

Misóczki Lajos

## GAZDASÁGI, ERDEI, BÁNYA ÉS IPARI KISVASUTAK A MÁTRA VIDÉKÉN A 19–21. SZÁZADBAN

Az 1867. évi osztrák–magyar kiegyezés a teljes terjedelemben Heves vármegyében helyet foglaló Mátravidéken is a gazdasági élet valamennyi területén hol lendületes, hol visszafogott fejlődéshez tárt utat.

### 1. Az 1890–1919 közötti időszak

Az új, tőkés viszonyokon alapuló gazdasági és ipari üzemek indításában a kiegyezés után az agráriumban felhalmozott és befektetett pénz, valamint a banktőke segített. (Heves vármegyei sajátosság, 1890 után a kereskedelmi tőke is szerephez jutott, ellenben a külföldi tőkebefektetés elenyésző volt.) További fejlődésüket közvetlen vagy közvetett módon az 1867 utáni nagy ütemű vasútépítés-nyitás szavatolta. 1867. május 19-én megnyílt a hatvani–salgótarjáni, 1870. január 9-én a hatvani–miskolci, március 15-én a vámosgyörki–gyöngyösi, 1873. március 10-én a hatvani–szolnoki, 1887. július 31-én a kisterenyei–kálkapolnai–(kisújszállási) vasútvonal, amelyek körbe fogták a Mátravidéket.<sup>1</sup> Bár a vonalak több községen vagy külterületükön át is vezettek, a nagybirtokokon és ipartelepeken szükség lett volna olyan keskeny nyomtávú gazdasági vagy kisvasúti vonalak kiépítésére, amelyek a Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) valamelyik állomásával kötik össze azokat. Ellenben 1890-ig a gazdasági vasutak nyitásához még várni kellett, mert 1.) Hatvan–Gyöngyös–Abasár–Eger, 2.) Gyöngyös–Mátrafüred–Eger, Gyöngyös–Gyöngyössolymos–mátrai alagút–Parád–Pétervására–(Bánréve), 3.) Gyöngyös–Gyöngyössolymos–Pásztó településeket bekapcsoló MÁV vonalak állami kiépítésében reménykedtek az említett településeken. Ugyanis külön-külön még egyik nagybirtokos sem számíthatott az 1860-as években gazdasági vasút nyitására valamely MÁV állomáshoz. Ugyanígy ipari vagy bányatulajdonos sem. Ezért a birtokosok közül a csányi Halász Aladár, az ecsédi Fáy József és Zoltán, a gyöngyöshalászi Bíró Lajos, a karácsondi Mattyasovszky Miklós és Széplaky György, a ludasi Beökönyi Viktor, a verpeléti gr. Sztáray Taszilo legfeljebb 1–2 emeletes gabonatarolót vagy kő és téglá építményű állatkarámot, mellé felhajtót állított, és tartott fenn a legközelebbi MÁV-állomáson. Egyedüli volt a vármegyében a debrő–parádi hitbizományi (gr. Károlyi-féle) uradalom, amely Recsk község szívében, Parád névvel vasútállomást kapott. A mátrai, helyi érdekű MÁV szárnyvonalon gazdasági rakodó és kitérő vágányokhoz is hozzájutott.

---

<sup>1</sup> *Matelkovich Sándor – Szerényi József* 1898: Magyarország közigazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor. IX. kötet. II. rész. Vasutak. Bp., 1898.

\*\*\*

Az összefoglaló néven *kisvasútként* szereplő keskenyvágányú vasutak eredeti rendeltetése gazdasági volt. Személyszállításra nem használták. Kezdetben az uradalmak vagy birtokrészek összefűzését szolgálták, majd utat kerestek MÁV állomásokhoz. Az ipari, gyakran bányavasutak legtöbbje eleve a legközelebbi MÁV állomásig vezetett. Vidékünkön 3–30 km közötti a pályahosszuk. Saját kocsit, ’kis wagon’ vagy csillét közlekedtettek. A vonóerő gyakran egy vagy két ló volt. Többségük hajdani nyomvonala napjainkban már kideríthetetlen. Hasonlóan többnek lehetetlen a keletkezési vagy a megszűnési évét pontosítani.

Tulajdonilag mindegyik *magánvasút* volt. A nyersanyagok gyors és akadálytalan továbbításával a tulajdonos/tulajdonosok gazdálkodását segítették, közvetlenül ők látták hasznukat, közvetve a nemzetgazdaságot szolgálták. A kezdeti idegenkedést mindinkább legyőzve a vasútvonalakat nyitó tulajdonosok mindegyike 1918-ban már odaérkezett, hogy tisztán lássa: „A többtermelés nemzeti organizációja a kis-(vagy) gazdasági vasutak hálózatának kiterjesztésével történhet.”<sup>2</sup>

Legkorábban az agrárágazatban jelent meg a kisvasút. Az első *gazdasági*, 0,60 m „nyombőségű”, állati vonóerővel, lovakkal működtetett vasutat gr. Károlyi Mihály a Detkhez tartozó Tarnócapusztától az Aldebrő külterületén fekvő Erzsébetteri tanyáig 1890/1892 között építtette birtokainak összekapcsolására. Tervezte, hogy a 3,456 km vonalat a Kápolnáig vezető állami út mentén, az útpadkán építteti tovább. Azonban az első világháború évei, majd az 1918. október 30-i „öszirózsás forradalom”, amely másnap éppen gr. Károlyi Mihályt hatalomra emelte, aztán az 1919. évi tanácsköztársasági események és a vesztes háború következményei a gazdasági vasút továbbépítését megállították. 1900-ig a kiépült vonalon gabonafélék szállításához ez az uradalom 40 db saját szállító vagonot vagy kocsit alkalmazott a két végállomáson lefektetett kitérők és egy „köztes” kitérő közbeiktatásával. A századfordulón is megvolt ez a vonal.<sup>3</sup> 1901-ben gr. Károlyi nagyúti birtokán, 3,456 km kisvasúti vonalon a lovak 40 kocsit vontattak. Az ismertetett vonalakon túl Károlyinak a Tarna határolta Mátravidék községeiben több helyen is volt gazdasági kisvasútja.<sup>4</sup> Miután a Magyar Királyi Kúria az 1923. december 16-i, P. I. 6398-1923/54. sz. határozatával gr. Károlyi Mihály valamennyi magyarországi vagyonát elkobozta, birtokai zárolt gazdasági rendszerbe, a *Nemzeti Közművelődési Alapítványhoz* kerültek.<sup>5</sup> Ezt a vasútvonalat megszüntették.

Beretvás Endre karácsondi földbirtokos 1894–1895-ben a község külterületén fekvő Felső-tanyát kötötte össze a MÁV állomásig vezető gazdasági „lóüzemű” kisvasúttal. Az uradalom tehenészetéből naponként tejet szállított, amit a ’nagyállomásra’ Budapestre továbbítottak; Ősszel ugyanígy cukorrépat Hatvanba. Ez

<sup>2</sup> *Löherer Andor*: A többtermelés nemzeti organizációja a kis gazdasági vasutak hálózatának kiterjesztésével. Bp., 1918.

<sup>3</sup> Adatok a magyar vasutak 1900. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1900. évi összesített eredményekről. Bp., 1901. 140. (a továbbiakban: Adatok, 1901.)

<sup>4</sup> *Majzik Victor*: Hevesvármegye alispánjának jelentése Hevesvármegye 1901. évi állapotáról. Eger, 1902. 148. (a továbbiakban: *Majzik*, 1902.) A többi birtokán épített gazdasági vasutat nem sorolja fel.

<sup>5</sup> *Corpus Juris Hungarici*. Magyar Törvénytár, az 1929. évi törvénycikkekből

a kisvasút, a helybeliek elnevezésével „*kutyavasút*” 0,66 m nyomtávú, 4,500 km hosszúságú volt, amelyen 24 saját tulajdonú szállító kocsi közlekedett. A vonal átvészelte a második világháborút. 1945-ben a helybeli községi elöljáróság tehetetlenül nézte, hogy több helyen felszedték a síneket, a talpfákat meg eltűzelték. Az 1945. évi földosztáskor a volt Beretvás-féle birtok köztulajdonba került, az uradalmi létesítmények és a kisvasút 1948-ban végleg megszűnt.<sup>6</sup>

1896–1897-ben Csányi Ágoston a Hatvan, Hort és Csány közötti birtokainak központját, Sashalompusztát több irányba vezető, 0,66 m nyomtávú, összesen 12,00 km távolságon kötötte össze gazdasági vasúttal. Az egész évben szállító 40 kocsit lovak vontatták. 1909-ben a Gyöngyösi Forgalmi Bank alapító tőkéjével, Csányi további tulajdonos elsőségével, Heves-Csányi Szőlőtelep RT-vé alakult.<sup>7</sup> Az 1930-as évekig a részvénytársaság gabona és egyéb terményét szállították rajta. A Grünwald Testvérek csánypusztai uradalma 1897 után építette meg birtokaihoz a kisvasutat. 1903-ban a gazdasági vasút 10,000 km hosszúra bővült; a 0,60 m nyomtávú vonalon a 37 saját kocsit lovak vontatták. Az uradalom központi majorjába gabonát és cukorrépat szállítottak.<sup>8</sup> Az 1930-as évek elejéig fennállt.

Szent-Iványi Farkas 1896 körül az Apchoz tartozó, a Városrét és a Kopasz-hegy lejtője közötti uradalmát a „benti” magtárral kisvasúttal kötötte össze. Ehhez kapcsolta a következő évben a kőbányáitól vezető ipari vagy bányavasutat. (Ezt lásd lentebb.) A gazdasági és az ipari kisvasút az 1940-es évek elejéig megvolt.

Gr. Keglevich Gyula a Hatvan külterületén kívül eső brindzai földbirtokáról 1897 körül vezette 0,60 m nyombőségű, 3,000 km hosszú, 10 saját kocsival működő, lóvontatású, gazdasági vasútját. Gabonát és cukorrépat szállított Hatvanba, az utóbbit a cukorgyárba.

Szintén a hatvani cukorgyárba szállítottak a gyártulajdonos, Deutsch Ignác által 1890–1892-ben beruházott, répatermelő, saját gazdaságait összekötő kisvasutak, amelyek összes hossza 10 km volt 1900-ban. Ez a ’mezei’ vasút 1909-ig 20 km-re nőtt a Mátraalja irányába.<sup>9</sup> 1900-ban a legtöbb, 120 saját kocsi ezen a vonalakon járt. A 0,60 m nyomtávú vágányokon ló volt a vonóerő.

Az 1894–1895–1896-ban fokozatosan kiépített, 1900-ig 17,710 km selypáltelki uradalmi vasút a Zagyva völgyében Apccal akart kapcsolatra lépni, de ez az első világháború közbejötté miatt nem valósult meg. Ipari vasúttá vált. Nem kizárt, az apci kőbánya vonalával akarták egybefogni. Ugyanis mind ennek, mind a selypi határban a Schossberger-féle uradalomnak tulajdonosa és fenntartója az, a Lőrincihez tartozó, selypi illetőségű Tornyai Schossberger Henrik, Brüll Ármin és Brüll Zsigmond voltak, akik családi kapcsolatban álltak Schossberger Rezsővel, aki a Zagyva keleti és nyugati oldalán földet birtokolt. Az utóbbi családtag a keletre eső birtokokat a selypi cukorgyár célállomással 1900-ban 15,115 km hosszú, több irányban vezetett, 0,75 m nyombőségű, 70

<sup>6</sup> *Juhász István*: Karácsond község évszázadai. Gyöngyös, 2004. 135–136.

<sup>7</sup> Nagy Magyar Compass 1918–1919/20. II. rész. Pénzügyi és kereskedelmi évkönyv. Szerk.: *Galánthai Nagy Sándor*. Bp., 1920. 364. (a továbbiakban: *Galánthay Nagy*, 1920.)

<sup>8</sup> Adatok a magyar vasutak 1903. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1903. évi összesített eredményekről. Bp., 1904. 141.

<sup>9</sup> *Haraszthy Lajos*: Hatvan. In: Heves vármegye. Szerk.: *Borovszky Samu*. Bp., 1909. 152.

kocsit naponta több lóval mozgatott gazdasági vasútvonallal fűzte össze.<sup>10</sup> Cukorrépa és gabona szállítására alkalmazták az 1930-as évek végéig. A Vulkán Cementgyár, amely 1906-ban létesült Selypen, belső kisvasúti vonalát kialakította, de a fő szállítási vonalhoz, a MÁV Hatvan–Salgótarján–Losonc vonalhoz közvetlenül nem kapcsolódott.

A Zagyva és a Tarna menti, valamint a mátraalji gazdaságok után évtizedes késéssel elérkezett a mátrai *erdei vasutak* kora is. Ezeket is az jellemezte, hogy egymástól elszigetelt vonalszakaszként működtek. Idővel a tulajdonjog összpontosítása és a gazdasági együttműködés előnyeinek parancsa összefűzte a külön vonalszakaszokat. Külön-külön és egybefüggően is teherszállításra alkalmazták. Amíg a fentebb bemutatott gazdasági vagy mezői kisvasutak mindegyikén állati vonóerő létezett, a mátrai erdei vonalakon a kezdeti, szintén állati vonóerőt gőzüzemű vontatással korszerűsítették, váltották fel.

1906-ban a Gyöngyössolymostól északra elterülő erdőség kitermeléséhez kezdett a tulajdonos Egri Érseki Uradalom. A 8700 kat. holdat kitevő erdőbirtok az 1879: XXXI. törvénycikk, közismerten az *erdőtörvény* besorolása szerint „magánerdő” volt. Magába foglalta Galyatető (965 m) erdőségét is. A magasabb részeket borító gyönyörű bükkös erdőrészekről délre szép tölgyesek álltak. A XVIII. század végétől tervezetten, 80 éves *vágásfordulóval* vágták. Ritka kivételként a magánerdő birtokosok közül az uradalom azonnal pótolta a kivágott fákat facsemetékkal. Megjegyezzük, a cser csak elvétve fordult elő. „Nagy baja ennek az erdőbirtoknak, hogy a fa kiszállítására szolgáló útjai igen kövesek, rosszak” – írta a korabeli ismertető.<sup>11</sup> Emiatt kezdte kiépíteni az uradalom az első *erdei vasútvonalát*, amelyet Nyírjesi vonalnak neveztek, és amely 0,60 m nyomtávon a Nagy-völgyben, a Szén-patak mentén Lajosházát érintette.<sup>12</sup> A lóvontatású kocsikban épület-, szerszám- és tűzifának megfelelő rönk- és hasábfákat szállítottak. A fa iránti kereslet az uradalmat további erdőrészek kivágására készítette. Ezekhez 1907-ben lefektették a Szalajka-háztól a Csukás-völgyön vezető újabb erdei vasútvonalat. A jövedelmezőséget mutatta, 1909-ben a tölgyfát m<sup>3</sup>-enként „kicsiben” 20, „nagyban” 12 koronáért – a bükkfát 8 koronáért adta el az uradalom. A tűzifát m<sup>3</sup>-enként 3 koronáért. A kitermelt fát a gyöngyösi székelyű Barna Gábor és Fiai Parkéta Gyár vásárolta meg, ahol fűrészáruvá és parkettává, a nagyon kiváló minőségű faanyagot hordódongává dolgozták fel. 1910-ben a gyár termelése vagy a feldolgozott fa mennyisége elérte a 200 000 m<sup>3</sup>-t.<sup>13</sup> Közben a tőkeerőssé vált gyár részvénytársasággá alakult. Most már a parkéta gyár Rt. az érseki uradalommal együttműködést (szerződést) kötött az újabb erdei vasutak nyitására. A közösen lefektetett vonal szintén 1907-ben meg is nyílt, amely a Blokkháztól délkeletre vezetett. 1908-ban az előző meghosszabbítása, a monostor-völgyi vonal északi megépítése következett, nyugaton a Bagolyirtás alá, keleten a Kis-Átalkő tövéig. 1914-ben a csukás-völgyi erdei vasútból az

<sup>10</sup> Adatok, 1901. 140.

<sup>11</sup> *Elek István*: Az erdészet és vadászat. In: Heves vármegye. Szerk.: *Borovszky Samu*. Bp., 1909. 257.

<sup>12</sup> Közlekedési Múzeum, (a továbbiakban: KO) Könyvtár. Különgyűjtemény; *Niederkirchner Zsolt*: Keskenynyomközű vasutak Magyarországon. Kézirat. Bp., 2001. 34.

<sup>13</sup> Gyöngyösi Kalendárium (az) 1912. évr. Szerk.: *Stiller János*. Eger, 1911. 217.

északkeletre ágazó cseternás-völgyi pályát építették meg. Még abban az évben összekötötték a csukás-völgyi, cseternás-völgyi és a nyírjesi vonalakat.<sup>14</sup> Hátra volt még a szén-patak-völgyi pálya összekapcsolása az utóbbi három vonallal. Ez aztán a szén-patak-völgyi és a nagy-völgyi vonal csatlakoztatásával 1914/1916-ban a Barna Gábor és Fiai Parkéta Gyár RT. költségein meg is valósult. A külön-külön épített erdei vasutak egy évtized elteltével nemcsak egybefüggővé váltak, hanem egyetlen vonalra összpontosított vasúti szakasszal a kisvasút 1916-ban „beérkezett” Gyöngyössolymosra. Noha már zajlott az első világháború, ez nem gátolta a termelést. Éppen a nagyra nőtt építő- és tűzifaigény még erőteljesebb erdővágást követelt. A Bana-féle rt. korszerűsítéshez fogott. A kitermelt fa gyorsabb és biztonságosabb továbbítása érdekében 16, rönk- és hasábfá szállítására alkalmas ’nyílt’ és 14, kőszállításra használható teherkocsit állított be az első kis gőzmozdonyhoz. A lovakat 1916-ban gőzmozdony váltotta fel. Eléggé különös módon jelent meg az erdei vonalakon ez a kis mozdony: Akkor még az odaszállítása a gyöngyösi MÁV állomásról gondot jelentett. Ugyanis nem volt sem alkalmas közút, sem megfelelő szállítóeszköz a mozdonyszállításhoz. Az állomástól a városon át, Gyöngyössolymosig a szakaszosan megépített ’repülővágányon’ juttatták el. A síneken saját kerekein gurulva zakattolt végig a Liza nevű mozdony, amíg a sín pár el nem fogyott. Akkor a már „lefutott” vonalat felszedték, és újból és újból a mozdony elé fektették. Ezt a különös eljárást, a mozdony haladását, a „vonulás” 11 napján kicsik és nagyok százai nézték, követték végig a mai Vasút utca – Kossuth Lajos út – Petőfi Sándor utca mentén.<sup>15</sup>

1911-ben az uradalom és az rt. még mindig közösen, a farkasmályi kőbányától a gyöngyösi MÁV állomáshoz közeli rt.-ipartelephez építtette meg 3,400 km hosszan a gyöngyösi-parádi országút padkáján a gazdasági vasútját. Mivel ennek a bányának közelében némi kivágható fa is volt, fát és egyéb erdei terméket is szállítottak rajta a gyöngyösi feldolgozó telepre. Ezért ez a vonal egyben erdei és bánya vagy ipari kisvasút volt. Gyöngyös 1917-ben felfigyelt a gyöngyössolymosi és a farkasmályi vasút városhoz „közeledésére”, ami által az egybekapcsolásukat szorgalmazta. Azzal mutatott példát, hogy 1917/1918 telén megtervezte a farkasmályi megállótól Mátrafüredig, onnan a Csatorna-patak völgyében építendő keskenynyomtávú vasutat. Ez a vonal már csak az első világháború után épült meg.

1917-ben Gyöngyös egy másik vonalnak, a Gyöngyössolymost és a várost összekötő kisvasút kiépülésének különösen megörült. Ugyanis a május 21-i óriási tűzvész után azonnal hozzájutott az uradalmi erdőkből az újjáépítéshez szükséges — az rt. üzemében feldolgozott épületfához. A Barna-féle rt. a tűz folytán csaknem koldusbotra jutott gyöngyösi lakosoknak sokszor ingyen adta az építőanyagot és tűzifát. Ezt azért tehette, mert a gyártelepeit nem érte tűzkár, és 1917/1918/1919-re az rt. alaptőkéje elérte a 2 000 000 koronát.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> *Misóczki Lajos*: Gyöngyös Mátravasút. Veszprém, 1996. 2. (Tájak–Korok–Múzeumok Kis-könyvtára 529.) (a továbbiakban: *Misóczki*, 1996.)

<sup>15</sup> *Szecső Kálmán*: A Mátravasút története. Kézirat. Gyöngyös, 1961. 6–8.

<sup>16</sup> *Galánthay Nagy*, 1920. 577.

A mátraaljai gazdasági-uradalmi *kisvasutak* építésének kezdő ideje az első világháború éveire esett. Azonban éppen a háború akadályozta meg azt, hogy az elkezdett építést végigvigyék. A legjellemzőbbek közül:

1917. február 25-én (Gyöngyöshalász–)Adács–Visznek közötti „saját használatú, motoros üzemű, keskenyvágányú vasút” megépítését engedélyezte a kereskedelemügyi magyar királyi miniszter a 12 860. számú rendeletével.<sup>17</sup> Az Adácshoz tartozó Kenyérvárpusztára még szárnyvonal is ágazott volna belőle. A vonalak közigazgatási bejárása március 16-án meg is történt, és a nyáron hozzáfogtak Haraszi Oszkár adácsi földbirtokos költségén a 10,030 km vasút építéséhez. Az építési engedély „csak mezőgazdasági termékek szállítására” vonatkozott mind Gyöngyöshalásztól, mind Visznezről, mind Kenyérvárról az adácsi MÁV állomásnál megépítendő kisvasúti állomásra. Ha a háború gazdasági csapásai nem sújtják Haraszi Oszkár földbirtokost, a „mezei” vasútvonalak közül a Mátravidéken, sőt Heves vármegyében is, elsőként ő alkalmazza a motoros vontatást, kiküszöbölve a ló vonóerőt.

Szintén a háború okozta súlyos gazdasági helyzet állította le az egyik leggonoszabban előkészített gazdasági vasút lefektetését és megnyitását 1918-ban. A május 21-én érvényesített műszaki-építési leírás a következő vonalvezetésről szól.<sup>18</sup> A kiinduló állomást és a kiszolgáló vasúti épületeket Gyöngyös és az akkor még a város déli részétől különálló Gyöngyöspüspöki határára tervezik. A kisvasút onnan keletre Gyöngyöshalász–Visonta–Gyöngyöshalmaj–Nyigetpuszta, majd délre fordulva Jókútpuszta–Detk vonalon Ludas MÁV állomásig épülne. A hossza 24,430 km. Nyomtávja 0,76 m. A vontatás gőzüzemű mozdonnyal történik. Csatlakozott volna hozzá a Budapest–Kassa állami út padkáján, a 84. és 86. km szakaszon fekvő, 0,60 m nyomtávú, Westphalen Auersperg Szőlészeti RT még 1908-ban megépített mezei vasútja. (Az eltérő nyomtáv miatt „átrakodóra” volt szükség.) Hevesugrán a Téven Zsigmond Szőlőtelephez, Jókútpusztán a Fleischmann–Grüssner M. Salamon Cég telepéhez elágazó, mellékvonalat terveztek. A tervezet teljes hosszából néhány km valósult meg, a vasúti pálya építése 1919 őszén végleg abbamaradt.

Néhány kisvasút a felsoroltak közül egyik közé sem sorolható. Általánosan jellemző mindegyikre, *zárt területen* épültek, és saját birtokon használták – nem kötöttek össze településeket vagy uradalmi birtokrészeket, mint az előzők. 1897-ben fektette le, és kapcsolta egybe Szent-Iványi Farkas a fentebb bemutatott uradalmi vasútjával az apci kőbányáinak ipari vonalát. Az apc-zagyvaszántói MÁV állomásig 4,980 km hosszán vezetett a 0,76 m nyomtávú, kőszállításra alkalmas, 32 járművet lovakkal továbbító iparvasút.<sup>19</sup> Gyöngyösön, 1898-ban Pápai Mihály birtokos és vállalkozó kőszállításra használható, 1,200 km hosszú kisvasútját fektette le, amely 10 saját kocsival 1919-ig működött.<sup>20</sup> Szintén

<sup>17</sup> KO Okmánytár. Közigazgatási B. Jegyzőkönyvek, 1917. 294/966.

<sup>18</sup> KO Okmánytár. Közigazgatási B. Vasúti közlekedés, 1918. 2716. A gyöngyös–ludasi gazdasági vasút műszaki leírása, 1. kötet

<sup>19</sup> Adatok a magyar vasutak 1916. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1916. évi összesített eredményekről. Bp., 1919. 201. (a továbbiakban: Adatok, 1919.)

<sup>20</sup> *Majzik*, 1902. 148.

ugyanattól az évtől kezdve Gyöngyösön, „kaszárnyában” helymegjelöléssel, a katonalovak napi istállózásához „trágyaszállításra” belső, vagy zárt kezelésű kisvasutat tartottak fenn.<sup>21</sup> Az öt szállító kocsit lovak vontatták az ötfelől egy gyűjtőhelyre vezető, 0,720 km hosszúságú vonalon. A felhalmozott trágyát onnan naponként, szekéren juttatták ki a gazdák a földjeikre. Ugyanígy 1893-tól bűzmentessé és tisztán tarthatóvá tette Gyöngyösön Rosenfeld Ede a börgyárát.<sup>22</sup> Ugyanis a már fel nem dolgozható bőröket és csontokat a kézi erővel mozgatott kocsikban, a 0,036 km belső kisvasúti pálya megnyitásával naponta összegyűjtötte, és zárt szekereken, jóval a várostól távoli emésztőgödörbe szállíthatta. Az utóbbi két gyöngyösi eljárás követendő példát állított. Feltehető, azt az idegenforgalmi célt is szolgálta, amely Gyöngyös és a Mátra levegőjének, földjének és patakjainak tisztaságát fokozottan megőrizve számított a minél több idelátogató érkezésére. Szorgalmazója az az országosan is egyedüli tanácskozás volt, amelyet Bene/Mátrafüreden rendeztek 1890. június 26-án, meghirdetve a Mátra vidék természetvédelmét. Hatását mutatta, hogy 1950-ig a törekvések többé-kevésbé megvalósultak.<sup>23</sup> Az imént bemutatott, zárt használatú gyöngyösi kisvasutak 1927-ig működtek.

A mátravidéki és mátrai *ipari kisvasutak* lendületes építésének első ideje is 1919-ig tartott. A terjeszkedő különféle vállalkozások a kő és téglá építőanyagot folyamatosan és szinte korlátlanul igényelték. Ezeket a kőbányák és a téglagyárak látták el. Az egyre gyarapodó számú gőzgépek működéséhez meg szénre volt szükség. A Zagyva völgyére néző mátrai hegy- és dombvidéken megkezdődött a lignit- és a szénbányák nyitása. A mátraderecskei dombság ércbányászata csak többszöri újrakezdés árán kapcsolódhatott be jelentőségének megfelelően a kitermelésbe a kedvezőtlen domborzati és feltárási viszonyok miatt.

Az 1850-es évek közepén kezdődött a recski Lahoca-hegy déli részén az ércbánya nyitása. Azonban a nyitó, Parád-mátrai Bányamívelő Társulatot újabb, a Mátrabánya Egyesület, azt pedig 1861. november 24-én a Mátrai Bányaiunio Mátrai Bánya Társulata, végül 1862. március 20–21-én a Mátrai Bányaegetlet követte. A nagy reménnyel folytatott recski ércbányászat 1880. október 10-én megszűnt, ugyanis „életképtelennek bizonyult”.<sup>24</sup> A kitermelt ércek egy részét helyben, más részét felvidéki helyeken dolgozták fel. Részvénytársasági újraindítás eredményeként 1891-ben 7322 kg aranyat, 54 761 kg ezüstöt és 51 000 kg rezet adott a három tárna.<sup>25</sup> Vége az újrainduláskor, 1900-ban a bánya területén

<sup>21</sup> Uo.

<sup>22</sup> Adatok, 1919. 186.

<sup>23</sup> *Misóczki Lajos*: Turisztikai és természetvédelmi törekvések a Mátravidéken a XIX–XX. század fordulójától 1950-ig. In: *Agria*. Szerk.: *Petercsák Tivadar–Veres Gábor*. XLIV. Kötet. Bp.

<sup>24</sup> *Uxa József*: A Hevesmegyében található haszonvehető ásványok és kőzetekről. In: Heves és Külső-Szolnok törvényesen egyesült vármegyéknek leírása. Szerk.: *Albert Ferenc, Montedégoi*. Eger, 1868. 125–126.; *Kriston Pál*: Heves megye iparosítása a dualizmus korában. In: *Studia Agriensia* 13. Miskolc, 1992. 45. (a továbbiakban: *Kriston*, 1992.); *Csiffáry Gergely*: A Heves Megyei Levéltárban őrzött gazdasági szervek iratai 1846–1953. Repertórium XI. Miskolc, 1998. 28–30. (a továbbiakban: *Csiffáry*, 1998.)

<sup>25</sup> *Kriston Pál*: A bányászat helyzete Heves megyében a XIX. század második felében. In: *Egri Történelmi Évkönyv*. Szerk.: *Misóczki Lajos*. Eger, 1994. 108.

1,710 km-nyi, 0,52 m nyomtávú bányavasút létesült, amelyen 1901-től a 10 kocsi lovak vontatták.<sup>26</sup> Ellenben a Recsk-Parád MÁV állomásig tervezett keskeny nyomtávú vonal 1910-ig sem épült fel. Végül is 1904–1914 között megint szünetelt, aztán hosszú időre le is állt a bányászat Recskben.<sup>27</sup>

A kőbányászat első tőkés vállalkozója a verpeléti Stern Alajos volt. Trachit bányája 1890-től már eladásra is szállított. A verpeléti kőfejtőjét a MÁV állomásig 2,650 km, 0,76 m nyomtávú iparvasút kötötte össze, amelyen 1891–1916 között 40 kocsi lovak vontattak. A tarnaszentmáriai kőbányájában 1912–1919-ig 0,300 km, 0,76 m nyombőségű vonalon 11 kocsi, csak a bánya területén, kézi vonóerővel mozgattak.<sup>28</sup> A debrecen–füzesabonyi vasút alapozása verpeléti kővel történt. 1892-ben volt nap, hogy 100 napszamos is dolgozott a verpeléti kőbányában 1–1,50 Ft napi bérért.

Amikor 1895-ben az alföldi állami műutak terveit befejezték, azokban a megépítésükhöz használandó követ Lukács Béla kereskedelemügyi magyar királyi miniszter javaslatára három kőbányára alapozták. Közülük a legjobb minőségű a zagyva-völgyi Nagybátony legénykúti kőbányából nyert oszlopos bazalt volt. Az ott, 1898-ban megnyitott Nagybátonyi Állami Kőbánya és Közúzó Telep egyedüli állami alapítású és fenntartású üzem lett a Mátravidéken. Az állami tulajdon számos előnyét lehetett tapasztalni. 1.) A kitermelés és feldolgozás folytonos korszerűsítése: A bánya 3,750 km-re feküdt a nagybátonyi MÁV állomástól. Attól 2,200 km-re kavicszúzó üzemet építettek, amelyet az állomással keskenyvágányú, 0,76 m nyomtávú, 60 járművet vontató, mozdonyüzemű vasút kötött össze. A bánya és a kavicszúzó közt sodronykötélpálya létezett, amelyen a kő részben a zúzoba, részben a kisvasút rakodójára, onnan a MÁV állomásra jutott.<sup>29</sup> Háromévenként 10-10 kőszállító kocsi újakra cseréltek ki, 1919-ben a kocsik fordító berendezését fektették le. 2.) Az állami telepen betegsegélyző pénztár nyílt. Üzemi orvosa, kézi gyógyszerháza és a „bányaközpontban” betegszobája volt. Az állam ezt a bányát 1944-ig működtette.

1905–1910 között a Zagyva völgyében, Mátraszöllősen nyitottak kőbányát, amely kívül esett a Mátra vidéken. Mégis szólunk róla, mert az ugyanakkoriban keletkezett pásztói kavicsbánya tulajdonosa 1910-ben az előzővel létrehozta a Pásztói Kavicsbánya és Mátraszöllősi Bazaltkőbánya RT-t. Mindkettő külön-külön épített kisvasutat Pásztóig, illetve Mátraszöllősig. Távolságuk ismeretlen. Az 1933. évi kirándulótérkép már egyiket sem jelöli.<sup>30</sup> Szintén a Zagyva mentén, Apc határában nyitották meg 1911-ben az Apcvidéki Kőbányák RT-t. A tulajdonába tartozó bányavasutakról nincsenek ismereteink, ellenben az rt. eredményes-

<sup>26</sup> Majzik, 1902. 148.

<sup>27</sup> Heves Megyei Levéltár (a továbbiakban: HML); *Hordós István: Különgyűjtemény Heves vármegye irataiból 1849–1959-ig.* Eger, 1966. (a továbbiakban: *Hordós*, 1966.)

<sup>28</sup> Adatok 1919. 203; HML; *Hordós*, 1966.; *Kriston*, 1992. 46

<sup>29</sup> Majzik, 1902. 138.

<sup>30</sup> HML; *Hordós*, 1966; Kirándulók térképe 6/a. Mátra hegység. Méretarány: 1:50 000. 1933. Bp. (a továbbiakban: *Térkép*, 1933.)

ségét mutatta, hogy az 1914. évi rendes évi közgyűlésen az igazgatóság 40 000 K tiszta nyereségről szól.<sup>31</sup>

Az 1907-től már működő Gyöngyöspatai Kovaföld Bánya a Szurdok-völgyben, északnyugatra haladva építette a 3,990 km hosszú, 0,76 m nyomszélességű, gőzmozdony vontatású, a földrajzi-domborzati elzártságot leküzdő kisvasútját Szurdokpüspökihez. Ott Mairovitz Mór és Fiai kovaföld gyárával és annak érdekeltségébe tartozó, távoli kisjobbágyi kőfejtővel társult. Az utóbbit 3,100 km keskenyvágányú vonal kapcsolta össze az immár két bányából érkező, kovaföldet feldolgozó, a szurdokpüspöki MÁV állomás szomszédságában épült gyárral.<sup>32</sup> 1916-ban a jobbágyi határban, keleten emelkedő Nagy-Hársas-hegy alján működött a Gürhut és Szántó-féle kőfejtő bánya, amelyet a MÁV állomással 1,140 km hosszú, 0,65 m nyomtávolságú kisvasút kötött össze. A 40 szállító kocsit lovak vontatták.<sup>33</sup> 1944-ig működött. Igaz, még 1917/1918-ban bekerült a Salgótarjáni Kőszénbánya RT és Konzern (SKB) érdekeltségi köréhez tartozó Mátravidéki Szénbányák RT kebelébe,<sup>34</sup> de ez nem okozott törést a kovaföld bánya tevékenységében. Jobbágyi határában négy kőbánya fektetett le 1914-ig kisvasutat. 1918-ban 350 000 korona tőkével a jobbágyi kőbányák társultak, és megalapították a Nógrád-Jobbágyi Kőbányák RT-t.<sup>35</sup>

1906–1919 között a Mátravidéken még a következő *kőbányák* voltak 50–150 m „helyi” kisvasúti vonallal: Apcon „új” kőbánya, Nádújfalun, Sirokban és Szurdokpüspökiben szintén „új” kőbánya, továbbá Tarnaszentmárián.<sup>36</sup> Ezeket a 15–25 kocsit lóval vagy kézzel vontatták.

Az egyre fokozottabban keresett építőanyagot előállító *téglagyarakban* még rövidebb, 25–100 m távolságú, a gyár területén lefektetett, keskeny nyomtávú sínpáron mozgatták a 10–20 db szállító kocsit. Vegyesen alkalmazták az emberek és lovak vonóerejét.

1893-ban létesült Gyöngyösön a Jiraszek és Krausz Téglagyár, 1899-ben szintén Gyöngyösön a Kertész Téglagyár, 1900-ban Dudás Gőztéglagyár, Saier Gőztéglagyár, Kertész és Barna Gőztéglagyár. A kész téglák azonnal vevőkre leltek, ugyanis a gyöngyösi MÁV állomásról az ország bármely (távoli) településére gyorsan és biztonságosan, a kívánt mennyiségben továbbíthatták.<sup>37</sup> Ezen téglagyarak területén lefektetett kisvasúti vonalak egyenkénti hossza ismeretlen. Úgyisint az 1912-ben alapított Első Gyöngyösi Gőztéglagyár RT „benti” vonaláé.

Az agráripari kisvasutak között található a számban és teljesítményben növekvő gőzmalmok vasútjai. A gőzmalmok udvarán több településen is volt keskeny nyomtávú vágány. Az 5–10 kocsit lóval vagy kézzel mozgatták, ami azt

<sup>31</sup> Kriston, 1992. 46.

<sup>32</sup> Adatok 1919. 186.; HML; Hordós, 1966.

<sup>33</sup> Adatok 1919. 203.

<sup>34</sup> Csiffáry, 1998. 35.

<sup>35</sup> Galánthay Nagy, 1920. 69.

<sup>36</sup> Reiszig Ede, ifj.: Heves vármegye községei. In: Heves vármegye. Szerk.: Borovszky Samu. Bp., 1909. 21., 74. és 80.

<sup>37</sup> Török Kálmán: Gyöngyös. In: Heves vármegye. Szerk.: Borovszky Samu. Bp., 1909. 138.; Kriston, 1992. 61.

mutatta, hogy csupán „helyben” alkalmazták. Heves vármegyében 1899-ben 32 helyen állt gőzmalom,<sup>38</sup> közülük a Mátravidéken 9 településen. Az utóbbiak közül 6-nak volt „benti” vasútja. Az egyik 1898-ban a Gyöngyösi Gőzfűrész és Faipari RT telepén létesített gőzmalom udvarán. Ez a malom 1911-ben már Büchler Testvérek Hengermalom RT névvel működött.<sup>39</sup> A gyöngyösi Barnaféle gőzmalom udvarán 1918/1919-ben fektettek le kisvasúti vonalat.

A Mátravidék *barnaszén- és lignitvagyonának* feltárása már az 1840-es években elindult Fancsal, a mai Rózsaszentmárton határában, elég kevés eredménnyel. Az ottani lignit újabb feltárása Dobrányi Kornél költségén 1892-ben folytatódott. „A «szenet» keskeny vágányú kisvasúton csilléssel szállították ki a bányából.”<sup>40</sup> A kitermelés és a kisvasút 1902-ig létezett. Szintén Rózsaszentmártonban, 1908-ban Rádi Nándor nyitott bányát, és fektetett le bányavasutat. Rádi a bányászatot 1918-ban a rózsaszentmártoni–ecsédi-völgy keleti oldalán kezdte, és csak az 1919-ben létesített III. számú lejtaknában alkalmazott kisvasúti csille-vontatást. A kitermelt lignitet lovas szekereken az apci MÁV állomásra fuvarozták. A későbbi szállításhoz sem nyitottak „távolsági” bányavasutat, hanem 1919/1920-ban sodronykötélpályát szintén Apcig.<sup>41</sup> A Rózsa I. 1924-ben, a Rózsa II. 1926-ban, a Rózsa III. 1927-ben zárta be a tárna ajtóját.

## 2. Az 1920–1944 közötti időszak

A gazdasági vasutak jórészt a mátraalji szőlő uradalmakban épültek, egyrészt a már meglévő vonalak számszerű és távolsági bővülésével, másrészt új pályák nyitásával. 1922–1933 között a Gyöngyös-Domoszlói Szőlőtelep RT, Hevesugrai Borgazdaság RT, Lőrinci Uradalom Szőlőtelep RT, Visonta-Jókúti Szőlőtelep RT, Westphalen-Auersperg Visontai Szőlőuradalom RT vonalépítései egyértelműen igazolták az itteni agrár nagytőke céltudatos fejlesztési törekvését.<sup>42</sup> A visontai szőlőtelepeken a következő vasúti hálózat létesült: 1.) visontain 5 vonal, 200–480 m, 2.) Csókápuszta–Varnyaspusztain 11 vonal, 400–650 m. Karácsond–Gyöngyöshalmaj között 5,000 km.<sup>43</sup> Ezeket 1939/1944-ig használták; a kocsik száma ismeretlen. Ezeken a kedvezőtlen domborzati viszonyok folytán a korszerűsítés felemásként zajlott. Csak a visontai szőlőtelep „gyűjtő” vonalán volt gőzmozdonyos kocsivontatás, a többin maradt a lóvontatás.

Az erdei vasutak közül a gyöngyössolymosi vonal 1921/1922 telén a 15,400 km-es útjával elérte a gyöngyösi MÁV állomást. 1925-ben a nyírjesi és a monostor-völgyi pályát 0,76 m nyomtávúra építették át. 1923. június 5-én Gyöngyös és Mátrafüred között is elindult a megújított vasúti teherforgalom. Ez a pályaszakaszk akkor kapta a Gyöngyös-Benei Vasút RT nevet. 1924-ben és 1925-ben két-

<sup>38</sup> Kriston, 1992. 73.

<sup>39</sup> Kriston, 1992. 76.

<sup>40</sup> Csiffáry, 1998. 33.

<sup>41</sup> Csiffáry, 1998. 34.

<sup>42</sup> Térkép, 1933.; HML; Hordós, 1966.

<sup>43</sup> Honvédelmi Minisztérium. Hadtörténeli Intézet és Múzeum. Hadtörténeli Térképtár. (a továbbiakban: HM HIM HT) Méretarány: 1:25 000. 4864/3.

két gőzmozdony vontatta 6, illetve 16 teherkocsi szállította a fát, követ és a különféle erdei terméket Gyöngyösre. 1926. június 19-én Rábel Mihály üzemvezető irányításával megindult a korlátozott forgalmú utas szállítás is egy zárt és egy nyitott személyszállító, valamint egy „pakli” kocsi forgalomba állításával. A vasút gazdája Gyöngyös Megyei Város Villamosműve lett. A város 1927-ben olyan idegenforgalmi terv megvalósításához látott, amelyben a kisvasút kiemelt szerephez jutott. Dr. Hedry Lőrinc főispán dr. Puky Árpád polgármester idevágó tervezetéről ezt állapította meg: „Gyöngyös és a Mátra idegenforgalmának ügyét a kisvasút fűzi még szorosabbra, és segíti annak felvirágoztatásában.”<sup>44</sup> Ezt a vonalat 1928-ban az Orczy-kastély keleti gloriettjéig 0,835 km-rel meghosszabbították, és felépítették a hangulatos állomásépületet. 1932. május 12-től Mátravasút a neve. A város megújította a Mátrafüredről északkeletre tovább is gazdasági vasútvonalként szolgáló 2,7 km-nyi csatorna-völgyi vonalat. Az 1937. évben a Mátravasút az április 29–október 11. közötti idény kiemelkedő eredményét hozta: 1368 vonat 40 846 személyt és 63 t árut szállított. A személyforgalomból 13 686, az áruszállításból 3276 P volt a bevétele. A teendőket 21 fő látta el.<sup>45</sup> 1939-ben 24 az alkalmazott. Az év 165 napján a forgalmat 2 mozdony, 7 személy-, 3 teher-, 1 poggyász- és 2 pályakocsi bonyolította le. 1944-ben a kisvasút Gyöngyös Város Közművei tulajdonába került, amelynek vezetősége a háború ellenére óriási korszerűsítést tervezett. A tervek nem valósultak meg. Október 1-jén megszűnt a közlekedés a Mátravasúton és a még 1940 előtt 14,300 km vonallal társult, valamennyi mátrai mellékszárnnyat összefogó gyöngyössolymosi kisvasúton is. A novemberben végigzúduló front alatt a mozdonyok úgy maradtak meg, hogy a néhány alkalmazott szétszerelte, és elrejtette a Mátrában. A Mátravasút háborús kára 41 799,62 p volt. A vasutasok emberáldozata ismeretlen.<sup>46</sup>

Az ipari vasutak, bányavasutak között a Recski Magyar Királyi Állami Ércbánya kisvasútja tovább is helyben töltötte be a rendeltetését. Annak ellenére, hogy 1926. december 1-jén magánvállalkozók kezéből a magyar államhoz került a tulajdonjog,<sup>47</sup> és nagy beruházással a Bikk-patak völgyében emelt völgyzárógáttal 80 000 m<sup>3</sup> vizet nyertek a bánya ellátásához – a parádi MÁV állomást és a bányát nem kötötték össze kisvasúttal. Viszont a felső György táróból újabb vasúti vonalat építettek az ércelőkészítőig. Az ércbánya 1944-ig működött.<sup>48</sup>

Az ipari vasutak között a *lignit* bányavasutak jelentősége tovább nőtt. A Mátravidéki Szénbányák RT bányavasútjai újabb pályákkal bővültek. 1923-ban folytatódott a rózsaszentmártoni Rózsa IV., 1930-ban Rózsa V., 1932-ben Rózsa VI., 1939-ben a Rózsa VII. akna kibányászása, amelyek 1929-ig, 1937-ig, 1940-ig és 1950-ig adták a lignitet.<sup>49</sup> A VII. számú aknából kötelpályán juttatták el a nemesítő vagy ahidráló zagyvaszántói üzemhez a lignitet, amely épületet a MÁV

<sup>44</sup> Misóczki, 1996. 3.

<sup>45</sup> Állami Erdei Vasutak Mátravasút Irrattár, Gyöngyös. Vegyes összesítések, 1930–1996.

<sup>46</sup> Uo.

<sup>47</sup> Békássy Jenő: Heves vármegye újjáépítése Trianon után. Bp., 1931. 294. (a továbbiakban: Békássy, 1931.)

<sup>48</sup> Csiffáry, 1998. 30.

<sup>49</sup> A Mátraalji Szénbányák, 1972. 4-6.

állomás mellett létesítették. A felsorolt aknák belső kisvasúti pályái csak az aknák bezárásáig léteztek. Ismertek a rózsaszentmártoni osztályozó épület és sodronykötélpálya építési körülményei 1940-ból; a Zagyva-völgyi altáró előtti iparvasút helyszínrajza 1942-ből és az Apc-Petőfi-bánya között létesített kötélpálya iratai 1943-ból.<sup>50</sup> A lignitbányáktól az apc-zagyvaszántói MÁV állomásig vezető kisvasutakról jól tájékoztat a Kirándulók térképe 6/a. szelvény. A rózsaszentmártoni bányákból 1939-ben átlag 167 350 t/hó lignitet hoztak felszínre.<sup>51</sup> A szintén a Mátravidéki Szénbányák RT körébe tartozó pernyepusztai táró 1920-ban nyílt, de 1921-ben be is zárt. (Pernyepusztá neve 1945-től Pernyebánya, 1948 óta Petőfibánya.) Az rt. bányái belső kisvasútjainak hossza és a mozdonyok, csillék száma nem pontosítható a hiányos statisztika és a feldolgozások ellentmondó adatai folytán. A pernyepusztai és a Rózsaszentmárton–Lignitbánya (0,900 km), továbbá az Apc–Rózsaszentmárton közötti távon a kisvasutakat az 1:25 000-es 1927/1928 4863/4. HM HIM HT térképszelvény jelöli.

1920-ban indult Gyöngyös keleti határában a Szent Bertalan akna kitermelése. A Budapest–Gyöngyös Városi Szénbánya RT-t, azaz Gyöngyös Városi Széntermelő és Értékesítő RT-t Gyöngyös város, a Hangya Szövetkezet és az Országos Központi Hitelszövetkezet helyi fiókja, az Egri Egyházmegyei Takarékpénztár RT és helyi magánosok részvényjegyzésével alapították.<sup>52</sup> A 300 családot foglalkoztató bányát, a közvetlen két szomszédos téglagyárat és a saját áramfejlesztő telepet kisvasút kötötte össze, a városi MÁV rakodóteleppel sodronypálya. 1926-ban 0,300 km, 1927-ben 0,586 km, 1930-ban 6,729 km hosszú, 0,60 m nyomtávú ipar vagy bányavasút épült.<sup>53</sup> A felszíni vasutak vonalaira utal a Kirándulók térképe 6/a. 1933-ban. A második világháború és a front idején kevés pusztulás érte. A termelés 1948-ig folyt. A bányavasút némely vonalrészre még 1953-ban, a volt bánya helyén újraindított XII. akna területén is létezett. A motoros mozdonyok száma 5 volt.

A Mátra északnyugati részén 1950-ig feltárt *kőszénbányák* ugyanaddig az évig Heves, utána Nógrád megye területére estek. Illetékesség szerint és tulajdonilag 1922-től a Salgótarjáni Kőszénbánya (SKB) RT érdekeltségébe tartoztak. Nagybátontól (1980 óta Bátorterenyé) délre 1921/1922-ben nyitották meg a szorospataki aknát. Az ottani 2400 kcal/kg fűtőértékű barnaszén iránti nagy igény az rt.-t újabb feltárásokra ösztönözte. A Nagybátony–Szorospaták között lefektetett bányavasút magába foglalta 1930-tól a Katalin bányatelep vonalát is.<sup>54</sup> A Nagybátony MÁV vasútállomáshoz befutó egyesített kisvasúti vonal valamennyi szakaszával 8,000 km volt, amelyen 1944-ig száz csille szolgált.<sup>55</sup>

<sup>50</sup> Csiffáry, 1998. 17.

<sup>51</sup> Dénes Ottó: A munka ötven éve a Mátraalji Szénbányáknál. Kézirat. Gyöngyös, 1968. Összesítések (a továbbiakban: Dénes, 1968.)

<sup>52</sup> Békássy, 1931. 153.

<sup>53</sup> Csiffáry, 1998. 87.

<sup>54</sup> Országos Széchényi Könyvtár, Térképtár. L-34-4-B-a Nagybátony, 1930/1952. Méretarány: 1:25000.

<sup>55</sup> Nógrád Megyei Munkásmozgalmi Múzeum és Levéltár, Salgótarján (a továbbiakban: NMMML); Gajzágó Aladár: A salgótarjáni medence szénbányászatának jelene. Kézirat. Salgótarján, 1958. 8. (a továbbiakban: Gajzágó, 1958.)

1941-ben megnyíltak a Szorospatakhoz tartozó Irén bányák 60 m átlagos bányamélységgel és 1944-ben a Tiribes akna felszín alatti átlag 330 m mélyen. A nagybáttonyi összes kisvasúti vonal hossza 12 km-re nőtt, 5 km-en kettős vágánnyal. A Nagybáttonyi Szénbánya RT 1921–1928 között állt fenn, 1928-ban Nagybáttony–Ujlaki Egyesült Iparművek (NUEI) RT-vé alakult,<sup>56</sup> amely 5,500 km-en újított fel bányavasutat.<sup>57</sup>

A kőbányák iparvasútjai tovább épültek. A Szurdokpüspökiből kiinduló kovaföldi bánya „tároló” vonala 25 m-rel hosszabbodott. A tari kőbánya vonalát megkettőzték. A Szűcsiből délre vezető kisvasút a Csonkás-tanyánál két irányba vezetett. Ez új vonalként létesült 6,600 km hosszan 1932/1933-ban, belőle belterületen 2,600 km 1944-ben még megvolt.

A Mátravasút idegenforgalmi sikerén felbuzdulva a gyöngyösi székhelyű Magyar Turista Egyesület Mátra Osztálya (MO) és annak pásztói csoportja 1928 tavaszán Salgótarjánban tárgyalt a Salgótarjáni Kőszénbányák igazgatóságán, hogy esetenként, később pedig bizonyos rendszerességgel „a nagybáttonyi-szorospataki szénbánya-iparvasúton engedélyezze a kiránduló személyforgalmat”.<sup>58</sup> Ugyanúgy a személyszállítás engedélyét kérte a szurdokpüspöki-kovaföldbánya teljes kiépülése esetére is. Az alkalmi szállítást mindkét vonalon elérte, ellenben a személyszállító kocsik hiányában a menetrend szerinti közlekedést már nem. Így is a Mátrában, az 1920/1930-as években, a gyöngyösi vonallal már három helyen sikerült a kisvasutakat az idegenforgalom szolgálatára is bevonni.<sup>59</sup>

Kitűnik, hogy a két világháború közötti években a vonalak bővítése vagy új nyitása a Zagyva völgyében, vagy a Mátra délnyugati dombvidékén történt. Egyedüli volt, hogy 1930 óta Mátramindszenten a községen keresztül húzódó iparvágányon bonyolódott le az erdőben kitermelt fa elszállítása.<sup>60</sup> A vasúti kocsikat lovak húzták. A vonal a mátramindszenti MÁV állomásig 1950-ig létezett.

Az iparvasutak között létesült a Magyar Cukoripar RT Selypi Cukorgyárának keretébe tartozó gőzmalom vasútja. A malom 1924-ben önállósult Zsófia Malom RT néven, de 1937. január 1-jén visszatért a selypi cukorgyárhoz. A malom és a cukorgyár ’belső’ kisvasúti hálózata 0,300 km,<sup>61</sup> viszont a közlekedő kocsik száma nem ismert. 1944 november elején a visszavonuló német katonák felgyújtották a selypi cukorgyári raktárakat; november 15–16-án a gyárban és a malomban megálltak a gépek. Bekövetkezett a szovjet katonai megszállás. A termelés mindkét helyen december 9-én újraindult.<sup>62</sup> A „rég”i” belső kisvasúti vonalak az 1950-es évekig megvoltak. A ludasi gőzmalom csekély pusztítással átvészelte a

<sup>56</sup> *Szvirček Ferenc*: Bányakönyv. Salgótarján, 2000. 326–333.

<sup>57</sup> NMMML; *Gajzágó*, 1958. 11.; Átnézeti térkép 1944: A Salgótarjáni Kőszénbánya RT nógrádmegyei bányaműveinek átnézeti térképe 1943-ig. Méretarány: 1:50 000. Bp., 1944.

<sup>58</sup> Gyöngyös Város Tanácsa Végrehajtó Bizottság Irattár. Töredék Gyöngyös. (a továbbiakban: GYVT VB) Az 1928. ápr. 16-i MO levél.

<sup>59</sup> *Barcza Imre–Vigyázó János*: A Mátra részleges kalauza. In: Részletes magyar útikalauz 10. Szerk.: *Thirring Gusztáv*. Bp., 1930. 41.

<sup>60</sup> Békássy, 1931. 311.

<sup>61</sup> HM HIM HT 1927/1928. 4863/4.

<sup>62</sup> *Csiffáry*, 1998. 62.

második világháborút, ellenben a MÁV állomásig vezető kisvasútját nem újítták meg.

*Kőfejtők vagy kőbányák, téglagyárak* a belterületi vagy helyi vonalakon túl MÁV állomáshoz is utat találtak. A tarna-völgyi Mátraderecskén a téglagyárat Bell Miklós és Tsa 1930-ban alapította – a gőzmalmot ugyanabban az évben Klein István. A téglagyárban 49, a malomban 45 munkás dolgozott. A téglagyárat és a malmot is lövontatású kisvasút kapcsolta a MÁV vonalhoz, az előzőt a megállóig 0,500, az utóbbit a „rakodóig” 0,070 km-rel. Mindkét gyár átvészelte a második világháborút. Az Első Gyöngyösi Gőztéglagyár RT 1922-ben az első világháború gazdasági szorításait sikerrel élte túl, és a két világháború között is fennmaradt. 1936/1937-ben a belterületén újabb vasúti vonalat fektetett le.

1923-ban a Selypi Kőbánya RT-t alapították meg.<sup>63</sup> Az 1920-as évek elején még Lőrinciben, Szücsiben, 1939-ben Kisnánán nyitottak kőbányát ismeretlen távú kisvasúttal. Az 1927/1928-ból való, Apctól délre eső andezit kőfejtőnek 1,200 km vasútja volt; a Szücsi külterületén található Csonkás-tanya és az agyagbánya között 1,100 km, Tar vasúti rakodó és a trahit tufabánya között 1,200 km, Tar vasúti rakodó és a trahit kőbánya között 0,600 km hosszú kisvasút épült. A pásztói mészégető helybeni vasútvonala 0,300 km volt.<sup>64</sup>

A két világháború között Ludason, Sirokban, Recsken, Taron, Vámosgyörkön és még két helységben alapítottak gőzmalmot,<sup>65</sup> amelyekhez belső alkalmazású kisvasút kapcsolódott. A verpeléti malom az 1920/1930-as évek fordulóján Popper József vezetésével „a környék egyik legkitűnőbb malma” lett.<sup>66</sup> Az 1930-as években Barok Miksáné és Tsa. hengermalma működött. Vasútjaikat nem ismerjük. A Gyöngyöspüspöki Gőzmalom RT 1920-ban létesült a Büchler-féle hengermalom utódeként.<sup>67</sup> 1933-ra kitűnő forgalmának köszönhetően gazdaságilag annyira megerősödött, hogy előbb csatlakozó, normál nyomtávú vasútvonalat szándékozott nyitni a gyöngyöshalászi állomásig, elkerülve az örlemények kevésbé fáradságos és bonyolult célba juttatását. Amint ez nem sikerült, kettős keskeny nyomtávú kisvasutat akart lefektetni ugyanazon a vonalon, társulva a tőzsomszédos Hermann Miksa Fatelep, Láda- és Betonárugyár RT-vel és a mellette levő Hermann Zsigmond Cementárugyár RT-vel. Kideríthetetlen, miért esett kútba mind a két tervezet.

### 3. Az 1945–2010 közötti időszak

A második világháború utáni ország újjáépítésben a kisvasúti pályák helyreállítása és a szállító eszközök kijavítása, pótlása párhuzamosan haladt a MÁV károk kiküszöbölésével. 1945. május 20-án Gerő Ernő kiadta a hangzatos jelzést: „Arccal a vasút felé!” A koalíció éveiben úgy tűnt, a kisvasutak is fontos szerephez jutnak a gazdasági élet élénkítésében. 1947-ben a gazdasági vasutak

<sup>63</sup> Galánthai Nagy, 1938. 69.

<sup>64</sup> HM HIM HT 1927/1928. 4863/4. és a 4863/2-es térképszelvény

<sup>65</sup> HML; Hordós, 1966.

<sup>66</sup> Békássy, 1931. 231.

<sup>67</sup> Hevesvármegyei Compass. Hevesvármegye tisztii cím- és névtára az 1923. évre. Eger, 1922. 33.

(kisvasutak) 3 éves terve még a 2600 km-re becsült teljes magyarországi hálózat felújításának gondolatával készült. „Először a volt nagybirtokok kisvasútjait kellett volna helyreállítani – a bekövetkezett struktúraváltozások (az 1945. március 17-i, földreformról szóló 600/1945. számú MT rendelet megszüntette a nagybirtokrendszert) figyelembe vételével. A szükséges vonal kiegészítéseket... úgy kellett volna elvégezni, hogy a kisvasutak ezután ne csak a volt nagybirtokterületeket, hanem az eddig elkerült paraszti települések – falvak, tanyák, majjorok – igényeit is kiszolgálhassák.”<sup>68</sup> Az említett földreformrendelet nyomán a földosztás a gazdasági vasutakra, így a Mátravidék valamennyi „saját” kezelésű kisvasújtára (a nagybirtokok, uradalmak, szőlész-borász rt.-k „mezei vasújtaira”) a lassú felszámolásukat hozta. A mátraalji mezőgazdasági termelészövetkezetekben a kisvasutak munkavégzését a tehergépkocsik vették át, a vasúti vonalak gazdaságtalanná vált fenntartására nem is gondolhattak. Az 1980/1990-es évekre itt-ott csupán néhány méter sín vagy vágányrész maradt „véletlenül”, őrizve a hajdani vonalak emlékét.

Az ipari üzemek, gyárak államosítása hasonló következménnyel járt; 1948. április 29-én életbe lépett az 1948:XXV. tc. a 100 főnél több munkást foglalkoztató üzemek – 1949. december 28-án az 1949:20. tvr. a 10 főnél több munkást foglalkoztató üzemek államosításáról. Az említettek által a kőbányák, agyagbányák, tégl- és cserépgyárak, malmok néhány évig még fennálltak, és használták kisvasútjaikat, de volt olyan is, amely az 1950-es években végképp megszűnt. A gyöngyösi szurdok-parti téglagyár az 1980-as évekig termelt, a főépületét az 1990-es években áruházzá alakították át. Ha akadozva is, a Szurdokpüspöki – Parafakőgyár vagy Kovaföldgyár – Szurdok-völgy – Kovaföldbánya az északra kiágazó Pincepataki kőbánya kisvasúti vonallal, az 1950. évi megyei területmódosítást (Szurdokpüspöki Nógrád megyébe került, a kovaföldbánya Heves megyében maradt) „átvészelve”, állami vállalként az 1950-es évek elejéig tovább működött. A vasúti pályát a kőbányai rakodónál három új vonallal még bővítették is. A bánya bezárása után sokáig megvolt a vasútvonal: Az 1952/1969. évi 1:25 000-es térképszelvény épen tüntette fel.<sup>69</sup> A XXI. század első évtizedében már csupán itt-ott lehetett következtetni, merre vezetett a kisvasút. Végképp eltűnt. Ahol a „népgazdasági érdek” kívánta, a kisvasutat meghagyták, sőt „a meglévő kőbányavonalakat kibővítették... új vonalakat építettek; Pásztón... kisvasúttal szállították az építőanyagot.”<sup>70</sup> A Pásztó–Mátraszőlős mészkőbánya közötti vonalat 1947 után felújítva használták, az 1952/1969. évi 1:25 000-es térkép még jelölte.

Volt olyan gazdasági ágazat, a szénbányászat, amelyben az államosítás évtizedeken át a lendületes fejlődést hozta. 1950. január 2-án elindult az első ötéves terv, amely az iparosítás túlzott ütemét állította a cselekvés középpontjába. Az energiaforrások iránt felfokozott igény támadt. „A szén az ipar kenyere” jelszó a szénbányászatra irányította a figyelmet. Még 1946. június 26-án a nemzetgyűlés elfogadta az 1946:XIII. tc.-t a szénbányák államosításáról. Az SKB RT Salgótar-

<sup>68</sup> Thorday Zoltán: Kisvasutak Magyarországon. Bp., 1989. 9. (a továbbiakban: Thorday, 1989.)

<sup>69</sup> HM HIM HT L-34-4-A

<sup>70</sup> Thorday, 1989. 13.

jáni Szénbányák Nemzeti Vállalattá alakult, amely 1951. január 1-jén a Mátra-vidéket átfogó Nagybátonyi Szénbányák Nemzeti Vállalattá, 1952. január 1-től Nógrádi Szénbányászati Trösztté (NSZT) vált. Miközben már a második világháború előtt is működő mátrai szénbányák sokszorosra fokozták termelésüket az 1949. február 19-én országosan indított „szocialista munkaverseny-mozgalom” keretében, terjedt a „melegcsákányváltó” verseny, és egyre többen lettek az 1945. július 22-én meghirdetett „széncsaták hősei”. A nagy „hajtás” szigorú bányabiztonságot követelt. Mégis előfordultak olyan balesetek is, amit okozhattak még a kisvasúti pályákon haladó csillék, vagy a vonalak meghibásodásai is. Az esetek mögött rögtön az „ellenség kezét” sejtették.<sup>71</sup>

Számos kutatási ponttal kirajzolódott az a szénterület a Mátra északi, nyugati és déli részein, illetve lejtőin, amelyekre kijelölték a tárnák nyitási helyeit. Nagybátony körzetében 1948-ban a Kossuth tárót nyitották meg. A szén átlagos mélysége a felszíntől 62 m volt. 1959-ig folyt a bányászata az átlag 3000 kcal/kg fűtőértékű barnaszénnek, amelyből a jelzett évig 1 405 000 tonnát hoztak a felszínre.

A következő nyitás Dorogháza déli határában, a ménkesi-völgyben történt, 1949-ben. A Ménkes táró megnyitása nagyon gyorsan zajlott. Az előkészületeket nem számítva a feltáráshoz március 16-án láttak hozzá, és augusztus 19-én már ki is gördültek a meddővel és szénrel teli csillék. Minden gépet, síneket, csilléket a mátramindszenti vasútállomástól Dorogháza községen keresztül az akkor még makadám-burkolatú úton, a falu végétől földúton a táróig 16 pár ökörvontatta ígás szekéren szállították. Ugyanis a táró – a 472 m hosszú és 3,5 m magas ménkesi alagút – Pálházapuszta – Nemti Iona osztályozó közötti villamosra tervezett 0,600 m nyomtávú kisvasúti vonal csak az év végére készült el. Ugyanúgy a tárótól a nagybátonyi szén- és meddőtárolóhoz vezető ménkesi sodronykötélpálya is.<sup>72</sup> Végül a Ménkes táró és a „déli” kisvasúti fővonalon (Nemtiig 5,800 km) 6 db MD 50 gyártmányú, 50 LE teljesítményű dízelmozdony vontatott. A csillék száma 42, a személyszállító kocsiké 16 volt, amely számok évenként változtak. A bányát 1992-ben zárták be. A bányavasút egy szakasza 2008-ban Pálházapuszta határában megvolt. A Szorospaták – Nagybátony között 1952-ben megnyitott Katalin 1. aknát 1965-ig művelték. A kisvasúti pálya hossza 5,500 km volt 0,760 m nyomtávval, C50 gyártmányú, 50 LE dízelmozdonyokkal. A Tiribes–Nagybátony és az Irén bányák–Nagybátony vonalon 0,600 m-es nyomtávon Orstein és Koppel gyártmányú, 20 LE teljesítményű dízelmozdonyok vontattak. Az Irén bányák vasútvonala 1959-ig szolgált, a szorospataki és a nagybátonyi az 1960/1970-es évektől fokozatos csökkenéssel, a nagybátonyi és a többi bánya az 1980/1990-es évek fordulójáig egészen a megszűnésükig hasonlóan.<sup>73</sup> A Mátra Turistatérképe 1:40 000 1989-ben már egy bányavasutat sem jelöl.

<sup>71</sup> *Gunst Péter*: Magyarország gazdaságtörténete (1914–1989). Bp., 1999. 135. (Magyar gazdaságtörténet 2.)

<sup>72</sup> HM HIM HT L-34-4-B 1952/1969. 1:25000-es térképszelvény; 37–221 1965. 1:10000-es térképszelvény.; *Gajzágó*, 1958. 18.; *Magyarfy Károly*: 40 év gépészeti és villamossági tevékenységének fejlődése a nógrádi szénbányáknál. Nagybátony körzet. Salgótarján, 1988. 64–65. (a továbbiakban: *Magyarfy*, 1988.)

<sup>73</sup> *Magyarfy*, 1988. 11–12., 64. és a 65. oldali térképszelvény; HM HIM HT 4863/2. 1:25000-es térképszelvény

1945. október 11-ig a Mátravidéki Szénbányák RT-hez tartozó valamennyi délnyugat-mátrai akna felújítása lezajlott. Az ottani lignitbányákban is elindultak a „széncsaták”. A még 1940-ben létesített lőrinci Mátravidéki Eröműn túl a környék ipartelepeit szintén lignittel „táplálták”. A háztartásokat is ellátták, mert az 1946. december 17-i kimutatás szerint a rózsaszentmártoni, a pernyi és az apci lignit kiadó nekik is juttatott.<sup>74</sup> Jutott az 1997-ben is működő Zagyvaszántó-Selyp illetőségű Zsófia Malomnak, cukorgyárnak és cementgyárnak. A pernyi bánya fejlesztése 1947/1948-ban nagyot lendült. Az 500 m-es altáró „benti” széntovábbítóját megújították, és külszíni vágánnyal hosszabbították. A pernyi bányának 1949. március 19-én Petőfibánya Nemzeti Vállalat – Zagyvavölgyi altáró lett a neve. 1950-ben az altáró hossza már 4,600 km volt, és összekötötte Petőfibányát a későbbi ecsédi külfejtéssel. Mivel a Rózsa VII. akna 1951-ben kimerült, megnyitották a Rózsa IX. (1968-ban zárták be), 1953-ban a szücsi XI. (1959-ben zárták be) és 1955-ben a szücsi X. aknát (1962-ig termelt). A lignit elszállítása az utóbbi helyekről már sodronykötélpályán zajlott le. Az ecsédi külfejtés (1957-től 1973-ig) megszűnésével a Mátraalja „nyugati medencéjében” végleg befejeződött a lignitbányászat.<sup>75</sup>

A Mátra alatti, azaz a délre elterülő lignitvagyon mélyművelésű bányászata 1945 után a Gyöngyös szomszédságában helyreállított Szent Bertalan aknában folyt tovább. Ez azonban csak 1948-ig tartott, amely ideig a gyöngyösi MÁV állomásig kettős vágányvonalú kisvasúti szállítás mellett már teherautókat is bevontak. A bányák államosítása után bevezetett feszített feltárás 1948/1949 telén kimerítette a bányát, és bezárták. A kisvasúti vonalakat és a sodronykötélpályát Gyöngyös város és a Petőfi Bánya Vállalat jogutódaként 1954. július 1-jén létesített Mátravidéki Szénbányászati Tröszt (MSZT) felszedette, és „hasznosította”. 1953-ban szintén Gyöngyös délkeleti határában, közel a hajdani szent Bertalan aknához, megnyitották a XII. aknát. Hónapokkal a nyitás előtt nehezen döntöttek arról, hogy az új bányától a gyöngyösi MÁV állomásig építsenek-e kisvasúti vonalakat, vagy vasútvonalat nyissanak-e. Végül a bányanyitással egy időben, a gyöngyöshalászi megállótól a bányáig normál nyomtávú MÁV iparvágányt csatlakoztattak. Ez a vasútvonal annak ellenére, hogy a XII. aknát már 1967-ben végleg bezárták (helyének egy része 1999 óta MÉH Nyersanyag-Hasznosító Zrt.), épen megmaradt.<sup>76</sup> A bánya volt meddőhányójához vezető kisvasútnak ma már nyoma sincs.

A Mátra kisvasútjai között szólnak a recski ércbányákról. Bár a bánya különösebb pusztítás nélkül átvészelte a második világháború éveit és a front 1944. december 20-i napját, és a „belső” vasútvonalai is épen maradtak, művelése gazdaságtalanná vált. Az infláció megszűnése ellenére a bánya fejlesztése elmaradt. A működését a Gazdasági Főtanács 1948-ban leállította.<sup>77</sup> 1950-ben Recski Ércbánya Vállalat névvel újjáéledt. 1979. október 14-én ismét bezárták. Akkor a

<sup>74</sup> Dénes, 1969. Összesítések

<sup>75</sup> Varga József: Egykori lignitbányászat a Mátraalján. In: Hevesi Honismeret 6. Szerk.: Csiffáry Gergely. Kompolt, 2000. 30.

<sup>76</sup> Városterkép – Gyöngyös 1. 1992. Méretarány: 1:250 000

<sup>77</sup> Csiffáry, 1998. 30.

hasznosítható kisvasutak egy része még megvolt. A tulajdonjogi és magánosítási eljárás ma is tart, csak bányafenntartás van az újonnan feltárt részben is.

A gyöngyösoroszi ércbánya második világháború utáni nyitása 1949-ben volt. 1988-ig az Országos Érc- és Ásványbányák Gyöngyösoroszi Üzemeként működött.<sup>78</sup> Az 1950-ben tervezett, előbb két sínparú kisvasút, utóbb MÁV, normál nyomtávú, egy sínparú vasút a Bánya–Gyöngyösoroszi–Toka-völgy–Gyöngyöshalász MÁV megálló vonallal soha nem valósult meg. Az altáró és őrlőtelep közötti 1,200 km kisvasút a bánya bezárásáig, 1986/1988-ig volt.<sup>79</sup>

„A Mátravasút 1944/1945 telén dolgozóinak nyomorúságos életkörülményei és a mindennapos rettegésük ellenére, hősi munkájuk folytán ismét talpraállt” – jelentette a Gyöngyösi Nemzeti Bizottság 1945. február 25-én Heves vármegye alispánjának Egerbe.<sup>80</sup> Április 10-ig még a szovjet megszálló katonaság használta. Amint az Egri Érseki Uradalmat is az 1945. március 17-i 600/1945. számú ME rendelet értelmében államosították, minden, a kisvasút is a Mátrai Állami Erdőgazdaságnak (MÁLLERD) tulajdona lett a 3 gőzmozdonnyal és 37 teherkocsival. Gyöngyös egyesíteni akarta tulajdonjogilag ezt és a gyöngyössolymosi vonalat is a Mátravasúttal és átvenni, de ez nem történhetett meg. Ugyanis 1949. február 15-től államosították még az addig városi tulajdonú Gyöngyös – Mátrafüred közötti kisvasutat, a Mátravasutat is. Noha a tervutasításos években folyton fejlesztették a kisvasutat, Gyöngyös kérése ellenére nem villamosították, és a gyöngyössolymosi vonalon nem indították el a személyforgalmat. 1951-ben a pipishegyi Szerszám- és Készülékgyár állami beruházással indított építkezéséhez Mátrafüredtől 3,6 km hosszan vasútvonalat fektettek le. (Ez a vonal 1980-ig megvolt, napjainkig már a talpfák, több helyen a vasút nyomvonala is eltűnt.) 1951/1955-ben Nagy Dénes üzemvezető irányításával volt olyan nap, amikor 80 beosztott vasutassal 120 vonatot közlekedtettek a 46,100 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 gyöngyössolymosi erdei vonalrészben megszüntették. 1958/1961-ben a személyforgalmat Gyöngyössolymos és Gyöngyös között is elindították. 1960/1964-ben a gőzmozdonyokat dízelmozdonyok váltották fel. 1961. május 28-án Mátrai Állami Erdei Vasutak – Mátrai Úttörővasút lett a gyöngyös – mátrafüredi vonalrész neve. Tulajdonosa a parádfüredi székelyű MÁLLERD maradt. 1961–1980 között a vonalakon naponta 6 pár személy- és 14 pár tehervonat közlekedett. A kisvasút fellendítette a Gyöngyös és a Mátra közötti idegenforgalmat. A forgalom tekintetében jelentős eredményeket a lassú visszaesés évei követték. 1978-ban abbamaradt a fa fuvarozása, 1980-ban a kőszállítás is leállt. 1984-ben megszűnt minden áruszállítás. 1969–1971 között újabb vasútvonalakat szedtek fel. A vágányhálózatot 18,500 km-re csökkentették. Az 1974. évi 543 510 személyforgalom/fő 1980-ra 210 700-ra esett vissza. A személyszállítás korszerűsítését Bajcsy Endre és Bajcsyné Tóth Ida kezdeményezésére 1979–1986 között végezték; rádiós irányítás, Pullmann-rendszerű sze-

<sup>78</sup> Uo. 40.

<sup>79</sup> HM HIM HT L-34-4, 1:100 000-es térképszelvény, 1960.

<sup>80</sup> GYVT VB. I. Gyöngyösi Nemzeti Bizottság Levelezése.

mélykocsik beállítása. 1987-ben a kisvasút visszakapta korábbi, Mátravasút nevét. Nem a kisvasút iránti érdeklődés csökkenése apasztotta az utazók számát, hanem az ugyanazon az útszakaszon hirtelen és folyton növekvő közúti, azaz személygépkocsi és autóbusz forgalom. 1989/1990-től a Mátra-Nyugat-bükki Erdő- és Fafeldolgozó Rt. vezérigazgatójának közbelépése a „Mentsük meg a kisvasutakat!” mozgalommal 1994-ben eredményt hozott: Megszűnt a Mátravasút felszámolásának réme. Észrevehető haladás következett: Az 1993. évi 115 720 személyforgalom/fő 1995-re 121 000-re emelkedett. Gyöngyösön, 1995. június 24-én a *Kisvasúti Napon* hazai és külföldi vendégek és szakemberek figyelték Szabó Gyula gyöngyösi, Lukács László gyöngyössolymosi polgármester ismertetőjét a kisvasútról. Fenntartójának, az Egererdő Erdészeti Rt-nek ~ Egererdő Erdészeti Zrt-nek szívügye tovább is a Mátravasút fejlesztése. Vezérigazgatójának, Benedek Fülöpnek és másoknak kezdeményezésére a hajdani gyöngyössolymosi vonalszakaszt 3,500 km-rel, Lajosházától a Szalajkához 2009-ben meghosszabbították. Meggyőződésünk, hogy a Mátravasút a jövőben is előmozdítója lesz Gyöngyös és a Mátra idegenforgalmának.

Tanulmányom megírását a Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány támogatta.

