

Kisvasúttal nyert a Szigetközösen pályázaton



Cséfalvay Attila
2006-12-23

Három kategóriában összesen tíz pályázót díjaztunk tegnap a Kisalföld és a Mosoni-Dunatáj Társulás által meghirdetett Szigetközösen pályázaton.



A megyei közgyűlés tegnapi ülésén díjaztuk a Kisalföld és Mosoni-Dunatáj Térségfejlesztési Társulás által felkarolt Szigetközösen pályázat legjobb munkáit. Az ötletgazda Horváth Eszter – a mosonmagyaróvári egyetem doktorandusza – elmondta: negyvenhat pályázat érkezett be három kategóriában. „A hasznos térségfejlesztési ötletek alapján az itt élők véleményét is megismerhetjük ezáltal” – fogalmazott. A díjátadásakor Szakács Imre, a közgyűlés elnöke és Nyerges Csaba, a Kisalföld főszerkesztője jutalmazta a legjobbakat. Felnőtt

kategóriában a dunaszegi Veres László lett a győztes. A megvalósításra váró ötletét bővebben is bemutatjuk.

Először a pályázóról: az ötvenöt éves Veres László több mint huszonöt éve a Széchenyi-egyetemen jármű-elektronika gyakorlati oktatóként dolgozik. Tíz éve családjával Dunaszegen él, ezalatt „szárazföldön és vízen bejártam, felfedeztem és megszerettem a környéket – írta munkájában. – Szeretném, ha a Dunaszegre újonnan költözött családok és az ide látogató turisták megismernék és megszeretnék (született szigetköziek pedig felismernék) az itteni környezetük természeti és egyéb értékeit. Ezért ahol és amikor csak lehet, ismertetem és népszerűsíttem a helytörténeti és az ország egyik leggazdagabb, Dunaszegen található, úgynevezett stabilmotor-gyűjteményét” – fogalmazott.

Termést szállítottak 1969-ig kisvasúton

A pályázatot először rövid történelmi visszatekintővel kezdi: a XX. század elején Óvárt Győrrel összekötő vasút terve az állami és helyi érdekeltségű támogatások hiányában nem valósult meg. A vasútban rejlő lehetőségeket azonban szigetközi földbirtokosok – Hédervár Károly, Wenckheim Frigyes – felfedezték és a magángazdaságaik számára kiépítették a gazdasági iparvasutat. A földjeikről így a terményt kisvasúton szállították el Szigetközből a legközelebbi nagyvasúti állomásig. Ma is áll két híd, az egyik a Dunaszeg melletti Bolgányi híd, amelyen Dunaszegről és a környező földekről elsősorban cukorrépat szállítottak Öttevényre. A másik a Lickópusztai híd, amelyen a Hédervárt Lébénnyel összekötő kisvasút haladt. Gazdasági kisvasút üzemelt még Máriamajor, Ottimajor és Novákpusztá, valamint Patkányos, Gyűrűs- és Tölöpuszta között is. Egy korabeli térképen például a Szigetközben működő egykori keskeny nyomközű, csak áruszállításra használt vasútvonal nyomvonala látható. A háború után az országban nehezen indult be a mezőgazdaság, a kisvasutak funkciója megváltozott, a mezőgazdasági árukkal szemben az ipari szállítások kerültek

előtérbe. A Szigetközben a fennmaradt kisvasúti pálya létét a gazdag kavics- és homoklelőhelyeknek köszönheti. A vasútvonalak közül legtovább az Öttevényt Patkányossal összekötő szakasz maradt fenn. Az újjáépítésben az 1954-es árvíz sújtotta falvaknak nagy segítségére volt a még működő kisvasút. Végleg 1969. január 1-jén szűnt meg a szigetközi kisvasút, a pályát lassan felszámolták. A síneket felszedték, a magánterületeken átvezető síneket és talpfákat a tulajdonosok saját felhasználásra megkapták.

A megszűnt szigetközi kisvasútra ma csak a Mosoni-Dunán átívelő Bolgányi és a Lickói híd, valamint Kunsziget végén a sínekből épített kerítés emlékeztet. A kevés tárgyi emlék mellett az idősebbek emlékezetében még él a kisvasút. Csala László 1959-től 1968-ig a szigetközi gazdasági vasútnál dolgozott mint fékező. 1960-ban részt vett a Gyulamajort és Jánosmajort a nagy-dunai kavicslerakóval összekötő pálya építésénél. Elmondása szerint a régi pályával gyakran voltak gondok, mivel a sínek a cukorrépa súlyára voltak tervezve, a kavicsszállításakor a túlterhelés hatására – néha komoly izgalmakat okozva – recsegték-ropogtak... – írja a pályázó.

Lábhajtással Lipót és Hédervár között

A pályázatban ez áll: az egykori szigetközi kisvasút emlékének megőrzésén túl nagy jelentőségű lenne egyes pályaszakasz újjáépítése: a működő kisvasúttal lényegesen bővülne, gazdagodna a szigetközi látványosságok sora. Az országban működő kisvasutak az oktatás-nevelés szempontjából is jó célt szolgálnak. Visszaépítése esetén a Szigetközben is a tanulmányi kirándulások ideális közlekedőeszköze lehetne. A kisvasút ezzel hozzájárulna a természet megszerettetéséhez és a védelme iránti igény kialakításához. A szigetközi természetvédelmi területek megismerésére irányuló turizmus fellendülésével remélhetően a védett területek közötti járművekkel történő megközelítését is korlátozzák. „Az egykori kisvasút nyomvonalán mellett felállításra javaslok egy olyan műszaki emlékhelyet, amely méltó emléket állítana a néhai szigetközi kisvasútnak. Az emlékhelyen kiállításra kerülhetne egy üzemképtelen C50-es mozdony és egy csille. Az emlékhelyet bemutató információs táblán a kisvasút rövid története mellett korabeli térkép mutatná az egykori nyomvonalat. A jövőben a természetvédelmi területek, idegenforgalmi látnivalók és objektumok megközelítésére kisvasúti pálya építését javaslok. A vaspálya bizonyos szakaszán a közlekedést családi lábhajtányokkal valósítanám meg. Az újjáépítésre javaslok több kisvasúti pályát, amely a következő településeket érintené: egyrészt a Lébény (Gyártelep)–Rigótanya–Lickói híd–Hédervár vonalat, másrészt a Hédervár és Lipót közötti, valamint a Kunsziget–Bolgányi híd–Dunaszeg közötti szakaszt.

Napelemekkel villamos hajtással

Veres László így fogalmaz: „A műszaki emlékhely kialakítását Dunaszeg határában, valamelyik kerékpáros-pihenőben képzelem el a töltés és a kerékpárút közötti területen. Az emlékhely kialakításához előzetesen kikérem a Kisvasutak Baráti Köre Egyesület szakmai véleményét. (A Kárpát-medencében található, a kisvasutakat ismertető honlap – kisvasut.hu – tartalma kiegészülhetne a szigetközi kisvasút múltját bemutató ismeretekkel.) Szorgalmaznám a Szigetközi Kisvasút Baráti Köre Egyesület megalakulását, amelynek egyik feladata lenne az új kisvasúti pálya építésének szakmai koordinálása. A személyszállítást nyitott kocsikkal, a vontatást akkumulátorral üzemelő villamos mozdonnyal képzelem el. A villamos hajtás által felhasznált villamos energia utánpótlásáról napelemek gondoskodnának. A napelemek felülete egyben a napsugárzástól és esőtől védené az utasokat. A Hédervár Kastély-megálló és Lipót Termálstrand- megálló közötti szakaszon a személyforgalom csak kerékpárhajtású vasúti

hajtányokkal történne. A közlekedés a pályán Lipót felé reggel egyirányú lenne, a strand zárása után fordulna vissza Hédervár felé. A járgányok kialakítását hasonlóan képzelem, mint Burgenlandban a Horitschon–Neckenmarkt és Oberpullendorf között üzemelő vasúti pályán látható" – írja Veres László.

A díjazottak

I. kategóriában első lett a Piarista Általános Iskola és Középiskola (Mosonmagyaróvár), második Molnár Zsófia (Ásványráró), harmadik Bognár Eszter (Ásványráró). II. kategóriában győzött a Dunaszegi Körzeti Általános Iskola, második a győri Móra Ferenc Általános Iskola és Középiskola, míg harmadik Nagy Bernadett (Ásványráró). A III. kategóriában első lett Veres László (Dunaszeg), második Anghelyi Tamás (Rajka), míg harmadik Gregusné Szabó Melinda (Darnózseli). Különdíjas Kern Ágnes (Mosonmagyaróvár lett).