

A KESKENY NYOMKÖZŰ KISVASÚT HATÁSA SZEGED KÖRNYÉKÉNEK ÉLETÉRE

A kezdetek

A szegedi alsótanyai vasút a Rudolf térről, ma (Roosevelt tér) indulva Kunhalomnál kettéválva Pusztamérgesig, ill. Várostanaya (ma Ásothalom) végállomásig közlekedett. A vasút neve hivatalosan szegedi gazdasági vasút volt, a lakosság azonban *madzagvasútnak*, vagy *csöpinek* nevezte.

Szeged polgárait és a város vezetőit már a 19. század végén foglalkoztatta a gondolat, hogyan lehetne a városhoz tartozó nagy kiterjedésű területen élő tanyai lakosság közlekedési gondjain segíteni. 1895-ben Szentés – Csongrád – Csengele – Baja vezetésű vasútvonalra, 1897-ben Szabadka – Kiskunmajsa – Kiskunfélegyháza vezetésű vonalra adott előzetes engedélyt a minisztérium. Az engedélyesek 80, ill. 100 ezer forint hozzájárulást kértek a várostól, azonban a város vezetése ezt nem adta meg, mert egyik vonal sem oldotta volna meg a problémát. A vasutak nem épültek meg.¹

Az 1854. március 4-én megnyitott Kiskunfélegyháza – Szeged közötti vasútvonal a tanyavilág szélét érintette, ezért csak a csengelei és a felsótanyai lakosoknak kedvezett. A Kiskunhalashoz és Szabadkához sokkal közelebb lévő alsótanyai lakosok lovas kocsival közlekedve csak 4–8, rossz időben 6–10 óra alatt értek Szegedre. Ráadásul Kiskunhalashoz és Szabadkához jobb állapotban lévő utak vezettek a tanyákról, mint a Szegedhez. Ez nagyban érezte hatását a helyi piacon. A tanyai termények pontosan úgy hiányoztak Szeged piacáról, mint ahogy a kereskedőknek és az iparosoknak is hiányoztak a tanyai vásárlók.

Az alsótanyai terület Szeged régi határának délnyugati területe Kiskunhalas irányában, Domaszék, Zákányszék, Csorva, Mórahalom, Ásothalom vidéke. A városnak itt 14.530 hold bérföldje, 16.361 hold erdője, 15.000 hold legelője volt. Ugyanakkor a felsótanyaiak is hallatták hangjukat, szorgalmazták, hogy a vasút a felsótanya vidékét is szolgálja ki. Ezen a gondon akart segíteni két szegedi vállalkozó, Dr. Nyilassy Pál és Ormódi Béla, akik előmunkálati engedélyt kértek a kereskedelemügyi minisztertől, Szeged MÁV állomástól egy Kiskunmajsa, Üllés, Zsana, Eresztőpuszta érintésével Kiskunhalas MÁV állomásig vezetendő, szabványos nyomtávolságú HÉV vasútvonal építésére.² A kérelmezők az előmunkálati engedélyt 36.668-II/1897.VI.13. szám alatt, 1897-ben kapták meg. A lakosság figyelme rögtön a vasútépítés felé fordult és évekig tartó sajtóvita kezdődött a vonalvezetéssel és a nyomtávolsággal kapcsolatban.

1 ENGI Mihály: A szegedi kisvasút története. 1987. 108. Hivatkozik rá: Kiss é.n.

2 ENGI Mihály: A szegedi kisvasút története. 1987. 101. Hivatkozik rá: Kiss é.n.

Elősegíti a kisvasútról való gondolkodást, hogy a törvényhozás elfogadta 1880-ban az első, 1888-ban a második HÉV törvényt, amelyek hatása a fővonalak óriási tőkeigényű építkezéseivel szemben az olcsó másod, vagy harmadrendű vasutak építését virágoztatta fel. A törvények könnyebbé és egyszerűbbé tették az ilyen vonalak engedélyeztetését, illetékmentességet, adókedvezményt biztosítottak, a települések és a földbirtokosok számára lehetővé tette az építkezés támogatását, egyszerűbb és olcsóbb üzemmenetet engedélyezett, felmentést adott a postaszállítás ingyenessége alól.³

Valódi fordulat a tanyai vasút építésével kapcsolatban 1911. május 8-án, egy közgyűlésen történt. Ekkor kérték fel Szesztay László műegyetemi tanárt, hogy foglalkozzék a tanyai vasút kérdésével, majd az ő tanulmánya alapján határozatot is hoztak. A kereskedelmi miniszter június 8-án előmunkálati engedélyt adott Szeged város tanácsának a keskeny nyomtávolságú tanyai vasút megépítésére, 1912. április 5-én 14511/1912 III. számú rendeletével pedig elrendelte a létesítendő alsótanyai gazdasági vasút vonalának közigazgatási bejárását. Az első világháború kitörése miatt az alsótanyai vasút terve és előkészítése megrekedt.

A működés

1926-ban megtartották a vasút építésére vonatkozó versenytárgyalást. 13 nagyvállalat vett részt a tenderen, és milliárdos eltérések voltak az ajánlatok között. Ebben az évben kezdték el az építkezést.

1927. február 1-jén megnyitották az alsótanyai vasutat. Az ünnepélyen részt vett Hermann Miksa kereskedelmi miniszter is. A próbavonat 9 órakor indult a Rudolf-téri állomásról, az Alsóközpontra ment, s délben visszaérkezett Szegedre. A Rudolf-téren katonazenekar fogadta a vasutat. Itt a miniszter ünnepélyesen megadta az engedélyt a kisvasút üzembe helyezésére. A vasútvonal kiszolgálására a mai Tisza-pályaudvar területén mozdonyszínt, műhelyt, személyzeti laktanyát létesítettek. Itt építették meg a nagyvasúti csatlakozás biztosítása miatt Szeged-átrakó állomást.

Szegeden a végállomás az eredeti tervtől eltérően a közúti hídfőnél a Rudolf-téren nyílt meg, hiszen itt volt a város napi piaca, a *makai piac*. A vasútvonal Kunhalomnál "y" alakban elágazott, és Várostanya (ma: Ásotthalom) illetve Pusztamérges volt a végállomása.⁴ A megnyitást követően napi két vonat közlekedett. Az első 15 nap forgalmáról a *Délmagyarország* beszámolójából tudhatjuk, hogy a legforgalmasabb napon 1250-en utaztak Szegedre, a vonatokat 2 fedett kocsival is meg kellett erősíteni. A legkisebb forgalmú napon 400-an utaztak. A teherforgalom ekkor még nagyon gyenge volt. Naponta átlagosan 7–8 vagon téglát, trágyát fuvaroztak. Ennek az összteljesítménynek a 9000 pengős bevétele a kiadásoknak csak a kétharmadát fedezte. A vasútnak ekkor 45 állandó alkalmazottja volt és 80

³ <https://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5922>; <https://1000ev.hu/index.php?a=3¶m=6282> (letöltés: 2017. augusztus 11.)

⁴ ENGI 2006.

pályamunkást is foglalkoztattak. A járműipar 12 személykocsiból, 24 fedett és 34 nyitott teherkocsiból állt.⁵

A kisvasút saját tarifaszabályozást vezetett be, független volt a MÁV-tól, a közúti villamos vasúttól, de még a bérkocsi és taxiállomásoktól is. Így a tanyai vasúton utazóknak nem volt alkalmuk és módjuk más közlekedési eszközt is igénybe venni. Később már nem volt közvetlen kapcsolat a piaccal sem, mert a Rudolf-téri átalakítások folytán a piacot onnan áthelyezték. Ekkor a piac helyének végleges kiválasztásától függött, hogy a tanyai vasutat meg kell-e és meddig kell meghosszabbítani, áthelyezni.⁶

Hátránya volt a keskeny nyomtávú szállításnak, hogy az átrakás megdrágítja a fuvarozást. Az átrakás ártalmára volt a gyümölcsnek, zöldségnek és nagy idővesztéssel járt. Ennek pedig tanyai gazdák látták a kárát. Sokáig vizsgálták azt a kérdést, hogy normál nyomtávra átépítsék a keskeny nyomközűket. Nemcsak az érdekelt tanyai lakosság, de a városrendezés érdekében is fontos és sürgős volna a keskeny nyomtávú vonal átépítése a tanyai kisvasútra. Szentmihálytelken egy kiterő segítségével elágazva haladhatott volna a rendes nyomtávú vonal, megközelítőleg az akkori nyomvonalon Kiskunhalasig úgy, hogy a szegedi–pécsi vonatok ezen a vonalon közlekedve közelebb hozták volna Duna–Tisza -közének déli részét Szegedhez

A *Szegedi Gazdasági Vasút* nélkül nem lehetett volna megoldani Szeged közellátását. A távoli tanyavilág lakói részére csökkent az eljutási idő, terményeik eladásából rendszeres jövedelemhez jutottak, gyermekeiket városi iskolákban taníttathatták. A vasútvonal mentén az állomással vagy megállóval rendelkező települések fellendültek: Alsóközpontból Mórahalom, Várostantyából Ásotthalom fejlődött ki.

A gazdasági vasutat 1947-ben államosították. Integrálták a MÁV szervezetébe, egységesítették a tarifákat. A vasút a bővítési elképzelések szerint két új fővonalat kapott volna egyik a belterületen húzódó, másik Kiskundorozsma irányába húzódó vonal lett volna. 1949-ben ezzel kapcsolatban elindult az ingatlanspekuláció, elkezdődött a tervezett vonal mentén lévő területek összeírása. Ennek fennmaradt az iratanyaga is.⁷ A bővítésre végül nem került sor.

Megszűnés

Az 1968-as közlekedési koncepció előirányozta az alacsony forgalmú vasútvonalakon a forgalom beszüntetését.⁸ Több keskeny nyomtávú és több mellékvonal is áldozata lett a koncepciónak, mint a szegedi kisvasút is. Ekkor már néhány helyen rendszeres buszjárat közlekedett, de még nem minden a vasút által érintett területre jutott el.

5 *Délmagyarország*, 1927. február 17.

6 Szegedi Vasúttörténeti Alapítvány anyagai.

7 MÁV Dokumentációs Központ és Könyvtár.

8 KÖZDOK 1969. 71.

A vasút személy – és teherforgalmát közútra terelték, a településeket menetrendszerű autóbusszjáratokkal, aszfaltozott burkolt közutakkal próbálták kompenzálni. A közlekedés 1975. szeptember elsejétől szünetelt. Vágányzatát elbontották.

Emlékezete

A valamikori kisvonatra a Roosevelttéri sarki épület falán elhelyezett emléktábla emlékeztet.

2008-ban jegyezték be azt az Egyesületet, amely a kisvasút történeti és technikai emlékeit kutatni és bemutatni kívánja. Domaszéken vasúti múzeumot rendeztek be a sárkányhegyi állomásépületben. Szeged-Tisza pályaudvaron fellelhetőek még a kisvasúti átrakó régi, romos fűtőházi épületének maradványai.

IRODALOM

ENGI József

2006 *Szeged ötödik vasútvonala: a kisvasút*. Elérhető: Mórahalom város hivatalos honlapján (letöltés: 2017. augusztus 11.)

KISS Ágnes

é.n. *A szegedi kisvasút története*. Juhász Gyula Tanárképző Főiskolai Kar, szakdolgozat. <http://eduline.hu/segedanyagtalalatok/letolt/3888> (letöltés: 2017. augusztus 30.)

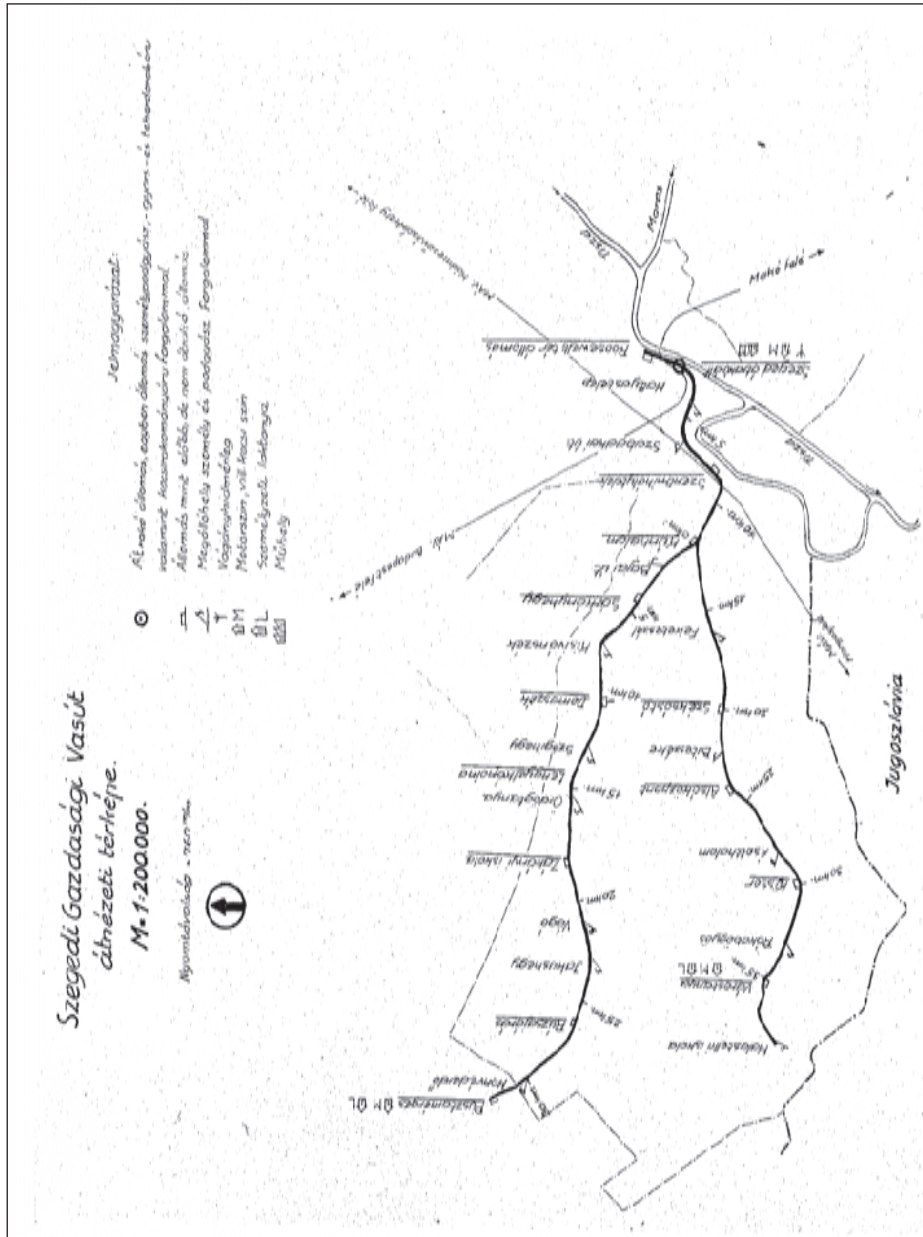
KÖZDOK

1969 *Magyar Közlekedéspolitikai*. Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest.

Anita SZIKSZAI

The Impact of the Narrow Gauge Railway on the Every-day Life of the Szeged-region.

The narrow gauge railway was built in 1927 to serve the closer connections between the city Szeged and its confines. In fact it was an economic railway. It helped not only the faster transportation of agricultural goods onto the market of the town, but also unburdened visiting schools and church services there. The narrow gauge railway was nationalized by the Communist/Socialist regime in 1947 and was integrated into the frame of the MÁV (Hungarian National Railways). The narrow gauge railway was ceased in 1975.



1. Térképrajz Engi József magángyűjtő gyűjteményéből.

SZEGEDI GAZDASÁGI VASÚT.						TÉLI MENETREND						Érvényes: 1947. évi október 5-16l.							
ODA: Rudóltér—Kunhalom—Várostantya						VISSZA:						ODA: Rudóltér—Kunhalom—Pusztamérgeš VISSZA:							
122	22	124	22	26		21	121	23	123	25		122	124	126		121	123	125	
sz. vegyesvonat					ÁLLOMÁSOK	sz. vegyesvonat					sz. vegyesvonat	sz. vegyesvonat							
csak 3. osztály						csak 3. osztály						csak 3. osztály							
Km.					Km.					Km.									
7 ³⁵	8 ¹⁰	13 ³⁵	14 ¹⁰	18 ³⁵	Rudóltér	É.	7 ²⁵	7 ⁴⁰	13 ²⁵	13 ⁴⁰	19 ³⁰	7 ⁵⁵	13 ⁵⁵	18 ³⁵	I. Rudóltér	É.	7 ⁴⁰	13 ⁴⁰	19 ³⁰
8 ⁰³	8 ¹⁸	14 ⁰³	14 ¹⁸	18 ⁴³	Szeged Atrakó	É.	7 ¹⁷	7 ³²	13 ¹⁷	13 ³²	19 ⁴²	8 ³¹	14 ³²	19 ¹⁷	I. Kunhalom	É.	7 ⁰³	13 ⁰⁵	19 ¹⁰
8 ⁰⁶	8 ²³	14 ⁰⁶	14 ²³	18 ⁴⁶	*Klebelsberg telep	É.	7 ¹⁶	7 ³⁰	13 ¹⁶	13 ³⁰	19 ⁴¹	8 ³⁶	14 ³⁷	19 ²²	2 *Bajai mütű	É.	6 ⁵⁸	13 ⁰⁰	19 ⁰⁵
8 ¹¹	8 ²⁸	14 ¹¹	14 ²⁸	18 ⁵⁰	*Szabadkai-út	É.	7 ¹¹	7 ²⁵	13 ⁰⁷	13 ²⁰	19 ³⁶	8 ⁴¹	14 ⁴²	19 ²⁷	4 *Sárkányhegy	É.	6 ³³	12 ⁵⁵	19 ⁰⁰
8 ¹⁶	8 ³³	14 ¹⁶	14 ³³	18 ⁵⁵	Szentmihálytelek	É.	7 ⁰⁸	7 ²⁰	13 ⁰²	13 ¹⁵	19 ³¹	8 ⁴⁴	14 ⁴⁶	19 ³¹	5 *Kászonyi	É.	6 ⁴⁰	12 ⁵²	18 ⁵⁶
8 ²³	8 ⁴⁰	14 ²³	14 ³⁹	19 ⁰²	Kunhalom	É.	6 ⁵⁹	7 ¹³	12 ⁵⁵	13 ¹⁸	19 ²⁴	8 ⁴⁸	14 ⁵⁰	19 ³⁵	7 *Kisivánszék	É.	6 ⁴⁵	12 ⁴⁸	18 ⁵²
8 ³¹	—	14 ³²	14 ⁴⁸	19 ¹¹	*Feketesztél	É.	6 ⁵⁰	7 ⁰⁴	12 ⁴⁷	13 ⁰⁹	19 ¹⁵	8 ⁵³	14 ⁵⁵	19 ⁴⁰	9 *Fodortanya	É.	6 ⁴⁰	12 ⁴³	18 ⁴⁷
8 ⁴⁸	—	14 ⁴⁹	19 ¹⁶	—	Széksztó	É.	6 ⁴⁰	—	—	—	19 ¹²	8 ⁵⁸	15 ⁰¹	19 ⁴⁶	10 *Domaszék	É.	6 ³⁵	12 ³⁸	18 ⁴²
8 ⁵⁸	9 ⁰⁵	14 ⁵⁹	19 ²⁶	16	*Alsókőzpont	É.	6 ³⁰	—	—	—	19 ⁰²	9 ⁰³	15 ⁰⁶	19 ⁵¹	12 *Sztógihegy	É.	6 ²⁸	12 ³³	18 ³⁷
9 ⁰⁸	9 ¹⁸	15 ⁰⁹	19 ³⁶	20	*Ásotthalom	É.	6 ²⁰	—	—	—	18 ⁴²	9 ⁰⁸	15 ¹³	19 ⁵⁸	14 Lengyelkőpólna	É.	6 ²³	12 ²⁸	18 ³²
9 ²¹	9 ²⁹	15 ²⁴	19 ⁵¹	24	Kissor	É.	6 ¹⁵	—	—	—	18 ⁴⁰	9 ¹²	15 ¹⁷	19 ⁵⁹	16 *Ördöganya	É.	6 ¹⁷	12 ²⁴	18 ²⁸
9 ²⁹	9 ³⁶	15 ³²	19 ⁵⁹	28	*Dobó iskola	É.	6 ⁰⁷	—	—	—	18 ³²	9 ¹⁸	15 ²⁵	20 ⁰⁰	18 Zákányiskola	É.	6 ¹¹	12 ¹⁸	18 ²²
9 ³⁶	9 ⁴⁰	15 ⁴⁰	20 ⁰⁰	30	Rókabögyös	É.	6 ⁰²	—	—	—	18 ²⁷	9 ²⁶	15 ³⁵	20 ¹⁰	22 *Vágó	É.	6 ⁰⁰	12 ⁰⁹	18 ¹⁴
9 ⁴⁰	9 ⁴⁶	15 ⁴⁵	20 ⁰⁵	32	Várostantya	É.	5 ⁵⁵	—	—	—	18 ²²	9 ³⁶	15 ⁴⁵	20 ²⁰	26 I. Ruzsajárás	É.	5 ⁵⁰	11 ⁵⁹	18 ⁰⁴
9 ⁴⁶	9 ⁵⁰	15 ⁵¹	20 ¹¹	34		É.	5 ⁴⁹	—	—	—	18 ¹⁶	9 ⁴⁴	15 ⁵⁰	20 ²⁵	30 *Honvéderdő	É.	5 ⁴⁵	11 ⁵⁷	18 ⁰³
9 ⁵⁰	—	15 ⁵⁵	20 ¹⁵	36		É.	5 ⁴⁵	—	—	—	18 ¹²	9 ⁵⁰	16 ⁰³	20 ³¹	33 É. Pusztamérgeš	É.	5 ³¹	11 ⁵⁰	17 ⁵⁶

A *-gal jelölt leltételes megállóhelyeken a vonat csak fel, vagy leszálló utas jelentkezése esetén áll meg. Figyelmeztetjük utasainkat, hogy lezállási szándékukat már a jegyvizsgálatnál mondják be a kालauznak.

25/126 sz. vonat Rudóltér-től, — míg a 25/125 sz. vonat Kunhalom állomásra egyestive közlekednek. Az állomások neve mellett balról álló idő-adatok felőlről lefelé, jobbról állók alulról felfelé olvasandók. Menettérít jegyeket a külső állomások egymásközi forgalomban nem adhatnak ki.

Megjegyzések:

1. Tilos robbanó, mérgeš és mérő anyagok, mint benzín, petróleum, denaturált szesz stb. vagy büstös tárgyaknak a személyszállító kocsiába való bevitel.
2. Minden utas csak annyi kézipogdyaszt vihet magával a kocsiába, amennyi ülőhelye alatt és a feletti polcon elhelyezhető. Több, vagy nagyobb pogdyaszdarabok csak külön feladás mellett szállíthatók.
3. Személyszállító koosknak étel hulladék, baromfi és egyéb szemét által történő bepiszolásért 2 Forint tisztogatósi díj fizetendő.

4. Részeg embereket és az olyan utasokat, kik a vonatkísérőnek ellenszegülnek, az utazásból kizárjuk.

5. Ragályos beteg, undorító bőrbajban szenvedő egyének csak külön kocsiában szállíthatók.

6. Utazás közben mindenki tartása érvényes menességjét magánál.

7. Aki jegy nélkül szállt fel olyan állomáson, ahol a jegyek eladása az állomási pénztárnál történik és ezt felszólítás nélkül a kалauznak bejelenti, a jegyen kívül 4 Forint pótdíjat tartozik fizetni.

8. Aki érvényes jegy nélkül utazik, és ezt bejelenteni elmulasztja, 20 Forint pótdíjat tartozik fizetni.

9. Aki a vészféket indokolatlanul meghúzza, 12—48 Forintig terjedő menettípdíjót fizet.

10. Óva intjük a közönséget a mozgó vonatról való le-, vagy arra való felugrástól.

ÜZLETVEZETŐSÉG

Halmaz útszám Szeged.

2. Téli menetrend: A szegedi Vasúttörténeti Alapítvány gyűjteményéből (megjelent a Délmagyarország 1947. október 1-i számában).