

Közel 100 éve létesítették a Szegedi Gazdasági Vasút (szgv) fűtőházát

A magyar vasúttörténet egyik fontos területe a nagy múltú fűtőházak létesítésének, működésének feldolgozása.

Varga Károly

nyugalmazott MÁV főtanácsos
e-mail: vargakaroly1934@gmail.com

Szeged várost és a tulajdonában lévő, Kiskunhalas irányában elnyúló hatalmas tanyavilágot 1927. február 1-jétől 1975. augusztus 31-ig keskeny nyomközű vasútvonallal kötötte össze. A 760 mm nyomtávolságú vonalat 11 állomással, 7 megállóval, illetve rakodóhellyel és 13 táblás megállóhellyel 1927. február 1-jén nyitották meg.

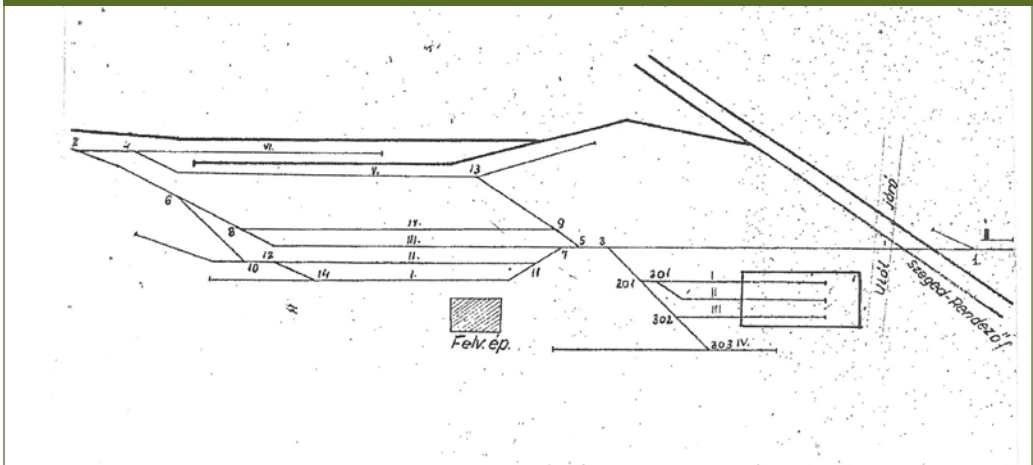
A vonal induló állomása Szegeden a belváros közelében a Belvárosi-Tiszahíd szegedi hídfőjénél a Rudolf (ma Roosevelt) téren volt. A vasútvonal Kunhalomnál „Y” alakban elágazott, és egyik végállomása Várostanya (ma Ásotthalom), a másik Pusztamérgesen volt.

Fűtőházat a Gazdasági Vasút Szeged-átrakó állomáson létesített, háromvágányos mozdony-szín kialakítással. A társaságnak a Szegeden lévő fűtőházán kívül Ásotthalmon és Pusztamérgesen egy-egy vágányos motorszínje is volt.

A szegedi fűtőház 1945 előtti működéséről kevés adattal rendelkezünk, azonban a háború utáni időkről – a korabeli sajtó jóvoltából – sok minden ismert.

Az alkalmazott gőzmozdonyokat a MÁV Gépgyárban készítették, háromcsatlós és 1,3 m³-es víztartályos formában. A kisvasút kocsiállomását 12 db személykocsi, 24 db fedett és 30 nyitott

1. ábra: Szeged átrakó állomás vázlatos helyszínrajza



teherkocsi alkotta. A személykocsiban 20 ülőhely és 14 állóhely volt. A MÁVAG gyár és a Láng Gépgyár Rt. 1928-1929-ben négy olyan dízel-elektromos mozdonyt készített a Szege-di Gazdasági vasút részére, amelyek a motor energiáját 550 V-os dinamóba vitték át. A 80 tonnás vonatot óránként 40 km-es sebességgel vontatták. Az ilyen típusú mozdony – teljesítménye 120 LE (88,3 kW) – 1929-ben a barcelonai vilákiállításán első díjat nyert.

1940-ben a vasút járműállománya 4 db dízel-villamos mozdonyból, egy kéttengelyes motorkocsiból, 15 db személykocsiból, 24 db fedett és 34 db nyitott teherkocsiból állt, mind kéttengelyes kivitelben.

A Gazdasági vasút 1949. január 1-jétől – államosítással – a MÁV kezelésébe került. 1950-ben – területrendezés következtében – megszüntették a Roosevelttér és Szeged átrakó pályaudvar közötti 2 km-es vonalszakaszt, helyette először villamos, majd autóbusz közlekedett az átrakó állomás és a Marx (ma Mars) téri piac között. A Kunhalomnál „Y” alakban elágazó vonal kezdőpontja Szeged-átrakó, végpontja Halastelek táblás megállóhely, a Kunhalomnál elágazó szárnyvonal végállomása pedig Pusztamérges állomás.

Szeged-átrakó állomáson – 1950-ben – a forgalmi és kereskedelmi szolgálati ágon kívül külön fűtőház, szertár és pályamesteri szakasz üzemelt. Itt működött még a vonatkísérő telepállomás és a segélymozdonyok állomáshelye is. Ebben az időben a vonatokat 1 fő motorvezető, 1 fő vonatvezető és 2 fő jegyvizsgáló továbbította. A vonatási telepet minden bizonnyal a vasút építésével egy időben létesítették.

„A vonatási dolgozók közül, vállalása teljesítésében élen jár Böde László motorvezető, aki a vonatok menetrendszerint való közlekedésében a szovjet vasutasok tapasztalatait felhasználva biztosítja a folyamatos közlekedést. Böde László vállalta, hogy a javítási költséget április 4-ig 10%-kal csökkenti. A vonatási csoport valamennyi dolgozója megfogadta, hogy az 1953-as év első negyedében teljesen balesetmentesen látják el a szolgálatukat.”

„A műhely dolgozói is emelkedő százalékkal készülnek április 4. méltó megünneplésére, Virágh László 165, Kulcsár Ferenc 150, Gárgyán Szilveszter 140, Börcsök Géza 138%-os eredményt ért el. A műhely dolgozói példamutató munkájuk mellett állandó segítséget nyújtanak a hozzájuk beosztott dolgozótársainknak.” (Délmagyarország, 1953. február 6.)

A kisvasutat az 1960-as évek elején jelentősen fejlesztették, amiről a helyi sajtó a következők szerint számolt be (Délmagyarország, 1961. március 30.):

„Új, korszerű kisvasúti kocsikat állítanak forgalomba. A szegedi kisvasút területén a szomszédságban dolgozó parasztok új és érdekes jelenségnek voltak tanúi ..., amikor hosszú, szép, új négytengelyes kocsik gördültek végig a kisvasúton.

A MÁV igazgatóság dolgozói „futópróbára” vitték ezeket az új és minden kulturált utazási igényt kielégítő négytengelyes kocsikat, amelyek a dolgozó parasztságot szállítják Mórahalomról, Domaszékről, Pusztamérgesről, Ruzsáról és a többi kisvasúti, lakott területről Szegedre vagy Szegedről lakásukra.”

„A most kipróbált három új kocsival 15-re szaporodott azoknak a négytengelyes, mosdóval felszerelt kocsiknak a száma, amelyek már forgalomba állítva tesznek eleget a szállítási igények kielégítésének.

Feladat vár azonban az itt utazó közönségre is. Egy-egy ilyen új kocsinak az értéke 660 ezer forint (akkor az átlagos havi fizetés 100 Ft volt. A szerző), ami nem kis összeg, és fokozott megbecsülésre van szükség. Tekintsék sajátjuknak ezeket az új kocsikat...”

A Délmagyarország 1961. április 22-én további fejlesztésekről számol be. „Új mozdonyai, vagonparkja és gépei vannak a szegedi kisvasútnak... Hasonló fejlesztésen ment át a teherszállítás. Erre az évre az egész kocsipark cseréje befejeződött. Már csak négy kisebb méretű tehervagont működtetnek a kisebb szállításokra. E fejlesztésre is nagy szükség volt. Három év alatt csaknem megkétszerező-

dött az áruszállítás a szegedi járásnak erről a területéről.”

„A kisvasúti fűtőház, illetve a műhely is nagyobb feladatokat lát el, mint néhány évvel ezelőtt. Ezért a korábban beszerelt sok új szerzőgépen kívül idén is fejlesztik a technikát. Villamos emelőket szerelnek be a mozdonyok javításhoz, karbantartásához. Emelődarut kap a műhely a motorok ki- és beszereléséhez. A korszerűtlen ejtőkalapács helyett hamarosan modern ajax-kalapács működik. A dolgozók állandóan keresik három új dízelmozdonyok tökéletesítésének módját, mert ezek még nem teljesen „kiforrott” szállítóeszközök, viszont a jövő vontatása a nyersolajon alapszik majd.”

„Ami pedig a közlekedést és a teherszállítást illeti: itt is javulást akarnak elérni a kisvasút fűtőházának, műhelyének dolgozói. A mozdonyok időszakos javításának meggyorsítását vállalták, a tehervagonok időszakos teljes felújítását pedig olcsóbban, s ugyanakkor hamarabb akarják elvégezni.”

A kisvasút 1970. évi üzemi költsége 14 053 518 Ft, amelyből a vontatási költség 2 683 518 Ft.

Ásotthalom helyi közössége évek óta nagysikerű falunapot szervez, az elsőt 2007-ben augusztus

13 és 20 között tartották meg. A Petőfi Sándor Művelődési Házban nyitották meg az „Ásotthalom múltja és jelene” fotókiállítását, ahol bemutatták a Szegedi Vasúttörténeti Alapítvány kisvasúttal kapcsolatos tablóiát és tárgyi emlékeit is. Engi József nyugdíjas vasúti üzemmérnök, vasúttörténész tablókon és fényképekkel mutatta be a kisvasút történetét. A vasúttörténész előadást is tartott a zsúfolásig megtelt művelődési házban „80 éves lenne a kis vasút” címmel.

A Szegedi Gazdasági Vasút emlékét a Közlekedési Múzeumban kiállított járművek, egy gőzmozdony és egy személykocsi őrizte. *(Amíg a Múzeumot le nem bontották. A főszerk.)*

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Engi József: A Szegedi Kisvasút története, 1. rész, MÁV Szakkönyvtári tájékoztató, 1987. 1. sz. Budapest, pp. 108-139.
- [2] Engi József: A Szegedi Kisvasút története 4. és 5. rész, MÁV Szakkönyvtári tájékoztató 106385/1988, Budapest, pp. 135-243.
- [3] Engi József: Nyolcvanöt éve indult meg a szegedi kisvasút, Vasutas magazin, 2012. 2. sz. p. 28.

2. ábra: Az Mk48 2004-es mozdony személyvonattal a kisvasút vonalán (fotó: Halász István gyűjteménye)



3. ábra: Ásotthalom állomás, 1975. április (fotó: Czibere László gyűjteménye)

