

Csonti István (Csóka): A csókai uradalom lórévasút hálózata



Csonti István vagyok 1948. június 1-én születtem Tiszaszentmiklóson. A csókai Kommunális Közvéllalat műszaki vezetője vagyok. 1970-ben kezdtem dolgozni, az akkori Rad építőipari vállalat tervezőirodájában mint tervező. Az elmúlt 40 évben a szakmában megjártam a számléltrát. Korán bedobtak a mély vízbe, sikeresen végeztem a munkámat mint építésvezető, kommercialista, műszaki ellenőr, községi építési felügyelő, a községi felügyelőség

osztályvezetője, szakelőadó a szakmunkásképző iskolában. Megalakulása óta tagja vagyok a Szerbiai Mérnöki Kamarának. Ez mellett 30 évig voltam önkéntes tűzoltó, 7 évig a Népi technika csókai elnöke, és 1970-től tagja a csókai Móra Ferenc Művelődési egyesületnek. Alapító tagja vagyok a Vajdasági Magyar Helytörténeti Társaságnak és más civil szervezeteknek. Az 1980-as évek végétől amióta hozzáférhetőbbek lettek az emigrációban kiadott könyvek, folyóiratok, érdeklődésem a magyar őstörténet felé irányult. Ezzel párhuzamosan a helytörténeti kutatásaim is folyamatosan bővülnek, amivel bővítem az itteni adatbázis anyagát.

Az ajánlott vizsgatémakörök 12 pontjában leírt témák mind nagyon vonzóak voltak, de ajánlatomra, amivel Basa György tanár úr is egyezett, a csókai valamikori minta-gazdaság lórévasút hálózatát dolgoztam föl. Mint látni fogjuk, nem egy száraz leírás a dolgozat, bele vannak szőve a tanfolyamon tanultak eseményei is.



1 sz. kép: Utcarészlet a sínpárral.

Dolgozatom fő témája a csókai Léderer birtok, amit köznyelvben Léderer uradalomnak hívnak, gazdasági kisvasút nyomvonalának a feldolgozása. Ezen a vasúthálózaton bonyolították le az év mindennapi szállítási szükségleteit lóvontatással. A termelésszervezés magas fokon állt, a gazdaság mintagazdaságként működött a vasút megszűnéséig.

Bevezetőnek fontosnak tartom a közlekedésfejlődés áttekintését, ami a térségünket érinti.

A kerék alkalmazásával a közlekedési eszközökben felért egy műszaki forradalommal, mivel összehasonlítva az addigi szállítási tényezőkkel, ami

„mennyiség/idő” s „mennyiség/megtett út” viszonyában állapíthatunk meg, a fejlődés óriási.

Ahol nem lehetett alkalmazni a kereket, maradt minden a régiben. A sivatagi és hegyi karavánutak megmaradtak.

Emlékeztetőül felsorolom a közlekedési ágazatokat:

Közúti (szárazföldi) közlekedés

Vasúti közlekedés

Vízi közlekedés

Légi közlekedés

Ezek kombinációi adják egy-egy ország-világrész gazdaságának a nyersanyag és késztermék szállításának, valamint a személyszállításnak a kiszolgálását. Fejlett közlekedés fejlett gazdaságra utal.

Az úthálózatok leírása kiegészítve a fontosabb statisztikai adatokkal

Földünk szárazföldi úthálózatának a hossza ismeretlen. Állandóan változik. Adatok vannak a régi korok úthálózatairól, pl. a Római Birodalom fénykorában több mint 150 000 km kiépített úttal rendelkezett, ebből 75000 km, vagyis a fele a birodalmat átszövő úthálózatra esett. Az utak minősége olyan jó volt, hogy egyes útszakaszok még ma is használhatók és használatban is vannak, nem mint muzeális tárgy, hanem közút.



2 sz. kép: A Római birodalom.

Szűkebb pátriánk úthálózatának a hossza a 2010-es évre így alakult:

Csóka község területén áthaladó országút: 56,91 km

Úgynevezett lokális(helyi jellegű) út: 10,17 km

A lakott területek úthosszai: 93,56 km

Ebből

Csókán 19,92 km

Tiszaszentmiklóson 18,31km

Padén 21,97 km

Hódegyházán 7,55 km

Szanádon 10,80 km

Feketetón 4,65 km

Kanizsamonostorán 2,14 km

Egyházaskéren 4,52 km

Néhány 20. századi adat Szerbiából:

1945-ben a szerbiai I. II. és III. rendű utak összhossza 15 917 km volt (szűkebb Szerbia a két autonóm tartománnyal).

1985-ben az úthálózat hossza 40 452 km-re bővült, amiből:

Szűkebb Szerbia 28 343 km

Vajdaság 7 605 km

Koszovó 4 504 km

A 40 évi kiépítés-bővítés 24 535 km tett ki.

Ide kívánczik még, hogy 1945-ben az akkori Jugoszlávia 50 345 km úttal rendelkezett, 40 évvel később pedig 115 440 km.

Az utak akadálymentes használatára szolgálnak a hidak, alagutak, de ezek a műtárgyak ismertetését most mellőzném.

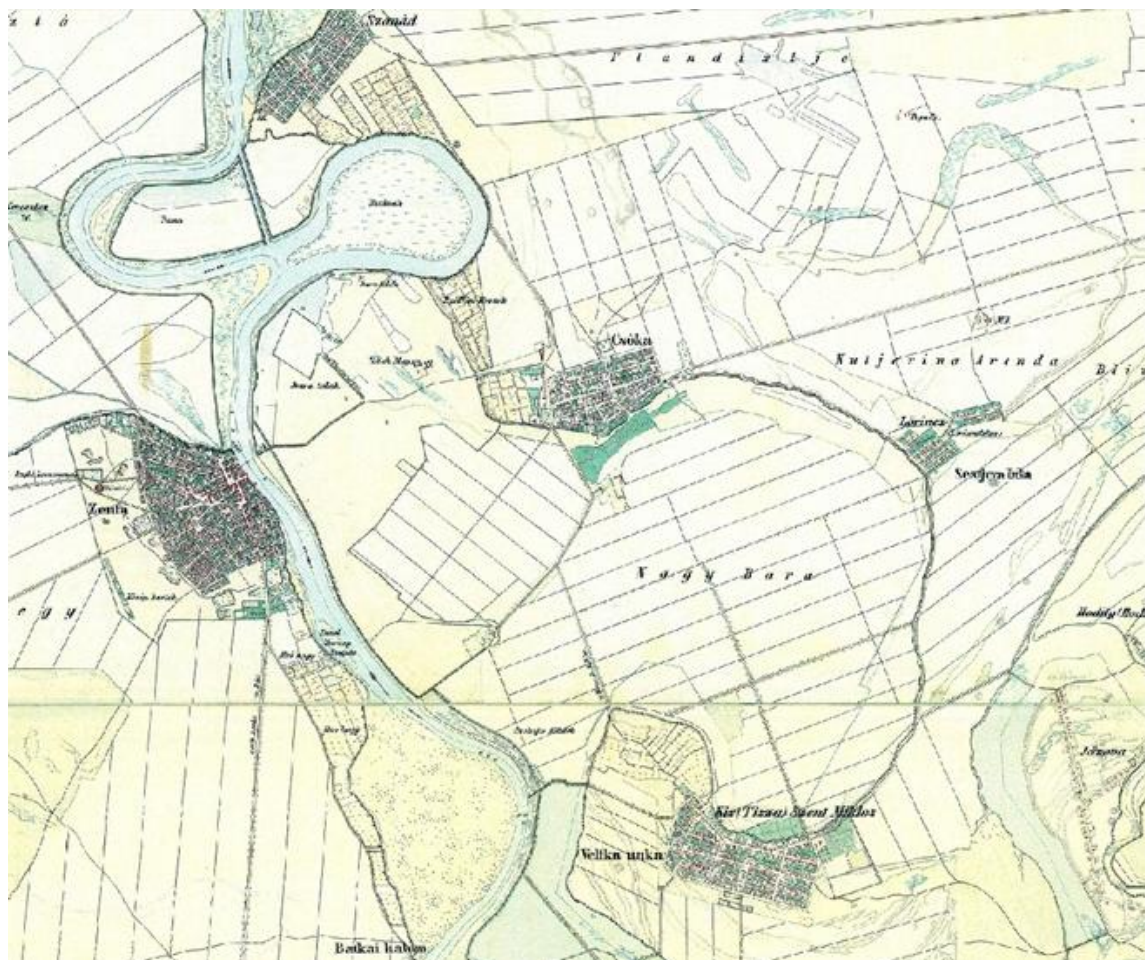
Egy kis kitérővel kanyarodjunk vissza szűkebb környékünkhöz. Tekintsünk át egy pár az utakra vonatkozó adatot az évszázadokon át.

Az első használható méretarányos térkép a Mária Terézia által elrendelt és elkészített I. katonai felmérés volt, 1: 28 800-as méretarányban, aminek az előfutára az 1723-1725 között Savoyai Jenő parancsára elvégzett 1: 25 500-as Temesi Bánsági térkép.



3 sz. kép: Az I. Katonai felmérés csókai része.

Részletesebb térkép az úgynevezett II. katonai felmérés, ami 1819-1869 között készült el, majd később a III. katonai felmérés, ami a mai felmérések alapjait szolgált.



4 sz. kép: A II. katonai felmérés csókai része.

Érdemes megemlíteni, hogy a majd megemlített szerzők felhasználják a már meglévő térképeket a különböző tematikájú tanulmányok feltérképezéséhez.

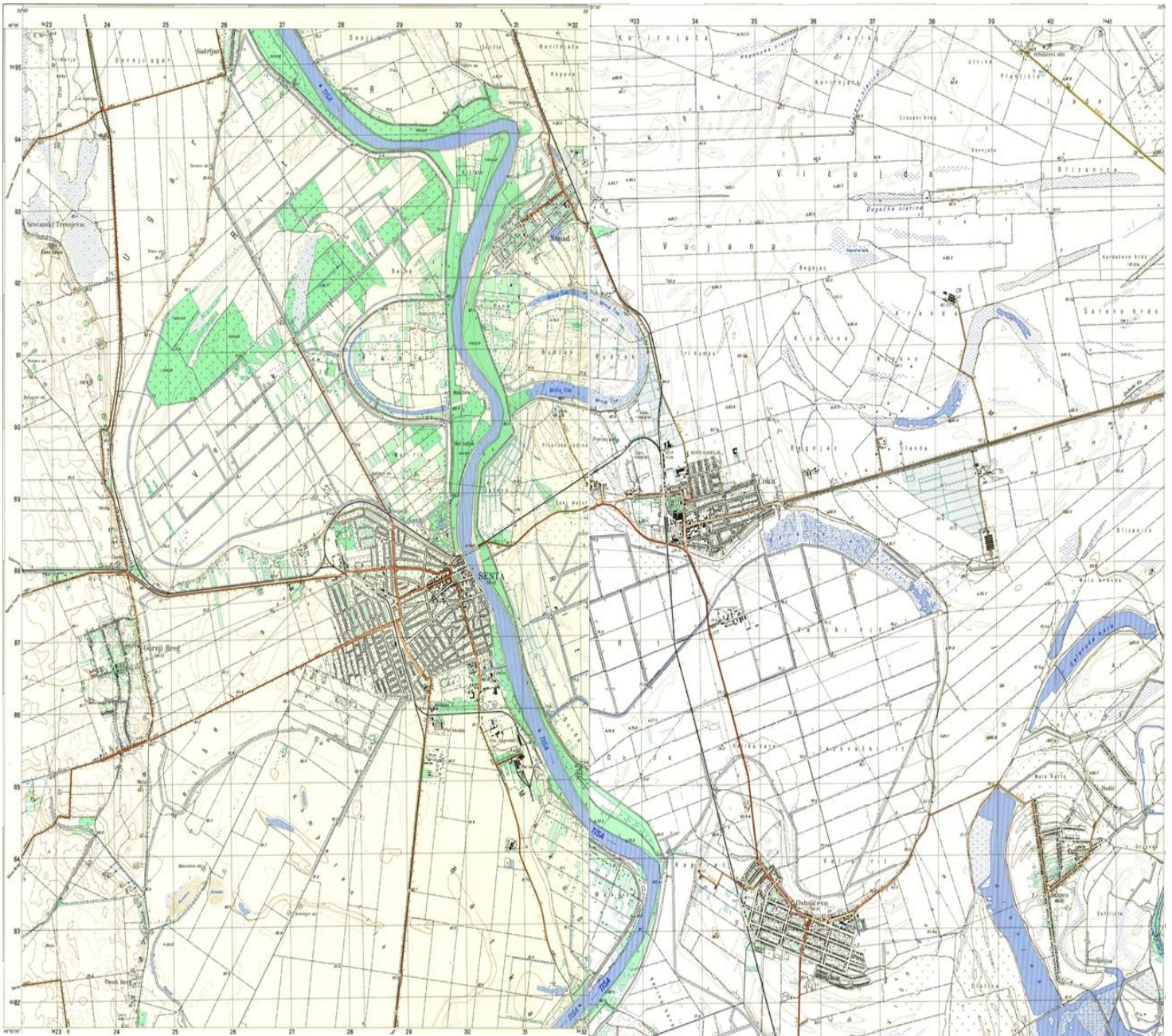
Pl. a mellékletben látható Győrffy és Borovszki térképe a helységekről, ahol Győrffy még a főbb útvonalakat is berajzolta Csanád vármegyébe.



5 sz. kép: A Győrffy térkép.



6 sz. kép: A Borovszki térkép.



7 sz. kép: A mai állapotot ábrázoló térképrészlet.

Összehasonlítva a felsorolt térképek tartalmát a rendelkezésemre álló geomorfológiai térképpel, megállapítható, hogy eleink ésszerűen használták ki a terepi adottságokat a közlekedési útvonalainak a kijelölésénél.

Kisebbségek mutatkoznak egyes települések helyeinek meghatározásánál, de mentségükre szolgál a szerzőknek, hogy ők soha sem jártak ezen a vidéken. A terepbejárásnál pontosan meghatározhatók a ma már nem létező kisebb települések helyei, pl. a Csókától nem messze fekvők települések: Kanizsa-Monostor, Király-Monostor, Veresdob, Veresegyház, Homokrév, Terjén,

Hódegyháza, Debelyhát, Füzes, Varsány, Kér, Agárd, Rázsán-Szentmiklós, Temerkény, Halász-Morotva stb.

A középkorban is létező települések sora, amikre ráépültek a mai települések: Csóka, Szanád, Révkanizsa, Fehéregyház, Keresztúr, Gyála, Rábé, Majdán (Oroszlánosmonostora), Padé, Szaján, Tiszaszentmiklós, Bocsár, Hegyes, Szentelt(Mokrin),Kis-Zentára épült Imretelek 1823-ban ami előtte valószínűleg Zentarév volt.

Az I. katonai felmérés útvonalainak tanulmányozásával sok mindenre lehet következtetni,de csak a terepbejárás és kivizsgálás(régészeti adatok) adják meg az igazi adatokat.

Vegyük példának a Györffy-féle térképet ami nem régi keletű és a Csanád-vármegye XIV. sz. elejéigi állapotot ábrázolja. A Szegedtől Moharévig terjedő Tiszaszakaszon öt rév található, Szegednél, Révkanizsánál, Szanádnál, Zentánál és Moharévnél. Innen az utak Csanádra vezettek. Az I. katonai felmérés által feltérképezett utak megközelítő pontossággal behatárolható útvonalak, követik az utaknak megfelelő terepviszonyokat, kikaparcellázott területek abban az időben még nem voltak. A II. katonai felmérés előtt a határrészek már ki lettek parcellázva, a dűlőutak meghatározásával a régi fő utak kis nyomvonal módosítással megmaradtak, de át is neveződhetek.(Pl. a Tiszaszentmiklóstól a mai Monostorra vezető „Csanádi út” a mostani Csanádi úttól három dűlővel délre volt. Ezt anyai nagyanyám magyarázta el nekem az 1960-as években).

A katonai felmérések hűen dokumentálják a települések fejlődését (területileg) a 18. sz-tól a 20. sz. elejéig, napjaink térképei pedig az utolsó 100 évet. Nyomon követhető egyes települések születése és halála, dokumentálják a közúti és vasúthálózat fejlődését és leépítését. Ebben a munkámban a vízi és légi közlekedést nem tárgyalom,a vízi közlekedésről csak annyit, hogy a Léderer gazdaság nem termelt kukoricát. A kukoricát hajóval szállították Horvátországból és lórévasúton szállították a Tiszáról a magtárba. Arról sem kell megfélekezni, hogy a tiszai személyszállítás az utolsó 18 évben szünetel Zenta és Szeged között.

A vízen való szállítás a vasúti szállítás a leggazdaságosabb a világon.Az Angliában a 19. sz. első harmadában kezdődött gőzmozdony vontatta szállítás az első gyermekbetegségek átvészélése után 1840-re már elérték a 8000 km pályahosszat. 1880-ra már 360 000 km-en közlekedtek vonatok úgymond világszerte.

Rendelkezésemre áll a világ vasúthálózatának a statisztikai összegzése ami a 2007-es évi állapotot mutatja be.

A teljes hossz	1 370 782 km
Dupla vonalak	216 616 km
Villamosított több mint	252 390 km

Nyomtáv szélességek:

1435 mm	720 000 km (normál nyomtáv)
1520 mm	220 000 km (széles nyomtáv v. orosz nyomtáv)
1067 mm	112 000 km (fokföldi nyomtáv)
1000 mm	95 000 km (metrikus nyomtáv)

Ami 1 147 000 km t tesz ki.

A fennmaradt 223 782 km a következő nyomtávok között oszlik meg:

1676 mm	az úgynevezett „Indiai nyomtávolság”
1668 mm	„Ibériai nyomtávolság”
1600 mm	„Ír nyomtávolság”
950 mm	„Olasz metrikus nyomtáv.”
914 mm	használatos Guatemalában, Haitin, Kolumbiában és El Salvadorban.

A Kárpát-medencében a normál nyomtáv mellett a következő keskenyebb nyomtávok voltak használatban, javarészt mint ipari vasút:

1000 mm
950 mm
790 mm
780 mm

760 mm

750 mm

700 mm

633 mm

600 mm

580 mm

500 mm

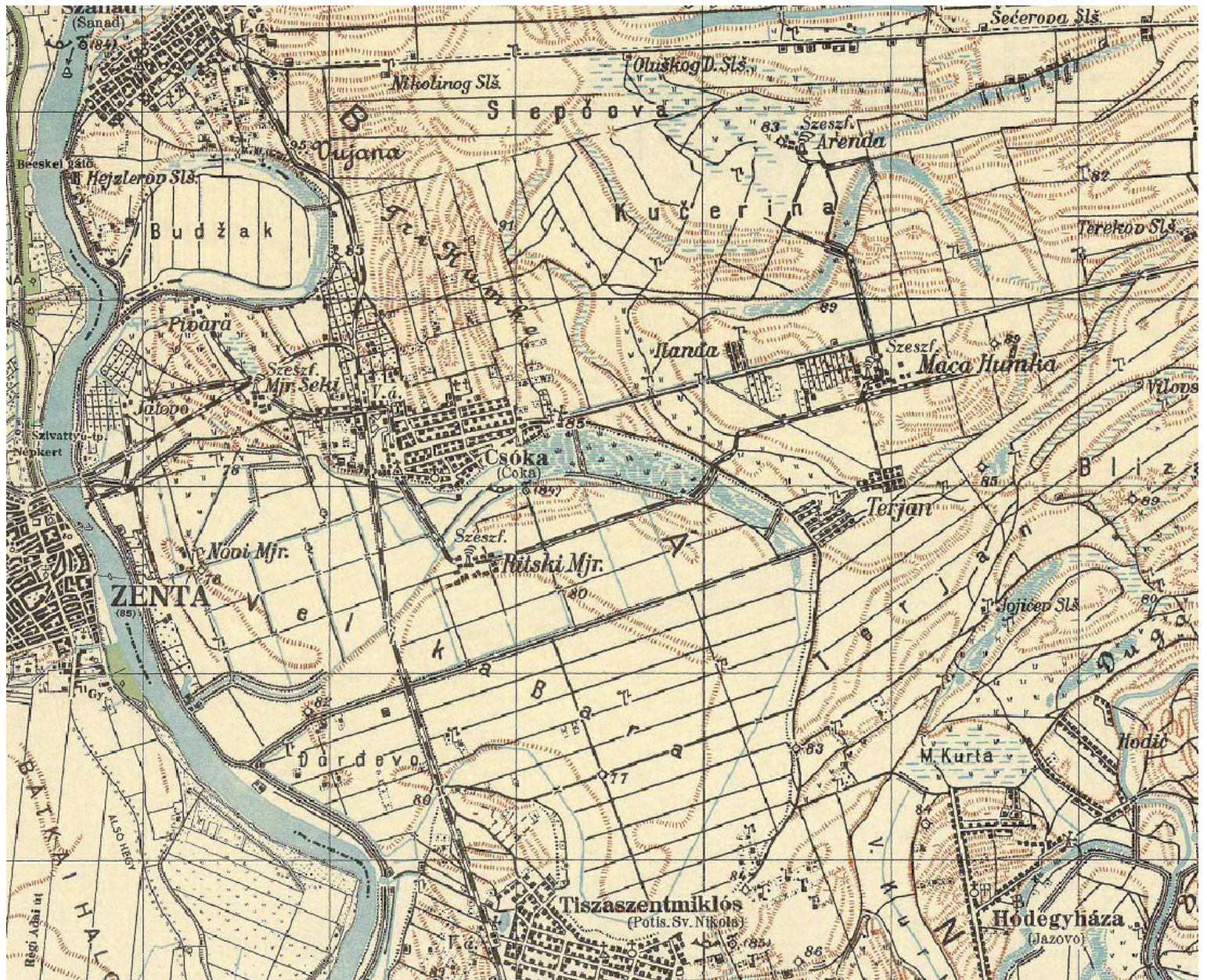
400 mm

és a Budapesti Vidámpark kisvasútja az ő 385 mm-ével.

Így jutottunk el a csókai uradalom gazdasági vasútjához amit mi lórénak nevezünk-neveztünk. Nyomtávolsága 600 mm, a nyílt pályán lóvontatású, egyforma futóműre háromfajta kocsit használtak, személyszállítót, raklaposát és billenő tartályosakat.

Mit jelent az, hogy LÓRÉ ?

1. lóré = (vasút), az angol lowry népies kiejtése, I. vasúti kocsi.
(Forrás: Pallasz Nagylexikon.)
2. lóré, lóri = pórekocsi, oldalfal nélküli vasúti kocsi,
= csille, keskenyvágányú vasúti teherkocsi.
(Forrás: Lapoda Multimedia)



8 sz. kép: Csóka és környékének térképe, 1941-es állapot.

A külső nyomvonalhálózat szakaszonkénti leírása

1. Újmajortól északra halad a Tisza töltés felé vezető kistöltésig: 1240 m.
2. A kistöltésen vezető ág, ami keresztezi a tiszai nagytöltést az Újmajori ág találkozásától a Tisza vizéig: 500 m.
3. Az 1 és 2 pontban leírt ágaknak a folytatása észak felé a Jato néven ismert major érintésével keletnek fordul a Széki majori csomópontig: 2320 m.
4. A Széki majori csomóponttól egy ág északi irányba vezet az úgynevezett Sörház majorig: 1050 m.

5. A Széki majori csomóponttól délkelet irányba vezetett a vasút egészen a Nagyrét nyugati része felé vezető leágazásig, ami a Zentára vezető úttól északra feküdt: 530 m.
6. A Nagyrét nyugati része felé vezető észak-dél irányú ág a Valamikori utásház keleti oldalán, a Kremenyák-Tűzkőhalom régészeti lelőhelyet érintve vezetett: 1200 m.
7. A Zentai úti vasút szakasz a Nagyréti leágazástól a borpincei leágazásig. Az állami vasutat keresztezve az utca északi oldalán haladt: 760 m.
8. A Zentai úttól északra haladt egy leágazás a borpincéig: 813 m.
9. A Zentai úti csomóponttól keletre vezetett a lórévasút, a Szentmiklósi útnál az utcának a keleti oldalán délre kanyarodik és a Bara utcánál a Szentháromság r.k. templom magasságában kilép a falu területéről és a vasúti töltésen halad a Rét majorig. Enyhe ívben keletre kanyarodik és a Nádast átvágó töltésig nyílegyenesen halad. A Nádast, a Terjáni dűlőt, a Nagyszéket kanyarokkal és egyenes szakaszokkal átvágva eléri a macahalmi területet ahol kialakítottak egy csomópontot: 6530 m.
10. Ebből a csomópontból ágazott le egy északi ág ami a szőlőültetvényekben levő őrházig vezetett: 250 m.
11. Az északi ág leágazásának csomópontjától keletre haladva Macahalma major központjában a vonal két részre oszlik: 890 m.
12. A keleti ág kikanyarodik Macahalmáról és a majortól délre levő dűlőúton halad a végállomásig: 1670 m.
13. Az északi ág Macahalmától a Kopót keresztezve Árenda Majort érintve halad a Kopó legészakibb pontjáig: 3620 m.

Ami összesen: 21373 m.

A mobil sín párok és a majorok belső hálózatának a hossza 6-7 km lehetett.



9 sz. kép: A lórészvasút pályatérképe.

A gazdasági vasút elemei

Maga a sín keresztmetszete egy „I” széles talppal. Több típusú sín volt használatban, a rendeltetés szerint. A rendelkezésemre álló, a még fellelhető vasúti sínek mint betonba ágyazott szőlőkarók és a még álló használaton kívül levő gazdasági épületek padlóiba beépített sínek őrizték meg a hiteles adatokat.

A főgerinc sínméretei:

Sínfejszélesség 30 mm

Sínmagasság 70 mm

Talpszélesség 55 mm

A mellékszárnyak és a gazdasági udvarok belső hálózata:

Sínfejszélesség 24 mm

Sínmagasság 65 mm

Talpszélesség 50 mm

A sínpár kanyarulatának a minimális kanyarsugara 5,00 m volt.

A talpfák keresztmetszete átlagosan 13/18 cm, a magassága min. 10 cm, max. 15 cm, a szélesség min 15 cm, max. 20 cm volt.

A hosszuk a nyílt pályán 120-130 cm, a váltóknál és átjáróknál a hossz a szükségletek szerint változott.

A talpfákat a süllyedés megakadózása végett homokágyba, helyenként kavicságyba építették. A tampon min. 20 cm vastag volt, ami döngölt altalajra volt elterítve.

A sínpár minden esetben a környező vízszintes talajtól 20-30 cm-re ki volt emelve a vasút alapjainak természetes vízkicsorgása miatt.

A sínek hosszanti összekapcsolása kétoldali az erre a célra gyártott fogópárral és négy acélsavarral volt megoldva. A sínek a talpfákhoz történő leerősítését sínszögekkel végezték.

A váltók és forgók kiképzése hasonlóan történt mint a normál nyomtávú vasútnál csak kicsiben.

A beltéri 90 fokos forgó helye jól látható a macahalmi lóistállóban. Sajnos a forgó fémrészei mára már eltűntek, de a hosszanti és leágazó sínek még úgy állnak mint 100 évvel ezelőtt a téglapadlóval együtt. A kültéri forgók fémrészei megegyeztek a beltérivel.

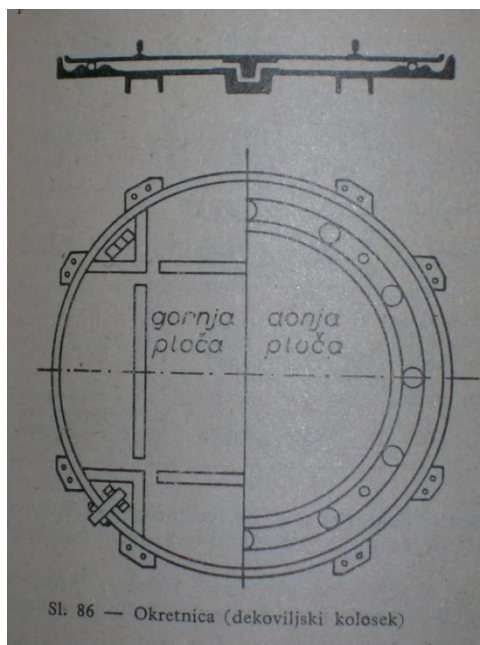


10 sz. kép: Istálló részlet Macahalmán.



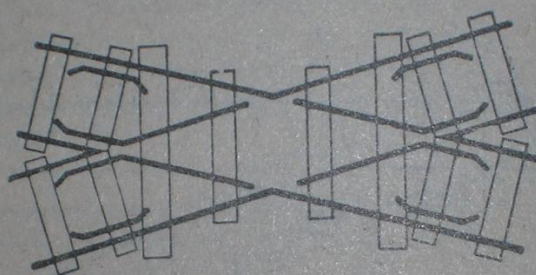
11 sz. kép: Platós kocsi valahol Rét major és a Terján-dűlő között. A fénykép 1960 nyarán készült. Az utasok Basa György ifjú korában és egy arab vendég, a hajtó pedig Basa tanár úr nagyapja.

A lóré és az állami vasút kereszteződését egy nyeregídom beiktatásával oldották meg. A lórévasút a vasúti sínpár mindkét oldalán megszakadt, nem zavarva annak rendes használatát és karbantartását. A kisvasút kocsijainak az átvezetése egy a vasúti sínre ráfektetett sínekből erre a célra kifejlesztett nyeregídommal történt. A lóvontatta kocsisor áthaladása után az áthidaló nyeregídom le lett véve a sínpárról. Több sínpárnál több nyeregídomot alkalmaztak. Ilyen átjárók voltak a Zentai utcában és a Széki majortól északra a valamikori avar temető mellett, amit a birkafürdő bazén építése során találtak és tártak fel.

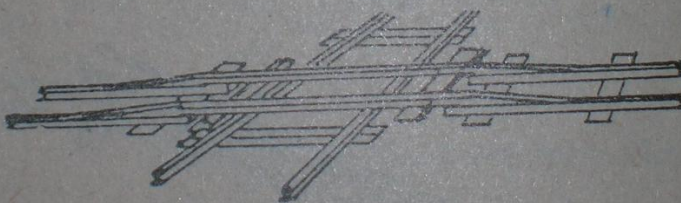


Sl. 86 — Okretnica (dekoviljski kolosek)

Sl. 83 — Ukrštaj pod pravim uglom



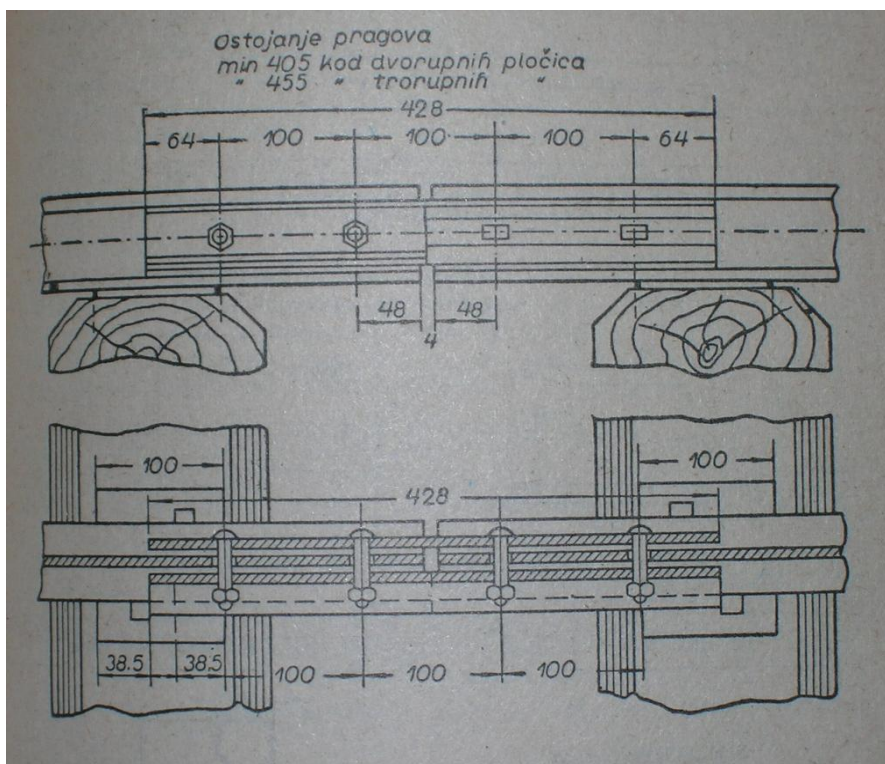
Sl. 84 — Ukrštaj pod kosim uglom



Sl. 85 — Jašeci ukrštaj — „Pokretni štos“

...ina i drugi SKR
ali su one komplikovane
Kod sastavljanja c
se polaže
ka na u
sirana d
tku skor
je manja
lja i za t
umetak
fila i m
nu manj
lja. Toč

u
d
f
s
8
I
I



12 sz. kép: A vasút kellekei egy szakkönyvből kimásolva.

Egyetlen lórévasúti híd maradt fenn a mai napig (használaton kívül van) ami a réti nagycsatorna két oldalát köti össze.

A lórévasút tervezésénél nagy figyelmet szenteltek a lejtők és emelkedők minimálisra csökkentésére. Ez végett töltések és bevágások épültek. Töltésen haladt a vasút Árenda major előtt a Kopón át, a Nagyszéken át, a Nádason át a Terján-dűlő alatt, Rét major és Csóka között a már említett vashídtól, továbbá a zsidótemetőtől a Széki majorig, onnan Jató felé egy darabon, és fel és le a Tiszai nagytöltésnél. Bevágást csináltak a Terjáni dűlő partján és a Jató és a Széki major közti földgerinc átvágásakor.

A vasúti pálya az útkereszteződésekben fapallókkal voltak megvédve a teljes út szélességében.

A mobil (áthelyezhető) sínparók amiből több km volt használatban, a dűlőutakon vagy magán a szántókon voltak összeszerelve fapalló alátét vagy az nélkül mint tiszta vasszerkezetként. Ezekhez a pályaépítésekhez nem kellett nagy szakértelem, két hozzáértő irányításával gyorsan haladt.

Mind a három fajta kocsi alváza egyforma volt, ami egy körbefutó „U” profil, ellátva kerék felfüggesztések kellekeivel és a többi szükséges

szerkezeti elemmel. A kocsik kéttengelyes párban forgó, szükség szerint fékrendszerrel ellátott kerekeken gördültek.

A vontatás a nyílt pályán muraközi lovakkal történt. Egy ló akár 10 megrakott kocsit is húzhatott. Belső szállításra-vontatásra öszvéreket is alkalmaztak. Minden majorban volt lóistálló, a munkaszervezés így kívánta meg. A lovak, akik a vasúton dolgoztak más munkát nem végeztek.

A vasúti kocsik karbantartási munkáit egyetlen műhelyben végezték. A műhely a mai régi öntöde területén volt. A javításra szorult kocsik a fővonaltól mobil vasúton lettek áttolva az utca másik oldalára.

A pályakarbantartók fő raktára a Rét majorban volt. A kisebb hibák kijavítását maguk a fuvarozómunkások végezték az intéző utasítására. Magának a pályának a karbantartását képzett szakemberek végezték. Ide tartozott a talpfák cseréje, a tampon pótlása, a váltók és forgók úgymond napi ellenőrzése, és nem utolsósorban a sín párok és más szerkezeti elemek karbantartása.



14. sz. kép: A billenő tartályos kocsi (3 db maradt az utókorra).

Végszó

A II. világháború után az államosítással új szervezési rendszer szerint dolgozott a csókai gazdaság. A csókai Szalámi és konzervgyárnak nemcsak a volt Léderer birtok volt a nyersanyag beszállítója. Új „szakemberek” jöttek, átszervezték a termelést, nem kellett az istállótrágya, mert műtrágyával helyettesítették, a becskerekai cukorgyárból nem hozták többé a mézsiszapot a réti földek talajjavítására, sorra állították le a szeszfőzdeket, az utolsó volt Rét majori az 1980-as években, stb.

A kövesutak kiépítésével meggyorsult a szállítás... a kisvasútra nem lett szükség. A majorok még használták a belső vonalakat, de a gazdaság leépítésével azok is megszűntek.



14 sz. kép: A Léderer kastély falán látható és olvasható márványtábla

Forrásanyag

Tehničar III, Građevinski priručnik. Beograd, 1966.

AD Vojvodinaput Zrenjanin. Zrenjanin, 2002.

40 godina puteva SR Srbije. Beograd, 1985.

Putevi u SAPV. Novi Sad, 1974.

Prostorni plan opštine Čoka. Novi Sad, 1980.

Generalni urbanistički plan grada Čoke. Novi Sad, 1980.

Csóka 725 éve. Novi Sad, 1972.

Opština Čoka. Geografska monografija. Mesne zajednice opštine, 1978.

1. katonai felmérés. Erdély és a Temesi bánság. Arcanum.

2. katonai felmérés. Arcanum.

Magyarország térképe az 1941-es határokkal.

Katonai térkép (Csóka és környéke).

Borovszky térkép (Csanád vármegye története 1897).

Győrffy térkép: Csanád vármegye a XIV. sz. elejéig.

A római birodalom térképe az internetről.

A ZMTE kiadványai.

A csókai adatközlők - nekik külön Köszönettel.

Saját terepbejárásom adatai és fényképei.

Mások által rendelkezésemre bocsájtott fényképek.