

A Jász-Nagykun-Szolnok megyei keskenyvágányú vasutakról

Az ország közlekedésében a gazdasági vasutak jó száz éven keresztül fontos szerepet játszottak, fokozatos felszámolásuk az utóbbi negyven év vitatható értékű vívmányai közé tartozik. Magyarországon 1947-ben indult meg a gazdasági vasutak 3 éves terve még azzal az elképzeléssel, hogy mintegy 2500 vágány-kilométernyi kisvasutat újítanak fel (ezt az elképzelést jórészt sikerült is valóra váltani).

Jász-Nagykun-Szolnok vármegyében a vasútépítési tervek elindítója az 1947. február 1-jén kiadott alispáni körlevél, mely utal arra, hogy a megye területének bizonyos részei kedvezőtlen vasúti hálózatuk folytán nem tudnak bekapcsolódni az országos közlekedésbe. Az alispán elhatározta, hogy a vasúthálózat kérdését tanulmányozza és feldolgozza, majd a törvényhatósági bizottsági közgyűlés útján felterjeszti a kormányhoz, hogy a hálózat bővítését a 3 éves tervbe illesszék be. A megye területén minden járás és város elkészítette tervezetét és továbbította az alispánhoz. A kisújszállási elképzelése tükrözi legjobban a reális igényeket.

Kisújszállás terve

A város Túrkevével és Csorbapusztával akart összeköttetést teremteni. Túrkevével normál nyomtávú vonal építését tervezték. Ezzel egyébként meghosszabbították volna a Mezőtúr-Túrkeve között még a múlt század végén kiépült Helyiérdekű Vasutat. Csorbapuszta a város központjától legtávolabb esik, de egyben a legtermékenyebb határrész is. Kisújszállásnak évszázadok óta súlyos problémát jelentett azonban, hogy nehezen megközelíthető. A kisvasút kiépítése megoldaná a kérdést, mivel így Csorbapuszta kora ősztől késő tavaszig, tehát a fontosabb mezőgazdasági munkák végzésekor megközelíthető.

A kisújszállásiakéhoz hasonlóan elkészített megyei terveket az alispán felterjesztette, ezt követően 1947 márciusában egy államvasúti bizottság bejárta Debrecen és a Tisza-vidék környékén a közlekedési lehetőségektől legjobban elzárt községeket. Az itteni előjáróságok, a pártok helyi szervezetei és a lakosság részéről elhangzó kívánságokat a MÁV Igazgatóság továbbította a Közlekedési Minisztériumnak.

A minisztérium kisvasút-fejlesztési tervei közé végül, Jász-Nagykun-Szolnok megye részéről Vezseny, Túrkeve, Zagyvarékas, Besenyszög, Kisújszállás – valamint a fegyvernek-tiszaburai körvasút – javaslatait vette fel.¹

Kisújszállás–Csorba közti vonal építése

A Kisújszállási Gazdasági Vasút építési munkáinak elkezdése miatt a város vezetői már 1947. február 17-én írtak a Honvédelmi Minisztériumnak, hogy a pusztatenyői volt katonai lőszerraktár mezei vasútját az összes tartozékokkal és felszereléssel engedjék át megvételre. Ez a kisvasúti anyag fedezte a Kisújszállás–Csorba között tervezett vasút anyagszükségletének egy részét. A vasút nyomvonalának közigazgatási bejárását 1947. október 29-én végezték. A vonal vezetésén azonban többször változtattak. Az első tervet azért módosították, mert a Szolnoki Cukorgyár ragaszkodott hozzá, hogy a kisvasút végállomása érintse a normál nyomtávú állomási rakodónál lévő mázsaházat. A gyárral történt végleges megállapodás után a nyomvonal úgy alakult, hogy az eredeti terven szereplő vonalvezetéssel haladt a közraktárakig, majd a Báthory utcán keresztül a Csatorna utcán és a Rákóczi úton a Pillangó utcáig, ahonnan egy szárnyvonal a vasúti raktárhoz, a másik vonal pedig az Arany János utcai kapun keresztül a MÁV nagy rakodójához vezetett.

A polgármester tárgyalásainak eredményeként – melyet a Közlekedési Minisztériummal és a Gazdasági Vasutak Igazgatóságával folytatott – a vasútvonal vágányépítési költségeit

¹Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár. Jász-Nagykun-Szolnok vm. Alispánja ir. 94/1948.

(beleértve a felszerelések és a berendezések kiadásait) a 3 éves tervben 650 ezer Ft összeggel fedezték. Így a kisvasút létesítése, és a felszerelése az üzembe helyezésig államsegély terhére történt.

A kisvasútépítés egyébként felkeltette Gerő Ernő közlekedési miniszter érdeklődését is, aki 1947. november 26-án adott engedélyt „Kisújszállás megyei város nagycsorbai gazdasági vasútjának építésére.” A kisvasút földmunkálatának elkészülte után a 15 km hosszú vágányépítést Gimes Sándor budapesti vállalkozó végezte el 197 200 Ft-ért.

A Tótkomlós–Békéssámszon közti gazdasági vasúttól 5535 folyóméter sínanyagot, Paládicspusztáról 1682 fm kisvasúti sínt szállítottak a pályaépítéshez. A pusztapói volt Almássy-birtokról 1948 áprilisáig még 1002 fm sínanyagot hoztak. A kisvasút ágyazati anyagának készítéséhez összesen 6 ezer m³ szénszalakot használtak fel. A személyszállításra szolgáló járműveket a Gazdasági Vasutak Igazgatósága hozatta. A város ezenkívül még 12 db lórécocsit igényelt a Tótkomlói Gazdasági Vasúttól. Vontatójárműveket a Honvédelmi Minisztérium Kunmadarason tárolt Mb 202 típusú mozdonyaiból kértek. A 2 db motoros járművet Nagy Géza kisújszállási mechanikus műhelyében állították helyre. A forgalom zavartalan lebonyolítására 1948 áprilisában még 1 db Deutz gyártmányú kisvasúti mozdonyt is vásároltak.

1948. április 29-én alakították meg a Kisújszállási Korlátolt Közforgalmú Vasút Igazgatóságát. Ennek tagjai voltak a pártok (MKP, SZDP, FKgP, NPP) és a szakszervezeti bizottság egy-egy képviselője, valamint hivatalból a polgármester, a főjegyző, a városi főmérnök, aki egyben az igazgatóság előadói és a vasút üzemvezetői tisztségét is betöltötte.² A kisvasút – vagy közismert nevén a *parasztvasút* – ünnepélyes megnyitására 1948. május 9-én került sor. A korabeli tudósítás szerint az ünnepségen 60 ezer ember gyűlt egybe, és a korszak vezető személyei közül részt vett Nagy Imre, Gerő Ernő, Dobi István, Rónai Sándor és Darvas József.³

A gazdasági vasút üzemeltetése 1948. május 15-én kezdődött. A személyforgalmat lebonyolító járatok a következő menetrend szerint közlekedtek. Piaci napokon, kedden és szombaton, a városi végállomásra indult reggel 5 órakor, Csorbáról visszaindult 7 órakor, délután Kisújszállásról indult 13 óra 30 perckor, Csorbáról visszaindult 18 órakor. Hétfőn Kisújszállásról indult reggel 5 órakor, Csorbáról visszaindult 7 órakor. Csütörtökön reggel 6 órakor indult Kisújszállásról és visszaindult 18 órakor. A vasút létszámát ebben az időben 5 alkalmazott alkotta: 1 üzemvezető, 2 motorvezető, 1 vonatkísérő és 1 fékező. A személyforgalmat 3 nyitott személykocsival bonyolították le, ezeket a téli üzemhez fedetté alakították át.⁴

A 13390/1948 Korm. sz. rendelet értelmében a Kisújszállási Gazdasági Vasutat 1949-ben államosították és a Szolnok Megyei Gazdasági Vasutak Nemzeti Vállalata vette át.

A csorbai vonal meghosszabbítása

A „parasztvasút” átadása csak első mozzanata volt a vonalhálózat kialakításának, amit később tovább folytattak, hogy végeredményként létrejöjjön Kisújszállás–Túrkeve keskeny nyomtávú vasútja. A fejlesztési munkák már a megnyitást követő évben elkezdődtek. A vasút csorbai végállomásán a meghosszabbítással kapcsolatban a közigazgatási bejárást 1950. december 1-jén végezték. A nyomvonal a Kisújszállás–Csorba vonal végpontjától indult ki, majd a Csorbai Állami Gazdaság területén 700 m hossz után érte el a volt Kiss Endre-tanyát.⁵

Csorba–Túrkeve közti rész megépítése

A Kisújszállás–Túrkeve közti összeköttetés a Csorba–Túrkeve vonalrész kiépítésével vált teljessé. A nyomvonal helyszíni kijelölése 1951. július 13-án történt. A vasútvonal a Kisújszállás–Csorba közti 760 mm nyomtávú gazdasági vasút folytatását jelentette Túrkeve

²Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár. Kisújszállás város ir. 15/1948.

³Tiszavidék. 1948. május 15. 22. szám.

⁴Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár. Kisújszállás város ir. 15/1948.

⁵Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár. Szolnok Megyei Tanács ir. Építés Közlekedési Osztály ir. Számrendszerez 78–17/1950–51.

MÁV-állomásig 11 km hosszban. Az új szárny a Csorbai Állami Gazdaság központi üzemében lévő vonalból ágazott ki keleti irányban és végállomása Túrkeve MÁV-állomásnál volt, ahol az átrakodás biztosítására a normál vágány mellé 3 pár keskeny nyomtávú vágányt létesítettek. Az új ág építését 1952. március 5-én kezdte meg a Budapesti Vasútépítő Vállalat. A gerincvonal munkáinál 54 ezer m³ földet mozgattak meg. A gazdasági vasút fővonala 1953. február 4-én készült el. A Vörös Csillag Tsz üzemegységei felé ágazó, 3,5 km-es szárny építése 1952 szeptemberében kezdődött és 1953 április 24-re készült el. Építésénél 6 ezer m³ földet mozgattak meg. A gerinc- és szárnyvonalhoz 508 t vasanyagot, 26 350 db talpfát használtak fel. A Csorbától Túrkevéig terjedő rész teljes építési költsége 4 564 300 Ft-ot tett ki. Az elkészült vonallal együtt a Kisújszállástól Túrkevéig terjedő kisvasút összesen 28 km volt.

Az új, 760 mm-es nyomtávú vasút ünnepélyes átadására 1953. május 9-én került sor. Ezen a napon Túrkeven a kisvasút végállomásán több ezer főnyi tömeg gyűlt össze. Az ünnepségen az elkészült vonalrészr Bebrits Lajos közlekedési miniszter adta át Juhász Imrénének, a megyei tanács elnökének.⁶

Túrkeve–Dani-tanya szárnyvonal építése

Negyedik szakaszként a Túrkeve, Vörös Csillag Tsz Dani-tanyai üzemegységébe és a II. sz. főmajorba vezető szárnyvonalakat építették ki. A közigazgatási bejárásra 1954. november 19-én került sor. A vasútvonal vezetése a következőképpen alakult. A Vörös Csillag Tsz 50-es istállója előtt végződő kisvasút folytatásaképpen létesült a Dani-tanyát bekötő szárny. A II. sz. főmajorba vezető szárnyvonal az 50-es istálló előtti vágányból indult ki, és északi irányban vezetve ért a majorba.

A kisvasút a teljes hálózat kiépítése után 25 állomással rendelkezett.⁷ A két legnagyobb távolságú megálló a Kisújszállás, MÁV-állomás és a Túrkeve, Dani-tanya közötti 31 km-es hossz volt.⁸ A kisvasút bevétele az indulástól 1948. augusztus 6-ig 11 077 Ft-ot tett ki. Az 1967. évi forgalmi adatok évente 213 225 utast említenek, a teherszállítás 1317 t, a rakományáru 30 459 t, ez összesen 31 776 t áru.

A vasútvonal megszüntetése

A Kisújszállási Gazdasági Vasút felszámolásával kapcsolatban 1968. szeptember 5-én a MÁV Debreceni Vasútigazgatóság helyszíni bejárást tartott. Ez már a kisvasút halálos ítéletét jelentette.

A közlekedéspolitikai koncepció jegyében a vasutat gazdaságtalannak minősítették és elhatározták, hogy a KPM rendelete értelmében a Kisújszállási Gazdasági Vasút üzemfőnökségét a hozzá tartozó vasútvonallal és berendezésekkel felszámolják, a személy- és teherforgalmat pedig közútra terelik.

A MÁV Debreceni Vasútigazgatóság és a 7. sz. Autóközlekedési Vállalat megállapodott, hogy az AKÖV szeptember 1-jével autóbuszjáratokat helyez üzembe, és az említett vonalrészben szállítja az utasokat. Ezt követően a vasút üzemeltetését 1970-ben megszüntették.⁹

⁶Szolnok Megyei Néplap. 1953. máj. 10. V. évf. 109. szám.

⁷Kisújszállási Gazdasági Vasút megállóhelyei: 1. Kisújszállás MÁV-állomás, 2. Kisújszállás Erzsébet liget, 3. Kisújszállás Sallai telep, 4. Kisújszállás Fűzfás, 5. Konta, 6. Turgony, 7. Babó I., 8. Babó II., 9. Nyakvágó, 10. Csorba magtár, 11. Csorba szövetkezeti bolt, 12. Csorba alsó, 13. Csorba felső, 14. Ördögárka, 15. Baromfifarm, 16. Fegyverneki út, 17. Szeleshát, 18. Szücs tanya, 19. Túrkeve MÁV-állomás, 20. Túrkeve Vörös Csillag Tsz, 21. Túrkeve Vörös Csillag Tsz I. nagytanyai elágazás, 22. Túrkeve Nagytanya I., 23. Túrkeve Nagytanya II., 24. Túrkeve 50-es istálló, 25. Túrkeve Dani-tanya.

⁸Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár. Túrkeve Városi Tanács ir. Város- és Községgazdálkodási Osztály ir. Számrendszerez 72/1954.

⁹Szolnok Megyei Néplap 1969. dec. 29. 300. szám.

A kisvasút megszüntetése legérzékenyebben Túrkeve városát érintette. A település, mely a gazdasági vasút megépítése után közvetlen összeköttetést nyert Kisújszállás állomásával is (Mezőtúrral még a múlt század végén épült HÉV teremtett kapcsolatot), a közlekedéspolitikai elképzelés végrehajtása után vasút nélkül maradt. 1975-ben ugyanis a Mezőtúr–Túrkeve közti vasutat is megszüntették.

Igy történetelt meg, hogy az 1980-as évek végére Túrkeve volt az egyetlen magyar város, amely nem rendelkezett vasútvonallal.

Szikszai Mihály

Tavaszi egyházi ünnepek és népszokások a görög katolikus Viszlón

Az ország északkeleti részében, Borsod megye sarkában, a Bódva völgyében és Szaraz-völgyben a XVII. század utolsó és a XVIII. század első évtizedében telepített lakosság jelentős része ruszin származású és görög katolikus vallású volt. A még számottevő betelepült szlovák lakosság (a tótok) is görög katolikus. Fényes Elek, főként egyházi sematizmusokból összeállított, 1836–1840 között megjelent, Magyarországnak 's a hozzá kapcsolt tartományoknak mostani állapotja... című műve szerint Szendrő járásban a vizsgált 12 településből 5 magyar–ukrán, 1 ukrán–magyar és 6 ukrán népességű. Közülük a római katolikusok száma 1247, a görök katolikusoké 4919 és a reformátusoké 1067. A csereháti járás 6 településéből 2 magyar–ukrán, 1 ukrán–magyar és 3 ukrán összetételű. Közülük római katolikus 579, görög katolikus 1246 és református 67 lélek.

Ez időben a görög katolikus lakosság felett ezen a vidéken a munkácsi egyházmegye gyakorolta a fennhatóságot. I. Ferenc király előterjesztésére VII. Pius pápa, az 1818-ban kiadott, „Relata semper” kezdetű bullájával megalapította az eperjesi görög katolikus egyházmegyét. Az újonnan alapított püspökség azzal kezdte a tevékenységét, hogy a fennhatósága alá tartozó falvakban megindította a templomépítést. Így 1820-ban Gaganecz József újmisé, nőtlen papot küldte Viszló községbe azzal a megbízással, hogy építsen templomot. Addig a Pallavicini örgrólt magtárából, a falu alsó (déli) végében fekvő gazdasági épületből kialakított templom szolgált Isten házául. Mivel a falu is templomot akart, így az egyház és a nép akarata találkozott. Amikor Gaganecz megérkezett, a falu gazdái a távolabbi, Irota községben végzett egyévi aratási bérükről lemondtak, pontosabban felajánlották a templomépítés céljára. Tíz év múlva, 1830 tavaszán, a húsvét utáni 40. napon, Jézus mennybemenetele ünnepén szentelték fel a templomot. Ez lett a templom búcsúnapja. Ennek megfelelően a templom oltárképe is a mennybemenetelt ábrázolja. A püspökség a templomszentelés után röviddel elmozdította Viszlóról Gaganeczet. Nagy terveik voltak ezzel a jó képességű, tevékeny emberrel. Ő lett 1843-ban Eperjes második püspöke.

A trianoni békekötés után az elcsatolt eperjesi egyházmegyének mindössze 20 parókiája és számos filiája maradt hazánk területén, a munkácsi egyházmegyéből pedig csupán egy. Ennek szükségére hívta életre a Miskolci Apostoli Kormányzóságot. Így sajátos helyzet alakult ki.

A XX. század történelmi eseményei következtében a határt akár ide, akár oda tolták, a lakosság mindig az ország peremén érezte magát. A perifériális helyzetből fejlődött ki az a sajátos érzület, hogy a lakosság nem a változó állami, bizonytalan társadalmi szervezethez, hanem az állandóságot hordozó egyházhoz tartozónak érezte magát. Az ország- és közigazgatási határok mozgatása miatt a másodlagos hátrányokat nemcsak érezte, hanem szenvedte is a lakosság. Egyrészt, mind a mai napig nem építették ki, illetve elhanyagolták a vidék vasút- és úthálózatát. Ez a téli időszakban helyhez kötöttségre kényszerítette a falvakat. Másrészt, itt a természeti adottságok is kedvezőtlenek. Az 5 aranykorona érték alatti földterületek megművelése embert próbáló feladat, kevés haszonnal. A röggel való küzdelem, az elzártság szűkre szorította a horizontot. Ez okból, az itt élők elsősorban az önálló gazdálkodásra rendezkedtek be. A fenti tények együtthatása eredményeképpen az egyházhoz való kötődés, a sajátos szervezeti és életforma igen erős maradt. Ezt az is bizonyítja, hogy az itt élő lakosság a vallásosságát, a népi vallásosság jegyeit, az erre épülő szokásait mind a mai napig megőrizte.