

A Mátravasút története és irodalma

Jelige: BTM535

2014. június 16.

Tartalomjegyzék

BEVEZETÉS	3
A MÁTRAVASÚT IRODALMA	3
A HÁLÓZAT KIALAKULÁSA (1906-1920).....	8
A HÁLÓZAT EGYESÍTÉSTŐL AZ ÚTTÖRŐVASÚTIG (1920-1961)	14
AZ ÚTTÖRŐVASÚT IDŐSZAKA (1961-1987)	29
A MÁTRAVASÚT JELENE (1987-2013).....	34
FELHASZNÁLT IRODALOM	43
FORRÁSJEGYZÉK.....	51
ÁBRÁK JEGYZÉKE	53
AZ ÁBRÁK FORRÁSA.....	53

Bevezetés

A dolgozat célja bemutatni a gyöngyösi Mátravasút történetét, a kezdetektől napjainkig. A dolgozatnak nem része más keskenynyomtávú és normálnyomtávú mátrai vagy Mátra környéki vasút története, csak a jelenlegi Mátravasútnak és a hozzákapcsolódó egykori vonalaknak története szerepel a jelen dolgozatban. A Mátravasút története kronologikus sorrendben kerül feldolgozásra a korszakhatárokkal fejezetekre tagolva. A normál nyomtávú vasút azt jelenti, hogy a sínkoronák belső oldalfalai közti távolság pontosan 1435 mm; az ennél kisebb nyomtávú vasutakat keskeny, az ennél nagyobb nyomtávolságú vasutat széles nyomtávú vasútnak nevezzük. A keskenynyomtávú vasutak Magyarországon általában 760 mm-es nyomtávolságot használnak, de előfordul 600 mm-es is. A köznyelv a kisvasút megjelöléssel illeti e vasutakat, azonban véleményem szerint ez helytelen, mert relatív; s így a mérete alapján az alig 3,5 m magas és 13,97 m (ütközők közti) hosszúságú Bz motorvonatok által kiszolgált normál nyomtávú vasútvonalakat is lehetne kisvasútnak nevezni és voltak, akik ezt már meg is tették. Összehasonlításuképpen a még senki által kisvonatnak nem titulált 2011-ig menetrend szerint közlekedő MD dízelmotorvonatok legnagyobb magassága 4,32 m és az ütközők közötti hossz: 15,52 m.¹ A témaválasztást indokolja a vasúthoz való személyes kötődés és a Mátravasútnak az utóbbi években újra felfedezett idegenforgalmi jelentősége.

A Mátravasút irodalma

A kutatás során előkerült források többsége, nem tartalmazott semmilyen hivatkozást az ott előkerült adatok forrását illetően, kivételt képeznek Misóczki Lajos művei, illetve Szecskő Kálmán kézírata, mely hivatkozások helyett utalásokat tartalmaz különböző levéltári anyagokra. Karl Beneš, Egly Tibor és Lócsei Dezső művei is tartalmaznak hivatkozásokat. A Misóczki Lajos által említett források közt szerepel a Mátravasút Irattára, mely az Állami Erdei Vasutak irattárához tartozna, helyszínének Gyöngyöst adta meg és hivatkozik is 2010-es művében,² pontos jelzetet azonban nem adott meg. A Mátravasút vonalfőnöke 2013-ban azt állította, hogy nincs kutatható irattárunk. A levéltári anyagokra történt hivatkozások egyébként sem tartalmaznak pontos jelzeteket, nagyban megnehezítve ezzel az információvisszakeresést.

¹ Máthé (2007)

² Misóczki (1996), Misóczki (2010)

A kutatás érintette a gyöngyösi Vachott Sándor Városi Könyvtárat, az egri Bródy Sándor Megyei és Városi Könyvtárat, a budapesti MÁV Könyvtárat és az egri Heves Megyei Levéltárat. A keresés a könyvtárak adatbázisaiban a „Mátra”, „vasút”, „Mátravasút”, „Gyöngyös”, „erdei vasút” kifejezésekre történt. A gyöngyösi városi könyvtár helytörténeti gyűjteményében a hagyományos cédulakatalógusban szerepelt egy kigyűjtés is a Mátravasút témakörét illetően, de az ebben szereplő művek közt számos olyan újságcikk szerepelt, mely a könyvtár állományában nem volt meg. A keresés folytatódott a fenti kifejezésekkel a következő elektronikus adatbázisokban is: Elektronikus Periodika Adatbázis, Eszterházy Károly Főiskola évkönyvei és tudományos közleményei, Humántudományi Tanulmányok és Cikkek Adatbázisa, Magyar Nemzeti Digitális Archívum és Filmintézet, Magyar Folyóiratok Tartalomjegyzékeinek Kereshető Adatbázisa, Magyar Elektronikus Könyvtár, Magyar Országos Közös Katalógus, Magyar Tudományos Művek Tára, Nemzeti Audiovizuális Archívum, Országos Dokumentum-ellátási Rendszer, Magyar Országos Levéltár, Országos Széchényi Könyvtár Nektár Katalógus, Országos Műszaki Információs Központ és Könyvtár, Europeana, The European Library. A google.hu adatbázisában történt keresés folyamán került elő a matrahegy.hu oldalon található meg nem hivatkozott forrású összefoglaló a Mátravasút történetéről, mely azonban több helyen szó szerinti megegyezést mutat az 1996-ban megjelent Tájak, Korok, Múzeumok Kiskönyvtára sorozat 529. kötetében Misóczki Lajos által írt művel, melyet szintén felhasznált Karl Beneš, aki lefordította cseh nyelvre és kiegészítette aktuális információkkal a Dráha című lapban megjelent cikkében.

A kutatás területét jelentősen bővítették az elektronikus dokumentumok, melyek egyrészt a fenti forráshelyeken voltak megtalálhatóak, másrészt tematikus weblapokon. Ezek közül az egyik legfontosabb a Mátravasút fóruma az index.hu oldalon, melyből aktuális és hiteles információk nyerhetők a Mátravasútról, mivel a fórumozók között a Mátravasút több munkavállalója is megtalálható. A Mátravasút fóruma azonban egy szakmai fórum, ahol beszélgetések tartalma is ennek megfelelően akár egy nem mindenki számára átlátható és érthető szintre is eljuthat, hiszen a vasútüzem technológiai összefüggéseivel és teljes bonyolultságában már egy külön szakmát képvisel és ennek megértéséhez vasúti rendszertechnikai ismeretek szükségesek. Mindenképpen meg kell említeni az első vasúti fórumot, mely 1999-ben jött létre az index.hu-n, mely a Vasútmániások ide... címmel indult, azonban komoly szakmai vitáknak is teret enged és már közel 400 000 hozzászólást számlál (az index.hu vasúti fórumainak hozzászólásszáma már meghaladja a 2,5 milliót). Ha azonban a Mátravasútra nem csak, mint vasútüzemre, hanem mint élő kulturális örökségre is tekintünk,

akkor mindenképpen meg kell említenünk a Magyarország vasúti állomásai és megállóhelyei³ című tematikus weblapot, mely 2005-ben célul tűzte ki Magyarország minden egyes vasúti állomásának és megállóhelyének képi dokumentálását, miután ezt a célt elérték bővítették az eredeti célkitűzést és most már a Kárpát-medence teljes feltárása lett a cél. Az oldal Szente-Varga Domonkos, Tóth Márton, Faltusz Csaba és Sándor Antal munkásságának eredménye. Ez a kezdeményezés azért is érdemel figyelmet, mert a feltöltött képi dokumentumok nem csupán a jelent dokumentálják, hanem megtalálhatóak köztük olyan régi felvételek melyek egy ma már nem létező állomásépület vagy vasútvonal kordokumentumai. A képekhez általában magyarázó szöveget is találunk. Keresést is lehet végezni állomásnevenként vagy vasútvonalanként. Sajnálatos módon a vasútvonalak sorszámozása eltér a hivatalos vonalszámozástól és a személyforgalommal nem rendelkező vonalak 200-299 közti vonalszámot kaptak, ezzel ellentétben a Vasúti Pályakapacitás Elosztó Kft. honlapján lévő vonallistán⁴ ezek a vonalak 200 alatti sorszámot kaptak. A kettessel kezdődő három számjegyű kategóriába kerültek a BKV HÉV és villamos vonalai (köztük a fogaskerekű) is, de a villamos vonalak esetén hiányoznak a miskolci, debreceni és szegedi vonalak, valamint a budapesti metróvonalak és a budavári sikló is. A hármassal és négyessel kezdődő három számjegyű kategóriába kerültek a keskenynyomtávú vonalak és szintén három számjegyű vonalszámot kaptak a Magyarország mai határain kívüli Kárpát-medencei vonalak. Ötössel kezdőnek az ausztriai, hatossal a szlovákiai és ukrainai, hetessel a romániai vonalak és vélhetően majd nyolccsal kezdődő csoportba kerülnek a szerbiai, horvátországi és szlovéniai vonalak. A kilencessel kezdődő három számjegyű vonalszámmal a 2005 előtt megszűnt vasútvonalak kerülnek. Az adott állomás oldalán megtalálhatóak a képi dokumentumokon és magyarázó szövegeken kívül az állomás földrajzi koordinátái, melyre kattintva az állomás pontos helyét is megtekinthetjük a Google Maps alkalmazásának térképén (pl. Mátrafüred állomás)⁵, valamint a baloldalon az állomást érintő vonal(ak) további állomásainak és megállóhelyeinek listája. A honlapról nyíló térkép menüpontnál az egyes vonalra kattintva is elérhetőek vasútvonalak, a „kisvasút” menüpont az állomásnév keresését a keskenynyomtávú állomásokra és megállóhelyekre szűkíti. A „rég képek” és „éjszakai képek” menüpontok a képi dokumentum speciális tulajdonságai szerinti előre beállított szűkített keresést tesz lehetővé ismét az állomásnevek szerinti alfabetikus sorrendben rendezett találati listában. Az „információ” menüpont alatt találhatjuk az oldal bemutatását. Érdekességgént megemlítendő,

³ Szente-Varga (2014)

⁴ VPE (2005)

⁵ Mátrafüred (2013)

hogyan a fejlesztési céljaik közt jelölik meg egy grafikus menetrend készítését, amelyet azonban a MÁV-Start Zrt. ez irányú fejlesztései szükségtelenné tettek. Bár megjegyzendő, hogy csupán a személyvonatokat mutatja és frissítési gyakoriságban is alulmúlja a MÁV-Trakció Zrt. fejlesztését,⁶ mely 20 másodpercenként frissül és egyfajta elektronikus menetlevélként működik, viszont az ezen keresztül elérhető információk nem használhatóak fel szabadon, mert azok a MÁV-Trakció Zrt. tulajdonát képezik. A linkek menüpontban találhatunk további vasúttörténeti kutatás szempontjából fontos weblapokra történő hivatkozásokat (a normál nyomtávú állomások helyszínrajzait tartalmazó oldalt is). Közülük mindenképpen kiemelendő Balla László honlapja,⁷ melyen Magyarország vasúthálózati térképei találhatók szinte minden évből 1880-tól. Az aktuális hétköznapi információkat a Kisvasut.hu⁸ weblapról érhetjük el, ahol az aktuális menetrenden kívül tematikus programokról, a vasutak történetéről és a kisvasúti napokról is tájékozódhatunk; nem csak a Mátravasút hanem Magyarország összes keskeny nyomtávú vasútvonalának vonatkozásában is, ezt színesíti a honlapról elérhető kép-, irat-, térkép- és linktár. Az oldalt a kemencei keskenynyomtávú vasutat üzemeltető Kisvasutak Baráti Köre hozta létre, Karap Krisztián és Chikán Gábor szerkeszti.

A vasútvonalak általában valamilyen gazdasági céllal épültek, s ha a gazdasági helyzet megváltozott a vasútvonalakat elbontották. Felmerül azonban a kérdés, hogyan lehetne mégis megőrizni épített kulturális örökségként azokat a vasúti vonalakat, amelyek megszűntek vagy megszűnőben vannak. A rögzítés több formája érdemes megemlíteni: kéziratos és nyomtatott dokumentumok, képrögzítéssel dokumentumok, illetve részben az előbbieket digitalizálásával keletkező elektronikus dokumentumok.⁹ A kéziratos és nyomtatott dokumentumok bizonyítják a vasútvonalak létezését: nyomtatott sajtótermékek (időszaki kiadványokban megjelenő tudósítások, tudományos vagy ismeretterjesztő könyvek), levél- és irattári anyagok (pl. hivatalos levelek, szerződések, számlák, főkönyvek, vállalati irodalom). A főkönyvek kéz- vagy gépirással kitöltött szabvány szerint készített nyomtatott dokumentumok. A vállalati irodalom kategóriába sorolhatók a vasúttal kapcsolatos prospektusok, menetrendek, forgalmi és jelzési utasítások, díjszabási tájékoztatók, műszaki leírások és tervek.¹⁰ A vasútbarátok igényeinek növekedése valamint az információ-rögzítésének képi formái megteremtették a lehetőséget a dokumentálás egy újabb módjára. A vasútvonalakról készített térképek segítséget nyújthatnak egyes vasútvonalak keletkezési és megszűnési idejének,

⁶ MÁV-Trakció (2014)

⁷ Balla (2010)

⁸ Karap (2009)

⁹ Pappné (2001)

¹⁰ Kokovay (2001)

pontos helyének meghatározásához, e térképek nyomtatott vagy elektronikus formában érhetőek el, a kéziratos vagy digitalizált kéziratos változatok ritkábbak. Egy vasútvonalat több térképtípuson is fellelhetünk, főként a településről készült térképeken, területfejlesztési térképeken, politikai-földrajzi térképeken, közigazgatási, katonai, bányászati és közlekedési térképeken.¹¹ A szürkeárnyaltos (fekete-fehér), később egyre jobb minőségű színes állóképeken, analóg és digitális formában is egyre több dokumentum keletkezett. A 2007-es és a 2009-es évben több normálnyomtávú vasútvonalon is személyfoglaló üzemszünetet rendeltek el, az utolsó személyforgalmi napokról fellelhető képrögzítési dokumentumok mennyisége alapján megállapítható a dokumentumtípus népszerűsége. Napjaink talán legjobb állóképeit a vasút témakörében Takács Bence¹² készíti, akinek weboldalán már, mint elektronikus dokumentumokat érhetjük el a felvételeit. A „címkefelhő” tárgyszavai közül választhatva böngészhetünk a tárgyszóhoz kapcsolódó albumok listájában, illetve lehetőségünk van szabadszavas keresésre is. Már az állóképek esetében is megjelenik tehát a digitalizálás, az elektronikus dokumentumként elérhetővé tétel. Ez a képrögzítés másik fajtájánál, a mozgóképénél még inkább jellemző, melynek megjelenése a vasút témájában külön figyelmet érdemel, mert ezen keresztül juthatunk el a vasútvonalak digitalizálásához. Itt is először szürkeárnyaltos, majd színes filmek jelentek meg, analóg és digitális formában, melyek a vasút életét, történetét mutatják be. Az ilyen jellegű úgynevezett hagyományos vasúti videók készítői közül talán Moór Attilát érdemes név szerint is kiemelni, a Mátravasútról több filmet is készített, melyek a YouTube csatornáján tekinthetők meg. A „vezérállás-videók” az eddigi legjobb megoldásai a vasútvonalak digitalizálásának: a mozdony vezetőállásából (vezérállás), rögzített pozícióból veszik fel egyetlen kamerával a vasúti pályát. A felvétel így egyszerre tölt be tudományos és ismeretterjesztő szerepet. Az elkészült felvétel egyrészt kielégíti az utas és a vasútbarát azon igényét, mely szerint szeretné tudni „mit láthat” a mozdonyvezető (ismeretterjesztő funkció); másrészt a rögzített kameraállás miatt a felvétel végig a vasúti pályára fókuszál, ezáltal rögzítve mozgókép formájában a teljes vasútvonalat a kezdőtől a végpontig (tudományos funkció). Ezen műfaj legfőbb képviselője Pete Gábor, akinek YouTube csatornáján több ilyen videó is elérhető, köztük a Mátravasút mindkét vonala is.¹³ A felvételeket kezdetben VHS (Video Home Service) kamerával rögzítették, ebben szerepet játszott, hogy kevésbé igényes, de kényelmesen kezelhető, elterjedt rendszer (a fenti

¹¹ Tóvári (2001)

¹² Takács (2014)

¹³ Pete (2012), Pete (2013)

1990-es példa is ilyen rendszerrel készült).¹⁴ Napjainkban digitális, HD minőségű felvételek is készülnek. A következő YouTube csatornákon találhatunk még hasonló videókat: amblock1; LoviGabi; ZsoltPintyőke; a német nyelvterületen: fuhrerstand. A digitalizálási folyamat következő lépcsője lehetne, ha a Google Maps szolgáltatásának „utcakép” nézetéhez hasonlóan (mellyel akár a teljes 3-as számú főutat is megtekinthetjük Budapeستől Tornyosnémetiig) a vasúti vonalakról is készülné háromdimenziós felvétel vagy egy külön ezzel a témával foglalkozó weboldalon, vagy a Google szolgáltatásába integráltan. Nehezítheti a digitalizálási folyamatot azonban az az alapvető különbség, mely szerint a vasúti pálya nem közhasznú, hanem közcélú így nem tartozik a szabad felhasználású közlekedési útvonalak közé.

A hálózat kialakulása (1906-1920)

A mai Mátravasút hálózatának kialakulásakor az kizárólag gazdasági célból épült. Egyedi módon nem egy fővonalból épült több mellékvonal, hanem több mellékvonal összekapcsolódásából jött létre.¹⁵

Az 1880-1890-es években a gyöngyösi MÁV állomás mellé gőzfűrésztelep, parkettagyár és gőzmalom épült, melyet az 1840-ben alapított



1. Nagy-patak völgye

Barna Gábor és Fiai Rt. üzemeltetett.¹⁶ Ennek a gyárnak a faanyag szükségletét az Egri Érseki Uradalommal kötött szerződés (1905-1911)¹⁷ alapján a gyöngyössolymosi erdőkből szerezték be. Ezen kívül bérbe vették a szintén az uradalom területén lévő két andezit-kőbányát: a Lilla-kő (később a Cserkőnél is folytatódott a bányászat) és a Farkasmály mellett. A kőbányák terméskőt, lapos kőt, sukfos járdakőt, fejkőt és faragott követ állítottak elő.

1906-ban készült el a keskenynyomtávú (600 mm) vasút első szakasza a Nagy-völgyben (lásd 1.ábra),¹⁸ a Gyöngyössolymosi Fűtőháztól a Nyírjesig, amely a mai Csór-réti víztároló gátja környékét jelöli. Molnár József szerint ez a vonal, majd csak 1915 után éri el a

¹⁴ Tóvári (2001)

¹⁵ Bajcsyné (1994), Egri Kiss (1996), Bajcsyné (2011)

¹⁶ Molnár (1995)

¹⁷ Adásvételi és haszonbérleti szerződés (1911), Thorday (1997)

¹⁸ Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Fridél (2007), Beneš (2008), Misóczki (2010)

Nyírjest¹⁹. Misóczki Lajos ebben a kérdésben változó állásponton van, mert míg 1996-ban azt állítja, hogy a vonal Lajosháza után a Nagy-völgyben, 2010-ben már azt állítja, hogy a Szén-patak völgyében folytatódott.²⁰ Az első vasutak még ló üzeműek voltak, s a fa és kő mellett faszenet és erdei gyümölcsöket is szállítottak.²¹ A kitermelt faanyagot gerendaként, deszkaként, rönk- és hasított fa formájában épület, szerszám és tűzifaként árulták. A legkiválóbb minőségű faanyagból hordódonga készült.²² 1907-ben épült meg a vasút a Csukás és Monostor patakok völgyében.²³ Thorday Zoltán szerint csak 1914-ben készül el a Monostor-völgyi vonal, ezen állítását azonban hitelteleníti, hogy szerinte a monostori vonal Mátrafüredre vezet, ami földrajzi képtelenség.²⁴ Teljes tájékozatlanságot mutat azonban Antalfy István, aki szerint a Lajosháza– Gyöngyössolymos vonal épült tovább Mátrafüredig, s onnét az 1920-as években Gyöngyösre.²⁵ 1908-ban a Csukás-pataki vonalat a Blokkháztól keletre, a Monostor-völgyi vonalat a Kis-Átal-kő alá meghosszabbították.²⁶ A monostor-völgyi elágazásnál kettős fűtőház épült téglafalakkal és palatetővel (109,35 m²), mellette 2,8 m belmagasságú 4 szoba+konyha kettős lakóházzal (145,06 m²), amely körfalazással épült, palatetővel és deszkapadlóval.²⁷ Egy 1934 október 19.-i alaprajz szerint a gyöngyössolymosi fűtőház (össztérfogat: 685 m³, becsértéke: 700 P) mozdonyszínje 13,6 m²-es (22,1 m²-es padlástérrel), a műhely 20,8 m²-es (20,31 m²-es padlástérrel), mindkettő falai téglából és terméskőből 0,5 m vastagságban épültek és a tetőfedéshez eternitet, illetve cserepet használtak. A mozdonyszínbe egy vágány vezetett és két mozdony számára volt hely, a műhelyben 15 m²-es szénraktár, 15,6 m²-es anyagraktár, 46,08 m²-es kovácsműhely, 7,8 m²-es homokkamra és 13,5 m²-es bognárműhely kapott helyet.²⁸ A Parkettagyár 1910-ben már több mint 200 000 m³ fát dolgozott fel. 1910 november 17.-én a bérlő új szerződést kötött az érsekséggel, meghosszabbítva a bérletet 1914-ig, ez azonban a következő évben hatályát veszítette.²⁹ 1911 augusztus 28.-án (Szecskő Kálmán szerint 1912-ben, ez téves) a Barna Gábor és Fiai Rt. meghosszabbította a bérleti szerződést 1931-ig, vállalva a vasút

¹⁹ Molnár (1995)

²⁰ Misóczki (1996), Misóczki (2010)

²¹ Bajcsyné (1994), Fridél (2007), Beneš (2008), Fridél (2010), Misóczki (2010), Bajcsyné (2011)

²² Misóczki (2010)

²³ Misóczki (1996), Fridél (2007), Egly (2008), Beneš (2008), Rosta (2008), Fridél (2010), Misóczki (2010)

²⁴ Thorday (1997)

²⁵ Antalfy (1987)

²⁶ Egly (2008), Misóczki (2010)

²⁷ Az Egri Érsekség vasútüzeméhez tartozó épületek vázrajza (1932)

²⁸ Kimutatás ... az Egri Érseki Uradalmi Központi Pénztárban megejtett rovancsolás eredményéről (1934),

Kimutatás ... a törzsvagyon részére átveendőnek véleményezett létesítményekről (1934)

²⁹ Adásvételi és haszonbérleti szerződés (1911), Misóczki (2010)

továbbépítését a gyöngyösi MÁV állomásig és mellette egy raktár építését 1 magyar hold³⁰ területen, valamint a kis-hegyi kőbányához iparvágány létesítését 1913 júliusáig. Az Érsekség megkövetelte, hogy „*csakis kifogástalan jó minőségű anyag használható*”, valamint a vasúthoz szükséges területek is ki legyenek sajátítva. Az előbbi követelménynek való megfelelés a napjainkban is fellelhető műtárgyakon is látszik. A bérlő vállalta a vasúthálózat gőzüzemre átállítását, valamint 2 mozdony, 8 rönkfa-szállító és 12 tűzifaszállító kocsit üzembe állítását.³¹ A szerződés szerint sem a vasúti pálya, sem a gördülőállomány, sem a kiegészítő infrastruktúra nem a bérlő, hanem a földbirtokos tulajdonát képezik, s ezért a Barna Gábor és Fiai Rt. az érsekség pénztárában 10 000 K-t letétbe helyezett értékpapírban, valamint a tulajdonos számára ingyenes szállítást biztosított. A bérlő 1921-ig köteles volt leltárt készíteni az általa bérelt érseki tulajdonról, de a bérlő által elért profitból az Érsekség nem részesedett. A vasút elkészülte után a bérlő újabb 30 000 K-t köteles letétbe helyezni, mint bérleti díjat 1931-ig.³² A szerződés egységárakat határozott meg az kitermelt haszonfára (tölgy és bükk) és tűzifára (szerfa, dorongfa) külön az alsó- és külön a felső vágásban (az alsóvágás árai magasabbak voltak). A díjtáblázat árai 1921-től 1,20 K-val emelkedtek, az átvétel és fizetés idejeként október-november hónapok lettek megjelölve. Meghatározták a kőbánya éves bérleti díját, melyet négy részletben kellett fizetni és 1300 K-ról indult, de 1917-től 500 K-val, majd ötévente újabb 500 K-val emelkedett.³³ 1912 január 3.-án a szerződést I. Ferenc József Magyarország apostoli királya – „*Ő császári és apostoli királyi Felségének folyó évi január hó 3-án Bécsben kelt legfelsőbb elhatározása alapján*” – a vallás- és közoktatási miniszter útján jóváhagyta.³⁴ 1913 november 15.-én Gyöngyösön és november 21.-én Egerben írták alá azt a pótlólagos szerződést, amely a bérlő szerződésszegése miatt jött létre, mert nem tartották be a határidőt. Az új szerződés szerint: a Gyöngyös–Gyöngyössolymos vonal építését legkésőbb 1914 júniusában el kell kezdeni és az év végére befejezni, illetve 600-600 ürm³ dorong- és szerfa a gyöngyösi rakodóban a tulajdonosnak ingyen tárolható.³⁵ 1914 október 22.-én és 24.-én Gyöngyösön és Egerben újabb pótszerződés jött létre, mely szerint 1917 november 1.-ig a Gyöngyösre vezető vasutat meg kell építeni, a tűzifaárakat az Érsekség egységesen 10%-al emeli, az eredeti szerződésben a vasút bérleti díjaként

³⁰ 1 magyar hold (nem katasztrális!) = 43,16 a

³¹ Adásvételi és haszonbérleti szerződés (1911), Szecskő (1961)

³² Adásvételi és haszonbérleti szerződés (1911), Kimutatás az Egri Érseki Uradalomban kezelt letéteknek (1912), Szecskő (1961)

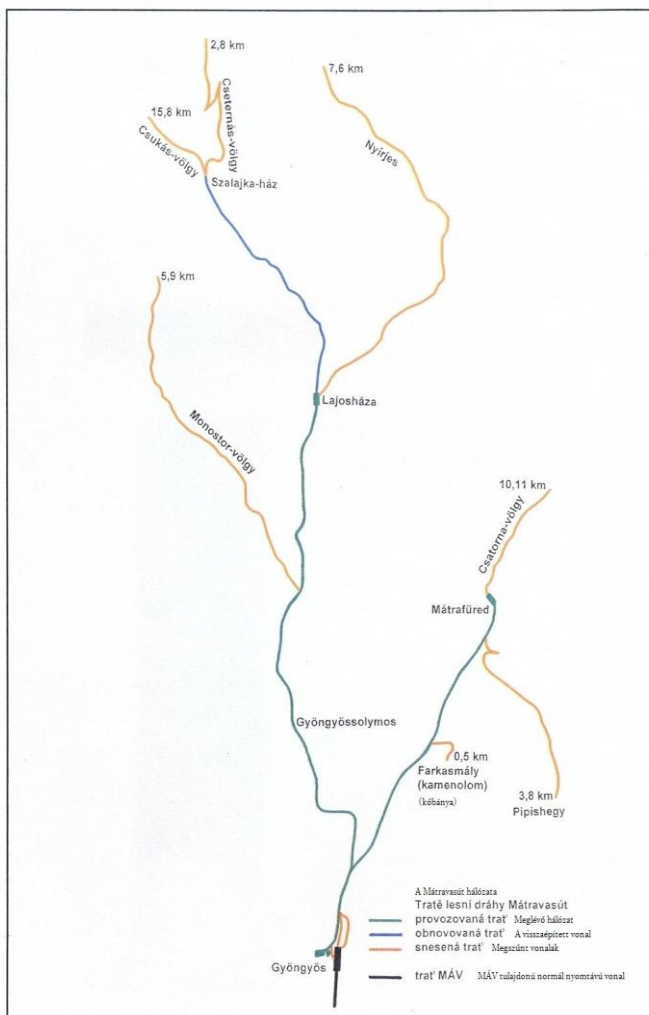
³³ Adásvételi és haszonbérleti szerződés (1911), Szecskő (1961)

³⁴ 3309. sz./VKM (1912)

³⁵ Pótlólagos szerződéses megállapodás (1913), Szecskő (1961)

megszabott 30 000 K-t 1917 november 9-én kell befizetni. A vágásbéreket a bérlő az erdőtiszt által készített bérlajstrom szerint köteles fizetni (1,1 K/m³ hasábfá, 0,80 K/m³ dorongfa).³⁶

A Szén-patak völgyi összeköttetés (Lajosháza–Szalajkaház, lásd 2. ábra) 1914-ben épült meg,³⁷ és ugyanebben az évben épült a cseternási vonal is.³⁸ Misóczki Lajos azon állítása azonban, mely szerint a Cseternás és Csukás patakok völgyeiben létesült vonalakat úgy kötötték össze a nyírjesi vonallal, hogy a Szén-patak völgyi vonallal való összeköttetéshez további építkezésre lett volna szükség, tévedés; hiszen az összekötő szakasz maga a Szén-patak völgyi vonal.³⁹ A nyírjesi vonalon volt a legmeredekebb emelkedő, egy mindössze 400 m-es szakaszon: 103,8 ezrelék,⁴⁰ ma a legnagyobb meredekség 45 ezrelék (Karl Beneš szerint 48, Thorday Zoltán szerint 49) mátrafüredi vonalon egy 40 méteres szakaszon.⁴¹ A cseternási vonalon csúcsfordítóval küzdötték le a magasságkülönbséget.⁴² 1916-ban a Barna Gábor és Fiai Rt. járműállományban 16 fa- és 14 kőszállító kocsit volt,⁴³ ez az év **2. Mátravasút hálózata**



megkönnyebbülést jelenhetett a lóállomány számára, mert a vasutat gőzvonatásra állították át.⁴⁴ Ekkor érkezett (Karl Beneš szerint 1915 szeptember 11.-én) az első 356-os sorozatszámú (Karl Beneš szerint 357,303-as pályaszámú 3790/1915 gyári számú) három csatlós

³⁶ Pótlólagos szerződési megállapodás (1914), Szecskő (1961)

³⁷ Rosta (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

³⁸ Misóczki (1996), Thorday (1997), Egly (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

³⁹ Misóczki (2010)

⁴⁰ Ercsényi (1983), Bajcsyné (1994), Beneš (2008), Bajcsyné (2011)

⁴¹ Ercsényi (1983), Misóczki (1996), Thorday (1997), Beneš (2008), Egly (2008)

⁴² Bajcsyné (2011)

⁴³ Misóczki (2010)

⁴⁴ Fejér (1983), Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Fridél (2007), Fridél (2010), Misóczki (2010)

gőzmozdony⁴⁵ a „Liza”⁴⁶ névre keresztelt gőzös, melyről Molnár József tévesen feltételezi, hogy nevezhették akár „Böskének” is, mert az egy későbbi mozdony neve volt.⁴⁷ A Gyöngyös és Gyöngyössolymos közti vasút hiánya miatt a gőzöst repülővágányokon szállították át a Gyöngyösi MÁV állomásról a Kossuth, Szent Bertalan és Petőfi, majd a gyöngyössolymosi Fő utcán a Fűtőházhoz. Ez azt jelenti, hogy a lefektetett vágányokon a mozdony végiggurult, majd mögötte felszedték a sínt, s azt előtte újból lerakták.⁴⁸ A repülővágányok építését és bontását orosz hadifoglyokkal végeztették.⁴⁹ A mozdony útját főként gyermekek kísérték nagy érdeklődéssel, mely 11 napig (Thorday Zoltán szerint 14 napig) tartott.⁵⁰ A vasút Gyöngyössolymoson belüli szakasza 1916-ban épült meg,⁵¹ bár Thorday Zoltán szerint (és 1996-ban még Misóczki Lajos szerint is) ez az év lehetett 1914, Szecskő Kálmán szerint 1917 is, ezek a feltételezések azonban tévesek.⁵² A Barna Gábor és Fiai Rt. folytatólagos szerződészegése miatt 1917 november 23.-án és december 15.-én Gyöngyösön és Egerben újabb pótszerződés született. Ez alapján a Gyöngyösre vezető vasút elkészítésének új határideje 1920 november 1. lett, de 5000 K ködbért is kellett a bérlőnek fizetnie, a faanyagárakat az Érsekség 50%-al megemelte, de a vágásbérek változatlanok maradtak. A Felsővágásban a vasútépítéssel megrongált kocsiutat a bérlőnek 1918 június 1.-ig kellett helyre állítania.⁵³

A MÁV állomás és a Farkasmályi Kőbánya közt 1911-ben létesült vonal a mátrafüredi "országút padkáján",⁵⁴ amely szintén lóvasútként épült ki, s andezit építőkövet, fát és egyéb erdei terméket szállítottak.⁵⁵ Az elsődleges cél nem a normál nyomtávú hálózatra történő átrakódás, hanem a MÁV állomás melletti ipartelep elérése volt. A 3,4 km-es vonal 600 mm-es nyomtávval (Karl Beneš szerint 760 mm-es nyomtávval épült, ez téves!), 7 kg/folyóméter súlyú sínekkel épült.⁵⁶ A farkasmályi vonal első tulajdonosa a budapesti Holczer és Czier Rt., 1920-ban a gyöngyösi Mairovitz és Fiai Rt. tulajdona, lett, mely még ebben az évben átalakult Mairovitz és Barna Gábor és Fiai Rt.-vé.⁵⁷ Simon Péter, Egly Tibor és Lőcsei Dezső szerint azonban a vonalat már eredetileg is a Barna Gábor és Fiai Rt. építette, Ercsényi Pál és Kovács

⁴⁵ Fejér (1983), Thorday (1997)

⁴⁶ Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Beneš (2008), Bajcsyné (2011)

⁴⁷ Molnár (1995)

⁴⁸ Szecskő (1961), Ercsényi (1983), Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Misóczki (2010)

⁴⁹ Szecskő (1961), Ercsényi (1983), Molnár (1995)

⁵⁰ Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Thorday (1997), Beneš (2008), Misóczki (2010)

⁵¹ Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008), Rosta (2008)

⁵² Szecskő (1961), Misóczki (1996), Thorday (1997), Misóczki (2010)

⁵³ Pótlólagos szerződés (1917), Szecskő (1961)

⁵⁴ Szecskő (1961), Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Beneš (2008), Wágner (2012)

⁵⁵ Molnár (1995)

⁵⁶ Szecskő (1961), Ercsényi (1983), Molnár (1995), Egly (2008), Beneš (2008)

⁵⁷ Szecskő (1961), Molnár (1995)

János szerint viszont a Barna Gábor és Fiai Rt. építtette a Holczer és Czier Rt.-vel.⁵⁸ Az 1911-es szerződést a vármegye részéről Majzik Viktor alispán írta alá, melyben a tulajdonost évi 40 K útdíj megfizetésére kötelezték, s ebben a szerződésben már rögzítik a peage jogot, mely más vasúti társaságok számára is lehetővé teszi a pályahasználatot.⁵⁹ Az 1917. május 21-i tűzvészt követően az újjáépítéshez szükséges épületfa szállításához nagy segítség volt a keskeny nyomtávú vasúti hálózat. A gyártelepet nem érte tűzkár, ezért a Barna Gábor és Fiai Rt. (alaptőke 1917-ben vagy 1919-ben: 2 millió K) „sokszor ingyen” biztosította a tűzifát és a lillabányai kőbányából kitermelt építőanyagot.⁶⁰ 1918 május 20.-án új gőzmozdony érkezett Gyöngyösre „Erzsébet” (később „Böske”) néven, mely a „Liza”-hoz hasonlóan 357-es sorozatszámú 314-es pályaszámú, és az O&K által 8491/1918 gyári számon készült.

A hálózat összekötése a Gyöngyös–Gyöngyössolymos vonal megépülésével történt meg, ennek idejét többen is tévesen 1917-re⁶¹ vagy 1918-ra⁶² teszik. A vonal megépülésében nagy érdeme van Zemanek György uradalmi erdőmérnöknek és Óhidi Ligeti Imrének, az érseki uradalom műszaki tanácsadójának.⁶³ Misóczki Lajos álláspontja ebben a kérdésben ismét változó, míg 1996-ban az 1917-es évszámot fogadja el, 2010-ben már csak valószínűsíti az 1921 vagy 1922-es dátumot, Molnár József szerint: 1922 a helyes dátum.⁶⁴ Szecső Kálmán, Ercsényi Pál és Kovács János is említi, hogy a közigazgatási bejárásra 1918 július 3.-án került sor, a 39980/1918.K.M.III.sz. rendelet alapján, a vonatkozó levéltári anyagok ezt alátámasztják.⁶⁵ A kiállított hatósági bizonyítványban a Város hatósága „*a vasút mielőbbi kiépítését szükségesnek látja*” (a már létező 18 km-es hálózathoz kapcsolódva), tehát a vonal még nincs kész.⁶⁶ Mivel az Egri Érsekség és a Barna Gábor és Fiai Rt. közti 1920 február 28.-i negyedik pótszerződésből már kikerült a vonal megépülésének sürgetése, ezért feltételezhetően sikerült tartani az 1920 november 1.-i határidőt.⁶⁷ Tekintettel az 1918/1919-es eseményekre nem valószínű, hogy a vasútvonalat 1920 előtt megépítették volna, így azt a tézist érdemes elfogadni, hogy az összekötővonal 1920-ban épült meg.⁶⁸ A hálózat

⁵⁸ Ercsényi (1983), Simon (2007), Egly (2008)

⁵⁹ Szecső (1961)

⁶⁰ Misóczki (2010)

⁶¹ Ercsényi (1983), Misóczki (1996), Tusnádi (1997), Rosta (2008), Wágner (2012)

⁶² Csiffáry (1998), Beneš (2008), Bajcsyné (2011)

⁶³ Ercsényi (1983), Molnár (1995)

⁶⁴ Molnár (1995), Misóczki (1996), Misóczki (2010)

⁶⁵ Szecső (1961), Ercsényi (1983), Ad. 1/el.1918 hatósági bizonyítvány (1918)

⁶⁶ Ad. 1/el.1918 hatósági bizonyítvány (1918)

⁶⁷ Negyeik pótlólagos szerződési megállapodás (1920)

⁶⁸ Saját kutatási eredmény

egyesítésével átrakás nélkül lehetett szállítani az árut a gyöngyössolymosi vonalakról is a gyöngyösi MÁV állomásra.⁶⁹

A hálózat egyesítéstől az Úttörővasútig (1920-1961)

1921 május 25.-én a „Liza” gőzös honállomását Gyöngyössolymosról Gyöngyösre módosították, az átállomásítás az új összekötő vonalon keresztül valósult meg.⁷⁰ 1921 május 28.-án megkapta a Barna Gábor és Fiai Rt. a gyöngyösi Fűtőház építési engedélyét (a március 9.-i helyszíni szemle alapján), melyet az év végéig Kálmán Miklós vállalkozó fel is épített a patak parti malomtelepen.⁷¹ A vonalhálózat új bérlője 1922-től a Solymosi és Farkasmályi Kőbánya Rt. lett, mely átvállalta a Barna Gábor és Fiai Rt. adósságainak felét⁷² (Thorday Zoltán és Csiffáry Gergely szerint azonban a mátrafüredi vonal a Gyöngyös-Benei Rt. tulajdona lett 4 millió K alaptőkével,⁷³ Misóczki Lajos szerint ez csak 1923-tól igaz).⁷⁴ A vonalhálózat hossza 1921/1922 telén 15 368 m, mely Egly Tibor, Lőcsei Dezső, Ercsényi Pál és Kovács János szerint csak a gyöngyössolymosi ágat jelenti.⁷⁵ 1921-ban Dr. Puky Árpád gyöngyösi polgármester elérte, hogy a kereskedelmi miniszter engedélyezze Gyöngyös városának a Farkasmálytól a Csatornás völgyig tartó iparvasút építtetését, valamint Gyöngyös és Mátrafüred közt a közforgalmú személyszállítást is.⁷⁶ A Gyöngyös és Mátrafüred közti vasút ötlete nem új, már 1895 július 1.-én engedélyezte a 37886/95. sz. határozatában a kereskedelemügyi miniszter egy normál nyomtávú gazdasági vasút létrejöttét,⁷⁷ s 1909-ben egy ilyen viszonylatú villamosvasútnak is volt már elfogadott terve,⁷⁸ mégsem épült normál nyomtávú vasút. A keskeny nyomtávú vasút terveit Misóczki Lajos és Karl Beneš szerint 1917-ben vagy 1918-ban fogadták el,⁷⁹ s építése 1923-ban (Thorday Zoltán szerint már 1922-ben)⁸⁰ fejeződött be 12 kg/fm sínekből,⁸¹ ekkor kapta ez a pályaszakasz a „Gyöngyös–Benei

⁶⁹ Molnár (1995)

⁷⁰ Beneš (2008)

⁷¹ Mozdonyszín helyszínrajza (1921)

⁷² Szecskő (1961), Molnár (1995), Misóczki (1996)

⁷³ Thorday (1997), Csiffáry (1998)

⁷⁴ Misóczki (1996)

⁷⁵ Szecskő (1961), Ercsényi (1983) Molnár (1995), Misóczki (1996), Egly (2008)

⁷⁶ Szecskő (1961), Ercsényi (1983), Molnár (1995)

⁷⁷ Misóczki (1996)

⁷⁸ Misóczki (1996)

⁷⁹ Misóczki (1996), Beneš (2008)

⁸⁰ Thorday (1997)

⁸¹ Szecskő (1961), Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Bogár (1997), Tusnádi (1997), Bajcsyné (2011)

Vasút Rt.” nevet.⁸² Június 5.-én (Molnár József szerint csak július 5.-én) a műszaki ellenőrzés (műtanrendőri vizsga) is sikerrel járt,⁸³ és megindult a teherszállítás.⁸⁴ Szeptemberben Puky Árpád gyöngyösi polgármester elérte az „esetenkénti” személyszállítást.⁸⁵ A Mátrafüred–Csatorna-völgy szakasz 3,4 km hosszú lett és tartalmazott a Vaskapu alatt egy csúcsfordítót.⁸⁶ 1923-ban folytatódott a hálózat gépesítése is. Az új gőzösöket az Orenstein-Koppel és floridsdorfi Kraus gyártotta: 356-os (Karl Beneš szerint 357-es) illetve 437-es sorozatszámú.⁸⁷ Négy mozdony érkezett, az egyiket speciális hangja miatt a „Csahi” névvel illették, a vasutas szlengben ekkor a kőszállító csilléket „kutyiknak” nevezték.⁸⁸ 1923 január 9.-én érkezett a farkasmályi kőbányához a „Feri” nevű a Henschel cég által gyártott 15060/1917-es gyári számú ismeretlen típusú gőzös. 1923. november 16.-án került beszerzésre a „Karcsi” és a „Janka” nevű 357-es sorozatszámú 307-es és 308-as pályaszámú 2577/1918 és 2578/1918 számon floridsdorfi gyártású gőzmozdonyok, valamint a „Gizi” nevű 437,408-as pályaszámú O&K által 5108/1911-es számon gyártott négycsatlós gőzös, mely „a városiak kedvencévé vált”.⁸⁹ Bár 1923 és 1927 közti időszakból fennmaradtak a gyöngyössolymosi erdészet folyószámlái, illetve 1923 és 1925 közti leszámolásai, mégis nehéz lenne pontos teherszállítási adatokat megadni, mert nem került feltüntetésre, hogy a szállítás vasúton vagy közúton történt-e. A bizonyíthatóan vasúton történt szállítások alapján a teherszállításból származó bevétel az Érsekség tulajdonában lévő vasútvonalakon: 1923 – 586 933 K, 1924 – 2 085 000 K, 1925 – 1 095 100 K, 1926 – 117 700 K.⁹⁰ Ezen adatokat a fentiek alapján nem tekinthetjük pontosnak, csak közelítő értéknek. A vasúthálózatot Rosta Gyula és Misóczki Lajos szerint 1925-ben,⁹¹ Molnár József szerint csak 1932-ben⁹² 600-ról 760 mm-es nyomtávúra, 150 tonna 9 kg/fm súlyú sínekből, mely együtt járt a monostori és nyírjesi vonal felújításával vagy újjáépítésével is.⁹³ Az 1925-ös évszámot erősíti az a tény, miszerint a Gyöngyös–Gyöngyössolymos vonal eleve 760 mm nyomtávval épült ki.⁹⁴ 1924-ben a 6798/1924 számon sorozatos szerződösszegései miatt az Érsekség beperelte a bérlőjét. 1925 január 2.-án újabb bérleti szerződést köt az Egri Érsekség, amely szerint új óvadékot kell

⁸² Misóczki (1996), Thorday (1997), Beneš (2008), Misóczki (2010), Wágner (2012)

⁸³ Szecskő (1961), Ercsényi (1983), Molnár (1995)

⁸⁴ Misóczki (1996), Beneš (2008), Misóczki (2010)

⁸⁵ Misóczki (1996), Beneš (2008), Egly (2008)

⁸⁶ Szecskő (1961)

⁸⁷ Molnár (1995), Thorday (1997)

⁸⁸ Molnár (1995)

⁸⁹ Ercsényi (1983), Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Beneš (2008)

⁹⁰ Erdészeti folyószámlakönyv (1923-1924), Erdészeti folyószámlakönyv (1925-1926)

⁹¹ Misóczki (1996), Rosta (2008), Misóczki (2010)

⁹² Molnár (1995)

⁹³ Ercsényi (1983), Misóczki (1996), Misóczki (2010)

⁹⁴ Ad. 1/el.1918 hatósági bizonyítvány (1918)

a bérlőnek letennie 6000 K⁹⁵ értékben, az indított pert az Érsekség felfüggeszti. 1925 május 15.-ig leltárba kell venni a vasutat, még mindig hiányzik a gyöngyösi normál nyomtávú vasút állomása melletti rakodó, ennek elkészítésére az új határidő az év vége. Előírja a hiányzó szakaszokon a vasút visszaépítését a Monostor és a Nagy patakok völgyeiben és a vasúti fordulók optimalizálását. Ebben a szerződésben szerepel egyedül a Farkas-kút felé vezető vonal a Nagy-völgyből (feltételezhetően ez a mai „rakott út”).⁹⁶ 1925 májusában a Gyöngyös–Nyírjes vonalon, Gyöngyössolymoson gépház és műhely, Gyöngyösön egy kettős lakóház és melléképülete áll az érsekség tulajdonában, a gördülőállományt pedig egy 6 tonnás benzinmotor, egy mozdony, 5 pár rönkszállító, 14 tűzifaszállító és egy pályafenntartó kocsi alkotja.⁹⁷

1926 nyarán⁹⁸ (Thorday Zoltán és Bajcsyné Tóth Ida szerint csak 1927-ben, ez tévedés)⁹⁹ megkezdődött a személyszállítás (lásd 3. ábra). Az első személyvonat 1926 június 19.-én közlekedett (Molnár József szerint május 1.-én vagy június 18.-án, Csiffáry Gergely szerint június 18.-án),¹⁰⁰ a „Karci” nevű gőzös továbbított két személykocsit, Rábel Mihály mozdonyvezető irányításával.¹⁰¹ A személyszállítást egy zárt, egy nyitott és egy paklikocsival végezték.¹⁰² A



3. Személyszállítás kezdete

mátrafüredi vonal tulajdonosa 1926-tól (Thorday Zoltán szerint 1929-től,¹⁰³ Molnár József szerint csak 1942-től)¹⁰⁴ a Gyöngyös Megyei Város Villamosműve Rt.¹⁰⁵ 1926 október 15.-én új háromcsatlós 357,305-ös pályaszámú gőzmozdony érkezett Gyöngyösre „Muki” néven, amelyet az O&K cég 8418/1917-es számon gyártott le.¹⁰⁶ A személyszállítás sikerét jelzi az

⁹⁵ A bérlőnek aranykoronában kellett fizetnie, ami azt jelentette, hogy az 1927-ig érvényes 10, 20 és 100 K-s pénzértmékkel, melyek összetétele 9:1 arányban arany és réz ötvözet.

⁹⁶ Perlaky (1925)

⁹⁷ Szecskő (1961), Ercsényi (1983)

⁹⁸ Ercsényi (1983), Egri Kiss (1996), Gál (1996), M. L. (1996), Bogár (1997), Tusnádi (1997), Bajcsyné (2011)

⁹⁹ Thorday (1997), Bajcsyné Tóth (1989)

¹⁰⁰ Molnár (1995), Csiffáry (1998), Fridél (2007), Beneš (2008), Egly (2008), Fridél (2010), Misóczki (2010)

¹⁰¹ Ercsényi (1983), Misóczki (1996), Misóczki (2010)

¹⁰² Misóczki (2010)

¹⁰³ Thorday (1997)

¹⁰⁴ Molnár (1995)

¹⁰⁵ Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

¹⁰⁶ Beneš (2008)

utasforgalom növekedése az első években: 1926 – 8 000 fő,¹⁰⁷ 1927 – 14 000 fő¹⁰⁸ (napi 4 pár vonattal), 1928 – 17 137 fő, 1929 – 22 671 fő.¹⁰⁹ Hendry József főispán 1927-ben kijelentette, hogy a gyöngyösi és mátrai idegenforgalmat a vasút kapcsolja össze.¹¹⁰ 1927 október 1.-ig megépült a Mátravasút kocsiszíne.¹¹¹ 1928 február 28.-án az ipartelepi fűtőházat tűzveszélyesnek minősítették, ezért március 24.-ig a kazán feletti mennyezetet 3 m vastagon bádoggal vonták be.¹¹² 1928-ban megépült az Orczy-kastély keleti gloriettjéhez vezető 835 m hosszú szakasz, 4745,90 P-ből.¹¹³ A közigazgatási bejárásra június 21.-én került sor, a műtanrendőri bejárást pedig október 17.-én tartották, az új vonalhoz épített telefonvonal 146,50 P-ből épült meg.¹¹⁴ Molnár József tévesen állítja, hogy 1926-ban már innét közlekedtek a vonatok.¹¹⁵ A „hangulatos” állomásépületet is 1928-ban építették, ahogyan azt Karl Beneš is állítja. Téved viszont Egly Tibor és Lőcsei Dezső, akik szerint már 1926-ban megépült az állomás. A levéltári források szerint az állomásépület alapfalazása 240,20 P; mázolója 238,20 P; felállítása 407,09 P-be került.¹¹⁶ 1927-ben 361,98 P-ből bővítették a mozdonyszínt, majd világításának elkészítése 10,70 P-be került. Új várótermet is építettek 1928-ban 2620,46 P-ből, majd berendezése 82,32 P-be, világításának elkészítése 96,54 P-be, a cseréptetőfedés 86,24 P-be került. 1929-ben megépült a mátrafüredi vasútállomás is 2176,1 P-ből (asztalos és kőműves munkák), a világításának elkészítése 62,35 P-be, az épület mázolója 78 P-be került.¹¹⁷

Szecskő Kálmán szerint 1927 március 30.-án az Érsekségnek még mindig tartozott a Barna Gábor és Fiai Rt. jogutódja, s a tartozást csak 1929-1930 folyamán egyenlítette ki az Egri Hordó és Faárúgyár, mely ekkor a Magyar Általános Hitelbank érdekeltségi körébe tartozott. A függő ügyeket az 1931 november 4.-i műtanrendőri vizsga zárta le véglegesen.¹¹⁸ 1929 július 16.-án az uradalmi jószágigazgató a minisztertől kérte szakértő kiküldését a hiányok megállapítására.¹¹⁹ Lachnit Károly (okleveles mérnök) 1930-as jelentésében jelezte, hogy a bérlő nem teljesítette szerződéses kötelezettségei egy részét: a MÁV-tól nem vásároltak rakodóterületet az Érsekség részére, a vasút teljes területe még nem az Érsekség

¹⁰⁷ Misóczki (1996)

¹⁰⁸ Molnár (1995), Thorday (1997)

¹⁰⁹ Mátravasút főkönyve (1929), Misóczki (1996)

¹¹⁰ Misóczki (1996), Egly (2008), Fridél (2010)

¹¹¹ Kocsiszín helyszínrajz (1926)

¹¹² Fűtőház tűzveszélyességének megszüntetése (1928)

¹¹³ Mátravasút főkönyve (1929), Misóczki (1996), Rosta (2008), Beneš (2008), Egly (2008), Misóczki (2010)

¹¹⁴ Mátravasút főkönyve (1929)

¹¹⁵ Molnár (1995)

¹¹⁶ Mátravasút főkönyve (1929), Egly (2008), Beneš (2008)

¹¹⁷ Mátravasút főkönyve (1929)

¹¹⁸ Szecskő (1961), Ercsényi (1983)

¹¹⁹ Csernaky (1929)

tulajdona, a vasúttal párhuzamos kocsutakat nem javították ki, a vízelvezető árkokat, a zúzottkőágyazatot nem újították fel, a töltések, a bevágások, rézsűk nem lettek helyreállítva. Több helyen hiányzik a sín, a telefonvezeték és oszlop, nincsenek felújítva a rönk- és tűzifaszállító kocsik, a 4 mozdony (vasalkatrész- és festékhiányok, tengely és csapágyhibák), a kezelési- és melléképületek. A Gyöngyös–Gyöngyössolymos–Nyírjes vasúti pálya összértékét 127 925,99 P-ben határozza meg. A Monostor-völgyi vonal értékét 91 759,20 P-re becsüli, a hozzátartozó lóvasúti pálya üzembe helyezésének költsége 17 339 P. A gördülőállomány (2 mozdony, 8 rönk- és 12 tűzifaszállító kocsi): 20 300 P, a kezelési épületek értéke: 7 252,80 P. A Barna Gábor és Fiai Rt.-től átvett vasút teljes értékét 264 576,99 P-re értékeli fel.¹²⁰ 1929 november 14.-én az Érsekség megállapította az átvétellel elvégzendő feladatokat. A nyírjesi vonalon elbontott 1463 m a bérlő általi visszaépítését, az ezt követő 4486 m felhagyott szakasz újra használatba vételét, a vízelvezető rendszer újraasását, talpfahiányok pótlását, az elgörbült sínek kiegyenesítését, hidak és átereszek javítását, tartógerendák felújítását. Kavicsolást, hiányzó deszkák szelvénykarók és telefonvezeték-oszlopok pótlását, rönk és tűzifaszállító kocsik elgörbült vasalkatrészeinek felújítását, kétszeri olajfestéssel történő átfestését, kezelési és mellék-épületek helyreállítását (külső és belső vakolással, ajtó és ablakjavítással, mázolásal, ereszcsonna javítással, tetőfedéssel). A vasúti pályán kívül az Érsekség tulajdonába került a Kis-bükk alatt tárolt váltók és kocsik és 220 fm sín.¹²¹ Az Érsekség vonalain eseti személyszállításra is csak ritkán került sor, pl. 1929 december utolsó napjaiban özv. Zefretmayer Ferencné levelezőlapon kérte, hogy poggyászát a vasúton szállíthassa fel a gyöngyössolymosi főmérnök házáatól az Almezsoldfer László erdész lakásáig, melyet az uradalmi erdőmérnök engedélyezett.¹²²

Az 1929-1933 közti gazdasági válság nem csökkentette a személyforgalmat.¹²³ Az utasforgalom: 1930 – 24 125 fő, 1932 – 25 804 fő, 1934 – 36 057 fő.¹²⁴ 1930-ban napi 3 pár személyvonat közlekedett Mátrafüredre, amit hétvégén még 2 pár egészített ki; a mentidő 34 perc.¹²⁵ A menetjegy 0,50 P volt, de Farkasmályig csak 0,30 P mindkét irányból. Egy 10 db-os füzetjegy 4,60 P, míg egy különvonat oda-vissza 48 P, csak oda 32 P. A 4-12 év közti gyerekeknek a teljes út 0,30 P, Farkasmályig 0,16 P.¹²⁶ Karl Beneš állítása szerint a kelet-angliai KerrS (Kerr, Stuart & Co. Ltd) által 687/1891-es számon gyártott Henschel típusú

¹²⁰ Lachnit (1930)

¹²¹ A felsőtárkányi és gyöngyössolymosi gőzüzemű erdei iparvasútnak ... leendő átvételét megelőző helyreállítási teendők (1929), Lachnit (1930)

¹²² Levelezőlap és válasz (1929)

¹²³ Misóczki (1996)

¹²⁴ Misóczki (1996), Beneš (2008)

¹²⁵ Pásztor (1930)

¹²⁶ Pásztor (1930)

gőzmozdony 1930-ban a Mátravasúton szolgált.¹²⁷ Bár a hálózat egységes volt a tulajdonviszonyok már nem mutatnak egységes képet. Egy 1930 augusztus 4.-i helyszínrajz szerint a gyöngyösi temetőt keletről kerülő iparvágány a parkettagyárig a Város tulajdona volt, ellentétben a temetőt nyugatról kerülő a vasútállomásra vezető vágánnyal, mely az Érsekség tulajdonában állt. A vasút gyöngyössolymosi ága a gyöngyössolymosi elágazástól az Érsekség tulajdona, bár vannak olyan szakaszok, melyekhez tartozó területek kisajátítása még nem fejeződött be (összesen: 762 m), illetve 1944 m az úrbéresek tulajdonában állt, 412 m törvényhatósági köz- vagy községi úton vagy útpadkán halad. A helyszínrajz tanúsága szerint a Monostor patakot a 6920 m hosszú vasútvonal hétszer keresztezte, majd 2200 m hosszú lóvasúti pályán oldották meg a gőzüzemű vasúthoz közelítést. Lachnit Károly jelentése szerint Lajosházától délre 2470 m hosszban 60%-os volt a talpfák elavultsága, a teljes hálózaton 10%-os elavultsága tapasztalható, az épületek 20-30 %-ban, a gördülőállomány 30%-ban elavult.¹²⁸ 1930-ban a Barna Gábor és Fiai Rt. képviselőt a Magyar Általános Hitelbank vette át.¹²⁹ Az 1930-as évekből fennmaradt erdőmérnöki jelentések betekintést engednek a vasút mindennapi életébe. 1930 január 12.-én Urbantsek Ignác uradalmi erdőmérnök jelentése szerint a Monostor-völgyi vasút járhatatlan: a hidak és átereszek bedugultak, ezért a hólé a pályára folyik ezzel gyorsítva a talpfák korhadását és a sínek rozsdásodását, erre reagálva február 27.-én a jószágigazgató cselekvésre szólította fel a bankot.¹³⁰ 1930 május 31.-i jelentésében az erdőmérnök jelzi, hogy 1,2 km-t visszaépítettek a Nagy-völgyben, azon javaslatát azonban a jószágigazgató a szerződéses kötelezettségre hivatkozva elutasította, hogy a vasút építését a Szén-patak völgyében folytassák.¹³¹ 1930 június 24.-én (délelőtt fél tízkor)¹³² közigazgatási bejárást tartott a Magyar Királyi Vasút és Hajózási Főfelügyelőség, mert 60 m-rel eltolták a Lillabánya iparvágányát és a kőbánya üzemeltető Kálmán Miklós cége peage jogra tartott igényt, de az Érsekség június 28.-án tiltakozott és pályahasználati díjat követelt.¹³³ 1930 augusztus 8.-án az uradalmi erdőmérnök jelentést tesz, hogy a Lillabánya iparvasútja kölcsönvette az Érsekség mozdonyait, mert sajátjai elromlottak.¹³⁴ 1930 október 31.-én az uradalmi erdőmérnök javaslatot tesz egy a Szén- és Csukás-patakok völgyeiben a Blokkházig vezető 6 km-es vonal megépítésére és hozzá lóvasúti pályával a Bögös-réti folyás mentén, valamint a Nagy-patak völgyében és

¹²⁷ Beneš (2008)

¹²⁸ Lachnit (1930)

¹²⁹ Levélváltás (1930)

¹³⁰ Jelentés a jószágigazgatónak (1930), Levél a Magyar Általános Hitelbankhoz (1930)

¹³¹ 92/1930 sz. jelentés (1930), Válasz a 92/1930 sz. jelentésre (1930)

¹³² Dezső (1930)

¹³³ 106/1930 sz. jelentés (1930), Levélváltás a 106/1930 sz. jelentéshez kapcsolódva (1930)

¹³⁴ 97/1930 sz. jelentés (1930)

hozzá 2 km-es lóvasúttal a Kis-Hidas völgyben és 3,5 km hosszban a Kis-bükk környékén is. Ezen lóvasúti vonalak azonban sosem épültek meg.¹³⁵

1932-ben a farkasmályi iparvágányt megvásárolta a Város a Barna Rt.-től.¹³⁶ Misóczki Lajos és Rosta Gyula szerint a 6,24 km-es mátrafüredi vonal 1932.V.12.-én kapta a Mátravasút nevet (Molnár József szerint csak 1949-től).¹³⁷ 1932-ben a „Muki” gőzöst átállomásították Gyöngyösről Gyöngyössolymosra,¹³⁸ valamint a gyöngyössolymosi vonalakon 5500 db talpfa cseréje valósult meg (ebből 1500 db a bérlő költségén).¹³⁹ Mivel ebben a korban a vasútvonalak szinte kizárólag gazdasági célokat szolgáltak, ezért a vonalakat a faanyag elfogyása esetén (általában 80 éves vágásfordulót használ az erdészet) elbontották majd, máshol újjáépítették.¹⁴⁰ Ebből következik, hogy Molnár József azon állítása téves, mely szerint 1915 és 1931 közt több szakaszban készült volna el a vasút a Cseternás patak, a Szén-patak völgyében és a Nyírjesig.¹⁴¹ 1931-ben már sem a Csukás, sem a Cseternás, sem a Szén-patakok völgyében nem volt vasút. Lajosháza után a Nagy-völgyben még 5949 m volt a vonal hossza, melyet később elbontottak. Gyöngyöstől a mérések szerint 1,5 km-re volt a mátrafüredi és 6,5 km-re a monostor-völgyi elágazás, 9,5 km-re pedig Lajosháza. A Monostor-patak völgyében a vonal hossza ekkor 7,1 km, a vonal vége 514 m-es tengerszint feletti magasságban volt.¹⁴² 1931 szeptember 5.-én Urbántsek Ignác uradalmi erdőtanácsos két új vonal építését tartja szükségesnek, bár nem nevezi meg ezek a Szén, Csukás és Cseternás patakok völgyében épültek meg, élettartamukat 30-50 évre becsüli. Jóslata bevált, mert 1961 és 1981 közt valóban elbontották a fenti vonalakat.¹⁴³ Az új vasútvonalak építéséhez szükséges sín az Nemzetközi Gépkereskedelmi Rt.-től vásárolták 1932 októberében 9453,27 P-ért és novemberben 311,05 P-ért.¹⁴⁴ A Szén-patak völgyben 1932 novemberében új vonalat építettek, melyhez szükséges sín és heveder fuvardíja elérte a 366,66 P-t.¹⁴⁵ A Szén-patak völgyi vonal 9,3-12,0 kg/fm-es sínekből Ercsényi Pál, Lőcsei Dezső és Szecskő Kálmán szerint 6,44 km hosszú lett (a legkisebb ívsugár: 50 m, lejtviszonyok: 30-60%). Azonban Fangh József erdőmérnök 1933-as jelentése szerint a vonal 6922 m hosszú volt, de ő ebbe beleszámította a 47 m hosszú lajosházi csokavágányt (9 kg/fm-

¹³⁵ Ad 170/1930. sz. jelentés (1930)

¹³⁶ Misóczki (1996), Beneš (2008), Egly (2008)

¹³⁷ Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008), Rosta (2008), Misóczki (2010)

¹³⁸ Beneš (2008)

¹³⁹ Lachnit (1933)

¹⁴⁰ Lachnit (1933), Molnár (1995)

¹⁴¹ Molnár (1995)

¹⁴² Fangh (1931), Lachnit (1930), Lachnit (1933)

¹⁴³ Urbántsek (1931)

¹⁴⁴ Erdőfelügyelőség főkönyve (1932)

¹⁴⁵ Szecskő (1961), Molnár (1995), Erdőfelügyelőség főkönyve (1932)

es sínekből) és a 187 m hosszú szalajkaházi kitérőt is (12 kg/fm-es sínekből). Az ő javaslatára az eredetileg tervezett 7 kg/fm-es sínek helyett 2 km-en 9 kg/fm-es, 4452 m-en 12 kg/fm-es az Érsekség által vásárolt sínek kerültek a hálózatba. A fővonalba 2390 m-en került 9 kg/fm és 3594 m-en 12 kg/fm-es sín, a csúcsváltók 80 m-en 7 kg/fm, 624 m-en 12 kg/fm-es sínekből épültek, az újonnan vásárolt sínek mellett az 1463 m-en elbontott nagy-völgyi vonalról is kerültek át 7 és 9 kg/fm-es sínek. A műtanrendőri vizsga 1932 december 13.-án volt, melynek költsége 347,80 P (melyből az elfogyasztott élelmiszer 16,62 P-t tett ki).¹⁴⁶ A korszakban egy vagon kő szállításának költsége két vagyon fa szállításának költségeivel megegyező volt.¹⁴⁷ 1932-ben a menetrend szerint a vasút hétvégén hatszor, különben háromszor fordult meg Gyöngyös és Mátrafüred közt, s csak júliustól szeptemberig közlekedett¹⁴⁸. A menetidő 30 perc volt,¹⁴⁹ ami ma sem sokkal kevesebb.

Bár Szecskő Kálmán és Molnár József szerint is 1932-ben épült meg a Javítóműhely a jelenlegi telephelyén (itt volt a közös közműtelep: vasút, villany és vízmű), a levéltári források alapján azonban mégis 1933 lehet a helyes dátum, mert a költségek, melyek főként a mozdonyszínt érintették, nagyrészt ezen év május-június hónapjaira lettek könyvelve. A műhely és a garázs csak 1934-35-ben szerepel, mint befektetés.¹⁵⁰ A Szegedi Gazdasági Vasútról kölcsönbe vették 1933-ban a „Sári” nevű gőzöst.¹⁵¹ 1934-ben megépült az új gyöngyösi fűtőház, elkészült a személyzeti lakás világítása, 1935-ben bővült a mozdonyszín, megépült a raktár és a pályamunkás lakás.¹⁵² A személyszállítás kezdetének 10 éves évfordulóját 1936-ban „népünnepéllé bővített majális” formájában ünnepelték meg. Az eredményességet jelzi, hogy a 10 év alatt 10 344 vonaton 246 183 utas utazott, s az így elért teljesítmény 1 297 098 utas*km.¹⁵³ A Mátravasútnak ekkor 3 személyszállító, 2 kisegítő és egy postakocsija volt.¹⁵⁴ 1936-ban osztrák vasúti szakemberek jártak tanulmányúton a Mátravasúton.¹⁵⁵ 1935/1936 telén 1120 ínségmunkást foglalkoztatva a mátrafüredi vonalat áthelyezték a közút padkájáról az azzal párhuzamos új vonalra a repülőtéri megállóhelyig az út bal oldalára; ez a felújítás 14 000 pengőbe került, mely költséget az állam és a város állta, célja a forgalom biztonságának és mennyiségének növelése.¹⁵⁶ A műtanrendőri bejárás több

¹⁴⁶ Fangh (1933), Szecskő (1961), Ercsényi (1983)

¹⁴⁷ Szecskő (1961)

¹⁴⁸ Molnár (1995)

¹⁴⁹ Molnár (1995)

¹⁵⁰ Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1935), Szecskő (1961), Molnár (1995)

¹⁵¹ Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1935)

¹⁵² Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1935)

¹⁵³ Misóczki (1996), Beneš (2008)

¹⁵⁴ Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008)

¹⁵⁵ Misóczki (1996), Egly (2008)

¹⁵⁶ Temesi (1952), Misóczki (1996), Beneš (2008)

részletben történt meg 1936 június 4. és július 13.-a között.¹⁵⁷ 1936-ban bevezették a fűzetjegyet, mely egy 10 jegyből álló tömb volt (3,6 P).¹⁵⁸ A két állomás közt 3 megállóhely (Ercsényi Pál és Kovács János szerint 5, ez téves) létesült: Felsőújváros, Farkasmály, Repülőtér; a menetidő 30-ról 25 percre csökkent, s a napi 3 vonatpárt, munkaszüneti napokon még 3 pár egészítette ki. Az állomásokat és a megállóhelyeket telefonvonallal is összekötötték. A farkasmályi megállót a közeli (500 m) borpincék indokolták.¹⁵⁹ A gyöngyössolymosi elágazásnál 160 P-ből őrbódé létesült.¹⁶⁰ A Gyöngyös–Mátrafüred közti vasút üzleti hossza 1933-ban: 6,24 km (Karl Beneš szerint 6,31 km), építési hossza: 5,6 km, melyből csak 111 m a vízszintes szakasz a vonal legmagasabb pontja: 348, legmélyebb pontja: 171 m. Egyenes szakaszok hossza: 4400 m, a legkisebb ívsugár: 25 m.¹⁶¹

Az 1937-1939-es évekről szóló nem levéltári forrásokra sokszor rációfoltak a levéltárban megtalálható korabeli főkönyvek adatai. 1937 szeptember 11.-én (Misóczki Lajos szerint csak december 11.-én)¹⁶² Gyöngyös Városa elfogadott egy 10 éves fejlesztési tervet, melyben a gyöngyösi új állomás megépítése mellett tervbe vették a mátrafüredi vonal 1 km-es meghosszabbítását, kétvágányúsítását és villamosítását, a személyszállítást Gyöngyössolymosra, s két új szárnyvonal építését Gyöngyösorosziába és Visontára, ezek a tervek azonban sosem valósultak meg.¹⁶³ A Cseternás-patak völgyében 1937-ben és a Nyírjes völgyében 1937-1938-ban az Érseki Uradalom visszaépítette a vasutat.¹⁶⁴ A Cseternás völgyben 1937 augusztus 10.-én került sor a műszaki ellenőrzésre, az eredetileg 2,5 km-es vonalat ekkor 280 méterrel hosszabbították meg. A felújítás költsége: 37 700 P, míg a Nyírjes völgyi felújítás költsége: 54 170,29 P.¹⁶⁵ A város Misóczki Lajos szerint 37 350 P-ből, Egly Tibor, Lőcsei Dezső, Ercsényi Pál és Kovács János szerint 37 530 P-ből újította fel a Csatorna-völgyi ágot, 2,78 km-en, Vendel Ferenc vezetésével.¹⁶⁶ A felújítás a vonal meghosszabbítását is hozta, mely így már „a Kékes alá ért”.¹⁶⁷ A vasúthálózat teljes hossza elérte a 30 km-t.¹⁶⁸ 1937-ben április 29.-től október 11.-ig tartó szezonban: 1368 vonat (napi 8) 40 846 főt és 63 t poggyász és postacsomagárut szállított, mellyel a bevételi oldalon az

¹⁵⁷ Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1936)

¹⁵⁸ Misóczki (1996), Egly (2008)

¹⁵⁹ Misóczki (1996), Beneš (2008)

¹⁶⁰ Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1936)

¹⁶¹ Ercsényi (1983), Bajcsyné (1994), Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008)

¹⁶² Misóczki (1996), Simon (2007), Beneš (2008), Egly (2008)

¹⁶³ Misóczki (1996), Beneš (2008)

¹⁶⁴ Fangh (1931), Ercsényi (1983), Szecskő (1961), Molnár (1995), Misóczki (1996)

¹⁶⁵ Szecskő (1961), Egly (2008)

¹⁶⁶ Ercsényi (1983), Misóczki (1996), Beneš (2008), Egly (2008), Misóczki (2010)

¹⁶⁷ Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Bogár (1997), Fridél (2007), Beneš (2008)

¹⁶⁸ Fridél (2007)

áruszállítás eredménye a nem levéltári források szerint: 3276 P, amit azonban levéltári források cáfolnak, mely szerint csak 463,5 P a bevétel. A pályafenntartás költségei miatt azonban az 1937. év hiánya a nem levéltári források szerint 394 P, ezzel szemben a Mátravasút főkönyvében 3974,6 P veszteséget számoltak el. A nem levéltári források szerint 21 fő dolgozott a Mátravasútnál évi 165 üzemnapon; miközben levéltári források szerint 1937-ben az első és utolsó üzemnap között 187 nap telt el.¹⁶⁹ 1937-ben külföldi vasúti szakemberek tettek tanulmányutat a Mátravasúton, akik Hollandiából, Olaszországból, Németországból, Lengyelországból és Svájcban érkeztek.¹⁷⁰ Ugyanebben az évben került még sorra a „Karcsi” és „Gizi” mozdonyok felújítására is.¹⁷¹ 1938-tól megindult a párhuzamos buszközlekedés Gyöngyös és Mátrafüred közt. 1939-ben a Mátravasút alkalmazottjainak száma 24 főre nőtt, a gördülőállomány két mozdonyból, hét személy-, három teher-, egy poggyász- és két pakurás kocsiból állt, a személykocsikban 186 ülő és 97 állóhellyel. A Mátravasút alkalmazottainak összfizetése a nem levéltári források szerint: 12 249 P, amelyet azonban cáfol a Mátravasút főkönyve, melyben az üzemszemélyzet javadalmazása: 18 383,13 P.¹⁷² 1939-ben megindult a személyforgalom látványos növekedése a párhuzamos buszközlekedés megindulása ellenére is. A teljesítményadatok is ezt támasztják alá: 213 882 utas*km, míg a teherszállításban csak 574 t*km, mindezt évi 1300 vonattal. A nem levéltári források szerint a bevétel 13 116 P, a kiadás 23 045 P, tehát a veszteség mértéke: 9 929 P; azonban a Mátravasút főkönyvében az eredmény számlán 27 220,83 P szerepel. A munkabéren kívüli költségek nem levéltári források szerint 10 796 P-t tettek ki (téves!), amelyből többek közt a 134 t szén és fafelhasználást is fedezték; azonban a Mátravasút főkönyvében az anyagszámlán 212,6 t szén szerepel.¹⁷³ 1940 februárjában a farkasmályi kőbányánál szolgáló „Feri” nevű gőzöst Kecskemétre vitték.¹⁷⁴ 1942-ben a 10 éves fejlesztési terveket a háború miatt elvetették.¹⁷⁵ Az elmúlt 10 évben 246 183 utas utazott a vasúton.¹⁷⁶ Miniszteri engedéllyel 1943-ban bevezettek egy új tarifarendszert: a menetjegy 0,60 P, a gyerekjegy 0,40 P lett; kétféle bérlet is megjelent: diákbérlet (havi) 8 P, „menettértil” bérlet 5 P.¹⁷⁷ Az utasforgalom: 1941-ben 43 304 fő, 1942-ben 62 998 fő, 1943-ban 85 427 fő, 1944-

¹⁶⁹ Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1937), Ercsényi (1983), Misóczki (1996), Gál (1996), Egly (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

¹⁷⁰ Misóczki (1996), Egly (2008)

¹⁷¹ Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1937)

¹⁷² Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1939), Ercsényi (1983), Misóczki (1996), Misóczki (2010)

¹⁷³ Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1939), Ercsényi (1983), Bajcsyné Tóth (1989)

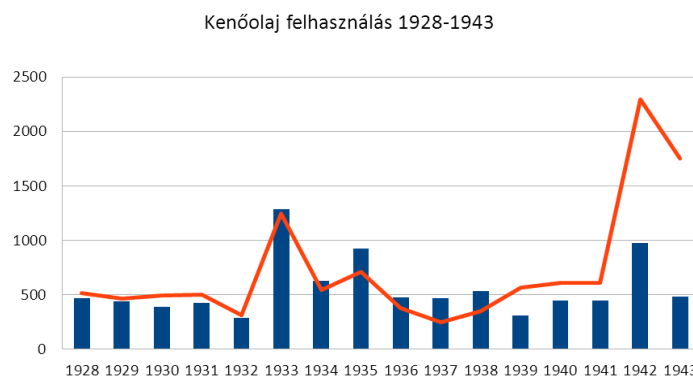
¹⁷⁴ Beneš (2008)

¹⁷⁵ Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008)

¹⁷⁶ Egly (2008)

¹⁷⁷ Misóczki (1996), Egly (2008)

ben 18 800 fő.¹⁷⁸ A háborús részvétel éreztette hatását a Mátravasúton is: fizetni kellett a katonai szolgálatba bevonultak segélyezésére, javadalmazására (1941-ben 179,76 P és 1943-ban 1683 P), illetve be kellett fizetni a hadfelszerelési pótdót (1941-ben 9,91 P, 1942-ben 60,61 P, 1943-ban 40 P).¹⁷⁹ Az 1943-ban elkészített leltár szerint a raktáron: 217 db kistalpfa, 98 db váltó, 91 kg hengerolaj, 10 kg gépszír, 227 kg géprongy, 152,6 m³ kavics, 47058 kg tűzifa volt.¹⁸⁰ 1944-ben (Csiffáry Gergely szerint már 1928-tól) a tulajdonos neve Gyöngyös Város Közművei Rt.-re változott, ekkor 21 alkalmazottja volt a vasútnak.¹⁸¹ A személyszállítás szeptember 1.-től rendszertelenné vált, majd október 1.-én megszűnt.¹⁸² 1944 októberében a Mátravasút hadi célokat szolgált. A frontszolgálatra állították a „Liza” és „Janka” gőzösöket a gyöngyössolymosi vonalon, sebesülteket, löszert szállítottak.¹⁸³ A két mozdonyt 1944 novemberében Kiss V. János kovácsmester és Nagy Dénes mozdonyvezető mentette meg, úgy hogy a mozdonyokból több fontos részt kisereltek és elrejtették a Szalajkaház alatti kitérőben.¹⁸⁴ A front 1944 november második felében vonult át, „a vasutasok emberáldozata ismeretlen”, de az okozott kár: 41 799,62 P.¹⁸⁵ A költségek főleg a háborús években növekedtek meg. A vasút szénfelhasználása is nőtt, de igazán a kenőolaj-fogyasztásban lehet érzékelni, hogy az árak emelkedése nagyobb mértékű volt, a vásárolt mennyiségének növekedésénél. A következő grafikonon a vörös vonal az árat jelenti P-ben, a kék oszlopok pedig a felhasznált mennyiséget tonnában (lásd 4. ábra)



4. Kenőolaj felhasználás

1945 február 25.-én a Gyöngyösi Nemzeti Bizottság ügyvezető igazgatónak Kabdebó Jánost nevezte ki a Mátravasút élére,¹⁸⁶ a vasutat 1945 április 10.-ig a szovjet hadsereg használata, kizárólag hadi célokra 8 vasutassal.¹⁸⁷ 1945/1946 telén a teherszállítás újraindult.

¹⁷⁸ Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008)

¹⁷⁹ Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1941), Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1942), Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1943)

¹⁸⁰ Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve (1943)

¹⁸¹ Csiffáry (1998), Beneš (2008), Misóczki (2010)

¹⁸² Misóczki (1996), M. L. (1996), Egly (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

¹⁸³ Szecskő (1961), Molnár (1995), Misóczki (1996), Beneš (2008)

¹⁸⁴ Szecskő (1961), Ercsényi (1983), Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Beneš (2008)

¹⁸⁵ Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

¹⁸⁶ Misóczki (1996), Egly (2008)

¹⁸⁷ Misóczki (1996), Csiffáry (1998), Egly (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

A háború után Gyöngyös és környékének újjáépítéshez fát, követ, fűtőanyagot szállítottak.¹⁸⁸

A fuvarozásban a két mozdony mellett a gyöngyösi gazdákat is bevonták, ha volt lovuk heti 1

napot kellett robotolniuk. A kitermelt fát fűtőanyagként, hordónak és szőlőkarónak használták.¹⁸⁹ 1947. április 6.-

án a „Gyöngyös és vidéke” lapban megjelent hír szerint április 16.-án újraindult a személyszállítás.¹⁹⁰ 1946-ban

az Egri Érsekség tulajdonában álló hálózatot (14,3 km) államosították¹⁹¹ Thorday Zoltán szerint már 1929-

ben¹⁹², Rosta Gyula szerint már 1932-ben a Város tulajdonába került, ezek téves állítások. Misóczki Lajos

szerint csak az 1945 március 17.-i 600/1945. sz. ME rendelet alapján államosították¹⁹³, ezzel új tulajdonosa

lett a gyöngyössolymosi hálózatnak. Thorday Zoltán szerint az új tulajdonos az Erdőgazdasági Üzemek

Nemzeti Vállalata,¹⁹⁴ Misóczki Lajos szerint a Mátrai Állami Erdőgazdaság.¹⁹⁵ A hálózat

üzemeltetője a Gyöngyössolymosi Erdőgondnokság lett, melynek tulajdonában 3 gőzmozdony és 37 teherkocsit volt. 1947 szeptember 20.-ára dr. Barna Sándor polgármester

elérte, hogy a Minisztérium részlegesen jóváhagyja, a város közgyűlése pedig elfogadja a Mátravasút 3 éves újjáépítési és fejlesztési tervét.¹⁹⁶

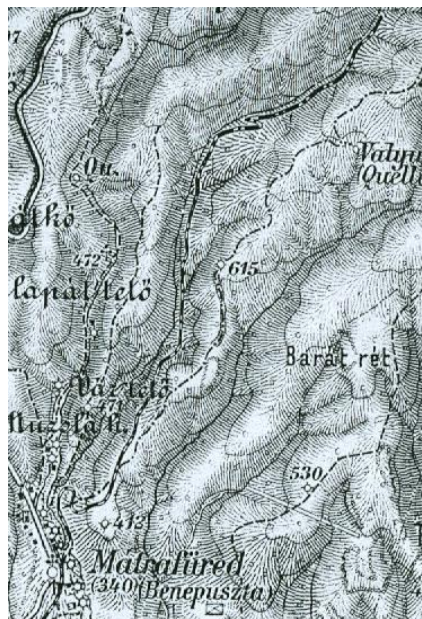
1949 február 15.-én a Város tulajdonában lévő vonal is állami kezelésbe került,¹⁹⁷ bár az átvétel folyamata csak március 31.-én zárult le.¹⁹⁸ Ekkortól a teljes hálózatra a Mátravasút

megnevezést használták. A vonal teljesítménye 1949-ben elérte a 3412,8 t*km értéket.¹⁹⁹ A

mátrafüredi vonal új tulajdonosa az Egri Erdőgazdaság Nemzeti Vállalat lett.²⁰⁰ Az

üzemeltetést a Gyöngyösi Vasútüzeme végezte, melynek vezetője Egly Tibor és Lukács Dezső szerint: előbb Lukács Dezső (1948-1950), majd Vass Ferenc (1950-1951) volt, de

Misóczki Lajos és Wágner Tibor szerint: Vass Ferenc csak 1951-1952 közt, Lukács Dezső



5. Az 1932-es térkép részlete

¹⁸⁸ Ercsényi (1983), Molnár (1995), Misóczki (1996), Gál (1996), M. L. (1996), Beneš (2008)

¹⁸⁹ Ercsényi (1983), Molnár (1995)

¹⁹⁰ Misóczki (1996), Gál (1996), M. L. (1996), Egly (2008), Beneš (2008)

¹⁹¹ Molnár (1995)

¹⁹² Thorday (1997)

¹⁹³ Misóczki (1996), Beneš (2008), Misóczki (2010)

¹⁹⁴ Thorday (1997)

¹⁹⁵ Misóczki (1996)

¹⁹⁶ Misóczki (1996), Beneš (2008), Egly (2008)

¹⁹⁷ Szekcső (1961), Ercsényi (1983), Molnár (1995), Misóczki (1996), Beneš (2008), Misóczki (2010)

¹⁹⁸ Iktatott iratok (1949)

¹⁹⁹ Iktatott iratok (1949)

²⁰⁰ Misóczki (1996), Beneš (2008), Egly (2008)

pedig 1950-1951 közt volt, ez azonban tévedés.²⁰¹ Ekkor a Mátravasút hálózatának hossza: 38,03 km.²⁰² 1950 szeptember 1.-én a mátrafüredi vonal is a Mátrai Állami Erdőgazdasághoz (1951-ig annak Verpeléti Erdészetéhez) került.²⁰³ Az '50-es években az is előfordult, hogy Mátrafüreden a vasúttal szomszédos egyik ház lakója meleg vizet csapolt a gőzmozdonyból.²⁰⁴ Azért, hogy a növekvő szállítási igényeket a vasúti pálya is bírja már a '40-es években is próbálkoztak autogén sínhegesztéssel. 1951-ben megépült az Aranybánya-folyásig tartó 2 km-es szárnyvonal, mely a Nyírjesi vonal meghosszabbítása volt, s ennél a vasútvonalnál már alkalmaztak aggregátoros villanyhegesztéssel 16 méter hosszúságúra növelt síneket.²⁰⁵ 1951-re „túlteljesítették” a három éves tervet, de a személyszállítás Gyöngyössolymosra nem indult el, s a villamosítás sem történt meg;²⁰⁶ ellenben új négycsatlós 437,404-es pályaszámú 4781/1922-es számon budapesti gyártású gőzmozdony érkezett Lillafüredről, amely a „Kékes” nevet kapta.²⁰⁷ 1951-ben teherforgalmát (elsősorban fa és kő) tekintve a legnagyobb teljesítményű keskenynyomtávú vasút lett, s elnyerte „Az ország legjobb gazdasági kisvasútja” címet.²⁰⁸ Az utasforgalom a tervezetthez képest jobban alakult: 1947 – 46 227 (terv: 45 000) fő, 1948 – 88 845 (terv: 75 000) fő, 1951 – 90 100 (terv: 80 000) fő, 1952 – 92 655 (terv: 85 000) fő.²⁰⁹ Az 1951 és 1953 között zajlott a Mátrafüred melletti Pipis-hegyen állami beruházásként a Szerszám- és Készülékgyár építése, melyhez 3,6 km (Szecskő Kálmán szerint 4,5 km, Karl Beneš és Bajcsyné Tóth Ida szerint 3,8 km) iparvágány épült a mai középiskola helyén lévő anyagtárolótól.²¹⁰ A vasút építését egylovas kordékkal végezték. 1953 után a vonalon fát szállítottak.²¹¹ Ebben az időszakban előfordult, hogy napi 120 vonat közlekedett a 46,11 km-es hálózaton,²¹² a teherszállítás évi teljesítménye 1,6 millió t*km,²¹³ mely a terv 152%-a (?).²¹⁴ Az átlagos emelkedés 34 ezrelék, az átlagos szintkülönbség 506 m, a legmagasabb pont 678 m, a legalacsonyabb 172 m-en volt.²¹⁵ A hálózat hosszát 46,1 km-nek mondja ugyan az összes forrás, mégis megkérdőjelezhető ez az érték, mert Bajcsyné Tóth Ida 1994-es számításai szerint a hálózat 46,11 km, de ő ebbe a

²⁰¹ Misóczki (1996), Egly (2008) Wágner (2012)

²⁰² Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008), Rosta (2008)

²⁰³ Misóczki (1996), Egly (2008)

²⁰⁴ Wágner (2012)

²⁰⁵ Szecskő (1961), Tóth (1964) Molnár (1995)

²⁰⁶ Misóczki (2010)

²⁰⁷ Beneš (2008)

²⁰⁸ M. L. (1996), Misóczki (2010)

²⁰⁹ Misóczki (1996), Egly (2008)

²¹⁰ Szecskő (1961), Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Beneš (2008), Misóczki (2010)

²¹¹ Fridél (2007), Misóczki (2012)

²¹² Ercsényi (1983), Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Beneš (2008), Misóczki (2010)

²¹³ Bajcsyné (1994), Beneš (2008), Bajcsyné (2011)

²¹⁴ Misóczki (1996)

²¹⁵ Bajcsyné (1994), Beneš (2008)

Csatorna-völgyi iparvágányt is beleszámolta, melyet egy 1952-es katonai térkép (1951 novemberi felmérés alapján) már nem jelöl. Ugyanezen a térképen még csak épülőnek jelzik a Pipis-hegyre vezető vonalat; tehát vagy Bajcsyné Tóth Ida számításai helytelenek, vagy a 46,11 km-es érték téves.²¹⁶ A Csatorna-völgyi vonal elbontásának ideje ismeretlen (talán 1945), de nyomvonala a Fangh József erdőmérnök által készített 1932-es térképen (lásd 5. ábra), valamint egy 2014-es helyszíni szemle során pontosan beazonosíthatóvá vált. Annak ellenére, hogy a mai turistatérképek nem jelölik a Mátrafüredről kivezető szakaszt, a nyomai mégis megtalálhatóak a Bene patakot keresztező híd helyével és a vasúti töltéssel együtt, mely szerpentin formában vezet fel a Kőporos-tetőre. A szakasz idegenforgalmi értékét növeli a Mátrafüred és Gyöngyös irányába nyíló kilátás.²¹⁷ Bajcsyné Tóth Ida számításai szerint a Gyöngyös–Csatorna-völgy vonal hossza 10,1 km, a belőle kiágazó pipis-hegyi iparvágány 3,8 km, a farkasmályi iparvágány hosszát nem adja meg (de jelöli). A lajosházi vonal a gyöngyössolymosi elágazástól a Csukás-patak völgyéig 15,8 km, a belőle kiágazó monostor-völgyi vonal hossza: 5,9 km, a nyírjesi vonalé 7,6 km, a Cseternás patak völgyéig csúcsfordítóval együtt 2,8 km.²¹⁸ A vasúti pályának csak 30%-a kavicsagyazatra, a többi földagyazatra épült és csak 15% volt a vasbetonaljak aránya a többit faaljak tették ki. Az egyenes pályák hossza: 25 037 m, az íves szakaszok összhossza: 21 069 m, ahol a legkisebb ívsugár 30 m és az emelkedés minimuma: 2,5 ezrelék.²¹⁹ A vasúti pályának csak 35%-a volt sík terepen.²²⁰ A forgalom akkora volt, hogy az egyes állomásokon forgalmi szolgálattevőket is alkalmaztak, 80 vasutas dolgozott a hálózaton.²²¹ Ekkor épült az Őrlőmű is a Nagy-völgyben, amelyhez drótkötélpályán szállították a követ az Asztag-kőtől, a Lillabányánál pedig két siklópálya is létrejött.²²² 1951 és 1955 között az üzemvezető Nagy Dénes egykori mozdonyvezető volt, aki az íróasztalánál munka közben halt meg.²²³ Misóczki Lajos 1996-os tévedését felismerve 2010-ben már Nagy Dénes hivatali idejét nem 1952-es, hanem 1951-es kezdődátummal jelöli meg.²²⁴ 1953-1955 közt a teherszállítás szünetel több Gyöngyössolymostól északra lévő iparvágányon.²²⁵ Több forrás is sejteti, hogy 1955 után sem indult újra a közlekedés ezeken a vonalakon, ami azt jelentené, hogy 15 éven át használaton

²¹⁶ Bajcsyné (1994)

²¹⁷ Saját kutatási eredmény

²¹⁸ Bajcsyné (1994)

²¹⁹ Ercsényi (1983)

²²⁰ Beneš (2008)

²²¹ Misóczki (1996), Beneš (2008), Misóczki (2010)

²²² Thorday (1997)

²²³ Ercsényi (1983), Molnár (1995), Egly (2008), Misóczki (2010)

²²⁴ Misóczki (1996), Misóczki (2010)

²²⁵ Misóczki (1996), Gál (1996), Egly (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

kívül lett volna a vasúti pálya, ami nehezen hihető. 1955-ben Gyöngyösre érkezett egy négycsatlós 437,401-es pályaszámú „Gerecse” nevű 4781/1922-es Budapesten gyártott gőzmozdony, melynek későbbi sorsa ismeretlen.²²⁶ 1957-ben a pipis-hegyi iparvágány az Erdőgazdaság tulajdona lett.²²⁷ 1958-ban vagy 1961-ben Gyöngyössolymos és Gyöngyös közt megindult a személyszállítás, bár a források többsége szerint, melyek nincsenek forráshivatkozással ellátva, ez csak 1968-ban következett be. Mindezekkel szemben Bajcsyné Tóth Ida 1989-es állítása szerint a személyforgalom már 1950-es években megindult, ami tévedés.²²⁸ 1960-ban Bajcsy Endre lett a vonalfőnök, aki 24 éven át irányította a Mátravasutat. Július 1.-én átszervezte a vasútüzemet azzal, hogy egy-egy szakszolgálatvezetőt (mint alárendeltjét) állított a pályafenntartás (pft), a vontatási és a forgalmi szolgálat élére és a tehervonatok is kötött menetrend szerint közlekedtek. A vezető beosztású dolgozók számára kötelező volt a szakvizsga letétele és a továbbtanulás. A Mátravasút dolgozóinak száma ekkor 90 fő volt, ebből pft: 27 fő, vontatás: 23 fő, forgalom: 25 fő, járműjavító: 15 fő; az átlag munkaidő: 14 óra.²²⁹ Az 1960-as évek eleje a dízelesítés (1960-1964)²³⁰ félévtizede, mely a személyszállítás növekedését és az áruszállítás csökkenését hozta,²³¹ Molnár József szerint ez volt a kisvasút fénykora.²³² Megjelentek a vonalon a C50 típusú (Karl Beneš szerint korábbi nevén M10-es sorozat tagjai: M12, M13 és M14, melyeket a budapesti Északi főműhelyben gyártottak; az M12-est Lentibe szállították, az M14-est leselejtezték) és az Mk48 típusú dízel-mechanikus mozdonyok. Karl Beneš szerint csak egy: az 1011-es pályaszámú, melyet 001/1959-es számon gyártott a Rába-MVG, mely csak 1960 június 2.-tól 1963 január 20.-ig volt Gyöngyösön.²³³ Karl Beneš említést tesz egy 1935-ben az R&K által gyártott M 397,4001-es pályaszámú dízelmozdonyról, mely az 1960-as években szintén Gyöngyösön szolgált, illetve egy S 05-207 pályaszámú dízelmozdonyról, amelyet később Nagycenkre szállítottak.²³⁴

²²⁶ Beneš (2008)

²²⁷ Szecskő (1961)

²²⁸ Bajcsyné (1989), Bajcsyné (1994), Misóczki (1996), Gál (1996), Egly (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

²²⁹ Ercsényi (1983), Wágner (2012)

²³⁰ Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Fridél (2007), Beneš (2008), Misóczki (2010)

²³¹ Bajcsyné (1989), Molnár (1995), Bajcsyné (2011)

²³² Molnár (1995)

²³³ Thorday (1997), Fodor (2008), Beneš (2008)

²³⁴ Beneš (2008)

Az Úttörővasút időszaka (1961-1987)

1961. május 28-án²³⁵ (Molnár József szerint már május 18-án)²³⁶ a Városi Úttörő Elnökség (Misóczki Lajos szerint Murcsányi László)²³⁷ javaslatára a „Mátravasút” új neve „Mátrai Állami Erdei – Mátrai Úttörővasút” lett, az ország második úttörővasútjává alakulva.²³⁸ Az úttörővasút azonban csak a személyszállítást végezte, s eredetileg csak Gyöngyös és Mátrafüred közt.²³⁹ Az új tulajdonosa a Mátrai Állami Erdőgazdaság Parádfürdői Erdészete.²⁴⁰ Az avatóünnepséget az úttörőszervezet fennállásának 15. évfordulójára időzítették és részt vett rajta a budapesti úttörővasutas zenekar is. A rendezvényhez kapcsolódóan a Mátra Múzeumban megyei rajzkiállítás nyílt és a pártlap városi kiadásában a megyei úttörőtítkár is megjelentetett egy a kor szokásainak megfelelően túlpolitizált, túldeologizált és túlságosan is lelkes cikket az eseményről.²⁴¹ Délelőtt 11 órakor Mikulásik József vezetésével 90 vizsgát tett úttörővasutas fel is vette a szolgálatot. (Bár Tóth István szerint az úttörők létszáma először még csak 46 fő volt, s csak 1962-re emelkedett a létszám 96 főre).²⁴² Az első szolgálatba lépők az „5388. sz. Landler Jenő Vasutas Úttörőcsapat” név alatt kezdték el a munkát.²⁴³ Az úttörők egyenruhája kék színű volt.²⁴⁴ A környékbeli gyerekek közül többen itt találkoztak először a rendszeres munkavégzéssel; több száz úttörővasutasból lett később ténylegesen is vasutas²⁴⁵. A város 5 általános iskolájából, a minimum 4,00-s átlagot teljesítő tanulók közül kerülhettek ki toborzás útján az úttörővasutasok, akik váltott műszakban vagy délelőtt, vagy délután teljesítettek szolgálatot.²⁴⁶ Az iskola és a vasút közt a gyermekek munkabeosztásáról gyakori egyeztetések folytak. A gyermekmunkát felnőttek felügyelték és szakmai felkészítésben részesítették a tanulókat.²⁴⁷ A személyszállítás már egész évben folyt, 1961-ben már több mint 399 000 (Thorday Zoltán szerint 400 000) fő utassal, 1980-ig napi 6 pár személyvonattal.²⁴⁸ A forgalomnövekedés oka a turizmus fejlődésében keresendő. A teherszállítás teljesítménye évi

²³⁵ Gere István (1961), Misóczki (1996), Rosta (2008)

²³⁶ Molnár (1995)

²³⁷ Bajcsyné (1989), Misóczki (1996), Beneš (2008)

²³⁸ Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Gál (1996), Misóczki (2010), Bajcsyné (2011)

²³⁹ Misóczki (2010)

²⁴⁰ Misóczki (1996), Beneš (2008)

²⁴¹ Gere (1961)

²⁴² Tóth (1962), Misóczki (1996), Egly (2008)

²⁴³ Misóczki (1996)

²⁴⁴ G. Molnár (1963)

²⁴⁵ Molnár (1995)

²⁴⁶ Tóth (1962)

²⁴⁷ G. Molnár (1963)

²⁴⁸ Misóczki (1996), M. L. (1996), Thorday (1997), Egly (2008), Beneš (2008)

160 000 t áru, napi 14 pár tehervonattal.²⁴⁹ Ebben az időben terjedtek el a hálózaton a villanyhegesztéssel 32 m hosszúságúra növelt sínek.²⁵⁰ 1962 május 5.-én érkezett Lillafüredről Gyöngyösre az az M15-ös dízelmozdony, melyet 159/1954-es számon gyártottak az Északi főműhelyben és jelenleg a Mátravasút legrégebbi mozdonya.²⁵¹ 1962. december 2-án a közlekedési és postaügyi miniszter dicsérő oklevelet adományozott (ezt újra megtette: 1965-ben, 1970-ben és 1975-ben is).²⁵² 1962-ben a gyermekek összesen 20 000 órát voltak szolgálatban, 6 000 óra voltak kiképzésben, 4 500 óra fizikai munkát végeztek. A pénztárosok 240 000 jegyet adtak el, összesen 320 000 Ft értékben, de a pontos elszámolás mellett 40 Ft hiányt is tapasztaltak. 36-an szolgálati dicséretben, 3-an kitüntetésben részesültek, de 7 főt lefokoztak, 2 főt ideiglenesen, 4 főt véglegesen kizártak, 8 főt visszaküldtek az iskolába és 14 fő kiöregedett.²⁵³ Lajosházán és Mátrafüreden az úttörők számára nyári táborok is épültek.²⁵⁴ 1964-ben a mátrafüredi vonalat a gyöngyössolymosi elágazás és a repülőtéri megállóhely között az út jobb oldalára helyezték át.²⁵⁵ 1964 január 11.-én érkezett Gyöngyösre a budapesti Északi főműhelyben 271/1963 gyári számon gyártott M16-os, majd október 17.-én a Berva völgyből a szintén az Északi főműhelyben 1954-ben gyártott M17-es dízelmozdony. 1963-ban a „Karcsi”, 1964-ben a „Gizi” és „Kékes”, 1965-ben a „Janka” és 1967-ben a „Liza” és „Böske” gőzmozdonyokat leselejtezték.²⁵⁶ Az 1967/1968-as menetrendben a következő állomások és megállóhelyek szerepelnek a mátrafüredi vonalon: Gyöngyös-Előre,²⁵⁷ Gyöngyös-Pajtás,²⁵⁸ Farkasmály-Kékes,²⁵⁹ Pipishegy, Mátrafüred-Kozmáry,²⁶⁰ Mátrafüred-Benevár (egy 1966-os szolgálati menetrendben Mátra állomás).²⁶¹ 1968-ban (Fridél Veronika szerint már 1966-ban) megindult Gyöngyössolymos és Lajosháza közt a személyszállítás.²⁶²

Az 1970-es évek egyértelműen a hanyatlás időszaka,²⁶³ a vasúthálózat elérte teljesítőképessége maximumát, fejlődése megállt, s az erdei feltáró utak megépültével a közúti szállítás előnyösebbé vált, ezért a teherszállítást már tehergépkocsikkal oldották meg, a vasúti

²⁴⁹ Misóczki (1996), Thorday (1997), Egly (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

²⁵⁰ Tóth (1964)

²⁵¹ Beneš (2008)

²⁵² Misóczki (1996)

²⁵³ G. Molnár (1963)

²⁵⁴ Fejér (1983)

²⁵⁵ Bogár (1997)

²⁵⁶ Beneš (2008)

²⁵⁷ Gyöngyös EV(2013)

²⁵⁸ Felsőújfáras (2013)

²⁵⁹ Farkasmály-Borpincék (2013)

²⁶⁰ Mátrafüred alsó (2013)

²⁶¹ Mátrafüred (2013)

²⁶² Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Fridél (2007), Beneš (2008), Egly (2008), Fridél (2010)

²⁶³ Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Egri Kiss (1996), Bajcsyné (2011)

szállítás mennyisége visszaesik, majd meg is szűnik.²⁶⁴ 1969 és 1971 között a „gazdaságtalannak” minősített vonalakat elbontották, előbb a Monostor-völgyi, majd a Lajosházától kiinduló vonalakat²⁶⁵ (a nyírjesi vonalon egy 3300 m-es szakaszt az 1990-es évekig – 1994-ben még megvolt – megtartottak, mára csak egy útátjáróban „felejtett” sínszál emlékeztet rá).²⁶⁶ A pipis-hegyi iparvágányt 1980-ban bontották el.²⁶⁷ 1971-ben a Mátravasút utolsó gőzmozdonyát a „Muki”-t is leselejtezték,²⁶⁸ abban az évben, amikor Fülöpp Zoltán vezetésével még tanfolyam is indult mozdonyvezetők képzésére.²⁶⁹ Az Országos Erdészeti Egyesület egri és gyöngyösi csoportjának ülésén is szóba került a Mátrai Erdei Vasutak faanyag-szállítási szerepe, a kapacitások legjobb kihasználásának lehetőségei és a költségek megoszlása.²⁷⁰ A 18,54 km-esre (Ercsényi Pál és Kovács János szerint 14,51 km, ebből a mátrafüredi 6,31, a lajosházi 8,2 km, ez tévedés) csökkent hálózatot 1973. június 10-én a Mátra–Eger–Nyugat-Bükki Intéző Bizottság Mátrai Területi Albizottsága „idegenforgalmi tényezőnek” minősíti.²⁷¹ Az erdészeti mérlegbeszámolók szerint a vasútüzemre 1974-ben 5 353 000 Ft-ot, 1975-ben 4 975 000 Ft-ot költöttek, az állami árkiegészítés mértéke 1974-ben 3 208 000 Ft, 1975-ben 3 368 000 Ft.²⁷² A személyszállítás teljesítménye: 1974 – 543 510 fő, 1976 – 555 410 fő, 1978 – 289 815 fő, 1980 – 201 700 fő, 1981-ben 200 000 alá csökkent.²⁷³ Rosta Gyula szerint 1976-ban csak 550 000 fő utazott.²⁷⁴ Az elszállított fa mennyisége 1966-ban még 101 220 t, 1976-ban már csak 13 682 t.²⁷⁵ A személyszállítás csökkenése az árbevétel csökkenését is hozta.²⁷⁶ 1976 március 11.-én érkeztek a Mátravasútra Ceglédre a Rába-MVG által 057/1961 és 058/1961 számon gyártott 409-es 410-es Mk48-as dízelmozdonyok, 1977 április 13.-án pedig Sárospatakról a 411-es Mk48-as, melyet 018/1960 számon szintén a Rába-MVG gyártott.²⁷⁷ 1978-ban szállítottak utoljára a vasúthálózaton fát.²⁷⁸ 1978 júniusában az egyik személyvonat (mozdony és két kocsija) kisiklott, személyi sérülés nem történt.²⁷⁹ Ez a baleset felhívta a figyelmet a több mint 50 éves sínek miatti

²⁶⁴ Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Beneš (2008)

²⁶⁵ Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

²⁶⁶ Bajcsyné (1994), Thorday (1997)

²⁶⁷ Misóczki (2010)

²⁶⁸ Beneš (2008)

²⁶⁹ Wágner (2012)

²⁷⁰ Keresztesi (1971)

²⁷¹ Ercsényi (1983), Misóczki (1996), Egly (2008), Misóczki (2010)

²⁷² MEFaG iratai (1975)

²⁷³ Ercsényi (1983), Misóczki (1996), M. L. (1996), Gál (1996), Egly (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

²⁷⁴ Rosta (2008)

²⁷⁵ Ercsényi (1983), Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008)

²⁷⁶ M. L. (1996)

²⁷⁷ Beneš (2008)

²⁷⁸ Ercsényi (1983), Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Egly (2008), Misóczki (2010)

²⁷⁹ Molnár (1995)

pályaállapotok tarthatatlanságára, ezért a következő évben megkezdődött a vasúti pálya felújítása, melyre 1979-ben felvettek 10 millió Ft hitelt, melyből még abban az évben el is költöttek 4,2 millió Ft-ot.²⁸⁰ Az Országos Erdészeti Egyesület Erdei Vasút szakosztálya is ekkor tartotta kihelyezett ülését a gyöngyösi üzemben.²⁸¹ 1980-ban leköszlekedett az utolsó kőszállító vonat is.²⁸² 1982 március 31.-én az M16-os, majd április 1.-én az M17-es dízelmozdonyt is Felsőtárkányba szállították.²⁸³ 1984-ben pedig megszűnt a teherszállítás.²⁸⁴ Bár Thorday Zoltán és Antalfy István szerint már 1978-ban,²⁸⁵ Rosta Gyula szerint már 1981-ben megtörtént ez, azonban ezek téves adatok.²⁸⁶ A kőn és fán kívül korábban a vadetetők takarmányát és a kilőtt vadakat is vasúton szállították.²⁸⁷ Bajcsyné Tóth Ida e kérdésben változó álláspontot képvisel, míg 1989-ben és 2011-ben is 1978-ra datálja az utolsó kőszállító vonatot, addig 1994-ben ő írja először az 1980-as évszámot.²⁸⁸

A vasúthálózat már csak a személyforgalmat szolgálta ki. 1986-ig a lajosházi (11 km) és a mátrafüredi (7 km) vonal felújítására 15 504 000 Ft-ot költöttek el (Fejér Gyula szerint ez csak a lajosházi vonal felújításának költsége, Molnár József szerint 1995-ben a felújítás még mindig tartott, ez tévedés)²⁸⁹. A korszerűsítés irányítója Bajcsy Endre (vasúti vonalfőnök 1983-ig) és felesége, Bajcsy Endréné Tóth Ida (vonalfőnök 1984-től) volt.²⁹⁰ Az 1979-1986-os felújítás érintette a patak hidakat, épületeket, váltókat, a felépítményt és vezeték nélküli hírközlő berendezéseket (CB rádiós forgalomirányítás), új elektrodinamikus Majoros-féle MV-1 típusú központi villamos állítású váltók kerültek Gyöngyösre (4 db) és Mátrafüredre (3 db) is.²⁹¹ Ezek a váltók egyedi gyártású lemezpultról irányíthatóak mikrokapcsolóval (Karl Beneš szerint ez egy leegyszerűsített relés jelzőkészülék), a gyöngyössolymosi elágazásnál a mikrokapcsoló (2003-ban nem) üzemel; a fénysorompók pedálos mikrokapcsolóval működnek.²⁹² Karl Beneš cikkéhez mellékelte 2008 február 7.-i felvételen a gyöngyösi állomás váltóvezérlőpultján 5 db mikrokapcsoló van, bár ő a szövegben is csak a mátrafüredivel együtt számított 7 db-ról tesz említést, Mátrafüreden azonban 3 db található.²⁹³ Bogár István

²⁸⁰ Gyenes (1979), Ercsényi (1983), Egri Kiss (1996), M. L. (1996), Misóczki (2010)

²⁸¹ Király (1979)

²⁸² Ercsényi (1983), Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Misóczki (1996), Egly (2008), Misóczki (2010)

²⁸³ Beneš (2008)

²⁸⁴ Molnár (1995), Gál (1996), Bogár (1997), Tusnádi (1997), Fridél (2007), Beneš (2008), Misóczki (2010)

²⁸⁵ Antalfy (1987), Thorday (1997)

²⁸⁶ Rosta (2008)

²⁸⁷ Gyenes (1979)

²⁸⁸ Bajcsyné (1989), Bajcsyné (1994), Bajcsyné (2011)

²⁸⁹ Fejér (1983), Molnár (1995), Misóczki (1996), Egly (2008), Misóczki (2010)

²⁹⁰ Misóczki (1996), Bondor (1998), Wágner (2001), Misóczki (2010), Wágner (2012)

²⁹¹ Fejér (1983), Bajcsyné (1989), Misóczki (1996), Bogár (1997), Wágner (2001), Tóth (2003), Beneš (2008)

²⁹² Tóth (2003), Beneš (2008)

²⁹³ Beneš (2008)

szerint vasbeton teknőhíd építése is történt.²⁹⁴ Itt érdemes megemlékezni a gyöngyössolymosi 34 m fesztávú "ferde hídról",²⁹⁵ melynek különlegessége abban áll, hogy a pálya nem merőleges a Nagy-patak sodorvonalára. Bajcsyné Tóth Ida 1994-es állítása szerint 33 m hosszú, 2011-ben azonban már elfogadja a 34 m-t.²⁹⁶ A Mátraalji Szénbányák Thorez Kűlfejtés Bányáüzemének dolgozói 900 óra/hét „társadalmi” munkával járultak hozzá a felújításhoz.²⁹⁷ 1983-ban a Mátravasút legkorszerűbb része az a 18 m-es szakasz volt, ahol zúzottkő ágyazatra vasbetonaljas felépítmény készült hegesztett sínekből, a 15-48 szelvények között a mátrafüredi vonalon.²⁹⁸ 1983-ban lebontották a gyöngyösi állomás régi épületét, s megépítették a mai épületet, bevezették a hangos utas tájékoztatást.²⁹⁹ A gyöngyösi állomást ekkor „Előre” állomásnak nevezték.³⁰⁰ A pályarekonstrukció más korábban felszedett keskenynyomtávú vasutak sínjeiből történt: így kerültek a vasúti hálózatba 1876-os és 1880-as resicabányai gyártású 23,6 kg/fm súlyú sínek,³⁰¹ kiváltva a korábbi 7, 9, 12 és 14 kg/fm súlyú síneket, melyből a legutóbbiak az 1970-es években kerültek a hálózatba.³⁰² Mindemellett nagy teljesítményű Mk48-as dízel-hidraulikus mozdonyok (3 db: 2032, 2034, 2035, jelenlegi pályaszámok: 412, 409, 410, Karl Beneš szerint a 412-es kivételével ezek a mozdonyok már 1976-1977 folyamán Gyöngyösre érkeztek) és Pullmann rendszerű (légfékezéses) személykocsik beszerzésére is sor került, a korábban megszüntetett sárospataki és szegedi keskenynyomtávú vasutakról.³⁰³ 1981 január 4.-én érkezett a Mátravasútra Sárospatakról az Mk48,412-es dízelmozdony, melyet 055/1961 számon gyártott a Rába-MVG.³⁰⁴ A nagyobb tengelyterhelésű vasúti járművek beszerzését is a felújítás tette lehetővé.³⁰⁵ A Javítóműhelyben alkatrészeket is gyártottak, ipari bér munkásokkal.³⁰⁶ A személyszállítási árkiegészítés a korábbi 300%-os szintről, 1985-ben 280%-os szintre csökkent.³⁰⁷ 1986-ban megünnepezték a Mátrai Úttörővasút fennállásának 25. évfordulóját,³⁰⁸

²⁹⁴ Bogár (1997)

²⁹⁵ Gyenes (1979), Tusnádi (1997)

²⁹⁶ Bajcsyné (1994)

²⁹⁷ Gyenes (1979)

²⁹⁸ Ercsényi (1983)

²⁹⁹ Bajcsyné (1989), Bajcsyné (1994), Molnár (1995), Bogár (1997), Beneš (2008), Egly (2008), Rosta (2008)

³⁰⁰ Misóczki (1996)

³⁰¹ Molnár (1995), Bogár (1997), Thorday (1997), Bondor (1998), Wágner (2001)

³⁰² Thorday (1997)

³⁰³ Fejér (1983), Bajcsyné (1994), Misóczki (1996), M. L. (1996), Bondor (1998), Fodor (2008), Misóczki (2010)

³⁰⁴ Beneš (2008)

³⁰⁵ Gyenes (1979)

³⁰⁶ Bajcsyné (1989), Misóczki (1996)

³⁰⁷ Bajcsyné (1989)

³⁰⁸ Molnár (1995)

a 25 év alatt 2144 úttörővasutas látta el a szolgálatot, s közülük 409-en lettek ténylegesen is a MÁV dolgozói.³⁰⁹

A Mátravasút jelene (1987-2013)

1987-ben a „Mátrai Úttörővasút” visszakapta a „Mátravasút” nevet és Mátra–Nyugat-Bükki Erdő- és Fafeldolgozó Rt. tulajdonába került, mint Gyöngyösi Állami Erdei Vasút.³¹⁰ A vasút mellett a Gyöngyössolymosi Erdészet és Parkettagyár és még kettő keskenynyomtávú vasút (Felsőtárkány, Szilvásvár) került az új cég tulajdonába.³¹¹ Az 1980-as évek végén a személyszállítás teljesítménye csökkent: 1987 – 195 250 fő, 1988 – 194 370 fő, 1989 – 174 295 fő.³¹² 1989-ben a Prés című újságban egy névtelen olvasói levélben a vasúthálózat teljes megszüntetésének reális lehetőségéről esik szó,³¹³ erre adott részletes válaszában az akkori műszaki vezérigazgató-helyettes felhívja a figyelmet, a Mátravasút szerepének megváltozására.³¹⁴ A korábbi gazdasági cél helyett most már csak idegenforgalmi célt szolgál a vasút és veszteséges. 1987-ben egy, 1988-ban már kettő millió Ft a veszteség, 1989-ben a várható veszteség az anyag és energiaár emelkedése miatt 2,5 millió Ft.³¹⁵ A vezérigazgató-helyettes világossá teszi, hogy a vasút csak addig fog működni, amíg a társadalom hajlandó finanszírozni a vasút működését.³¹⁶ 1989-ben az utazóközönség 80%-át az 50%-os jegyárkedvezménnyel utazó diákok és nyugdíjasok alkották.³¹⁷ 1991-ben a „árbevételi” veszteség 4,5 millió Ft (Korcsog Béla szerint csak 1,6 millió Ft), az állami árkiegészítés ekkor 284,2% volt. Az éves forgalom kb. 200 000 fő, a vonat nyáron Mátrafüredre naponta, Lajosháza felé hétvégén közlekedett, télen csak Mátrafüredre és csak hétvégén. Karl Beneš szerint már ekkor átálltak Mátrafüred irányában a 6, Lajosháza irányában a 2 pár vonat közlekedtetésére.³¹⁸ 1992. január 1-től a keskenynyomtávú vasutak állami támogatását megszüntették, ezzel az állam 30 millió Ft-ot takarított meg.³¹⁹ A vasút működése mégis korlátozás nélkül folyt tovább.³²⁰ 1992. április 8.-án a Mátravasút ekkori vonalfőnöke,

³⁰⁹ Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008)

³¹⁰ Molnár (1995), Misóczki (1996), Rosta (2008), Beneš (2008), Misóczki (2010)

³¹¹ Molnár (1995)

³¹² Misóczki (1996), Egly (2008)

³¹³ S. I. (1989)

³¹⁴ Wagner (1989)

³¹⁵ Wagner (1989), Bajcsyné (1989)

³¹⁶ Wagner (1989)

³¹⁷ Bajcsyné (1989)

³¹⁸ Korcsog (1991), Misóczki (1996), Egly (2008), Beneš (2008)

³¹⁹ Schmutzer (1992)

³²⁰ Molnár (1995), Misóczki (1996)

Bajcsyné Tóth Ida, értesítette a Mátravasút válságáról az illetékes szervezeteket, intézőbizottságokat és Gyöngyös Város önkormányzatát, s kidolgozott egy válságkezelési tervet is.³²¹ 1992-ben a vasút a személyszállítás mellett a Javítóműhelyben évi 12 000 órában végzett ipari szolgáltatása nyereséges volt. A veszteségeket Bajcsyné Tóth Ida javaslata szerint úgy lehetett volna csökkenteni, ha a Mátravasút minden évben novembertől márciusig üzemszünetet tart; emellett a Mátravasút 32 dolgozójából, 10 főt elbocsájtása is szerepelt a tervezetben. Bajcsyné Tóth Ida megállapítása szerint még a négyszeres áremeléssel sem lehet a veszteségeket pótolni, ha megszűnik az állami támogatás, a veszteségek elérhetik a 4,5 millió Ft-ot. A terv szerint azonban a veszteség 180 000 Ft-ra is mérsékelhető.³²² 1992. július 15.-én Nyerges Pál képviselő interpellációt intézett a gyöngyösi polgármesterhez, melyben a Mátravasút fennmaradásának szükségessége mellett foglalt állást. Hivatkozott az idegenforgalmi jelentőségére, az esetleges megszűnés esetén a közvélemény részéről megnyilvánuló nemtetszésre és a Város presztízsére.³²³ A polgármester 15 nappal későbbi válaszában kifejtette, hogy már márciusban tárgyalt az ügyben az illetékes minisztériummal, akik támogatást ígértek, ami csak fejlesztésre volt igényelhető, üzemeltetésre nem. A képviselőtestületi ülésen a polgármester bejelenti, hogy a Mátravasút is részesül, abból a 36 millió Ft-ból, amelyet a Kormány, a keskenynyomtávú vasutak számára elkülönített.³²⁴ 1992-ben a megszűnés reális veszélyként jelent meg, mert jegyáremelésekkel és szervezeti átalakításokkal sem láttak reményt a veszteségek pótlására. A vasút megmaradása melletti legfőbb érvek, hogy idegenforgalmi vonzerővel bír, környezetkímélő közlekedési eszköz és az épített örökségünk része.³²⁵ Schmotzer András (az Országos Erdészeti Egyesület elnöke és a Mátra–Nyugat-Bükki Erdő- és Fafeldolgozó Rt. elnöke) szervezőmunkájának köszönhetően a Földművelési Minisztérium Erdészeti Hivatalának támogatásával a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány 1994-ben meghirdette a „Mentsük meg a kisvasutakat!” mozgalmat, mely 13 magyarországi keskenynyomtávú vasút fennmaradását szerette volna elérni.³²⁶ Míg 1974-ben 300%-os állami támogatással 543 510 utasa volt a vasútnak, 1984-ben 280%-os állami támogatással is csak 193 145 főt mértek egész évben. 1994-ben az állam támogatásának megszűntével 119 950 utast mértek a hálózaton, ekkor a vonatközlekedés a mátrafüredi vonalon áprilistól októberig naponta, majd novembertől márciusig csak szerdán, pénteken és szombaton; a lajosházi vonalon májustól szeptemberig szombaton és vasárnap, a

³²¹ Bajcsyné (1992), Misóczki (1996)

³²² Bajcsyné (1992)

³²³ Nyerges (1992)

³²⁴ Keresztes (1992)

³²⁵ Schmutzer (1992)

³²⁶ Misóczki (1996), Gál (1996), M. L. (1996), Misóczki (2010)

nyári tanítási szünetben szerdán és pénteken is folyt.³²⁷ Az 1994. június 11.-i első kisvasúti napon 200 vasutas és újságíró vett részt az azt követő mátrafüredi „tudományos” ülésen együtt.³²⁸ Az 1994-es szervezésben a Börzsönyi Gyermeavasútért Alapítvány is segített.³²⁹ A kisvasúti nap hagyománnyá vált, s általában június harmadik szombatján tartják, összhangban a mátrafüredi „Bene” búcsúval,³³⁰ szervezője a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány, melyben eredetileg segítséget nyújtott a MEFAG Rt. és a Bene Egylet.³³¹ A Földművelési Minisztérium Erdészeti Hivatala „megakadályozta”, hogy felszámolják az erdei vasutakat: 1992-től célcsoportos és üzemeltetési támogatással segítették a pálya, jármű, fel- és alépítmény korszerűsítést, felújítást.³³² Karl Beneš szerint 1993-ban a Mátravasút új tulajdonosa Egererdő Zrt. lett, így a vasút továbbra is az állami tulajdonban maradt.³³³ A személyforgalom ismét növekedésnek indult: 1993 – 115 720 fő, 1994 – 119 950 fő, 1995 – 121 000 fő.³³⁴ 1994-ben a megszüntetett vonalak hossza: 24,71 km, az üzemben kívülieké: 3,5 km.³³⁵ 1995-ben a 18 km-es hálózaton 33 fő dolgozott, Gyöngyös és Mátrafüred közt naponta egész évben 5 pár vonat, melyet novembertől márciusig szerdán, pénteken és szombaton +3 pár, áprilistól októberig naponta +5 pár vonat egészített ki. A lajosházi vonalon májustól szeptemberig naponta 6 pár vonat járt, mely a nyári tanszünetben szerdán és pénteken is közlekedett.³³⁶ 1994-1995 folyamán felújították a gyöngyösi kocsiszínt is.³³⁷ Az 1995-ös kisvasúti napon külföldi (német, szlovák és kínai) szakemberek is részt vettek. A két érintett polgármester (Szabó Gyula, Gyöngyös és Lukács László, Gyöngyössolymos) célul tűzte ki, hogy a Mátravasút tevékenységének „fellendítését”; ennek oka, hogy a Mátravasútra, mint „közlekedéstörténeti emlékre” és idegenforgalmi látványosságra tekintettek.³³⁸ Az 1996.

³²⁷ Bajcsyné (1994), Molnár (1995)

³²⁸ Molnár (1995), Misóczki (1996)

³²⁹ Misóczki (1996)

³³⁰ Heves Megyei Hírlap (1996)

³³¹ Sike (1996), Heves Megyei Hírlap (1996), Misóczki (1998)

³³² Misóczki (1996), M. L. (1996)

³³³ Misóczki (2002), Beneš (2008)

³³⁴ Misóczki (1996), Gál (1996), Egly (2008), Misóczki (2010)

³³⁵ Bajcsyné (1994)

³³⁶ Molnár (1995)

³³⁷ Simon (2007)

³³⁸ Misóczki (1996)

június 22.-i ünnepségen 12 kárpát-medencei keskenynyomtávú vasút képviselője is megjelent. Ekkor emlékeztek meg a vasúthálózat első szakaszának 90 évvel korábbi építésére, a gőzvontatás mátrai megjelenésének 80. és a személyszállítás kezdetének („Mátravasút fennállásának”) 70. évfordulójával összekötve. Bogár István tévesen állítja, hogy ezt egy évvel később ünnepelték meg.³³⁹ A rendezvény eredeti célja a vasút megmentése volt, mert az már kiderült, hogy nem rentábilis a tömegközlekedés e formája,³⁴⁰ ezért célként jelölték meg az idegenforgalmi irodák programjaiba bekerülést.³⁴¹ 1996-ban a köztes megállóhelyek elnevezései a mátrafüredi vonalon: Gyöngyös felső (2011-től Felsőújváros), Nyúlmály (ma: Nyúlmály–Kertészeti Tanszék), Farkasmály (ma: Farkasmály–Borpincék), Pipishegy, Mátrafüred alsó; és a lajosházi vonalon: Jánoska, Toppancs híd, Zemanek, Gyöngyössolymos (ma: Gyöngyössolymosi Fűtőház), Cserkő, Órlőmű.³⁴² 1996. augusztus 31.-én a városba érkező Göncz Árpád köztársasági elnök is utazott a Mátravasúton, szeptember 19.-én pedig a magyarul beszélő nagykövetek klubja rendezvényt szervezett, melynek részre volt a Mátravasúttal való utazás is.³⁴³ 1997. július 11.-én az Erdésznők II. Országos Találkozójának egyik programja volt az esti különvonat Lajosházára vacsorával egybekötve.³⁴⁴ A 1998-ban Gyöngyös Városa és a Földművelésügyi Minisztérium pályázatokkal próbálja segíteni a



6. A 490-es gőzmozdony

Mátravasutat és június 20.-án újból megtartották a kisvasúti napot.³⁴⁵ 1998 júliusában az Országos Erdészeti Egyesület Erdei Vasút szakosztálya a Mátravasúton tartotta szakosztályülését, ahol a vasút technikai rendszerének ismertetése mellett a pályafenntartás és a „hosszúsínek” alkalmazásának lehetőségeit tárgyalták.³⁴⁶ Jellemző elem volt (2011-ig) a kisvasút életében, hogy amíg a pipis-hegyi repülőtéren volt május 1-jén, vagy az ahhoz közeli hétvégén „Repülősnap”, addig a vasút forgalma is megnőtt az érintett nap(ok)on³⁴⁷; december

³³⁹ Gál (1996), Heves Megyei Hírlap (1996), M. L. (1996), Bogár (1997)

³⁴⁰ Sike (1996)

³⁴¹ Sike (1996)

³⁴² Misóczki (1996), Felsőújváros (2013)

³⁴³ Misóczki (1996)

³⁴⁴ Reményfy (1997)

³⁴⁵ Gy. J. (1998), MKKA (1998)

³⁴⁶ Szikra (1998)

³⁴⁷ Fodor (2011)

6-án pedig „Mikulás-vonat” is közlekedett (napjainkban is).³⁴⁸ A megszűnés veszélye mára elhárult, bár a Mátravasút továbbra is veszteséges maradt.

A Mátravasútnak meg kell küzdenie az árvizekkel is, mivel a vasútvonalak Gyöngyössolymos felett völgyekbe épültek, ezért már az érsekségi tulajdonban lévő vasutaknak is a természet volt legnagyobb ellenfele hóolvadáskor és nagyobb esőzésekkor egyaránt. A mátrafüredi vonalon ez nem jelent problémát, sőt a város a Csatorna patak völgyében is a hegyoldalban vezette a vasutat; ezért itt inkább a talajerozió szerepe érdemel említést. 1999-ben is árvízkarok érték a vasutat, 1999-ben 8 millió Ft-ot, 2000-ben 5,5 millió Ft-ot fordítottak kárelhárításra.³⁴⁹ 2001-ben, a május 23.-án kihirdetett XX. törvény szerint az Egererdő Zrt. a Magyar Fejlesztési Bank Zrt. tulajdonává vált. A 2000-es évek első felében a forgalomirányítás eszköze a CB rádió helyett a mobiltelefon lett.³⁵⁰ A vasutat Bajcsy Endréné Tóth Ida vonalfőnök 2004-ig vezette.³⁵¹ 2004-ben az Egererdő Zrt. vezérigazgatója, Pallagi László szerint az utaslétszám meghaladja a 100 000 főt és a kisvasút üzemeltetésével a cég közjóléti funkciója erősödik. A célok azonban kimerülnek a működtetési körülmények biztosításában és a létesítmények fenntartásában.³⁵² 2005 áprilisában³⁵³ újabb árvíz pusztította a lajosházi vonalat. Az árvíz a felépítményt, a hidakat és átereszeket rongálta meg, az okozott kár: 120 000 Ft.³⁵⁴ Fridél Veronika és Karl Beneš szerint 2005 júliusában újabb árhullám vonult végig a Nagy-völgyön és a személyszállítás csak ez után szűnt meg; bár még Fridél Veronika 2007-ben 2005-ről ír, addig 3 évvel későbbi írásában már az egész eseménysort 2006-ra datálja, tévesen.³⁵⁵ 2005-ben felmerült a lajosházi vonal teljes elbontásának lehetősége; ebben az esetben a vasút egy vonalon maradt volna meg: Gyöngyös és Mátrafüred között, amelyet még 2006-ban (Rosta Gyula és Karl Beneš szerint már 2005 novemberében) fel is újítottak. A felújítás során cserélték az ágyazatot, a kötőelemeket, a talpfákat és a hevedereket, valamint irány- és fekszint szabályozást hajtottak végre.³⁵⁶ Az Egererdő Zrt. a lajosházi vonal felújítása mellett döntött, így új vízelvezető rendszert kellett építeni, síneket és talpfákat cserélni, a vágányokat beszabályozni és egy (Fridél Veronika és Karl Beneš szerint kettő) teljes kilométeren új pályát építeni, ezért a személyszállítás 2006 májusáig szünetelt.³⁵⁷

³⁴⁸ Moór (2012)

³⁴⁹ Misóczki (1998)

³⁵⁰ Beneš (2008)

³⁵¹ Wágner (2012)

³⁵² Suha (2004)

³⁵³ Beneš (2008), Fodor (2012.X.)

³⁵⁴ Fridél (2007), Egly (2008), Rosta (2008), Fridél (2010)

³⁵⁵ Fridél (2007), Beneš (2008), Fridél (2010)

³⁵⁶ Fridél (2007), Beneš (2008), Rosta (2008), Fridél (2010)

³⁵⁷ Fridél (2007), Egly (2008), Beneš (2008), Rosta (2008), Fodor (2009)

Az új pályát Gyöngyössolymos és az egykori fűtőház között 34,5 kg/fm-es „c” rendszerű sínekből építették, az építésben egy KV-01-es aláverőgép is részt vett.³⁵⁸ A Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt., mint az Egererdő Zrt. tulajdonosa támogatta a felújítást (Mátra Fejlesztési Projekt).³⁵⁹ 2005-ben (Bajcsyné Tóth Ida³⁶⁰ szerint 2006-ban, ez tévedés) beszerzésre került egy gőzmozdony, melyet 1954-ben (Markója Szilárd szerint lehet 1956 is elképzelhető, ez tévedés)³⁶¹ a Resicabányai Vasművekben gyártották 1682/1954-es számon, s korábban 764-426 vagy 764-468 pályaszámon 1991-ig a kománfalvai vasúton szolgált. A mozdonyt Nagykanizsán újították fel, ahol a "Gyöngyi" nevet és a 490,2005 pályaszámot kapta (lásd 6. ábra), ezután 2005. szeptember 16.-án érkezett Gyöngyösre, ahol 2006. április 3.-án közlekedett először.³⁶² Az utaslétszámról Egly Tibor tévesen állítja, hogy 2006-ban 120 000 fő.³⁶³ Korábban 2005 júniusában már járt Gyöngyösön a 394,057-es gőzmozdony, a „Szilvi”, melyet 5785/1949-es számon a MÁVAG gyártott, melyet néhány hónapra adott kölcsön szilvásváradra vasút.³⁶⁴ Az egyik dízelmozdonyt (Mk48 411) szintén 2005-ben Szilvásváradra szállították felújítani (csak 2013-ban került vissza).³⁶⁵ A vonal Lajosházaig tartó szakaszának felújítását 2007-ben fejezték be és 150 000 Ft-ba került.³⁶⁶ A Lajosházi vonalat 2007. április 27.-én adták át újra ünnepélyes keretek közt, majd április 28.-án indult el a rendszeres forgalom.³⁶⁷ 2007-ben megszűntek azok a külső források, amelyekkel a vasút addigi működését fedezték, ezért 2008-tól a vasút üzemeltetési veszteségét az Egererdő a fakitermelés árbevételéből fedezi és megkísérel pályázatokkal további anyagi fedezetet teremteni.³⁶⁸ 2008-2009 folyamán visszaépítették a Lajosháza és Szalajkaház közti szakaszt (3469 m, Rosta Gyula szerint 3300 m, ez tévedés),³⁶⁹ ahol alépítményt, csőátereszeket, támfalakat és 3 vashidat is kellett építeni.³⁷⁰ A visszaépítés azért nem a Blokkházig történt, mert azon a szakaszon a pálya meghaladta volna az engedélyezetten építhető 5 ezrelékes meredekséget.³⁷¹ Ez a szabály azonban azért is érthetetlen, mert a Mátravasút legmeredekebb szakasza kilencszeresen túllépi a fenti értékét, tehát a vonatközlekedés biztosítható lett volna a

³⁵⁸ Horváth (2007), Magyarics (2012)

³⁵⁹ Fridél (2007), Fodor (2009), Fridél (2010)

³⁶⁰ Bajcsyné (2011)

³⁶¹ Egly (2008), Beneš (2008), Mi újság? (2011), Markója (2012)

³⁶² Egly (2008), Beneš (2008), Markója (2012)

³⁶³ Egly (2008), Szakács (2012)

³⁶⁴ Beneš (2008)

³⁶⁵ Rosta (2008), Fodor (2013.IV.)

³⁶⁶ Rosta (2008), Egly (2008), Fodor (2012.X.)

³⁶⁷ Horváth (2007), Beneš (2008)

³⁶⁸ Sági (2012)

³⁶⁹ Fridél (2007), Rosta (2008), Fodor (2009), Fridél (2010), Misóczki (2010), Fodor (2012.X.)

³⁷⁰ Fridél (2007), Rosta (2008), Beneš (2008), Fodor (2009)

³⁷¹ Egly (2008)

Blokkházig is. Az építési területet már 2007 októberében kijelölték és lezárták.³⁷² A pályaépítést azonban csak 2008 nyarán kezdték el, a szükséges faaljakat Kecskemétről és Szentesről hozták, de a 24 méteres többségében 1898-as és 1908-as diósgyőri sínszálak (kiegészítve néhány 1926-os ózdival) szállításához nem a vasutat vették igénybe.³⁷³ A műszaki átadásra 2009. szeptember 30-án került sor, s az első személyvonat 2009. október 10-i kisvasúti napon közlekedett.³⁷⁴ A Lajosháza és Szalajkaház közötti vonal visszaépítése a 81+160 és 116+27 szelvények közt valósult meg, a beruházó az Egererdő Zrt., a kivitelező a győri Vasútépítő Kft. volt.³⁷⁵ A beruházás összege: 110 500 000 Ft volt, melyből 6 kilotonna tömegű 35 cm vastag zúzottkő ágyazatot alakítottak ki, majd "34 r. sínekkel" lefektették a vágányokat, s beépítettek két csoport 48 XIII. rendszerű kitérőket; végül pedig elkészült a 480 "mh"-s rézsűvédelem kiépítése is.³⁷⁶ A régi-új vonalon csak 2010-ben indult meg a forgalom, de öt üzemnap után, az áprilisi (Magyarics Zoltán szerint májusi)³⁷⁷ árvíz elmosta az ágyazatot, megrongálta az átereszeket, az alépítményt, így Lajosházától északra leállt a forgalom.³⁷⁸ Júliusban önkénteseket toboroztak, akik a károkat igyekeztek mérsékelni.³⁷⁹ Sajnos a gőzmozdonyról alkotott elégtelen műszaki ismeretek miatt nem ismerték fel a hegyi pályákra kifejlesztett gőzmozdony nagyobb teljesítőképességét és 5 év alatt csak 10-szer fűtötték be, sőt 2010 augusztusában eladásra kínálták.³⁸⁰ A gördülőállomány 2010-ben 3 db Mk48-as és 1 db C50-es dízelmozdonyból, 1 db 490-es gőzmozdonyból, 2 nyitott és 3 zárt kocsiból állt.³⁸¹ 2011 tavaszán az Egererdő Zrt. vezetésében bekövetkező szemléletváltás után a vasút életében új mozgalmas időszak kezdődött, s már áprilistől bevezették az ütemes órás menetrendet, bár Fodor Illés szerint ez csak 2012-től történik meg.³⁸² A gőzmozdony kazánvizsgájának „lejárta” nagy felújításon esett át, s 2011 novemberétől rendszeresítették a pótdíjmentes közlekedését.³⁸³ A felújítás folyamán több technikai hibát kellett orvosolni. 2011. július 30.-án közlekedett a gőzös először menetrend szerinti vonat élén, majd október 29.-én először éjszakai különvonatként Lajosházára.³⁸⁴ December 10.-én az index.hu fórumoldalán a Mátravasút szaktopikjában szerveződött meg az a találkozó, amely miatt fotós

³⁷² Chikán (2008), Bajcsyné (2011)

³⁷³ Fodor (2009)

³⁷⁴ Fodor (2009), Jakóts (2009), Misóczki (2009), Fridél (2010), Fodor (2012.X.)

³⁷⁵ Fodor (2009)

³⁷⁶ Fodor (2009)

³⁷⁷ Magyarics (2012)

³⁷⁸ Fodor (2010), Bajcsyné (2011), Fodor (2012.X.)

³⁷⁹ Fodor (2010)

³⁸⁰ Markója (2012)

³⁸¹ Parragh (2011)

³⁸² Heves Megyei Hírlap (2011), Markója (2012), Fodor (2012.08.)

³⁸³ Markója (2012)

³⁸⁴ Markója (2012)

és vegyesvonal (két személy és egy teherkocsi) is közlekedett gőzvontatással. 2011. december 28.-án Barta Endre (trains.hu) szervezésében újabb fotósvonal közlekedett két teherkocsival, és a gőzössel.³⁸⁵ 2011 második felében a gőzös 912 km-t közlekedett.³⁸⁶ 2011 decemberében ugyanakkor megszűnt az 1965 óta tartó egész éves üzemelés,³⁸⁷ ami azt jelenti, hogy a téli időszakban a vasút már nem üzemel. 2011 december 30.-án került kihirdetésre a CXCVI. törvény, melynek 2. melléklete nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű nemzeti vagyon körébe sorolta az Egererdő Zrt.-t, és ezért előírta annak 100%-os állami tulajdonban tartását. 2011-ben a Mátravasút működése 70 millió Ft-ba került, a veszteségek meghaladták az 50 millió Ft-ot, ezért az Egererdő Zrt. új tematikus programokkal (különvonalak köré szervezett rendezvényekkel) állt elő, hogy növeljék az utaslétszámot.³⁸⁸ 2012 nyarán sűrítették az ütemes menetrendet a Mátravasúton, azonban a meglévő járműállomány nem volt elegendő hozzá, ezért egy újabb C50-es dízelmozdony is érkezett Szobról.³⁸⁹ A járatok Lajosházára kétóránként, Mátrafüredre óránként jártak.³⁹⁰ A Szalajkaház és Lajosháza között a pályát csak 2012 júniusára³⁹¹ sikerült helyreállítani, s 2012 szeptemberétől megindult a próbaüzem. Az MNV Zrt. által 2006-tól rendelkezésre bocsátott 450 millió Ft-ból, vonalfelújítást és építést végeztek és megújult a javítóműhely is,³⁹² a fennmaradó összegből a Szalajkaháznál vadbemutató, tanösvény, szabadidőközpont és erdei iskola épülhet.³⁹³ 2012-ben többek közt a Mátrai Erőmű Zrt. „örökbe fogadta” a gőzmozdonyt, ezért az „örökbefogadók” neveit a mozdonyon és a gyöngyösi állomáson is feltüntették, valamint örökös ingyenyjegyet és vasúti kocsik oldalán hirdetési felületet kaptak.³⁹⁴ Az „örökbe fogadás” természetesen anyagi támogatást jelent, az erőmű PR vezetője szerint azért vállalták, mert fontosnak érzik a természet védelmét és a Mátravasút idegenforgalmi célú megőrzését.³⁹⁵ A vasúti járműveken több különböző színtervet is kipróbáltak a 2012-es évben, majd egy internetes közösségi oldalon megszavaztatták, melyik színtervnek megfelelő legyen a járművek többségének festése.³⁹⁶ Az legutóbbi években az utaslétszám ismét emelkedésnek indult: 2004 – 121938 fő, 2005 – 86425 fő, 2006 – 74120 fő, 2007 – 73140 fő, 2008 – 75120

³⁸⁵ Gayer (2012), Markója (2012)

³⁸⁶ Markója (2012)

³⁸⁷ Misóczki (1996)

³⁸⁸ Sági (2012)

³⁸⁹ Fodor (2012.08.)

³⁹⁰ Fodor (2012.10.)

³⁹¹ Magyarics (2012)

³⁹² Rosta (2008), Jakóts (2009)

³⁹³ Fridél (2007), Beneš (2008), Fodor (2009), Fridél (2010)

³⁹⁴ Mi újság? (2013)

³⁹⁵ Mi újság? (2013)

³⁹⁶ Fodor (2012.XII)

fő, 2009 – 69555 fő, 2010 – 48250 fő, 2011 – 77943 fő, 2012 – 77943 fő.³⁹⁷ A gőzmozdonyt a karácsony és újév közti időben szinte minden nap befűtötték.³⁹⁸ 2013. március 15.-i hétvégén a havazás ellenére gőzvontatású szerelvények közlekedtek. Az Mk48 412-es mozdonyt áprilisban szállították el felújításra, Szilvásváradra, közvetlenül az után, hogy a Mk48 411-es mozdony 8 év után, szintén Szilvásváradról, visszaérkezett.³⁹⁹ 2013-ban a kisvasúti napon elhangzott, hogy létrehozták az Egererdő Kisvasútjaiért Alapítványt, melyen keresztül támogathatóvá vált a vasút. Az alapítvány célja az Egererdő által üzemeltetett vasutak pálya, gördülőállomány és infrastruktúra felújításához való hozzájárulás, az üzemi veszteségek ellensúlyozása és a vasúthoz kapcsolódó közjóléti tevékenységek támogatása (pl. erdei iskolák létesítése, turistaházak felújítása). Az alapítványt Grédics Szilárd kuratóriumi elnök képviseli. Ekkortól közlekedik első osztályú kényelmet biztosító, de feláras úgy nevezett „párnás” kocsí.

Jelen dolgozat keretei nem engedik meg a mentjegy és kedvezményrendszer⁴⁰⁰ ismertetését, illetve a párhuzamos buszközlekedéssel történő összehasonlító elemzését, valamint a levéltári források által a bevételek és kiadások elemzését az 1928 és 1945 közti időszakban.

Míg kezdetben a Mátravasút vonalai kizárólag gazdasági céllal épültek mára a személyszállítás lett egyetlen feladata. Napjainkban a Mátravasút, a XXI. század igényeinek megfelelően már nem csak vasútüzemként működik, hanem idegenforgalmi jelentőségű, szinte egész évben színes programokat kínáló élő kulturális örökségként. Jövőjét biztosíthatja az a szolgáltatói hozzáállás, mely az utasokat kiszolgáló vendégként kezeli, és nem elégszik meg az utasok célba juttatásának alapfeladatával. Menetrendje megtalálható a kisvasut.hu oldalon és a Vasúti menetrendben a 324, 325-ös mezőszámok alatt.

³⁹⁷ Szakács (2012)

³⁹⁸ Fodor (2013.II)

³⁹⁹ Fodor (2013.IV)

⁴⁰⁰ Kovács (2013)

Felhasznált irodalom

Antalfy István

Vasutak keskeny nyomtávon : ló- és traktorvontatás : veszélyben a lillafüredi / Antalfy István. – In.: Magyarország : politikai és társadalmi hetilap. – 24. évf. 20. sz. 1987. május 17.. – p. 32.

Áprilisban ébredt fel téli álmából a kisvasút. – In.: Heves Megyei Hírlap / főszerk. Varga Ottó. – 2011. április 2., szombat, 22. évf. 7. sz. – p. 3.

Bajcsyné Tóth Ida

A Mátra vasút : hajdani kisvasutak / Bajcsyné Tóth Ida, Berki Zoltán, Chikán Gábor. – In.: Mátra turistakalauz térképpel = Turistenführer mit Karte = Toursit Guide with map : településismertető, túraleírások / kész. Berki Zoltán [et al.]. – Budapest : Cartographia, 2011. – p. 13-15.

Bajcsyné Tóth Ida

A Mátravasút üzemeltetésének lehetőségei / Bajcsyné Tóth Ida. – In.: Gyöngyösi Képviselőtestület Jegyzőkönyve. – p. 499 + mell.

Balla László

Balla László [elektronikus dokumentum] : magyar vasúti dokumentumok / Balla László. – Weblap. – [Budapest], cop. 2010. – URL.: <http://vasut.tk/> (letöltés ideje: 2014.02.19.)

Beneš, Karl

Mátravasút / text a ... foto Karl Beneš ; spolup. György Villányi. – Cseh nyelvű. – In.: Dráha 2008/16.. – p. 33-38.

Bodó Attila

Gyöngyös Város Képviselőtestülete 1992. július 30.-i ülésének jegyzőkönyve / Bodó Attila, Tőkés László. – In.: Gyöngyösi Képviselőtestület Jegyzőkönyve. – p. 499-530.

Bogár István

125 éves az erdei vasút [elektronikus dok.] : 2. rész : hazánk két legrégebbi, jelenleg is üzemelő, majd három leglátogatottabb erdei vasútvonala / kép és szöveg Bogár István. – In.: Erdészeti Lapok : az Országos Erdészeti Egyesület lapja / főszerk. Pápai Gábor. – 132. évf. 1997. december. – URL.: http://erdeszetilapok.oszk.hu/01396/pdf/EL_132_1997_12_387-391.pdf (letöltés időpontja: 2013.10.11)

Bondor Antal

Tisztújító közgyűlés [elektronikus dok.] : az OEE Választmánya Kaaán Károly emlékérmét adományoz / Bondor Antal. – In.: Erdészeti Lapok : az Országos Erdészeti Egyesület lapja / főszerk. Pápai Gábor. – 133. évf. 1998. június. – URL.: http://erdeszetilapok.oszk.hu/01235/pdf/EL_133_1998_06_180-202.pdf (letöltés időpontja: 2013.10.11)

Chikán Gábor

Figyelmeztetés [elektronikus dok.] / fotó Chikán Gábor. – 2008.06.29. – In.: Kisvasut.hu / főszerk. Karap Krisztián. – URL.: <http://www.kisvasut.hu/showgallery.php?i=7989&t=1> (letöltés időpontja: 2013.11.16)

Egly Tibor

Jövőbe néző : új vasút építés a Mátrában / Egly Tibor. – In.: Vasút és modell. – 9. évf. (2008) 2.sz.. – p. 7-10.

Egly Tibor

Mátravasút : a második száz év küszöbén / Egly Tibor ; Lőcsei Dezső. – In.: Vasút és modell. – 9. évf. (2008) 2. sz.. – p. 4-6.

Egri Kiss Tibor

A mátravasút / Egri Kiss Tibor. – In.: Turista Magazin. – 107. évf. 1. sz., 1996. – p. 28.

Ercsényi Pál

Adatok a Mátrai Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság erdei vasútjainak történetéből / Ercsényi Pál, Kovács János. – In.: A Magyar Közlekedési Múzeum Évkönyve 6. : 1981-1982 / [szerk. Czére Béla]. – Budapest : Közlekedési Múzeum, 1983. – p. 442-447.. – Bibliogr.: p. 447.

Erdei vasút mátrai ünnepe / (gy.). – In.: Heves Megyei Hírlap. – 7. évf. 139. sz., 1996. jún.15.. – p. 5.

Farkasmály-Borpincék [elektronikus dok.] : Farkasmály-Kékes : kisvasúti [megállóhely]. – Szöveg és képek. – In.: Vasutallomasok.hu : Magyarország vasútállomásai és vasúti megállóhelyei / [az oldal készítői] Szente-Varga Domonkos [et al.]. – URL.: <http://vasutallomasok.hu/allomas.php?az=wfbp> (letöltés időpontja: 2013.11.16)

Fejér Gyula

Sípszóra indít a masinista : évente egymillióan utaznak a Mátra kisvasútján / Fejér Gyula ; [Erdei Katalin felvételei]. – In.: Népszabadság : az MSZMP központi lapja / főszerk. Berecz János. – 41. évf. 150. sz. 1983. június 26., vasárnap. – p. 4.. – (ISSN 0133-1752)

Felsőújváros [elektronikus dok.] : Gyöngyös pajtás = Gyöngyös felső : kisvasúti megállóhely. – Szöveg és képek. – In.: Vasutallomasok.hu : Magyarország vasútállomásai és vasúti megállóhelyei / [az oldal készítői] Szente-Varga Domonkos [et al.]. – URL.: <http://vasutallomasok.hu/allomas.php?az=wgyn> (letöltés időpontja: 2013.11.16)

Fodor Illés

Gőzösnapok Gyöngyösön / [Fodor Illés] ; [fotó] Halász Zsolt. – In.: Indóház : vasúti magazin. – 9/2. 2013. február. – p. 55.

Fodor Illés

Kisvasutak a víz sodrában : fokozatosan adják vissza a forgalomnak a kárt szenvedett vonalszakaszokat / Fodor Illés ; fotó Tasnádi Tamás [et al.]. – In.: Indóház : vasúti magazin. – 6/8. 2010. augusztus. – p. 54-56.

Fodor Illés

Nagyüzem a repülőnapon : Gyöngyös / Fodor Illés ; [fotó] Molnár Márk. – In.: Indóház : vasúti magazin. – 7/6. 2011. június. – p. 67.

Fodor Illés

Nem engedünk a negyvennyolcból : ötven éve a síneken / [kép és szöveg] Fodor Illés. – In.: Indóház : vasúti magazin. – 4/12-5/1. 2008. december-2009. január. – p. 92-94.

Fodor Illés

Szalajkaház újratöltve : a Mátravasút és a kora ősz / [Fodor Illés] ; fotó Halász Zsolt, Tasnádi Tamás, Joó Ferenc. – In.: Indóház : vasúti magazin. – 8/10. 2012. október. – p. 50-53.

Fodor Illés

Szilvásvárad–Gyöngyös : Havazás hibridbemutató helyett : Mozdonycsere / [Fodor Illés] ; fotó Halász Zsolt. – In.: Indóház : vasúti magazin. – 9/4. 2013. április. – p. 56-57.

Fodor Illés

Újabb C-50-es Gyöngyösön : Szobról érkezett / [Fodor Illés] ; fotó Csuka Ágota, Karap Krisztián. – In.: Indóház : vasúti magazin. – 8/8. 2012. augusztus. – p. 56.

Fodor Illés

Újabb színek a Mátravasúton / [Fodor Illés] ; [fotó] Juhász Gergő. – In.: Indóház : vasúti magazin. – 8/12.-9/1. 2012. december-2013. január. – p. 53

Fodor Illés

Visszaépülő érték : a mátrai kisvasút meghosszabbítása / [Fodor Illés] ; fotó Tóth Gábor, Vasútépítő Kft.. – In.: Indóház : vasúti magazin. – 5/10. 2009. október. – p. 54-55.

Fridél Veronika

Mátravasút : Gyöngyös–Lajosháza [elektronikus dok.] / Fridél Veronika. – In.: Erdészeti Lapok : az Országos Erdészeti Egyesület folyóirata. – 142. évf., 2007. május. – URL: <http://erdeszetilapok.oszk.hu/00330/pdf/159.pdf> (letöltés időpontja: 2013.10.11)

Fridél Veronika

Szalajka-ház a Mátravasút új végállomása / Fridél Veronika ; [fotó Nagy Róbert]. – In.: Gyöngyösi Kalendárium / [szerk. Gál Edit et al.]. – 24. évf., 2010. – Gyöngyös : Gyöngyös Város Önkormányzata, 2009. – p. 107-108. : ill., 24 cm. – (Gyöngyösi Kalendárium, ISSN 0865-5898). – kötött : ár nélkül

Gál Gábor

Évfordulók a Mátravasútnál : több mint százezer utas évente / [szöveg és] fotó Gál Gábor. – In.: Heves Megyei Nap : közéleti napilap. – 1996. június 20., csütörtök, 3. évf. 143. sz. – p. 4.

Gayer Márk

Vasútfotós különvonat a Mátrában / G[ayer] M[árk] ; fotó Lászlófi Károly. – In.: Indóház : vasúti magazin. – 8/2. 2012. február. – p. 52

Gere István

Másfél évtized / Gere István. – In.: Népújság : gyöngyösi kiadás : az MSZMP Heves Megyei Bizottsága és a Megyei Tanács napilapja. – 12. évf. 120. sz. 1961. május 24., szerda. – p. 5.

Gyenes István

Korszerűsítették a mátrai kisvasutat / Gyenes István. – In.: Népújság : az MSZMP Heves Megyei Bizottsága és a Megyei Tanács napilapja. – 30. évf. 143. sz. 1979. június 21., csütörtök. – p. 8.

Gyöngyös EV [elektronikus dok.] : Gyöngyös előre : kisvasúti állomás. – Szöveg és képek. – In.: Vasutallomasok.hu : Magyarország vasútállomásai és vasúti megállóhelyei / [az oldal készítői] Szenté-Varga Domonkos [et al.]. – URL.: <http://vasutallomasok.hu/allomas.php?az=wgyyn> (letöltés időpontja: 2013.11.16)

Gyöngyös Város közműveinek iratai : 1909-1948. – In.: A Heves Megyei Levéltárban őrzött gazdasági szervek iratai : 1846-1953 / készítette Csiffáry Gergely. – 11. köt. – Eger : Heves Megyei Levéltár, 1998. – p. 79-82. – (A Heves Megyei Levéltár segédletei, ISSN 1418-4745 ; 3.)

Gyöngyös-Benei Vasút Rt.

A Mátravasút menetrendje : 1930. május 3.-tól szeptember 30.-ig / Gyöngyös-Benei Vasút Üzemzetősége. – In.: Heves Megyei Várai : a Mátra útjelzéseivel / írta Pásztor József. – Heves Megyei Lapok, 1930. – p. 1.

A gyöngyösi Mátra-vasút. – In.: Hegyen-völgyön kisvasúton / Thorday Zoltán. – Tatabánya : Magyarhon, 1997. – p. 58-60.

Hármas évfordulón : a kisvasútról / M. L.. – In.: Heves Megyei Hírlap : Eger, Gyöngyös, Hatvan, Heves, Füzesabony, Lőrinci, Pétervására városok és körzetük napilapja. – 1996. június 22., szombat, 7. évf. 145. sz.. – p. 5.

Holtvágányon a kisvasút? / (S. I.). – In.: Prés : gyöngyösi közéleti lap : felcukrozás nélkül. – 1. évf. 8. sz. 1989 augusztus. – p. 30.

Horváth Kristóf Zoltán

Újraindult a forgalom a Lajosházi vonalon [elektronikus dok.] / Horváth Kristóf Zoltán, Jakóts Ádám, Papdi Tamás felvételei. – Szöveg és képek. – In.: Kisvasut.hu / főszerk. Karap Krisztián. – URL.: <http://www.kisvasut.hu/showgallery.php?a=327&t=1> (letöltés időpontja: 2013.11.16)

Horváth Kristóf Zoltán

A lajosházi vonal felújítása / Horváth Kristóf Zoltán felvételei. – Szöveg és képek. – In.: Kisvasut.hu / főszerk. Karap Krisztián. – URL.: <http://www.kisvasut.hu/showgallery.php?a=320&t=1> (letöltés időpontja: 2013.11.16)

Jakóts Ádám

Meghosszabbodott a Mátravasút / [kép és szöveg] Jakóts Ádám. – In.: Indóház : vasúti magazin. – 5/11. 2009. november. – p. 52

Karap Krisztián

Kisvasut.hu [elektronikus dokumentum] / főszerk. Karap Krisztián. – Tematikus weblap. – Budapest : Tycmo Kft., 2009-

Keresztes György

Gyöngyös Város Polgármestere Nyerges Pál képviselőnek / Keresztes György. – In.: Gyöngyösi Képviselőtestület Jegyzőkönyve. – p. 499 + mell.

Keresztes György

Egyesületi közlemények [elektronikus dok.] / [Keresztes György]. – In.: Az erdő : az 1862-ben alapított Erdészeti Lapok 106. évfolyama / szerk. Keresztes György. – 20. évf. 4.sz. 1971. április. – URL.: http://erdeszetilapok.oszk.hu/00655/pdf/EL_1971_04_191-193.pdf (letöltés időpontja: 2013.10.11)

Keresztes József

A kisvasút / K[eresztes] J[ózsef] ; [fotó Czímer Tamás]. – In.: Mátrai Lapok. – 1997. július 25.. – p. 4.

Király Pál

Egyesületi közlemények [elektronikus dok.] / Király Pál. – In.: Az erdő : az 1862-ben alapított Erdészeti Lapok 114. évfolyama / szerk. Keresztes György. – 28. évf. 7.sz. 1979. július. – URL.: http://erdeszetilapok.oszk.hu/00901/pdf/EL_1979_07_334-336.pdf (letöltés időpontja: 2013.10.11)

Kisvonattal a Mátrába / (majláth). – In.: Karaván. – 7.sz. (1985). – p. 10.

Kokovay Zsuzsanna, V.

Egyéb írásos dokumentumok / V. Kokovay Zsuzsanna, Tóvári Judit. – In.: Az információ és rögzítése : dokumentumismeret / Papné Angyal Ágnes, Tóvári Judit, V. Kokovay Zsuzsanna. – Nyíregyháza : Dialógus Informatikai Iskola, [2001]. – p. 101-117.

Korcsog Béla

Már az ősze készül a Mátravasút : az utazóközönség Mátrafüredet kedveli / Korcsog [Béla]. – In.: Heves Megyei Hírlap. – 6. évf. 36. sz. 1991. 08. 27.. – p. 3.

Kovács László

2./2013. sz. Üzemvezetői utasítás [elektronikus dok.] : az Állami Erdei Vasutak (Mátravasút) személy-, poggyász és darabárú díjszabásáról / Kovács László. – Szöveg. – URL.: http://www.kisvasut.hu/letoltes/20130705/Matrasvasutdijszabas2013_2.pdf (letöltés időpontja: 2013.11.15)

Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány

Állami erdei vasutak : Mátravasút : Mentsük meg a kisvasutakat! / [közread.] Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány. – Gyöngyös : ÁEV Mátravasút, 1994. – p. 17.

Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány

Kisvasutak napjai Magyarországon [elektronikus dok.] / Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány. – In.: Erdészeti Lapok : az Országos Erdészeti Egyesület lapja / főszerk. Pápai Gábor. – 133. évf. 1998. március. – URL.: http://erdeszetilapok.oszk.hu/01232/pdf/EL_133_1998_03_089-099.pdf (letöltés időpontja: 2013.10.11)

Magyarics Zoltán

Lajosházi kisvonatozás, meglepetéssel / Magyarics Zoltán. – Szöveg és képek. – 2012.07.21. – In.: RegionalBahn / szerk. Magyarics Zoltán, Nánási Zoltán, Óvári Péter. – URL.: <http://www.regionalbahn.hu/2012/07/lajoshazi-kisvonatozas-meglepetessel.html> (letöltés időpontja: 2013.11.16)

Magyarország mozdonyai / szerk. Máthé Zoltán [et al.] ; szerzők Beles Lajos [et al.]. – Budapest : Indóház Lap- és Kvk., cop.2007. – 271 p. : ill., 30 cm. – ISBN 978-963-06-3174-7 kötött : 7990 Ft

Markója Szilárd

Gyöngyi gőzös újra aktív : látványos gőzüzem a Mátravasúton / Markója Szilárd ; fotó Lászlófi Károly [et al.]. – In.: Indóház : vasúti magazin. – 8/2. 2012. február. – p. 50-53.

Mátrafüred [elektronikus dok.] : Mátrafüred-Benevár : kisvasúti [állomás]. – Szöveg és képek. – In.: Vasutallomasok.hu : Magyarország vasútállomásai és vasúti megállóhelyei / [az oldal készítői] Szenté-Varga Domonkos [et al.]. – URL.: <http://vasutallomasok.hu/allomas.php?az=wmfu> (letöltés időpontja: 2013.11.16)

Mátrafüred alsó [elektronikus dok.] : Mátrafüred-Kozmáry : kisvasúti [megállóhely]. – Szöveg és képek. – In.: Vasutallomasok.hu : Magyarország vasútállomásai és vasúti megállóhelyei / [az oldal készítői] Szenté-Varga Domonkos [et al.]. – URL.: <http://vasutallomasok.hu/allomas.php?az=wmfa> (letöltés időpontja: 2013.11.16)

Mátravasút [elektronikus dok.] : a Mátravasút új korszaka. – Szöveg és képek. – In.: Mátra információs oldal / Mátrahegy Bt.. – URL: http://matrahegy.hu/kozlekedes/a_matravasut_uj_korszaka (letöltés időpontja: 2013.11.16)

MÁV-Trakció Zrt.

E-mig 5 [elektronikus dokumentum] : éles környezet / MÁV-Trakció Zrt.. – Budapest, MÁV Szolgáltató Központ, [2011-]. – URL.: <http://iemig.mav-trakcio.hu> (letöltés ideje: 2014.02.19.)

Misóczki Lajos

Gazdasági, erdei, bánya és ipari kisvasutak a Mátra vidékén a 19-21. században / Misóczki Lajos. – In.: Eszterházy Károly Főiskola tudományos közleményei : tanulmányok a történelemtudomány köréből / szerk. Antal Miskei = Acta Academiae Agriensis : sectio historiae / redigit Antal Miskei. – Eger : EKF Líceum K., 2010. – p. 173-192. – (Új sorozat= Nova Series, ISSN 1785-3117; 28.)

Misóczki Lajos

Gyöngyös, Mátravasút / Misóczki Lajos ; szerk. Gáspár János ; fényképezte Bajcsy Endre [et al.] ; ford. Tardos Károly, Wellmann Nóra. – Budapest : TKM Egyesület, 1996. – 16. p. : ill., 17 cm. – (Tájak Korok Múzeumok Kiskönyvtára, ISSN 0139-245X; 529.). – ISBN 963554071X fűzött : ár nélkül

Misóczki Lajos

Heves megye idegenforgalma 1901-1944 között [elektronikus dok.] / Misóczki Lajos. – In.: Történelmi tanulmányok : a Miskolci Egyetem történettudományi tanszékeinek évkönyve / szerk. Bessenyei József [et al.]. – Miskolc, 1999. – (Studia Miskolciensia ; 3.). – URL.: <http://mek.oszk.hu/02000/02097/html/misoczki.htm#fn34> (letöltés időpontja: 2013.10.11)

Molnár József

Címképünkön a gyöngyösi kisvasút (Karcsi) nevű mozdonya 1926 nyarán az Orczy-kert melletti állomáson / Molnár József. – In.: Gyöngyösi Műsor. – 1995. június. – p. 18-24

Molnár József

Vasutas jelvény és úttörőszív : kisvonal a kék hegyek között / G. Molnár József. – In.: Népújság : az MSZMP Heves Megyei Bizottsága és a Megyei Tanács napilapja. – 14. évf. 67. sz. 1963. március 21., csütörtök. – p. 2.

Moór Attila

A Mikulás-vonat / (kopaszhaj). – In.: Indóház : vasúti magazin. – 8/2. 2012. február. – p. 53.

Nyerges Pál

Interpelláció a képviselő-testület 1992. július 30.-i ülésére / Nyerges Pál. – In.: Gyöngyösi Képviselőtestület Jegyzőkönyve. – p. 499 + mell.

Örlömmű [elektronikus dok.] : kisvasúti megállóhely. – Szöveg és képek. – In.: Vasutallomasok.hu : Magyarország vasútállomásai és vasúti megállóhelyei / [az oldal készítői] Szenté-Varga Domonkos [et al.]. – URL.: <http://vasutallomasok.hu/allomas.php?az=worl> (letöltés időpontja: 2013.11.16)

Örökre fogadtuk Gyöngyit. – In.: Mi újság? : hírek az RWE Hungária életéből. – 2. évf. 2013/3. szám. – p. 8.

Papné Angyal Ágnes

A dokumentumok és a közgyűjtemények / Papné Angyal Ágnes, V. Kokovay Zsuzsanna. – In.: Az információ és rögzítése : dokumentumismeret / Papné Angyal Ágnes, Tóvári Judit, V. Kokovay Zsuzsanna. – Nyíregyháza : Dialógus Informatikai Iskola, [2001]. – p. 55-64.

Parragh Péter

Turistavasutak Magyarországon / Parragh Péter, Tusnádi Csaba Károly, Tusnádi Péter Csaba. – Budapest : Magánkiadás, 2011. – p. 216. – Bibliogr.: p. 209-211. – Nyomda: NestPress Kft. – ISBN 978-963-08-1395-2

Pete Gábor

The line Gyöngyös - Mátrafüred [elektronikus dokumentum] : nr. 325 / (petegabi). – Videó. – In.: Youtube. – URL.: <https://www.youtube.com/watch?v=i27AP99tFhI> (letöltés ideje: 2014.02.19.)

Pete Gábor

Mátravasút [elektronikus dokumentum] : Gyöngyös - Szalajkaház : 2012 szeptember / (petegabi). – Videó. – In.: Youtube. – URL.: https://www.youtube.com/watch?v=L19NJ_io6uI (letöltés ideje: 2014.02.19.)

Reménffy Rita

Erdésznök II. Országos Találkozója [elektronikus dok.] / Reménffy Rita. – In.: Erdészeti Lapok : az Országos Erdészeti Egyesület lapja / főszerk. Pápai Gábor. – 132. évf. 1997. december. – URL.: http://erdeszetilapok.oszk.hu/01396/pdf/EL_132_1997_12_369-378.pdf (letöltés időpontja: 2013.10.11)

Rosta Gyula

Mi lesz veled Mátravasút? / [Rosta Gyula]. – In.: Gyöngyösi Kalendárium 2009 / [fel.szerk. Patkós Magdolna]. – Gyöngyös : Gyöngyös Város Önkormányzata, 2008. – p. 100-102. – (Gyöngyösi Kalendárium, ISSN 0865-5898; 13.)

Sági Ágnes

Gazdakör [elektronikus dok.] : hírek / közrem. Sági Ági, Arató Réka. – Videó. – [Budapest] : Duna Televízió, 2012. – Adásban: 2012.05.08. 05:25. – URL.: <http://kereso.nava.hu/document/play/id/1370826> (letöltés időpontja: 2013.11.11)

Schmotzer András

Mentsük meg a kisvasutakat! / Schmotzer András. – In.: Gyöngyösi Képviselőtestület Jegyzőkönyve. – p. 499 + mell.

Severance [elektronikus dok.] : film. – Szöveg és képek. – In.: Wikipedia : the free encyclopedia. – URL.: [http://en.wikipedia.org/wiki/Severance_\(film\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Severance_(film)) (letöltés időpontja: 2013.11.16)

Sike Sándor

A Mátravasút napja / Sike Sándor. – In.: Heves Megyei Nap. – 3. évf. 140. sz., 1996. jún. 17. – p. 12.

Suha Péter

Több, mint személyszállítás / [szöveg és] fotó Suha Péter. – In.: Heves Megyei Hírlap : Eger, Gyöngyös, Hatvan, Heves, Füzesabony, Lőrinci, Pétervására városok és körzetük napilapja. – 2004. június 27., kedd, 15. évf. 44. sz. – p. 1,5.

Szakács Zoltán

[A Mátravasút változása] : [elektronikus dokumentum] / Szakács Zoltán. – 2012. – Magángyűjteményben

Szecső Kálmán

Mátravasút története / Szecső Kálmán. – 1961. – kézirat

Szikra Dezső

Egyesületi hírek [elektronikus dok.] : Erdei Vasút Szakosztály / Szikra Dezső. – In.: Erdészeti Lapok : az Országos Erdészeti Egyesület lapja / főszerk. Pápai Gábor. – 133. évf. 1998. március. – URL.: http://erdeszetilapok.oszk.hu/01232/pdf/EL_133_1998_03_089-099.pdf (letöltés időpontja: 2013.10.11)

Takács Bence

Benbe.hu [elektronikus dokumentum] : fényképes beszámolók Közép-Európa vasútjáról / Takács Bence és társai . – [Budapest], cop. 2005-2014 . – URL.: <http://benbe.hu/> (letöltés ideje: 2014.04.02)

Temesi Györgyné

L-34-4-D-b : Gyöngyös [elektronikus dokumentum] / helyesbítette Temesi Györgyné . – 1. kiad. – [Budapest] : Magyar Néphadsereg Vezérkari Főnökség , 1952. – Magángyűjteményben

Tóth Gyula

Hosszúsínesítés az erdei vasutakon [elektronikus dok.] / Tóth Gyula. – In.: Az erdő : az 1862-ben alapított Erdészeti Lapok 99. évfolyama . – 13. évf., 6. sz., 1964. június. – URL: http://erdeszetilapok.oszk.hu/00469/pdf/EL_1964_06_244-245.pdf (letöltés időpontja: 2013.10.11)

Tóth István

Mátrafüredre visz a vonat / Tóth István. – In.: Népújság : gyöngyösi kiadás : az MSZMP Heves Megyei Bizottsága és a Megyei Tanács napilapja. – 12. évf. 104. sz. 1962. május 6., vasárnap. – p. 5.

Tóth P.

Jelző- és biztosítóberendezések a magyar keskenynyomközű vasútvonalakon / Tóth P.. – In.: Vez. Világa. – 2003 8/1.sz.. – p. 11-14.

Továbbra is zakatol a vasút / (gy. j.). – In.: Mátrai Lapok : közéleti lap. – 3. évf. 25. sz. 1998. június 26.. – p. 2.

Tóvári Judit

Kartográfiai anyagok / Tóvári Judit. – In.: Az információ és rögzítése : dokumentumismeret / Papné Angyal Ágnes, Tóvári Judit, V. Kokovay Zsuzsanna. – Nyíregyháza : Dialógus Informatikai Iskola, [2001]. – p. 133-141.

Tóvári Judit

Videodokumentumok / Tóvári Judit. – In.: Az információ és rögzítése : dokumentumismeret / Papné Angyal Ágnes, Tóvári Judit, V. Kokovay Zsuzsanna. – Nyíregyháza : Dialógus Informatikai Iskola, [2001]. – p. 129-132.

Tusnádi Csaba Károly

Magyarországi kisvasutak / írta és fényképezte Tusnádi Csaba Károly ; szerk. Knausz Valéria ; [összeáll. Gáspár János]. – [Budapest] : Pallas Stúdió, [1997]. – [60] p. : ill., 15 cm. – (Pallas könyvek, ISSN 1219-8846). – Bibliogr. p. 60. – ISBN 9639022438 kötött: 290 Ft

Vasutallomasok.hu [elektronikus dokumentum] : Magyarország vasútállomásai és vasúti megállóhelyei / [az oldal készítői] Sente-Varga Domonkos [et al.] . – URL.: <http://vasutallomasok.hu/> (letöltés időpontja: 2014.02.20)

Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft.

Vasútvonalak [elektronikus dokumentum] / [VPE]. – In.: VPE : Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. – Budapest , [2005-]. – URL.: http://www.vpe.hu/takt/vonal_lista.php (letöltés ideje: 2014.02.19.)

Wágner Tibor

Arccal a kisvasút felé! : holtvágányon? : támogatásért! / Wágner Tibor, Bajcsiné [!Bajcsyné] Tóth Ida . – In.: Prés : gyöngyösi közéleti lap . – 1. évf. 10. sz. 1989. okt. . – p. 27.

Wágner Tibor

Bajcsy Endre [elektronikus dok.] : Kaán Károly-díjas vasúti és hadmérnök : 1927-2001 : [nekrológ] / Wágner Tibor, Korek Károly. – In.: Erdészeti Lapok : az Országos Erdészeti Egyesület folyóirata. – 136. évf., 5.sz. 2001. május. – p. 179.. – URL: <http://erdeszetilapok.oszk.hu/00266/pdf/20nekrolog.pdf> (letöltés időpontja: 2013.10.11)

Wágner Tibor

Erdészek a Dél-Mátrában [elektronikus dok.] / Wágner Tibor. – In.: Erdészeti Lapok : az Országos Erdészeti Egyesület folyóirata / főszerk. Pápai Gábor. – 147. évf. 2012. április 4. sz.. – p. 119-122.. – URL.:

http://erdeszetalapok.oszk.hu/01773/pdf/EPA01192_erdeszeti_lapok_2012_04_119-122.pdf (letöltés időpontja: 2013.10.11)

Forrásjegyzék

- Ad. 1/el. 1918 hatósági bizonyítvány . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . Barna Gábor Fiai Rt. iparvasút létesítése : V-101/b/329 Fasc. CCXCIII. 13/1918
- Adásvételi és haszonbérleti szerződés : az Egri Érseki Uradalom és a Barna Gábor és Fiai Rt. közt . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.
- Az érseki uradalmi jószágigazgató levele a ... vallás- és közoktatásügyi miniszterhez / Csernaky Jani . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 171. nd.
- Kálmán Miklós iparvasútjának közigazgatási bejárása / Dezső Dénes . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.
- Az Egri Érsekség vasútüzeméhez tartozó épületek vázrajza [kart. dok., M: 1:200] . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 171. nd.
- Erdészeti folyószámlakönyv 1923-1924 . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 230. k.
- Erdészeti folyószámlakönyv 1925-1926 . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 231. k.
- Erdőfelügyelőség főkönyve : 1932 . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 274. k.
- Az Egri Érseki Uradalom gyöngyössolymosi erdei iparvasútjának hálózata 1931. dec. 31.-én [kart.dok., M:1:75000] / Fangh József . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 171. nd.
- Kimutatás az új szén-pataki vonalról / Fangh József . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 171. nd.
- A felsőtárkányi és gyöngyössolymosi gőzüzemű erdei iparvasútnak... leendő átvételét megelőző helyreállítási teendők . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 171. nd.
- Fűtőház tűzveszélyességének megszüntetése . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XXV-12/22/116.
- Iktatott iratok : 2181-2193 : 601-3877 . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XXIX-1523/54. k.
- Kimutatás ... az Egri Érseki Uradalmi Központi Pénztárban megejtett rovincsolás eredményéről : Gyöngyössolymosi fűtőház . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 171. nd.
- Kimutatás az Egri Érseki Uradalomban kezelt letéteknek : 1912 év augusztus 20.-áig . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 171. nd.
- Kimutatás ... a törzsvagyon részére átveendőnek véleményezett létesítményekről . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 171. nd.
- Kocsiszin helyszínrajza . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XXV-12/19/382.
- A ... királyi közalap igazgatójának levele a miniszterhez / Lachnit Károly . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 171. nd.
- Egri érseki vasutak helyszínrajza, becslése és jelentés / Lachnit Károly . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 171. nd.
- Levél a Magyar Általános Hitelbankhoz . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 76. nd.
- Levelezés az Egri Érseki Titkári Hivatal és Zefretmayer Ferencné között . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.
- Levelezés az Egri Érseki Uradalom és a Magyar Általános Hitelbank közt : 1930 október 2. és 9. . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.
- Mátrai Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság (MEFaG) iratai : 1974-1975 : mérlegbeszámolók . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XXIX-1523/54. k.
- Mátravasút főkönyve : 1928-1929 . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XI-14/25. k.
- Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve : 1933-1935 . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XI-14/26. k.
- Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve : 1936 . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XI-14/26. k.
- Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve : 1937 . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XI-14/26. k.
- Mátravasút üzemi főkönyvi számlák könyve : 1939 . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XI-14/26. k.
- Mozdonyszin helyszínrajza . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XXV-12/16/199.
- Negyedik pótlólagos szerződési megállapodás : Szmrecsányi Lajos egri érsek és a Barna Gábor Fiai Rt. közt . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.
- 9/1925 megállapodás / Perlaky Elemér . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.
- Pótlólagos szerződés Szmrecsányi Lajos egri érsek és a Barna Gábor Fiai Rt. közt . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.
- Pótlólagos szerződéses megállapodás Szmrecsányi Lajos egri érsek és a Barna Gábor és Fiai Rt. közt . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.
- Pótlólagos szerződési megállapodás Szmrecsányi Lajos egri érsek és a Barna Gábor Fiai Parkettagyár közt . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.
- Ad 170/1930. sz. jelentés az uradalmi erdőmérnök a jószágigazgatóhoz / Urbantsek Ignác . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.
- Az érseki uradalmi erdőtanácsos levele az érsek megbízásából a... vallás- és közoktatásügyi miniszterhez / Urbantsek Ignác . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 171. nd.

Jelentés a jószágigazgatónak / Urbantsek Ignác . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 76. nd.

Levélváltás a 106/1930 sz. jelentéshez kapcsolódva a Jószágigazgatóság és az Erdőhivatal közt / Urbantsek Ignác . *Heves Megyei Levéltár*, Eger. XII-3/g/VII.classis 78. nd.

Válasz a 92/1930 sz. jelentésre az uradalmi erdőmérnök a jószágigazgatóhoz / Urbantsek Ignác . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.

106/1930 sz. jelentés az uradalmi erdőmérnök a jószágigazgatóhoz / Urbantsek Ignác . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.

92/1930 sz. jelentés az uradalmi erdőmérnök a jószágigazgatóhoz / Urbantsek Ignác . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.

97/1930. sz. jelentés az uradalmi erdőmérnök a jószágigazgatóhoz / Urbantsek Ignác . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.

3309. sz. / Vallás- és Közoktatási Magyar Királyi Miniszter . *Heves Megyei Levéltár*, Eger . XII-3/g/VII.classis 78. nd.

Ábrák jegyzéke

1. Nagy-patak völgye	8
2. Mátravasút hálózata	11
3. Személyszállítás kezdete	16
4. Kenőolaj felhasználás	24
5. Az 1932-es térkép részlete	25
6. A 490-es gőzmozdony	37

Az ábrák forrása

01. Nagy-patak [elektronikus dokumentum] / (Mk482024). – URL.: http://imgfrm.index.hu/imgfrm/5/4/8/4/BIG_0009075484.jpg (a letöltés ideje: 2014.03.31)
02. Trate lesní dráhy Mátravasút. – In.: Mátravasút / text a ... foto Karl Beneš ; spolup. György Villányi. – Cseh nyelvű. – In.: Dráha 2008/16.. – p. 33.
03. Mátrafüred [elektronikus dokumentum]. – URL.: http://img.index.hu/imgfrm/6/6/8/4/BIG_0006856684.jpg (a letöltés ideje: 2014.03.31)
04. Kenőolaj felhasználása [elektronikus dokumentum]. – Open Office grafikon. – A szerző saját készítésű grafikonja
05. Az Egri Érseki Uradalom gyöngyössolymosi erdei iparvasútjának hálózata 1931. dec. 31.-én [kart.dok., M:1:75000] / Fangh József . Heves Megyei Levéltár, Eger . XII-3/g/VII.classis 171. nd.
06. 490-es gőzmozdony [elektronikus dokumentum]. – JPEG fájl. – A szerző saját fotója