

Szerkeszti a Szerkesztőbizottság:

Bánáti István
Bolvári Csaba
Knipl István
Wicker Erika

A kötet szerkesztője:

KNIPL ISTVÁN

Tördelés, tipográfia:

Knipl István

Nyomdai előkészítés:

Kis László

Borítóterv:

Wicker Erika, Zalatnai Pál, Takácsné Stalter Judit

ISBN 978-963-12-6821-8

Kiadja Császártöltés Község Önkormányzata
Felelős kiadó: Takácsné Stalter Judit polgármester

Borító:

Előlap: Ünnepi felvonulás a 20. század elején
Hátlap: Bajai utca a 20. század elején

CSÁSZÁRTÖLTÉS 2.

CSÁSZÁRTÖLTÉS 2.

CSÁSZÁRTÖLTÉS TÖRTÉNETE
1918 ÉS 1948 KÖZÖTT

Császártöltés
2016

TARTALOM

Köszöntő (<i>Takácsné Stalter Judit</i>)	7
Császártöltés község történeti adattára 1918 – 1948 (<i>Bolvári Csaba – Knipl István</i>)	9
Közéleti személyiségek császártöltésen 1918 – 1948 (<i>Bolvári Csaba</i>)	110
A Volksbund helyi csoportja és SS-toborzások Császártöltésen (<i>Knipl István</i>)	124
Kényszermunka, azaz a Málenkij robot (<i>Knipl István</i>)	142
Császártöltésiek oroszországi fogságban (<i>Bolvári Csaba</i>)	150
Kollektív bűnösség és büntetés (<i>Knipl István</i>)	163
A kitelepítésben érintett császártöltési lakosok (<i>Bolvári Csaba</i>)	176
Mozaikok	217
Községünkről írták – 1860-ban: Császártöltés Pest-Solt megye település-statisztikai leírásában (<i>Wicker Erika</i>)	218
Községünkről írták – 1864 – 1865-ben: Császártöltés Pesty Frigyes helynévtárában (<i>Wicker Erika</i>)	227
Községünkről írták – 1877-ben: Császártöltés Galgóczy Károly monográfiájában (<i>Wicker Erika</i>)	238
Községünkről írták – 1910-ben: Császártöltés „a Borovszky”-ban (<i>Wicker Erika</i>)	242
Községünkről írták – 1930-ban: Császártöltés Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye általános ismertetőjében és címtárában (<i>Wicker Erika</i>)	245
A vörös terror császártöltési származású áldozata (<i>Bolvári Csaba</i>)	251
Egy meg nem épült vasútvonal története (<i>Knipl István</i>)	256
Leventeegyesület császártöltésen (<i>Knipl István</i>)	259
Adalékok a tűzoltóság történetéhez (<i>Knipl István</i>)	262
A kötet szerzői	267
Képek	269
Jegyzet	289

Knipl István

EGY MEG NEM ÉPÜLT VASÚTVONAL TÖRTÉNETE

Bánáti Miklós említést tesz könyvében a meg nem valósult vasútvonalról. „Volt egy időszak, amikor sokat tárgyaltak egy Kecel – Baja közötti vasútvonal építéséről. Ha az I. világháború 1914-ben ki nem robban, ma vígan közlekedhetnénk rajta. Ezen kívül egy Dunapataj – Hajós közötti vonal építése is terobe volt véve az 1910 – 20-as években. Ez is csak tero maradt. 1920 óta azonban minden 4 – 5. évben holtbizonyosra ígérte ezek megépítését minden kormánypárti és ellenzéki képviselőjelölt. Lehet, hogy emiatt a »holtbizonyosság« miatt aztán örökre meghalt e tervek valóra váltása.”²⁰⁹ A levéltári dokumentumok között sikerült az egykori beruházási terveknek, eseményeknek a nyomára bukkanni.

Az első előmunkálati engedélyeket a Baja – Bajaszentistván – Érsekcsanád – Sükösd – Hajós – Kalocsa, valamint a Hajós – Kiskőrös vonalra a kereskedelmi miniszter 1909. január 8-án adta ki 1034/III/909. számú rendeletével gróf Teleki József részére.²¹⁰ A vasútépítés előkészítése azonban, már korábban, az évtized elején megindult. 1907-ben a képviselőtestület megszavazott 100 000 P hozzájárulást a Baja – Kiskőrös vasút építésére.²¹¹ Az év végén megtörtént a nyomvonal közigazgatási bejárása.²¹² 1908-ban magasabb összegű támogatást (185 000 K) kértek az építők.²¹³ A munkálatok előmozdítására a képviselő testület 1910-ben 60 000 K támogatást szavazott meg.²¹⁴ Szintén 1910-ben, engedélyes megkeresése után a képviselőtestület elfogadta a vasútállomás tervezett helyszínét.²¹⁵ Mivel a beruházás a továbbiakban sem indult el, a képviselők engedélyezték az építési hozzájárulás érvényességének 1912. december hó 31-ig való meghosszabbítását.²¹⁶

1912 szeptemberében a Fried és Adorján építőtársaságok szintén előmunkálati engedélyt nyertek a vasútra. A faluhoz intézett beadványukban leírták, hogy az előző engedélyes közönye és a tagok viszálya miatt nem történt semmi érdemleges a beruházással kapcsolatban. Ezzel szemben ők elkészültek az előmunkálatokkal, a beruházás megindítása, illetve befejezése a települések áldozatkészségétől függ. Véleményük szerint a vasút igen fontos lesz a település életében, gazdaságában. Amennyiben megépül, a gazdák a terményeket szekér helyett az olcsó vasúttal tudják majd szállítani, új növényeket lehet termesztetni (pl. cukorrépat) továbbá fellendül a marha- és sertéstenyésztés is. A beruházáshoz 100 000 korona támogatást kértek. Az anyagi támogatásért cserébe a falu törzsrészvény jegyzésére lett volna jogosult.²¹⁷

²⁰⁹ BÁNÁTI Miklós 1969 136.

²¹⁰ Internet: http://omnibusz.blog.hu/2013612/03_a_gumivonat_tortenete1912. (2016. 08.25.)

²¹¹ MNLBKML V.312. Közgyűlési jegyzőkönyv 1907. 05. 03.

²¹² MNLBKML V.312. Közgyűlési jegyzőkönyv 1907. 11. 23.

²¹³ MNLBKML V.312. Közgyűlési jegyzőkönyv 1908. 08. 08.

²¹⁴ MNLBKML V.312. Közgyűlési jegyzőkönyv 1910. 01. 21.

²¹⁵ MNLBKML V.312. Közgyűlési jegyzőkönyv 1910. 09. 07.

²¹⁶ MNLBKML V.312. Közgyűlési jegyzőkönyv 1911. 10. 14.

²¹⁷ MNL BKML V.312. 1365/1912.

E beadványból is kitűnik, hogy a beruházás nem a királyi vasutak közreműködésével valósult volna meg. A vasutat helyi érdekű vonalként magántársaság építette és –részben – finanszírozta volna.

A fentebb ismertetett beadványt a képviselőtestület támogatásra méltónak ítélte, a vasút céljaira a 100 000 koronát megszavazta.²¹⁸ A támogatást azonban különböző feltételek teljesüléséhez kötötte, olyanokhoz is, amelyek nem függtek a beruházás kezdeményezőitől. A képviselőtestület kérte, hogy az építendő vasút rendes nyomtávú legyen, a vasutat Baját Kiskőrössel és Hajós kiágazással Dunapatajjal össze kell kötni (a kéréseket Fried és Adorján tudomásul vette). Császártöltés számára egy rendes személy-, teher- és állatrakodó állomást kértek, amely a templomtól számítva 1 km-nél távolabb nem lehetett. Az építők a kérést tudomásul vették, de úgy vélték, a távolságot nem lehet betartani. A falu kérése, hogy a pályatest a falu határában a kaszálókon épüljön úgy, hogy a konyhakerteket ne szelje át, nem volt teljesíthető. A község azon kívánságát, hogy a tervezett vasút igazgatóságában egy helyet biztosítsanak, elfogadták, de nem szívesen.²¹⁹ Az építők végezetül kérték, hogy a beruházás 1913 végi kezdetétől a település tekintsen el, mivel a személyi és anyagi akadályok ugyan elhárultak, de az egész függ a kereskedelmi kormánytól, illetve a törvényhozástól. Az építési hozzájárulás kifizetése két részletben lett volna esedékes. Fele a vasútépítés megkezdésétől számított 15 napon belül, másik fele a közforgalomba adástól számított 15 napon belül, készpénzben.²²⁰

A község az ígért 100 000 korona támogatást az 1913. évben több alkalommal megerősítette, azt a vármegye törvényhatósága 12.466. kig/1913. és 1256 kgy/1913. sz. határozataival jóváhagyta. A jóváhagyást 1913 decemberében Halász miniszteri tanácsnok azonban visszavonta, mivel véleménye szerint a község által megszavazott segélyösszeg évi kamatai és törlesztési részletei a község 70%-os pótdadját további 27%-al emelték volna, és ez nem állt arányban a teherviselő képességgel.²²¹ A tiltás ellenére a képviselőtestület határozatait fenntartotta, a 100 000 koronát újból megszavazta.²²² A képviselők döntésüket részletesen indokolták. Elismerték, hogy a segély a községi pótdadót évente 27%-al emelné, ez azonban – szerintük – a lakosság teherviselő képességét nem bénította volna meg, mert a teherbíró képesség a vasút hatására emelkedett volna. A lakosság gyenge termés esetén évi 10 000 hektoliter bort tudott eladni, ha lenne vasút- vélték –, 1 koronával nagyobb összeget lehetne kapni érte. Tehát gyenge termés esetén is, csak a bornál, évi 10 000 korona többletjövedelem állna elő, amelyből a megszavazott segély részlete 6 000 korona, jobb termés esetén, amikor 20–30 000 hl bort adnak el, ez az összeg jelentősen emelkedett volna. Amennyiben a bort nem lehet magasabb áron eladni, a beruházás akkor is megtérül – fejtegették az előljárók –, mivel nem kell a bort a 11 km-re levő keceli vasútállomásra szállítani. A többi termés esetében is fontos lenne a vasút. A lakosság gyümölcstermését nem tudja értékesíteni, mert mire azt tengelyen Kecelre szállítja,

²¹⁸ MNLBKML V.312. 1365/1912., Közgyűlési jegyzőkönyv 1912. 12. 30.

²¹⁹ Véleményük szerint lehetetlenség, hogy minden érintett község képviselve legyen, ezek után az egyenlő elbánás elvénél fogva mások is kérhetik.

²²⁰ MNLBKML V.312. 87828/1913.; 788/1912.

²²¹ MNLBKML V.312. 325/1913.; 949/1913.; 216/1914.

²²² MNLBKML V.312. 949/1914. Közgyűlési jegyzőkönyv 1914. 02. 26.

már eladhatatlan. Csak akkor térhetnek át az intenzív gazdálkodásra, csak akkor lendülhet fel a kereskedelem és az ipar, ha jó és olcsó szállítási eszköz jön létre.²²³

A beruházás sorsa azonban az I. világháború kitörésével megpecsételődött. A munkálatok nem kezdődtek meg Császártöltés területén. 1925-ben ismét egyeztetések kezdődtek a vasútépítés ügyében.²²⁴ 1926-ban a falu továbbra is partnernek bizonyult a költségek egy részének átvállalása ügyében. Újra megszavazták a már a háború előtt is megígért 100 000 koronát.²²⁵ A beruházás azonban most sem indult meg. Az utolsó információ a vasútvonal tervezéséről egy 1930. október 22-én kelt memorandum, a budapest–kiskőrös–kecel–bajai elsőrendű vasútvonal létesítéséről. Az új vasútvonal az alábbiak szerint épült volna meg. Elsőrendű fővonalnak tervezték, a meglévő Magyar Királyi Államvasutak Budapest–Kelebia fővonal kiskőrösi állomásából kiágazóan, a meglévő kiskőrös–kecel–kalocsai mellékvonalat a Kiskőrös–Kecel szakaszon elsőrangú fővonallá átépítve. A vasút áthaladt volna Császártöltés, Hajós, Nádudvar, Hildpuszta, Sükösd, Érsekcsanád községeken, majd Bajaszentistván érintésével ugyancsak a Magyar Királyi Államvasutak Újdombóvár–Bácsalmás vonalának Baja állomásáig épült volna meg. A korábbi vasútépítési törekvések egyrészt finansziális okok és a romló közgazdasági helyzet miatt, másrészt „a politikai térkép átalakítása folytán” meghiúsultak. A vonal vicinális jellegét elvesztette, ezért a szerzők szerint elsőrendű vasútvonalat kellett volna építeni. Amennyiben a memorandum írói engedélyt kaptak volna a kormányhatóságtól a beruházásra, a vasútvonalat egy év alatt megépítették, majd a MÁV kezelésébe adták volna. Az építési költségeket a magyar állam 3–5 évre elosztva, egyenlő évi részletekben fizette volna vissza. A terv jóváhagyása esetén az új vonal akár 1931 őszen megnyílhatott volna.²²⁶

IRODALOM

BÁNÁTI Miklós

1969 Huszonkét évtized az új hazában (Császártöltés 1744–1964)
Császártöltés

Internet: <http://omnibusz.blog.hu/2013612/03> a_gumivonat_tortenete1912.
(2016.08.25.)

LEVÉLTÁRI FORRÁSOK

Magyar Nemzeti Levéltár Bács-Kiskun Megyei Levéltára

MNLBKML V.312. Császártöltés nagyközség iratai 1893–1949.

MNLBKML V.312. Császártöltés község önkormányzatának
közgyűlési jegyzőkönyvei 1-6. kötet. 1918-1946

²²³ MNL BKML V.312. 216/1914.

²²⁴ MNLBKML V.312. Közgyűlési jegyzőkönyv 1929. 09. 15.

²²⁵ MNLBKML V.312. 949/1914. Közgyűlési jegyzőkönyv 1926. 06. 19.

²²⁶ Aláírók: Szentgáli Antal okl. mérnök országos középítési tanácsos, a Törvényhatósági Közmunkák Tanácsának v. alelnöke és Acsády Aladár mérnök. MNL BKML V.312. Memorandum, 1930. 10. 22.