

I. A JAVASLATTEVŐ ADATAI

1. A javaslatot benyújtó (személy/intézmény/szervezet/vállalkozás) neve:

Kónigné Nagy Magdolna

2. A javaslatot benyújtó személy vagy a kapcsolattartó személy adatai:

Név: Kónigné Nagy Magdolna

Levelezési cím: 7252 Attala, Széchenyi u.20/a

Telefonszám: 06 30 4545977

E-mail cím: konignemagdi@freemail.hu

II. A NEMZETI ÉRTÉK ADATAI

1. A nemzeti érték megnevezése:

Kisvasút

2. A nemzeti érték szakterületenkénti kategóriák szerinti besorolása

agrár- és élelmiszergazdaság egészség és életmód épített környezet

X ipari és műszaki megoldások kulturális örökség sport

természeti környezet turizmus

3. A nemzeti érték fellelhetőségének helye:

4. Értéktár megnevezése, amelybe a nemzeti érték felvételét kezdeményezik

X települési tájegységi megyei külhoni magyarság

5. A nemzeti érték rövid, szöveges bemutatása, egyedi jellemzőinek és történetének leírása:

Az első uradalmi vasút Dombóváron épült , így a gazdaságokban megtermelt termények szállításában nagy lehetőséget biztosított. Mivel a Tolna-, Baranya- és Somogy megyék találkozásánál a terület híres volt a jó földjeiről,ami a mezőgazdasági kultúra korai kialakulását elősegítette,így a környékbeli birtokosok innovatív megoldása ,nagy előnyökhöz juttatta a környező településeket .

A törökök kivonulása után a 17. század végén a Dombóvár környéki gazdtalan területeket Esterházy Pál nádor vásárolta meg 50 000 forintért. Ezzel az aspektussal az Esterházy család befolyása egészen 1944-ig meghatározó lett a környező települések életében. A legendásan tehetséges gazdálkodó, *Dőry Etelka kezdeményezte 1911-ben az új-dombóvári MÁV-állomásról kiinduló , 760 mm keskeny nyomtávolságú ,lórévasút építését.*

A dombóvári Gazdasági vasút-hálózat nagyobb része 1923-ban épült a településtől északra található nagybirtokok áruszállítási igényeinek kielégítésére. 1948 és 1950 között összekötötték a Csoma-Szabadi kisvasúttal és a dalmandi kisvasúttal, majd a Gazdasági Vasutak első Ötéves Tervének keretében, megépült Inámpuszta - Cserepespuszta szakasszal , így érte el a végleges 60,3 km-es hosszát. 1948-ban készült el az Inám- Somogyszil vonal. A Kispuszta és Inám között felbontott anyagokból fektették le a Gölle és Inám közti sínpart, immár 9,3 kg/fm tömegű sínekből

A Dombóvári GV másik főbb vonala eleinte tőle függetlenül fejlődött: Csoma-Szabadi MÁV állomásról indult északnak, egészen Somogyszilig. (Csoma-Szabadi- **Attala**- Gölle- Inámpuszta- Somogyszil vonal, *21,5 km hosszon*) A vasút a kegyes tanító rend tulajdonában volt, jó voltukból a **pálya 1914-es átadását** követően a személyszállítás is megindulhatott a vonalon két- és négytengelyes, lórékből átalakított személykocsikban. A környékbeli kistelepüléseken élőket ,ez a 76 cm nyomtávú sín pár kötötte össze a külvilággal. A földutak csak száraz időben voltak használhatóak, egyes településeknek pedig más útja nem is volt.

A kegyes tanító rendnek két vontatójárműve – egy gőzmozdonya és egy Austro-Daimler-motoros mozdonya – is volt. Inám állomáson az államosítás után deltavágányt létesítettek, így a vasút mindkét végpontja felől körüljárás nélkül

haladhattak be a kisvasúti szerelvények és az addig különálló két vonal, a Dombóvári és a Csoma-Szabadi GV is így csatlakozott.

Pályajellegük szerint a vonalakat *1953. január 6-ai dátummal a hegyvidéki vasutak közé sorolták*. A pálya ágyazata a rendelkezésre álló anyagoknak megfelelően többnyire salakból készült, melyet a dombóvári fűtőházból és a három dombóvári téglagyárból szállítottak. Az ekkor már mindenhol 9,3 kg/fm-es síneket a talpfákra szögekkel erősítették rá. A nyomtáv egységesen 760 mm volt, a legkisebb pályasugarat $R = 30$ m-ben rögzítették, a legnagyobb emelkedés 35‰ volt.

1968-as közlekedéspolitikai koncepció áldozatai közt a Dombóvári Gazdasági Vasút is szerepelt, mely szerint a GV-t 1980. december 31-éig kellett felszámolni. 1972-re rendszeres közlekedés már csak a Dombóvár–Nak–Cserepespuszta–Inám–Gölle–Csoma-Szabadi gerincvonalon volt. Még ugyanebben az évben megszűnt a forgalomirányítás Csoma-Szabadi állomáson. *1981-ben elbontották az Attala és Cserepespuszta közti szakaszt*, majd *1982-ben pedig megkezdődött a Csoma-Szabadi és Szentivánpuszta közti pálya felszámolása*. A Somogy és Tolna megyei forgalomszervező bizottság úgy vélte, hogy az elavult kisvasút nyomvonalának felújítása túl sokba kerülne (70 millió forintba), ezért a népgazdasági érdek azt kívánta, hogy inkább a közúti közlekedésfejlesztést támogassák (43 millió forint).

6. Indoklás az értéktárba történő felvétel mellett

A kisvasút fontos szerepe volt a falvaknak, hisz a világot nyitotta meg az elzárt települések előtt. Azonban nemcsak a gazdasági, hanem a hagyományos paraszti életformában kialakult kulturális, néprajzi, közösségépítő szerepe miatt is indokolt lenne az értéktárba felvenni. A ma élő középkorúak is visszaemlékeznek a kisgyermekkorukra és hálával gondolnak azokra a pillanatokra, amelyet a kisvasút jelentett nekik. Az életben maradási, a lehetőséget, hogy a városi iskolába eljuthassanak és azzá legyenek akiknek megálmodták magukat.

7. A nemzeti értékkel kapcsolatos információt megjelenítő források listája (bibliográfia, honlapok, multimédiás források)

<https://www.kisvasut.hu/showgallery.php?a=52&i=18270>

Tolna Megyei Népújság, 1980/06. (fotó: Erky-Nagy Dániel gyűjteménye)

8. A nemzeti érték hivatalos weboldalának címe: www.attala.hu

III.

MELLÉKLETEK

1. Az értéktárba felvételre javasolt nemzeti érték fényképe vagy audiovizuális-dokumentációja



A Csoma-Szabadi GV gőzmozdonya
Szentivánpusztán 1942-ben



A Dombóvári Gazdasági Vasút nyomvonalának térképe
a felépítmény típusa szerint



