



CSAPOD

Csapod népszokásai

Az esküvő és a lakodalom

Miután kitűzték a fiatalok egybekelésének időpontját, mindjárt megkezdődött a tervezés, szervezés. Fontos volt például, hogy mekkora a rokonság, őket meg kellett hívni az esküvőre, lakodalomba, bár ha nagyon sokan voltak, azt is el kellett dönteni, hogy meddig terjedjen a meghívottak köre. A rokonokon kívül a barátok, barátnők is fontos meghívottak voltak. A fő szerepeket (tanúk, vőfélyek, koszorúslányok, sütőasszonyok, szervezők) időben kiosztották, majd a két család külön-külön elintézte a lakodalmi meghívásokat.

A lakodalom előtti héten egyik este a barátaival a vőlegény legénybúcsút tartott valamelyik kocsmában. Ezen nagy ivászat és vidám dalolás kíséretében a férjjelölt jelképesen elbúcsúzott a legényétől.

A lakodalomban az ételeknek, a süteményeknek rendkívül gazdag választékúaknak kellett lenniük. Ezért az egyik első feladat volt az esküvő hetében a sütés-főzés megszervezése. Az érintett családok kiválasztották a főszakácsnőt (az erre alkalmas asszonyok közismertek voltak a faluban), aki maga mellé vette a sütőasszonyokat, és valamennyien előkészítették és összehordták a szükséges edényeket, eszközöket. A „nyersanyag” jó része a rokonságtól kapott ajándék volt, sőt a meg sem hívott szomszédok, ismerősök is vittek a lakodalmi házhoz efféle aján-

dékokat. A lakodalmi héten tehát a 10-15 asszony a sütés-főzéshez fogott vidám hangulatban.

Persze a férfiaknak is volt dolguk az előkészületekben. Ők gondoskodtak az italok összegyűjtéséről (ennek zöme bor volt), a vendégek elhelyezéséről, a tánchely kijelöléséről. Ha sok vendég volt, mindkét



Lakodalmi menet Csapodon

családnál sátrakat építettek. Korábban ezt zöld ágakból, csalitból fonták össze, később ponyvát használtak a vasvázás sátrak befedésére. A férfiak dolga volt a hús beszerzése, az állatok levágása is.

A régebbi időkben a felkért vőfélyek gondoskodtak a zenészekről: ők kérték fel a népi zenét játszó együtteseket a szereplésre, és ők is fizették ki őket. (Ivánban voltak jeles cigányzenekarok.) Ugyancsak ők szerezték be a koszorúslányok díszes csokrát. A koszorúslányok viszont a vőfélyek bokrétáját és díszbkendőjét vásárolták meg.

A sütőasszonyok tehát egy héttel az esküvő-lakodalom előtt szorgalmasan dolgoztak. Először a szárazabb, tovább elálló süteményeket készítették el,

később a krémmel töltötteket, majd a tortákat. A tészták közül csapodi specialitás a kalinkó (fonott száraz kalács). Ennek a sütéséhez külön asszonyi tudomány kellett: különleges lisztből készített, finom, ízletes tésztájú kalács ez, amelynek a megfonását is csak kevés asszony tudta jól elvégezni. A megsütött kalinkóból küldtek előre kóstolót az eskető papnak és kántornak - egyéb süteményekkel együtt. Szokás volt az is, hogy a főszakácsnő a kötényéből kis kalinkódarabokat szórt a kíváncsiskodó gyerekeknek, illetve az esküvőre menet a leskelődőknek is dobáltak kalinkódarabokat.

A lakodalom napján az ebéden - az esküvő és a lakodalom délután szokott lenni - már a szűkebb rokonság is ott volt mindkét lakodalmas háznál. A vőlegényes házból az oda meghívottak a szertartás előtt egy órával indultak el ünnepi sorokban a menyasszonyi házhoz. Ott az első vőfély elmondta az idevaló versét. Rendszerint így kezdte:

*„Nagy örömmel virradt ránk a reggel,
Összegyülekeztünk szép számos sereggel.
Aztán jöttünk tisztes hajlékukhoz végre,
Kedves menyasszonyunk tiszteletére.”*



*Esküvőre feldíszítve
a csapodi templom
napjainkban*

A menyasszony házába a bejutás azonban kissé nehézkes és humoros volt; a huzavonában verseket is mondtak. Majd azután mindenkit szeretettel fogadnak, és minden jóval kínálnak. Ezalatt készülődik a menyasszony és a vőlegény. A vőfélyek és a koszorúslányok is egymás mellé állnak. Rendeződik az ünnepi esküvői menet, hogy azután elinduljanak a templomba (illetve előbb a községházára a polgári esküvőre).

A menet felállításában is megvolt a kötelező rend. Elöl mentek a tanúk, a bérma-és keresztapák mindkét részről, majd a menyasszony karolja az első vőfélyt, a vőlegény pedig utánuk megy az első koszorúslányba karolva. Őket a vőfélyek és a koszorúslányok, majd az örömszülők követik. Utánuk a rokonság, illetve a meghívott vendégek sora következik. Az ünnepi menet a kocsiút közepén halad (a „közlekedést” erre az időre leállították), a házakból pedig kitódultak a kíváncsiskodók. A községházánál és a templomnál is sokan várják az ünnepi menetet. - Amikor a templomkertbe érnek, megszólalnak a harangok, benn szól a hangos, ünnepélyes orgona. A bejáratnál a plébános vezeti a párt az oltár elé. *(Folytatjuk.) (Erdőző) Horváth Antal, Győr*

Ismerős nekem ez a táj

Lassan haladok a falu főutcáján, pedig szaporázni szeretném a lépéseimet. Szabadulnék, meg nem is a sok-sok emléktől. Ránézek egyik-másik házra, és tolnak az emlékek. Kik is laktak ebben a házban? A családi név nemigen jut eszembe, inkább a melléknevük. Tulajdonképpen nem is az a szándék vezetett, hogy miként állunk a Fő utcával. Annyira más, oly sok a változás, a számos új, vagy átalakított, korszerűsített ház, hogy arra inkább később próbálok visszaemlékezni, ha rendezni tudom gondolatai-



Sok házat átalakítottak hatvan év alatt

mat. Hiába, az elmúlt hatvan év, amit nem csapodi lakosként éltem meg, nyomot hagyott az emlékezetben is.

Viszont megkapó a falu szűkebb-tágabb határa. Ahogyan manapság nevezik, a környezet. A falu mindennapos életében nem környezetet emlegettünk, hanem a határt. A határt jártuk és nem a környezetet. Milyen jó, hogy a fák sokáig élnek. Ráakadtam több olyan fára, facsoportra, amelyek hatvan évvel ezelőtt is megvoltak. Az Állami

Erdőgazdaság 1948-ban facsemete ültetést hirdetett a Tilos-erdőben. Ültettem én is. Gondoltam, felkeresem és megnézem, mivé lettek ezek a fák. Nehezen igazodtam el. Találtam ugyan erdei „álét”, de nem arra vitt, amerre munkára mentem naponta. Bár ki tudja? Az út jó helyen lehet, csak én nem ismerek rá a környezetre. Tódultak a fejembe az emlékek: Rókalik, Darab-erdő, Haraszt. Aproó Haraszt, a gazdák erdeje. Nagyszüleim, szüleim ebben az erdőben tulajdonosok voltak. (A Mercsák és Hadarics birtokok alapján.) Ha emlékezetem nem csal, valamiféle erdőbirtokosság néven emlegették. A Haraszt tőzsomszedságában van a Rókalik. A kettő együtt már igazi és ki nem törölhető emlék. Az erdő szélén volt a földbe vájt bunker, ahol a II. világháború ostromát átvészelttem. Ez megér egy másik visszaemlékezést.

Gondolataimban átmegyek a falu vasút által átszelt részébe. (Tudom, csak volt vasút.) A Nagyerdő meghatározó részét, a Csert látom. Ahogy az erdőt észreveszem, máris szép magyar nótát dalolok: „Messze a nagy erdő...” Bárhol hallom, azonnal a csapodi Nagyerdő jut eszembe. Gyerekkori emlékek, pajtások, sok-sok szarvasmarha, azokat őrző, legeltető gyerekek. Na és a központi hely, ahol jövet-menet mindig sokan összefutottunk: a Rozmann-rét. Bizonyára a falu lakói számára a mindennapi szóhasználat része a Rozmann-rét, de nekünk, akik akkor és ott - főleg nyáron - nap mint nap találkoztunk, különösen szépen hangzik. Akkor még jó legelőként tartottuk számon. Szomorúan látom, hogy lassan eluralja a bozót, néhány szálfá és sok-sok dudva. Ha feltámadna a régi tulajdonos, hitetlenkedve fogadná a látványt. Egyébként akiről a rét a nevét kapta, létező személy volt. Úgy jutott a falu birtokába, hogy miután a település vásárjogot kapott, szükség lett



A zombékos talán semmit nem változott

olyan területre, ahol disznólegelőt létesíthet, mert a korábban erre használt területből vásártér lett.

Van két különös élményem, amelyek a Rozmann-réthez kapcsolódnak. 1944-ben a légtérben nagyszámú repülőgép haladt Németország felé. Közülük egy kivált, és igen lassan, alacsonyan repült. Bizonyára bajba került. Feltehetően szabadulni akart terhétől, és ledobta bombáit. Két egymást követő robbanás történt. Különösen az egyik igen nagyot szólt. Ez volt a Rozmann-rétre ledobott bomba. Közel voltunk, mert a szokásos focizást üztük a kertek alatt, a tónál. Odafutottunk, még füstölgő faágakat, megperzselt füves területet találtunk. A gödör, amit a robbanás maga után hagyott, nagyon mély volt, később megtelt vízzel.



A bombatölcsér a Rozmann-réten ma is megvan

A másik bomba a Rókalik dűlőbe esett. Nem tudom, hogy a bombakioldó repülő szándékosan tette-e - feltételezem, igen -, de megkímélte a falut a pusztulástól. Ez az esemény közismert, a másik azonban homályba merült. A II. világháborús harci események során a falu határában két repülőszerencsétlenség történt. Az egyikre, amelyik igen súlyos kimenetelű volt, az idősebbek talán még emlékeznek. (Egyébként Katona Imre Csapodról szóló könyvében feldolgozásra került.) Ez a Berek-erdő Szobavölgy dűlőjében történt még 1939-ben. A másik egy egymotoros, magyar pilóta által vezetett repülőgép szerencsétlensége volt. Iván felől közelítette a repülőteret, azonban - így mondták - kifogyott az üzemanyaga, és kényszerleszállást végzett a Rozmann-réten. A rét rövid volt, és a gép befutott az erdőbe is. Szerencsére akkor kicsi fák, inkább bokrok voltak, és ezért a pilóta csak kisebb sérüléseket szenvedett.

A Rozmann-rét jó szolgálatot tett a falunak. Ahogy elnézem, még néhány év, és a rét nem hasonlít a rétre, inkább birtokba veszi az erdő, ahogyan az eredetileg is volt. Kár lenne érte.

Horváth János, Győr

Katona Imre: Hitler Csapodon?

(Hol állt a Keleti Front Főparancsnoksága?)

1. Az 1939-ben Németország és Anglia között kitört háború nemcsak falvainktól esett messze, de sokáig még országunktól is. Bár hazánk anyagi helyzetében hamar megmutatkozik a háború hatása: a pengő fokozatosan romlik, egyebekben azonban még sokáig alig van jelen a háború. Estéknént az égnek a falutól északra eső féltéken robbanó lövedékek villannak, fényszórók csóváit pásztázzák az eget; a Fertő fölött ballong húzó repülőgéppel a sarródi légvédelmi tüzérség a találati pontosságot gyakorolja. Mind többször érkeznek a faluba katonák: huszárok, tüzekek, gyalogosok. A bekvártélyozott katonákra a falubeliektől eltérő regula érvényes, ezt a reggel, délután és este felcsendülő kürtszó jelzi.

Mi, gyerekek is egyre többet játszunk katonásdit, sőt háborúsdit a vasútállomás melletti agyaggödör füzesei között. Mindegyikünk német, olasz, vagy magyar akar lenni. Nemsokára megindul az ökör-export Németországba. A csapodiak hízott ökreit Drezdába címezve vagonírozzák be a csapodi állomáson. Kell a



Lopakodó harci járművek (illusztráció)

hús a harcoló katonáknak! 1939-ben egy másik szenzáció is a háborút juttatja az emberek eszébe. A falu határában, a Darab-erdőn túli Szoba-völgyben lezuhant egy magyar katonai repülőgép. A tragikus esemény nagy szenzációt keltett. Az emberek hetekig jártak a gép roncsaihoz, plekszi-darabokat szedtek össze, ami a falusi díszműkészítés fontos kellékévé lépett elő ezekben az anyagihiányos háborús években. A repülőgép tragédiája hetekig foglalkoztatta a falubelieket. Az eseményt még Csapod képviselőtestületi jegyzőkönyvében is megörökítették: „Csapod község határában herceg Esterházy Pál birtokán a Szobavölgy-dűlőben 1939. február 28-án délelőtt 10 órakor egy katonai repülőgép lezuhant, és ezáltal Mészáros Géza m. kir. repülőhadnagy, aki róm. katolikus, nőtlen, 26 éves, szülei Mészáros Béla és Maradek Anna, Eger városi lakosok, repülőhalált halt. A repülőgépen volt még vitéz Bertalan Árpád

százados, a Mária Terézia rend lovagja, a tiszt arany vitézségi érem tulajdonosa stb. stb., aki sípcsont törést, medencecsont repedést és bordatörést szenvedett, Borkey István rep. zászlós, aki nyílt lábtörést szenvedett, Szabó Gyula rádiós tizedes és Gáspár József szerelő őrvezető, akik sértetlenek maradtak.”

A lezuhantak közül különösen vitéz Bertalan Árpád bátorságáról beszéltek sokáig a faluban. A mentésben elsőként résztvevő csapodi favágóknak (Varga Sándor is közöttük volt!) fájdalomtól elgyötört arccal, de erőt mutatva hajtogatta: ez katonadolog! Vitéz Bertalan Árpádról, mint a magyar ejtőernyősök parancsnokáról sokszor hallhattunk az 1940-es évek elején és a közelmúltban írt memoároknak (Bárczy János: Zuhanóugrás stb.). Az ejtőernyősök

délvidéki bevetésekor - mindjárt a felszálláskor - gépe megcsúszott, és a benne levők egy szálíg meghaltak anélkül, hogy célhoz értek volna.

1940-ig a pénz egyre fokozódó értéktelenedése és az újságok hírei utaltak a háborúra. Lengyelország lero-

hanása után lengyel katonák tűnnek fel a faluban, akik főleg Bregenzen és Fertőszentmiklóson, a volt Bezerédj-kastélyban lévő táborban laktak. Innen rándultak át a szomszéd falvakba, így Csapodra is. A fertőszentmiklósi Bezerédj-kastélyban már 1940 körül megszűnt a fogolytábor, de Bregenzen egészen a háború végéig fennmaradt. A háború utáni hónapokban egy ideig még látható volt a templomnak, illetve a kápolnának berendezett istálló egy lengyel hadifogoly-festő oltárképével. A repülőteret birtokba vevő szovjet katonák használták ideiglenes táborozási helyül az egykori major táborra átalakított épületeit. A földreform során - mint Esterházy-birtokot - Bregenz határát is felosztották. Az új tulajdonosoknak az épületekre nem volt szükségük, így lebontották őket.

Az 1944. október 15-i eseményekkel a háború átterjedt az országnak erre a részére is. Előbb erdélyi



Repülő és légvédelmi raj a lesvári reptéren

szász menekültek lepik el a falut, majd magyar és német katonákat kvártélyoznak be a házakba. A katonák szinte teljes egészében a repülőtér állományaiba tartoztak, a magyarok ugyanúgy, mint a németek.

A repülőtérből hovatovább nagyüzem lesz, a környékbeli leglátogatottabb munkahelye. Hatalmas építkezés folyik a nagy kiterjedésű területen, elsősorban a soproni országút baloldalán, az erdőrendezéskor kialakított nyiladékokban, allékban. Itt épülnek a korábbi fedett hangárokat pótló ún. nyílt hangárok. Ide állnak be a bevetésből visszatérő, vagy várakozó gépek. Itt, az erdő fái között jól álcázva állnak egymáshoz közel a különböző háborús gépcsoadák. A segédmunka valóságos reneszánsza van itt a repülőtéren. Épületeket nem emelnek sem itt, sem a repülőtértől távolabb, de a földmunka gigantikus méretekben folyik. A környékbeli civilek mellett munkaszolgálatra beosztott magyar pótszolgálatosok, román és orosz hadifoglyok Bregenzről, működnek közre a repülőtér építésében. A repülőtér parancsnoksága báró Berg szolgagyőri kastélyában székel, az egyes alparancsnokságok pedig komfortosított sátrakban vannak elszórva az erdőben. A munka egyre növekvő méretei mutatják, hogy a háború utolsó szakaszába lépett. A kifutópálya sarkain ágyúállások vannak négycsövű gépágyúkkal.

Csapod is tele van magyar és főleg német katonákkal. Nagy részük a repülőtéren szolgál. A le- és felszálló gépek fülsíketítő moraja mellett katonai szállítókocsik, motorkerékpárok zajától és a sok idegen katona beszédétől hangos a falu, melyben lassan már több az idegen, mint a magyar.

Az a nap, melynek előzményeiről és következményeiről szólunk, még a falu e felfokozódott, idegenektől hemzsegtető életéhez képest is feltűnő volt. Dobszó adta tudtul, hogy senki se lépje át háza kapujának küszöbét. Minden kapuban, bejáróban és utcai kijáratnál Wehrmacht-katona vagy fegyveres SS-őr állt. A járdán bukósisakos motorkerékpárosok, az úttesten pedig páncélosok és páncélozott járművek



közlekedtek. Pillanatok alatt elterjedt a hír: Hitler érkezett a Déli Hadseregcsoporthoz faluban levő főhadiszállására! A hír a váltót állító Kovács István állomásműfőnöktől indult el, aki még a közelmúltban is állította, hogy személyesen is volt szerencséje látnia Hitlert, vagy alteregóját az érkező vonattal. Más adatok arra mutatnak, hogy 1945. március 28-án nem Hitler, hanem Himler járt a Heeresgruppe Süd főhadiszállásán. Nem tudjuk, hogy azért kerül-e sor itt a fogadásra Eszterházára, mert a vonat ekkor már Csapodról elindulva e körül járt, vagy ezzel csak a vonat valóságos helyét akarták-e eltitkolni. Más helyütt Veres D. Csaba azt írja, hogy Hitler 1944-ben már nem hagyta el a berlini főhadiszállást, következésképpen Hitler biztosan nem, így csak Himler járhatott 1945 tavaszán Csapodon a vezérkari vonaton.

2. Mit mutatnak a tények?

Csapod a második világháború során különös jelentőségre tett szert. Ezt elsősorban sajátos fekvésének köszönhetette. A falut minden irányból hatalmas erdők veszik körül, ezek háborús időben - amilyenek ezek az évek voltak - kitűnő búvóhelyül szolgálhattak állatoknak, embernek, gépnek, mi több olyan anyagok tárolására, raktározására is felhasználhatták, mint a lőszer és különböző háborús eszközök.

A falutól északra fekvő ún. csapodi Cser 1783-ban, sőt még a múlt század első felében is összefüggő erdőség volt, nagyobb tisztások nélkül. A múlt század második felében azonban a ló- és birkatenyésztés elterjedésével az erdőgazdálkodás a területen háttérbe szorult, emiatt az egykor összefüggő erdőt kisebb-nagyobb tisztások kezdik tarkítani.

A vasút kiépülésével tovább csökkennek az erdők, és növekszik a tisztás területek nagysága. Az 1900-as évek elején már több itt a tisztás, mint a más

terület. Különösen északon, Bregenz közelében sok a tisztás. Bregenz, mint nevéből kitűnik, már létesülésekor katonai rendeltetésű hely volt. Kezdetben a huszárok kiképző és szálláshelye, csak később, az első világháború után, alakul át általános katonai kiképző- és szálláshellyé. A majorsághoz közel fekvő és egyre nagyobb erdőtisztáson a 30-as évek végén, a 40-es évek elején az ún. bregenzi gyöp végében már a katonai repülőök is megjelennek. Ponyvából húzott hangárban állomásoznak, melyek egyelőre csak látványosságul szolgálnak a falusiaknak, nemsokára azonban egyrészt munkahelyül is, amikor a repülőter kialakítási munkálatai 1942-ben elkezdődnek. Erre akkor kerül sor, amikor német katonai parancsnokság vette át a magyar katonaságtól a repteret. A leszállópályát - az országút és a bregenzi gyöp között - kb. 600-800 m széles és másfél km hosszú árkokkal vették körül. A hangárok - míg csak néhány gép le- és felszállásáról volt szó - a tér északi végében álltak. Később a sopron - veszprémi országút és a Szolgagyőr-Pityer közti erdőbe mélyen benyúló alék szolgáltak a repülőgépek tartózkodási helyül. A legkülönbözőbb gépek szálltak fel- és le Lesvárott. A Messerschmidt-vadászgépek különböző típusain keresztül a Heinkel-gépekig szinte minden típus képviselve volt a repülőtéren, egészen az olasz Caproniig. Magyar részről a Messerschmidt 110-es típusú lokátoros éjjeli vadászok három százada tartózkodott

Lesvárott a háború utolsó időszakában. A gépek személyzete főleg Csapodon lakott családjával. A századok élén egy-egy kiváló hírben álló vadászpilóta állott, róluk nevezték el az egységeket Tomor-, Dóczy- és Hány-századnak. Tomor Lászlót a szovjet frontról vezényelték az M 210-es vadászbombázó alakulathoz. A keleti fronton előbb Sólyom-típusú gépein ért el sikert (Tomor László: Harcok az orosz égen), majd Messerschmidt 109-es gépek különböző típusaira került. Dóczy százados Németországban bukkant fel az 1960-as években mint berepülőpilóta.

A repülőteret nemcsak vadászgépek le- és felszállására használták, hanem bombázógépek is szálltak fel kifutópályájáról. Az említett három magyar repülőszázad is vadászbombázókból állt. A bombákat és a lőszerket a csapodi Csernek az állomás mögötti részén, a Fajtuson (Cirák felé) és a vitnyédi Cserben tárolták. Később, a háború befejezése után nagy gödrökben hatástalanították a felhalmozott hatalmas mennyiségű gyilkos fegyvert. (A hadianyagnak a hatástalanítás színhelyére történő szállításában, a gödrök ásásában a falu lakossága, e sorok írója is részt vett. A németek és a magyarok által felhalmozott hadianyag hatástalanítása már a háború utolsó napjaiban elkezdődött, de 1945 nyarán vett nagyobb lendületet.)

A repülőterrel a falu jelentősége katonailag felértékelődött, hiszen légiúton oda kapcsolhatták be, ahova csak akarták, ahova a háborús érdek megkövetelte. Fokozta a falu katonai jelentőségét a vasúthálózatba való bekapcsolódása.

A falut átszelő vasút nem volt fővonal: Sopront és Celldömölköt kötötte össze. Jelentősége a háborús körülmények miatt mégsem lebecsülendő, különösen, ha figyelembe vesszük a falu kedvező fekvését, rejtettségét (ez háborús időkben a legkedvezőbb adottságok egyike), valamint, hogy az egykori német birodalom innen alig van messzebb 30-40 km-nél; érthető a németek választása, mely Csapodra mint katonai centrumra esett.

A vasút, az erdők, a jó megközelíthetőség mind olyan adottságok, melyek a falu katonai jelentőségét háború idején növelik. Ilyen szempontból Csapodra már korán ráterelődik a figyelem, ami egészen sajátos körülménynek tulajdonítható. A csapodi vasútállomásnak 3 vágánya volt. Az egyik, a szélső, kitérővágány volt ellenvonat esetére. A 3. vágány félkörívnyi fordulattal a majorba vezetett. Ezen a 30-as évek közepéig, ill. végéig az uradalom szükségleteit elégítették ki. A vagonokat ökrökkel húzták a majorig.



Egy Pullman kocsi belülről (illusztráció)

Az 1930-as évek végén azonban vasúti kocsikat toltak a vágányra, mely így szállításra alkalmatlan lett. A kocsik, a nyitott és fedeles vagonok, a gyermekek játszó- és búvóhelye voltak, ennek következtében annyira megrongálódtak, hogy néhány teljesen helyreállíthatatlan lett. A kocsik egy részét 1942-43-ban kihúzták a vágányról, hogy a kitérő vonatok, illetve szerelvények befogadására alkalmas legyen.

Az egy megüresedett vágány nem sokáig maradt kihasználatlanul, mert a budapesti GANZ Villamosági és Járműgyár illetékesei jó lehetőséget láttak a felhasználására.

Az Európát körülvevő háborús blokádnak nemcsak megnehezítette, hanem esetenként teljesen lehetlenné tette a kontaktust az amerikai kontinenssel. A GANZ Villamosági és Gépgyár szerződéses viszonyban volt Argentínával vasúti (Pullman) kocsik gyártására. Ezek legyártása meg is történt, de tovább szállításuk a már említett katonai blokádnak miatt nem valószínűsíthető, s egyelőre még kilátás sem mutatkozott arra, hogy erre a közeljövőben sor kerüljön. Az 1944. március 19-e után várható bombázásveszély a nagy budapesti gyárat arra készítette, hogy az elszállíthatatlan 36 motor-, illetve vontatókocsiját (jobb hely híján a gyáruddvaron vesztegeltek) vidéken, bombabiztos helyen helyezze el. Ezek a kocsik a kor technikai színvonalán, minden igényt kielégítő luxuskivitelben készültek. A padok zöld színű borjúbőrrel voltak bevonva.

A GANZ Villamosági Műveknek a GYSEV budapesti vezérigazgatóságához intézett első levele 1944. március 22-én kelt, tehát nem sokkal március 19-e, az ország német megszállásának időpontja után. A GANZ szerint a kocsik biztonságos elhelyezésére „az Esterházy hercegi hitbizomány birtokán Csapod és Mexikó-pusztai állomások közelében kínálkozik alkalmas terület” az uradalmi majorba vezető iparvágányon. A két vágány közül a GYSEV-vel együtt szakértői szemle dönt. A GANZ Pachler főtanácsost küldte Sopronba, hogy a GYSEV illetékeseinek segítségével döntsenek a két lehetőség egyikeről. Az ügyiratok szerint a GANZ csak akkor fordult a GYSEV-hez, amikor Esterházy Pál már hozzájárult ahhoz, hogy a GANZ a két vágány egyikét használhatja. Ezért különös - és bizonyára sajátos következtetések levonására nyújt lehetőséget -, hogy nem a két jelzett lehetőség közül választottak a kiküldött szakértők, hanem Csapod és Fertőszentmiklós közt találtak egy olyan területet, melyet a kocsik tárolására is alkalmasnak vélték, és a két kitérőhöz hasonlóan szintén az Esterházy-hitbizomány területén



Lövegek (illusztráció)

feküdt. „A motorkocsikat a Celldömölk-Eszterháza vonalnak Csapod állomástól északra, a 454 és 458 szelvények között balra elterülő - az Esterházy-hitbizomány tulajdonát képező - erdőirtáson kívánnánk elhelyezni. A megjelölt két szelvény között a legmegfelelőbb ponton a lerakás tartamára egy kitérő beiktatására és hozzá csatlakozó, tervvázlatok szerint kb. 170 és 240 m közötti hosszúságú, normál nyomközű lerakódóvágányra lenne szükség” - írják 1944. április 7-én a GYSEV illetékesei a GANZ gyáriaknak. Fekete János csapodi főpályamester hiába figyelmeztetett arra, hogy a kocsik tárolására kiválasztott terület mögött, az erdősávon túl néhány száz méterre húzódik a lesvári repülőtér kifutópályája, így a telephely megválasztása aligha szerencsés; megjegyzéseit „aggályoskodásnak” minősítették a GYSEV Osztálymérnökség illetékesei. Más kérdés, hogy a kocsik miatt komoly háborús sérülést szenvedtek. (Megjegyezzük, hogy Fekete János csapodi főpályamester figyelmeztetése ellenére a kocsikat a kijelölt helyen helyezték el. A kocsik számára nem készült fészker, álcázás nélkül, szabadon álltak. Nem csoda, ha az angol-amerikai légitámadás áldozatai lettek. Zöld bőrléseiket a lakosság lábbelije anyagául használta fel. 1945 elején a zöld színű lábbeli a csapodiak biztos ismertetőjele volt.) Úgy véljük, hogy a csapodi kitérővágányról a GYSEV illetékesei azért terelték el a GANZ-gyáriak figyelmét, mert a vágányt már ekkor lefoglalták más, magasabb célra, melyről csak az illetékesek tudtak, de arról írásban nem értekeztek. Hogy ez mennyire így lehetett, arról az a két vonat is tanúskodhat, melyet itt, illetve emellett tároltak a háború utolsó hónapjaiban.

3. A háború utolsó hónapjaiban a vasútnak a Páskomnál lévő kanyarjában egy sajátos rendeltetésű, a falubeliek előtt is teljesen titokban levő vonat vesz-

tegelt. A falubeliek „Aranyvonatnak” hívták, de nem volt azonos azzal a vonattal, melyen a Nemzeti Bank arany-, ill. devizakészletét tárolták. Ezt a vonatot nem tartalma miatt nevezték így, hanem a kocsik arany- és ezüsthésszel való díszítettsége miatt. Különben a kocsik díszítése a budapesti Kodály-körönd házainak sgrafittós mintáira hasonlított. Ezekben, vagy ezekhez hasonló (!) kocsikban szállították 1938-ban a Szent Jobbot. Egyes források arra utalnak, hogy a Szépművészeti Múzeum nyugatra menekített képeit tárolták ilyen vonaton, mely a háború utolsó heteiben Fertőbozon volt más közbülső állomások után. Hegyi Imre azonban arra hívta fel figyelmemet, hogy ezekben a kocsikban a koronázási jelvényeket szállították. A vonat elején és végén levő személykocsik a koronaórség és a kocsikra vigyázó órség befogadására szolgáltak. Mi, gyerekek, nem mertük megközelíteni ezt a különös vonatot. (Horváth János volt csapodi, jelenlegi győri lakos 1984. június 22-i visszaemlékezése: „A magasabb parancsnok, aki a szerelvény felett rendelkezett, német volt, de aki miniket kihallgatott, az egy magyar tiszt volt, főtisztirangban.”) Elterjedt a hír, hogy az órség a bámészodókat eltessékeli a vonat közeléből. A vonatra és rendeltetésére vonatkozó adatokra még a GYSEV forgalmi osztály 1944. XII. 6-tól 1947. IX. 10-ig vezetett eseménynaplójában sem sikerült rábukkanunk, pedig - mint a következőkből kitűnik - még ennél „titkosabb vonat” állt Csapodon, az említett-hez egészen közel, melyről viszont sikerült néhány adatot találnunk a GYSEV krónikaszerű felsorolásai között.

Az iparvágánynak a falu alatt húzódó félköríves vonala magasból könnyen belátható volt, ezért rejtett katonai jellegű szerelvények tárolására alig használhatták. A vasútállomástól nyugatra - a templomföldéken túl - a csapodi Cser húzódott a Csapodot Pusztacsaláddal összekötő útig. Az erdőt nemcsak cseres alkotta, hanem - főleg a délnyugati részen - fenyves cserrel és bokros, dús aljnövényzet, mely nemcsak a vadaknak szolgált kitűnő búvóhelyül, hanem - mint példánk mutatja - az embereknek is, amire a háborúnak ebben az évében az egyre ismétlődő bombatámadások veszélye miatt szükség is volt.



*Katonák a II. világháborúban
(illusztráció)*

A háborús helyzet egyre romlik. 1944. október 15-én, Horthy proklamációjának napján már átlépték a szovjet csapatok a Kárpátokat, s az ország területén, Makó környékén folynak a harcok a makacsul ellenálló német és magyar alakulatok és a támadó szovjet csapatok között. A német hadvezetőség arra rendezkedett be, hogy a Dunántúl északkeleti

részén indítja meg - előre meghatározott időpontban - az ellentámadást a szovjet csapatok ellen. Ekkor határozzák el, hogy a főparancsnokságot visszavonják az ország nyugati határához, a Birodalomhoz közeli területre. Választásuk miatt éppen Csapodra esett, az elmondottak alapján alig szorul bővebb magyarázatra. Nemcsak arra törekedtek, hogy a főparancsnokság vonata jól álcázott helyen és vasútállomáshoz közel, utakkal is jól megközelíthető helyen álljon, hanem arra is, hogy a vonat a repülőtérrel jól megközelíthető helyen legyen. E célból olyan vonalat vezettek ki az

állomás legszélső, keresztezés céljára fenntartott vágányából, amely az őrházat éles szögben megkerülve az erdő szélére vezetett. Itt, az erdőszélen vezetett egy út hozzávetőlegesen észak-, északnyugati irányban egyenesen az erre merőleges csapodszolgagyőri útig. Ennek segítségével Szolgagyőrön át viszonylag könnyen el lehetett jutni a lesvári repülőtérig. Tehát a rejtettség mellett még közlekedéssileg is kedvező volt a vágány helye. Mint gyerekek sokszor láttuk a vágányt és a rajta veszteglő vonatot. Az ott dolgozó csapodiak révén hamar elterjedt, hogy a vonaton német katonai parancsnokság székel, de hogy melyik, azt akkor még nem tudtuk. Ez csak akkor derült ki, amikor hazajöttek Németországból azok a falubeli fiatalok, akik a vonaton dolgoztak: Baranyai Imre, Baranyai Ilona, Kovács Irén és Kovács Sándor. Főleg utóbbi kaptunk értékes információkat a rejtélyes vonatra, személyzetére és rendeltetésére vonatkozóan. Ezek segítségével, valamint az akkor még értékelhetetlen adatok alapján ma már tudjuk, hogy a vonaton a német Déli Hadseregcsoporthoz tartozó Heeresgruppen Süd harcálláspontja székel. Ismeretes, hogy a Szovjetunióval harcoló német hadsereg három csoportot alkotott. Az „Észak” és a „Közép Hadseregcsoporthoz” a Kárpátokig terjedő szakaszt védte, a „Dél”-re pedig a Kárpátok és az et-

től délre eső terület védelme háruult. Miután a szovjet hadsereg az északi és déli szárnyakon támadott, a Déli Hadseregcsoport egyre nehezebb helyzetbe került. Bár egyes katonai források - még Veress D. Csaba könyve (A dunántúli harcok krónikája, Bp, 1984) is - úgy tudják, hogy a Heeresgruppe Süd harcálláspontja Eszterházán, a kastélyban volt, le kell szögeznünk, hogy az eszterházi (fertődi) kastélyban a csoport csak reprezentált, a valóságban a Hadseregcsoport különvonata Csapodon, a vasútállomás mögötti Cser-erdő szélén, jól álcázott helyen tartózkodott. A már említett GYSEV-naplóból azt is megtudhatjuk, hogy mikor fektették le a vonat pályáját. Az első kétségtelenül ezzel kapcsolatos feljegyzés 1945. január 1-én kelt: „...A német Feldeisenb. Abt. Csapod mellett a 410. szelvényben váltót fektetett, egy elágazást csinál 400 m vágánnyal, anyagot a pft. ad”. 1945. január 4-én egy másik bejegyzést is olvashatunk a készülő vágányról: „...Csapodon nem tartották meg a megépített elágazó (leáll.) vágány átadását (mozdonnyal való leghengerlését). K. kapott tartalékot, Bősze intéző kint volt”. Majd a vonal rendeltetéséről olvashatunk ugyane napon: „Egy különleges vonat (vezérkar) jelezve Csapodra Spról”.

A két bejegyzésből megtudhatjuk, hogy a vágánylefektetés sürgős volt, hiszen a vágányt próbaterhelés nélkül vette át a német parancsnokság, sőt azon a napon, melyen a próbaterhelést kellett volna a GYSEV illetékeseinek megejtetniük, már meg is érkezett rá a vezérkar, a Heeresgruppe Süd vonata. A meglehetősen szűkszavú bejegyzésekből is nyilvánvaló, hogy a vonal kiépítésénél a csapodi pályafenntartás (főpályamesterség) bizonyos kizárására törekedtek, hiszen csak az anyagot adta a pályafenntartás, a munkát a Feldeisenbahn Abteilung végezte saját kivitelezésében. A sietségnek több oka volt. Kezdetben azt hittük, hogy a rákerülő vonat bizalmas rendeltetésének tulajdoníthatóan még a különben kötelező próbaterheléstől is elállt a német parancsnokság, hogy így az építésbe beavatottak köre minél szűkebb legyen. Ekkor még nem sejtettük, hogy a sietség elsősorban a fronthezettel függött össze. 1945. január 3-án bezárult a Budapestet

körbevevő szovjet ostromgyűrű. 1945. január első napjaiban már Csepelt és Újpestet fenyegeti a szovjet előnyomulás. E reménytelen és kilátástalan helyzet indítja arra Hitlert, hogy az elveszettnek látszó háború menetét megpróbálja megfordítani. Ezért úgy dönt, hogy a nyugatról elvont nagyobb erők bedobásával ellentámadást indít a Dunántúlon, áttöri a Budapestet körülvevő szovjet ostromgyűrűt, átkel a Dunán, és a Tiszántúlra veti vissza a Vörös Hadsereget. Ez lenne az első lépés, utána következnie a többiek mindaddig, míg vissza nem jutnak Sztálingrádig...

„A hadműveleteket én magam vezetem.” - jelenti be a Führer, és azonnal a dunántúli frontra utazik. A budapesti katlanba zárt fasiszta csapatok örömmel értesülnek Hitler üzenetéről; holnap, vagy holnapután kiszabadítják őket a körülzárt katlanból.



Az egyik utolsó fénykép Hitlerről

A szűkszavú katonai jelentésből nem derül ki, hogy a front melyik magyarországi szakaszára ment - ha ment - Hitler, aki ekkor más források szerint már nem mozdult ki a főhadiszállásról. A vezérkari vonat körüli tevékenység, az időpontok sajátos egybeesése azonban aligha hagy kétséget afelől, hogy a sietség, a terhelőpróba elmaradása Hitler, vagy valamelyik magas rangú helyettesének személyes látogatásával függhet össze. Hitler állítólagos magyarországi látogatását ezen az egyen kívül más források nem támogatják, viszont a II. világháború német katonai akcióival foglalkozó irodalom tud arról, hogy Guderian, a német vezérkar főnöke megkereste harcálláspontján Gillet, a Budapest felmentéséért harcoló IV. SS páncélos hadtest főparancsnokát, méghozzá pontosan azon a napon, 1945. január 6-án, amikor a vezérkari vonat Csapodra megérkezett. E szerint Guderian lett volna az a vezérkari vonatot Csapodon meglátogató titokzatos idegen, aki miatt a rendkívüli biztonsági intézkedéseket a faluban hozták.

Katona Imre a Soproni Szemle XLV. évfolyam (1991) 3. száma 157-163. oldalán napvilágot látott tanulmányának másodközlése a szerző jogutódainak engedélyével.

A Celldömölk - (Csapod) - Fertőszentmiklós vasútvonalról

A Celldömölk - Fertőszentmiklós vasútvonalat a GySEV 1897-ben építette. A létesítés akkor Kapuváron és a Rábaköz falvaiban nagy közigazgatási és politikai viharokat kavart. A vihar alapvető oka az volt, hogy a tervezett vasútvonal hol csatlakozzon a már meglévő Sopron-Győr vonalhoz. A csatlakozás végül Fertőszentmiklósnál (akkor Eszterháza) történt. Ezzel a Himod környéki falvak kimaradtak a vasútfejlesztésből. A megépült nyomvonal a következő volt: Celldömölk (akkor Kis-Cell) - Vönöck - Kenyeri - Nick - Répcelak - Répceszemere - Iván - Pusztacsalád - Csapod - Fertőszentmiklós (akkor Eszterháza). Ezzel Csapod nagyon rugalmasan be tudott kapcsolódni az ország vasúti vérkeringésébe. Az elsősorban mezőgazdasági jellegű falu az eladásra szánt nagyobb mennyiségű terményeit vasúton könnyen el tudta szállíttatni. A falu 1923-ban vásárló jogot is kapott. Ezután az ezek szervezésével összefüggő állatszállításokat is könnyen le lehetett bonyolítani. A vasúttal kapcsolatban érdemes itt is megemlíteni, hogy a II. világháború befejezése előtt néhány hónapon át a német Déli Hadseregcsoport harcálláspontként Csapod állomás körzetét használta. A nagy erdők közötti titkosságot könnyen lehetett biztosítani.

A falu idősebbjei még emlékeznek az 1950, 60, 70-es évekre. A menetrend szerint közlekedő vonatok fapadosak voltak. Mind a munkába, iskolába járást, mind a kirándulásokat, bevásárlásokat rugalmasan le lehetett a napi két gőzössel és két motorvonattal bonyolítani. A faluból naponta jelentős számú munkába járó indult, elsősorban Sopronba.

A munkába járók általában vasutasok vagy postások voltak. Az ő napjuk akkor a következő volt: reggel



A gőzös jellegzetes szerelvénye

fél 5-kor keltek, majd a gőzössel 7 óra körül Sopronba értek, és a munkájukat elkezdhették. Sopronból délután fél 5 körül értek ugyancsak a gőzössel Csapodra. Ezt követően otthon tovább folytatódott a kézi munka késő estig, hogy aztán a bejárók másnap korán reggel ismét fél-5-kor felkelhessenek. Kivételt képezett a szabadság, akkor otthon dolgoztak reggel fél-5-től késő estig. A fokozott igénybevétel ellenére a bejárók többsége szorgalmas, türelmes, barátságos és segítőkész volt. A gyermekeiknek minden segítséget megadtak ahhoz, hogy nekik már ne kelljen Csapodról Sopronba munkába járni. A sok küszködés aztán lassan meghozta a gyümölcsét. Az életszínvonal emelkedését a legegyszerűbben azzal lehetett lemérni, hogy a birtokukban az 50-es években csak kerékpárokat, a 60-asokban motorkerékpárokat, a hetvenesekben pedig már egy-egy kisebb személyautót is lehetett látni.

A csapodi vasutasokra még úgy is vissza lehet emlékezni, hogy az érdeklődőknek a vasútállomá-



Eszterháza, vasútállomás



Csapod, a vasútállomás épülete

son az 1959,60,61-es években, a faluban saját készülékükön elsőként mutatták be a Magyar Televízió akkori műsorait. Esetenként 2 forintot kellett a műsornézésért fizetnünk.

A Celldömölk - Fertőszentmiklós vasútvonalhoz a cikk írójának számos emléke fűződik. 1962-66, majd 1967-72 között tanulmányaim során Budapestről édesapám révén szabadjeggyel utazhattam. Ennél nagyobb segítséget akkor a realitások talaján még elképzelni sem nagyon tudtam.

Visszaemlékezést kértem egy korábbi bejárótól, Burus Páltól: - *A vasút megszüntetése előtti években nemcsak bejáró vasutas, hanem a Sopron-Celldömölk viszonylatban gőzmozdony vezető is voltam. A gőzösök télen-nyáron nagyon megbízható vontatók voltak. A személyzetüknek nagyon kemény munkát kellett végezni. A maximális sebességük ugyan 75 km/óra volt, de általában 45 km/óra sebesség körül közlekedtek. A megszüntetést követően néhány évig a busszal történő bejárást is kipróbáltam. Elmondhatom, hogy a korábbi vonatokkal kényelmesebben lehetett közlekedni.*

A Celldömölk - Fertőszentmiklós vasútvonal az 1960-as évek második felétől már veszít a korábbi jelentőségéből. Ezt még fokozta az akkori közlekedéspolitikai koncepció is. Már 1974. február 1-én bevezették

az egyszerűsített forgalmi szolgáltatást. Csapod, Iván, Kenyeri és Vönöck állomások csak megállóhelyek lettek. A hozott intézkedések egyre inkább ellehetetlenítették az áruszállításokat. A közlekedési koncepció figyelembe vételével a személy és áruforgalmat a közutakra terelték. Ennek következtében a vonal forgalma annyira gazdaságtalanná vált, hogy a



A motorvonat (és karbantartói)

ünnepeket tartottak, mintha a vonalat akkor nyitották volna meg. Kétkedéssel tekintettek a várható autóbusz forgalomra. Közben eltelt 30 év. Az üzemanyagok ára a többszörösére emelkedett, amit a buszjegy árak is jól tükröznek. A nagyobb áruszállítás pedig problémásabb.

Véleményt kértem egy jelenleg busszal munkába járótól, Horváth (Hepsz) Lászlótól: - *Én az 1979 évi megszüntetés előtt középiskolai tanulmányaim végzése során már vonatos bejáró is voltam. A megszüntetést követően lassan ugyan, de csak nőtt a komfortérzet a buszokban. Jelenleg postás alkalmazottként járok be Sopronba dolgozni. Ha a költségeket nézem, akkor azok körülbelül meg egyeznének a mostani időszakra vetített vonat-költségekkel.*



A GySEV búcsúztató motorkocsija Fertőszentmiklós állomáson

Ezt a kis cikket édesapám emlékének is írtam, aki 26 évet bejárással, Sopron állomáson vasúti alkalmazottként töltött el.

(Felhasznált irodalom: Katona Imre: Csapod - Falu a történelem sodrában. Tóth Sándor: Közlekedés Sopron vármegyében I. II.)

Csiszár Jenő, Sopron

A Poklos-tó titka

Gyermekkorunkban foglalkoztatott bennünket, hogy a Fertő-tó miből kapta egyedülállóan sajátos nevét. A Csapod környéki gyermekek képzeletét a Poklos-tó és Poklos-dűlő neve is izgatta, amelyet még a XX. század első felében is elkerültek.

A poklosság, vagy bélpoklosság a Bibliából és a világirodalomból Hyeronimus Bosch és Peter Brueghel képeiről jól ismert, igen festői torzulásokat okozó, lassan ölő, az 1950-es évekig gyógyíthatatlan betegség, a lepra magyar neve volt. A betegség kórokozója a TBC kórokozójához hasonló saválló, gombatermészetű baktérium, amelyet először Hansen nor-



id. Pieter Brueghel: Az elátkozottak faluja

vég hajóorvos mutatott ki. A kórokozó a leghosszabb lappangási idővel rendelkezik, a periférikus idegrendszert támadja meg, amelynek következtében a beteg elveszítheti végtagjait, szemét, arcát. Akárcsak a TBC-nek, gümős és korhadásos formája van, és a betegekre, akárcsak a TBC esetén, fokozott étvágy jellemző. Ezért nyerte e betegség a középkorban a bélpoklosság, poklosság elnevezést. Már a honfoglaló magyarok ismerték, de elterjedését a kereszties hadak átvonulásának köszönhette a XII-XIII. században. Később Nagy Lajos királyunk is leprában szenvedett.

A kereszties háborúk idején a leprásokat föld alatti ciszternákban, kutakban, vermekben (puteus leprosorium) tartották, ahogyan Jókai Mór Bálványosvár c. könyvében is olvashattunk róla. Leprás kút sok volt Magyarországon, leprás falu csak egyet-

len. A kereszties háborúk idején a legnagyobb leprás karanténfalu, egészségügyi internálótábor a Poklos-tó szigete volt Csapod és Iván határában a kora középkorban. A terület vizenyős, morotvás voltára több falunév is utal (Bodak, Fertőd). IV. Béla 1265-ös oklevele leprás falu, villa leprosorium gyanánt említi. A villa leprosorium egykori helyét a Pusztacsalád és Iván között, a vasúti őrház mellett elterülő Poklos-tó határrész őrzi, amely a Nagyerdő különleges hangulatú tisztása. Ez a ma is vizenyős, süppedékes, esőzésekor nehezen járható terület kevesebb mint egy kilométerre fekszik a XIII.-XIV. századi okleveleink-

ben villa Johannként szereplő Iván falutól. A johanniták főleg a leprások gyógyításával foglalkoztak. A villa leprosorium poklosait gyógyító johanniták a bői konvent tagjai voltak, Ivánban székeltek, innen jártak ki a leprásfaluba.

Iván, Poklosfalva, Bodak, Fertőd a Három Család (Csapodcsalád, Hővejszalád, Pusztacsalád) nevű birtok részei voltak, amelyet 1257-ben IV. Béla adományozott a Nagymarton-nemzetségbeli Bertrandnak. A leprás falu 1250 körül már elnéptelenedett. Helyét felégették. Ha birtokosztokodások idején emlegetik is régi okmányok, bizonyíthatóan nem volt senki tulajdonában, sőt mikor had járta a vidéket, ezt a területet

mindig gondosan elkerülték. Katona Imre ki akarta ásatni a leprás falut, de ezt nem engedélyezték az egészségügyi hatóságok. Lakói szenvedéseinek szigetét babonás félelemmel kerülik el az egymást váltó nemzedékek, noha ennek igazi okát már nem őrzi az emlékezet. Csak a név, a Poklos-tó neve. Emlék-mű ez is a maga módján, ércnél, kőnél maradandóbb.

A témáról Katona Imre: „Leprás falu Sopron vármegyében”, Soproni Szemle, 1978/2. sz. 171-175. o., másodközlés Adalékok Iván község helytörténetéhez, Iván, 2002, 48-54. o. tanulmányában lehet bővebben olvasni. Lakóinak Buza Péter „A Poklos-tó titka” (interjú Katona Imrével), Magyar Nemzet, 1988. november 5-i cikkében állít szép emléket.

*Dr. Yarné Dr. Katona Magda
Nasrin, Budapest*

Csapodiak a kavics fogságában (folytatás)

Az 1956. évi forradalmat néhány év nyugalmi időszak követte. A beszolgáltatási kötelezettség megszűnt. Terményeit, állatait, állati termékeit mindenki szabad piacon adhatta el. A gazdálkodási tevékenység és kedv megint felpettedt, a parasztság kezdett gyarapodni. A mezőgazdaság terén a rendszer elmélete kétlépéses volt. Először a nagybirtokokat és az egyházi birtokokat, valamint az úgynevezett kulák birtokokat (a nagyobbakat) osztották fel vagy elkozták. Ennek a lépésnek a kárvallottakon kívül sokan örültek, főleg a részesedők, mivel nagyon csekély térítés ellenében jutottak földhöz.

A politika azonban nem állt meg ennél a lépésnél, mivel a cél az volt, hogy szűnjön meg mindenféle kizsákmányolás és kistőkésesedés, ezért a parasztság sem lehet kivétel. A kismagántulajdon közösbe vonásának gondolata már érlelődött, idő kérdése volt, hogy mikor következik be.

Az első termelőszövetkezeti csoportok csak szorványosan és teljesen szabad elhatározásból alakultak meg különösen olyan helyeken, ahol a nincstelenekből és gazdálkodási tapasztalatokkal nem rendelkezőkből lettek új gazdák, akik aztán legtöbb esetben nem tudtak megbirkózni az önállóság gondjaival. Ezeket a kezdő csoportokat a kormányzat pénzzel, állattal, műtrágyával, stb. támogatta, legtöbbször visszatérítési kötelezettség nélkül, csak azért, hogy vonzólag hassanak az egyéni gazdákra, akiket ugyan egyelőre nem háborgattak a magántulajdonukban, de egyre súlyosabb terheket róttak ki rájuk.

A terhek azonban több évi sanyargatás után sem törték meg az egyéni gazdákat, és maguktól nem akartak megindulni a közös gazdálkodás felé, ezért az 1950-es évek végén mindjobban akcióba lépett a propaganda a közös gazdálkodás érdekében. Ennek következtében kezdtek szaporodni a különböző társulások, majd az Alföldön megjelentek az első „szocialista községek”, amelyekbe néhány család kivételével mindenki belépett. A Dunántúl falvai azonban az átlagnál szívósabban álltak ellen, és ragaszkodtak az önállóságukhoz. Úgy látszott, hogy az 1956-os forradalom megállítja a szocializálás folyamatát, ez az enyhülés azonban csak átmeneti volt. 1959 elején senki nem hitte volna, hogy Győr-Sopron megye lesz az első „szocialista megye”.

Csapodon 1957-ben, önkéntes alapon, hat család 11 taggal Béke néven termelőszövetkezeti csoportot állt össze. A többség azonban nem mozdult. Nagy volt a riadalom Csapodon is, amikor 1958. november 17-én elterjedt a hír, hogy ide is megérkezett a szervező bizottság. Suttogott az egész falu, sok asztalon érintetlen maradt az étel. Az emberek néhány napig erősködtek, hogy nem és nem, de amikor látták és hallották, hogy „keménykező” agitátorokkal van dolguk, akkor sorban aláírták a belépési nyilatkozatokat, és várták a csodát, amely majd kisegíti őket a bajból.

Az első években - bár a természet szinte a tenyerén hordozta a közösséget - soha nem látott terméseredmények születtek, a Béke TSZ mégis a tönk szélére jutott. Az alábbi számok mindennél világosabban beszélnek:

- 1959-ben 1 munkaegységre 14 Ft jutott természetben és 4 Ft pénzben.

- 1960-ban már csak 11,80 Ft-ot ért 1 munkaegység.

A férfiak ezen kívül 120 egység után 1 hold földet kaphattak mint háztájit, de a megmunkálás költsége őket terhelte.

A sikertelenség oka elsősorban a rossz vezetés volt, de a tagság hozzáállása sem volt makulátlan, hiszen az azelőtt szorgalmas csapodiak csak hanyagul dolgoztak, ahol lehetett szabotáltak, herdáltak a közvagyont - ami tulajdonképpen az övék volt - , és abban hittek, hogy ez úgysem tarthat sokáig.

Márk Kálmán, Csapod

Impresszum:

Nostra parva patria - A mi kis hazánk Csapod

ISSN 2060-632X

Kiadja: a Csapod-barátok Egyesülete

Szerkesztők:

(Erdőző) Horváth Antal - Győr

Kovács Antal - Csapod

Márk Kálmán - Csapod

Nagy Imre - Győr

Simon János - Sopron

Felelős kiadó: Horváth János, az egyesület elnöke
A kiadvány a Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzat és a Nemzeti Civil Alapprogram anyagi támogatásával készült.



Neves emberek a faluból

Lőrincz Ferenc (1916-1987)

Csapod több papot és szerzetest adott a római katolikus egyháznak. Így Nagy Ferencet (szül. 1748), aki Vas megyében Ölbőn és Vámoscsaládon káplánkodott, majd Felsőszilvágyon lett plébános, ott is halt meg. Ágh Lajos Norbert (szül. 1861) szerzetest, premontrai tanárt, aki később kilépett, és a soproni főreálban tanított. Nagy Józsefet, szerzetesi nevén Ernőt (szül. 1891), aki ferences barát volt, teológiát Pozsonyban végzett, utolsó állomáshelye Sümeg volt, a szerzet feloszlata után kántorkodott, Budapesten halt meg. Az ő öccse Nagy Sándor, szerzetesnévén Arisztid (szül. 1899), szintén ferences szerzetes (Rómában is tanult), hervadhatatlan érdemei voltak az esztergomi ferences gimnázium és kollégium felállításában, mint szentendrei gimnáziumi tanár vonult nyugdíjba 1959-ben. Kovács Elemért (szül. 1905), aki Fehértón, Sopronban volt plébános. Horváth Antal (szül. 1919) premontrai szerzetest, aki a rend feloszlata után Keszthelyen volt kántor.

Közéjük tartozott Lőrincz Ferenc is. Sajnos személyesen nem ismertem, pedig akár találkozhattunk is volna egymással. Akkor kerültem közel hozzá, amikor 1987-ben, az ő halála után tíz hónappal a Győrtől 25 km-re, Pannonhalma szomszédságában lévő festői szépségű Tápon, a Szőlőhegyen álló kétszáz éves parasztház egy részének tulajdonosává váltam. Tápon szolgálta ugyanis a híveket huszónhét éven át Lőrincz Ferenc. A faluban katolikusok és re-

formátusok élnek békében egymással. Vannak vegyes házasságok, a hagyománynak megfelelően a születő gyermekek egyike az egyik, másika a másik vallást viszi tovább. Táppal történő ismerkedésem idején, amikor szóba került, hogy „csapodi légény” vagyok, szinte mindenki említette, hogy „hát, hiszen

A reformátusok temploma Tápon



A katolikusok temploma Tápon

Lőrincz Ferenc is csapodi volt”. És ehhez mindenki hozzátette, lett légyen katolikus, vagy református, hogy: „Igen rendes ember volt, nagyon szerették a tápiak.”

Lőrincz Ferenc 1916. május 8-án született Csapodon Lőrincz Gyula és Horváth Rozália második gyermekeként. Édesapja a faluban iparos emberként, asztalosmesterként dolgozott. Két testvére volt. Bátyja, Antal az apjuk mesterségét vitte tovább Csapodon. Öccse, Gyula a Szovjetunióban szerzett diplomát, a Földművelésügyi Minisztériumban volt osztályvezető, majd Gödöllőn könyvtárigazgatóként dolgozott.



A szülőház Csapodon

Lőrincz Ferenc papi tanulmányairól Győrben a nagy szeminárium tanulóiról 1932-35 között készült feljegyzésekben az alábbiak olvashatók:
- Tehetséges, gyors, logikus észjárású, kötelességeit teljesítő növendék. Valamennyi tantárgyból jeles.



Lőrincz Ferenc és elsőáldozók Tápon

- Tehetsége: jeles. Tehetségének felhasználásában: szorgalmas. Természete: tisztelettudó. Vallási kötelem teljesítésében: buzgó. A házi szabályok megtartásában: pontos. Szabad idejében: tanul, olvas. Külső megjelenésben: rendes.

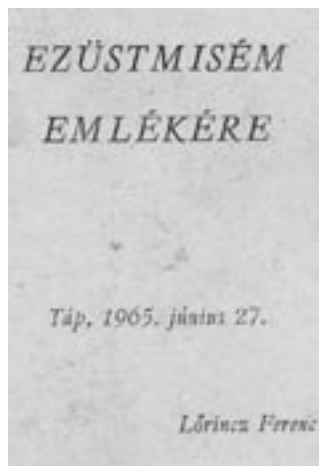
- Társaival szemben előzékeny. Néha hirtelen, de fékezi magát. Kitűnő tanuló.

Pappá Csapodon szentelték 1940. június 23-án. Anyám is részese volt a szertartásnak, sőt a szülői háznál az azt követő vendéglátásnak is, lévén, hogy rokoni szálak voltak a családok között. Pappá szentelését követően segédlelkész Tápon (1940-41), Szőnyben (1941-42), Szőgyén (1942-43), Kapuváron (1947-50). Táborig lelkész 1942-47 között. Lelkész Pásztoriban (1950-61), 1961-ben került újra Tápra, ahol haláláig plébános. (Regős Frigyes volt csapodi plébános helytörténeti kézírata szerint mint tábori lelkész orosz fogságban is volt. Kompis László, aki Lőrincz Ferenc mellett Tápon sokáig kántorkodott, különösebb részletek nélkül hallott erről tőle. A tápi Horváth Ernő szintén tényként ismeri ezt.)

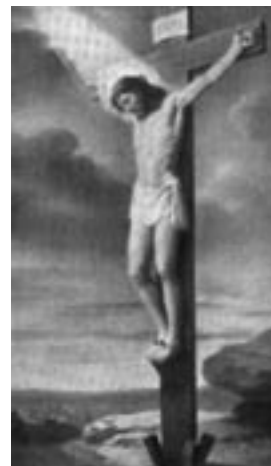


*Körmenet feltámadáskor
Tápon - 1978*

Lőrincz Ferenc, miközben lelkiismeretesen teljesítette papi kötelességeit, korát messze megelőzve világi ember is volt. Reverendát csak akkor hordott, ha papi feladatokat látott el, egyébként „civilben” járt. Imádkozt a futballt, maga is többször pályára lépett Tápon. Ez



Az ezüstmisére kiadott emléklap elő és hátlapja



talán még ma is feltűnést keltene, de akkor egy plébánostól ugyancsak szokatlan cselekedet volt. Aztán edzője lett a helyi csapatnak. Előfordult, hogy a délutáni litániát, a hívek (többségének) egyetértésétől kísérve, fél órával előbb tartotta az esedékes mérkőzés miatt. Nagyon szeretett kártyázni, főleg ultizni. E célból nem áttalott elmenni a vendéglőbe sem, ahol nagy csatákat vívtak. Mértéktartóan, de szívesen megitta a fröccsöt a csata hevében, ami neki tiszteletből, és olyankor a kártyapartnereknek is, ingyen járt. Egyébként somlói bort ivott, nem csak a misén. A futball és a kártya mellett kuglizni is szokott. Nem vették tőle rossznéven, ha csatlakozott valamelyik csapathoz, annál is inkább, mert



Vendégek Lőrincz Ferencnél

ügyes gurító volt. Mindebből kirajzolódik, hogy együtt élt az emberekkel, nyitott volt irányukba, nemcsak a szószék magasából szólt hozzájuk. Maga is a „nép” egyszerű gyermeke volt, és ezt nem felejtette el. Apám mesélte, hogy gyerekkorukban együtt őrizték a libákat a kertek alatt. A falusi, a paraszti élet a zsigereiben volt, és maradt haláláig.

A papi hivatás mellett hétköznapi emberként élte az életét. Gazdálkodott, 10-15 disznót tartott, saját kezűleg etette, gondozta azokat. Segítője özv. Klein Dezsőné Knapp Mária (Mariska néni) volt, aki szakácsnőként hűségesen mellette állt évtizedeken keresztül, majd a sírját gondozta Csapodon nagy sze-



Horváth Ernő



Takács László

Képek a tápi hétköznapokról

retettel. Lőrincz tiszteletes úr, ha valakit valamilyen munkára kért, tisztességgel megvendégelte és megfizette, meséli a 81 éves Horváth Ernő Tápon. Emlékezetesek voltak a paplaknál tartott disznóölések. Takács László, aki most az egyházközség elnöke, maga is böllérkedett nála. Ilyenkor ott voltak az egyházközség vezetői, hogy segítsenek, és együtt ebédeljenek, vacsorázzanak jó hangulatban. Elmaradhatatlan vendég, jó barát és rendszeres kártyapartner volt a már szintén elhunyt Zsoldos József, a helyi általános iskola igazgatója. Jó volt a kapcsolata a falu többi vezetőjével is. Mi sem jelzi ezt jobban, minthogy gyakran járt a tsz hintójával, ami akkor a legtöbb ember szemében a világ legtermészetesebb dolgának számított.

Hivatása, élete Táphoz kötötte, de nem szakadtak el azok a szálak sem, amelyek a szülőfaluhoz fűzték. Jó példa rá, hogy Orbán László és Lőrincz Erzsébet csapodi lakosok fiát, András - a kereszteltek anyakönyvének tanúsága szerint - 1984-ben Tápon tartották a keresztvíz alá.

A tápiak hűségese szolgálata élete végéig tartott. Halála előtt pár hónappal, szeptember 27-én még

keresztelt, sőt élete utolsó napján is misézett. 1987. január 10-én (szombaton), életének 71. évében teljesen váratlanul halt meg. Hirtelen halála nagyon megdöbbentette a tápiakat. A halotti anyakönyv tanúsága szerint a halál oka tüdőembólia. Ekkor itéletidő tombolt az országban. Erről bejegyzés emlékezik meg a halotti anyakönyvben is: „Szentkeresztben Marton József bencés részesítette feltételelesen. Szakadó hóviharban mentek Pannonhalmáról este 1/4 9-kor. A halál kb. 8-kor volt.”

Hétfőre megbénult az ország. Hatalmas havazás, hófúvások, kemény hideg tették lehetetlenné napokig az ország közlekedését. Emlékszem, volt olyan település, amelyet csak helikopterrel tudtak megközelíteni. Győrben még a helyi járatú buszok közlekedése is lehetlenné vált. Az itéletidő miatt Varga István a Megyei Temetkezési Vállalat Győri Kirendeltségének vezetője az ügynevezett megyei operatív bizottsághoz fordult, adjanak nekik segítséget megfelelő járművekkel és egyéb eszközökkel, hogy temet-

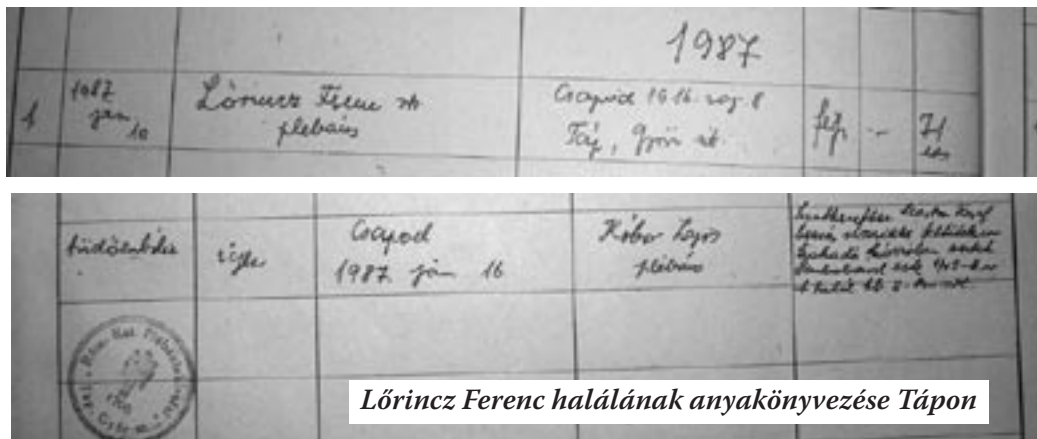
Kompis László

ni tudjanak. „Örülünk, ha az élőkrol gondoskodni tudunk” - volt a válasz. Na de őt nem lehetett ilyen könnyen eltántorítani. Hogy nézne az ki, hogy a már kiirt temetések

1983.	1984.							
november 20.	január 3.	András	fiú	-	-	-	-	-
				Orbán László ut. 100. sz. Csapod				Csapod
				Lőrincz Erzsébet ut. 100. sz. Csapod				Jó. n. l.

Orbán Erzsébet ut. 100. sz. Csapod	Lőrincz Erzsébet ut. 100. sz. Csapod	Orbán László ut. 100. sz. Csapod
		1983. szeptember 27-én.

A csapodi Orbán András keresztelésének anyakönyvezése Tápon



Lőrincz Ferenc halálának anyakönyvezése Tápon

elmaradnának? Elég nagy a fájdalma a hozzátartozóknak anélkül is. Felhívta a Vízgazdálkodási Társulatot, mondván: „Varga vagyok az operatív bizottságtól. Kérem, biztosítsanak terepjárót a temetőbe!” Abban a hitben, hogy az operatív bizottságtól származik a parancs, vezetővel együtt kirendeltek egy UAZ-terepjárót. Ilyen körülmények között jött a telefon Buda István tápi tanácselnöktől (később polgármester): négy napja holtan fekszik a plébános, segítség kellene. Varga István beült a vezető mellé az UAZ-ba, és elindultak Tápra, hogy gondoskodjanak Lőrincz Ferenc holttestének Győrbe szállításáról, hogy aztán onnét egy másik kocsis - végakarátának megfelelően - szülőfalujába, Csapodra szállítsa.

Varga István így mesél: „Többet mentünk a földön, mint az úton. Helyenként másfél méteres hótorlaszokat épített a szél. Még indulás előtt telefonon kértem a tápiakat, hogy a ravatalozóhoz vezető utat tisztítsák meg. Így is tettek. Jákob lajtorján hoztuk le az elhunytat a kocsisig, aztán elindultunk. Méltóságtelesen zúgott a harang. A falu szinte minden lakója az utcán volt, levett sapkával álltak a házak előtt, az út szélén, hogy így búcsúzzanak, így tisztelegjenek utoljára a szeretett plébánosnak. Megindító volt.



Varga István

Minden azt fejezte ki, hogy ezt az embert nagyon tisztelték és szerették a faluban.”

Varga Istvánt én csak később, 1990 körül ismertem meg, akkor már nem a temetkezésnél dolgozott. Az ismeretség, a munkakapcsolat barátsággá alakult köztünk, amelyet igen szívesen ápolunk tápi találkozásaink alkalmá-

tápiak a még mindig bizonytalan időjárás miatt nem tudtak jelen lenni, később azonban lerótták kegyeletüket sírjánál. Bizonyára Lőrincz Ferencnek is voltak hibái, hiszen ember volt, ráadásul csapodi... Hibáit azonban felülmúlták erényei, jó tulajdonságai, amelyben a személyét övező tisztelet és szeretet gyökerezett.



Lőrincz Ferenc sírja a csapodi temetőben

Talán a sors különös játéka, ajándéka, hogy bizonyos értelemben örököse és folytatója lettem Lőrincz Ferenc tápiakat szolgáló tevékenységének. A Tápon vásárolt házrészhez tartozó telek végében egy pléhkrisztus állt. A korpusz rozsdás volt, a kereszt fája is „megöregedett” a ki tudja hány évtized alatt. Egyszer felkeresett Sárközi Géza (1920-2003), járuljak hozzá, hogy a keresztet újraállítsák. Mi sem természetesebb, támogattam a szándékot. Számomra ugyanis ősi parancs a múlt értékeinek mentése, őrzése, a hagyományok ápolása.

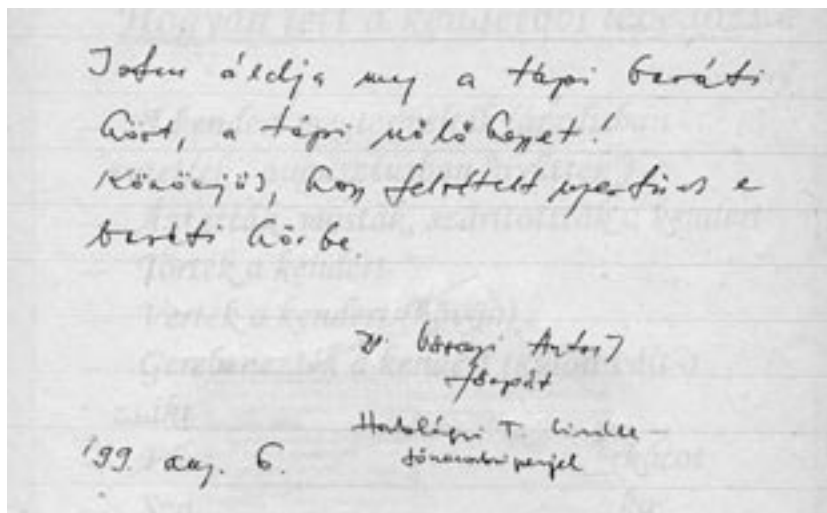
Így 1991. augusztus 10-én felállítottuk az új keresztet, és másnap délután a hívek részvételével, ünnepélyes szertartás keretében felszentelte Farkas Virgil bencés rendi esperes, plébános. Azóta a keresztállítás évfordulóján minden évben, idén már 19. al-

ból is. Egy ilyen barátságérősítő együttlétkor derült fény arra, milyen szerepet vállalt ő annak idején, hogy Lőrincz Ferenc megkaphassa az illő végzettséget.

A temetés Csapodon január 16-án (pénteken) volt. A



Az új Tápi Szőlőhegyi Kereszt



Várszegi Asztrik főapát és Hortobágyi Cirill perjel bejegyzése a vendégeknyvben

kalommal megrendeztük a Tápi Szőlőhegyi Napokat. Erre külön Szervező Bizottság, baráti kör szakosodott az évek során, haláláig Sárközi Géza bácsi elnöklétével. A kialakult hagyomány szerint évről-évre péntek este a keresztnél emlékeztünk, másnap aztán gyermekversenyek, kiállítás, borverseny, vacsora, tombola szórakoztatta a mintegy száz résztvevőt.

Az évek során rangos vendégek is megtisztelték a rendezvényt. Köztük Várszegi Asztrik pannonhalmi főapát és Hortobágyi Cirill perjel, Balogh József

győri polgármester és felesége, Szita Szabolcs történész professzor, holokausztkutató és családja, Izsák Lajos professzor, az ELTE rektorhelyettese és felesége. Csapodról Orbán László barátom és felesége vendégeskedett már a Szőlőhegyi Napokon. A rendezvényeken katolikusok és reformátusok egyaránt részt vettek. Ilyenkor Lőrincz Ferencre, a falu egykori plébánosára is emlékeztünk, aki emberséggel, tiszteséggel szolgált és ezzel erősítette szülőfaluja hírnevét is. Emlékét őrizzük meg Tápon és Csapodon egyaránt!

Nagy Imre, Győr

A falunak adományoztuk

A Csapod-barátok Egyesülete 2002. május 5-ei megalakulása óta ugyanazokért a célokért tevékenykedik. Büszkéek vagyunk arra, hogy sokakban ébresztettük fel, illetve erősítettük meg a szülőföld szeretetét, a szülőfaluhoz kötődést. Működésünk, a rólunk szóló hírek szilárdították meg sokakban - elszármazottakban és a faluban élőkben egyaránt - a szándékot, hogy tegyenek valamit Csapodért, az ott élő közösségért. Tenni mindig könnyebb, eredményesebb, ha az összefogással társul. Ezért továbbra is hívunk és várunk mindenkit, hogy tagként, vagy pártoló tagként csatlakozzon hozzánk. A tagság által évente fizetett tagdíj, tagjaink és a velünk szimpatizálók, a falut segíteni akarók személyi jövedelemadójából az egyesületnek juttatott 1%-ok tették lehetővé, hogy alapszabályunk szellemében 2009-ben az alábbiakhoz nyújtsunk támogatást:

- 100.000 Ft-ot a **Csapod Sport Club Egyesületnek** a sportöltöző építéséhez.

- 50.000 Ft-ot a **falunap** megrendezéséhez (egyesületünk a csornai Pántlika Néptánccsoportot hívta a falunapra, és vállalta annak költségét).
- 92.000 Ft-ot a **ravatalozó** előterének burkolásához (a járólapot vásároltuk meg).
- Az elnökség legutóbbi ülésén 100.000 Ft-ot ajánlott fel a **templom** újracserpezéséhez. Az összeget az egyházközség igénye szerinti időpontban rendelkezésre bocsátjuk.

Örömmel adtuk és adjuk a támogatást. Köszönjük támogatóinknak és tagjainknak, hogy az ő felajánlásaiból támogatást adhattunk. Szeretnénk a jövőben is segíteni szülőfalunkat. Ezért kérjük azokat, akik még nem fizettek tagdíjat, szíveskedjenek pótolni azt! Kérjük továbbá, hogy 2010 tavaszán minél többen ajánlják fel személyi jövedelemadójuk 1%-át egyesületünknek és ezzel a falunak!

Adószámunk: 18973176-1-08

Az egyesület elnöksége

Gyermekkori emlék Csapodról Biciklizés „Csapodtól Londonig”

Apai ágon Csapodról származom, angol férjem révén viszont 15 éve Angliában élek, London nyugati részén. Biciklivel Csapod körülbelül 1500 kilométerre van Londontól, ha az Interneten szerzett adat igaznak bizonyul.

Idén májusban részt vettem a brit Agyvérzésekárosultak Alapítvány (The Stroke Association) javára rendezett pénzgyűjtő jótékonyági biciklitúrán, amelynek keretében 33 mérföldet (53 kilométert) kerekeztem London történelmi belvárosában. A táv 14 hídon is keresztül vezetett, köztük a híres Tower Bridge-en és a Westminster Bridge-en.

Felmerül a kérdés, hogy vajon mi köze van ennek a jótékonyági bicikliútnak Csapodhoz? Nagyon is sok, ugyanis biciklizésem története igazából nem Londonban, hanem Csapodon kezdődött. A nyári szünidők legszebb és legemlékezetesebb heteit mindig Csapodon töltöttük a nagyszüleimnél. Csapodnak köszönhetem, merthogy Csapodon történt, hogy 9 éves koromban megtanultam biciklizni. Nem akármilyen biciklin, hanem Nagymama felnött nagy kerekű biciklijén, Csapod főutcáján. Csapodon akkor, a hetvenes évek elején, kevés autó járt, és Nagymamámon kívül sokan jártak biciklivel a boltba, a csarnokba, családtagokhoz és ismerősökhöz. A Fő utca egyenes és széles volt, csak arra kellett

vigyázni, hogy a csordát elkerülje az ember. Nagymama biciklijén a nyeret fel sem értem kezdetben, de egyensúlyozni és kerekezni ott tanultam meg. Ké-



Nagymamával, húgammal, öcsémrel és a biciklivel a csapodi ház kapujában



A biciklivel, büszkén az udvaron

sőbb, amikor nagyobb lettem, egészen a falu széléig elmerészkedtem, gyönyörködni az aransárga búzamezőkben. A biciklizés azóta is egyik legkedveltebb „szenvedélyem”, amely Londonba is „elkísért”.

Így történt, hogy a londoni bicikliútra Csapodot, drága Nagymamámat és a végtelen búzamezőket is magammal vittem - örömteli, egész életre szóló emlékként.

*Knill Márta (Erdőző-Horváth Márta)
London*



Induláskor, még frissen

London belvárosában a barátnőmrel, teljes felszerelésben, a képen alul jobbra



A korszerű szennyvízelvezetésért

Csapodon 2006-ban, mikor a lakosság többsége megválasztott a település vezetőjének, egyik legfontosabb célomnak tartottam a szennyvízelvezetés megvalósítását. Már az alakuló közgyűlésen szerepelt a négyéves programomban, amit a képviselőtestület jóváhagyott.

Az előkészítő munka 2007 kora őszen kezdődött, amikor egy lakossági felmérést végeztünk a csatornázás támogatottságára. A felmérés eredménye nagyon pozitív adatokat mutatott, az ingatlanulajdonosok több mint kétharmada támogatta a beruházást. Ezek után egy fórumon a meghívott pénzügyi tanácsadó cég segítségével az ún. lakossági előtakarékoság lehetőségével ismertettük meg az ingatlanulajdonosokat, amivel egy későbbi időpontban nagyon sokan éltek. Azon tulajdonosok, akik nem ezt a módot választották, az egyösszegű befizetés mellett dönthettek. A képviselőtestület döntést hozott, hogy amennyiben kedvező pályázati lehetőség kínálkozik, az önkormányzat megkezdi a beruházás előkészítését, a pályázat benyújtásához szükséges feltételek megteremtését.

Ez év júliusában megjelent a Regionális Operatív Program keretében egy pályázati kiírás, amely lehetőséget biztosít a 2000 lakos alatti települések szennyvízelvezetésének és a tisztítás kiépítésének megoldására. A pályázat benyújtásának határideje 2009. szeptember 25-e volt. Az elnyerhető forrás mértéke 85 %. Ez olyan lehetőség, amellyel az önkormányzatnak élni kell még akkor is, ha az előkészítési folyamat - a pályázat határidőre való benyújtásával bezárólag - anyagi áldozatokkal jár. Ezen anyagi áldozatok döntő többségét sikeres pályázat esetén a rendszer támogatja.

Az előkészítő folyamat, a támogatás elnyerése esetén pedig a tényleges megvalósítás irányításával, felügyeletével, szervezésével és ellenőrzésével az önkormányzat a GYŐRBER Mérnöki és Szolgáltató Kft-t bízta meg. A társaság alapvető feladata a beruházási folyamat irányítása és koordinálása, a pályázat hiánytalan elkészítése, határidőre történő benyújtása. Nyertesség esetén pedig a megvalósítási folyamatok műszaki ellenőrzése. Ezek után a közbeszerzési törvény előírásainak megfelelően kiválasztásra került a tervező és pályázatíró cég.

Az eddigi folyamatokról egy falugyűlés keretében ez év július 30-án tájékoztattuk a lakosságot. Ismertettük, hogy a hiányzó 15 %-ot a pályázónak, azaz az önkormányzatnak kell biztosítania. Köztudott, hogy általában az önkormányzatok ezt a pénzügyi terhet önállóan nem képesek a település zavartalan működtetése mellett vállalni. Ezért lakossági erőforrás igény-

bevételére - mint minden közmű esetében - nyilvánvalóan szükség lesz. A lakossági erőforrás biztosításának pedig legracionálisabb módja a víziközmű társulat útján történő érdekeltségi hozzájárulás megfizetése. Elhangzott továbbá, hogy a beruházás összköltsége várhatóan mintegy 300 millió forint lesz. A lakosoknak ingatlanonként kb. 192.000 Ft-ot kell befizetnie. Ez az Ltp-t kötött ingatlanulajdonosokra vonatkozik. Azon tulajdonosoknak, akik az egyösszegű befizetés mellett döntöttek, kb. 172.000 Ft-ot kell befizetniük.

A jelenlévők által feltett kérdésekre a meghívott szakemberek válaszoltak. Ezek után megkezdődött a Csapodi Víziközmű Társulat szervezése, amely megfigyelt munkát igényelt a viszonylag rövid határidő miatt. Itt szeretném megköszönni az önkormányzat dolgozóinak, a jegyzőasszonynak, a képviselőtestület tagjainak és mindenkinek, aki részt vett a szervezési munkákban, amelynek köszönhetően összehangolt munka és közös összefogásunk eredményeként 2009. augusztus 25-én megalakult a Csapodi Víziközmű Társulat. Sajnálom, hogy a település korábbi vezetője nem nyilatkozott támogatólag a beruházásról. Az alakuló gyűlésen a lakosság több mint kétharmada képviseltette magát. Figyelemre méltó, hogy valamennyi kérdésben egyhangúlag, vagy nagy többséggel hoztak döntést a küldöttek. A társulat létrejötte azt is jelenti, hogy minden ingatlanulajdonos - függetlenül attól, hogy a társulat megalakulása előtt belépési szándékát jelezte-e - társulati taggá lett. A társulat megválasztotta vezetőit 5 éves időtartamra.

A társulat intézőbizottságának tagjai: Bella István elnök, Markó István tag, Kámán József tag.

Az ellenőrző bizottság tagjai: Kovács József elnök, Bella Ernő tag, Varga Ferenc tag.

A kormányrendeletben foglaltak szerint alakult meg a Csapodi Szennyvízelvezető Víziközmű Társulat, és működik az alapszabályban foglaltak szerint annak érdekében, hogy a szennyvízelvezetési program megvalósításához szükséges önrészt az érdekeltségi egységek után fizetendő hozzájárulások gyűjtésével biztosítsa.

A társulat megalakulásával párhuzamosan határidőre elkészült és beadásra került a pályázat, amelyet november 6-án befogadtak. A bíráló bizottság pozitív döntése esetén a jelentős EU-s támogatású szennyvízelvezetési program megvalósítása biztosíthatja, hogy a több évtizede községünk általaját szennyező elszívárgó szennyvíz megfelelően tisztítva kerüljön ki környezetünkbe.

Kocsis László polgármester, Csapod