

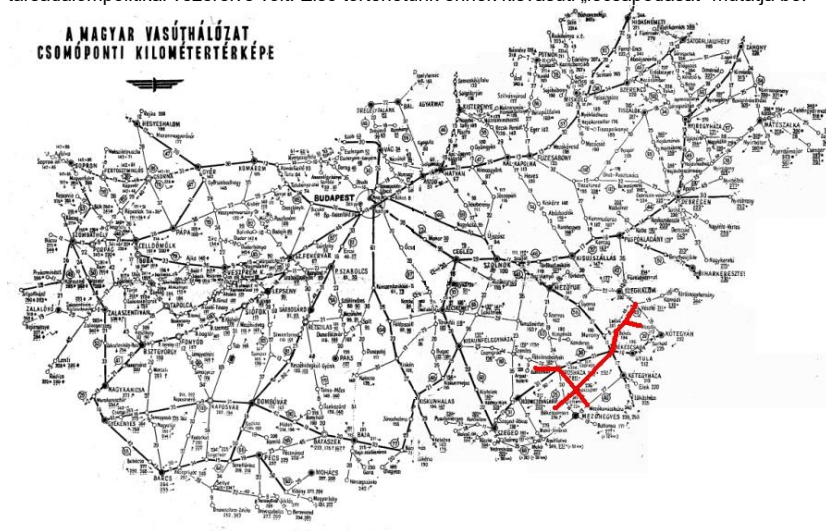
Történetek a kisvasúton ^[1]

„Az igazgatók tegyenek meg mindent a vasúton bejáró tanulók számának apasztására. Evégből figyelmeztessék a szülőket a vasúton való bejárás egészségügyi, erkölcsi és tanulmányi szempontból való hátrányaira, és igyekezzenek a tehetősebb szülőket reávenni, hogy gyermekeiket inkább internátusba, vagy magánellátásba adják.”

Bevezetés

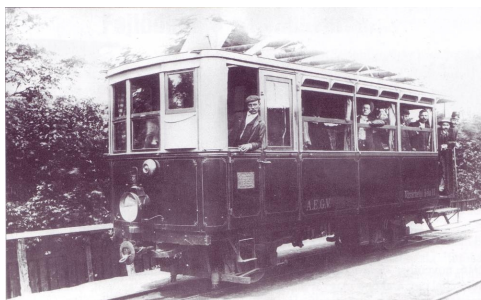
Érdekes iratokat nemcsak a „nagy” állami gépezetek, hivatalok vagy őriásvállalatok, hanem az egészen „emberközeleli” társaságok is átörökíthetnek. A békési közepes- és nagybirtokosok a 19–20. század fordulóján terményeik szállítására a Németországban már elterjedt Landwirtschaftsbahn mintájára önerőből építették meg az Alföldi Első Gazdasági Vasutat, amit a köznyelv csak kisvasútként tartott számon. Hamarosan a személyszállításra is volt igény, a vonalak hossza pedig szépen gyarapodott. Mint a források is utalnak rá, ezek a keskeny nyomtávú, csak két-három kisméretű vagonot vontató mozdonyok meglehetősen lassan mentek, s mivel a városokban a helyi közlekedési eszköz funkcióját is betöltötték, ezért több megálló volt a nagyobb községekben. Lakott területen olyan kicsi volt a sebességük, hogy akár fel is lehetett rájuk ugrani, vagy szót váltani a vonaton ülökkel. Forrásközlésünk ezeknek a vasutaknak két, a korra jellemző történetét mutatja be.

A két világháború közötti években Magyarország nagy hangsúlyt fektetett az ifjúság egészséges, erkölcsös nevelésére, ami a Horthy-korszak egyik kiemelt társadalmpolitikai vezérelve volt. Első történetünk ennek kisvasúti „lecsapódását” mutatja be.



A magyar vasúthálózat csomóponti kilométerterképe

A Közlekedési Minisztérium 1931. legelején megelégedte a beérkező panaszokat, a vasúton iskolába közlekedő kamaszok vasúti kocsikban tanúsított viselkedése miatt, és vasszigorral lépett fel az ifjúsággal szemben. Az 50752/1931. K. M. számon kiadott rendelet III. osztályú, ún. tanuló kocsikban különítette el a bejáró iskolásokat a többi utastól. Igen meglepő, hogy nemcsak a fiatalok „elzárásában” látta a minisztérium a probléma megoldását, hanem a bejáró ifjak számát is csökkenteni kívánta. Az iskolák igazgatóinak volt kötelessége a tehetősebb szülőket rávenni arra, hogy csemetéiket a vasúti ingázás helyett internátusba adják. A vasúti személyzet kötelessége a jogszabályi előírás szerint csak a „tanuló kocsit” igénybe nem vevő iskolások bejelentése lett volna (a tanulók között a rendet ún. felügyelő tanuló látta el). A „kisvasút”, hogy nyomtatékot adjon a közlekedési erkölcs betartásának, minden a gyermekek utazásakor felmerült, felügyeleti teendőt a kalauzok feladatává tett, de a legmagasabb osztályú jeggyel utazó lányokra kezdettől fogva nem vonatkozott az intézkedés. A rendelkezés a kívánt célt nem érte el, hiszen már 1933. szeptemberben további engedményt kellett a „kisvasút” részéről tenni. Minden kamasz lánynak – a megváltott bérlet osztályától függetlenül – az első kocsi osztály különített fülkéjében kellett kijelölni az utazás alatti tartózkodási helyet. A fiúkra nem vonatkoztak a kedvezmények, pontosan egy évvel korábban kért egy újkijárási lakos engedményt fiainak, amit határozottan elutasított a vasút.



Az Alföldi Első Gazdasági Vasút benzín-villamos motorkocsija

A második történet két nagy tekintélyű állami apparátus, a vasút és a honvédség apró-cseprő hatalmi villongását mutatja be, mai szemmel meglehetősen humoros formában. A források szinte magukért beszélnek. Az 1920. május 13-án a Békéscsaba és Békés között menetrend szerint közlekedő motorvonat Békéscsabán áthaladt a Fiume Szálló előtt álló katonai ezred századai között. A jelenlévő tisztek méltatlankodtak a történet miatt a helyszínen, és írásos jelentést tettek a csabai ezredparancsnokságnak. A Békéscsabai Katonai Vasútvonal parancsnoka, Csoknay százados az eset után hét nappal a „kisvasútnál” kért egy, a történetet tisztázó felvilágosítást, amelyre részletes választ adott a vasút igazgatósága. A vonatvezetőt természetesen nem érte az eset után megrovás, sőt munkájával a társaság bizonyára elégedett lehetett, hiszen 1922. májusi nyugdíjazása után még két rövid időszakban igénybe vette mozdonyvezetői jártasságát.

Források - 1. Tanulók a „tanulókocsiba” - a. Rendelet a vasúton utazó bejáró diákok megrendszabályozására

Másolat

Másolat hivatalos használatra az 50752/1931. K. M. számhoz.

540-5/6-1931. sz. alatt valamennyi tanker[ületi] kir[ályi] főigazgatóságához és a pécsi m[agyar] kir[ályi] középiskolai tanárképző intézethez intézett rendeletének másolata.

Tárgy: Tanulók magatartása vasúti utazásnál

M. Kir. Vallás és Közoktatásügyi Miniszternek!

A középiskolákba vasúton bejáró tanulók számára utazás közben tanúsított magaviselete ellen igen sok jogos panasz merült fel. Abból a célból, hogy ezeknek a tanulók számára erkölcsi épsége megővessék, és magaviseletük ne lehessen többé a felnőtt utasok szemében megbotránkoztató, a vasúton bejáró középiskolai tanulók ügyében a következőket rendelem:

1./ Az igazgatók tegyenek meg mindent a vasúton bejáró tanulók számának apasztására. Evégből figyelmeztessék a szülőket a vasúton való bejárás egészségügyi, erkölcsi és tanulmányi szempontból való hátrányaira, és igyekezzenek a tehetősebb szülőket reávenni, hogy gyermekeiket inkább internátusba, vagy magánellátásba adják.

2./ Vasúton való bejárásra csak legalább jó magaviseletű tanulók számára adnak engedélyt abban az esetben, ha az otthonról való távollét nem haladja meg a 9, legföljebb 9 ½ órát. Rendkívüli méltánylást érdemlő körülmények fennforgása esetén a kir. Főigazgatóság az iskola igazgatójának javaslatára ezen általános rendelkezés elől kivételt engedélyezhet.

3./ A bejáró tanulók a pályaudvartól az iskoláig és vissza, zárt kettős rendekben tartoznak menni az igazgatótól kirendelt felügyelő tanuló vezetése alatt.

4./ A bejáró tanulók kötelesek a vasúti igazgatósága részéről rendelkezésre bocsátott „tanulókocsikban” vagy „tanulószakaszokban” utazni. Ha valamely vonatonál csak III. osztályú tanulókocsi, vagy szakasz van, kötelesek ebben helyet foglalni, még abban az esetben is, ha módjukban volna magasabb kocsiosztályt igénybe venni. A leánytanulók, ha részükre külön kocsik, vagy szakaszok vannak kijelölve, ezekben kötelesek utazni. Más kocsiban a tanuló csak akkor foglalhat helyet, ha szülője, vagy más felnőtt hozzátartozója kíséretében utazik.

5./ A tanulókocsikban, valamint a tanulószakaszokban a dohányzás, kártyázás, vagy más szerencsejáték, a kocsik és berendezési tárgyaknak rongálása, bepiszkítása, étel és egyéb hulladékok elszórása, a folyosókon való tolongás vagy futkosás, valamint a mozgásban lévő vonatról való leugrás, vagy arra való felugrás szigorúan tilos.

6./ A fentiek betartásán az igazgatótól kirendelt felügyelő tanuló őrködök, akinek kötelessége az ellenszegülő tanulót az iskola igazgatójánál feljelenteni. Az igazgató az ügyet kivizsgálja és a rendetlenkedő tanulót megfelelő fegyelmi büntetésben részesíti; az olyan tanulótól, aki ellen harmadízben érkezik megokolt panasz, a tanulói igazolványt megvonja.

7./ Ha valamely tanuló, a 4./ pont utolsó mondatában jelzett kivételes esettől eltekintve, nem utaznék a kijelölt tanulókocsiban, vagy szakaszban, akkor a vonatkísérő kalauz joga és kötelessége őt erre felszólítani, illetőleg szükség esetén nevét és iskoláját a tanuló igazolványából megállapítani és őt a legközelebbi állomás főnökének bejelenteni, aki az üzletvezetőség útján erről az iskola igazgatóságát megfelelő további eljárás végett (1., 6. pontok) értesíti.

[8./] Az iskolák igazgatói, vagy tanárai időnként menjenek ki az érkező és induló vonatokhoz és személyesen ellenőrizzék a tanulók magatartását. Nagyon kívánatos, hogy évenként kétszer-háromszor – váratlanul – egy-egy tanár a tanulók által használt vonaton velük együtt utazzék.

9./ 1928. év 98128. V. sz. rendeletemet, amelyben a Katholikus Háziaszonyok Országos Szövetségének azt az ajánlatát elfogadtam, hogy vasúti missziói útján a vasúton hazautazó összes iskolás gyermekek ezen kocsiban helyezendők el. A vonatkísérő személyzetet arra, hogy a gyermekeket kizárólag ebbe a kocsiba ültesse be, és csak ebbe engedje helyet foglalni. Polgári utasoknak a tanuló ifjúság kocsijába helyet foglalni nem szabad még akkor sem, ha a vonat többi kocsijaiban a férőhely kevés volna is.

Erről a kir. főigazgatóságot tudomás és további eljárás végett értesítem.

Budapest, 1931. évi január hó 13-án.

A miniszter rendeletéből:

dr. Kőrös László s. k. min[iszteri] o[sztály]tanácsos.

A hivatalos másolat hitelül: [olvashatlan aláírás]

min[iszteri] o[sztály]hiv[atali] igazgató

Jelzet: MOL Z 1612, 1931/138. sz. ügyirat – Magyar Országos Levéltár. Alföldi Első Gazdasági Vasút Rt.

b. Karantén a diákoknak

Állomás Elöljáró Úr!

Békéscsaba

A Nagyméltóságú kereskedelemügyi M. Kir. Miniszter úr 50332/1931. K. M. számú [popup title="..."] format="Default click" activate="click" close text="A kihagyott részben többszörös áthúzás miatt részben értelmetlen "]" rendelettel, utasítjuk, hogy a tanítási napokon az 501/506 számú vonatokkal egy-egy külön kocsit közlekedtesen a diákok részére. Kifüggesztendő táblákat rövid időn belül fog kapni.

A vonattal utazó összes iskolás gyermekek ezen kocsiban helyezendők el. A vonatkísérő személyzetet kioktatandó, hogy a gyermekeket kizárólag ebbe a kocsiba ültesse be, és csak ebbe engedje helyet foglalni. Polgári utasoknak a tanuló ifjúság kocsijába helyet foglalni nem szabad még akkor sem, ha a vonat többi kocsijaiban a férőhely kevés volna is.

A vonatkísérő-jegyzővizsgáló őrködjön a fölött, hogy utazás közben a tanuló ifjúság jó magaviseletet tanúsítson, ügyeljen arra, hogy a gyermekek a részükre fenntartott kocsiban ne szaladgáljanak, ne játszanak, különösen ügyeljen arra, hogy ott ne dohányozzanak, ne kártyázzanak vagy más szerencsejátékot ne üzenek. Akadályozza meg a jegyzővizsgáló, hogy a tanulók a kocsik lépcsőiről le-fel ugránozzanak. Azt tapasztaltuk, hogy e tekintetben eddig a vonatkísérők vajmi kevés gondot tanúsítottak.

Azt a tanulót, aki a kalauz felszólításának nem engedelmeskedik, írja fel és jelentse Önnek, hogy annak alapján Ön a panaszt az iskola igazgatójánál ellene megtehesse.

A tanuló kocsiban kell utazni mindazon fiú tanulóknak is, akik esetleg I. osztályú jegy vagy I. osztályú szabadjegy birtokában vannak. Az első osztályú jeggyel utazó leány tanulókat továbbra is az I. osztályú kocsiban hagyandók.

Békéscsaba, 1931. február hó 14-én

Alföldi Első Gazdasági Vasút
Igazgatósága
Hady Antal
vezérigazgató

Jelzet: MOL Z 1612, 1931/138. sz. üi. – Magyar Országos Levéltár. Alföldi Első Gazdasági Vasút Rt.

c. Az úrilányok erkölcsének védelme a vonaton

Igazgatóság!

Tisztelettel jelentem, hogy tanuló havi bérletjegyek kiadása alkalmával N. M. újkígyósi tanuló édesanyja – állítása szerint az összes leánytanulók szülei nevében – előadta azt a kérését, mi-szerint engedtessek meg, hogy a vidékről bejáró 5-6 leánytanuló a polgári utasok által elfoglalt személykocsiban utazhassék, ne legyenek kénytelenek ezek a serdülő leánygyermek a nagy iskolás fiúkkal együtt a diák kocsiban utazni. Aggodalmaik vannak ugyanis, hogy leány gyermekeik erkölcsére káros hatással van, hogy minden nap kénytelenek a felnőtt diákok trágár beszélgetéseit hallgatni a kocsiban.

Békéscsaba, 1933. szeptember 13.

Valentinyi György
[egéd] tiszt

Állomás előjáró Úr Békéscsaba.
Kezelő Ór! Okígyós, Újkígyós, Szalaykiterő és
Csanádapáca

Kapcsolatban 138/1931. számú rendeletünkkel értesítjük, hogy az 501 számú vonatnál Csanádapáczáról, Újkígyósról és Ókígyósról Békéscsabára visszautazó iskolás leányoknak megengedjük, hogy III. osztályú tanuló bérletjegyükkel az I. osztályú kis fülkében utazhassanak. Más polgári utasok által elfoglalt személykocsiban azonban nem utazhatnak.

Békéscsaba, 1933. szeptember 15.

Igazgatóság
Hady

Jelzet: MOL Z 1612, 544/1933. sz. üi. – Magyar Országos Levéltár. Alföldi Első Gazdasági Vasút Rt.

2. „A menetrend szerint közlekedő vonat megállani nem köteles” - a. Haus századparancsnok jelentése feljelentése a katonaságot zavaró vonat miatt

Bcsaba [Békéscsaba], 1920. máj. 14-én Ezredparancsnokságnak
Bcsaba

Jelentem, hogy f. hó 13-án a következő eset adta elő magát.

A bevonulásnál [Békéscsabára] a Fiume Szálloda előtt lármára lettem figyelmes és hátra fordulva megállapítottam, hogy a bcsai AEGV déli gyors vonata a mögöttem menetelő ezred távbeszélő századába vezetett bele.

Útját folytatva, a következő kanyarulatnál az általam vezetett 8. szdba [századba] szintén be-levezette vonatját. Rászóltam, hogy álljon meg, mire a gépet valaki lassította, de a moz-donyból egy hang közbeszólt „az Istenit ne hallgasson rá”. A vásártéri megállónál utolérve a mozdonyhoz lépve a következőket mondtam a vonaton levő vezetőnek:

„Nem volt maga katona, hogy nem tudja azt, hogy menetelő szdba nem lehet egy vonatot be-levezetni.”

Közben a vonatvezető a mozdonyból kihajolva a szintén odaérkező Rátnay és Hospra sz[ázados]dos urak jelenlétében a következő feleletet adta nekem:

„A vonatot nekünk megállítani nem szabad, különben is én tudom az előírásaimat, tanulják meg a tiszt urak az övékét.”

Erre Rátnay szdos úr a nevét kérdezte, mire a mozdonyvezető azt felelte „Hogyha éppen tudni akarják, én Sándor Imre vagyok”.

Csupán arra való tekintettel, hogy a mozdonyon szolgálatot teljesített, nem tartóztattam le, hanem figyelmeztettem, hogy a magatartása miatt ellene a följelentést megteszem.

Haus szdos
Géppuskás századparancsnok

Jelzet: MOL Z 1612, 60/1920. sz. üi. – Magyar Országos Levéltár. Alföldi Első Gazdasági Vasút Rt.

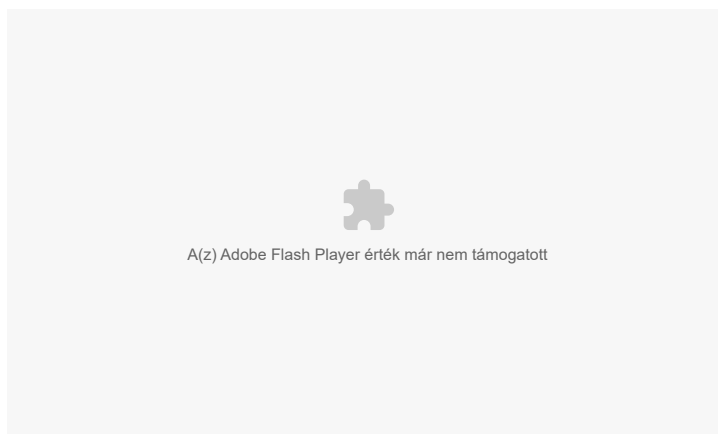
b. A vasútigazgatóság elutasító válasza

Alföldi Első Gazdasági Vasút

Békéscsabai Katonai Vasútvonal Tekintetes Parancsnokságának
Bcsaba

19 kt. számú megkeresésükre van szerencsénk közölni, hogy a kérdéses vonatnál tényleg Sándor Imre mo[or] vezető tett szolgálatot, ki az Acsev [Arad-Csanádi Egyesült Vasutak] kinevezett alkalmazottja.

A vonatkísérő személyzetet kihallgattuk, kik teljesen szabályszerűen jártak el.



„A tiszt urak a katonai szabályokat ismerik, én pedig a vasúti szabályokat, ezért nem álltam meg”

A kérdéses vonat az Aegv-nek menetrend szerint közlekedő gyorsmotor vonata, mely csak a menetrendben megállapított megállóhelyeken áll meg rendes körülmények között.

A gyorsmotor az Andrásy úton át haladt Békés felé a hol a kilátás korlátozva van az utcza miatt, egyébként is erős kanyar és emelkedő van ott, ahol minden vonat lassan megy keresztül.

A kihallgatott személyzet és tanúk állítása szerint a gyorsmotor kényelmesen áthaladhatott a menetelő századok között, s a motorvezető annyira lassított, hogy a vonat az egyik század mögött és a következő század előtt áthaladhasson, mert természetes, hogy a menetelő századba belé nem hajhatott.

Az ide mellékelt rajz [lásd külön!] a terepet ismerteti, a századok haladásával és erről megállapítható az is, hogy ha a következő század egy kissé jobbra kanyarodott volna, elkerülhetővé vált volna a megállás egy percre is.

Hasonló szabályossággal járt el a cseh katonaság itt tartózkodása idejében évekkal ezelőtt egy motorvezetőnk, akkor a dolog a minisztériumig került, mely a vasút javára állapította meg azt a tényt, hogy a menetrend szerint közlekedő vonat megállani nem köteles.

Amíg a pálya szabad, azon a vonat minden megállás nélkül keresztül haladhat, különösen akkor, mikor a vezető látja előre, hogy két követő csapat között olyan távolság van, hogy ott veszély nélkül keresztül juthat. Motorvezetőinknek gyakorlata olyan nagy, hogy bizto-san ki tudják számítani a sebességet, mellyel haladniok kell a városon keresztül.

A vasútnak nincsen birtokában olyan szabályrendelet, utasítás, mely előírná azt, miszerint a közlekedő menet előtt megállani tartozna. Amennyiben ez újabban megállapított volna, kérjük ezen rendeletet hozzánk eljuttatni, hogy annak értelmében járassunk el.

A kihallgatás során megállapítást nyert az, hogy a motorvezető azért lassította a vonatot, hogy a menetelő század elhaladása előtt oda ne érjen, hanem a két század között elcsússzon. Azt a kijelentést, hogy az „Istenit ne hallgasson rá” egy a motor ablakon kinéző utas tette, melyet a motorvezető nem is hallott.

A motorvezető kijelentését a felszálló utasok nagy zajától a tiszt urak nem érthették meg jól, mert Sándor Imre motorvezető az őt kérdőre vonó főhadnagy úrnak azt mondta „En-gem nem lehet letartóztatni én szolgálatba[n] vagyok”.

Azon kérdésre, hogy nem ismeri a kötelességét azt felelte „A tiszt urak a katonai szabályokat ismerik, én pedig a vasúti szabályokat, ezért nem álltam meg”.

Békéscsaba, 1920. máj[us] hó 25-én

AEGV Ük.
mb

Jelzet: MOL Z 1612, 60/1920. sz. üi. – Magyar Országos Levéltár. Alföldi Első Gazdasági Vasút Rt.

Címkék:

[vasút](#) ^[2]

[közlekedés](#) ^[3]

[Első Alföldi Gazdasági Vasút](#) ^[4]

[Békéscsaba](#) ^[5]

Kiadás: 11. évfolyam (2011) 2. szám

Forrás webcím: https://www.archivnet.hu/hetkoznapok/tortenetek_a_kisvasuton.html

Hivatkozások

[1] https://www.archivnet.hu/hetkoznapok/tortenetek_a_kisvasuton.html

[2] <https://www.archivnet.hu/cimkek/vasut>

[3] <https://www.archivnet.hu/cimkek/kozlekedes>

[4] <https://www.archivnet.hu/cimkek/elso-alfoldi-gazdasagi-vasut>

[5] <https://www.archivnet.hu/cimkek/bekescsaba>