

A Szegedi Gazdasági Vasút

Az első kapavágástól a megindulásig.

(A Délmagyarország munkatársától.) Hét-
főn ünnepélyesen átadták a forgalomnak a
kisvasutat, vagy ahogyan a hivatalos neve
mondja, a Szegedi Gazdasági Vasutat (SzGV).
Most, amikor már vigan szaladgálnak a vo-
natok a szegedi alsótanyák között, érdemes
egy pillanatra visszagondolni azokra a har-
cokra, amelyek megelőzték ezt a hétfői ün-
nepélyt.

A vasút terve harminc-negyen esztendő
óta kísért a szegedi homokon. A rossz utak,
a nehéz közlekedési eszközök miatt messzebb
volt Alsótanya szive az anyavárostól, mint
Budapest. Eleinte nem volt szó gazdasági
vasutról. Az alsótanyai népség arról álmo-
dozott, hogy a vasút nemcsak Szegeddel köti
össze, hanem belekapcsolja mindjárt a nagy-

pártra osztotta a várost és Lázár György
polgármester nem tudta áthidalni az egyre
jobban kiélesedő ellentéteket. Aztán, mikor
már sikerült volna az áthidalás, kitört a vi-
lágháború és a vasút tervével együtt megölt
minden egyéb tervet is.

A háború után a város hatósága igen so-
kára nem gondolt a kisvasútra. A porlepte
őreg terveket a vak véletlen rántotta elő
1924-ben a közigazgatási süllyesztőből. Anek-
dotának is beillik az eset. Tény az, hogy a
kisvasút felépítésének közvetlen oka egy le-
leményes újságíró volt, Markó Miklós. Egy
szép napon levelet kap tőle a polgármester.
A levél arról szól, hogy írója tud a szegedi
kisvasutervekről. Ha a város gondol a ter-
vek megvalósítására, kiváló alkalom kínálko-

zik a vágóhid mellett külön raktárt
építtetek számára.

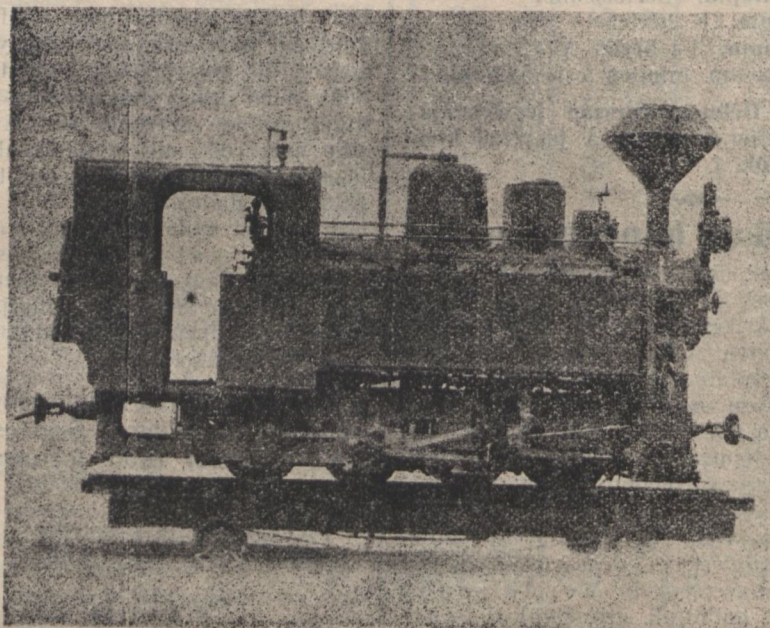
A következő év azután meghozta a városnak
az első Speyer-kölcsönt, amely megteremtette
a kisvasút felépítésének lehetőségét. A többi
már úgy ment, mint a karikacsapás. A tanács-
ismét meghívta Szesztay Lászlót, aki elkészí-
tette az új költségvetést, a szükséghez képest
átdolgozta az eredeti terveket, a város hatósá-
ga új engedélyt és kisajátítási jogot szerzett,
majd kiírták a versenypályázatot, amelyből
Zsigmondy Béla, Szentgály Antal, Czigler
Arnold és Acsády Aladár társvállalkozók ke-
rültek ki győztesen. 9.513.459.000 koronás aján-
latukkal. Az elmúlt esztendő tavaszán gőzerő-
vel megindult a vasutépítés, de a vállalati
összeg a tervek időközben történt módosítása,
az előre nem látható munkálatok és a pusztamér-
ges pótvonallal építése következtében tele-
mesen megnövekedett és — bár a végleges szám-
lás még nem történt meg — a hozzávető-
leges becslés szerint eléri a tizenhárommili-
árd koronát.

A vállalat zökkenő nélkül, teljesen program-
szerűen fejezte be ezt a nagy munkát, amely-
re meglehetősen súlyos gazdasági viszonyok
között vállalkozott. Az eredeti programot meg-
zavarta ugyan kissé az, hogy a vasút építése
közben határozta el a város közönsége a
pusztamérges pótvonallal kiépítését, de ez nem
okozott fennakadást, csupán a munka befeje-
zését késleltette. Ez volt az oka annak is, hogy
a vasút nem készülhetett el karácsonyra. Czigler
Arnold vállalkozásával behozta, hogy a szegedi
ipar mindent becsülettel és kifogástalanul meg tud
oldani és versenyképes a főváros mindenestre
tökegazdagabb vállalataival is. A vállalkozást már
csak ezért is megilleti a legnagyobb elismerés.

Már javában folytak a vonalon a földmun-
kák, emelték a végeláthatatlan töltéseket, ami-
kor a város hosszas alkudozások után megvá-
sárolta a vasúthoz szükséges építési anyagokat
és a felszereléseket. Először a kocsikat rend-
elte meg, a személyszállító kocsikat a Gép- és
Vasút Felszerelési Gyár Rt.-nél, amely kikö-
tötte, hogy a rendelést a Roessemann és Küh-
nemann-Epp és Fekete Egyesült Gépgyárak
Rt.-gal megoszthassa. A megrendelt kocsikat
már le is szállították és a város a portékával
a legteljesebb mértékben meg van elégedve.

A személykocsi darabja 155.300.000 koro-
nába került, a fedett, fékes teherkocsi 61.344.000,
a fedett, féknélküli teherkocsi 47.040.000,
a nyitott fékes kocsi 43.548.000, a nyitott,
féknélküli kocsi darabja pedig 31.680.000
koronába került.

Ismeretes, hogy kezdetben az volt a terv,
hogy az összes személy- és teherkocsikat sze-



A Szegedi Gazdasági Vasút gőzmozdonya.

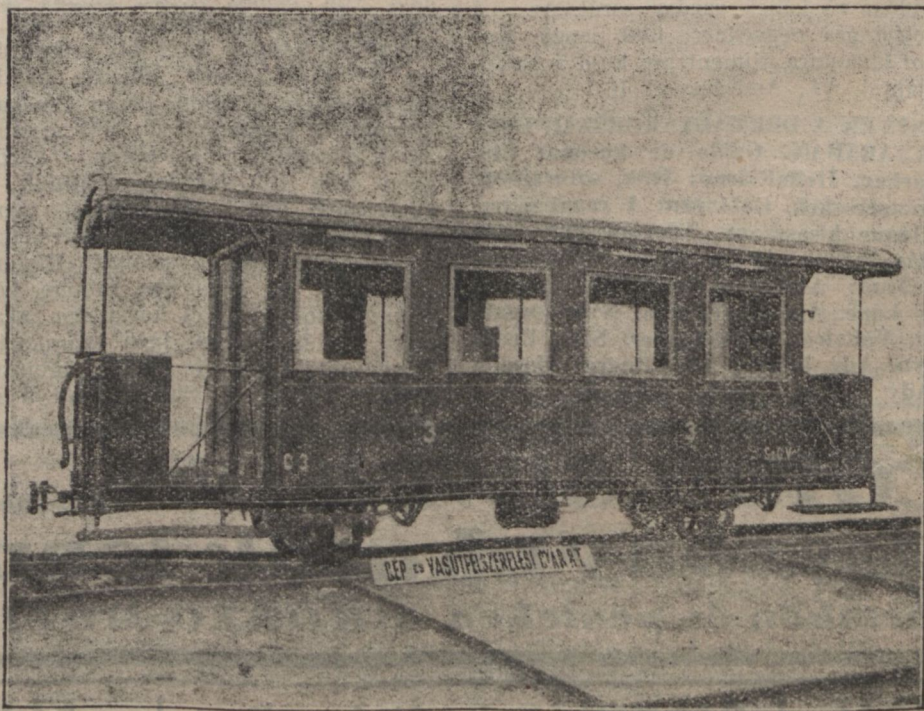
világba is. Messze elágazó vasutvonal ki-
építéséről álmodoztak az ákác lombos tanya-
házak lakói. Ebben az irányban történtek
meg az első lépések is. Ormódy Béla, a há-
ború alatt elhunyt szőlőültető, aki kincs-
termő szőlőültetvényeket varázsolt a futó-
homokra és dr. Gerle Imre álltak a mozgalom
élére és meg is szereztek az engedélyt a sze-
ged-halasi vonalszakasz kiépítésére. Állan-
dóan dolgoztak, harcoltak a vasutért és gon-
doskodtak arról is, hogy a város közgyűlése-
nek napirendjéről se kerüljön le a kérdés.

Pontosan tizenhat évvel ezelőtt azután ko-
moly fordulat történt. A város hatósága Szesztay
Lászlóhoz, a már akkor is jónévű vasut-
építő mérnökhöz fordult szakszerű felvilá-
gosításért. Szesztay László hónapokat töltött
a tanács meghívására Szegeden, gyűjtötte az
adatokat, majd megfigyeléseit részletes jelen-
tésbe foglalva előterjesztette a vasuti bizott-
ság ülésén. Ez a jelentés, amely nyomtatás-
ban is megjelent, alapja a mai kisvasútnak.
Szesztay László arra a hatalmas szekérsorra
alapította vasuttervét, amely különösen heti-
vásáros napokon ellepi az alsótanyai ország-
utat és hordja be a terményeket és a népeket
a városba, hogy délfelé azután visszainduljon
ismét a tanyákra. Ebből következtetett arra,
hogy Szegednek tulajdonképpen olyan vasútra
van szüksége, amely ezt a végeláthatatlan
szekérsort teszi feleslegessé, speciális gazda-
sági vasútra. A célt abban látta, hogy a
tanyavilág közelebb jusson a városhoz, de ne
kapcsolódjon be a nagyvasút forgalmába,
mert a nagyvasút elhódítaná Szeged piacá-
ról a forgalmat. Ezért foglalt állást a kes-
kenyvágányú vasút mellett. El is készítette
a kisvasút költségvetését, a vámhivatalok sta-
tisztikája alapján hozzávetőlegesen kiszámi-
totta a vasút várható személy- és teherfor-
galmát. A szakszerű jelentés annyira meg-
nyerte a többség tetszését, hogy Szesztayt egy
szép napon megbízták a vasuttervek elkészí-
tésével.

A tervek el is készültek, 1912-ben a város
már meg is szerezte a kormánytól a vasut-
építési engedélyt és a vonalhoz szükséges te-
rületre kisajátítási jogot. Minden készen
állt a munka megkezdésére, amikor új világ
keletkeztek, a nyomtávolság kérdése két-

zik ahhoz. Egy miskolci bányavállalat, pon-
tosan a Barczika-Rudabánya kiseréli bányá-
vasutjának alépitményét és a kevésbé hasz-
nált sineket olcsón eladja.

A polgármester ennek a levélnek az alapján
határozta el, hogy felépítteti a kisvasutat. Mar-
kó Miklós közvetítésével csakhamar megvá-
sárolta a miskolci bányavasút alépitményé-
nek használható anyagát, mintegy husz kilo-
méter hosszú sínpart, 250.000 darab sinszeget,
5000 pár szögletes hevedert, 8000 darab vas-
lemezt és néhány jó állapotban lévő váltót



A Szegedi Gazdasági Vasút személykocsija.

összesen 1.056.296.820 koronáért. A közvetítő
újságíró fél százalékot kapott a várostól köz-
vetítési jutalék címén.

Ez a vásárlás volt az alapja a kisvasútnak.
A polgármester úgy gondolkodott, hogy a meg-
vásárolt anyag mindig serkenti majd a vá-
rost a kisvasút felépítésére. A sineket el le-
het raktározni és lassankint hozzávásárolhat-
ják mindazt, amire a vasutépítésnél szükség
lesz. Le is szállították hamarosan a rengeteg

gedi iparosokkal készítetik, hogy az erősen
pangó szegedi ipart fellendítsék. Erről azon-
ban le kellett mondani, mert a szegedi ipar
nincsen ilyen nagyszabású munkákra felké-
szülve. Mégis kísérletképpen rendelt a város
Pálffy Dániel és Kecskeméti Antal szegedi
vasgyárában is tíz nyitott teherkocsit dara-
bonként negyvennyolcmillió koronáért. Ez a
tíz kocsi most készül és tavasszal üzembe ke-
rülhetnek már ezek is.