1923 szeptemberétől elérte azt, hogy esetenként személyek is utazhattak a kisvasúton. 1926. június 19-én Rábel Mihály üzemvezető irányításával megindult a korlátozott közforgalmú személyszállítás Gyöngyös és Mátrafüred között.



Janka gőzmozdony, 1936 (Hirschler Károly – Fortepan)

Mátravasút története 1923-1960

1923-ban a vasút gazdája Gyöngyös Megyei Város Villamosművek lett. 1926-ban még csak 8000 utast szállított a kisvonat, 1934-ben már több mint 36 ezren utaztak rajta. Ebben az időben Karcsi, Gizi és Janka nevű gőzösök a városiak kedvencei lettek. A II. világháborút Liza és Janka szétszerelve, ám épségben vészelte át a mátrai erdőkben elrejtve. 1945. február 25-én a Gyöngyösi Nemzeti Bizottság a Mátravasút élére ügyvezető igazgatónak Kabdebó Jánost nevezte ki. 1945. április 10-ig a vasutat a szovjet megszálló katonaság használta, közforgalom nem volt rajta. 1945-46 telén megindult a mátrai vonalakon a kő-, fűtőanyag, szerszámfa és egyéb áru szállítása. A Mátra déli völgyeiből a város felé tartó vasutakat 1949-ben államosították. 1951-ben a pipishegyi Szerszám- és Készülékgyár építkezéséhez állami beruházással Mátrafüredtől 3,6 km vasútvonalat fektettek le, ez a vonal 1980-ig létezett, napjainkban már nyomai is alig láthatók. Ebben az időszakban volt olyan nap, amikor 80 vasutassal 120 vonatot közlekedtettek a 46 km-re bővített hálózaton. A vasutasok 1951-ben megszerezték „Az ország legjobb gazdasági kisvasútja” kitüntető címet a fa-, kő- és egyéb teheráru szállításának versenyében. 1953-1955 között a teherforgalmat több vonalon megszüntették, viszont 1958-1961 között megindult a személyforgalom a gyöngyössolymosi vonalon is. Az 1960-as évek elején a gőzmozdonyokat fokozatosan dízelmozdonyok váltották fel. A kisvasút addigi történetében a legsikeresebb év 1961 volt, 160 ezer tonna árut és 399 ezer utast szállított. Vasútvonalain naponta hat pár személyvonaton túl 14 pár tehervonat közlekedett.



Mátrafüred végállomás, 1940 (Klénner Aladár – Fortepan)

Mátravasút története 1960-tól napjainkig

1961. május 28-án Mátrai Állami Erdei Vasutak – Mátrai Úttörővasút lett a Gyöngyös – mátrafüredi vonalrész neve. Különösen kedvelték a kirándulók a Gyöngyössolymos-Lajosháza vonalat, amelyen 1968-ban vezették be az általános személyforgalmat. A vasút az 1970-es évek közepén élte fénykorát, 1974-ben 543 ezren utaztak rajta. A hanyatlás a 70-es évek végén kezdődött, amikor a fuvarozás országsszerte a közútra terelődött, ezért az erdőkben is feltáró utak épültek. 1978-tól a vasúton fát egyáltalán nem, 1980-tól pedig követ sem szállítottak. Egyetlen tevékenysége már csak a turistaforgalom kiszolgálása lett, az utasok száma is drasztikusan csökkent 1980-ban már „csak” 210 ezer volt. A Mátravasút hossza 18 km-re zsugorodott két vonalán, ugyanakkor Bajcsy Endre és Bajcsyné Tóth Ida kezdeményezésére 1979-86 között több korszerűsítés is történt, ekkor álltak szolgálatba a Pullmann rendszerű személykocsik. 1987-ben a kisvasút visszakapta korábbi, Mátravasút nevét. 1980-tól nagyarányú korszerűsítések kezdődtek, amelyek szünetekkel, de a mai napig tartanak, legutóbb néhány évvel ezelőtt megújultak a Szalajkaházig tartó vonal mellett a mozdonyok és a kocsik is. 1990-től a Mátra-Nyugat-Bükk Erdő- és Fafeldolgozó Rt. kezdeményezésére a „Mentsük meg a kisvasutakat!” mozgalom pár évvel később eredményt hozott, 1994-ben megszűnt a Mátravasút felszámolásának esélye. Fenntartója és jó gazdája azóta is a jogutód szervezet, az Egererdő Zrt., a menetrendszerinti járatok mellett időről időre programokkal is várják a kisvonatok kedvelőit. Tavasszal a nyuszi-vonat, decemberben a Mikulás vonat a várva várt program.



Mátrai Úttörővasút, 1967 (Németh Tamás – Fortepan)

Mátravasút korszerűsítése a XXI. században

2009-ben történt az első nagyobb volumenű fejlesztés, Lajosházától Szalajkaházig 3,5 kilométer visszaépítették a korábbi vonalat. Az Egererdő Zrt. Szalajka-háza hét szobában 28 vendéget tud fogadni, felszereltsége: konyha, 40 fős társalgó, 30 férőhelyes fedett filagória kemencével és grillezővel. 2018-ban kezdődött meg a Gyöngyös-Lajosháza pálya és az üzemhez tartozó gördülő állomány felújítása. Elsőként a pályaszakaszk újult meg, majd ezt követte a járművek korszerűsítése. A gördülőállomány felújítása 13 járművet – egy gőzmozdonyt, három dízelmozdonyt, öt BAX zárt kocsit, három nyitott és egy nosztalgia kocsit – érintett. A leghosszabb felújításon a legendás Gyöngyi gőzös esett át Debrecenben, az öreg hölgy kazánrendszere, csőrendszere és futóműve is teljesen megújult. A 2020 tavaszán zárult felújítást követte a 2022-23 évi, ami a Gyöngyös-Mátrafüred vonalat érintette. A vasúti kitérők, átszelések, vágánykapcsolatok és egyéb felépítményi szerkezetek tervezésével és gyártásával foglalkozó gyöngyösi VAMAV Kft. a kisvasúti szakterületen is nagy hagyományokkal rendelkezik. Kitérőgyártás tekintetében a 2022-23-as Gyöngyös-Mátrafüred szakasz felújításának érdekessége, hogy a környezetvédelmi szempontból veszélyes anyagnak számító kátrányszármazék kreozottal telített hagyományos talpfák helyett új, csökkentett keresztmetszetű vasbeton alj családát alkalmaznak, amely a kitérők számára stabilabb fekvésgeometriát, hosszabb élettartamot biztosít, és alacsonyabb fenntartási költségeket eredményez. Ezt a konstrukciót először a Mátravasúton alkalmazzák.



Örök kedvenc, a felújított Gyöngyi gőzmozdony

Képek a vasútról és történetéből



Nosztalgia kocsi



Mátrai Úttörővasút, 1972 (Fortepan)



Szalajka (fotó: Szabó Levente)

Képek a vasútról



Gyöngyössolymos, Jánoska



Nyuszivonat (fotó: Szabó Levente)



Mátravasút, 1972 (Fortepan / Lechner Nonprofit Kft. Dokumentációs Központ)