

**PAVLETITS Péter**  
**doktorjelölt**  
**Pécsi Tudományegyetem Regionális Politika és Gazdaságtan**  
**Doktori Iskola,**  
**Pécs**  
peter.pavletits@gmail.com

*PhD-candidat*  
*University of Pécs Faculty Regional Politics and Economic*  
*Doctoral School*  
*Pécs, Hungary*

## **HELVÉCIA KÉT ÉLETE. FEJEZETEK A HELVÉCIAI GAZDASÁGI VASÚT TÖRTÉNETÉBŐL**

*HELVÉCIA'S TWO LIVES. CHAPTERS FROM THE  
HISTORY OF NARROW GAUGE RAILWAY OF HELVÉCIA*

### **ABSTRACT**

The village of Helvécia owes its birth to destruction - named after the phylloxera, in Hungarian the grape root louse. Phylloxera was discovered in America in 1856, and was brought to Europe at the turn of the 1850s and 1860s on vines. The dreaded disease spread with alarming speed. The Hungarian Ministry of Agriculture drew attention to the disease in 1874, for the first time a strong infection was detected in 66 acres of grapes in Pancsova, Torontál County, but the terrifying dimensions of its destructive effect only unfolded in 1885. In a decade, half of Hungary's 625,000 cadastral hectares of vineyard land was covered by phylloxera in the traditional wine-producing mountains and hills. It was not without reason that it was first called a disaster, as it destroyed the most valuable and noble grapes of our historic wine regions. They tried to stop the epidemic in several ways - carbon sulphurization, flooding with water - but in the end, only planting vines in sand proved to be effective. The sand of Kiskunság, which is rich in quartz, provided excellent soil for the cultivation of grapes in the quicksand, and at the same time, the planting of grapes proved to be effective in binding the sand. The agricultural government supported the planting of grapes on sand, in 1883 a law provided for

new planters to receive a six-year tax exemption. Two entrepreneurs made Helvécia great, Ede Wéber, a teacher from Switzerland, and Zoltán Grüssner, a Hungarian landowner. Grüssner was connected the estate to the Hungarin state railway with a 17 kilometer long narrow-gauge economic railway to make the business more successful. After WW2 the Hungarin state continued the fruit growing also with a great success.

**Kulcsszavak:** Helvécia, filoxéra, szőlőművelés, kisvasút, gazdasági vasút

**Keynotes:** Helvécia, phylloxera, viticulture, narrow-gauge railway, economic railway

## 1. Bevezetés

Helvécia község születését a pusztításnak – név szerint a filoxéra vastatrixnak, magyarul a szőlőgyökértetűnek köszönheti. A filoxérát Amerikában 1856-ban fedezték fel, Európába 1850-60-as évek fordulóján, szőlővesszőkön hurcolták be. Az irtóztató kór vészes gyorsasággal terjedt. A magyar Földművelésügyi Minisztérium 1874-ben hívta fel a figyelmet a kórra, elsőként a Torontál megyei Pancsován 66 hold szőlőben észleltek erős fertőzést, pusztító hatásának félelmetes méretei azonban csak 1885-től bontakoztak ki. Egy évtized alatt a magyarországi 625 000 katasztrális holdnyi szőlőterületből a hagyományos bortermelő hegy- és dombvidék felét tarolta le a filoxéra. Nem ok nélkül nevezték először vésznek, hiszen törtenelmi borvidégeink legértékesebb, legnemesebb szőlőit pusztította el a mecseki borvidéktől az Északi-középhegységig.<sup>1</sup> A járványt többféle módon próbálták megállítani (szénkénegezés, vízzel való árasztás stb.), de végül egyedül a homoki szőlőtelepítés bizonyult hatásosnak. A kvarcban gazdag kiskunsági futóhomok kitűnő talajt biztosított a homoki szőlőtermesztésnek, ugyanakkor a szőlőtelepítés a futóhomok megkötésére is hatásosnak bizonyult. A földművelésügyi kormányzat támogatta a homokon való szőlőültetést, 1883-ban törvény intézkedett arról, hogy az új telepítők hatévi adómentességet kapjanak. De nemcsak állami kezdeményezésre kezdődött meg a korábban nem sokra becsült futóhomok szőlővel való beültetése a múlt század végén. A telepítők elsősorban parasztok közül kerültek ki, ám szép számmal találunk köztük polgárokat, iparosokat és kisebb-nagyobb földterületekkel rendelkező birtokosokat is.<sup>2</sup> A legjelentősebb közülük a Wéber Ede szervezte társaság volt, mely a XIX. század végén Kecskemét határában 2000 holdas birtokon kezdett bele szőlőtelepítésbe.

## 2. Helvécia a Wéber-korszakban

Wéber Ede, a svájci származású tanár-vállalkozó ekkor már ismert borász volt – kerepesi birtokán termelt borai számos borverseny díjazottjai között sze-

repeltek – mellesleg komoly politikai kapcsolatokkal rendelkezett, külföldi tőke segítségével részvénytársaságot alapított. Az általa 1891-ben gründolt Kecskeméti Szőlőtelepítő Vállalat a köncsögi határban, a Fehér tótól az izsáki útig terjedő ballószögi részen vásárolt földterületen, bérszerződés útján kerekén száz Balaton-felvidéki, a filoxéra járvány miatt ellehetetlenült szőlősgazdával szerződött. 1892. február végén a Kecskeméti Lapok a rövid hírek között közölte, hogy „A Wéber-féle társaság Balaton vidéki magyar ajkú telepítvényesei március 1-jén érkeznek városunkba”.<sup>3</sup> Az újonnan érkezett telepesek – akik az alapító utáni tiszteletük jeléül Helvécianak nevezték el új lakóhelyüket – a bérszerződés értelmében harminc év hűséges szolgálat után válhattak a nyolc hold föld tulajdonosává. Az akció nemcsak az elpusztult szőlőskertek újbóli hasznosítását valósította meg, hanem az országban lévő szakképzett munkaerő kivándorlását is elodázta.<sup>4</sup> Az adásvételre 1893. október 12-én került Lestár Péter kecskeméti polgármester és Wéber Ede, mint az újonnan alakult Helvécia nevű közbirtokosság képviselőjének aláírása.

Wéber a fajtisza szőlővesszőket Tapolcán vásárolta, a vesszők túlnyomó többsége a tömegbort adó fajtákból kerültek ki, rizlinget, ezerjót, kadarkát telepítettek. A kezdeti nehézségek után (1894-ben különböző okok miatt a telepítés 80%-a elpusztult) a kilencvenes évek végére komoly fejlődésnek indult a telep: 1895-ben megnyílt a Kecskemét-Fülöpszállás helyi érdekű vasútvonal (HÉV), Helvécia vasútállomást kapott, ami Budapest felé közvetlen nagyvasúti kapcsolatot jelentett. Bár Wéber inkább a Kecskemét – Lajosmizse – Budapest vasútvonal kiépítését szorgalmazta, a kecskeméti városvezetés érdekeinek inkább a Kecskemét-Fülöpszállás felet meg. A HÉV vasúttársaság alapítói kecskeméti szőlőtársaságok vezetői voltak, hiszen a vasút kiépülésével a szállítási költségeik jelentősen lecsökkentek. Wéber 1905-ben a vasútállomás közvetlen szomszédságában, a Strázsahegyen, Székely Ödön tervei alapján, a trieszti Miramare kastély mintájára historizáló stílusban lakóházat építtetett. A Bagolyvár néven elhíresült kastély alatt hatalmas, poroszüveg boltozatos pince épült. Wéber Franciaországból nagyteljesítményű szőlőpréseket hozatott, a tárolásra tizennégy fa- és betonhordót építtetett be (kivitelező: Rostock und Hoffeler, Klosterneuburg).

A látványos fejlesztések mellett sajnos a bukás árnyéka is végig a vállalkozás felett lebegett – 1898-tól többször is eladásra került több száz hold földterület. Wéber 1910-re tönkrement, földbirtokait báró dr. Kohner Adolf saját bankja, a Földhítelbank Rt. közreműködésével alapított Helvécia Szőlőtermelő és Értékesítő Rt. vásárolta meg. A birtok területe ekkor 1674 katasztrális hold területű szőlő- és gyümölcsbirtok, ahol 28 ezer gyümölcsfa, főleg kajszibarack, és 3,5 millió tőke szőlő volt.<sup>5</sup> Wéber csak 100 hold szőlőt hagyott Aladár nevű fiának,<sup>6</sup> majd visszaköltözött Kerepesre, ahol a helvéciai minta alapján megvalósította a „Kispolgárok Otthona Helvécia Telep” tervét, melyet ma Szilasliget néven ismerünk. 1935-ben, 92 évesen hunyt el.

A Helvécia Szőlőtermelő és Értékesítő Rt. legnagyobb felvásárlója az Első Kecskeméti Conserv-gyár Rt. lett, ahol Kohner először igazgatósági tag, részvényes, 1913-tól alelnök, 1915-től elnök.

### 3. Helvécia a Grüssner-korszakban

A részvényeit 1916-ban a Gyöngyösi Forgalmi Bank Rt. szerezte meg, melynek 1907-es alapításában a gyöngyösi, zsidó származású Polgár és Grüssner családok vettek részt. A Grüssner testvérek (Jenő, Zoltán, Mór, Dezső) ekkora már Közép-Európa egyik legnagyobb, több ezer holdas szőlőbirtokosai voltak, telepeik voltak Helvécia mellett Markazon, Visonta - Csókáson, Hevesen, Detken és Csányban.<sup>7</sup> Grüssner Zoltán az Rt. vezérigazgatója, Grüssner Jenő igazgatója lett.<sup>8</sup> Az új tulajdonosok hozzákezdték a gazdaság átszervezéséhez, rendszeres trágyázást és permetezést vezettek be, kibővítették a pincét, új présgépeket állítottak be. A háború alatt elszegényedő birtokosoktól és kisbirtokosoktól felvásárolták a szőlőket, gyümölcsösöket.<sup>9</sup>

Az első világháború időszaka a konzervgyárak termelésében konjunktúrát hozott, a termékeket nagyrészt a hadsereg vette meg. A korábban eladósodott kecskeméti gyár újra profittal üzemelt, ami természetesen a beszállítói oldal sikerét is magával hozta. A konzervgyár 1920-ra az ország legjelentősebb konzervüzeme lett. A részvénytársaság újabb szőlők megvételével növelte a helvéciai birtok területét. Grüssner irányításával számos korszerűsítést hajtottak végre a szőlőtermesztésben és a borfeldolgozásban, és egy virágzó tőkés szőlőtermelő mintagazdasággá szervezték.

A XX. század elején egy magára valamit is adó uradalom vagy gazdaság nem létezhetett az országos nagyvasúti hálózatba bekötött keskeny nyomközű gazdasági vasút nélkül. Így volt ez a helvéciai gazdaságában is: az újonnan építendő gazdasági vasút közigazgatási bejárást 1917. december 17-én tartották. A bizottság vezetője a kereskedelemügyi magyar királyi minisztérium részéről Török László minisztériumi osztály főtanácsos volt, ez engedélyt kérő Helvécia Szőlőtermelő és Értékesítő Részvénytársaságot dr. Székely Szilárd gazdasági igazgató képviselte. A Magyar Királyi Kereskedelemügyi Miniszter 1918. február 15-én a 82/III.a. számú rendeletével hagyta jóvá a Helvécia Szőlőtermelő és Értékesítő Részvénytársaságnak a Kecskemét - fülöpszállási HÉV Helvécia állomásáról kiinduló, a társaság szőlőtelepére vezető 0,76 méter nyombőségű ló- és motorüzemű gazdasági vasút üzembe helyezését. Az engedély 1917. december 14-ig szólt, szinte napra pontosan megjósolva a vasút üzemének idejét.<sup>10</sup>

Készülve a lóüzem motorüzemmé való áttérésre Grüssner 1920. május 20-án három darab Deutz gyártmányú, B tengelyelrendezésű, 600 mm nyomtávolságú, benzinmotoros mozdonyt hozott be Magyarországra. A mozdonyok az I. világháború alatt épültek 1917-18-ban a Császári és Királyi Hadsereg Tábort Vasútja (Kaiserliche und Königliche Heeresfeldbahn) részére katonai szállításokra. A

három mozdonyból kettő hamarosan új tulajdonoshoz került, a 2568/1917 gyári számú herceg Odescalchi-féle Rétközi kendergyárba, a 3298/1918 gyári számú a Magyar Királyi Kincstári Kőbánya Üzembe, Dunabogdányba. A harmadik mozdony 2838/1917 gyári számmal 1921-ben a Langen & Wolf Budapest műhelyében, a IX. Mester utca 31-ben épült át motorcserével 760 mm nyomközűre. Talán innen a kapcsolat, mert Grüssner 1921-ben újabb négy mozdonyt vásárolt, egy darab Langen & Wolf típusút (gysz.: 1838/1921) és négy darab 1921-es gyártású Austro-Daimler (gysz.: 10655, 10657, 2146, 2147) mozdonyt. A ló üzemet öt év után a 86.039/922 K.M. számú engedély alapján motorüzemmé alakították, melynek ügyében 1922. augusztus 22-én tartott egyesített közigazgatási és műtanrendőri bejárást Fináczy Béla miniszteri tanácsos vezetésével a Magyar Királyi Államvasutak. Az engedélyes részéről dr. Grüssner Endre és Nagy Gyula voltak jelen. Ekkor tartják az újonnan beszerzett motoros vontatójárművek műtanrendőri vizsgálatát is. A bejárasi jegyzőkönyv I. vonalvezetés fejezete kitér egy korábban engedély nélkül épített szárnyvonalra, illetve a csatolt motortervben felsorolt 6 darab motor használatba vételére az engedélyt akkor adja meg, ha a 1035. jelű 10657 gyári számú motornál 200 kg ellensúlyt építenek be, a motorra jelzőharangot, és valamennyi motorra jelzőlámpát szerelnek fel.<sup>11</sup> A vontatójárművek műtanrendőri próbája mellett két motorvezető is levizsgázott. A felelős üzemvezetőnek Dudás András gépészt nevezték ki. Az engedély nélkül épített szárnyvonalat hosszú huzavona után csak az 1938. augusztus 5-én tartott műtanrendőri bejáraskor engedélyezte a 33184/1938 sz. rendeletében a Magyar Királyi Kereskedelem- és Közlekedési Miniszter.<sup>12</sup>

Ezekben az években a borpiac igen ingadozó volt, a bor ára kétségbeejtően alacsony (pl. 1936-ban 1 liter 40 fillér) volt. Az állam rendeletek tömegével igyekezett a szőlő és borértékesítés gondjait megoldani, javítani a bortermelők helyzetén. Megtiltották a bőven termő, de silány minőségű direkt termők telepítését, meghatározták a telepíthető fajtákat, engedélyezték a termelői kiméréseket. Az intézkedések nyomán 1938 után új fejlődési szakasz indulhatott volna meg, ez azonban már egybeesett a háborús készülődéssel. A fokozatosan kibontakozó politikai fejlemények megpecsételték a Grüssner telep sorsát is. Az egyre felerősödő zsidóüldözés megnyilvánulásaként az 1939. IV. tc. megtiltotta ingatlanszerzésüket, mezőgazdasági ingatlanaik átruházására kötelezte őket. A Grüssner család birtokai ekkor a legnagyobbak közé tartoztak. Az 1942. XV. tc. rendelkezései alapján megszületett véghatározat értelmében ingatlanaikat, összes alkotórészeikkel és tartozékaikkal együtt kötelesek voltak átengedni az állam tulajdonába, így az Országos Földhitelintézet javára kebelezték be Grüssnerék birtokait is. Ezzel lezárult a szőlőtelep történetének dicső korszaka.<sup>13</sup>

A második világháború Helvécián is komoly károkat okozott. A pálya szinte a teljes hosszában megrongálódott, a járművek java részét elhurcolták. A frontvonalak elsöpörték a feudalizmus utolsó maradványát is, a korábbi tulajdonosok

elmenekültek, a szőlőskert tulajdonosaik nélkül maradt. Ez a birtokot kiszolgáló kisvasút az egykori cselédség, környékbeli lakosság által bele-bele lopva, begazosodva indult pusztulásnak. A lakosság nem kötődött a kisvasúthoz, hiszen az korábban sem szolgálta, nem szolgálhatta az érdekeit.

#### 4. A szőlőbirtok az államosítás után

Az 1945. évi VI. tc.-vel törvényerőre emelt 600/1945. M.E.sz. rendelet végrehajtása során az Országos Földhivatal 375.398/1948.II/2. sz. véghatározata szerint a Helvécia Rt. szőlőterületét (2600 kh-t) a földosztás során szétparcellázták. Ekkor a Gazdasági Vasutak Igazgatóságának javaslatára az „igénybe vett”, egykor a Helvécia Rt. tulajdonát képező ingatlanon lévő 10.600 vfm hosszúságú gazdasági vasút anyagából 6.160 vfm hosszúságú 9 kg-os sínekből készült rész a hozzátartozó beépített talpfákkal és váltókkal a Gölle, Inám és Somogyszil községek földműves szövetkezeteiből alakult Gölle – Inám – Somogyszili Vasútszövetkezet részére került átadásra gazdasági vasút építése céljából. Ugyanekkor a maradék 4.490 vfm, 7 kg-os sínekből épült vasutat az összes gördülőállománnyal együtt a Helvéciai Földművesszövetkezet részére adta át.

1949. október 14-én a közlekedés és postaügyi miniszter a 7898/IV/27 -1/1949. számú rendeletével a Helvécia – Szőlőtelep 82. nyilvántartási számú gazdasági vasútvonalat az Államkincstár tulajdonába vette, egyidejűleg a Szolnoki Gazdasági Vasutak Nemzeti Vállalat üzemeltetésébe adta. A hálózatból ekkor már csak a vasútállomást és a prэшázat körülvevő, 7 kg felépítménnyel épült 1.800 vfm vonal, illetve az eredeti vonal végén, a Kőrösi útnál lévő 2.000 vfm vonalszakasz, szintén 7 kg felépítményi rendszerrel volt meg. A rendeletben Kadocsa Lajos MÁV műszaki tanácsos utasította Helvécia Földművesszövetkezet, hogy az 1800 vfm vonalat az átvétel kori állapotában köteles megőrizni, valamint a Helvécia MÁV megállóhelyen elfoglalt MÁV terület ügyében, valamint a forgalom lebonyolításának tekintetében kössön szerződést a MÁV Budapesti Igazgatóságával, illetve a közös használatra az Alföldi Borforgalmi Nemzeti Vállalattal, valamint utasítást adott a Kőrösi úti vonalszakasz felbontására is. A rendelet arról is intézkedett, hogy az illetéktelenek által korábban elhurcolt felépítményi és gördülőanyag hollétét derítse fel és szükség esetén az államrendőrség segítségével gyűjtse össze. A felvett leltárban ekkor csak roncs állapotban lévő gördülőanyagok voltak, 3 db vasváz, kéttengelyes billenő csille, 5 db kéttengelyes fűkes lóré alváz, 3 db kéttengelyes, féknélküli lóré alváz, 2 db faváz, féknélküli lóré alváz, 1 db féknélküli, kéttengelyes pályakocsi és egy motorroncs.<sup>14</sup>

1950-ben, a szőlősgazdák földterületeik „önként” felajánlása után létrejött az egykoron Grüssner irányította mintabirtok romjain a Helvéciai Állami Gazdaság. A gazdaság további szőlőtelepek vásárlásával, illetve a gyümölcsösök lövontatá-



sú vasúttal való behálózása miatt a vasútvonal továbbépítésére és kiegészítésére 1951. július 9-én kér engedélyt öt elágazó vonal megépítésére. A vágányok ócska, de még használható 7 kg/fm sínekből, homok ágyazatra épültek,

A Helvéciai Állami Gazdaság 1956. augusztus 22-én bizottság útján kéri a MÁV Szegedi Igazgatóságot a MÁV Kecskeméti Gazdasági Vasút Törökfői – Kis-körös vonal 22-23 szelvényében lévő kisvasúti keresztezésnél lévő aluljáró ideiglenes szintbeli megemelését belvízkár miatt. Az igazgatóság részéről Kacsoda Gyula augusztus 29-én megad azzal a feltétellel, hogy az aluljárót figyelmeztető táblával látják el, amelyen fel kell tüntetni a kocsik megrakható magasságát, a szerelvényt ki kell oktatni, illetve, a kocsikat csak annyira lehet megrakni, hogy az aluljáró és a rakodási szelvény között legalább 30 cm maradjon.<sup>15</sup>

Az év elején a MÁV Északi Járműjavító Üzemi Vállalatnál megépül az állami gazdaság két C50 jellegű, egyedi gyártmányú, Csepel motoros, külső tengely csapágyazású dízelmozdonya is, melyek az Új Világ lap 1956. július 12-i számának képriportja szerint már részt vesznek a szüretben.<sup>16</sup>

Érdekes történelmi esemény, hogy 1956. október végén Wéber Ede unokája visszatér Helvéciára és követeli vissza az egykori Wéber földeket.<sup>17</sup>

1957. február 6-án Petőfi Sándor kormánybiztos a Helvécia Állami Gazdaság vezetője az átszervezések miatt megnövekedett forgalom okán a Helvécia MÁV vasútállomás rakterületen lévő gazdasági vasúti sínpar 100 méterrel történő meghosszabbítását kéri Kecskemét Pályafenntartási Főnökségtől. A hosszabbítást a gazdaság saját műszaki embereivel kívánja elvégezni.<sup>18</sup>

A Pest Megyei Hírlap 1958. augusztus 31-én számol be a helvéciai szüretéről, miszerint az igazi szüret csak szeptember közepén kezdődik, de az eladásra kerülő csemegeszőlőt már szedik, amit az almával együtt csillékben, kisvasúton szállítanak a présekhez. Az állami gazdaság területét ekkor már 16 km kisvasút hálózza be.<sup>19</sup> A régi lóvontatás helyén betonra épített, dízelesített kisvasút halad.<sup>20</sup> Ekkor az állami gazdaság 7400 hold földön gazdálkodott, melyből 1400 hold volt a szőlőbirtok. Tíz százalék volt a csemegeszőlő, a többi ezerjő, olaszrizling, kövidinka, szlanka, muskotály, kadarka, hárslevelű és furmint.<sup>21</sup>

A Petőfi Népe 1964. május 20-án számol be arról, hogy a tervek szerint 16 km-es hosszban gazdasági vasút épül a Helvéciai Állami gazdaságban, mely az őszibarackost köti majd össze a fővasútvonallal.<sup>22</sup>

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM) I. Vasúti Főosztálya 1966. augusztus 12-én tartott közigazgatási bejárást az Állami Gazdaság (ÁG) telepelyére bevezetendő nagyvasúti iparvágány építése ügyében. A bizottságot Bornes Nándor mérnök főtanácsos vezette, az ÁG részéről Huszta János főkertész volt jelen. Az iparvágányt széntüzelésű mozdonyokkal kívánták kiszolgálni. A tervezett vágány a Kecskemét-fülöpszállási vonal 104+87 szelvényénél ágazott ki bal-kitérővel, majd 200 méter sugarú körívvel csatlakozott a bortároló rampájához, majd hasonló ívekkel egy jobbkitérővel futott vissza a MÁV vonalhoz a 110+96.5

szelvéynél. A tervezett iparvágány építése miatt a MÁV állomáshoz csatlakozó és a gyűjtő ciszternához vezető kisvasúti szakaszt fel kellett bontani.<sup>23</sup>

A Vasúti Főosztály nevében Czégér Endre és Kertész Ottó mérnök főintézők vezetésével 1966. december 13-án tartottak egyesített közigazgatási-, és műszakrendőri bejárást a Helvéciai Állami Gazdaság gazdasági vasúthálózatának építési és üzemengedélye ügyében a közlekedés- és postaügyi miniszter 127742/1966 sz. rendelete alapján. Az állami gazdaságot Milovai Mátyás főkönyvelő és Schulpe Vilmos beruházási előadó képviselte. A bejárásnak kettős oka volt: egyrészt a már működő, a Központi Majorból induló, un. Magyarsori gazdasági vasúti hálózat építési és üzemengedélye – az eredeti engedélyek a háborúban elkallódtak –, illetve ezen hálózat korszerűsítése, átépítése, másrészt a Ballószög határában létesített Köncsögi Szőlészeti Gazdaság vasúti hálózattal a Központi Majorba való bekötése 12 km hosszúságú kisvasúttal. A jegyzőkönyv kiter a magyarsori vágány 21+26 szelvényében lévő kisvasúti aluljáró talajvíz miatti problémájára is. A vasúti forgalmat ekkor 2 darab Csepel D 350 motorral felszerelt, kéttengelyű, 4,2 és 4,7 tonna tengelynyomású mozdonyal, és 70 darab, 2,0 m<sup>3</sup> úrtartalmú csillével látták el. Egy-egy szerelvény egy mozdonyból és 10 darab csilléből állt. A szállított áru a Központi Főmajorból szerves- és műtrágya, növényvédőszer, göngyöleg, tám berendezés, a telephelyekről gyümölcs és szőlő.<sup>24</sup> Az építést a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium I. Vasúti Főosztálya 130484/1966. sz. rendeletében 1966. december 27-én hagyta jóvá. A Helvécia MÁV állomáson lévő kisvasúti átrakó állomás átépítésére az Agroterv, a meglévő kisvasút felújítására és az újonnan létesülő vonal megépítésére a Mélyépítő Tervező Vállalat 211. Út-vasút osztálya (Mélyépterv) kapott megbízást, tervező Szoukup István. A Mélyépterv költségbecslése 9 millió forint volt.

A Helvécia Állami Gazdaság 1968. november 26-án hirdetett eladásra nagyobb mennyiségű használt kisvasúti sint és betontalpfát, 33 db billenős kisvasúti csillét, 9 db kisvasúti platós csillét, 2 db kisvasúti vonatot és 1 db lokomobilt.<sup>25</sup> Azt, hogy a kereken fél évszázadig élt helvéciai iparvasutat az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció szele sodorta el, vagy egyszerűen az olcsóbb közúti fuvarozás, nem tudjuk. Páli József, az állami gazdaság egykori üzemeltető mérnöke 1974. augusztus 19-én, a Petfői Népe hasábjain már múlt időben beszél a kisvasútról: „Működött nálunk egy ipari kisvasút, itt a Helvéciai Állami Gazdaságban. Azzal lehetett szállítani a szőlőt, de sokba került. Így aztán faládákban hordták be a termést.”<sup>26</sup>



**JEGYZETEK/NOTES**

- 1 Merinu Éva (2009): Helvécia településtörténete 1891-1912, Bárh János (szerk.): Cumania 24. A Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Múzeumi Szervezetének Évkönyve, Kecskemét, 286. old.; Kaposi Zoltán (2016): Válság és alkalmazkodás, Kövér György – Pogány Ágnes – Weisz Boglárka: Válság és kereskedelem. Magyar Gazdaságtörténeti Évkönyv 2016. MTA BTK – Hajnal István Alapítvány. 208. old.; Kaposi Zoltán (2022): Pécs gazdasági fejlődése 1867-1918, Kaposi Zoltán – Vonyó József (szerk.): Pécs története VI. Iparosodás - polgárosodás. Pécs a dualizmus korában (1867-1918). Pécs, Pécs Története Alapítvány - Kronosz Kiadó. 103-192. old.
- 2 Pintér János (1985): A kecskeméti Helvécia telep megalakulása és első évtizede, Für Lajos (szerk.): A Magyar Mezőgazdasági Múzeum Közleményei 1984-1985, Budapest, 151-174. old.
- 3 Kecskeméti Lapok, XXV. évf, 9. szám, 1892. II. 26.
- 4 Majdán János (1988): Egy svájci polgár munkájáról (Hujel Endre – Ö. Kovács József: Weber Ede és Helvécia), Forrás, 12. szám, 87. old.
- 5 Hlbocsányi Norbert (2014): A Kecskeméti konzervgyár és a gazdasági elit kapcsolata az 1911-1947 közötti időszakban, Bács-Kiskun megye múltjából 26. Kecskemét
- 6 Vasárnapi Új Szó, 1969. november 16. 46. szám: Helvécia
- 7 Gy. Gömöri Ilona (2001): „Polgár-telep”, „Bankpince”. Szőlőuralalom a hevesi homokon, Agria – Az Egri Múzeum Évkönyve
- 8 Budapest Főváros Levéltára. VII.171.a. A jogszolgáltatás területi szervei. Herdy Aladár közjegyző iratai
- 9 Szendrei József (1961): Koldusok paradicsoma, Kossuth könyvkiadó, Budapest, 49. old.
- 10 MÁV Archívum, 1604/1938. sz. ügyirat: Helvécia keskenyvágányú vasút szerződést küld.
- 11 MÁV Archívum, 10521/1937 sz. ügyirat: Helvécia Szőlőtermelő és Értékesítő Rt. gazdasági vasút közigazgatási jegyzőkönyve.
- 12 MÁV Archívum, 8754/1938 sz. ügyirat: Helvécia Szőlőtermelő és Értékesítő Rt. gazdasági vasút bővítésének műtanrendőri bejárása.
- 13 Gy. Gömöri Ilona (2001): „Polgár-telep”, „Bankpince”. Szőlőuralalom a hevesi homokon, Agria – Az Egri Múzeum Évkönyve, 349. old.
- 14 MÁV Archívum, 29343/1949 sz. ügyirat: KPM IX. Budapest Helvécia - Szőlőtelep gazdasági vasút átvétele, illetve átadása a Szolnoki Gazdasági Vasutak Nemzeti Vállalatnak
- 15 MÁV Archívum, 1969/1956 Helvéciai Állami Gazdaság kérelme
- 16 Új Világ, 1956. július 12: Szüret Helvéciában
- 17 Vasárnapi Új Szó, II. évf. 46. sz., 1969. november 16. Magyarországi útinapló, Helvécia

- 18 MÁV Archívum, 2359/1957 Helvécia Állami Gazdaság keskeny nyomközű vasút meghosszabbítása.
- 19 Pest Megyei Hírlap, II. évf. 205. sz., 1958. augusztus 31. Látogatás Helvéciában
- 20 Délmagyarország, XIV. évf. 207. sz. 1958. szeptember 3. Szüretre készülnek az ország legnagyobb kiterjedésű szőlősgazdaságában
- 21 Pest Megyei Hírlap, II. évf. 205. sz., 1958. augusztus 31. Látogatás Helvéciában
- 22 Petőfi Népe, XIX. évf. 116. sz., 1964. május 20.
- 23 MÁV Archívum, 11/1966/13072 sz. üggyirat: Helvécia állomásból az ÁG. telepére vezető iparvágány engedélyezése
- 24 MÁV Archívum, 2109/1967 sz. üggyirat: Helvéciai Állami Gazdaság vasúthálózatának építési és üzemengedélye
- 25 Petőfi Népe, XXIII. évf. 277. sz., 1968. november 26.
- 26 Petőfi Népe, XXIX. évf. 194. sz. 1974. augusztus 19. Hárman Helvéciáról

## FELHASZNÁLT IRODALOM/REFERENCES

- Gy. Gömöri Ilona (2001):** „Polgár-telep”, „Bankpince”. Szőlőuraldom a hevesi homokon, Agria – Az Egri Múzeum Évkönyve.
- Herdy Aladár:** A jogszolgáltatás területi szervei. Budapest Főváros Levéltára. VI-I.171.a.
- Hlbocsányi Norbert (2014):** A Kecskeméti konzervgyár és a gazdasági elit kapcsolata az 1911 – 1947 közötti időszakban, Bács-Kiskun megye múltjából 26. Kecskemét.
- Kaposi Zoltán (2016):** Válság és alkalmazkodás, Kövér György – Pogány Ágnes – Weisz Boglárka: Válság és kereskedelem. Magyar Gazdaságtörténeti Évkönyv 2016. MTA BTK – Hajnal István Alapítvány. 195-216. old.
- Kaposi Zoltán (2022):** Pécs gazdasági fejlődése 1867-1918. In. Kaposi Zoltán – Vonyó József (szerk.): Pécs története VI. Iparosodás - polgárosodás. Pécs a dualizmus korában (1867-1918). Pécs, Pécs Története Alapítvány – Kronosz Kiadó. 103-192. old.
- Majdán János (1988): Egy svájci polgár munkájáról.** Hujel Endre – Ö. Kovács József: Wéber Ede és Helvécia. (Ismertetés) Forrás 20. (1988) 12. 87-88. old.
- Merinu Éva (2009): Helvécia településtörténete 1891-1912.** Bárh János (szerk.): Cumania 24. A Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Múzeumi Szervezetének Évkönyve. Kecskemét.
- Pintér János (1985):** A kecskeméti Helvécia telep megalakulása és első évtizede. In. Für Lajos szerk. (1985) A Magyar Mezőgazdasági Múzeum Közleményei 1984-1985, Budapest, 151-174. old.
- Szendrei József (1961):** Koldusok paradicsoma. Kossuth könyvkiadó. Budapest.