



6-tűző, BELENCSÉK FÁNDOK

6-tűző'S IDEGE, 1971.

TART.: KAPOSMENTE MŰTUKRÓNIKÁJA

14 lap

FÖLDRAJZI MUTATÓ: KAPOSMENTE

SAKONUTATÓ: VIII, a

PAPÍRIPARI VÁLLALAT



KISKUNHALASI GYÁRA

LELTÁRKÖZS

ÁTVENETVE AZ EGYSÉGES LTK. 2086-os TÉTELE ALÓL

Kaposmente Dombóvár-Kaposvár vasutkrónikája

Zákány, Kaposvár, Dombóvár, Bátaszék vasutvonalát 1870-ben tervezték, amely folytatólagosan az Alföldre Baja, Szabadka, Szegedre kap vasutmegnyitó kapcsolatot.

Ezt a kivitelezést egy Belga részvénytársaság fogadta el, és 1871-ben megépítette Zákány-Dombóvár közt, 1872-ben Dombóvár-Bátaszék közt épült meg, használt, vékony sinekkel, amelyet Belgiumból hoztak ide. Talpfákat nem hoztak, mert azokat itt állították elő.

6 db. kis gőzmozdonyt, 20 db. személykocsit, 4 pedgyász és két mozgóposta kocsit, hajtányt, pályakocsikat és szerszámokat is hoztak a belgák. A forgalmat úgy állították be, hogy először mindkét irányból két vegyesvonat közlekedett, tehervonat személyszállítással. A megnyitásra hozott 6 db. gőzmozdonynak nem száma volt, hanem helységneve, un. Zákány, Dombóvár, Bátaszék, Baté, Jákó, Bonyhád nevek. Azután két-három évenként hoztak mozdony utánpótlást, ezek neve lett Csurgó, Szászvár, Kaposvár, Mérő, Beleg stb. A személykocsik oldaltjáró futódeszkával voltak ellátva négy ablakos ajtóval, minden padsor 5 ülőhellyel és két kocsinak II. osztályu fülkéje is volt és II., III. osztállyal közlekedtek a vonatok, télen fűtés nélkül és WC sem volt, hanem 15-20 km. távolságra a nagyobb állomásokon tolatást és áru ki-berakódást végeztek a vonatnál, így itt tovább tartózkodott a vonat és így az utasok szükségletet végezhettek. Bizony megtörtént sok esetben, hogy az utas a lépcső futódeszkán guggolva vécézett kifelé a robogó vonatról, hasmenés esetén, és sok anekdóta keringett ezekről. A teher és a személykocsik favázások voltak először, csak a MÁV állította be a vasvázás vagonokat. A forgalom először csak nappali közlekedésre volt beállítva és a téli évszakban a reggeli és az esti vonatok nyultak be a sötétbe. Az első központi telepállomás Dombóvár volt, a forgalomirányító Kaposvár volt, mint Forgalmi Főnökség.

A pályafenntartási osztálymérnökség Dombóváron és Kaposváron volt.

A mozdonyok honállomása Dombóvár volt és ma is nagy kapacitással az. A forgalmi főnökség 1918. nov. 1-ig működött Kaposváron és innét Dombóvárra ment át. A mozdony és a kocsik javítóműhely Kaposváron volt és napjainkig itt maradt.

Az első forgalmi állomás épülete mindenütt áll ma is, csak a kaposvárit vontották le 1893-ban, mert ide építették a mai újabbat. Nagyberkiben 1935-ben bontották le a régit és építették a mait.

A forgalom így ment egészen 1890-ig és ekkor a MÁV átvette a Dombóvár-Zákányi vonalrészlet és kicserélte a gyenge sineket, a méterest erősebbre és megnyitott a Budapest-Fiume közt a közvetlen vasuti forgalom és két évig még a régi gyenge belga sineken járt a megnövekedett forgalom hosszú tehervonatokkal, amelyet két-három kis régi mozdony vontatott. Ezzel a Belga társaság leépült, mert maradt pár évig a Dombóvár-Bátaszéki vonala, amelyet nem vezettek át az Alföldre, amint mondták nem fizetődik ki a költséges építés Bátaszéktól 18 km-re a Dunáig mocsaras, lápos, erdős vidék és a dunahíd többbe került volna a megépítése mint a 180 km-res vonal Zákánytól Bátaszékig. Szabadkától Bajáig megépítette a Bácsbodrog megye és Bajától a MÁV és átvette a Dombóvárig való vonatot és erősebb sinekre 1907-ben meg lett az alföldi fővonal Szeged-Nagyváradig gyorsvonat közlekedett Fiuméből. A Bátaszék, Zákányi vonal 18 évig látta el a forgalmat a négy vegyes vonattal, gyenge kapacitással.

A kaposvári javítóműhelynek nem volt mindennapra munkája és időközönként elküldték a lakatosokat szünetelési pihenőre. A szatnaki jegykiadó pályáőr fia is itt dolgozott lakatosként és 1884-ben egy hónapi kényszer pihenőre elküldte a műhelyfőnök. A ifju lakatos legény felháborodva kérdezte, hogy miért küldik el?

- Mert nincs munka, válaszolta a főnök.

- Ha nincs, majd én csinálom válaszolta a fickó.

Hazament és még aznap este szétbontotta az ütközőt éppen ott a nagytöltésen.

Minden este a személyfoglalom után Dombóvár küldött egy tehervonatot Szászvár-Mányokra üres vagonokat szénért. Nyáron este 10 órakor sötétben a mozdony füttyögetett, mert kisiklott. A vonatvezető erre kinézett a kocsiból és ekkor borult le a vonat a töltésről és a szerencsétlen ember fejére esett a vagon és meghalt, több halott nem is volt, hanem három sebesült lett.

A nyomozás hamar kiderítette a merényletet.

A merénylet nyolc évi börtön büntetést kapott, az apát fel függesztették az állásából.

A vasutforgalom egyhanguan közlekedett 1882-ig és ekkor épült a Budapest-Pécsi vasutvonal, ezt Dombóváron vezették át, azonban ezt először Szekszárd-Bátaszéken át tervezték és Szekszárdig meg is épült a vasutvonal, de mégis Dombóváron át jobbnak látták és Rétszilastól vezették tovább. Itt is akadályok merültek fel, mert a Belga társaság elzárkózott mindenféle kapcsolattól és nem engedte összekötni a vasutat, hanem fölötté a Kapos-hidnál vezették át és így lett kettős vasuti hid. Itt az alacsony berekfeldön magas töltést kellett építeni a pécsi társaságnak. A sziget-erdő keleti oldalán a fertőtlenítő telepig a fűtőház területén a Kapos folyóig volt egy kis dombocska és ezt hordták le a nagytöltésre.

Ez a nagy földmunka sok munkaerőt vett igénybe és sok idegen munkás jött erre a nagy munkálatra.

A vasuttársaság Horváthországból is hozatott földhányó munkásokat, ún. licsánerokat Ogulin Plaski vidékéről és ezekkel nők és gyermekek is jöttek, szóval családotól. Az elszállásolásra két hosszú deszkabarakot építettek a mai vasutas sporttelep és a mai fűtőház területére esett.

A vasárnapi munkaszünet alatt 1882. július 26-án a dombóvári Anna napi bucsu volt a szőlőhegyi kápolnánál. Ezen ünnepély alkalmával sok nép járt a Dombóvár utcáján. Azok a licsánerok, akik szombaton nem mentek el haza, azok többeken elmentek a korona szálló körül levő partpincékhez ivogatni három ilyen partpince boroscompaszék kettő a korona alá és egy a kakasdomb alá volt építve, a part mellé hosszú fa rönköt fektettek hosszant, ülőhelyeknek ez szolgált. A licsánerok ezeket végig ülve ivogattak és egyesek be is rugtak, a hegyi bucsu alkalmával sok járókelő ember ment el ott, mert éppen ott kellett elmenniök.

A részeg horváthok megtámadták az arra járó magyarokat és hajtották őket a templom felé az Erzsébet utcán. A fiatalabb férfiak összeszedelőztek, kaszára, villára, ásóra és ellentámadásba mentek és ekkor hajtották lefelé a licsánerokat a barakokig és ezek bemenekültek a barakokba. A támadó dombóváriak erre rájuk gyujtották a barakokat és elállták a kijáratit ajtókat, akik jöttek ki az égő barakokból, azokat ásóval leütötték és azok akiknél vasvilla volt, azok szemközt bökdösték a lángok közül menekülteket. A szörnyű tragédia a barakok leégése után ért véget. A közbiztonság laza-

ságán is sok mulott, mert a pandurok nem voltak a posztjukon, akik a mai Jékai utcában székeltek a Pál ispektor féle házban és csak igazában másnap működtek a nyomozó munkálatokban és összeszedték a szereplőket sok olyan is gyanussá vált, aki inkább a mentési munkálatokban vett részt.

Az üldözött Horvátok szökdöstek és menekültek haza, napokig bujdostak. A leégett romok közül másnap 17 megszenesedett holttestet ástak ki, köztük olyant is, aki a délutáni vonattal érkezett vissza a barakba. Több nap után egy oszlásnak indult holttestet a Kapos-folyó menti kukoricásban találtak, ez lett a 18-ik. Világszenzáció lett belőle, a parlamentben is szóbahozták a horvátok és felháborodva követelték a tettesek kiadását, Ezek kilencen voltak és mindegyik 7-7 évi börtönbüntetést kapott. Ezek nőtlen legények és fiatal emberek voltak. A vasutépítési munkálatok tovább folytak a befejezésig

A régi vasutak elszigetelődzése

A két vasutvonal Dombóváron át összeköttetés nélkül működött két állomással az aló volt Ódombóvár, és a felső Ujdombóvár és mindkettő telepállomás volt mozdony és személyzet csere volt itt. Az Ódombóvári, a deltavágány melletti hosszukás fűtőház ma is áll, motoros fűtőház célt szolgál és az ujdombóvári és a posta mellett levő fékező laktanya most. A nyolcvanas években szükségét látták annak, hogy szűk a kis földszintes állomás épülete, amely mindkét helyen ma is áll. Először Ódombóváron építették meg a mai nagy felvételi épületet.

Az ujdombóvári állomás épületét is megkezdték építeni és a téglá anyagot az ódombóvári állomásra irányították, itt kirakták és tele lett tömve az egész állomási előtér hosszant a mai Katona József utca helyén is. Nagy gondot okozott a vasutársaságnak a sok téglá anyag elfuvarozása Ujdombóvárra.

A dombóvári nagyközségben éppen ekkor volt egy élelmes spediter szállító vállalkozó és ezt bizták meg ennek a nagytömegű anyagnak az elszállításával a rendeltetési helyére, a pislogó Frienthál nevű embert /zsidó volt/.

Ez a vállalkozó kihirdette Somogy, Tolna, Baranya megye közeli községekben, mert Dombóvár a három megye összeszögelésében fek-

Párnap alatt százával jöttek a lovaskocsik és napok alatt elfuvarozták Ujdombóvárra. Ehhez hasonlóan a Belga Társaság is fuvaroztatott Ujdombóvár-ról Ódombóvárra különböző anyagokat és így mindkét félre hátrányos volt az összeköttetés hiánya. Az összekötő átmeneti vágányt megépítették a két állomás között és meg egyeztek abban, hogy Budapestről érkező személyvonatok átmentek Ódombóvárra az utasok átszállása és a podgyász átrakása végett, ennek végeztével hátrafelé tolva visszament az új állomásra, és innét folytatta az utját Pécsre és a Pécsről érkező személyvonatok is ilyen ingajáratot végeztek.

Ahogy az összeköttetés megtörtént, úgy a teherforgalom is annyira megnövekedett Zákány felé, hogy nem bírta fenntartani a Belga Társaság, habár a MÁV adott kölcsön mozdonyokat és teherkocsikat, így minden tehervonatot két mozdonyal járatnak.

Ez abból indult ki, hogy Zákányból Fiumébe már ekkor meg volt a vonatközlekedés és a MÁV szükségét látta az államosításra, és 1889-ben átvette a MÁV a Dombóvár-Zákány vonalat és 1891-92-re már elkészült a fővonal Budapest-Fiume közt és a pécsi társaság is a MÁV tulajdonába került. A Dombóvár-Bátaszéki vonal még pár évig zötyögött mint gyenge építmény és ezt is átépítették és a Duna-hidat is megnyitották. Mórágymőcsény közt alagutat építettek és megnyílt a nagyalföldi összekötő fővonal is. Ez is nagyforgalmu vasut lett. Ujdombóvár nagyvasuti gócponti állomás lett, mert 1895-ben megépült a Győr-Veszprémi vonal Dombóvár-ig. A 90-es évek közepén a kaposvári helyi értékű vonalak is megnyitáltak és ez képezte a Kapos völgyének a forgalmát máig.

A személyforgalom kezdetben a 70-es években még gyenge volt 2-4 személykocsival közlekedtek és zsufolva ritkán voltak a ~~gy~~ egyes vonatok. Szegény pénztelen volt a nép és részben zsigori is, sajnálta a költséget és többeken mondták, hogy nekik nem kell a vonat. Eddig is gyalog jártak és ezután is jó lesz így, lehuzta a csizmát és a fülét összekötve a vállára vetette kétfele lógva, ment a paraszt gyalog az uton vagy a vasut mellett. Később mégis megszokták és többen jártak mindinkább a vonaton, mert ez miatt jobb kereseti lehetőséghez is jutottak.

A vasut fellendítette az ipart, a termelést a vasut mentén leginkább, és az uradalmakat igen fellendítette. Több lett a munkaalkaalom, az emberek gazdagabbak lettek és így igénybe vették a vasutat. Ennek dacára mégis az emberek egy része kivándorolt Amerikába a jobb lehetőség, a kereset és a meggazdagodás remé-

nyében. A kivándorlók tulnyomórészt ezen a vonalon Dombóváron át Fiuméba és innét hajóval utaztak. Kaposvár is ekkor lendült fel, mert a 90-es években megépült a 4 helyi érdekű vonala és cukorgyára, ahová a környékbeli emberek is elmentek dolgozni. Az igazi korszerű fejlődés a vasutnál 1910-ben kezdődött a pálya korszerűsítésével és a kényelmesebb s zemélyszállító kocsikkal és a nagy gőzmozdonyokkal, sőt még a vonalfőnökség részére pedálos hajtánnyal és ez gyorsaságban háromszor felulmulta a nehézkes drezina négyszemélyes hajtányét. A pedálos hajtányt két ember hajtotta. Ma ezek mind motorizálva közlekednek. A század elején a Kaposvár-siófoki vonalon beállították a gőzkocsi közlekedést, és ekkor ezt nevezték gyorsmotornak. Ez tulajdonképpen egy négytengelyes személykocsi volt, beépítve egy gőzkazán és egy hajtotta a kocsit 30 km óránkénti sebességgel. Ebbe volt egy porszívó készülék is berendezve, és a telep állomásokon tartózkodása alatt a párnázott kocsikban porszívó munkát végzett. Az ilyen kocsik külső felirata Mótor K. puofak berendezéssel. A porszívó ekkor puofak néven szerepelt. A század elején a gyorsvonatok I.II. oszt. kocsikkal közlekedtek, étkező és hálókocsikkal.

Egyes gyorsvonatokon Büffet kocsik is közlekedtek és itt csak hideg ételek kiszolgálását eszközölték.

Minden vonaton volt nemdohányzó fülke az I.II. és III. osztályuban is. Az első és a másodosztályu kocsik párnázott üléssel, az I. osztályu piros vagy barna plüsbársony huzattal, a II. oszt. bőrhuzattal a III. oszt. faülésesek voltak, olajmécsessel beépítve. A gyorsvonatokon a négytengelyes kocsik az alvázon áramfejlesztő turbinával is jártak 1910. után, amely világítási eszköz ma teljesen erre van beállítva.

Régen voltak a gyors és a távolsági vonatokon gőzfűtés az alsóbb rendű helyi vagy vegyesvonatokon kálhafűtés, ma már a kálhafűtés megszűnt. A légfékes vonatok csak a gyors és a távolsági vonatokon működtek.

A helyi vagy vegyes és a tehervonatokon kézfékekkel fékeztek a megállást. Ma minden vonat vezetékös légfékekkel közlekedik, tehát vészfékek is. Vészfék csak a légfékes vonatokon volt alkalmazva.

Az utazási kényelmet a köznép részére ma jobban biztosították mint a 914-es háboru előtt, mert régen csak a kiváltságosok részére volt meg a higénikus kényelem az uri ruhába öltözötték mehettek be a magasabb kocsiosztályokba. A parasztság önmagát is elkülönítette ettől, meg a

beállítottság is, mert 1914. előtt a gyorsvonatok I.II. oszt. kocsikkal közlekedtek, kivéve a Budapest-Szabadka-Bosznabórd között közlekedő gyorsvonaton volt III. oszt. kocsijárat. Ezen a vonaton volt Büffet, étkezőkocsi, ahol hidegételeket szolgáltak fel. A Horthy rendszer III. oszt. gyorsvonati kocsijáratot vezetett be 1922-ben és végig meg is maradt.

A felszabadulás után 1917-ben két kocsi osztályt vezettek be, az I. párnás plüss ülésessel, II. oszt. fapados vagy ez is párnás bőrüléssel és ez az intézkedés igazodott az általános népi igényekhez., mert egy vonat kocsi beosztása 1/4 rész volt I. osztály, a többi II. osztály.

Ma a világítás is korszerű, és a mai igényeknek megfelelő ugyancsak a vécé berendezése és használata is, toalétt papir, öblítőcsap, szappan ~~krém~~ és papir törölközővel, olcsó jegyárakkal, a legalkalmasabb és a legbiztonságosabb utazási lehetőségeket nyújtja.

Ma már az autó nagy versenytársa a vasutnak, azonban régen az autó előtti időben a vasutmenti falvak lakói műveltebbek, módosabbak és életlehetőségekben előnyösebbek voltak, különösen a fővonal mellettiek, mert itt több személyszállító és gyorsabbak voltak, itt voltak a legjobb lehetőségek az ügyek intézésére.

Itt a lakótelepek népesedtek, fejlődtek és ezzel szemben a régi kereskedelmi gócpontok megálltak és a fejlődésben elmaradtak. Igal, Somogyuszil, Lukafa, Gödre, Szakcs községek. Hiába voltak ezek vásártartó falvak, mint Kercseliget. Itt már sok kiürült házak vannak. Kercseliget 1914. előtt élénk kisiparos és szőlő és földművelő kereskedő falu volt és ma haldoklik már Nagyberkiben több mint 30 család települt és a környező községekbe városokba. Ezen haldokló községeket hiába kapcsolták be az autóbusz forgalomba, mégis a vasut közelébe települnek, és így a tömegszállítás még mindig a vasut felé orientálódik.

Ma sokan megmosolyogják az első vasut eszközeit, de az akkori öregek a század elején mondták, hogy nagy fejlődés volt akkor a közlekedésben és a szállításban.

A gyalogos közlekedést a szekeres szállítás és a lóhátas gyors közlekedést váltotta fel. Amint a fent említettekben kiderül az, hogy az első évtizedes vasuti eszközei fűtés, világítás nélküliek voltak és semmi kényelmet nem biztosítottak az utazóknak, mégis nagy haladásnak számított és örömmel fogadta a nép, mert ezzel sokkal rosszabbat cserélt fel.

A nagy vasutas sztrájk

A nagy Magyarországon vdt 1904. ápr. vagy május hónapban, amely megbénította az ország életét.

Egy hétig tartott, amelyben teljesen kihültek a mozdonyok és amikor kihirdették a sztrájkot, akkor egycsapásra leállt a forgalom az egész országban, úgy a MÁV vonalain mint a társasági magán vasutakon. Sok helyen a nyílt vonalon hagyták a vonatot, hogy a sztrájk törők ne tudják felvenni a munkát. Az esti személyvonatokat még indították Budapestre, hogy a küldöttek eljuthassanak az országos konferenciára, mert majdnem minden állomás küldött bizalmi férfit a gyűlésre.

A kisebb állomások egy embert küldtek, a nagyobb telepállomások lehetőleg minden kategóriából küldtek bizalmi férfit, így a pályafenntartás, vontatás, vonatkisézők állomásiakból minden szolgálati ágból.

Ódombóvár állomás Borsodi Mihály málházót küldte el. A szolgálati főnökségek nem vállalták a küldött megbízatást, könnyen összeszámlálhatták, hogy az országos nagygyűlésen hány aranyrosettás tisztviselő volt jelen.

A civilruhában szolgáló osztálymérnökök és a fűtőházi főnökök, mérnökök sem képviseltették magukat a küldöttségben, és mint munkaadóknak értésére adták azt, hogy mint vezető tisztviselők ettől tartásuk távol magukat azért is, mert ők magasabb illetmény besorolásban végzik a szolgálatot és így munkaadó tisztviselők vidékről nem igen mentek, hanem a küldöttekre bízták, hogy képviseljék őket is az érdekükben. Vidéken legalábbis így volt, azt nem mondták az adatközlők, hogy a fővárosiak körében is így volt a megoszlás.

Az egyhetes sztrájk alatt a posta is megbénult, mert a küldemények egy helyen maradtak a közlekedés hiányában, az ujságok is Pesten maradtak.

Budapestben egyes élelmiszerekben hiányok keletkeztek és a tüzianyagokban is, egyes gyárakban a szénhiány miatt leállt a termelés. A fővárosban a tüzianyagokban és élelmiszerekben emelkedtek az árak, mert a felhozatal szünetelt. A sztrájk gyűlésre sok ezer küldött érkezett, ezek valamelyik ligetbe táboroztak le, vagy a népligetbe vagy a városligetbe és itt a sztrájk negyedik napján nagy bajok keletkeztek, mert a pártkassza kiü-

rült és nem bírta ellátással támogatni a küldötteket.

Az akkori pénzviszonyokra való tekintettel egy-egy küldött kevés pénzt vitt magával, a legnagyobb nehézség elé néztek a küldöttek, a tábor helyén éhség ütötte fel a fejét. Külföldről jöttek autóval kétszer is, azonban nem engedték át őket a határon, így nem engedtek segítséget hozni a sztrájk küldötteinek. A Budapesthez közelebb lakó küldöttek gyalog is nekivágtak az utnak, hogy mennél hamarabb hazajuthassanak. Ettől függetlenül a sztrájk tarott tovább és a gyűlés is naponta kétszer meg lett tartva.

A hatodik napon jött egy rendelet, hogy az őfelsége király I. Ferenc József rendelete folytán egy bizonyos korosztál, akik katona viseltek voltak, onnét a táborhelyről vonuljon be abba a katonai alakulatba, amelyiktől leszerelt, így a saját csapattes-téhez. Ezzel oszlott fel a gyűlés, így le lett törve a nagy vasutas sztrájk, amely akkor világszenzáció volt.

A hetedik napon megindult a vasutforgalom az összes vonalakon. A vidéki küldöttek, akik nem voltak hadkötelesek és ezzel haza mehettek üres kézzel, mert nem értek el semmi eredményt és nem lett fizetés javítás csak négy évre 1908-ban lett kevés javítás, a családi pótlék folyósítást is ekkor vezették be. Kis könyvet is adtak ki a sztrájk történetéről, képekkel illusztrálva.

Megjegyzendő, hogy a Ferenc Ferdinánd trónörökös, aki a magyar gyűlöletről volt híres a magyar urak jelenlétében szidalmazta a magyarokat, mondván:

- Ezek az aljas schmutzig magyarok már megít milyen felfordulást csináltak, hát csak maradtak volna Ázsiában. Milyen izléstelen-ség volt ezeknek idejönni. Dühében pulyka vörösen roporzékolt. A szegény kis öregurak ezt szép csendben hallgatták.

A sztrájkról behivottak két hónapig katonáskodtak és a családjuk a legnagyobb nélkülözés elé néztek, mert nem kaptak semmi-féle támogatást.

A hivatalos szervek ezután igyekeztek elnyomni minden sztrájk megmozdulásokat.

A következő időkben a küldöttségben levőktől gunyosan kérdezget-ték az uri gunyákban levők, hogy a sztrájk alatt hányszor volt védére.

VÁRÁRS

A vasut korszerűsítése

A Belga társaság által épített vasutat háromszor újították fel, először 1890., másodszor 1914., harmadszor 1965-ben.

Először 1890-ben fontos volt a tengerhez vezető vasutvonal korszerűsítés nagyobb teljesítményre. A második a világháborús fontos hadiszállítások végett sürgetett munkálatokra volt beállítva, ezzel akkor fontos nagy szerepet töltött be. A harmadik vágyáncsere a nemzetközi forgalom és a tengeri kereskedelmi szállítások céljából, így a hegesztett sínekkel felépült pálya 100 km óránkénti sebességgel röpteti a motorizált nemzetközi gyorsvonatokat. A diesel mozdonyok a 2000 lóerővel az 1 kilométeres tehervonatokat 50-60 km óránkénti sebességgel viszi. x

Vasuti utasellátó vendéglők

Az utasellátó vendéglők 1890-ben nyíllottak meg az Ó és Ujdombóvár pályaudvarokon. A felszabadulásig mint magán vendéglősök bérelték, most pedig állami vállalat végzi. A távolsági vonatokon van utasellátó mozgó árus is és hideg-meleg ételeket és italokat szolgálnak fel, büfések néven. 1914. előtt egyes gyorsvonatokon hideg ételek, italok felszolgálatára "Buffet" kocsik közlekedtek. Az utasellátó kocsik ennek a mintájára vannak beállítva a személyvonatokhoz.

A menetrendben feltüntetett X kés, villa jelzéssel ezek vendéglős állomások, talpas serleggel feltüntetve, ezek ~~vendéglős~~ büfé állomások hideg ételek, italok felszolgálatára. Régen az I. II. oszt. utasok részére magasabb díjszabásra az ilyen jeggyel utazók részére. Ez ma is így van az I. oszt. drágább díjtétellel, a II. oszt. olcsóbb, ebben a váróteremben van beállítva.

Régen a silányabb öltözékben levő utasok ide nem mehettek be. Ma egyformán mindenki függetlenül igénybe veheti és eszerint fizeti a díjszabást, vagyis az arakat. Tehát a szociális egyenlőség itt van biztosítva. Ma az utasok jobban öltözködnek, mint régen, úgy a cigányok, mint bárki és meztláb nem lehet vonaton utazót látni. Én figyeltem ezt is 1958-ban láttam utoljára a Kaposvár-szigetvári délutáni vonattal utazott 3 falusi asszony me-

ztláb , és a cigányok akkor még gyakran utaztak mezitláb a vonaton, és most még elvétve se lehet itt ilyent látni.

A magyar vasut 100 éves jubileuma

Az első magyar gőzvasutat Budapest-Vác között 1846. július 15-én nyitották meg.

A jubileumot méltóképpen ünnepelte meg a MÁV. Dombóváron és Kaposváron nagy ünnepi gyűlést tartottak, amelyre a vidéki állomásokról is berendelték a személyzetet. A gyűlést 9 órakor kezdték és 13 óráig tartott. Dombóváron emlékmű leleplezés is volt és a posta melletti parkban állították fel az emlékművet.

A Magyar Posta erre négy bélyegből álló sorozatot adott ki. Ezen évforduló vasárnapra esett és az egész ország megünnepelte és beszéltek a szónokok a két háborúról is, amelyben teljesen lerongyolódott a vasut. Szép beszédek és énekkórus hangja mellett ért véget az ünnepély.

A vasut szerepe a háborukban

A vasut nagy szerepet játszott a háborus időkben, leginkább az I. világháboruban. Elsősorban a szállításban és másodsorban a harci tevékenységekben is belevonták a páncélos alakulatok oldalán.

A csapatszállítás és a hadianyag szállításban igen fontos szerepe volt a vasutnak.

A sebesültek és ahadszintéri menekültek hazaszállítása is fontos volt. Ezeket csak azok látták igazában, akik a fővasutvonalak mentén éltek. Ez az I. v ilágháboru idején volt, a II. világháboru idején a vasutak már nem tudták ezt a szerepet elvégezni, mert a légi harci gépek megsemmisítették őket, csak bizonytalanul csellengve végezte a vasut a háborus feladatát, A háboru befejezésére még sokkal jobban lerongyolódott, mint az első háboru alatt. A légitámadások igen sok ember áldozatot követeltek a vasutnál. A Zákány, Dombóvár, Bátaszéki vasutvonalat nevezték a mult században Belgáknak a személyzettel együtt, mert ezek részvényei uralták a részvények tulnyomórészét. Budapest, Domb óvár, pécsi vautat Duna gőzhajós társaságnak, mert a legtöbb részvénye ezek kezében volt. A szekszárdi és a mohácsi is ide tartozott. Az első háboru előtt a köznép a vonatot Gőzösnek nevezte, még a népdalban is, később aztán vonat lett. A síófoki motoros

gőzkocsit Gázkocsi néven nevezték. Ma már a gőzös szót csak dalban említik.

A pályamunkásokat nevezték Párti munkásoknak, a hajtányt "trezina"-nak. A vonattal utazó vasutasokat Vonatosoknak, a kalauzt is. A vonat fékezőket fékezűnek is. A váltókezelőt sokszor összetévesztették az adós váltókezelőjével. A jegykiadó pénztár kezelőket "jegyadó"-nak, a kalauzt "liggaló"-nak is. Dombóvár, Kaposvár állomás kocsitisztítókat nevezték "kurka-burka". Ezek a meszes vedret egy nyéllel, az eldugult vonat végéket, ezzel nyitották meg és megkurkálták, így nevezték őket. A vasut sokféle munkát végeztetett és ehhez külön munkásokat alkalmazott, a gunyneve mindegyiknek meg volt a társadalomban. Élénk, vidám volt a vasut minden időben.

Nagyberki, 1971. XI. 29.

Gelencsér Sándor
MÁV nyugdíjas

Adatközlők: **Fonay Imre**, MÁV váltókezelő, ódombóvári vajgyár melletti utátjárón volt 30 évig váltókezelő, a belga vasutat 8 évig szolgálta. 1862-ben született Fonó községben. 1882-1913-ig volt szolgálatban. Maghalt 1957-ben, 95 éves korában.

Nagy József, főmozdonyvezető, dombóvári lakos. szül 1865-ben meghalt 1937-ben.

Banis Ferenc, mozdonyfűtő 1864-1927., dombóvári lakos. A régi vasuti élet adatközlője.

Régi gőzös és vonat dalok

A századfordulón közismert.

Megy a gőzös, megy a gőzös Kanizsára
Kanizsaról kaposvári állomásra
Elől megy a masiniszta
Ihaj-tyuhaj ki a gőzöst igazítja.

1914. A gőzösnek a kereke de fényes, de fényes, de fényes
Azon mennek a harctérre az ujonc legények, legények
Édes anyám ne sirasson
Lesz majd nékem rózsás sirom
Valahol az a Magyar határon.

1916. Fekete a gőzös, sárga a belseje
Somogyi gyerekek ülnek sorban benne
Elviszik a szegényeket idegen országba
Odahaza a kedves babája éjjel-nappal siratja.

1924. Ez a gőzös ha elindult hadmenjen
Én utánam senki ne keseregjen
Keseregjen minden lány a babája után
Én is kesergek a magamé után.

Az 1908-as boszniai ekkupációkor is volt egy gőzkocsi dal
Kaposvárra sej-haj beállott a gőzkocsi
Azt kiáltják 44-es ujkutak beszállni
Beszálltunk már indulhat a gőzösmasina
Szakadjon rád az ég Bilek Hercegovina.

2. Kaposvárra sej-haj visszajött a gőzkocsi
Azt kiáltják 44-es öregbakák kiszállni
A lányok is nagy örömmel mind azt kiáltják
Megjöttek a sej-haj szabadságos katonák.

1909. közismert

Lemegyek én lemegyek a kaposvári állomásra
Jegyet váltok, felülök a III-ik osztályra
Kalauz ur arra kérem vigyen engem el odáig
Vigyen el a kisangyalom rácsos-rezes kapujáig.

1914. Ha felülök, ha felülök a fekete gőzösre.
Azt csak a jó Isten tudja hol szállok ki belőle
Majd iiszállok én a harctér közepén
Szól a ágyu csattog a kard a Kárpátok tetején.

1909. Személyvonat azért késik

Masiniszta ölelkezik
Szeretője csókolódzik
Hajnalban, hajnal előtt
Személyvonat megállott a bejárat előtt.
