

Eszterházy Károly Főiskola

Bölcsészettudományi Kar

Történelem tanszék

Füzesabony történetében milyen változásokat okozott a
vasút megjelenése

Konzulens:

Csesznokné Dr. Kukucska Katalin

Főiskolai docens

Készítette:

Bocsi János

Történelem szakos hallgató

Eger 2008.

Tartalomjegyzék

Bevezetés	4
1. Füzesabony elhelyezkedése	5
2. Füzesabony történelméről röviden	6
2. 1. Középső Bronzkori Kultúra.....	8
2. 2. Füzesabony nevének eredete	10
3. Magyar közlekedés politika.....	10
3. 1. A magyar közlekedés politika Széchenyi Istvánig	10
3. 2. Gróf Széchenyi István közlekedés politikája.....	11
3. 3. Közlekedés politikánk 1850-től 1867-ig.	13
3. 4. Közlekedési politikánk 1867-1918-ig	14
3. 5. Közlekedés politikánk 1918-1945.-ig.....	15
4. A Magyar Vasutak története.....	16
4. 1. A vasúti közlekedés kérdése 1848.-ig	16
4. 2. A Pozsony- Nagyszombati lóvasút.....	17
4. 3. Párhuzamos vonalak a Duna partján.	17
4. 3. 1. A Duna –jobb parti vasút.....	17
4. 3. 2. Duna-balparti vasút	17
4. 4. A két vasúttársaság harca	18
4. 5. Az első vasútvonalaink.....	19
4. 6. Az 1849-67 közötti abszolutizmus időszaka	20
4. 7. Az alkotmányos kormány vasúthálózat terve.....	21
4. 8. A vegyes vasúti rendszer	22
4. 9. A kamatbiztosítási rendszer káros következményei	22
4. 10. A Magyar Királyi Államvasutak keletkezése.....	23
4. 11. A magánvasutak államosítása.....	24
4. 12. Baross Gábor közlekedési politikája	24
4. 13. Millenniumi évek idején.....	27
4. 14. A keskeny nyomtávú vasutak	27
4. 15. Az első sztrájk története	28
4. 16. Trianon utáni helyzet.....	29

5. A Heves megyében hogyan épül ki a vasút.....	29
5. 1. A Tiszavidéki Vasúttársaság megkísérli elsőként kiépíteni a Pest- Miskoci vonalat	30
5. 2. További tervek a vasútvonal kiépítésére	31
5. 3. Kiegyezés utáni évek vasútpolitikája Heves megyében	32
5. 4. A Hatvan- Miskolci vonal kivitelezése	33
5. 5. Az első menetrend	34
5. 6. A Vámosgyörk- Gyöngyösi vasút kiépülése	35
5. 7. Füzesabonyi szárnyvonalak kialakulása.....	35
5. 7. 1. Egri szárnyvonal kiépülése	35
5. 7. 2. Debreceni szárnyvonal kiépülése	38
5. 8. A fővonalon további mellékvonalak alakulása a megyében	39
5. 9. Heves megye észak- keleti vasútjának megvalósulása.....	40
6. A füzesabonyi vasútállomás	42
6. 1. A hiedelem és a valóság	42
6. 2. Pfaff Ferenc életpályája	42
6. 3. Az épület megépítésének indoklása.....	43
6. 4. Az épület leírása	43
7. Indóházak, állomásépületek Magyarországon.....	44
7. 1. Kialakulásuk, tervezésük, építésük.....	44
7. 2. Hogyan tervezték meg a Keleti Pályaudvart	47
8. Gazdasági, társadalmi, kulturális kapcsolatok a település és a MÁV között.	48
8. 1. Gazdasági változások	48
8. 2. Sport	49
8. 3. A helytörténeti múzeum története	50
8. 4. 96 évvel ezelőtt alakult ki a telep három utcája.....	50
9. Jeles események a település és a vasútállomás történetében.....	51
10. A második világháború eseményei Füzesabonyban.....	52
10. 1. Események a Szovjet csapatok tiszai átkeléséig.....	52
10. 2. Az ostrom alatti események.....	54
10. 3. A harcok utáni események.....	55
11. A háború utáni évek történései az ötvenes évekig.....	58
11. 1. Rákosi Mátyás Füzesabonyban	60
12. Műszaki fejlesztések 1945 után.....	60

12. 1. Vonalkorszerűsítések.....	60
12. 2. A tiszafüredi Tisza-híd újjáépítése	61
12. 3. Vasút villamosítás	62
12. 4. A villamos vontatás fejlődése.....	62
12. 5. Biztonságtechnikai berendezések	63
12. 6. Hőnfutásjelző berendezések	64
12. 7. A miskolci KÖFE-berendezés	64
13. Az állomás fontosabb főjavításai.....	65
14. Gyalogos aluljáró építése.....	66
14. 1 Előzmények	66
14. 2. Elhelyezés, tervezés.....	67
14. 3. Az építés	68
14. 4. Eredménye	68
15. Az állomás-tér rendezése.....	68
16. 125 éves a Füzesabony-Eger közötti szárnyvasút	69
Befejezés.....	71
A helytörténeti ismeretek oktatási lehetőségei, Füzesabony történetében milyen változásokat okozott a vasút megjelenése	73
Óravázlat.....	75
Mellékletek	86
Felhasznált irodalom	106

Bevezetés

A Magyar Állam Vasutak a mai világunkban az életünk részét képezi, közlekedésünk egyik kiemelt ágazata. Hogyan is alakulhatott ez így ki. Milyen fontos szerepkört tölt be a magyar gazdaságba, amely egyik mozgató rugója. Közlekedés híján az ország vérkeringése megszűnne, erre már gróf Széchenyi István is rájött több munkájában is kifejtette ez irányú nézeteit. Az akkori vasútépítéseket a mai autópálya építésekhez hasonlítanám, nagyon sok hasonlóság van közöttük. Igen izgalmassá teszi a dolgot hogyan is valósult meg ennek kivitelezése a múlt században és persze szülőhelyem hogyan fejlődött a vasút megjelenése után, milyen változásokat okozott ez neki. A szakdolgozati téma kiválasztásánál mindenképpen arra törekedtem, hogy olyan témát dolgozzak fel, amely Magyarországgal és ezen belül is szűkebb lakóhelyem életével is kapcsolatban álljon.

Előző iskolámban rendszeresen részt vettem „Magyarország Az Én Hazám” című vetélkedő sorozatban igen eredményes szerepléssel, így aztán kellő képet kaphattam hazánk tájairól, városairól, településeiről, ezek történetéről, földrajzáról, irodalmáról és népművészetéről. Most is szívesen járok vissza tanulókat felkészíteni az iskolába. Igazából ezt csak fokozta a helytörténeti vetélkedőkön való szereplés. Már ekkor eldöntöttem, ha módom lesz rá ilyen dolgokkal szeretnék foglalkozni. A helytörténeti munka is mindig is érdekelt például az autópálya nyomvonalának kijelölése után 1995-ben a régészek elkezdtek dolgozni, amit nagy figyelemmel kísértem és új eddig ismeretlen dolgok kerültek a felszínre, ezzel is bizonyítva ezen a területen már milyen régóta éltek emberek és milyen fontos közlekedési csomópont volt már akkor is . Tehát ebből következik a vasútépítések és az autópálya építések kapcsán ezt az előnyt próbálják kihasználni az építetők.

A MÁV-val több mint húsz éve kerültem kapcsolatba, ugyan is ekkor kezdtem el itt dolgozni. Talán így magam is részese lehettem az országos és helyi változásoknak, hogyan is épülhetett az aluljáró vagy hogyan újítták fel az állomás épületét ezek nagyobb kézenfekvő látványos erejűek, de vannak külső szemlélő által igazából nem érezhető belső átrendeződés például hogyan szervezték át a vállalat belső mechanizmusát és ez hogyan valósult meg helyi szinten.

Az említett két dolog a helytörténet szeretete és a vasúti munka ebben a szakdolgozatban ötvöződik elválaszthatatlanul egymástól. Mivel műszaki végzettséggel rendelkezem (szakmám szerint) így aztán könnyen eligazodom az ilyen irányú változások kapcsán is,

sőt talán ezért is kerültek bele, az ilyen speciális dolgok fejlődésének bemutatása ezzel ráirányítva ezeknek a fontosságára.

Célom a figyelmet ráirányítani milyen fontos szerepet tölt vagy töltött be a vasút Füzesabony életében. Történelem és földrajz tanári szemmel ábrázolni ezeket, például település szerkezeti átrendeződéseket hiszen 1870-ben a vaspályák a község szélén haladtak most pedig a települést ketté vágják. Milyen sok embert foglalkoztatott akkoriban, ezen a részen a munkanélküliség a minimálisra csökkent. A gazdasági változások kapcsán a felvevő piac kitágult, az ország területére sőt külföldi országokba is eljuthatott a füzesabonyi gazdák terméke. A szárnyvonalak bekapcsolása után átszálló állomás révén jóval több ember megfordult itt, így Füzesabony neve országos szinten is közismertté vált. Fontos gócpont az ország Kelet-Nyugati és észak-déli közlekedésében. Későbbiekben a teherpályaudvari rész bővítésre is szorul a meg növekedett teherszállítások miatt. Nem utolsósorban a város lakossága és az érdeklődők is megismerkedhessenek ezekkel a folyamatokkal, hiszen itt élünk itt lakunk.

1. Füzesabony elhelyezkedése (1. melléklet)

Heves délkeleti részén, a Hevesi síkon Egertől légvonalban 20 km-re elhelyezkedő város, mint vasúti, mint közúti közlekedési csomópont. A 3-as számú autópálya, a 3-as és a 33-as főút halad el mellette. Fontos vasúti közlekedési csomópont a Budapest- Miskolc fővonalon, innen ágazik el két szárnyvonal Eger és Debrecen irányába. A települést keleten az Eger, nyugaton a Laskó-patak határolja. Településünk a fővárostól alig több, mint 100 km-re fekszik, összekötő kapocs az ország s a szűkebb régió minden tájegysége felé. Elég egy földrajzi térképre rápillantani, a szemlélődőnek máris szembetűnhet Füzesabony igen kedvező földrajzi elhelyezkedése. Már említett útvonalak kereszteződésében fekszik az Alföld északi peremén, hatalmas áruforgalmat bonyolít le vasúton és közúton minden égtáj felé. A megyében lévő városok 50 km-en belül találhatóak, Eger mint megyeszékhely 20 km-re fekszik. Fontos összekötő kapocs a dombság és a sík vidék között. Ezért is az egyforma távolsága miatt könnyen megközelíthető a Tisza-tó, a Hortobágy valamint a Bükk és a Mátra. Ezen helyek felkeresése közben gyönyörködhetünk a természeti, történeti értékekben és jó kikapcsolódásra nyújtanak lehetőséget. A város kedvező munkaerőpiaccal

rendelkezik, a szabad beépíthető területek, kedvező infrastruktúra várja az itt letelepüli kívánó befektetőket.

2. Füzesabony történelméről röviden

Füzesabony település kialakulásában döntő szerepet játszott a Laskó és az Eger patak ittléte, hiszen ez biztosította az ivóvíz és a megélhetés nagy részét. Fontos még, Hogy az alföld és a dombság határán fekszik természetes útvonalak haladtak itt. Ezeket alátámasztja a neolitikus lelet együttes, amit az elmúlt évtized M3-as autópálya nyomvonalának régészeti feltárásai alkalmával találtak. Rézkorból is vannak tárgyi emlékek a város északnyugati felében feltárt kőépítmények a Dél-Angliai Stonehenge-el mutat rokonságot.¹ A leghíresebb a Füzesabonyi Középső Bronzkori Kultúra néven ismert agyagedények sokasága. Találunk még a vas és a népvándorlás korából emlékeket. Különböző népcsoportok is megjelentek ezen a helyen, ilyenek a preszkíták, kelták, szarmaták akiknek gazdag sír és ékszerleleteit találták meg a település környezetében. Az úgynevezett Csörsz árok is itt húzódik az i.sz. 3-4. századból amelyet a rómaiak építettek a betolakodó Germán törzsek ellen.² Ehhez az árokhoz fűződnek még különböző mondák is, hogy mért éppen itt épült meg.

Ezen a helyen az Árpádkorban is laktak ennek bizonyítéka a halmaztelepülési forma amely ebben az időszakban alakul ki. Ásatások során I. András király kori pénzérméket, 40 síros temetőt találtak.³ Ez a vidék a XI. században a Kabar törzsből származó Aba nemzetség lakóhelye, de találunk itt szláv őslakosokat is a honfoglalás korában. Erre utalnak a különböző helynevek: Szohoda, Laskó, Szikszó. Besenyők jelek ezen a helyen a XI- XII. században akik saját nyelvüket beszélték. Írásos emlék először 1261-ben készült a településről, ahol Obon alakban említik. Egy IV. Béla idejéből származó oklevélben említik a Füzesabonyhoz tartozó Pusztaszikszót „Demaszikszou” néven.⁴ Középkorban kisebb nagyobb megszakításokkal az egri püspökség birtoka. Ekkor a Füzesabony és a környezetében lévő falvakat Eger-völgyi plébánia egyházasként említik a források. Ezek a

¹ Sipos Attila szerk.: Füzesabony Városismertető kiadvány, kiadó: Füzesabony Város Önkormányzata 2005. 6p

² Sipos Attila: Helyismereti gyűjtőmunka a Füzesabonyi Városi Könyvtárban (szakdolgozat) 2000. 20p

³ Rátkai István: Füzesabony Településtörténete Könyvtárbaráti Társulás kiadó 1995. 19p

⁴ Rátkai István: Füzesabony Településtörténete Könyvtárbaráti Társulás kiadó 1995. 15p

települések a következők voltak: Pusztaszikszó, Buda, Endréd, Keresztesföldje, Laskó. Az utóbbi három a tatárjárás után nem újult meg.⁵

Bakócz Tamás kimutatásaiból tudjuk, hogy a XV. században a fejlődés töretlen. Szikszóról 1490-ből van írásos emlékünknél, oklevélben említik mint vásárhelyet és az adókimutatásokban is találkozhatunk vele. Az ezt követő Jagelló-kor, mint az országos történelemben is negatív hatást ért el ezen a környéken is. Itt is gyülekeztek Dózsa zászlaja alá 1514-ben felkelők, akik Heves környékén csatlakoztak a 7000 főt számláló csapathoz. Elhatározták, hogy Eger püspöki földesúr székhelyének elfoglalását, de ez vereséggel végződött. Súlyos következményei voltak korlátlan robottartást vezetett be Abony és Kisbuda népére. Ez az 1558-as urbáriumban valósult meg.⁶

Eger ostroma alkalmával 1552-ben Abony elpusztult, de hamarosan újra települt erről az 1577-es urbárium ad bizonyítékot.⁷

Az 1620-as évek végén telepítenek be gazdákat a településre, ezért 4 évre terjedő szabadságlevelet kapnak a püspöktől. Az Eger ellen 1686-ban menetelő császári csapatok áldásos tevékenysége miatt elnéptelenedik ez a terület. Telekessy püspök Füzesabonyt benépesítő rendeletét 1700-ban adja ki, ennek hatására 1701-ben 32 családos jobbágy jött ide.⁸ Sajnos az 1710-es pestisének következtében sokan elmentek, ezért Erdődy püspök ismételten betelepítési megállapodást kénytelen kötni jobbágyaival 1716-ban. Ez azt tartalmazta mindenki annyi földet használ amennyit meg tud művelni, s ott ahol ezt jónak látja.⁹ Nem járt ez az intézkedés sem kellő eredménnyel, ezért ismételten kénytelen kiadni 1723-ban a harmadik benépesítő rendeletet, itt egy összegben kell a füst pénzt és a termény kilencedet 150 Ft-ért megváltatja.¹⁰

Egyházi anyakönyvezés 1713-tól létezik a településen.

Ebben az időben 1773-tól közigazgatási jogállása község.¹¹ Az első népszámlálásnál 1785-ben a lakosság létszáma 1554 fő az 1828-nál pedig 2222fő ez 44% százalékos növekedést takar.¹²

A XIX. századi püspöki építkezések az akkori európai színvonalon zajlottak, de ennek eredményét nem láthatjuk a II. világháború pusztító hatása miatt.

⁵ Rátkai István: Füzesabony Településtörténete Könyvtárbaráti Társulás kiadó 1995. 22p

⁶ Rátkai István: Füzesabony Településtörténete Könyvtárbaráti Társulás kiadó 1995. 24p

⁷ Rátkai István: Füzesabony Településtörténete Könyvtárbaráti Társulás kiadó 1995. 24p

⁸ Sipos Attila: Helyismereti gyűjtőmunka a Füzesabonyi Városi Könyvtárban (szakdolgozat) 2000. 21p

⁹ Sipos Attila: Helyismereti gyűjtőmunka a Füzesabonyi Városi Könyvtárban (szakdolgozat) 2000. 21p

¹⁰ Sipos Attila: Helyismereti gyűjtőmunka a Füzesabonyi Városi Könyvtárban (szakdolgozat) 2000. 21p

¹¹ Rátkai István: Füzesabony Településtörténete Könyvtárbaráti Társulás kiadó 1995. 29p

¹² Rátkai István: Füzesabony Településtörténete Könyvtárbaráti Társulás kiadó 1995. 33p

Füzesabony legrégebbi első ismert pecsétje 1744-ből való, ezen egy élével lefelé fekvő ekevasat, napot sugaraival és fölötté egy kalászt láthatunk. Körfeliratban pedig Füzes-Abany. Másik pecsétje 1861-es szintén ezekkel a motívumokkal látható. Füzesabony nevét 1901-ig írták kötőjellel, ezután egyben olvasható.¹³

A kiegyezést követően a birtokok elaprózódnak ezáltal növekszik a számuk ez sok ember megélhetését veszélyezteti. Ennek tudható be sokan kerestek munkát a mezőgazdaságot kiszolgáló iparban. Nagy változást okozott a vasút építése, de erről szakdolgozatomban részletesen beszámolok. A lakosság ennek hatására felhígul, növekszik. A belső folyamatok eltörpülnek a külső hatások miatt a falu fejlődésében. Ez a népi építészetben, a népi öltözködésben és az életmód megváltozásában jelentkezik.

Az első világháború és az annak következményei miatt sokan elszegényednek, elvándorolnak innen. Ennek ellenére az 1930-as években virágzik a kulturális élet.

A második világháború már érezhetőbb, kézzelfoghatóbb változásokat idézett elő. Ekkor semmisült meg a 9 emeletes gabonátároló, könyvtár, múzeum, templomtorony, közlekedés miatt fontos hidak, vasúti pályatestek, műszaki berendezések:távíró és telefonhálózat.

Füzesabony járási székhely 1950-től ez alapozza meg a térségben a vezető szerepét. 1970-től nagyközség, 1989. március 1-én lett a megye ötödik városa.¹⁴

2. 1. Középső Bronzkori Kultúra

Füzesabonyi Középső Bronzkori Kultúra (i.e. 1900-1300), (2. mellékelt)

Füzesabony rövid történetének bemutatásánál sem lehet figyelmen kívül hagyni, ezt az időszakot, talán azért is mert ezt éppen szülővárosomról Füzesabonyról nevezték el. Ebben az időben az Európát behálózó cserekereskedelmi útvonalak alakultak ki, ez a terület jó természeti adottságainak köszönhetően fontos szerepet játszott a Kárpát-medence életében. Fontos kereskedelmi és országos útvonalak találkoztak itt, ezért tudtak kapcsolatot tartania görög szárazföld lakóival. A település határában az úgynevezett öregdombon kultúrák sokaságát találjuk meg. Leghíresebb ezek közül a középső bronzkori. Az első hivatalos ásatás a Laskó patak folyamszabályozási munkálatai után kezdődtek meg 1931-ben. Ekkor

¹³ Sipos Attila szerk.: Füzesabony 2005 Városismertető kiadvány, kiadó: Füzesabony Város Önkormányzata 2005.14p

¹⁴ Sipos Attila szerk.: Füzesabony 2005 Városismertető kiadvány, kiadó: Füzesabony Város Önkormányzata 2005. 15p

az említett dobot kettévágták és Tompa Ferenc a Nemzeti Múzeum főmuzeológusa vezetésével megkezdik az ásatásokat.¹⁵ Ekkor került felszínre egy tell települési forma egyik szép példája egy öt rétegű település. Tell település jellemzője: a sok évszázados helyben lakás következtében különböző kultúr-rétegek alakultak ki ezt nevezi a szakirodalom tell település formának. „Az alsó rétegben újkőkori, fölötte a Hatvani kultúra rétegei, fölötte követik a bronzkoriak, amelyek éppen erről a lelőhelyről kapták nevüket Füzesabonyi Bronzkori Kultúrának nevezték el. Ez a műveltség magába foglalta az egész Észak-Magyarország mai területét”.¹⁶ Ez a régészeti korszakot az edényművesség jellemzi. A füzesabonyi kultúra lényeges változásokat okozott a temetkezési szokásokban a fémmegművelésében és az edényművességben. Itt csontvázas temetkezéseket találtak az előtte lévő hamvasztással szemben. Szigorú szabályok között temették el halottaikat, gazdag sír leletanyagot hagyva maguk után. A férfiakat dél-északi irányba, míg a nőket észak-dél irányba helyezték örök nyugalomba. Fémgazdagság jellemzi ezt a kultúrát az előzőekhez ha viszonyítjuk. Ekkoriban még ékszerként használták a bronzot, ezért kerültek elő a sírokból bronzból készült ékszer, fegyver, ruhaösszekötő kapocs, csengő. Az ekkor élő ember még a bronzot nem mindennapi eszközként használta, nem tömegesítette. Itt nyer bizonyítást, hogy a lovat felszerszámozva használták, erre bizonyíték a szarvasagancsból készült zabla, oldalpálcák amelyek innen kerültek elő.¹⁷ Eltérést mutat az előző időszakhoz képest az edények mintázata. Itt találtakon szépen csavart spirális oramentikai mintákkal díszített edényeket találtak. Ez a teljesen más formaképzés szakítás a régi eddigi hagyományokkal. A bemélyedő és kiemelkedő díszítő elemek mindegyik edényt művészivé tette. Jellemző még a fényes fém utánzat amellyel bevonták ezeket.¹⁸ A leletek jelentőségét igazolja, hogy a Nemzeti Múzeum állandó kiállításán a Dobó István vármúzeumban és természetesen a Füzesabonyi vasútállomáson berendezett kiállításon is meg lehet őket csodálni.

¹⁵ Magda Henrietta: Füzesabony története a régészeti leletek tükrében. Füzesabonyi Könyvtárbaráti Társulás Közművelődési Egyesület kiadó 2006. 20p

¹⁶ Magda Henrietta: Füzesabony története a régészeti leletek tükrében. Füzesabonyi Könyvtárbaráti Társulás Közművelődési Egyesület kiadó 2006. 20p

¹⁷ Magda Henrietta: Füzesabony története a régészeti leletek tükrében. Füzesabonyi Könyvtárbaráti Társulás Közművelődési Egyesület kiadó 2006. 25p

¹⁸ Magda Henrietta: Füzesabony története a régészeti leletek tükrében. Füzesabonyi Könyvtárbaráti Társulás Közművelődési Egyesület kiadó 2006. 25p

2. 2. Füzesabony nevének eredete

Aba Sámuel uralkodása

A honfoglalás korban a kabar nemzetség leszármazottja, I. István király az apósa. Edömér kabar vezér ivadéka a hagyomány szerint. Születési éve bizonytalan, olyan 990 körül születhetett, szülei neve nem maradt fenn. 1041-ben lépett trónra Magyarország királyaként.¹⁹ Három évig uralkodott, húsvét napján koronázták királlyá. Maga az Aba név az tisztelet név volt, jelentése apát ez vált később nemzetség névvé. Pénzein Sámuel királynak nevezi magát. Ez pedig akkoriban igen ritka név Magyarországon eredete héber talán ez a vallására enged következtetni.

Igen kiterjedt bírtok rendszerrel rendelkezik a család Abaúj, Borsod és Heves vármegyékben. Annyit tudunk róla, hogy uralkodása előtt Szent István idején nádori tisztséget viselt. Már említettem felesége a király lánya a források szerint. Számos gyermeke született, nevük ismeretlen. Viszonylag a kevés adat miatt uralkodásáról keveset tudunk Péter elleni lázadás után választják királlyá. A III. Henrikkel kötött kompromisszum miatt az István-párti főurak lázadást szőnek ellene, ezért a hangadókat kivégezteti. Ez Gellért püspök haragjával jár, aki koronázást is megtagadja tőle.²⁰

Ménfőnél 1044-ben ismételten háborúzik a németekkel, ahol az őt támogató erők egy része is ellene fordul és július 05-én csatát veszít. Menekülése közben Füzesabonynál érik utol és gyilkolják meg.²¹ Az általa alapított Abasári (sári) monostorban temetik el.

3. Magyar közlekedés politika

3. 1. A magyar közlekedés politika Széchenyi Istvánig

A közlekedés, mint az emberek közötti összeköttetést először magánérdekeket szolgált. Az emberek mihelyt felismerték rájuk vonatkozó bizonyos előnyöket, melyet a közlekedés kifejlesztése nyújtott attól kezdve közérdekké vált. A közlekedési módok és eszközök

¹⁹ Sipos Attila szerk.: Füzesabony Városismertető kiadvány, kiadó: Füzesabony Város Önkormányzata 2005. 12p

²⁰ Sipos Attila szerk.: Füzesabony Városismertető kiadvány, kiadó: Füzesabony Város Önkormányzata 2005. 13p

²¹ Sipos Attila szerk.: Füzesabony Városismertető kiadvány, kiadó: Füzesabony Város Önkormányzata 2005. 12p

gyarapodásával szükségessé vált, hogy a közlekedés ügye egységes és központi irányítást nyerjen.

„A közlekedési politika ma már az államtudományok egyik legfontosabb, szükséges és hasznos csoportja.”²²

Hazánkban céltudatos, önálló közlekedés politika 1825 előtt nem volt. Teljes egészében szárazföldi utak használatára tevődött ki, ami nagyon kezdetleges fejlettséget mutat. Az utakat jobbágyok és a városi polgárság közmunkájával létesítették. Az arisztokrácia, főpapság, nagybirtokosság és a nemesség csak a földterületek és az építési anyagok átengedésével járult hozzá. A közutak nagyobb kiterjedése csak 1825 után indult meg.

3. 2. Gróf Széchenyi István közlekedés politikája

Széchenyi sokoldalú tevékenységei közül talán egyik legjelentősebb a közlekedés fejlesztésére irányuló tevékenysége. Mint az első felelős magyar kormány közlekedésügyi minisztere 1848. 1. 25.-én terjesztette elő az országgyűlésnek javaslatát „a magyar közlekedésügy rendezéséről”.²³

Vasút közlekedéspolitikánk irányelveit az első magyar vasúti törvény 1836.évi XXXV. tc tartalmazta.²⁴

„A törvényben rögzített tizenhárom útirány a következő volt:”²⁵

1. Pestről Bécs felé Ausztria határszéléig
2. Pestről a magyar tengeri révpartokig
3. Pestről Zimonyig
4. Pestről Morva és Szilézia széléig
5. Pestről Galícia határáig
6. Pestről Erdélyig Kolozsvár felé
7. Pestről Erdélyig Nagyszeben felé
8. Bécstől s illetőleg Ausztriának határszéleitől egyrészt a magyar tengerparti révpartig, másrészt Eszékig és így tovább Törökországig
9. Bécstől s illetőleg Ausztriának határszéleitől Magyarországon keresztül Krakkóig

²² Filesz Lajos: A Magyar közlekedési politika összefoglaló áttekintése és célkitűzései 119p (továbbiakban: A Mkp. össz. áttek. és célk.)

²³ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 121p

²⁴ Majdán János: A „vasszekér” diadala Kossuth kiadó 1987. 17p

²⁵ Majdán János: A „vasszekér” diadala Kossuth kiadó 1987. 19p

10. Nagyszombattól Kassáig
11. Kassától Krakkóig
12. Miskolctól Galícia s Oroszország felé
13. Sziszecktől a magyar tengeri révpartokig”

Az első magyar vasúti törvényt ideiglenesnek tekintették ez bekerült a cikkely szövegébe is.

Az 1840-ben XVIII. tc lehetővé tette a részvénytársaságok alapítását, ezentúl vasutak is épülhettek társulati alapon.²⁶

Ugyanebben az évben az évben szentesített XL. tc a magánvállalatok javára foglalkoztatványok egy Bécstől Magyarországon keresztül Triesztig átvezető vasútépítési vállalatra kiterjesztenek.

Ezen bővítésekkel a polgári forradalomig érvénybe maradt az első magyar vasúti törvény.

Széchenyi felismerte a vasúti közlekedés jelentőségét, noha gőzüzemű vasútjaink hossza 1848-ban 178 km ²⁷ volt. Országos kiépítését tartotta szükségesnek. Helyesen ismerte fel Pest-Budának hazánk fővárosának fejlesztésére legalkalmasabb eszközt, innen kiinduló sugárszerű hálózatát. Arra is gondot fordított, hogy a fővonalak alkalmasak legyenek nemzetközi forgalom lebonyolítására, a környező országok vasútvonalaival való összekapcsolásával. Tisztában volt a másodrendű (helyi érdekeket szolgáló) vonalak jelentőségével is, azokat nem tartotta elsőrendű feladatnak, azt magánvállalkozási tevékenység részeként próbálta üzemeltetni. A fővonalak létesítését, üzemeltetését mindenképpen állami fenntartásban gondolta megvalósítani. Közlekedés politikájával hazánkban a szárazföldi közlekedésben a vasút vette át a vezető szerepet, ez gerincét képezte a későbbi fejlődésnek.

Centralizáló törekvéseiben négy alapelvet határozott meg Pest-Budáról kiindulva, ezek a következők²⁸:

1. Pozsonyon át Bécs felé

²⁶ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 121p

²⁷ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története. 30p

²⁸ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 123p

2. Székesfehérváron és Károly városon át Fiume felé
3. Szolnokon és Aradon át Erdély felé
4. Miskolcon és Kassán át Galícia felé

Ezek a vonalak mellé természetesen megfelelő számú mellék vonalat is tervezett. Összesen 298 mérföldnyi vasút építését gondolta, ez kb. 80 millió forint az akkori pénz viszonyok között ez nagyon nagy összeg. A vasút jelentősége Széchenyi szerint: „A közlekedés fejlesztésének közgazdaságunk minden ágára gyakorolt kedvező hatásáról meggyőződve hirdeti, hogy a közlekedési ügy elintézése egyáltalában meg nem tűri a töredékes foltozgatást, hanem az egész rendszernek egybevéve kell most legalább fővonalaiiban megállapítani”. Idejekorán felismerte annak szükségességét, hogy a fővonalakat az állam költségén kell megépíteni. A kamatbiztosítási rendszernek határozott ellenzője. Ezek a gondolatok is rávilágítanak. Széchenyi kortársainál messzebbre látott.

3. 3. Közlekedés politikánk 1850-től 1867-ig.

Az 1848-49. évi magyar szabadságharc leverése után az osztrák abszolutizmus rabigájává vált a vasút fejlődése is. Idegen tisztségviselők, idegen nyelven irányították. 1849.őszétől Bruck Károly az osztrák birodalmi kormány kereskedelmi minisztere intézte a vasúti közlekedés ügyét.²⁹ Híve volt az államosításnak, mint Széchenyi. A vasútvonalak építését az állam költségén tovább folytatta 1854. végén ³⁰ már 479 km volt a hossza. Az osztrák kormány közlekedés politikai intézkedései közül hazánkra nézve az 1851. 11. 16.-án császári pátenssel szabályozta „Vasúti üzletrend tartásának” életbeléptetését.³¹

1854-ben kénytelen megszakítani, főleg pénzügyi okokból hazánkban a vasutak építését államköltségén. Helyette a kamatgarancia rendszerére tért át Oroszország és Franciaország példáját követte. Ez a rendszert Magyarország 1867. után súlyosan megsínylette. 1855-1867-ig 1679 km hosszú vasútvonal épült.³² Az újonnan épült vonalak nem hazánk érdekeit, hanem összbirodalmi célokat szolgáltak.

²⁹ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 123p

³⁰ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 123p

³¹ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 123p

³² Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 123p

3. 4. Közlekedési politikánk 1867-1918-ig

A kiegyezést követően kormányunk rátérhetett a vasúti közlekedési politika önálló, nemzeti alpra fektetésére. 1867. évben vasútvonalaink hossza 2285 km.³³ Első intézkedései között szerepelt az 1867. évi XIII. tc, mely 60 millió forintot biztosított vasútépítési célokra.³⁴ Az osztrák kormány által kamatgaranciában létesített vasutakat át kellett vennie. Az óriási terhek miatt a Közmunka és Közlekedési Minisztérium áttért az államvasúti rendszer követésére. 1868.évben megvásárolta és saját kezelésébe vette a magyar északi vasutat, mely 1869. novembertől Magyar királyi államvasutak alatt egyesített. A kamatgarancia súlya alatt is vonalaink hossza növekedett, 1875. végén már 6704 km.³⁵ A három legnagyobb vasutunk: a szabad osztrák államvasút, a déli vasút, és a tiszavidéki vasút kormányunk politikáját állandóan megnehezítették magyarellenés magatartásukkal. Ennek ellensúlyozásaként a kormány 1876-ban rátért az államosítási politikára, melyet 1891.-ben fejezett be. Az 1891. évbe befejezett államosítás után vonalaink hossza 11960 km.³⁶

Az 1880. évi XXXI. tc.³⁷ meghozatalával nagyban előmozdította a vasút rohamos gyarapodását. A törvény tartalmazta az első helyiérdekű vasutakra vonatkozó szabályozásokat, ez nagymértékben tehermentesítette az államot az újabb vasutak építésének terhe alól.

Az 1870-es évek jelentős vasút politikai mozzanata, amely addig kizárólag műszaki kezekben volt egyre tágabb teret kaptak a vezetésben a jogászai, közgazdászai és kereskedelmi elemek.

A magyar vasutak közlekedés politikájának legfőbb megalkotója Baross Gábor volt. Életútjával és eredményeivel a Magyar Vasút Története című fejezetben kívánok foglalkozni.

1914. év végére vonalaink hossza 19723 km. Ebből 8000 km állami, 8571 km állami kezelés alatt álló helyi érdekű valamint 3152 km magán kezelésű vasút. 1915-1918. őszéig új vonalak nem épültek.³⁸ Az 1900-1914-es időszakot a magyar vasút fénykorának is lehet nevezni, nem csak gazdasági eredményei miatt, de kitűnő

³³ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 123p

³⁴ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 124p

³⁵ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 124p

³⁶ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 124p

³⁷ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 125p

³⁸ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 127p

berendezései, felszereltsége miatt Európa szerte első helyre emelte. Az 1918. év végén bekövetkezett politikai összeomlás miatt lezáródott Nagy-Magyarországnak 1867. évben kezdődött vasút politikai korszaka.

3. 5. Közlekedés politikánk 1918-1945.-ig

A Trianoni békeszerződés után a csonka Magyarországon lévő vonalaink ezer sebből véreztek. A határok céltudatos kiválasztásával a vasúti csomópontokat képező városai az új Magyarország határain kívül estek. Közel 20000 km hálózatból mindösszesen 8364 km maradt meg, ez az eredeti hossz 42.2%.³⁹ Nem csak vonalaink többségét vették el, hanem vasúti felszerelésünk nagy részét is, mozdonyaink, személy- teher- és poggyászkocsink többségét, olyan 40-80%-át.

Új közlekedéspolitikát kellett kidolgozni a megváltozott helyzetre való tekintettel. Amely tartalmazta a megmaradt és az előző évek alatt tönkrement vonalakat, nem csak helyreállítani, hanem teljesen újjáteremteni a vasúti közlekedést. Másodsorban az alkalmazottak nagy számát érintette a létszámleépítést. Ez néhány évi nehéz megfeszített munka árán sikerült. A tarifa reform útján igyekezett pénzügyi helyzetét stabilizálni.

A fejlesztések tekintetében három irányzat alakult ki:⁴⁰

1. Motorüzemű járművek közlekedtetésének bevezetése. A sínautók, mint személyszállító járművek.
2. A fővonalak villamosítása.

A terv megvalósításában nagy szerepet kapott a néhai Kandó Kálmán villanymozdonya amit már Olaszországban és Ausztriában már 1920-tól alkalmaztak

3. Rendes nyomtávú és alépítményű közforgalmú gazdasági vasutak építése.

Ezeknek másodsorban a személyszállítás magvalósítása olyan helyeken ahol eddig nem volt lehetséges

A közlekedésünk területi fejlesztésére nem került sor ebben az időszakban, nem tették lehetővé a pénzügyi és gazdasági körülmények. Sem helyiérdekű, sem állam által

³⁹ Filesz Lajos: A Mkp. össz. áttek. és célk. 128p

⁴⁰ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története. 30p

finanszírozott vonalak nem épültek. Elég feladat volt a meglévő vonalak rendbehozatala.

Vasútközlekedés politikánk egyik jelentős mozzanata az idegenforgalom előmozdítása érdekében 1927.-évben szoros együttműködést kötöttek az ez évben létesült IBUSZ részvénytársasággal. Ez nem csak idegenforgalmi, hanem gazdasági szempontból is jelentős.

4. A Magyar Vasutak története

4. 1. A vasúti közlekedés kérdése 1848.-ig

Első magyar próba vasút elég korán létesült. 1827. augusztus 20.-án helyezték üzembe, lóvontatással működött és Kőbányáról Pestre a hatvani vámsorompóig vezetett. Ez speciális lebegő⁴¹ vasút volt (5. melléklet). Ez a rendszer a gyakori meghibásodások miatt rövid ideig állott fenn a társulás 1828. március 20.-i ülésen elhatározta a vasút lebontását.

A kisajátítási jogot már az 1825-27.-i országgyűlés felvette javaslatába. Az 1831. évi összes törvényhatóságoknak megküldött országos javaslatban említést tesznek vaspályák létesítéséről. Nagy alapossgal tárgyalta a vasút kérdését az 1832-36.-ik országgyűlés. Nagy maradisággal kellett megbirkóznia a közlekedést támogató erőknek. Az 1836. évi XXV.⁴² törvény kimondja egyéni vállalkozókra bízta a hálózat kiépítését. A fő vonalak Pest- Budán Széchenyi szerint „az ország szívéen haladnak át”. Magyarországon tehát már 1836-ban megszületett az első vasúti törvény kisajátítási joggal.

4. 2. A Pozsony- Nagyszombati lóvasút

Az Első Magyar Vasúttársaság néven jegyezték be a Pozsony –Nagyszombat között vasutat építtető társaságot. Végleges építési engedélyt V. Ferdinándtól kapták meg 1839. április 16.-án⁴³, amely tartalmazta az első magyar vasúti szerződést. A kisajátítások miatt az építkezés többször került veszélybe. A vasutat ló üzeműnek

⁴¹ Majdán János: A „vasszekér” diadala. Kossuth kiadó 1987. 23p

⁴² Majdán János: A „vasszekér” diadala. Kossuth kiadó 1987. 23p

⁴³ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története. 25p

tervezték, de az alépitményt úgy tervezték, hogy alkalmas legyen gőzüzemű járművek közlekedtetésére is. Az egyvágányú vasút hossza 6.5 mérföld (49.5 km). A vágány 30 cm mély kőágyazatba feküdt. Végso átadásra 1946. június 3.-án került sor. A vonal ló üzemű maradt 1872. október 10.-ig ekkor kezdték meg az átalakítását gőzüzeművé.

4. 3. Párhuzamos vonalak a Duna partján.

4. 3. 1. A Duna –jobb parti vasút

Sína György a kereskedelmi élet fellendítésének érdekében Bécsből Győrbe vasutat kívánt létesíteni, amely legrövidebb út a Duna jobb partján vezetett, melyből leágazásaként Pozsony városát célozták meg. Az építési kérvényére az uralkodótól 1837 december 19.-én⁴⁴ kapta meg az engedélyt. A 255.7 km hosszú vonal költsége 1205 millió forintba irányozták elő, ennek fedezésére részvényeket bocsátottak ki. Az árusító helyeket annyira megostromolták, hogy a karhatalmat kellett kivezenyelni. A kivitelező az alig megkezdett munkálatokat 1840. évben beszüntette, ezzel nagy csalódást okozva a jobb parti vasút híveinek. Ez a körülmény és a pénzügyi krízis arra késztette a társaságot, hogy 1842. július 18.-án Bécsben tartott ülésén kimondja a Bécs-győri vonal építésének felhagyását.

4. 3. 2. Duna-balparti vasút

Ullmann Móric előmunkálati engedélyt kért 1837. október 25.-én⁴⁵ a Duna-balparti vasút megépítésére, melyet a helytartótanácsból november 14.-én meg is kapott. A tervek elkészítésével Charles F. Zimpel⁴⁶ főmérnököt bízta meg. Terve Pest városát Felső-Magyarországgal, Debrecennel, Erdéllyel és az Oszták tartományokkal , továbbá Poroszországgal kötötte volna össze. A Pest és Vác közötti vonalnak a részletes tervét 1839. júniusában⁴⁷ adta be.

⁴⁴ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története. 25p

⁴⁵ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története. 25p

⁴⁶ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története. 26p

⁴⁷ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története. 26p

4. 4. A két vasúttársaság harca

Amikor a magyar a középponti vasút a finanszírozási stádiumába került hosszú heves harc folyt a Duna jobb és bal parti vasút között. A magyar közlekedés politika szempontjából elég nehéz lenne most eldönteni ezt a kérdést. Az is bebizonyosodott, hogy a bal parti vonal létesítése a jobb parti vonal teljes kiépítését hátráltatta volna, ellenben valószínű a jobb parti vonal létesítése esetén nem sokára kiépült volna a bal parti is.

Széchenyi Bárá Sínát támogatta, hiszen ő volt a Lánchíd vállalkozója és lelkes híve a Dunai hajózásnak, valamint szóba hozták a Duna –Tisza csatorna akkoriban felmerült tervével is. A bal parti vasútban a hajózás veszedelmes ellenségét látta.

Heves vita bontakozott ki ebben a kérdésben az 1839-40.-i országgyűlésen, ugyan is Pozsony vármegye körlevelet bocsátott ki a központi vasút pártolására . A vármegye kérését 1839. december 06.án⁴⁸ tárgyalta heves vita után a kérelmet elfogadták. Ennek eredményeképpen a központi vasút végleges tervigényét beadta, ezt a felső táblán március 21.-én tárgyalták és elfogadásra került. Igaz az országgyűlésen sikert aratott, de ezzel a végleges engedély kérdése egy lépéssel sem ment előre. Befolyással volt az építésre az a körülmény, hogy a kamara éléről távozott báró Eichhoff, Sína barátja s helyére báró Kübeck Károly híres közgazdász került, aki nagy híve az államvasúti rendszernek. A báró 1844. január 24.-én⁴⁹ hagyta jóvá a vasúttársaság alapszabályait és hét évre a kivitelezés előjogát megkapta. Az első kapavágást végezte el és áldását adta Pest város plébánosa augusztus 02.-án.

4. 5. Az első vasútvonalaink

Hazánkban az első lokomotív próbamenet Pest és Palota között 1845. november 10.-én volt. Nyilvánosan az első Magyarországon létesített gőzüzemű vasútvonalat 1846. július 15.-én adták át István nádor és családja jelenlétében, melynek hossza 33.6 km ezt a távot gőzmozdony és nyolc vagonja 59 perc alatt tette meg. Vácon az ünnepélyes

⁴⁸ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története. 26p

⁴⁹ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története. 27p

fogadtatás elmaradt , ugyanis a városba tűzvész ütött ki. A rendes forgalom július 16.án nyílik meg.⁵⁰

Pest-Cegléd-Szolnok-i szakasz 1847. szeptember 1.-én adták át a forgalomnak, melynek hossza 98.1 km. A 16 vagonból álló szerelvény 2.5 óra alatt ért a cél állomásra, melyet nagy néptömeg fogadott.

Következő vonalak épültek ki ebben az időszakban:

- Bécsújhely-soproni
- Fiumei vonal

A Fiumei vonal terveihez Kossuth Lajos is hozzá szólt a Pesti Hírlap 1843. év nyarán megjelent számában az „Útrendszer”⁵¹ című cikkében. Ebben leírta elképzeléseit a közlekedés fejlesztéséről. Eszerint a két fő keresztvonalban, ti. a lengyel határszélektől Fiuméig s egy mellékvonalat Bukkarig és az ausztriai határszélektől be Erdélybe, mindig szükséges mellékvonalakat is ideértvén, vasutat vélnénk országos erővel építendőnek. A két fő vonal metszéspontját nem Pesten, hanem valahol a Dél- Alföldön képzelte el, de várost nem jelölt meg. Az átlós hálózatképzésénél a Fiumei vonalat részesítette előnyben és végpontjául Pestet képzelte el.

Gr. Széchenyi István által 1848. február 10.-én a pozsonyi országgyűlés elé beterjesztett vasútépítési országos tervezetű térképen nem találjuk a fő vonalon a füzesabonyi állomást. Ezért az 1848. XXX. tc sem szólt Füzesabony vasúti összekapcsolásáról. Az 1850/1860-as években, noha többször módosították a vonalvezetési terveket, továbbra is bizonytalan maradt a község vasútja.⁵²

4. 6. Az 1849-67 közötti abszolutizmus időszaka

Eleinte a kormány az államvasutak rendszerét létesítette előnyben, ezért több vasutat is megváltott. Ilyen a Középponti és a Sopron- határszéli vasút.

⁵⁰ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története. 27p

⁵¹ Majdán János: A „vasszekér” diadala Kossuth kiadó 1987. 41p

⁵² Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története.32p

Elkészül 1850.-ben a birodalmi vasútfejlesztési terv, ez persze az összerdekeket tartotta szem előtt. Ebben a programban, melyet 1854. november 01-én⁵³ nyert legfelsőbb jóváhagyást, a következő vasútvonalak voltak tervezve:

1. A Pest- Miskolci vonal csatlakozással a gácsországi vasúthoz.
2. A Debrecen- Tokaj-Miskolci
3. A Buda- Székesfehérvári- Kanizsa- Zágrábi
4. A Sopron- Kanizsai
5. A Kanizsai- Pécsi
6. A Kanizsai- Marburgi
7. A Szeged- Szabadka- Mohács-Eszéki
8. A Szeged- Pétervárad- Zimonyi
9. A Szolnok- Aradi
10. A Temesvár fehérteplomi a Dunáig
11. A Temesvár- Arad- Nagyszeben az oláh határig
12. A Brassó- Gyulafehérvár- Kolozsvár

Ez a 12 vonal összes hossza 9590 km ebből hazánkra eső rész mint egy 2350 km.⁵⁴

Egyébként az előző oldalon említett és megváltott középponti vasút vonalainak bővítését folytatta a kormány. Elkészült: a Vác- Esztergomi, Esztergom- Pozsonyi, Cegléd- Félegyházi és a Félegyházi- Szegedi szakasz. Előkészítették a Szeged- Temesvári, Temesvári- Jussenovai, Oravica- Aniai, Szolnok- Debreceni, Püspökladány- Nagyvárad, Steinbrück- Sziszeki és a Zágráb- Károlyvárosi szakaszokat, amit később át is adtak a forgalomnak.⁵⁵

Ausztriát ért pénzügyi válság arra kényszerítette a kormányt, hogy idegen tőkét is bevonjon az építkezésekbe ezért kamatbiztosítást ígért.

Következő vasúttársaságok alakultak meg:⁵⁶

- Szabad Osztrák Államvasúttársaság (1855)
- Déli vasút (1858)

⁵³ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története.32p

⁵⁴ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története 32p

⁵⁵ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története 32p

⁵⁶ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története 33p

- Tiszavidéki vasút (1856)
- Császári Királyi Szabad vasút (1863)

Az abszolutizmus alatt még a következő vonalak építését kezdik meg:

1. Alföld- Fiumei vonal
2. Pest- Hatvani vonal
3. Hatvan- Salgótarjáni vonal

4. 7. Az alkotmányos kormány vasúthálózat terve

Gróf Mikó Imre a kiegyezés utáni első közlekedésügyi miniszterünk még 1867.-ben bemutatja vasúthálózat tervezetét, melyet előtte megküldte valamennyi képviselőnek, törvényhatóságoknak, ipari és kereskedelmi kamarának. A kormány és a közvélemény egyértelmű helyesléssel fogadta, hogy hazánk minél rövidebb idő alatt minél több vasútvonallal bírjon.⁵⁷ A tervezet kijelöli azt a 25 vasútvonalat (4760 km) melynek megépítése szükséges. Mindenek előtt a nemzetközi forgalom lebonyolítása érdekében négy fővonalat határozta meg, ezek a következők:⁵⁸

- „Buda-Pest- Bécsi vonal
- Fiumei vonal
- Az Erdélyi vonal
- Gácsországi vonal”

1862. októberében készült el a MÁV tervezet, amely végképp elvetette a Hatvan-Gyöngyös-Eger-Miskolc vonal építését, és a Hatvan-Vámosgyörk-Kál-Füzesabony-Miskolc közötti vasútépítés mellett döntött.⁵⁹

⁵⁷ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története 33p

⁵⁸ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története 35p

⁵⁹ Misóczki Lajos: Mátrai Tanulmányok Gyöngyös. A tőkés agrárfejlődés gondjai Füzesabonyban és környékén 1867-1945. között 237p

4. 8. A vegyes vasúti rendszer

Az abszolutizmus rendszeréből örökségül kapott hagyatékkal a kamatbiztosításos építési formával a háta mögött, ami nagyon jól ki volt fejlődve Magyarországon nehezen tudott változtatni rajta az országgyűlés. Külföldön is ilyen tendencia alakult ki, cél minden eszközzel biztosítani kell a töretlen fejlődést. Hazánk minden vidéke a vasútépítéssel ostromolta a kormányt valamint az államháztartás hiánya miatt is, kénytelen volt a vegyes vasúti rendszerben építeni vonalait. E szerint nem csak az állam épített vonalat, hanem engedélyt adott magánvállalkozóknak is. A utóbbi felfogás homlok egyenesen ellentmond Széchenyi törekvéseivel. A kormány, hogy minél több vasút épüljön a kamatgaranciás engedélyek kiadásával nem fukarkodott. Az élénk építkezést bizonyítja, hogy „1869-ben 103, 1870-ben 740, 1871-ben 925, 1872-ben 973, 1873-ban 877 és 1874-ben 169 km, azaz ezen hat esztendő alatt 3767, évi átlagban 630 km vasutat adtak át a forgalomnak. Közforgalmú vasútjaink hossza 1874. év végén 6422 km, tehát közel háromszorosa, mint 1866. év végén volt! Az alkotmányos korszak első nyolc évében eszerint majdnem kétszer annyi vasút épült mint az 1846-tól 1866-ig terjedő időszakban. Itt túlnyomórészt magánpénzekből létesültek vonalak, ezért többségében magánvasutak dominálnak a másik időszakban pedig az államvasutak alkotják a többségét”.⁶⁰

4. 9. A kamatbiztosításos rendszer káros következményei

Sajnos a kormány ugyanazt a hibát követte el, mint az elnyomás időszakában fellehetett róni az osztrák vezetésnek. A vasútvállalatoknak igen nagy kedvezményeket adott megfelelő felügyeleti jog nélkül, amely biztosította volna a kamat garanciális vasutak díjszabására és gazdálkodására vonatkozó intézkedéseket. A kamatbiztosítás összegét a kormány az építési tőke után állapította meg, így az építők próbáltak minél nagyobb költséget kimutatni. Állandóan jogosulatlan követelésekkel ostromolták a kormányt. A hatalmas osztrák államvasút még attól sem riadt vissza, hogy a magyar államot beperelje. Az áldatlan helyzetet talán legjobban jellemzi, hogy a nagy magánvasutak

⁶⁰ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története 36p

huzamosabb ideig még az állam hivatalos nyelvét sem fogadták el. Ilyen körülmények között kellett lépni az állami vezetésnek.

4. 10. A Magyar Királyi Államvasutak keletkezése

A magyar királyi vasutak alapját az 1867. évi XIII. tc alkotta⁶¹ meg amelynek első mozzanata a magyar északi vasút megvásárlása, így az első pályaudvara a Losonci lett. A képviselők felhatalmazták a minisztériumot, hogy „60 millió ezüst forintnyi, vagy 150 millió forintnyi kölcsönt létesítsen közlekedés hálózat kiépítésre. Fontosnak tartották a honatyák ez az összeg nemzeti célokat szolgáljon, ezért ezt paragrafusba rögzítették: „E kölcsön egyedül csak azon vonalak és csatornák építésére fordítható, melyek építése iránt törvény alkottatott.”⁶²

Az 1868. évi XLIX. tc.⁶³ értelmében ezek a vonalak építését irányozta elő:

- „A Hatvan- Miskolci és Zákány- Zágrábi vasutak építése
- A Pest- Hatvan- Salgótarjáni vasútvonalak, mely az államkincstár számára megvédett, a forgalom igényének megfelelő állapotba való helyezése.
- Az Alföld Fiumei vasút Károlyváros- Fiumei részén megkezdett munkálatok folytatása
- A magyar északi államvasútvonalnak Salgótarjától Losonc és Besztercebánya felé folytatása, csatlakozásul a Kassa- Odembergi vasúthoz
- Az északi államvasútvonal Hatvantól- Jászberényen át Szolnokig vezetendő szárnyvonalának megépítése
- Bányai par előmozdítása végett Miskolctól Putnok felé azon pontig vezetendő vasútépítése, melyből a vasiparral foglalkozó bányavidék egyes völgyei kiágaznak

Ez a törvény két szempontból nagyfontosságú először, mert megteremtette a magyar államvasutak alaphálózatát másodsorban pedig az északi és a déli vonalainak irányát meghatározták.

⁶¹ Majdán János: A „vasszekér” diadala Kossuth kiadó 1987. 77p

⁶² Majdán János: A „vasszekér” diadala Kossuth kiadó 1987. 77p

⁶³ Dr. Ludányi Miksa sajtóalárendezte: Magyar Közlekedésügy monográfiája: A magyar vasút története 38p

Ugyancsak 1868.-ban utasította a képviselőház a minisztériumot, hogy a Pest és a Budai pályaudvarok összeköttetése céljából egy vasúti összekötő híd megépítését valamint egy központi pályaudvar létrehozását irányozta elő. A hidat 1882-ben, a pályaudvart pedig 1884.-ben adják át a forgalomnak.

A hálózatfejlesztések hasznosak voltak Magyarország számára, ezt Tisza Lajos jelentése is kiemeli. Nagy gondot fordítottak a kereskedelmi útvonalak különösképpen a keleti vonalak fejlesztésére, hiszen 1869.-ben megnyílt Szuezi-csatorna megépítése kapcsán megnőtt a forgalom ez irányból és nem lett volna szerencsés ha saját hibánkból a török , román vasutak megépülése után a magyar, osztrák és észak-német birodalomnak, sőt részben Norvégiának, Svédországnak és Angliának kereskedése elkerülte volna hazánkat.

Az alföldi termények elszállítását tette lehetővé a Nagyvárad- Debrecen- Füzesabony között megépült vasúti vonal. A XIX.-XX. századfordulójára kialakul lényegében a magyar vasút hálózat. (6. melléklet)

4. 11. A magánvasutak államosítása

A vasútvonalak építése mellett a magánvasutak államosítása is zajlik. E tekintetben a kormány igen helyesen arra törekedett, hogy minél több vonal jusson a birtokába a legfontosabb irányokba. Ezek az irányok a következők: északi, keleti, déli, itt rengeteg sok fejlesztést hajtottak végre a túlsúly biztosítása érdekében. Néhol fondorlatos, ügyes manőverrel sikerült megszerezni a többséget a részvényekben, így kénytelen volt idő előtt eladni a vasúttársaságot, a magyar államnak a működtető társaság.

4. 12. Baross Gábor közlekedési politikája (7. melléklet)

Széchenyi magyar közlekedéspolitikáját Baross Gábor vitte diadalra. A vasminiszter 1886.-ban foglalta el a kereskedelmi miniszteri széket. Előzőleg Kemény Gábor Közmunka- és Közlekedési miniszter mellett államtitkárként fejtett ki elismerő tevékenységet. Az államosítás eredményeiről 1887.-ben számolt be a parlamentnek. Meggyőző érveléssel mutatta ki a kedvező hatását már az 1886. évben 3 millió forint tiszta hasznot könyvelhetett el az ország. Ez arra sarkalta, hogy minél hamarabb befejezze, megcsinálja ezt a tevékenységét. Az útjában álló nehézségeket bámulatos energiájával

legyőzte. Három esztendő alatt hat nagyobb magán vasúti társaságot államosított. A következetességéről és határozottságáról ismert Baross joggal kapta a „vasminiszteri” jelzőt. Ez időtáiban az államosítás mellett serényen folyik a magyar államvasutak hálózatának kiegészítése is. Zágrábban külön államvasúti pályaudvart és főműhelyt alakítanak ki, erre azért volt szükség, hogy a MÁV. függetlenül legyen a Déli vasúttól. A Budapest Duna jobb parti körvasút megépülése után lehetővé vált a székesfőváros északi részén egy újabb vasúti híd megépítése. Romániával kötött egyezség kapcsán, melynek értelmében hat esztendő alatt a Gyimesi és Vöröstoronyi, később pedig a vulkán-szorosnál vasúti csatlakozás kiépítése. Ez az egyezmény volt a kiinduló pontja székelyföldi vasúthálózat létesítésének.

Zónadíjszabás rendelete (1889)

Népszerűségét talán nem is az államvasutak kiépítésének, hanem a zónadíjszabási rendeletének köszönhetette. Előzményként a személyi tarifa egységtételeit engedélyokirat szabta meg, ezek az egységtételek túl magasak voltak. E mellett a személyforgalmat elég magas szállítási adó is terhelte, így természetesen a bevétel igen lassan fejlődött. Eleinte úgy próbáltak ezen segíteni, hogy menettérti, körutazási, fürdő, bérlet-jegyeket és jegyzetfüzeteket adtak ki.

Ezzel szemben Baross Gábor merész zónadíjszabást alakított ki a régi rendszerrel ellentétben. A menetdíjakat a lakosság fizetőképességéhez mérten csökkentette. Először 1890.-ben próbálták ki ezt a rendszert a személyforgalomban, amely meghatározott övezetekre osztotta az állomásokat. A legkisebb zónahatár 5 kilométernél, a legnagyobb 400 kilométernél húzódott. A kedvezmények miatt a szomszédos településekre és a nagy távolságokra jóval kedvezőbb volt az utazás, ezért aztán érdekesebb volt a legközelebbi város piacára a túrót, tejet stb. árut vinni és ott mezőgazdasághoz kapcsolódó szerszámot, ruhát, műtrágyát vásárolni, ezért oda utazni. Aki a fővárosból Kolozsvárig váltott jegyet, az tovább is utazhatott Brassóig, mert azonos díjzónába esett. Eredménye a személyforgalom bevételének nagymértékű növekedése. Bekövetkezett Stephenzon jóslata, amely szerint elkövetkezik az idő, amikor a munkás olcsóbban utazik a vasúton, mintha gyalog menne.

Második nagy reformja az árudíjszabás (1891)

Az első díjszabás lényegében az első erdélyi vasútnak Ferenci Freund Károlynak a tarifája volt. Alapja a szállítási önköltség, ezért főképpen az áru értéke alapján sorolták különböző

osztályokba és így állapították meg a viteldíjat. Az árukat két osztályba sorolták, elsőbe a relatíve nagysúlyúakat az olcsóbbikba a másodikba pedig a drágábbikba a többieket. Ez a tarifa nem volt fokozatos az összes távolságon egységes tiszta távolsági tarifával dolgozott, a bevételek nem fedezték az üzemi kiadásokat, ezért a gyakorlatban nem vált be. Ezért 1872-ben az újjászervezett államvasutak az elzászi vasutakon alkalmazott kocsüördíjszabás rendszert vezetett be. Ezek a díjtételek magasabb díjszabást engedélyeztek. 1874-ben Tolnay Lajos elnök áttért a fokozatos tarifára és a kocsirakományú árúkra, akkoriban a monarchiában a legolcsóbb díjtételeket állapított meg. 1876-ban a magyar és az osztrák vasutakon reform díjszabást vezettek be. Ez különbséget tesz gyorsárú és teherárú, darabárú és kocsirakományú árúk között. Két külön díjszabása és szükséghez mérten több kivételes díjszabása miatt ezt vegyes rendszerűnek hívjuk. Ez a változtatás sem elégítette ki a kereskedők igényeit, a nagymértékű kedvezmények miatt egyszerűsítésre volt szükség.

Baross idejében léptetett árutarifa rendszert jellemezte, hogy egységtételei a reformtarifáénál lényegesen kevesebbek voltak és a kivételes tarifák összevonása és kedvezmények állandósítása folytán a kivételes tarifák legnagyobb része tárgytalanná vált. Szintén ő szervezte meg az államvasutak díjszabási ügyeinek tárgyalására a közgazdasági élet szereplőiből álló tarifabizottságot. 1890.-ben Bernben létrejött egységes vasúti áru fuvarozás tárgyában nemzetközi egyezmény létrejöttében nagy szerepe van, ez az alapja a vasúti üzletszabályzatnak. A hazai gyakorlat legfontosabb elemei bekerültek a berni egyezmény pontjai közé. Baross minisztersége idején 1891. augusztus 01.-én lép életbe a közép-európai egységes időszámítás a magyar vasutakon, ami megkönnyítette a menetrend összeállítását. Ő készítette elő 1892.-ben Mármarosziget-Kőrösmező országhatárszéli 62.236 km hosszú vasutat, amit 1895.-ben adtak át.

Baross Gábor jelentősége:

„A hazai érdekeket szem előtt tartva megvalósította a fél évszázada kidolgozott államvasúti elképzeléseket, s egységes magyar közlekedési rendszert alakított ki. Tette ezt minden egyéni érdek nélkül és mások egyéni érdeke ellenében. Példamutatóan megszervezett vasúti közlekedés előnyeit maguk is érzékelték, s a törvényhozás méltó partnere volt a miniszternek.”⁶⁴

⁶⁴ Majdán János: A „vasszekér” diadala Kossuth kiadó 1987. 117p

Az államosításokkal sikerült csökkenteni a kincstárból kifolyó összegeket, s ugrásszerűen megnőtt a MÁV bevétele. A vasút már nem szorult támogatásra, hanem a közlekedésben felhalmozódott nyereség a költségvetés fontos részévé lett. A támogatás helyetti nyereség Baross által kivitelezett program eredménye. Az államosítások mellett a tarifák megváltoztatása is hozzájárult a gazdaságosság növeléséhez. Sajnos rövid ideig tartott kiváló tevékenysége. A vasminiszter férfikora delén, 1892 május 9.-én hirtelen halt meg. Halála után méltán kapott szobrot, melynek felállításához jobb helyet nem is találhatott volna a hálás utókor, mint a Keleti pályaudvar előtti teret Budapesten.

4. 13. Millenniumi évek idején

Magyarország ezer éves fennállásának idején a MÁV. saját vonalainak hossza 7563.728 km. A MÁV. üzemeltetésében lévő idegen vasutak és a helyiérdekű vasutak hossza ugyanekkor 4913.807 km. Tehát a MÁV üzeme ekkor 12477.59 km-re terjed ki, az ország összvasútjaink a 94%-a.

A magyar kormány széleskörűen befolyásolta a közlekedést, különösen azután, hogy a második legnagyobb magánvasút a Kassa-Oderbergi igazgatósága elhatározta: tarifapolitikájában követi a MÁV. döntéseit. A millennium táján a térképet nézelődő utas hiába keres vaspályát az ország keleti felén lévő járásokban. Az első világháború előtti esztendők állami fejlesztései főként ezekben a térségekben kívántak új hálózatokat építeni.

4. 14. A keskeny nyomtávú vasutak

„ A magyar kapitalista fejlődés 1867 utáni felgyorsulása lehetővé tette, hogy olcsón, gyorsan épüljenek kisvasutak. Kezdetben a bányák kijáratától a szénosztályozókig és az ipartelepeken belül használták a keskeny nyomtávú vasutakat. A néhány kilométer távolságra továbbított áruk nem kívánták sem a gyors szállítást, sem a drágán megépíthető normál vonalakat. A mezőgazdasági nagyüzemekben a század utolsó harmadától kezdve egyre jobban tért hódító szakosodás, néhány nagy tételben termelt árucikk piacra juttatása legolcsóbban a kisvasutak segítségével valósulhatott meg. Különösen nagy lendülettel folyt a kivitelezés Magyarországon a cukorgyárak környékén, melyek szerződéses alapon termelték a cukorrépát. A több évre pontosan rögzített megállapodás értelmében a cukorgyár rendszeresen felvásárolta a gazdáktól a cukorrépát, s a feldolgozás során

keletkezett mellékterméket visszaküldte a termelőnek. A rendszeres és állandó teherforgalom már kifizetővé tette az állandó kisvasúti hálózat kiépülését. Az ipari létesítmények után a mezőgazdasági területeken is egyre több helyen kisvasúton szállították a terményeket. Az alföldön tanyákat kapcsolt össze egy-egy vonal, nem volt ritka 100 km-nél hosszabb kisvasút sem. A hegyvidékekben a bányák és ipari üzemek kielégítésén gyakran szállítottak fát, követ, homokot a szerelvények”.⁶⁵

Az Államvasutak hálózatán belül is szép számmal működött keskeny nyomtávú vasút, melyek többsége az ország keleti és északi megyék területein voltak. A helyi érdekű vasutak kezelésében szintén a keleti országrészben készültek kisvasutak. 1914-re a kisvasutak hossza elérte az összes MÁV-vonal 4%-át, azaz 682 km-t.

Az építkezések az alábbi időszakokban zajlottak:

1882 és 1904 között 564 km 760 mm-es, 1882 és 1899 között 118 km 1000 mm-es pálya épült.

4. 15. Az első sztrájk története

A vasutasok romló fizetéséről több feljegyzés született, amit Hierronymi miniszter nyilatkozatával is elismert a parlamentben. A miniszter ezzel indokolta a törvényhozás elé beterjesztett javaslatát. A tervezetet hiába kezdték el tárgyalni a képviselők, mert az érdekeltek határozottan elutasították. A vasutasok igen élesen bírálták a tervezetet amely a Magyar Közérdek című hetilap 1904 április 17.-i számában is megjelent. Országos vasutas gyűlés összehívását hirdették meg április 20.-án, a MÁV vezérigazgatója megtiltotta a gyűlést, a budapesti rendőrfőkapitány pedig a tervezett találkozó feloszlására mozgósította a karhatalmat. Gyorsan elterjedt a betiltó határozat híre, amikor Rákos rendezőn a szervezők az állásukból való felfüggesztést is megtudták, a dolgozók a sztrájk mellett döntöttek. Április 19.-én megakadályozták egy személyvonat továbbhaladását, ezzel kezdetét vette a munkabeszüntetés. A hír néhány óra alatt a távírdai vonalak segítségével eljutott a legtávolabbi állomásokra is. 36 000 államvasúti alkalmazott tagadta meg a munkát, az egyhetes sztrájk alatt, az ország élete teljesen megbénult. A sztrájk eredményes volt, engedélyt kaptak a szakmai egyesületeik létrehozására, és megígérték nekik az illetménytáblázat újbóli tárgyalását.

⁶⁵ Majdán János: A „vasszekér” diadala Kossuth kiadó 1987. 144p

4. 16. Trianon utáni helyzet (8. melléklet)

A Trianoni békeszerződés tönkretette az ideális vasúthálózatot. Az államvasúti hálózathoz a békeszerződés után az 1923.-as évben a Csonka-Magyarországon maradt rész mindösszesen 7306.8 km ebből 3191.1 km (43.6%) államvasúti és 4115.7 km (56.4%) általuk kezelt helyi érdekű vonal. Elvesztítettük államvasúti hálózatunk 61,5 %-át, megmaradt 38,5 %-a. Nagymértékű veszteségünket jellemzi, hogy az elszakított területekre esett a személyszállítás 74%-a. Csonka-Magyarország területére jutott a személyi forgalom 46%-a, az áruforgalom 43%-a. Tovább tetőzi a problémát, hogy a Budapest felé való forgalom koránt sem lesz akkora, mint annak előtte. A fő vonalainkat csomópontszerű rendelkezési állomásaik előtt vágták el. Érsekújvár, Kassa, Nagyvárád, Arad, Temesvár, Szabadka mozdonyváltó- állomások idegen területen maradtak és a székes fővárosból kiinduló sugár fővonalak régi lokomotív váltó állomásaik előtt pusztán szántóföldeken végződtek. A trianoni békeszerződés olyan határokat állapított meg, hogy egyetlen régi határállomásunk se maradt meg. Helyettük 49 vasúti vonalat metsz a határ, s ezek közül 42 vonal nyílt pályán ér véget. A határ menti örvonalaink egész rendszere idegen területre került, ami pedig itthon maradt, több részre darabolódott.

Két példa a lehetetlenül megállapított határvonalakra:

Sátoraljaújhely mellett a határvonalat úgy állapították meg, hogy a vasúti állomás magyar, a vasúti műhely ellenben cseh megszállt területre jutott. A magyar területen maradt a műhelyi munkások lakótelepe. A legrettenetesebb példa azonban Kötegyán vasúti állomás felvételi épülete itt magyar területen maradt, ellenben a raktár a raktári mérleggel együtt eredetileg román megszállt területre jutott. Az annak idején ott járt bizottságban résztvevő román ezredes az állomási helyszínrajzot összehajtotta, azután azt szétnyitva az összehajtás helyét jelölte ki határnak.

5. A Heves megyében hogyan épül ki a vasút (9. melléklet)

A növekvő szállítási igényeket és lehetőségeket mind jobban kielégítő és megteremtő közlekedési hálózat létrehozása vált elengedhetetlenné az országban. A korszerűség pedig azt diktálta, hogy a közlekedés átalakítása a vasutak elterjedését, az országos, s ezen belül a regionális, tehát a megyei vasúthálózatok kiépülését eredményezze.

5. 1. A Tiszavidéki Vasúttársaság megkísérli elsőként kiépíteni a Pest-Miskolci vonalat

A pest – miskolci vasút megépítését a Tiszavidéki Vasúttársaságra bízták, engedélyokmányában szerepelt Heves megyét átszelő gőzerejű vonal vonal megépítése.⁶⁶

Az 1856-ban alakult vasúttársaság többek között megépítette a Pest- Szolnoki vonal folytatásaként a Szolnok- Debreceni, a Debrecen- Miskolci és a Miskolc- Kassai vonalakat. Sajnos a Pest- Miskolci szakaszt nem sikerült megvalósítani, így Heves megyében a vasút megjelenése még várat magára.

A Helytartótanács udvari rendeletében ugyan elismeri ezen vasút fontosságát és értesíti az érintetteket. Felmenti a vasút megépítésére vállalkozó Tiszavidéki Vasúttársaságot 1859. februárjában a pest- miskolci vonal 1862 végéig való megépítésétől. Ezt azzal indokolják az új vonal megépítése a társaságnak jövedelem kiesést okozna, ami már eddig is fokozatosan csökkent. Ezért az államkincstár az eddigieknél jóval több pénzt tudná megvalósítani ezt a feladatot.⁶⁷ Ha megvizsgáljuk a kamatgaranciális terhelnövekedés szempontjából érthető a döntés.

Az említett vonalak megépítésével Miskolc városa bekapcsolódott a Magyar vasúthálózatba, ellenben az 1862-ig kötelezettséget vállaló társaság nem teljesítette feladatát nem építette meg a Pest- Miskolci vonalat. A sokat váró Borsod és Heves megyék nem tetszésüket fejezték ki e tárgyban.

Nagy felháborodást kiváltó az ország érdekeivel ellentétesen cselekvő Vasúttársaságot a Pesti Napló 1862-ben íródott egyik számában meg is vádolta. Jól érzékelteti az író ezen vonal megépítését talán évekre elhalasztották. Ez azért is lett volna fontos főleg Heves megyében az ekkor stagnáló gazdaságot felrázta volna, betudott volna kapcsolódni az ország vérkeringésébe Kormos Béla szerint.⁶⁸

⁶⁶ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 40p

⁶⁷ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 41p

⁶⁸ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 41p

5. 2. További tervek a vasútvonal kiépítésére

A Kiegyezésig a Heves megyei országgyűlési képviselők hiába próbálkoztak előre lendíteni a vasút ügyét a megyében, ez hasztalan próbálkozásnak bizonyult. Csak az már említett 1868-as XIII. törvénycikk megalkotása jelentette az áttörést. Ezen időszak alatt 1862- 1868 között a Kassai Kereskedelmi Iparkamara tett kísérletet, 1863-ban a Helytartó tanácshoz íródott levelében kiemeli ezen vonal jelentőségét, ezért folyamodik építési engedélyért.⁶⁹

Heves megyében sem telnek tétlenül az évek a hatvan-miskolci vonal megépítésére tett kísérletek. A két város Eger és Gyöngyös a pálya vonalának megépítésére indított akciója elsőként közös érdekből, majd az egyéni érdekek figyelembevételével folytatódott. Ennek példája: Gyöngyös városa 3000 Ft-al fedezte a pest- losonci vasúttársaság 1863-ban elrendelt előmunkálatait. Tette ezt azért mert a vonal kijelölése Hatvan- Gyöngyös felé irányult.⁷⁰

Vagy a másik eset az egri Kaszinóban tartott előadáson a Tiszavidéki Vasúttársaság olyan terveket tartogatott a kezében, hogy Eger városon keresztül haladna a vasút Miskolc irányába.⁷¹

Több építési vállalkozó is engedélyt kapott a vonal megépítésére elsőként 1866-ban gróf Forgács Antal az Észak-Magyarország királyi biztosa és érdektársai, Schwarc Ármin vállalkozó és Nagy László mérnök a hatvan- Gyöngyös- Eger- Miskolci vonal előmunkálataira egy évre engedélyt kaptak.⁷² Szintén ebben az évben kapott engedély Zakariás Keresztély bécsi építési vállalkozó hat hónapra.⁷³ Az udvari kancelláriától küldött utasítás szerint az előjoggal bíró Tiszavidéki Vasúttársaság szerezze be az érintett vonalak megépítéséhez szükséges tőkét, majd a beszerzés után kezdje meg az építkezést. Ennek azonban nem tett eleget a Bécs által támogatott társaság.

⁶⁹ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 41p

⁷⁰ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 42p

⁷¹ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 42p

⁷² Eger. 1863. okt. 27. szám

⁷³ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 42p

5. 3. Kiegyezés utáni évek vasútpolitikája Heves megyében

Mikó Imre Közmunka és Közlekedési miniszter széles látókörű a vasút érdekeit szemelőt tartva próbálta vasútpolitikáját kialakítani a kiegyezés után. Ennek érdekében született meg az 1867. évi XIII. törvénycikk, amelyben 60 000 000 Ft-nyi kölcsönt biztosított vasutak és csatornák építésére.⁷⁴ A fejlesztésben szerepelt Galícia felé irányuló vasútvonal megépítése ez a harmadik fővonalat jelöli. Ennek állomásaiként építenék meg a Hatvanon át vezető Miskolc irányába tartó vonalat.⁷⁵ Tudomást szerezve Gyöngyös és Eger városa a tervről beadvánnyal fordultak a minisztériumhoz, majd az 1868-ban összeülő országgyűléshez a vasútvonal helyének kialakítása végett, melyben reményeik szerint pozitív elbírálásban részesülnek.⁷⁶

A Vasútépítési Igazgatóság véleménye szerint a pályának Hatvan- Mezőkövesdi szakaszán egyenes pályán kell futnia, ezért nem teszi lehetővé a két várost, hogy bekapcsolja a fővonalba. Az építési munkák költségeit nagyon megnövelné ha a dombokkal, völgyekkel telítődött szakaszon kellene továbbvinni a vonalat. Ez a vélemény már 1862- ben is létezett a Gazdasági Egyesület koncepciójában. Tehát csak szárnyvonalként tud kapcsolódni a fővonálhoz Eger és Gyöngyös városa.⁷⁷

A határozati javaslat vitájában, ami eldöntötte a nyomvonal sorsát több neves politikus is felszólalt: Tisza Kálmán későbbi miniszterelnök, Podmaniczky Frigyes, Pollán Ernő közlekedési államtitkár, Csiky Sándor egri képviselő valamint Kovách László és Keglevich Béla képviselők.

A vitában már érezhető volt, hogy ez a kérdés már eldöntött ezt érezték a gyöngyösi és az egri képviselők, ezért is javasolja Csiky Sándor a szárnyvonal tervének pontosítását. A határozati javaslatot egészítsék ki ezzel a mondattal:”Gyöngyös és Eger egyidejűleg és szintén országos költségen építendő szárnyvonal által kapcsolódik a fővonálhoz”.⁷⁸

Ennek kapcsán dönt az országgyűlés az 1868. évi XII. törvénycikk elfogadásáról a Hatvan-Miskolci vonal sorsáról, amely országos költségen történik a „vállalkozó Weikershein és

⁷⁴ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 42p

⁷⁵ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 42p

⁷⁶ Dr. Ruzitska Lajos: A magyar vasútépítések története 1914-ig Közdok, Bp., 1964. 89p

⁷⁷ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 43p

⁷⁸ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 43p

Társa bécsi bankház a velük 1868. január 18.-án kötött szerződés szerint minden mérföld után 339.500 Ft-ot kap a vonal teljes előállításáért.⁷⁹

Az állam visszatér az állami vasútépítések kivitelezéséhez, erre példa a Zákány- Zágrábi és a Hatvan- Miskolci vonal megépítése. Jobbnak látja ha saját kézbe veszi ezek építését ezzel csökkentve a kivitelezések költségeit.

5. 4. A Hatvan- Miskolci vonal kivitelezése

A Tiszavidéki Vasúttársaság ismételten előjogára hivatkozva 1867-ben megpróbálkozik az építés elnyerésével.⁸⁰ Ez az előjog még az 1850-es évek második feléből való, ezt próbálja érvényesíteni. Ez nem sikerül neki talán annak is tudható, hogy ő már egyszer visszaadta ezen vonalra szóló építési megbízatását.

A gróf Forgách Antal irányított csoport már előkészítette 1867-ben a kivitelezési terveket, abban bízva, hogy ők nyerik majd meg a kivitelezést. A minisztériumhoz a terveket be is nyújtották.⁸¹

A pénzügyminisztérium tárgyalta a vállalkozóval, de megegyezésre nem került sor. Két álláspont nem került közelebb egymáshoz, hiszen Forgách „az építési megbízás esetén 1000 Ft-ot más vállalkozó megbízása esetén 2000 Ft-ot kért mérföldenként a tervekért. A minisztérium maximum 1200 Ft-ot volt hajlandó fizetni mérföldenként”.⁸²

A Pest- Miskolci vonalszakasz második részének megépítésére Weikersheim 1868 második felében kapott megbízást. A Pest- Miskolci vonalszakasz átadása már 1867-ben megtörtént kivitelezője a Magyar Északi Vasúttársaság.

A vállalkozó tartva a tervekben szereplő nyomvonalat próbálta megvalósítani az egyenes irányt. Ez a következő volt: Hatvan- Hort-Vámosgyörk-Adács-Karácsond- Ludas- Nagyút- Kál- Füzesabony. Tehát Heves megyében a déli részen vezették Mezőkövesd irányában a

⁷⁹ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 43p

⁸⁰ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 43p

⁸¹ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 44p

⁸² Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 44p

pályát. Nem volt zökkenőmentes a nyomvonal kijelölése sem Hatvan és Kompolt kérte a tervek módosítását a Vasútépítészeti Igazgatóságnál határuk védelmében.⁸³

Továbbá lassította a munkákat a vállalkozónak talpfák, szálfákkal való ellátása, valamint a hadügyminisztérium módosítása amely Vámosgyörk és Ludas állomásokon ágyúrakodó kiépítését határozta meg. Kisebb kártérítési követelések legelők és szántóföldek elvételével kapcsolatban. Például: „Adács község panasza, amely még a képviselőházig is eljutott és közel 25 hold szántó és legelő elvételével, illetve Kovách László fele birtok szándékos kikerülésével és kímélésével vádolta a nyomvonalat kijelölő Vasútépítészeti Társaságot”.⁸⁴

A hatvani felvételi épület megépítése nagy gondot okozott az építető számára, ezért a megváltoztatott tervek elkészülte után Gregersehn Guilbrandt építési vállalkozóval kötnek szerződést a megvalósításra. Sajnos az építő csődbe jutott, így a csődbiztos fejezte a munkálatokat.⁸⁵ Ezen gondok ellenére 1869. november 26-án meg volt a próbamenet, december 11. én pedig a rendőri bejárás az újjonnan elkészült vonalszakaszon.⁸⁶

A MÁV üzemeltetésében nyílt meg a vonal 1870. január 09-én, ez a 115 km hosszú pálya. Ezt a Magyar Királyi Államvasutak 1869. október 31-i rendeletében szabályozta.

⁸⁷Tehát megépült a gerincvonal, amelyhez már csak az oldalszárnyak csatlakozását kellett megoldani.

5. 5. Az első menetrend (10. melléklet)

1870. január 9.-én délután 1 óra 47 perckor Füzesabony érintésével megindulhatott a forgalom az új vaspályán, a vonatok már nem a korábbi végállomásig, Hatvanig közlekedtek, hanem Miskolcig. A meghosszabbított vonal első menetrendjét 1870. április 5.-i hatállyal léptették életbe. Az utasok szállításánál I, II, III, osztályokat különböztettek meg, szó esett IV. osztályról is, de bizonyos szerelvényeknél, ami viszont nem személyszállításra alkalmas kocsikban történt. A II. osztályú jegyek ára az első

⁸³ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 44p

⁸⁴ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 44p

⁸⁵ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 44p

⁸⁶ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 44p

⁸⁷ Dr. Ruzitska Lajos: A magyar vasútépítések története 1914-ig Közdok, Bp., 1964. 123p

osztályúnak a fele, míg a III. osztályúé az előbbinek a kétharmada, a IV. osztályú jegy pedig megközelítően a III. osztálynak a felébe került.

A menetrendet a Vasúti igazgatóság a Megye főszolgabíró hivatalának küldte meg, az pedig továbbította az alispánnak, aki Egerben 5/4-1870. szám alatt április 4.-én tette közzé, a menetrend életbelépésétől a visszavonásig marad érvényben.⁸⁸ Ekkor még sem Gyöngyös sem Eger nem volt bekapcsolva a fővonalba.

5. 6. A Vámosgyörk- Gyöngyösi vasút kiépülése

Az országgyűlés egyszerre rendelte el a fővonallal egy időben Vámosgyörk- Gyöngyös és a Füzesabony- Eger közötti szárnyvonalak megépítését. A munka csak a gyöngyösi szakaszon kezdődött el, ezt is háttérbe szorították a fővonalon folyó munkálatok. Ezt a Vasútépítészeti Igazgatóság azzal próbálta magyarázni, hogy egy időben ezen két munka nem folytatható. Az 1869-es felterjesztés a Közmunka Közlekedési Minisztériumhoz is ezt támasztja alá, amelyben szó esik, hogy a fővonallal egy időben nem tudják átadni a vaspályát.⁸⁹ Az építők ígéretet tettek az 1870. márciusi átadásra, amit teljesítettek is hiszen 1870. március 16-án átadták a forgalomnak a már megépült 13 km-es Vámosgyörk- Gyöngyösi vonalszakaszt.

5. 7. Füzesabonyi szárnyvonalak kialakulása

5. 7. 1. Egri szárnyvonal kiépülése

A meghatározott ütemben a fővonallal egy időben kellett volna elkezdni az egri szárnyvonal megépítését, de erre nem került sor. A megyeszékhely pedig nagyon sokat remélt ettől a változástól, hogy vasúton is bekapcsoltassék az ország vérkeringésébe. Városi küldöttség járt e tárgyban még 1868-ban a minisztériumban, ahol kedvező választ kaptak az egri vonal ügyében. Sajnos 1869 elejére semmit sem változott a helyzet ezért ismételten most már levélben fordult a város a miniszter úrhoz Mikó Imréhez hogy ügyüket vegye pártfogás alá. Válaszában említette a kormány fontosnak tartja ezen vonal

⁸⁸ A Heves megyei alispán hivatalának meghirdetésére alkalmazott aktaszáma.

⁸⁹ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987.

megépítését, de nem biztosította a törvényhozás a pénzügyi fedezetet, ami 450-500.000 Ft költséggel bír.⁹⁰ Ezért ez évben az építkezést nem lehet megkezdeni.

Csiky Sándor képviselő is próbált az országgyűléstől segítséget kérni, ezért kérdést tett fel a miniszterúrnak „lépett-e már szerződésre olyan célból, hogy Eger városa a hatvanmiskolci vonallal összekapcsolassék”.⁹¹ Válaszában a miniszterúr a Füzesabony-Poroszlói ló vontatású vonal megépítésére tett Visontai Kovách László kérelmével vállalkozott.⁹² Ebben ajánlatot tesz a szárnyvonal megépítését kamatbiztosítás nélkül vállalja el.⁹³

Ez a válasz nagy felháborodást és ingerültséget váltott ki Eger népéből. Amit meg is lehet érteni, hiszen törvény szavatolja, hogy gőzvontatással kapcsolódjék fővonallal. Ha Visontai Kovách mint a lóvontatású pályák létrehozására alakult társulat elnöke megnyeri a minisztériumot akkor lóvontatású vasúttal kénytelen lesz Eger is beérni.⁹⁴ A terv csak részben sikerült az Eger- Füzesabonyi vonalszakaszon úgy kell kiépíteni a pályát, hogy az később az gőzerejű vasúttá lehessen alakítani. A Poroszló- Füzesabony közötti szakaszon marad a ló vontatású pálya kialakítása. Még egy örömhír az egri lakosok számára még ebben az évben Visontai visszalépett a vonal megépítésétől, építési tőke hiányában.⁹⁵

Az ismételt Csiky interpellációk miatt kénytelen volt elővenni Mikó miniszter úr az építés megvalósítását, ezért versenytárgyalást írt ki amelyet a Pesti Népbank nyerte meg, de röviddel visszalépett a megvalósítástól Ezt követően újabb versenytárgyalás kiírásra került sor 1871. februárjában, győztese Riesbach Károly porosz vállalkozó. Ismeretlensége miatt magyar pénzügyintézetnek kellett kezességet vállalnia ez nem sikerült. Végre a sok sikertelen próbálkozás után a versenytárgyaláson minisztérium az Angol- Magyar bankháznak adta az építési jogot.

Átadási határidő: 1872. október 01-e volt.⁹⁶

Az egri vasútállomás helyéről valóságos vita bontakozott ki a tervek ismertetése után. Az állomás mélyen benyúlva az érseki kertben helyezkedett volna el, ezért az érsek levelet írt

⁹⁰ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 45p

⁹¹ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 45p

⁹² Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 46p

⁹³ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 46p

⁹⁴ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 46p

⁹⁵ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 46p

⁹⁶ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 46p

a közlekedési miniszterhez a terv módosítására. Azt kérte, hogy ehhez képest „140 öl távolságra helyeztessék el”. Érvei között a város közönsége „megfosztana azon százados üdítő élvezettől, melyet a kertlátogatása népiünnepélyek rendezése révén élvez”⁹⁷

A városi sajtó is különböző véleményeket ütköztet ezek közül néhány érv:

- 1, A legrövidebb és legkényelmesebb út lett volna ha az érsekkert fasorával párhuzamosan az Angolkisasszonyok intézetének kertjében a korona utcában a város központban kerülne kialakításra. Ez a hely kellő területtel nem rendelkezik valamint megvalósítása esetén az érsekkertet porfelhő borítaná, ez a változat nemigen nyer kedvező fogadtatást.
- 2, A második irányt az érsekkert alatt a hatvani országútból kiágazva gyalog utat terveztek az érsekkert nyugati oldalán. Ezt a lakosság nem igen támogatta, hiszen télidőben, sárban különösen rossz állapotban szokott lenni, ezért az egriek csak azt kívánták, hogy utunk minél rövidebb legyen.
- 3, Az utolsó változat is felvetődött, de a töltéshez szükséges földmunka nagysága miatt nem fogadható el. Mivel az első út irány mellőzöttnek látszik, a második pedig nagyon hosszú, így talán nem látszik feleslegesnek a harmadik lehetőséget szemügyre venni. Ami a következő: az indóháztól vezető út eleje a farakodó alsó részén, vége pedig az említett rakodó felső részén a hatvani országútba torkoljon. Ennek értelmében az említett díszkert érintetlen maradna, rakodásra is elég hely lenne.⁹⁸

A végleges cél az lenne, hogy a vonal tovább folytatódjon a vonal gömöri vastelepek irányába. Ez az országos érdek, ennek megvalósítása az 1900-as évek elején kezdődik. A pályaudvar nem a város belsejében az érsekkertben, hanem mögötte kerül megépítésre, az Eger patak jobb partján.

A pályaszakasz megépítése 1871. tavaszán kezdődött el. Ez sem ment gond nélkül a kisajátítási munkák során Mocsáry Lajos földbirtokos „olyan nehézségeket gördített, melynek kiegyenlítése hosszabb időt venne igénybe”.⁹⁹ Az Eger patak töltését hosszában megemelték, de az áradások veszélye miatt még további emelésre szorul.

⁹⁷ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 46p

⁹⁸ Eger. 1871. 38. szám

⁹⁹ Eger. 1871. 38. szám

Ezen ismert változások ellenére is építették a vasutat. A vasúti társaság pedig már hirdeti ezen vonal menetrendjét, pedig még nem állnak a befejezéshez közel. Az állam nem törődik mennyi pénzt fektetett a vonal megépítésébe és mennyi ideig áll benne a tőkéje. Nem beszélve a helyi vállalkozókkal kötött szerződés határidejének folyamatos meghosszabbítása miatt eléggé feszült hangulat alakult ki, közöny övezte az építést.

Megnyitása már hihetetlennek tűnt, már az annyi határidő módosítások miatt. Az egri újság szerint 1872. október elején megnyílik. Az egri lakosok csak reménykedtek, hogy majd egyszer gőzössel roboghatnak Füzesabony irányában. Ez az álom 1872. november 03-án valósult meg.¹⁰⁰ (11. melléklet)

Egerben is megjelent a vasút, igaz erre elég sokat kellett várni főleg akkor ha megnézzük már a fővonal átadásakor ezt a vonalszakaszt is az utazóközönség számára biztosítani kellett volna. Ezzel a hevesi megyeszékhely nagy lehetőségekhez jutott az ipari fejlődés az ország ezen szegletébe is eljuthat. Ezt megelőzően versenyhátrányt szenvedett, hiszen az akkori közlekedési viszonyok miatt elég nehézkes volt a dombos és saras utakon a szekérrel megközelíteni. Mindent megtett Gyöngyös és Eger városa, hogy fővonal itt haladjon keresztül, de ez nagyobb építési költséget rótt volna az államra. "A vonal építése alkalmával, a 70-es években, a vármegye és a két város vezetőkörei nem tudták egy ilyen vasúti fővonal óriási fontosságát mérlegelni és a vonal irányának megállapításánál a helyi érdekeltség befolyását nem érvényesítette".¹⁰¹ Országos képviselőik hiába szólaltak fel az országgyűlésben érveiket nem fogadta pozitív visszhang, lehet éppen egy országos érdekek áldozatává váltak.

5. 7. 2. Debreceni szárnyvonal kiépülése

Az egri szárnyvonal megépítésével egy időre megáll a vasútépítés Heves megyében. Ez nem csupán helyi jelenség, országos tendencia is. Egészen elhúzódik ez a várakozás az 1880-as évek második feléig, pedig 1880-as évi XXXI. törvénycikk próbálja segíteni, hogy újabb vaspályák épüljenek. Ezekben az időkben nagy lendületet vesz a Helyi Érdekű Vasútvonalak (HÉV) építése.

Ebben a szellemben kezdik meg a Heves megyét is érintő Debrecen-Füzesabony-Óhat-Polgári vasút megépítését. A munkálatokat 1890- 91-ben végzi egy részvénytársaság,

¹⁰⁰ Eger. 1872. 45. szám

¹⁰¹ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyei és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 267p

Füzesabony mellett még a vasúti vérkeringésbe bekapcsolja a következő hevesi településeket: Mezőtárkányt, Egerfarmost, Kétútközt, Poroszlót és Tiszafüredet.

Ez azért jelentős mert megvalósul az észak- déli átjárhatóság. Most már a rónaságban megtermelt gabona könnyedén eljut a megyeszékhelyre és az itt termelt bor, faáru pedig az alföldi tájegységen értékesíthető. Ha nagyobb távolságot nézünk jelentősen csökkent a menetidő Erdély irányában, nem kell olyan nagy kitérőt tenni. Az utazók már könnyedebben juthatnak fel akár a fővárosba Budapestre is.

Ezen vasút megépítésére az engedélyt 1889-ben Csávozszy Lajos lapszerkesztő szerezte meg. Az építő részvénytársaságba az érdekszférájához tartozó birtokosokat, vármegyét, városokat, falvakat bevonta. Az alaptőkéje: 5.367.000 Ft, a törzs részvényekből a legtöbbet, 400.000 Ft-ot az egri káptalan jegyzett.¹⁰² A részvényt vásárolt maga az állam is 300.000 Ft értékben, elsőbbségi részvény az alaptőke 3/5 része volt, amelynek fedezetét külföldi pénzintézetek és befektetők adták.

A Tisza folyón „Az állam a vármegyével s a h. é. vasút igazgatóságával karöltve 1.400.000 koronáért megépítette a hatalmas 270m nyílású közúti és vasúti vasszerkezetű hidat”.¹⁰³

A vasúti kivitelezési munkákat Mandel és Társai vasútállalkozó végezte, tárgyaltak még Gregersehn nagyvállalkozóval is. Végül a beígért határidő előtt öt hónappal, 1891. augusztus 05-én Mandel és Társai a vonalszakaszt átadta.¹⁰⁴

Ehhez a vonalszakaszhoz kapcsolódik a Tiszafüred- Karcagi vonalszakasz megépítése, szintén helyi érdekű vasút 12. 750 km hosszban szeli át a vármegyét.¹⁰⁵

5. 8. A fővonalon további mellékvonalak alakulása a megyében

- Hatvan- Szolnoki szakasz másodrendű vonal, megállóhelye a kiinduló állomáson kívül (Hatvan) Heves megyében nincs. Megyét érintő hossza: 7. 090 km.¹⁰⁶
- Vámosgyörk- Jászapáti szakasz helyi érdekű vasút, a Jászságot köti össze Budapest és Miskolc irányában. A vonalat 1909-ben adták át a megyén csak néhány km hosszban halad.¹⁰⁷

¹⁰² Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 48p

¹⁰³ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 267p

¹⁰⁴ Eger. 1891. 3.szám

¹⁰⁵ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 267p

¹⁰⁶ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 267p

¹⁰⁷ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 268p

- Kisterenye- Kisújszállási vonal észak- dél irányban szeli át a vármegyét hossza: 86.810 km hosszú helyi érdekű vasút. Kál-Kápolna álmáson érintkezik a fővonallal. A Kisterenyei szakasz állomásai: Mátramindszent, Mátraballa, Mátraderecske, Parád, Sirok, Tarnaszentmária, Verpelét, Feldebrő, Aldebrő, Tófalú, Kápolna. Kisújszállási szakasz: Erdőtelek, Heves, Hevesvezekény, Tarnaszentmiklós, Kisköre.¹⁰⁸

5. 9. Heves megye észak- keleti vasútjának megvalósulása

A nagyon szép környezetben lévő Eger- Putnoki vonalat 1908. november 12-én adták át az utasoknak.¹⁰⁹ Ekkor a vármegyében kettő megállóval rendelkezik Felnémet és Szarvaskő községekben összesen 17 km hosszban érinti a megyét.

Létrehozása is olyan mint maga a tájszerkezete: vadregényes. Már az egri szárnyvonal kialakításánál gondoltak a vonal továbbvitelére Vadna irányában. Ez azért lett volna fontos, hogy a Gömöri vastelepeket összekössék vasúttal, így könnyebben meg lehet oldani a nyersanyagok oda és elszállítását. Erre már 1868-ban sor kerül, ugyanis a Közlekedési Minisztérium megadja az engedélyt Keglevich Bélának, amit később egy fél évvel meghosszabbítanak. A cél, hogy építse meg az Egert a miskolci- rozsnyói vonallal összekötő szakaszt, ami ló vagy gőzvontatású. Ez Putnok állomáson csatlakozna a fővonallal.¹¹⁰ Ezt a tervet a képviselőházhoz is beterjesztik, de a vállalkozó megváltozott anyagi körülményeire el áll a vonal megépítésétől.

Ezt követően, mint országos jelenséggént tapasztalható megállnak a vasúti építkezések legkorábban 1880-ban hallunk, hogy ismét előveszik ezen vonal megépítésének gondolatát. Az egri Általános Ipartársulat 1882-ben kér engedélyt a minisztériumtól az Eger- Nádasd közötti vonal megépítésére.¹¹¹ Pénze azonban nincsen a városnak egy Belga pénzintézettől várnak segítséget a megvalósításra. A gondokat tetézi egy másik ellenlábás Gyürki- Károlyi konzorcium, amely Eger kikerülésével valószínűleg meg az összeköttetést Borsod és Gömör vármegyékkel. Ez a vonal Kál- Parád- Terenye irányában haladna és Parád állomáson ágazna el Sirok, Ózd irányába.¹¹²

¹⁰⁸ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 267p

¹⁰⁹ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 267p

¹¹⁰ Eger. 1882. 9. szám

¹¹¹ Eger. 1883. 1. szám

¹¹² Eger. 1883. 6. szám

Az egriek azonnali cselekvésre szánnyák el magukat küldöttséget indítanak a minisztériumba ahol fogadja őket Tisza Kálmán miniszterelnök és Kemény Gábor.¹¹³ Nem jártak eredményesen, a későbbi képviselőházi vitán kiderült a kormány a mátrai vonalat részesíti előnyben. Az indok az volt , hogy Eger nem tud felmutatni olyan vállalkozót aki állami támogatás nélkül megvalósítaná ezt a koncepciót.

Több mint tizenöt évig igazából az ügy nem halad előre, majd 1899-ben egy Márkus Ágoston nevű mérnök és társai kapnak engedélyt az előmunkálatok megvalósításra.¹¹⁴ A természeti bejárásan megbizonyosodnak „a Vadna felé való építés a természeti nehézségeken kívül oly horribilis tőkét igényel, hogy annak jövedelmezősége kizárt lenne”.¹¹⁵ Ezért Putnok irányában kezdődik meg az építkezés. Az engedélyezési tárgyaláson költséget 7. 680.000 koronában állapították meg, amelyből Heves vármegye 100 ezer, Eger városa pedig 200 ezer Koronát jegyzett.¹¹⁶ Az „Eger- Putoki Helyi Érdekű Vasút RT” 1907-ben alakul meg lovag Wessely Károly szilvási nagybirtokos vezetésével, alaptőkéje 9.600. 000 Korona volt. A finanszírozást a Magyar Agrár és Járadék Bank RT és a Magyar Kereskedelmi Részvénytársaság együttesen vállalták.¹¹⁷ Az építőknek a hevesi területen is meg kellett küzdeni az igen nehéz terepviszonyokkal. Vonalvezetése az Eger patak mentén helyezkedik el, próbálták kihasználni a természetes bevágásokat. Azonban Szarvaskő határában „két alagút is épült, az egyik 146 m hosszú sziklába fúrták a másik alagút Sergeans- féle légnyomósos fúrógéppel készült”.¹¹⁸

Az átadással ezen terület természeti kincsei a vasútnak köszönhetik feltárásukat ilyen pld: Egercsehi szén. De más gazdasági haszna is van a megépítésnek más bánya és vasipari termékek könnyebben juthatnak el a felhasználókhoz. Eger bora északra Gallíciába, Oroszországba most már kerülő nélkül továbbítható. Az alföldi termények, termékek pedig az északon lakó emberek életét, életminőségét javítják.

¹¹³ Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 50p

¹¹⁴ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 267p

¹¹⁵ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 267p

¹¹⁶ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 267p

¹¹⁷ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 268p

¹¹⁸ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 268p

6. A füzesabonyi vasútállomás

6. 1. A hiedelem és a valóság (12. melléklet)

Az állomás épületének kifejezési módja és mérete nem illett korabeli környezetébe és különféle találgatásokkal, tévedésnek tudták be annak Füzesabonyba való építését. (13. melléklet) A találgatások és feltevések az idők folyamán történelmi tényekké formálódtak, melyeket egy állítólagos borítékcserének tulajdonítottak. E szerint a Tiszavidéki Vasúttársaság egyik figyelmetlen tisztségviselője a Fiuméba tervezett épület tervét, a megcímzett Füzesabonyba küldendő borítékba tette, és a füzesabonyit pedig a Fiuméiba. A legenda szerint ezt a tévedést akkor vették észre, mikor az építkezés az egy métert már elérte. Emiatt a munka közel két hetet szünetelt, és a központ jóváhagyásával indult meg újból.

A legenda bármennyire eredetinek hangzik, a valóságot nem fedi. A hiedelemnek az adott szinte hiteles alapot, hogy egy 1934-35-ben készült 40 oldalas községi monográfia szerkesztői különösebb ellenőrzés nélkül ezt a legendát hitelesnek fogadták el, és mint valós történetet évtizedekig tanították az általános iskolában. A tévedés alátámasztására elegendő körülmény, hogy az a Pfaff Ferenc mérnök tervezte és építette a Fiumei állomás épületét, mint a füzesabonyiét csak három évvel korábban.

6. 2. Pfaff Ferenc életpályája

„Mohácson született 1851. november 19.-én és 1913. augusztus 21.-én Budapesten halt meg.

A budapesti József nádor Műegyetemen Steindl Imre (többek között ő tervezte az országházat) volt a mestere. Pályája kezdetén néhány kisebb épületet tervezett, köztük a svábhegyi római katolikus templomot. 1887-től a Magyar Államvasutaknál dolgozott, ahol később a magasépítmenyi osztály vezetője, majd a Kereskedelmi Minisztérium építésze lett. 1887-1907 között munkatársaival 20 nagyállomás és számtalan kisebb állomás tervezését és kivitelezését végezte, irányította a reneszánsz és az eklektika jegyében.

Szerény, de méltóságteljes pályaudvarokat tervezett.”¹¹⁹ Eső kimagasló teljesítménye a Fiumei állomásépülete (1889). Itt találkozunk először később szokásossá vált jellegzetes tömegkompozícióval, a hangsúlyos középső épülethez hosszú oldalt szárnyak csatlakoztatása, majd ezeknek az épületek két végén ismét hangsúlyos sisakpavilonos elhelyezésével. Így jöhetett létre a 8-10 vasúti kocsi hosszának megfelelő épülethomlokzat, s vele az állomásra beálló vonat melletti veranda. A Fiumei után Pfaff 1892-ben másodikként a Zágrábi állomást építette meg, majd harmadikként a Füzesabonyit. A Füzesabonyi után 1894-ben Kassán, Győrben, Temesváron, Debrecenben, 1898-ban Pécsen, 1901-ben Miskolc Tiszai, majd a Gömöri, 1904-ben Pozsonyban, Szolnokon, Kolozsváron és 1906-ban Nyíregyházán, Cegléden épített állomás épületeket. Még számos középület és templom tervezését és építkezéseit vezette.

6. 3. Az épület megépítésének indoklása

Füzesabony 1870-ben a vasúti forgalom megindulása idején nem volt jelentős település, de az országot négy szelvényre osztó vasúti hálózat egyike a Budapest-Miskolc fővonal volt. 1872-ben az egri szárnyvonalon is megindult a forgalom, s már akkor úgy épült, hogy a hálózat folytatódik Putnok irányában. 1891-ben átadták a forgalomnak a Füzesabony-Debrecen közötti vonalat és a vasútforgalom megindulása idején épített V. osztályú kis indóház a forgalom lebonyolítására nem látszott elégségesnek. A fővonalakra bekapcsolt szárnyvasutak kiépítésével olyan sok felvonulási épület bizonyult szűknek, hogy a MÁV 1900 és 1905. között előzetes felmérések alapján megkezdte az épületek bővítését. A várható fejlődést figyelembe véve nagyobb településeken és vasúti csomópontokban új állomás épületeket épített, vagy meghagyva a régiek egy részét bővítette azokat vagy emeletráépítéssel tette megfelelővé.

A vasúti forgalom előtt épített füzesabonyi kis épület közvetlenül a vasúti felüljáró mellett (14. melléklet), balra található (15. melléklet), nem bontották le hanem attól északra mérték ki 1892. tavaszán a mai állomás épület alapját és 1893. őszén az építése befejezést nyert.

¹¹⁹ WWW. Wikipedia. hu 2007. 09. (Pfaff Ferenc életrajza)

6. 4. Az épület leírása (16. melléklet)

A hármas tömeghangsúllyal tervezett épületegyüttes arányos és szép alkotássá ötvöződött. Az állomás épületénél a falu, illetve a közút felőli oldalon tinpanos, de a Zágrábinál szerényebb, csak izsnákkal képzett partikusz koronázza a bejáratot, az emeleten három ikerablakkal. A díszítés a pályatest felőli oldalon sima párkánnyal és kontyolt tetővel ismétlődik meg, illetve a nyolc oszloppal alátámasztott veranda fogja össze az épületet. Pfaff Ferenc az utasforgalom helységeit szinte minden állomásépületben és így a Füzesabonyinál is, földszinten, a közút felőli oldalon végigvezetett folyosóra fűzte fel. A folyosók voltaképpen az előcsarnok területét növelik. Az utasok annakidején csak a várótermeken juthattak ki a vonatokhoz, mert a központi helyzetű előcsarnok vágányok felőli részén a pénztárfülkék, a távírda és a jegypénztár foglaltak helyet. Füzesabony esetében a középcsarnok kiképzésénél már változást vezetett be, a beszálló és átutazó közönség közlekedésére ajtó elhelyezésével.

7. Indóházak, állomásépületek Magyarországon

7. 1. Kialakulásuk, tervezésük, építésük

Mikor Magyarországon 1846.-ban az első vasút megépült, külföldön már mintegy másfél évtizedes tapasztalat alapján kialakult a felvételi épületek rendeltetésszerű használatának formája és helye. Nyilvánvalóvá lett, hogy az utasforgalmi épületek viszonyított helyzete kétféle lehet. Végpontot képező fejpályaudvaroknál a vágányok végződésénél, míg a tovább futó (átmenő) vonalak közbeeső pályaudvarok oldalsó helyzetet foglalhatnak el.

Egy 1830-ban készült német építésszövetségi megfogalmazás szerint a pályaudvarok feladatait és tartozékait kilenc pontban lehet összefoglalni az utasforgalom, az áru felvétele és leadása és a forgalom biztonságát szolgáló eljárások betartásával.

Az állomások felvételi épületeit pár évtizeden át „indóháznak” nevezték, de ez a műszó az 1800-as évek második felében kiveszett a használatból. A pályaudvar szó is ebből ered, hogy az épületek célszerű csoportjai közrefogják a vágányokat, illetve az utasok ki-és beszállására oda bejáró vonatokat. Az állomás előtti tér korábban is kerítéssel volt lezárva

a közúti forgalomtól és a várótermet , váróteret csak a kapun át lehetett megközelíteni, s ilyen alapon alakult ki az udvar megnevezés, mely most már az indóház helyett a pályaudvar megnevezésben fogalmazódott meg maradandó érvénnyel.

A vasútépítés kezdeti éveiben kialakult utasforgalmi helységek építése és elhelyezése később egyre inkább biztonságra, a célszerűsége törekedett. A fejpályaudvarok esetében az érkező utasok részére létesített helységeket, többnyire teljesen elkülönítették a mozdonykocsi szintektől, javítóműhelyektől és áruforgalmi rakodóktól, valamint különböző megoldásokkal arra törekedtek, hogy az átmenő forgalmú állomásoknál is ezt megvalósítsák.

Az utasforgalmi feladatok jobb lebonyolítása érdekében a pályaudvarokon az érkező és induló utasok részére fejperonok kiépítésével kerestek lehetőséget. De ugyanez volt a cél az átmenő forgalmat lebonyolító állomások esetében is, ahol jelentős utasforgalom zajlott, hogy az utasnak ne kelljen a pályatestre lépni. A városi pályaudvarokon egyre inkább elterjedt a középperonok alkalmazása, majd több sín páros állomásokon a vasúti aluljárók építése legbiztonságosabb megoldásként.

A pályaudvarok felvételi épületek helyigénye korán kialakult és hosszú időn át alig változott. Az utasoknak belépő csarnokot építettek, ahol megválthatták jegyeiket, feladhatták poggyászaikat. Ez az előcsarnok a felvételi épület építésének formáját nagymértékben meghatározta. Míg kisebb forgalmú vidéki állomásokon az elötér egyszerű igénytelen belépő folyosó helység volt, addig jelentősebb településeken és vasúti csomópontok állomás épületeiben az nagyobb alapterülettel és belmagassággal gazdagított térré emelkedett. Ez tapasztalható pld. a füzesabonyi pályaudvar felépítésénél.

Ezek a múlt században épült vasútállomás épületek külső szemlélő részére egyformának tűnnek, pedig valójában csak rendeltetésük azonos. A vasútépítő társaságok tökeerejükhöz igazodóan folytonos korszerűsége törekedtek és a település nagyságát, vasúti csomópont rangját figyelembe véve a tervezőket, az igényekhez igazodó alkotásokra ösztönöztek és csak a hozzáértő szakember veszi észre a folytonos korszerűsége való törekvést. Néhány títusterv: (17-18. melléklet)

Az államvasutak keretei között folyó építkezésekben, típusterveket rendszeresítettek ezek a következők: A I, B II, C III, D III, E IV, F V, rendszerű indóházak építésére. A típusterveket a település nagyságát, illetve annak várható forgalmát figyelembe véve helyezték ki. Valamennyi típusra jellemző az osztályokra bontott várótermek, pénztár, vasútforgalmi irodahelység, szerkamra és az állomásfőnök részére biztosított két szoba-konyhaszolgálati lakás, a hozzátartozó melléképületekkel, illetve helységekkel.

„Az I. rendű indóházban, legnagyobb épület kategóriában a Déli Vasútnál alkalmazott megoldásokhoz hasonlóan az előcsarnokba belépő utas szemközt találja a pénztárfülkét és a poggyászfeladást. Az utóbbi mögött helyezkedett el a málhatárnak nevezett szolgálati hely.

Az előcsarnok közút felőli oldalán oldalfolyosó vezetett a közös I. és II., illetve a III. osztályú váróteremhez. Az épület másik oldalán az emeleti lakásokhoz vezető lépcsőházból egy szoba-konyhas lakás nyílt. A lépcsőház előteréből is megközelíthető a volt málhatár mellett a vágány felőli oldalon elhelyezkedő állomásfőnökségi iroda. Az épület sarkában minden többi funkciótól elkülönített posta helyezkedik el. Az állomásfőnök lakása az emeleten foglal helyet.

A II. rendű indóház alig kisebb az előbbinél, de alaprajzi rendszere attól érdekes módon teljesen eltér. Az épület középfőfallal épült, melyet központosan elhelyezett és a közúttól a pályáig az épületet szelvében átfogó III. osztályú váróteremnél kiváltotta. Az egyik oldalon az irodák és az emeletre vezető lépcsőház, másikon a I-II. osztályú váróterem és egy garzonlakás helyezkedett el. Voltaképpen a III. osztályú váróterem az előcsarnok funkcióját is betölti, hiszen innen nyílik a jegyváltó pénztár és az irodába szorított poggyászfelvétel, illetve a magasabb kocsis osztályú váróterem is.

A III. rendű indóház funkciósémája hasonló, csupán az épület két szélén a helységek kisebbek. A tervsorozat itt közbeiktatja a III. rendű indóház egy változatát is, amelynél ugyancsak középen helyezkedik el a III. osztályú váróterem, s tőle két oldalt az irodák, illetve a lépcsőház és az I-II. osztályú váróterem. A középfőfal kiváltása még nagyobb szakaszra terjed ki.

A IV. rendű indóház bejárat bejáratát az épület rövid oldalán építették, az épület teljes szélességét átfogó váróterem I. és II., illetve III. osztályú részre különül, az utóbbi iroda között nyílnak a jegyvizsgáló fülkék. Az állomást garzonlakás és egy kétszobás állomásfőnöki lakás egészítette ki.

Az V. rendű indóház alig nagyobb egy őrháznál: kétszobás lakás, a pálya felőli oldalon kis irodát és ugyancsak kisméretű várótermet foglalja magában.”¹²⁰ Ilyen volt a füzesabonyi vasútállomás elődje.

Az utasok igényeit szolgálták a várótermek is. Kezdetben az I. és II. valamint a III. és a IV. osztály számára gyakran közös várótermet építettek ki, később a IV. osztály megszűnt ezért az I. és II. osztályt fogták egybe és a III. osztályt különítették el. A várótermet még a múlt században jószerével minden utas igénybe vette, idejekorán kiérkezett a vasútállomásra és itt várakozott míg a kapus az utazóközönséget fel nem szólította a vonat érkezésére. Ez a módszer biztonságot adott, hiszen a vonatot általában a síneken áthaladva lehetett megközelíteni. A magyar vasutakon 1950 előtt csak a fővárosi állomásokon volt hangosbemondó.

7. 2. Hogyan tervezték meg a Keleti Pályaudvart

Érdekesség képen írom le a történetet. Az utasforgalmi helységek méretének megállapításánál a hazai vasutak lejtviszonyaiból és a személyvonatok továbbításához használt mozdonyok teljesítőképességéből indultak ki. Megállapítást nyert egy vonat 22-24 kéttengelyes személykocsiból állhat, ami 700-800 utast tud szállítani. A várótermek befogadóképességét úgy állapították meg egy vonatra mennyi ember fér fel. Ehhez még külön 300-350m² alapterületű éttermet irányoztak elő. A poggyász feladására és kiadására egyenként 350m² terveztek. A gyorszállítmányok kiadására 400-450m², felvételére 250-300m² szolgált. A vonatfogadó csarnokot olyan 160-170m hosszúra tervezték amihez még perontetők csatlakoztak úgy, hogy a vonatszerelvény minden kocsijához fedett peron alatt lehessen eljutni. Gondoskodtak a hivatal helységekről és udvari teremről két szobával. A jól megrajzolt alaprajzot ezek a gondolatok vezérelték: „főleg arra van a tervezetnél figyelem fordítva, hogy a közönségnek mentül kevesebb dolga legyen csoportosulni, és így tolongást idézni elő. A homlokzati résznél pedig „minden költséges dísz mellőzendő, az épület szépsége inkább a helyes arányokban és csoportosítás útján keresendő”.¹²¹

¹²⁰ Kubinszky Mihály: Régi Magyar vasútállomások, építészeti hagyományok Corvina kiadó 1983. 33-38p

¹²¹ Kubinszky Mihály: Régi Magyar vasútállomások, építészeti hagyományok Corvina kiadó 1983. 50p

8. Gazdasági, társadalmi, kulturális kapcsolatok a település és a MÁV között

8. 1. Gazdasági változások

Füzesabony a vasút megjelenése előtt mezőgazdasági település volt. Nagyot lendített az általános gazdasági életén az új közlekedési eszköz megjelenése. Füzesabony egyszerre vált a környező négy település (Besenőtelek, Dormánd, Füzesabony, Mezőtárkány) központjává és a két szárnyvonal megnyitásával pedig vasúti csomóponttá. Heves megyében Hatvan után Füzesabony lett így a második legnagyobb, legforgalmasabb vasúti központ.¹²²

Számos jótékony hatás érte közvetlenül a századforduló környékén a települést. A kelet-nyugati és az észak-déli országrészek összeköttetése kapcsán mind az átmenő illetve a megtelepülő ipari fejlődés érezte a pozitív változást. A személyforgalom is nagyban megugrott így ismerté vált a Füzesabony neve az ország többi részén.

A vasút megjelenése a munkanélküliséget felszámolta, előtte sok napszámos csak az ország távoli vidékein kapott munkát, ugyan is nem volt lőtte olyan gazdasági ipar, (helybeli vagy ipari telep) amely felszívta volna ezt a vándorló réteget. Így vált a községben közel 200 családnál biztos jövedelem forrássá.¹²³

A mezőgazdasági termelés szerkezeti, gazdasági váltáson ment keresztül a négy település uradalmain és nagybirtokain. Változás az 1890-es években jelentkezett, csökkent a gabonafélék termőterülete, növekedett a burgonya, cirok, cukorrépa és a dinnye vetésterülete. Ez a gabonafélék túlsúlyán mit sem változtatott. Szintén növekedett a szarvasmarha tenyésztés, a húsfeldolgozás megnövekedése miatt bővítésre szorult a füzesabonyi vágóhíd. Ezek változások többek között a jelentős hiteleknek is köszönhető. Kétségtelenül Füzesabony központtal erősödő mezőgazdasági tájegység, agrár mikro körzette alakult át a vasút jótékony áldásából az itteni termékek most már eljuthattak az ország minden részébe, különösen Budapest felvásárló piacaira.

¹²² Misóczki Lajos: Mátrai Tanulmányok Gyöngyös. A tőkés agrárfejlődés gondjai Füzesabonyban és környékén 1867-1945. között 238p

¹²³ Misóczki Lajos: Mátrai Tanulmányok Gyöngyös. A tőkés agrárfejlődés gondjai Füzesabonyban és környékén 1867-1945. között 238p

Az egri szárnyvonal átadása után alapozódott meg az itt termelt zöldség, gyümölcs, baromfi, tojás, nyáron a dinnye távoli területekre való szállítása.

A település szerkezetében is nagyon nagy változás történt létrejött az úgynevezett „telep”. Erről, majd később írok.

1902/1903 telén alakult meg Füzesabonyban, majd 1906-ban Besenyőtelken a Hangya szövetkezetek. Ezek nem helyi kezdeményezések voltak a mezőgazdasági életet próbálták lendíteni, felvásárlással és értékesítéssel foglalkoztak.¹²⁴

Az ismertségnek köszönhető a község évente 4 országos vásárt tart állatfelhajtással, ezen kívül hetente egyszer kirakodó vásár rendezésére jogosult.

A térségben Füzesabony fejlődése a mezőgazdaságnak köszönhetően, kapcsolódva a kedvező vasúti előnyökhöz, már-már a városiasodás képét vetíti elének.

1907-ben alakul meg az Iparoskör, ami a tőkés termelési ágak térhódítását vetíti elének ebben a térségben. A szakmai értekezletek mellett kiveszik részüket a kultúra fejlesztésében is. A községben lakó kereskedő és iparos családokat összefogva önképző és szórakoztató jellegű műsorokat szerveztek. Műsoraikkal még az Operettszínházba is eljutottak Okály Artúr cukrászmester vezetésével.¹²⁵

8. 2. Sport

1926-ban alakult meg a Füzesabonyi Vasutas Sportklub.

¹²⁴ Misóczki Lajos: Mátrai Tanulmányok Gyöngyös. A tőkés agrárfejlődés gondjai Füzesabonyban és környékén 1867-1945. között 239p

¹²⁵ Sipos Attila: Helyismereti gyűjtőmunka a városi könyvtárban (szakdolgozat) 30 p

8. 3. A helytörténeti múzeum története

Az első ilyen feljegyzés 1928-ra tekint vissza, amelyet egy korabeli újságcikkben olvashatunk. Itt a hagyományos paraszti életmód eszközeit szemléltették és az eredeti abonyi férfi, női (19. melléklet), gyermek népviselet bemutatására került sor. Később kiállították az Öregdobi ásatások régészeti anyagát. Sajnos ez az anyag eltűnt 1944-ben egy padlásra menekítés alkalmával.

1991. ősszel hozták ismét életre a Füzesabonyban a helytörténeti és a régészeti leletekből álló múzeumot a Mátyás király úton lévő műemlék jellegű épületben. A kialakításban sokat segítettek az egri Dobó István vármúzeum munkatársai.

Az önkormányzat javasolta a nagyobb látogatottság elérésére a múzeum elhelyezését a vasútállomás épületébe. A MÁV-részéről is jónak ítélték az ez irányú megkeresést így 2000. október 23.-án a kiállító hely a frekventált helyen fekvő vasútállomás épületébe költözött. Most már méltó helyet kapva hirdeti a füzesabonyi régészet emlékeit, hiszen a helytörténeti rész helyhiány miatt nem lett kiállítva.

8. 4. 96 évvel ezelőtt alakult ki a telep három utcája (20-21. melléklet)

A vasút meglétének hatására Füzesabony létszámailag is fejlődésnek indult. A vasút másik oldala is kezd benépesülni. A Majzik Viktor új munkástelepen felépített 3 utca átvételére indult a bizottság. Köztük Majzik Viktor alispán, Reiner Soma építési vállalkozó, és a község előljáróság tagjai.¹²⁶ 1911. november 2-án. Füzesabony telepi részén zömmel gazdasági művelésű érseki birtokok voltak.¹²⁷ A vasút megépítésével sok család költözött be a környező településekről Füzesabonyba. A vasutas családok számára nyitották meg a telepi rész 3 utcáját 1911-ben. A három utca neve: Levente (Úttörő), Honvéd, Kercsendi út. Ennek tiszteletére egy diadalkaput is emeltek, ami a Honvéd-Kercsendi út sarkán állhatott.¹²⁸

¹²⁶ Füzesabonyi Híradó 2005. év novemberi száma 1p

¹²⁷ Füzesabonyi Híradó 2005. év novemberi száma 1p

¹²⁸ Füzesabonyi Híradó 2005. év novemberi száma 1p

Majzik Viktor neve felmerült a rendszerváltás utáni utcanév változtatások alkalmából is. Személye mindenképpen méltó arra, hogy Füzesabonyban is nevét viselje valamilyen közterület.

9. Jeles események a település és a vasútállomás történetében

1906-ban II. Rákóczi Ferencet és bujdosó társait hazaszállító diadalútjába a vármegye is méltán kivette a részét. Budapesten a vármegye képviselőjében „Majzik Viktor alispán, Balázsovich Oszkár, Borhy György, Graefl Jenő, Hellebronth Géza, gróf Keglevich Gyula és Malatinszky György”¹²⁹ kellőképpen fogadják a szent hamvakat hazaszállító vonatot a Keleti-pályaudvaron, majd részt vesznek az István templomban tartandó szent misén, amit az egri bíboros tartotta. Október 28.-án este 9 órakor ért a vonat a megyehatárra innen kezdve a túlsó határig szinte nappali fényben haladt, meglepő volt Kékes tetőn és az Eged-hegyen felgyújtott nagy fény az utóbbi helyen egy nagy R betű.¹³⁰ Valamennyi állomás teljes fényében ki volt világítva, ilyen körülmények között ért Füzesabonyba vonat, ahová különvonatok segítségével rengeteg ember zarándokolt. A hamvak beszentelése után Szederkényi főispán itt tette le a vármegye koszorúját, az egri dalkör pedig kuruc nótákat énekelt a vonat amíg a vármegyében tartózkodott zúgtak a harangok.¹³¹

1938-ban fővárosban rendezték meg az oltári szentség tiszteletére a XXXIV. Eucharisztikus Világkongresszust.¹³² Ezen XII. Pius pápa is megjelent. Ez a kongresszus egybeesett Szent István király halálának 900. évfordulójával. Ekkor kezdődött el egy ünnepi sorozat ahol a Szent jobbot szállító aranyvonat útnak indult. Állomásról állomásra, városról városra haladt végig az ország területén, bejárva az akkori trianoni Magyarországhoz visszacsatolt a felvidéki és erdélyi országrészekben is. Így járt a Szent Jobb Füzesabonyban 1938-ban¹³³, ahol a vasútállomás előtt a díszmagyarba öltözött előljáróság nagy ünneplés közepette fogadta hazánk egyik legrégebbi ereklyéjét. (22-23. melléklet)

¹²⁹ 125. éves a MÁV. Ságvári. 1983

¹³⁰ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 643p

¹³¹ Dr. Borovszky Samu szerk.: Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. Budapest, 1909. 643p

¹³² Füzesabonyi Híradó 1997. év Augusztus 3p

¹³³ Füzesabonyi Híradó 1997. év Augusztus 3.p

10. A második világháború eseményei Füzesabonyban

10. 1. Események a Szovjet csapatok tiszai átkeléséig

Magyarország háborúba való belépésével meg növekedett a vasúton a frontra induló szerelvények száma. A füzesabonyi állomáson nem csak a magyar Kárpát-csoporthoz¹³⁴ tartozó gyorsdandárok vonatjai, hanem a Keleti-frontra küldött spanyol „Kék hadosztály”¹³⁵ és az olasz csapatok (alpesi vadászok, bersaglieri stb. alakulatok) számos szerelvénye is áthaladt.¹³⁶

A frontról visszafelé csak kevés szerelvény érkezett, de azok is elszomorítóak voltak. Jöttek sebesültszállítók, kórházvonatok és sérült (kilőtt) technikai eszközöket, lövegeket, harckocsikat szállító szerelvények. Szégyenletes események is történtek a deportáló¹³⁷ vonatoknál: az állomáson megálló vonatoknál az örök megengedték, hogy a kocsikból kiadott edényekben vizet lehessen feladni nekik. Volt olyan eset „Vitéz Tóth Mihály”¹³⁸ vasutas elvette a szenvedőktől a vedreket, de nem adott vizet nekik, hanem elvitte haza az edényeket. Szomorú esetek is voltak, amikor a vagonokban meghaltakat kirakták a kocsikból a földre. Ilyenkor az előljáróságtól küldött emberek taligán tolták el őket. A temető messzesége vagy egyéb okok miatt a Baross és Hunyadi utca sarkán¹³⁹ lévő üres telken ástak egy folyamatos temetésre alkalmas árkot, gödröt és ezekbe temették őket. A telekre való temetés a háború után is folytatódott, amikor a német hadifoglyokat vitték ki a Szovjetunióba. Az Ausztria felől érkező szerelvényekből a foglyokat kiengedték a szükségleteik elvégzésére, a vasúti kocsik alá. Volt amikor 10-15 is felkötötte magát a kocsi alatt mert erre a vagonokban nem volt lehetőségük. Ezeket is az említett helyre, zsidó sorstársaik mellé temették.

A leventék¹⁴⁰ kiképzését 1943-tól fokozták és elrendelték ebbe a diákság bevonását is. A falusi templom tornyában adtak tűzfelügyelői szolgálatot vagy a községházánál kellett postás, hírvivő stb. feladatokat ellátni egészen a front közeledtéig. Amikor a nyilasok

¹³⁴ Zombor László: Erőd a Laskó partján (gépirat) 13p

¹³⁵ Zombor László: Erőd a Laskó partján (gépirat) 13p

¹³⁶ Zombor László: Erőd a Laskó partján (gépirat) 16p

¹³⁷ Zombor László: Erőd a Laskó partján (gépirat) 16p

¹³⁸ Zombor László: Erőd a Laskó partján (gépirat) 16p

¹³⁹ Zombor László: Erőd a Laskó partján (gépirat) 17p

¹⁴⁰ Zombor László: Erőd a Laskó partján (gépirat) 20p

elrendelték a leventék bevonulását is, már nem nagyon mutatkoztak az utcán. Akik eleget tettek a bevonulásnak ugyancsak megjárták, voltak akiket beöltöztettek német vagy magyar egyenruhába és bevetették őket a harcba. Másik esetben erődítési munkára, vagy németországi munkatáborokba vittek. Nagyon sok fiatalnál a vége hadifogság lett, amely keleten több évig is eltartott.

1944 augusztusában repülőgépek haladtak délről Eger felé tízes sorokban kb. 110 gép, de megfordulva Budapest felé távoztak. Alig telt el tíz perc amikor hatalmas robbanások hallatszottak. A vasútállomáson beszéltek: hogy a Hatvani vasútállomásnak és az ott dolgozóknak vége, egy szőnyegbombázás történt. A gépek repülésük során sokszor szórtak le alumínium csíkokat és röplapokat. A fóliával a radarok, lokátorok ellen védekeztek, a röplapokon pedig a előző bombázások eredményeit mutatták be légi fényképeken.

A háború közelségét jelezte az is hogy megjelentek a faluban a Nyilaskeresztes Párt emberei és plakátjai. Amikor a hatalmat átvették 1944. november. 16.-án a füzesabonyi vezér egyenruhában nyilas karszalaggal, derékszíjjal és pisztollyal sétált föl és le a falu főutcáján és a vasútállomáson. Ez lett a veszte is mert az oroszok elől menekülve felismerték és végeztek vele.

Az ország német megszállása után megjelentek a német katonák által őrzött és hajtott marha és birka állatcsordák is az utakon. Az állomáson áthaladt egy pár orosz hadifoglyokat szállító szerelvény is, de közlekedtek gyalogos fogolycsoportok is. A pályaudvar 1944 szeptemberétől német katonai kirakodó állomás lett. Állandó légvédelmet nem kapott, se kötelező volt az elsötétítés és a kirakó csapatok légvédelmi eszközei mindig biztosították az ott folyó munkát. Sokszor zsúfolt volt a homlok- és oldalrakodóval rendelkező vasúti raktár és környéke, a kirakott technikai eszközöktől, csapatoktól és rakományoktól. Egyszer egy kerékpáros zászlóalj érkezett, de autókkal vitték őket tovább, ezért kerékpárokat vonattal szállították utánuk.

A debreceni páncélos csaták idején rendszeresen megjelentek a település felett Szovjet repülőgépek is. Ezek főleg éjjel jártak egyedül vagy párosával, régi kétfedeles PO-2-es¹⁴¹ gépek voltak. Többször előfordult, hogy egész éjjel röpdöstek és ahol fényt láttak oda lőttek egy sorozatot majd ledobtak egy bombát. Sokszor röplapokat is szórtak és ebben felszólították a katonákat, hogy álljanak át a Szovjetekhez. A bombázások alkalmával ilyen esetek történtek: Magyar katonai szerelvény volt kitolva a Laskó felé eső kitérő vágányra,

¹⁴¹ Zombor László: Erőd a Laskó partján (gépirat) 20 p

szemben az akkor még ott lévő 1848-as emlékművel. Az egyik vagonban kovácsok dolgoztak és a kiszűrődő fényre a gépek egy bombát dobtak. Azon az estén még kapott bombát a gyalogos vasúti felüljáró telepi oldalán lévő Gaál Ferenc boltos udvara is a harmadik pedig a vasúti víztorony mellé egy nyárfa tövére esett. Bombatámadás érte a templom tornyot is (24. melléklet).

A vasútállomáson gyakran lehetett látni síró német tiszteket a vasúti kirakodást irányítók között. Talán először értették meg végre győzelmi álmoknak, igaz a nyilas hatalomátvétel ugyan megnyugvást hozhatott nekik, de a többség tudta ez csak elodázza a végső vereséget. A kirakodó állomás létrehozásával egy időben a falu telepi részén, a volt borsóválogatóban és a fatelepen a hadsereg hadosztály szintű raktárak, javítóműhelyek és gépkocsi szállító oszlopok települtek. Október 20-án jött a hír: Orosz harckocsik robognak Tiszafüred felé. Ez a Debrecennél napok óta dúló csata elvesztését jelentette. A hír gyorsan terjedt, s a lakosság megkezdte felkészülését a harcok átélésére. Október 21.-én a déli órákban amerikai repülőgépek zúgtak el a telep felett, többször visszafordulva lecsaptak az egyik ház udvarán lévő német mozgókonyhára.

10. 2. Az ostrom alatti események

Tiszafüredet október 25.-én foglalták el a Szovjet csapatok. Az átkelés megakadályozására nagy gondot fordítottak a német és magyar erők. Ez abból is látszott, hogy meg növekedett a csapatok mozgása Füzesabonyon át a Tisza irányába és nőtt a vasúti kirakodások száma. A település védelmére mélységben tagozott, részben természeti akadályokra (Laskó, Eger patak, Négyrendes stb.), részben tereptárgyakra (műutak, vasúti töltések, lakóépületek) és mesterségesen (emberi erővel kiépített) támpontokra támaszkodó, majdnem körkörös védelmet építettek ki. Ezt egészítették ki tüzérségi, harckocsi támogatással, előre megtervezett ellenlökési terepszakaszokkal és irányokkal. A védelmet nagyban segítette az időjárás is, a korán bőségesen leesett esők szinte járhatatlanná tették az utakat a harckocsik, tüzérségi vontatók számára. Ezzel egy időben a frontról visszafelé szállított sebesültek, sérült technikai eszközök mennyisége is megnőtt. A csapatok mozgása kisebb részben nappal, nagyobb részben éjjel folyt, a hármas számú műút telepen átmenő szakaszán. Az őszi betakarítás emberi és állati munkaerőhiány miatt elmaradt. Sok kukorica töretlen, a káposzta betakarítatlan, a cukorrépát ugyan kiásták, csomózták, de elszállítani már nem tudták. A levegőben időnként egy-egy magányos repülőgép is feltűnt,

valószínűleg felderítő volt, de ha tudott támadott. A faluban lakók elbeszélései alapján folyamatosak voltak az utcai harcok napokon át váltakozó szerencsével. Gyakran csak az úttest választotta el a küzdő feleket egymástól. Háztól-házig folyt a harc a Mátyás király úton a Szohodákban a déli oldalon a Szovjet csapatok az északin pedig a Németek voltak. A lakosság rettegett ki a pincében, ki az óvóhelyen volt vagy rokonoknál. Az utolsó nagy robbanás a faluban, már 11 éve épülő vasúti tárház volt, ez November 16.-án este 21 óra körül történt. Ezzel befejeződtek a füzesabonyi harcok.¹⁴²

Az állomás Miskolc felőli kiterő vágányán állt két vagon, ezekben magyar gyalogsági löszerek voltak. Egyik éjjel felrobbantották őket gyönyörű tűzijátékot csaptak, az égő szétrepülő lövedékek össze-vissza szállva bevilágították a környéket. A vagonoktól a debreceni vasúti töltésig az állomás mellett lévő Lapos-tóig (ma már fel van töltve) tele volt szórva löszerrel és azok maradványaival.

November 11-én Szihalomnál, 12-én Mezőkövesdnél és Kálnál is elérték a Szovjet csapatok a vasútvonalat és a 3. számú műút egy részét. Ekkor a harcok áttevődtek az Eger patak és az Egerbe vezető vasúti töltés mellé. Az itt folyó harcok nagyságát jelzi két héttel az esemény után a Sósréten nagyon sok temetetlen halott volt.

10. 3. A harcok utáni események

A front elvonulása után, amikor az élet kezdett visszatérni az eredeti kerékvágásba, a vasútállomás a környék nagy jelentőségű vasúti szolgálati hely lett. A kiskörei és a tokaji vasúti hidak megsemmisültek a németek barbár rombolásaként, Emiatt csak Füzesabony vasútállomás érintésével a tiszafüredi hídon lehetett közlekedni az Alföldre és ellen irányból az északi részekre és Budapest irányába. Így az állomásra szokatlanul nagy feladat hárult. Az utak rossz állapota miatt minden házból naponta 1 főnek szerszámmal kellett jelentkezni, a munkafolyamatos volt, ezért az emberek munkájára is folyamatosan szükség volt. A vasutasoknak az állomáson kellett megjelenni, ahol a beérkező szovjet vasúti csapatok irányításával folyt a tevékenység. A németek által felszaggatott, kettős irányú pályából először az egyik átmenő vágányt, majd a többit állították helyre a robotra fogott magyarokkal és ezzel együtt megindult a forgalom is. A csatlakozó vonalakra még nem lehetett minden vágányról ki és bejárni, ezért sokszor át kellett állítani a váltókat a vonat torlódások elkerülésének érdekében. Villanyvilágítás még nincs, petróleummal

¹⁴² Zombor László: Erőd a Laskó partján (gépirat) 31p

világítanak. Az ablakok üveg nélkül megkezdődik a bedeszkázásuk, mert egy ideig nem lesz üveg. A II-es és az I-es számú váltóállító torony romhalmazban feküdt. A vonatforgalom a Hatvan-Miskolci vonalon orosz katonai szállítmányok jelentették a legnagyobb forgalmat, de már személyvonatok is megjelentek, minden menetrend nélkül, kiszámíthatatlan időben, de ez is az élet megindulását jelezte. Debrecen irányában és visszafelé is közlekedtek kisebb egységek, Eger irányából ritkábban, onnan szénnel, fával megrakott szerelvények érkeztek. A debreceni és az egri vonalról több személyvonat érkezett, mindig zsúfoltan. A gőzmozdonyok miatt fontos volt a víztorony és a vizes daruk kijavítása is. A község házai a faluban folyó harcok miatt sok helyen megsérültek. A közelgő tél miatt a tetőzetek, falak, ablakok és ajtók pótlása vált elsődleges feladattá, ezt az építőanyag szükségletet sokan a lerombolt és elhagyott házakból pótolták. Így három év alatt eltűnt az izraelita templom, a Pusztaszikszói érseki nyaraló és nem utolsósorban a felrobbantott a tárház is. A faluban több tábori kórház is települt, így az állomásnál a volt vasút orvosi és a mellette lévő falusi orvosi lakásokban, a községházával szemben (azóta lebontott) Tóth iskolában a Szent János téren álló Weinreich házban és a Pusztaszikszói érseki nyaralóban.

A vasút miskolci üzemigazgatóságát egy Pavlenko nevű őrnagy irányította. A füzesabonyi vasútállomást pedig Nyikoláj Burgyin főhadnagy vezette, állomásfőnöki minőségben. A magyar vasúti tisztek csak mellérendelt szerepet játszottak. Viszonylag rokonszenvesek mutatkoztak mikor közölte a dolgozókkal, hogy ő otthon is állomásfőnök az egyik Moszkva melletti rendező pályaudvaron.

A várótermekben összegyűlt, még a rendszertelenül közlekedő a vonatokra váró utasok között félelmet keltenek a részeg gátlástalanul követelőző orosz katonák, akik még most is szabd prédának tekintik a nőket sőt olykor lopnak, verekednek és a fegyverhasználat is előfordul. Burgyin nagyon szigorúan lép fel a szökött katonákkal az őrző fülöncsípik a sehová se tartozó elemeket vagy a rosszindulatú civileket. A szovjet hadsereg leletmentéssel is foglalkozott a volt Iparos Kör helységeiben két évig egy leszerelt gépgyár gépei voltak ládába csomagolva, mivel ezt nem őrizte senki az ügyesebb lakosok megdézsmálták. A Baross utcai kórház felszámolása után a Dr. Dusza féle házban műkincseket (bútorokat, festményeket, iskolai szertárak tárgyai) gyűjtöttek össze, ezt mindig 4-5 fő mindig őrizte és vonaton szállították el őket.

Úgy a községi, mint a vasúti katonai parancsnokságok mellett katonai karhatalom látta el a kommandáns szolgálatot, megalakult a falusi rendőrség. Ezek nem igazán pozitív megítélésűek, mert eléggé részegesek, feladatuk lett volna a rend fenntartása, a

törvénytelen ségek megakadályozása. A frontról megszökött szovjet egyenruhában csavargó alakokkal nagyon sok baj volt, ezek tanyákon, faluszéleken loptak, raboltak, erőszakoskodtak. Ezek ellen elég nehéz volt mit tenni ahol még férfi ember sem volt a háznál. Megtörtént olyan eset is, hogy a fosztogatókat megölték és a trágyadomb aláásták, erről mindenki bölcsen hallgatott.

Román csapatok a községi harcokba nem vettek részt, csak átvonultak a mátrai áttöréshez. A vasúti közlekedés megindulása után volt olyan eset, hogy több száz román katona sütkérezett a Lapos területén és elkezdtek puskával vadászni a lakosok csirkéire. Az állomásról kihívott orosz kommandósok határozott közbelépése után (a levegőbe leadott géppisztoly sorozatra), minden román felrohant a vagonokba és még az ajtót is magukra zárták.

A vasúti fogalom megindulása után egy hónappal fordult elő azaz eset, hogy az állomás előtt a negyedik vágányon állt egy nyersolajat szállító szerelvény, mellette egy vasúti talpfákkal megrakott vonat és a hatodik vágányon pedig egy román szerelvény. Az egyik tartálykocsi kigyulladt, a nagy fejetlenség ellenére sikerült mind a két kocsit lekapcsolni a többiektől és a közelből elvonatni, ami reggelig égett. A nagy hő miatt a 15 m-es vaslámpa oszlop vörösen meghajolva izzott és a közelben lévő házak ablakain az olajfesték mind felhólyagosodott. A tűz fellobbanása után nem sokkal a román katonák bevittek a parancsnokságra az egyik telepen lakó vasutast. Reggel mindenesetre az összes éjszaka dolgozó vasutast összeszedték az oroszok és kihallgatták őket. Nem tudták megállapítani a tűz okát ezért elengedték őket. A tűz megszűnése után a tartálykocsi alján sűrű fekete parafin tartalmú anyag maradt.

A katonai szállítások csökkenésével megindult a személyforgalom is, még folyt a Szovjetunióba kényszermunkára vitt, nem hadifogoly magyarok kiszállítása is. Lezárt szögesdróttal beszögelt ablakú vagonok mellé örök álltak, oda senkit sem engedtek. Az ablakon kidobott lapokat, címeket csak a vonat elindulása után lehetett csak felszedni és elküldeni. Volt egy olyan eset a tiltás ellenére egy lány odaszaladt kedveséhez és az örök őt is belökték a vagonba és elvitték a munkatáborba.

Az utazók közül sokan rokoni látogatásra indultak, de többen élelemszerzés vagy egyéb okokból (feketézés) kerekedtek fel a vasútállomás zsúfolásig teli volt.

Már 1944 decemberében megindult a politikai szervezkedés. Először az Ideiglenes Kormány különböző rendeleteivel, intézkedéseivel, majd a pártok szerveződésével. A faluban három párt kezdett el szervezkedni a kisköz a kommunista és a

szociáldemokrata. Vasútnál az utóbbi kettő volt a jellemző. A kommunista agitátorok igyekeztek mindenkit meggyőzni, hogy felvirradt a nap és lépjenek be az emberek a kommunista pártba.

11. A háború utáni évek történései az ötvenes évekig

A MÁV háború utáni hálózata (26. melléklet). Füzesabonyba is eljutott a híre annak, hogy 1945.május elejétől Gerő Ernő nevezetű emigrációból hazatért kommunista közlekedési miniszter vette kézbe a vasút ügyét. Ő hirdette meg az „az arccal a vasút felé mozgalmat”. Jól jött a közlekedésügyi miniszter felhívása, megmozdult a vasutasság minden rétege rangra és beosztásra való tekintet nélkül és nem csak ők a magyar társadalomban élő emberek csoportjai. Az infláció, mint valami hurok szorult az emberek nyakán. A kormány elrendelte a forgalomban lévő bankjegyek egy részének felülvizsgálatát ami rossz előjelnek mutatkozott. A hirtelen pénzromlás rendszeresé tette a heti kétszeri fizetést. A keddi és a pénteki napok voltak a fizetés napjai, a szükséges szállítmány általában előző este érkezett meg.

A megszálló szovjet hadsereg az év közepén megszüntette a gyárak, üzemek katonai parancsnokságait a Szövetséges Ellenőrző Bizottság a MÁV-ot visszaadta a magyar állam kezelésébe. Ez arra a következtetésre adott okot, hogy a füzesabonyi állomáson is megszüntetik az orosz katonavasutasok jelenlétét.

Megkezdődött az átszervezés a MÁV-nál az üzletvezetőségből igazgatóság lett, a Magyar Királyi Államvasutakból Magyar Államvasutak. Februárban törölte el a Nemzetgyűlés a királyság intézményét, köztársaság államformát vett fel Magyarország. Táviratban közölték az igazgatóságból, hogy a sapkarózsáról a szentkorona jelvényt le kell venni, hasonlóan a hivatali helységekben lévő keresztek is el kell távolítani. Minden füzesabonyi vasutast igazolóbizottság elé rendelték Egerbe, tisztázniuk kellett nem követtek el háborús bűnöket.

Rákosi Mátyás bejelentette az egyik nagygyűlésen, hogy foglalkoznak az infláció letörésével az államosítás végrehajtásával. Előre vetette árnyékát ez az intézkedés is, amely szerint az 1937/38-as állapotokhoz képest 10%-al kell csökkenteni az állami tisztségviselők létszámát, ez az úgynevezett „B” lista rémét hozta a vasutasságra is.

1946. augusztus 01.-én megszületett az új forint, ez a vasutasok fizetésén már mint az értékén nem igazán látszott, többet vártak nem csak ők hanem a társadalom többi csoportjai is.

A pártszervezetek és a szakszervezetek alakítását éljük, a vasutasság körében a szociáldemokrata pártnak nagyobb népszerűsége volt. A tisztségviselőket nem vagy elvétve választották meg mozgalmi pozíciókba. A feltétel ugyanis az alacsony származás volt, mivel ez nagyobb megbízhatóságot jelentett. Ennek nyomán számtalan kisebb-nagyobb vasútállomáson küzdelem folyt a vezetők és az alárendeltek között. A vasúti fegyelem visszafordíthatatlanul a felhígulás jeleit mutatta. A szovjet megszállás következményeként, a sztálinizmus térhódításával együtt rátértek a MÁV-nál is a felsőbb vezetésben és a szolgálati helyeken is a képzetlen, tanulatlan emberek vezetői állásba való juttatásához. Sok igazi vasutas került politikai táborokba az ilyen pártoskodók miatt. A „kiválasztottak” kárpótlásként lehetőséget kaptak a tanulásra. Volt aki élt is a lehetőséggel, de az is tény ekkor igen könnyen osztogatták a diplomákat és a hivatali bizonyítványokat. Közismert, hogy egy-egy „állomásvezetőnek” igazi vasutas helyettese van aki viszi az állomás ügyes- bajos dolgait, ő pedig játszotta a főnökösdit. Ez a lezüllesztés csíráit hordozta magában. Elég hamar indult meg az a jelenség az állomásokon és a közép vagy a felsőbb irányító szerveknél túlzott nagy szerepet adtak a párt helyi megbízottjának, a párttitkárnak s a mellette az üzemi bizottság elnökének. Ők felelősség nélkül szóltak bele a dolgokba és az állomásfőnök tekintélyét alapjaiban zúzták szét. Ezekkel az emberekkel kellett jó kapcsolatot kialakítani. A párttagok nagy bátorságot kaptak a párttól, még nyíltan is szembeszálltak feletteseikkel, aminek semmi következménye nem lett. Különösen rossz dolog volt a Politikai Osztály akik ezen az osztályon dolgoztak a politikai tisztek a vasút ügyét nem igazán vitték előbbre. Közben Gerő Ernő helyett Berbits Lajos lett a közlekedési miniszter.

A vonatforgalom is egyre jobban javult, ámbár nagyon messze vagyunk a békebeli forgalomnak. 1946. decemberében már 1086 megjavított gőzmozdony, 1483 személykocsi és 12768 tehervagon¹⁴³ közlekedett a MÁV vonalain. Az állomás létszáma túlzottan nagy volt, sokan akadtak fenn Füzesabonyban a front előtti menekülésben, vagy átmenetileg

¹⁴³ Halas György: Vörös lámpák az utolsó kocsin Vasúthistória könyvek Közdok. 224p

tértek hozzátartozójukhoz, barátaikhoz menedéket keresni. Mégis kialakult a rendszeres létszám miközben azért akadtak akiknek feladata csak a pusztá jelenlét volt.

Megkezdődött a magyar hadifoglyok hazatérése Oroszországból. A debreceni fogadó állomásról engedték útra őket zömében Füzesabonyon keresztül tudtak hazamenni szeretteikhez.

11. 1. Rákosi Mátyás Füzesabonyban

Egy nyári délelőtt érkezett meg különvonata Füzesabonyba. A vonat előtt biztosító gépmenet haladt, menetidőnyi távolságra. A nyílt vonalon 1000 méterenként egy katona és egy pályamunkás őrködött. Az állomásunkon a kormányzati vonat előtt egy órával minden tolatást és egyéb mozgást be kellett fejezni. A kijelölt vágány utat ennyivel előbb le kellett zárni, az érintett váltók mellett egy-egy őrző embert kellett állítani, Füzesabony állomás minden zugát ellepték a civil és egyenruhás alakok. A vonat az első vágányra érkezett, ezért a váróteremből a katonák mindenkit kizavartak, pedig reggel kilenc óra lehetett. A három kocsiból álló szerelvényt egy 424-es gőzmozdony húzta. Párperces tartózkodásuk alatt megrámolták a mozdonyt és továbbindultak Debrecen irányában. A szerző így emlékszik vissza az eseményekre: "Én menesztettem a vonatot, s ekkor láttam Rákosit. A peronon sétált egy mongolos arcú nővel, állítólag a felesége volt. Ő maga alacsony termetű, hízott arcú lomha mozgású emberke volt, nyilvánvaló elgémberedett tagjaikat sétáltatták. Sötétkék, csíkos öltönyt viselt, alig egy méterre haladt el mellettem. Természetesen katonásan tisztelegtem neki, de rám sem hederített. Bosszús is lettem miatta." ¹⁴⁴

12. Műszaki fejlesztések 1945 után

12. 1. Vonalkorszerűsítések

Hatvan-Miskolc-Mezőzombor vasútvonalon a vonalkorszerűsítéseket 1947-ben Kezdték meg és egészen 1958-ig folytatódtak. ¹⁴⁵ A vonalat teljes hosszában vagy részlegesen átépítették a legrosszabb állomások között. 1962-ig kicserélték a Vámosgyörk-Kálkapolna

¹⁴⁴ Halas György: Vörös lámpák az utolsó kocsin Vasúthistória könyvek Közdok. 225p

bal vágányt, Kálkapolna-Füzesabony bal és jobb vágányt, majd pedig 1962-ben Füzesabony-Mezőkeresztes jobb vágányt. Az első hézag nélküli szakaszt ezen a vonalon létesítették 1957-ben Taktaharkány és Szerencs között.¹⁴⁵ Nevezetessége, hogy ez volt az első hézag nélküli vágány, amit hazai szakemberek hegesztettek össze.

Füzesabony-Eger-Putnok vasútvonal felépítménye 1945-ben vegyes rendszerű volt. A Füzesabony-Eger közötti szakasz korszerűsítését 1948-ban kezdték meg sín cserét, ezt 1971-82 között a felépítményt cserélték és átalakították Eger, és bővítették Felnémet állomást.¹⁴⁶

Füzesabony-Ohat-Pusztakócs-Debrecen vasútvonal a felépítménye 1945-ben vegyes rendszerű volt. A vonal korszerűsítését 1956-ban kezdték el Hortobágy és Balmazújváros között, majd 1978 után a többi szakaszon is megtörtént a felépítmény cseréje.¹⁴⁷

12. 2. A tiszafüredi Tisza-híd újjáépítése

1944 nyarán légitámadás következtében az öt nyílású hídnak egy 70 m-es és egy 30 m-es áthidalása tönkrement.

1941-42. években már elkészítették a tervezett új híd falazatait.¹⁴⁸ Az új vasszerkezetű áthidalások legyártásra is kerültek, de azonban a háborús körülmények miatt felszerelésre nem került sor. Az előzőekben említett új beton alapok felhasználásával 1944 novemberében a szovjet műszaki csapatok egy szükség hidat építettek a lerombolt híd mellett. Itt a vasúti és a közúti forgalom bonyolódott. A végleges újjáépítést 1945 júniusában kezdték meg átadására 1946. június 29.-én adták át a forgalomnak, ahol vasúti és közúti közlekedés is volt. A meg növekedett forgalom miatt szükségessé vált egy közúti híd megépítése amit 1967-ben adtak át.¹⁴⁹

¹⁴⁵ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 66p

¹⁴⁶ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 66p

¹⁴⁷ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 79-80p

¹⁴⁸ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 81p

¹⁴⁹ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 114p

12. 3. Vasút villamosítás

Budapest-Miskolc közötti vasútvonal villamosítási terve már a harmincas években felmerült. Akkoriban a Lőrinci szénmedencére épülő Mátrai Erőmű építésével próbálták megoldani a 100 kv-os távvezeték kiépítését. 1944 őszén ez annyira kiépült, hogy a távvezeték feszültségpróbáját november 2-án meg is lehetett tartani.¹⁵⁰ Az üzembe helyezése a háborús cselekmények miatt nem volt lehetséges. Erősen megrongálódott berendezést, ráadásul a jóvátételi kötelezettség miatt leszerelték.

A háború után csak az 50-es évek közepétől kezdtek felgyorsulni a villamos felsővezetéki munkálatok. A terveket a MÁV Tervező Intézet készítette lényegében a hagyományos tervezési irányelvek alapján 1957-ben. A vonalra két vontatási transzformátor állomást terveztek az egyiket Füzesabonyba a másikat pedig Nyéklátházára.¹⁵¹ Ez a technológiai utasításoknak megfelelően történt, hiszen követelmény volt a 40-60 km távolságonként illet létrehozni, hogy a szomszédos állomás üzemzavar esetén a táplált szakasz feszültséggel való ellátását átvegye.

Budapest Keleti-Hatvan közötti vonalszakaszon 1956. augusztus 18-án lehetett megindítani a villamos vontatást.¹⁵² A továbbfejlődés a vonal többi részére csak ez után volt lehetséges.

1961-ben a Vámosgyörk-Füzesabony közötti szakaszt helyezték üzembe, majd 1962-ben a Füzesabony-Miskolcra. 1965-ben Szerencsig, 1966-ban Nyíregyházáig, 1967-ben pedig Záhonyig indulhatott meg a vasúti villamos szállítás.¹⁵³

12. 4. A villamos vontatás fejlődése

A MÁV 1959-től kezdődően a Ganz Villamossági Gyártól meglehetősen korszerűtlen villamos mozdonyokat vásárolt (V.41 és V.42) Ez a döntés mentette meg a gyár a villanymozdony-gyártó profilját. A korszerűbb V.43-as sorozatú villamosmozdonyok 1963-ban kerültek üzembe helyezésre elsőként a Körvasút-Rákos-Hatvan-Füzesabonyi

¹⁵⁰ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 312p

¹⁵¹ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 316p

¹⁵² Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 315p

¹⁵³ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 318p

szakaszon.¹⁵⁴ Ehhez azonban a régi 16 kv-os hálózatot át kellett építeni 25 kv-os ra. A tapasztalatok hatására a MÁV egész hálózata átépítésre került erre a feszültség osztályra.

Füzesabony-Eger vasútvonal villamosítása 1975 júliusában került üzembe, majd később az idők folyamán 1985-ben kiegészült Felnémet állomásig.¹⁵⁵

12. 5. Biztonságtechnikai berendezések

A Dominó 55-ös berendezés. (26. melléklet)

Az áramkörök egységesítése, szabványosítása révén a tipizálás és egységbefoglalás nyomán született meg a jelfogófüggéses biztosítóberendezések második generációjának tekinthető Dominó 55-ös berendezés. A dominó fantázia név a jelfogó egységek összekapcsolásának, illesztésének jellegére, valamint a kezelő készülék 40x40 cm-es kockákból való felépítésére utal, ami jól emlékeztet az ismert dominó játékra. Az 55-ös szám kifejlesztés évére utal. A svájci Integra AG. fejlesztette ki a hazai igényeknek megfelelően magyar mérnökök (Pósa Jenő, Sikolya Ferenc, Péti István, Lengyel Imre és Móczik József) fejlesztették tovább 1956-57-ben.¹⁵⁶

Az első Dominó 55-ös biztosítóberendezést elsőként a MÁV 1962. december 11-én adta át a Hatvan-Füzesabony vonalszakaszon, Vámosgyörk állomáson. Füzesabonyban a következő évben adtak át ilyen berendezést.¹⁵⁷ Évente átlagosan tíz állomási berendezést helyeztek üzembe ez a típus meghatározóvá vált a MÁV vonalain. A biztosító berendezések száma növekedett a századikat 1971 októberében Göd állomáson, a kétszázadikat pedig 1983 márciusában Kál-Kápolna állomáson helyezték üzembe.¹⁵⁸

Az első jelentősebb módosítás a kétfázisú váltóállítást helyett a háromfázisú bevezetése volt.

A berendezés megjelenésének hatására megváltozott az útátjárók biztosítása, jelzési rendszer és a biztosítóberendezés zavartalan működését szolgáló szünetmentes áramforrás biztosítása. További fejlesztésként az önműködő térközbiztosító-berendezések

¹⁵⁴ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 316p

¹⁵⁵ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 7. kötet 327p

¹⁵⁶ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 149p

¹⁵⁷ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 149p

¹⁵⁸ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 150p

csatlakoztatását, az állomáshoz közeli vasúti sorompók állomásról történő vonat általi vezérlését valósította meg.

12. 6. Hőnfutásjelző berendezések

A vasúti járművek tengelycsapágóinak hibája, túlhevülése majd törése a legveszélyesebb vasúti balesetek előidézője lehet. Ilyen jellegű hibák elkerülése végett a MÁV Vontatási és biztosítóberendezési szakemberei (Záchfalvy Győző és Balogh Győző) az 1960-as évek közepén kezdtek el foglalkozni a kérdés megvalósításával, ez a kérdés a műszaki szempontból lényegesen fejlettebb nyugati vasutaknál sem volt megoldott.

A MÁV Vezérigazgatósága korábbi statisztikai és gazdasági szempontok alapján 25 berendezést tíz évre elosztva telepíti. Az üzemeltetési tapasztalatok alapján a Sigtag típusú hőnfutásjelző alkalmazása mellett döntött. Az első 1970-ben Füzesabony-Mezőkövesd állomások közé, a másodikat pedig 1973-ban Kálkapolna-Füzesabony állomások közé szereli fel.¹⁵⁹

12. 7. A miskolci KÖFE-berendezés

A MÁV első központi forgalomellenőrző berendezése a Hatvan-Miskolc-Mezőzombor és a Felsőzsolca-Hidasnémeti vonalon létesült, összesen 215 km vonalhosszúságú pályaszakaszon. A panoráma tábla tervezése 1980-ban kezdődött. 1984-ben készült el a helység, megkezdődtek a szerelési munkálatok, ami a próbák után 1985-ben lett átadva a Hatvan-Miskolci vonalszakaszon.¹⁶⁰

„A berendezés alapvető sajátossága, hogy minden állomási biztosítóberendezésbe bekötött objektum állapotát gyűjti, így szemléletmódjából eredően közvetlenül továbbépíthető távvezérlési feladatok ellátására. Felépítése alapján alkalmas lehet mind az állomáson, mind a központban beadott manuális információk gyűjtésére. A berendezés ciklikus működésű, az adatok frissítésének az ideje öt mp”.¹⁶¹

¹⁵⁹ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 6. kötet 170p

¹⁶⁰ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 7. kötet 147p

¹⁶¹ Dr. Kovács László szerkesztette: Magyar Vasúttörténet. 1998. 7. kötet 147p

13. Az állomás fontosabb főjavításai

A jelenlegi épület megőrizte eredeti jellemzőit, bővítve, átépítve nem volt. A II. világháborúban tetőszerkezeti és kisebb födémsérüléseket szenvedett, jelentősebb károsodása nem volt.

Főjavítása és tatarozása több ízben történt, belső szerkezeti átalakításokkal együtt. Írott anyagot az 1957-ben készült főjavításról találtam.¹⁶² Az előző átalakításról nincsen adat. 1957-ben az akkori igényeknek megfelelően belső alaprajzi átrendezés is történt. A külső homlokzat 3 db kis szellőző ablak elhelyezésétől eltekintve sértetlen maradt. A homlokzat és a tetőszerkezet helyreállítása eredeti állapotnak megfelelően történt. Így tehát az 57-es felújításkor eredeti külső konturmétereit és formáját tökéletesen visszanyerte.

Az 1970-es évek elején ismételten főjavításra szorul az épület, ezért 1973-tól kezdődően a MÁVTI¹⁶³ elkészítette az előzetes talajmechanikai és faipari kutató szakvéleményen alapuló terveket, melyek 1983-ban jóváhagyást nyertek. A létesítmény felújítása csak üzemelés alatt oldható meg, ütemenként történt a felújítása.

- I. ütemben készült el a várótermi rész a folyosókkal, valamint az utólagos vegyi falszigetelés.
- II. ütemben épült az utcacsarnok, pénztár blokk és az utas wc, hozzátartozó homlokzati festés és a kerámia díselemek cseréje. Az épület műemlék jellege miatt tervmódosításra került sor, elmaradt az utascsarnokban létesítendő ruhatár és pavilonépítése.
- III. ütemben épült az Utasellátót magába foglaló szárny a hozzá tartozó homlokzati festés és a kerámia elemek cseréje.
- IV. ütemben az épület Pest felőli emeletes részének az átalakítása és a lépcsőház áthelyezése és a végleges hőközpont kialakítása.
- V. ütemben a forgalmi iroda födémcseréje volt tervezve, de az újbóli Faipari Kutató Intézet felülvizsgálata alapján készült szakvélemény szerint, melyet a

¹⁶² Bodolainé Bakk Ilona, Regös Judit, Kelemen János összeállítást készítették: Füzesabony állomás felújítási terve (gépirat) 1p

¹⁶³ Bodolainé Bakk Ilona, Regös Judit, Kelemen János összeállítást készítették: Füzesabony állomás felújítási terve (gépirat) 1p

statikus tervező elfogadott, elmaradt, csak a belső átalakítást végezték el. Itt készült még a nyaktagban tervezett irodai csoport is.

- VI. ütemben készült a külső homlokzati festés, kerámia elemek cseréje az I. IV. V. ütemre vonatkozóan, perontető felújítása, peronburkolat elkészítése, peronvégelezés, valamint az épületet körülvevő műközlábazat.

Nagyon nehéz volt a Forgalmi iroda belső átalakítási munkáinak az elvégzése, mivel teljes üzem alatt készült!

A főjavítás után a MÁV vezérigazgatóság 1989 január 21.-én az épületet¹⁶⁴ „VASÚTI MŰEMLÉK”-é nyilvánította. (27. melléklet)

14. Gyalogos aluljáró építése

14. 1 Előzmények

Füzesabony vasútállomást az 1950-es években átépítették, amelynek során az állomás Budapest felőli végén lévő szintbeli útátjárót megszüntették.

Az állomásból a Miskolc felőli végén két irányba ágazik ki a két vonal Eger és Debrecen irányában, így annak bővítése csak Budapest felé volt lehetséges. A megszüntetett szintbeli átjáró helyett a 33. sz. közút korszerűsítésének keretén belül közúti felüljáróval oldották meg a vasúton való áthaladást. Ez a híd korszerűen biztosította a közúti forgalmat, de a nagy távolsága miatt a gyalogos közlekedést már csak nagy kerülővel tette lehetővé. Ezért az állomás épület mellé gyalogos felüljárót építettek. A villamosított vasúti vonal áthidalásához szükséges magasság azonban a gyalogosok számára kedvezőtlen volt, kerékpárosok és a gyerekkocsik közlekedését nem tette lehetővé.

Az állomás korszerűsítése során három szigetperon létesült, ezek azonban az utazóközönség csak a vágányokon keresztül közelíthette meg. Az e miatt bekövetkezett halálos balesetek miatt szükségessé vált az aluljáró megépítése.

Az 1960-as években a Tanács kezdeményezésére közös célú aluljáró építésének gondolata fogalmazódott meg, amelyre 1980-ban végleges elhatározás született.

¹⁶⁴ Bodolainé Bakk Ilona, Regös Judit, Kelemen János összeállítást készítették: Füzesabony állomás felújítási terve (gépirat) 1p

A tanács építési hozzájárulást felajánlott.¹⁶⁵

Az akkori Közlekedés és Postaügyi Miniszter és a Heves megyei Tanács elnöke megállapodtak, hogy közös beruházásban aluljárót kell építeni, amely egyidőjűleg szolgálja Füzesabony település vasútállomással kettévágott területének gyalogos átkelési lehetőségét, és az állomási utas peronokra a feljutást biztosítja. Az aluljáró megépítése után a gyalogos felüljáró szerepét veszti ezért lebontásra kerül.

14. 2. Elhelyezés, tervezés

Az utas aluljáróval kombinált gyalogos aluljáró helyének meghatározása a legnagyobb kötöttséget a felvételi épület, és a mellette fekvő vonatkísérő laktanyaépület közti szűk tér jelentette. Az ezeken túli elhelyezése sok tekintetben célszerűtlen lett volna, így nem sok választás volt a műtárgy elhelyezésére a laktanya és a felvételi épületet választották.

A vázlatterv elkészítésekor a terven szerepelt a Baross út alatti közúti átvezetés is szerepelt, az engedélyezési eljárásban már nem kérték a költségek kímélése és a jelenlegi közúti forgalom miatt. Később ha igény van rá akkor meg lehet építeni az építési engedély kapcsán ügyeltek rá.

Az utasforgalmi adatok, és az átjáró létszám figyelembevételével az utasaluljáró rész nyílásméretét 7,00m-ben, a folytatását pedig 4,00m-ben határozták meg. A Baross út felőli rámpa 2.70m, míg a szociális épület felőli rámpák mivel ezek két irányba vezetnek, 2.50m nyílásúak.

Tervezésnél a Tanács részéről egy víznyomócső a MÁV részéről különféle vezetékek átvezetésének igénye merült fel. Ezért a kivitelezési tervek készítésénél egy közmű alagút elhelyezése vált esedékessé.

Az építéssel egyidejűleg emelt és burkolt peronokat kellett létesíteni és a vágányok közötti átjárás megakadályozására a peron nélküli területeken, vágányközben kerítés megépítésére volt szükség.

Az építés a perontetők létesítését is előírta, azonban az elhúzódo építkezés és a MÁV jelenlegi szűkös anyagi helyzete miatt később valósul meg.

¹⁶⁵ Holnapy Kálmán- Rubner Károly: Füzesabony MÁV állomáson gyalogos aluljáró építése (gépirat) 2p

14. 3. Az építés (28. melléklet)

Vasúti hidak építésénél a forgalom fenntartása tetemes idő és anyagi ráfordítást igényel, ezért az építési költségek a műtárgy építésének a többszörösét is kiteszi.

Az építésnél előzetesen áthelyezésre kerültek az útba eső különböző vezetékek.

Három ütemben zajlott a kivitelezés, a fokozatosság elvével haladtak a munkákkal.

A teljes hosszában elkészült aluljárót és közműcsatornát 1987. első negyedévében adták át a rendeltetésének.¹⁶⁶

14. 4. Eredménye

A gyalogaluljáró megépítésével mindenekelőtt egy nagy forgalmú állomás szigetperonjainak megközelítése vált balesetmentesé.

Az aluljárónak az összes vágány alatti átvezetésével a vasúttal ketté vágott község két felén a gyalogos forgalom is megoldódott. A rámpás feljárók a gyerekkocsikkal való átjárást is lehetővé tették. A vasúti személyzet balesetmentesen közlekedhet.

15. Az állomás-tér rendezése

Füzesabony központja és főépülete a vasútállomás. Az állomás előtti tér arculata az állomás épület megjelenését is befolyásolja, az ugyancsak itt lévő buszpályaudvarral együtt ez a város „kapuja”. Fontos az ideérkezők és a város lakosi számára, a tér egyben a városközpont északi vége is. Jelenlegi forgalmi rendje a második világháború után alakult ki. Talán az idő múlása teszi indokoltá ennek a térnek a felújítását. A kialakult állapottal szemben következő kifogások merültek fel: „parkoló és leálló sáv hiánya, gyalogos átkelők helye-mérete a burkolat minősége, a légvezeték oszlopai, a növényzet, az utcabútorok hiánya”.¹⁶⁷

¹⁶⁶ Holnapy Kálmán- Rubner Károly: Füzesabony MÁV állomáson gyalogos aluljáró építése (gépirat) 6p

¹⁶⁷ Füzesabonyi Híradó 1998. év December 6p

Felvetődött a korábban az állomás előtt lévő kör alakú virágágy és a lámpaoszlop visszaállításának igénye. A város rendezési tervében is megjelenik ez a gondolat három variáció formájában.

1, A tér nyugati fala hátranyomott, így az állomásra jobb lesz a rálátás és egy kis pihenőpark kialakítható. A kör alakú virágágy és lámpatest vissza épülne. Parkoló hely az aluljáró mellet és az üzletházak udvarán javasolt. Az állomás épülete mellett virágágyás és díszburkolat padokkal van tervezve.

2, Az előbbi változat lütemként valósítható meg úgy, hogy a nyugati oldali térfal hátranyomulhat vagy megmarad a jelenlegi vonalon. Módosulnak az állomáshoz vezető sávok (zebrák) és a járműforgalom irányai. A nyugati térfal hátranyomásával sokkal kedvezőbb térhatás és forgalmi rend teremthető.

3, Az első változathoz képest a terelő sziget alakjában van eltérés. A nyújtott terelősziget miatt a nyugati térfal hátranyomása szükséges. Egyebekben megegyezik az első jelűvel.¹⁶⁸

Burkoltok fajtái: járműforgalmi részen aszfalt, a gyalogforgalmi helyeken díszburkolat. A meglévő fa, vasbeton villany, telefon oszlopok helyett kábeles megoldás vagy egységes kedvezőbb oszlopok javasoltak. Az állomás díszvilágítása is szóba jöhet. Telefonfülke, ivókút, képzőművészeti alkotás helyezhető el az ABC előtt vagy a nyugati oldalon a zöld felületen.

Ezek elgondolások, tervek Füzesabony és a vasútállomás életében, hogy minél szorosabb legyen a kapcsolat. Az idő majd el fogja dönteni mi valósul meg, majd belőle.

16. 125 éves a Füzesabony-Eger közötti szárnyvasút

1997. november 3-án ünnepelték a Füzesabony-Eger között létesült vasút 125 éves évfordulóját. Ebből az alkalomból október 20-án 10 órakor¹⁶⁹ emléktáblát helyeztek el mindkét állomás épület falán. Eger állomáson egy hétig tartó kiállítás nyílt ebből az alkalomból az ez idáig gyűjtött anyagokból.

¹⁶⁸ Füzesabonyi Híradó 1998. év December 6-7p

¹⁶⁹ 125. éves a Füzesabony-Eger közötti vasútvonal (Vasúti kiadvány) 3p

A Füzesabonnyal kapcsolatos ehhez a részhez kapcsolódó anyagot már megírtam, ezért most itt szeretném megragadni az alkalmat, hogy Eger állomás épületéről és a vasúti vonalon történt fontosabb eseményekről szóljak.

Eger állomás jelenlegi felvételi épület eredetiségéről, de átépítéséről, bővítéséről nem rendelkezünk hiteles információval.

Az épület un. Középállomási típusjegyeket visel, az utasforgalmi helységek, összekötő folyosók és a vágány felőli végig futó veranda esetében. Hiteles felvételt 1910-ből őriz a Közlekedési Múzeum. A 619 m²-en épült 3 szintes épület záró földeme még egy részben ma is Bohn¹⁷⁰ típusú.

Legutolsó karbantartása 1986-ban kezdődött, és 2 év alatt kisebb alaprajzi módosítások mellett az utascarnok, váróterem nyílászárói, padlóburkolatok lettek kicserélve.

1988-ban a jegypénztárak és az üzemi helységek lettek átépítve. 1990-1991-ben az emeleti laktanya szobák felújítását végezték el.

Leglátványosabb és legnagyobb szerkezetcsere 1995-ben került sor. A veranda vagy peronszerkezet teljes átépítésére és a peronburkolatok cseréjére.

Eger állomás felvételi épületének átépítési munkálatai 1995. szeptember 26-án fejeződtek be.¹⁷¹

Az állomás területén széles peron kialakítására és a vágányhálózat korszerűsítésére 1996 novemberében ¹⁷² került sor.

„A vonalon alkalmazott legnagyobb sebességek fejlődése

1872-1904 30 km/óra

1904-1905 30/45 km/óra gőzmozdonyokkal

1906-1929 40 km/óra

¹⁷⁰ 125. éves a Füzesabony-Eger közötti vasútvonal (Vasúti kiadvány) 5p

¹⁷¹ 125. éves a Füzesabony-Eger közötti vasútvonal (Vasúti kiadvány) 5p

¹⁷² 125. éves a Füzesabony-Eger közötti vasútvonal (Vasúti kiadvány) 5p

1930-1944 50/55 km/óra

1951-1974 55 km/óra

1975-1997 100km/óra

1997- 80 km/óra”¹⁷³

Az első években vegyesvonatok közlekedtek, majd 1882-ben omnibuszvonat, 1883-tól személyvonat, 1905-től rövid ideig gőzmotorkocsi, majd 1930-as évektől motorpótlós mozdollyal vontatott vonat járt a vonalon.¹⁷⁴

Az 1975-ös villamosítást követően 1976-tól közlekednek menetrend szerint gyorsvonatok Füzesabony és Eger állomások között. Interciti járat is közlekedett az 2006-ig Eger és Budapest-Keleti Pályaudvar között.¹⁷⁵

A villamosítás is tovább folytatódott Eger és Felnémet állomások között 1985. május 28-án adták át ezt a szakaszt.¹⁷⁶

Befejezés

A mai világban már természetes közlekedési eszköznek számító vasút fejlődéstörténetét próbáltam bemutatni ebben a szakdolgozatban. Ráfókuszálva lakóhelyem Füzesabony fejlődéstörténetére. Mindenképpen előnyére vált a településnek a vaspályák megjelenése, ha csak abból indulunk ki, hogy a lakosság 1870. évhez képest száz év alatt háromszorosára emelkedett. Kiemelkedett az ismeretlen falvak sorából, átszállóállomás és csomópont révén nagy utasforgalommal rendelkezik ezzel növelve ismertségét. Egy új városrész alakult ki a „telep” amely előtte nem létezett. Talán annyi hátránya van, hogy a vasút által megosztott lett a település. Erről a dologról nem tehetnek az építetők, hiszen ők az akkori faluszélére tervezték az állomást és a pályát csak a fejlődés következtében ez szerves részévé vált a városnak.

¹⁷³ 125. éves a Füzesabony-Eger közötti vasútvonal (Vasúti kiadvány) 5p

¹⁷⁴ 125. éves a Füzesabony-Eger közötti vasútvonal (Vasúti kiadvány) 5p

¹⁷⁵ 125. éves a Füzesabony-Eger közötti vasútvonal (Vasúti kiadvány) 5p

¹⁷⁶ 125. éves a Füzesabony-Eger közötti vasútvonal (Vasúti kiadvány) 5p

A mára már megszokott vonalak (29. melléklet) további sorsa kérdéses. Az új közlekedési koncepció és a gazdaságossági mutatók alapján átalakulás várható ezen közlekedési eszközknél. A magánosítás sok veszélyt rejt magában, hiszen dolgozatomban rámutattam milyen fejlődési szakaszon ment végig a vasút. Ebből fakadóan a pályák létesítése, fenntartása, üzemeltetése kétféle lehetett magán vagy állami tulajdonú. A dualizmusban Baross Gábor közlekedésügyi miniszter akkor a különböző visszaélések miatt úgy döntött, hogy állami kézbe kell venni a fővonalakat és a jelentősebb mellékvonalakat. Ez a mai viszonyokra is igaz, nem lehet darabokra szétszedve üzemeltetni egy komplex egységbe tartozó vállalatot.

Füzesabony és a vasút egybeforrt az idők folyamán mára már elválaszthatatlan lett. Mindennapi életünk fontos része, ennek tiszteletben tartásával gondoljunk, hogy mi füzesabonyiak mi mindent kaptunk tőle és a városfejlődéshez hogyan tudnánk még szorosabban bekapcsolni. Ezen munkámmal ezen gondolatokat szerettem volna támogatni, segíteni.

A helytörténeti ismeretek oktatási lehetőségei, Füzesabony történetében milyen változásokat okozott a vasút megjelenése

Célok:

A helytörténeti órát nyolcadik osztályban tartom meg ők kaptak kellő ismereteket történelem órán a vizsgált időszakról 19. század közepétől a jelen korig.

Az óra előtt néhány nappal meglátogatjuk a vasútállomást és a benne működő múzeumot, valamint mindenki megkérdezi szüleit, nagyszüleit mit tud a vasútállomás történetéről.

Egy helytörténeti óra keretén belül rávilágítunk a vasút fontosabb fejlődési szakaszainak (országos, megyei és helyi) viszonylatában, ehhez kapcsoljuk Füzesabonynak a helytörténetét. Megvizsgáljuk ennek a két dolognak a kölcsönhatását. Kellő figyelmet szentelünk a vasútállomás megépítésére, azt követő fejlődésre a vasútállomáshoz fűződő építkezésekre, felújításokra.

Elengedhetetlen, hogy a tanulók ismerjék népünk kulturális örökségét, nemzeti kultúránk helyi értékeit. Fontos a nemzettudat megalapozása, a nemzeti önismeret és a hazaszeretet megalapozása.

A NAT-ban tíz alapterület jelenik meg, ahol az Ember és társadalom a negyedik helyet foglalja el. Ez is bizonyítja a történelem az oktatásban komolyabb szerepet kap. A történelem óra keretén belül kap helyet a helytörténet, a hol sok minden érdekességet megtudhat a diák saját településéről. Ezért szorgalmazni kell a tanulókat, hogy további ismereteket szerezzenek a helyi hagyományokról, a lakóhely múltjáról, továbbá a környék, a lakóhely természeti értékeiről és azokat fenyegető veszélyekről.

Az óra célja is az, hogy a gyerekekben is felébressze ezeket az érzéseket ezáltal jobban becsüljék meg a közvetlen környezetüket. Tudatosítsuk bennük a helyi értékek ápolását, ismerését. Fedezzék fel kulturális örökségünket, helyi műemlékeket azoknak keletkezését, átfogó képet kapnak a lakókörnyezetük, városuk történetéről, településfejlődéséről.

Kézzelfoghatóvá válik mit jelent a zónadíjszabás, árudíjszabás, indóház, deportálás stb.

Időutazásunkat a 19. század második felében kezdjük, a magyar vasút fejlődésének kezdetén végigkövetjük a hálózat kialakulását, különös tekintettel a Budapest-Miskolc között megépült vonalra. Figyelmünket a füzesabonyi történésekre fókuszáljuk. A tanulók képet kapnak az egri és a debreceni szárnyvonalak keletkezéséről és nyomon követhetik azoknak a fejlődését a jelen korig. Meghatározzuk azokban az időkben milyen típusú vasútállomások épültek és kik építették, milyen funkciókat kellett ellátniuk, milyen stílusjegyeket hordoztak magukon és ki volt a leghíresebb tervezője a MÁV-nak. A diákoknak természetes dolog, hogy a település két részből áll, száz évvel ezelőtt még nem is létezett ház a vasút másik oldalán most pedig kettészeli a várost. Itt megtudhatják hogyan alakult ki a telepi rész, magyarázatot kaphatnak miért frekventáltabb a falu. Mindenkit érdekelni fog a második világháború, mikor ünnepeljük településünkön a harcok megszűnését, milyen áldozatokkal járt a háború, hova temették a vasút környékéről elszállított tetemeket. A jelenkorhoz közelítve kézenfekvővé válik az aluljáró megépítése, az állomás előtti tér rendezése a város új arculatába hogyan szólt bele az állomás épülete.

Óravázlat

Tanár neve:

Bocsi János

Tanítás helye, ideje:

Szakvezető tanár neve:

Témakör címe:

Lecke címe:

Óra típusa:

Oktatási célok:

Képzési célok:

Nevelési célok:

Új évszámok:

Új fogalmak

Új földrajzi nevek:

Új személyek:

Térkép:

Írásvetítő fólia

Szemléltető eszközök:

Helytörténet

Füzesabony történetében milyen változásokat okozott a vasút megjelenése.

-Új ismereteket feldolgozó óra

Füzesabony földrajzi elhelyezkedése

-Országos és a Heves megyei vasút kialakulása

-Kapcsolatok a vasút és a település között

-A tanulók kronológiai fejlesztése

-Topográfiai ismeretek fejlesztése

-Új fogalmak megismerése

-Képolvasás fejlesztése

-Forráselemző képesség fejlesztése

hazaszeretetre, lakóhelyünk iránti

tiszteletre való nevelés

-toleranciára való nevelés

1870.január 9., 1872. november 12., 1891.

augusztus 5., 1893.ősz, 1911. november 2.,

1944. november 16., 1987. első negyedév,

1989.január 21.

Kamatbiztosítási rendszer, vegyes vasúti rendszer, indóház, deportálás

Hevesi-sík, Laskó patak, Eger patak, Fiume

Pfaff Ferenc, Majzik Viktor, Nyikoláj

Brugyin, Baross Gábor

Füzesabony térkép helytörténeti

kiadványban szereplő

Cartographia Képes Történelmi Atlasz 68, 72.p

Falitérkép

írásvetítő

időszalag

applikáció

Felhasznált irodalom:

Dr. Filesz Lajos: A magyar közlekedési politika összefoglaló áttekintése és célkitűzései. 119-132, 139-140p

Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 39-54p

Dr. Ladányi Miksa (sajtó alárendezte): A Magyar Közlekedésügy monográfiája: A Magyar Vasút története 19-35p, 37-60p

Dr. Ruzitska Lajos: A magyar vasútépítések története 1914-ig Közdok, Bp., 1964. 89p, 123p

Halas György: Vöröslámpák az utolsó kocsin. Vasúthistória könyvek (közdokumentum) 216-227p

Magda Henrietta: Füzesabony története a régészeti leletek tükrében. Füzesabonyi Könyvtárbaráti Társulás Közművelődési Egyesület kiadó 2006. 19- 26p

Dr. Kovács László szerk.: Magyar Vasúttörténet 6. rész 1998. 66p, 79-81p, 114p, 147-150p, 168-170p, 312-320p

Dr. Kovács László szerk.: Magyar Vasúttörténet 7. rész 1998. 164-165p, 194-195p, 327-328p

Majdán János: A „Vasszekér” Diadala Kossuth könyvkiadó 1987. 185p

Misóczki Lajos: Mátrai Tanulmányok Gyöngyös A tőkés agrárfejlődés gondjai Füzesabonyban és környékén 1867-1945., 2001. 235-246 p

Kubinszky Mihály Régi magyar vasútállomások, építészeti hagyományok Corvina kiadó 1983. 72-83p

Pásztor János: Füzesabony község monográfiája. 1934-1935 h.n. 71p

Rátkai István: Füzesabony
Településtörténete Könyvtárbaráti Társulás
kiadó 1995. 132p

Rubszner Károly- Holnag Kálmán: MÁV
gyalogos aluljáró építése (gépirat) 1987 h.n.
1-6p

Sipos Attila szerk.: Füzesabony 2005
Városismertető kiadvány, kiadó:
Füzesabony Város Önkormányzata 4-21p

Sipos Attila: Helyismereti gyűjtőmunka a
Füzesabonyi Városi Könyvtárban
(szakdolgozat) 20-35p

Zombor László: Erőd a Laskó partján
(gépirat) 13-22, 25, 29-35, 41-47p

Az óramenete

Köszöntés, napló beírása, hetesek és felelősök jelentése

Határozzuk meg Füzesabony helyzetét a földrajz órán alkalmazott módszerekkel. Figyeljük meg természeti elhelyezkedését, milyen fontos szerepet kap a közlekedés szempontjából, határozzuk meg ennek a szerepkörében milyen gócpontok alakultak ki.

Válasz:

Füzesabony Heves megye délkeleti részén, a Hevesi síkon Egertől 20km elhelyezkedő város. A települést keleten az Eger, nyugaton a Laskó-patak határolja. Fontos közlekedési csomópont közúton és vasúton.

A mai helytörténeti órán az utóbbi, tehát a vasút kialakulásával és a településre gyakorolt hatásával fogunk megismerkedni.

Elsőként azt vizsgáljuk meg hogyan alakult ki a vasút országos és helyi szinten.

Ki tudja megmondani Magyarországon mikor adták át az első gőzvontatású vasútvonalat és ez milyen vonalszakaszon volt.

Válasz:

1846. július 15.-én, Pest és Vác között.

Az országos építkezések már ekkor elindultak, majd az abszolutizmus és a kiegyezés időszakában folytatódtak és teljesedtek ki.

Hazánk minden vidéke 1867-től a vasútépítéssel ostromolta a kormányt, hogy ennek eleget tudjon tenni két építési módot határozott meg.

1. Vegyes vasúti rendszer
2. Kamatbiztosításos rendszer

Megjegyzés

Adminisztráció

Helymeghatározás
Térképpel való szemléltetés,
topográfiai elemzés

Új anyag feldolgozása,
Órai célkitűzés

Elő részcélkitűzés

Ismétlő kérdés

Tanári magyarázat

Időszalagot felszerelem a táblára és felrakom az 1867-es évszámot.

Új fogalom

Vegyes vasúti rendszer: Nem csak az állam épített vonalat, hanem engedélyt adott magánvállalkozóknak is.

Kamatbiztosítós rendszer: Az állam biztosította a vasútvállalatoknak az igen nagy kedvezményeket (díjszabásra és gazdálkodásra) semmilyen felügyelettel.

Az 1868. évi törvény irányozta elő a Hatvan- Miskolci vonal megépítését. A vaspálya nyomvonalát Hatvantól Mezőkövesdig a Vasútépítészeti Igazgatóság egyenes vonalban javasolta Füzesabony érintésével, így a Gyöngyösi és az Egri kisélet a vasútvonal e két városon való áthaladását kudarcra ítélte. A Hatvan Miskolc közötti hosszpálya 1870.január 9-én lett átadva, ami 115 km hosszú.

Eger és Debrecen bekapcsolására szárnyvonalakat alakított ki a MÁV. Az előbbi 1872. november 12-én, az utóbbit pedig 1891. augusztus 5-én adták át a forgalomnak.

A meg növekedett forgalom miatt az 1870-ben átadott indóházat már kinőtte ezért egy új épület építésére kapott engedélyt az állomás.

Indóház: A vasútállomás régi neve, ma már a szóhasználatból kifogyott.

Tudjátok-e ki volt a „vasminiszter” és milyen reformokat hajtott végre a vasút rendszerébe?

Válasz: Baross Gábor

Zónadíjszabás: A menetdíjat alakosság pénztárcájához szabta és meghatározott övezetekre osztotta.

Árudíjszabás: egységtételei az előző rendszerétől jóval olcsóbbak voltak és a kedvezmények állandósultak.

A füzesabonyi vasútállomás épületének építésével kapcsolatban

Tanári magyarázat

Korhú térképen ábrázolva mutatom be a dualizmusban megépült vasútvonalakat.

Megmutatom az első menetrendet a Budapest-Miskolci vonalon

Az időszalagra helyezem az évszámokat. A Füzesabony-Eger közötti vonalbejárás hitelesített másolatát közreadom

Képpel való szemléltetés, régi fényképeken mutatom be az állomás épületét.

Ismétlő kérdés

mit hallottatok születeiktől, nagyszületeiktől?

Válasz: hiedelem és valóság

Hiedelem: Az állomás épületének tervrajzát elcserélték Fiumeival, ezt az 1930-ban kiadott monográfia is

valamint az iskolában ekkor ezt alátámasztja, tanították.

Valóság: A meg növekedett és a várható forgalom növekedés miatt valóságban is ide tervezték ezt az állomásépületet.

Most pedig egy forrást fogunk elolvasni a vasútállomás építéséről. Olvassa ezt fel valaki. Figyeljük meg ki tervezte az épületet, mikor adták át és milyen szempontok szerint készült.

Válasz: Pfaff Ferenc, 1893. őszén, az utasforgalom helységeit egy folyosóra fűzte fel a jobb átjárhatóság miatt valamint a középcsarnokból kijáratot és átjáróságot biztosított.

Mikor indult meg tömegesen a vasútépítés? (a dualizmusban)

A Hatvan-Miskolci vonalat mikor adták át. (1870. január 9-én)

Milyen nagyvárosok irányába alakítottak ki mellékvonalakat Füzesabonyból? (Eger és Debrecen)

Ki tervezte a füzesabonyi vasútállomást? (Pfaff Ferenc)

Mikor adták át ? (1893. őszén)

Valaki jöjjön ki a táblához és az időszalagra helyezze fel az évszámokat.

Az óra következő részében megnézzük milyen gazdasági és társadalmi kapcsolatok alakultak

ki a MÁV és a település között, milyen hatása volt a második világháborúnak.

Képpel való szemléltetés. Régi típustervrajzokat adok közre, akkoriban milyen vasútállomások épültek.

Szöveges feldolgozás, olvasási készség fejlesztése, közös megbeszélés.

Képpel való szemléltetés. Fényképek segítségével illusztrálom Pfaff Ferenc hol tervezett és épített vasútállomásokat.

Részösszefoglalás.
Az időszalagot leveszem a tábláról és a diákokkal rakatom vissza.

Második részecélkitűzés

Füzesabony a vasút megjelenése előtt mezőgazdasági település volt. Nagyon lendített gazdasági életén az új közlekedési eszköz megjelenése. A település egyszerre vált a környező falvak központjává. Az ország vérkeringésébe is bekapcsolódott, felszámolta a munkanélküliséget.

Tanári magyarázat

Olvassuk el mit ír a korabeli forrás erről az időről.

Figyeljük meg milyen gazdasági szervezet és kulturális egyesület alakult?

Válasz: Hangya szövetkezetek és az Iparos kör

Szövegértelmezés

A vasút meglétének hatására az akkori község nagy fejlődésnek indult. Mi sem bizonyítja jobban mikor megépült a vaspálya akkor ez a település szélén helyezkedett el, ma pedig kettévágja a várost.

Majzik Viktor alispán a vasút másik oldalán új munkástelepet avatott fel 1911. november 2-án, három utcával Levente (Úttörő), Honvéd és a Kerecsendi.

1926-ban alakult meg az úgynevezett Füzesabonyi Vasutas Sportklub.

1928-ban alakul meg a helytörténeti múzeum, értékes hagyományos népi öltözeteket mutatott be és az Öregdombi ásatások régészeti leleteit, de ez sajnos a második világháború alatt egy padlásra menekítés alkalmával eltűnt.

Tanári magyarázat

Fényképek az ünnepélyes átadóról

Füzesabonyi képeslapokon a füzesabonyi népviselet.

A vasúttal összefüggő országos eseménynek két alkalommal adott otthont. Elsőként 1906-ban a Rákóczi hamvak hazaszállításánál Heves megye itt rótta le tiszteletét a fejedelem és családtagjai előtt

Tanári magyarázat

Az eseményekről készült fotók bemutatása. A térképen kövessük Rákóczi útját.

Hová temették el őket?

Válasz: Rodostó (Izmid, Cseranovadában)

Ismétlőkérdés

A Szent Jobb István király halálának 900. évfordulója alkalmából városról városra, állomásról állomásra járta az országot.

Így jutott el Füzesabonyba is.

István király melyik évben halt meg?

Válasz: 1038

Tanári magyarázat

Ismétlő kérdés

Füzesabony és a vasútállomás életében fontos esemény a második világháború, annak is a Magyarország hadbalépése. Ekkor megindultak odafele a vasúton a katonai, visszafelé pedig a sebesültek és a deportált emberek szállítása.

Tanári magyarázat

Deportálás: Az állam biztonsága szempontjából veszélyes, annak nyilvánított személyek vagy csoportok.

Új fogalom

A vagonokban meghalt embereket a Hunyadi és a Baross utca sarkán lévő telekre temették, ez a háború után is folytatódott amikor a német hadifoglyokat vitté ki a Szovjetunióba. Ezeket a sírokat exumálták és méltóképpen helyezték örök nyugalomba a temetőbe.

Tanári magyarázat

A Tiszafüredről érkező szovjet csapatok 1944. november 16-án szabadították fel Füzesabonyt.

Térképen nézzük meg milyen irányból érkeztek a szovjet csapatok.

Térképolvasás, önálló gondolkodásra való nevelés

Háztól házig folyt a harc az utolsó nagy robbanás a tárház felrobbantása volt ez olyan 21-óra körül történt. Érdekességként megemlítem a felszabadítást követő valamelyik napon két vagon felrobbantottak, ezekben magyar gyalogsági löszerek voltak olyan tűzijátékot csaptak.

A forgalom nehezen állt vissza a régi kerékvágásába, először a romokat kellett eltakarítani utána indult meg. A vasút ellenőrzését is átvették a szovjetek a füzesabonyi vasútállomás irányítását Nyikoláj Brugyin főhadnagy végezte.

Olvassuk el a forrást. Figyeljük meg milyen közvetlen dolgok zajlottak a háború után.

Forráselemzés. A fénymásolt források kiosztása

Válasz: Műkincs mentések, a rend helyreállítása, Román csapatok nem

megfelelő viselkedése, nyersolajat szállító kocsik felrobbantása.

A háború után az első közkekedésügyi miniszter Gerő Ernő lett. Megkezdtek a vasút átszervezését. A vonatforgalom egyre jobban javult, de még nagyon messze vagyunk a békebeli forgalomnak.

Átutazóban Rákosi Mátyás is járt a településen.

Milyen történések zajlottak az 1900- 1950 között Füzesabonyban.

Felsoroltuk azokat, rendszerezed a tények közül melyik vonatkozik a világháború előtti eseményekre és melyik közvetlenül a háborúval összefüggő.

-Környező települések központjává vált.

-Megalakultak a hangya szövetkezetek és az iparos kör.

-A telep maghódítása megindul.

-Rákóczi hamvak hazaszállítása.

-Szent Jobb Füzesabonyban

-A vagonokban és a kocsik mellett meghalt emberek elszállítása.

-Az orosz csapatok Tiszafüredről megérkeznek.

-1944. november 16.

-Nyikoláj Brugyin

-Gerő Ernő

Az applikációt felhelyezem a táblára. Mind a tíz tényt kiosztom a tanulóknak, hogy egymásután helyezték fel a megfelelő helyekre.

Az óra utolsó felében az 1950-es évektől napjainkig történt fejlesztéseket, építéseket és felújításokat ismertetem.

Harmadik részcelkitűzés.

Műszaki fejlesztések között említeném meg a vasút villamosítást. Füzesabony-Vámosgyörk között 1961-ben, a Füzesabony-Miskolc között 1962-ben vezették be a villamos vontatást. A Füzesabony-Eger vasút villamosítása 1975 júliusában került üzembe ez később kiegészült 1985-ben Felnémet állomással.

Tanári magyarázat.

Biztonságtechnikai berendezések közül a dominó 55-ös berendezést említeném meg az országban először ezen a vonalon helyeztek üzembe Vámosgyörk állomáson A hőnfutásjelző alkalmazása a vasúti

Közreadom a vonalon alkalmazott legnagyobb sebességek fejlődését. Ez is érzékelteti milyen nagy ugrás történt a villanymozdonyok megjelenése után.

Egy dominó 55-ös egység bemutatása.

járművek tengelycsapágyainak hibája,

túlhevülése majd törése miatt vált esedékessé. Ezt is az országba először 1970-ben Füzesabony-Mezőkövesd között létesítették.

Az állomás fontosabb főjavítása többször megtörtént írott anyag csak az 1957-esről van. Az utolsó nagy tatarozása 1983 és 1989 között zajlott ezt követően 1989 január 21-én az épületet a MÁV Vasúti Műemlékké nyilvánította.

Tanári magyarázat

Gyalogos aluljáró építése. Az 1950-es években a vasútállomás Budapest felőli végét átépítették, a szintbeli útátjárót megszüntették. Ezt követően megépült a vasúti híd, ami biztosította a közúti forgalmat, ami elég messze került a központtól. Gyalogos forgalom érdekében pedig felüljárót építettek. Ezek nem igazából vált be hiszen a vonatok megközelítése a sínek mentén történt. A sok halálos baleset és a felüljárón nehézkes áthaladás miatt vált szükségessé az aluljáró megépítése. A sok tárgyalások és egyeztetések eredménye képpen 1987. első negyedévében adták át a forgalomnak.

A térkép és az időszalag segítségével Óravégi összefoglalás, topográfiai ismeretek, foglalkozunk össze mit tanultunk a mai órán. az időszalagra visszahelyeztetem az évszámokat.

-Füzesabonyt melyik két patak fogja közre és milyen előnyei vannak fekvésének? Frontális osztálymunka, katekizáló módszer. Az applikációt leveszem a tábláról.

(Eger és a Laskó patak, fontos Közlekedési csomópont közúton és vasúton)

-Az országos vasútépítések mikor indultak meg Heves megyében. (a dualizmus időszakában.)

-A Hatvan-Miskolci vonalon a füzesabonyi állomást mikor adták át a forgalomnak? Milyen vonalakat kapcsoltak hozzá? (1870. Január 9-én, Eger és Debrecen irányába.)

-Ki tervezte az állomás épületet, mikor adták át és hiedelem vagy valóság a Fiumével való összekeverés? (Pfaff Ferenc, 1893 őszén, hiedelem.)

-A város másik felének kiépülése mikor kezdődött meg. (1911. november 2-án)

-Milyen jeles események zajlottak a vasút miatt a településen. (Rákóczi hamvak hazaszállítása és a Szent Jobb idejövetele.)

-A németektől mikor szabadult meg Füzesabony. (1944. november 16.)

-Fontosabb munkák az állomás életében, soroljátok fel. (Közúti felüljáró, gyalogos felüljáró, gyalogos aluljáró megépítése és az állomás felújítása.)

Most pedig nyissátok ki a füzeteteket és írjátok le az órai vázlatot.

Házi feladat lesz aki még nem látta az állomás épületében lévő múzeum megtekintése, a vázlat alapján az órai anyag megtanulása.

A következő órán felelő lesz.

A mai órán sokat

jelentkezett.....

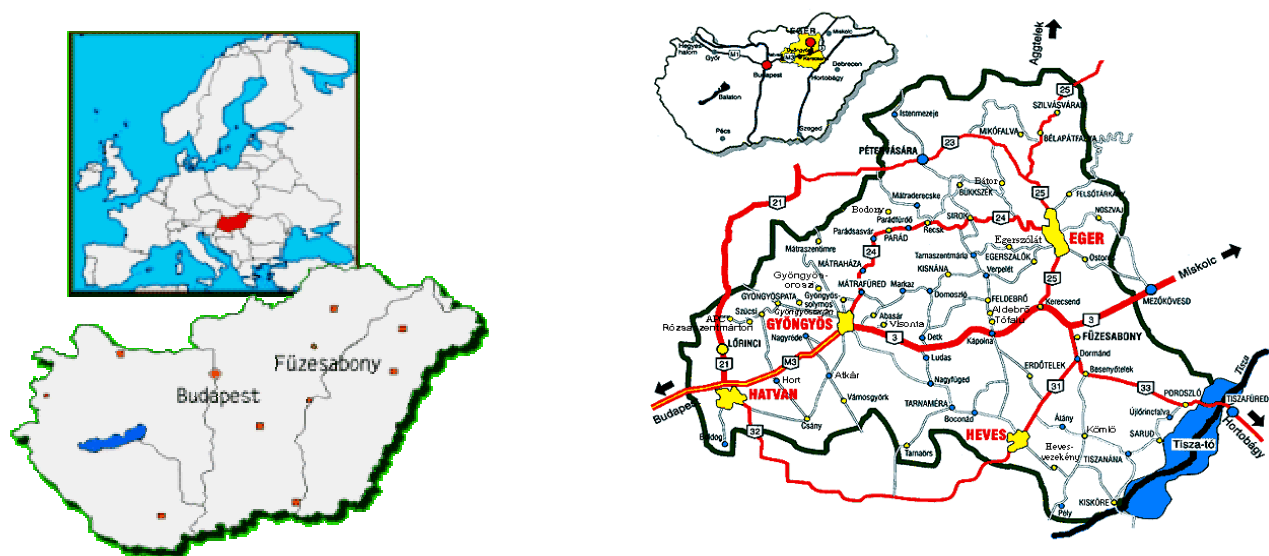
Órai vázlat rögzítése.
Írásvetítő fólia felhelyezése.
Házi feladat kijelölése.

Órai munka értékelése

Mellékletek

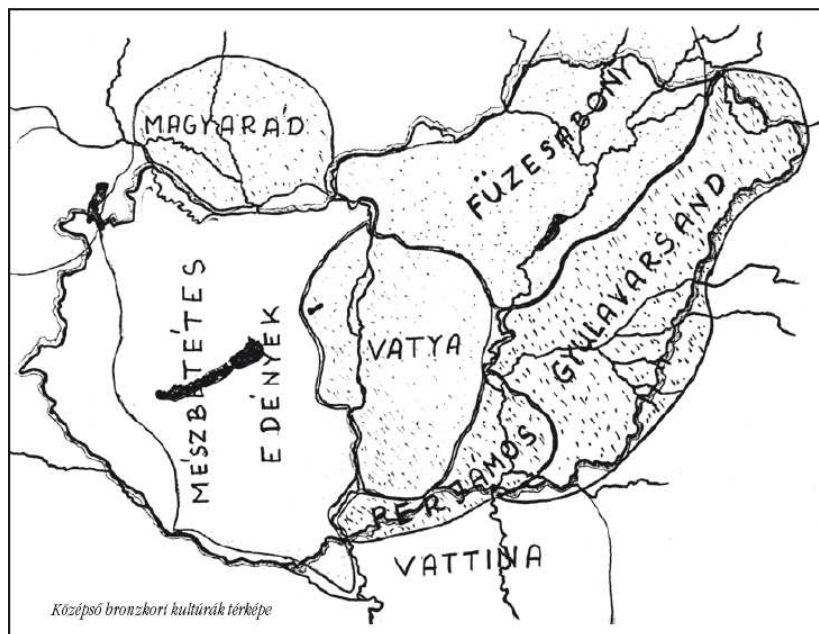
1. melléklet

Füzesabony földrajzi helyzete. Forrás: Veres G.



2. melléklet

Középső bronzkori kultúrák térképe Magyarországon: Forrás Magda H.



3. melléklet

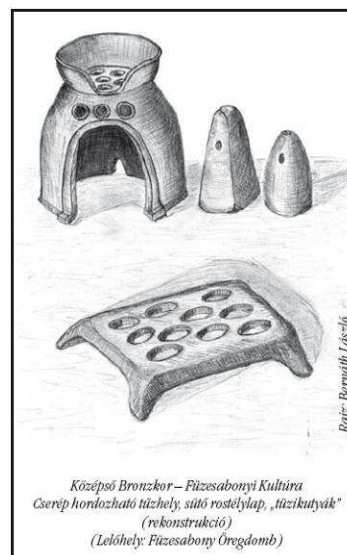
Középső bronzkori cserépedények

Forrás: Magda H.



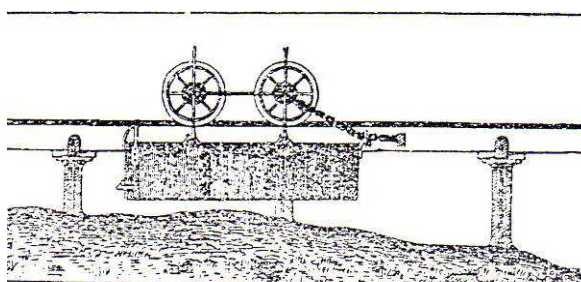
4. melléklet

Cserép hordozható tűzhely,
sütő, rostélylap. Forrás: Magda H.



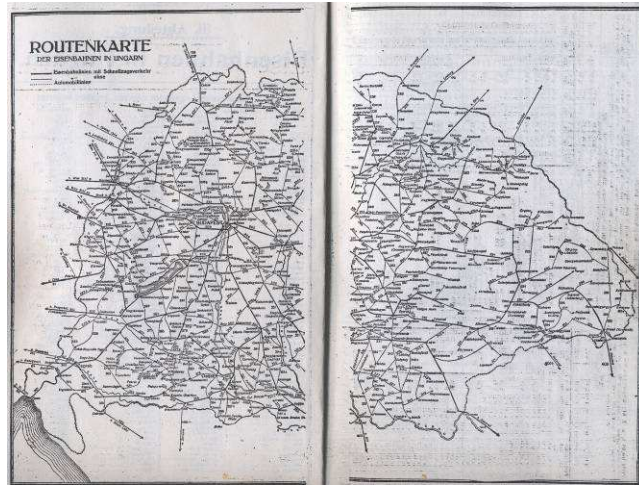
5. melléklet

Palmer- féle egysínű vasút. Forrás: Dr. Ladányi Miksa



6. melléklet

Magyarország vasúthálózata 1914-ben. Forrás: WWW.vasut.lap.hu 2007. 09.



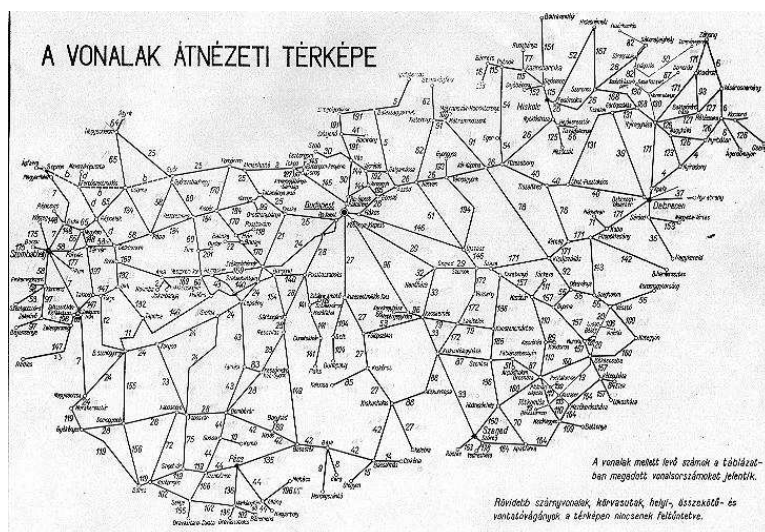
7. melléklet

Baross Gábor. Forrás: WWW.wikipedia.hu 2007. 09.



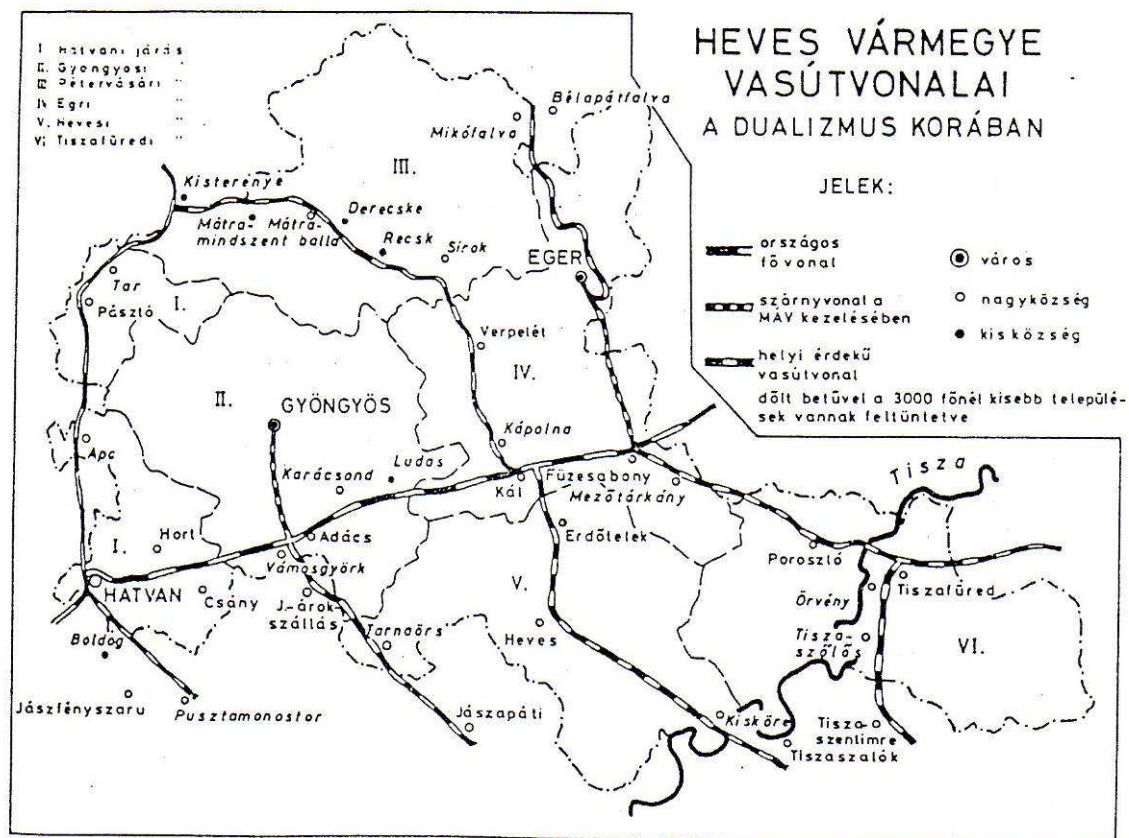
8. melléklet

Magyarország vasúthálózata 1920-ban. Forrás: WWW.vasut.lap.hu 2007.09.



9. melléklet

Heves Vármegye vasútvonalai a dualizmus korában. Forrás: Dr. Kriston Pál



10. számú melléklet

Az első menetrend a Pest- Miskolci vonalon. Forrás: Az 1870. április 5. életbelépett menetrend

Miután 1870. január 8-án délután 1 óra 47 perckor Füzesabony érintésével az átadott új vaspályán a forgalom megindult, a vonatok nem a korábbi Hatvan állomásig közlekedtek, hanem Miskolcig. A meghosszabbított útvonal első menetrendjét 1870. április 5-i hatállyal léptették életbe ami a következő:

	Személyvonat		Vegyesvonat
Pest	07.30	10.33	09.56
Kőbánya	07.36	10.44	10.07
Rákos	07.41	10.54	10.17
Csaba- Keresztur	07.53	11.16	10.39
Pécel	08.02	11.36	10.56
Isaszeg	08.18	12.03	11.22
Gödöllő	08.30	12.26	11.42
Aszód	08.56	13.18	12.19
Tura	09.09	13.46	12.38
Hatvan (érkezik)	09.20	14.03	12.53
Hatvan (indul)	09.40	14.23	
Vámosgyörk	10.31	15.19	
Ludas	11.03	15.52	
Kál -Kápolna	11.31	16.24	
Füzesabony	12.00	04.59	
Mezőkövesd	12.26	05.32	
Mezőnyárad	12.46	05.57	
Emőd	13.20	06.38	
Nékládháza	13.35	06.56	
Miskolc	14.00 (délután)	07.25 (reggel)	

11. számú melléklet

A Füzesabony-Eger szárnyvonal közigazgatási bejárásának jegyzőkönyve.

Jegyzőkönyv

Felvétetett 1871. június 25-én és az azt követő napokon.

Jelen vannak: Loveczai Adolf mint titkár és a bizottság elnöke a Magyar Királyi Közmunka és

Közlekedési minisztérium részéről,
Wimmer Vilmos Magyar Királyi Államvasúti osztálymérnök,
Gaál Ede Magyar Királyi vasút építészeti mérnök,
Méhes Károly pályafenntartási főnök,
Römmer János forgalmi főnök helyettes,
Dr. Mandelo Károly az építési fővállalkozó részéről,
Heves és Borsod megyék érintett városainak és községeinek vezetői és megbízottjai.

Tárgy:

A Füzesabony-Eger szárnyvonalak a Közmunka és Közlekedési miniszter úr önmagyméltóságának folyó év június 14-én a 10.302. alatt kelt intézkedésével elrendelt közigazgatási bejárása.

A bizottmányi eljárásnak tárgyát azon építkezési intézkedések képezik, melyek az érintett vonal építése alatt a magyar királyi közmunka és közlekedési miniszterúrnak a vasutak engedélyezése körül az országgyűlés jóváhagyásával kiadott 1868. április 20. 4973.szám alatt kelt rendelete a vasútüzleti törvények értelmében a fennálló közlekedés és vízlefolyások fenntartása, valamint a köz és magánterületek megóvása céljából eszkozlendők lesznek.

Mielőtt azon építkezési intézkedések megállapíthatnának megjegyvezendő, hogy az érintett törvények és hivatkozott miniszteri rendeletek értelmében a létesítendő műtárgynak annak idelénbeli fenntartására nézve a következő határozatok az irányadók:

1. Az elrontott, de újonnan építendő utak, hidak azok által lesznek használható állapotban fenntarthatók, akik azok fenntartásáról az építkezés előtt gondoskodtak.
2. Az utóbbi azonban a vaspálya vállalatától a fenntartási költségek egy arányos részét kárpótlásul annyiban követelhetik, amennyiben az utak, hidak, stb. fenntartási költségei a vaspálya építése során emelkedtek.
3. Amennyiben a vasút építése alatt meggátolt közlekedés helyreállítása eddig nem létezett építkezések úgymint hidak, töltések stb. szükségletének, ezek nem csak első felállítása, de jövőbeni fenntartása is a vasútvállalatot illeti.
4. A vasútüzleti szabály 41. és 97. cikkelyeinek értelmében köteleztetik a vállalat oly elővigyázati rendszabályokról intézkedni, melyek által minden balesetnek eleje vétessék. A vasútvállalat tehát köteles ott ahol az üzlet biztonsága (legelő marha hozzáférhetősége, stb.) által veszélyeztetetik a pályát hozzáférhetőség ellen biztosítani és ott ahol a pálya fennálló vagy felállítandó ország vagy más utakkal cselély különbségű színvonalban vagy különben az utazókra vagy üzletre veszélyes viszonyok között vonul el, az utóbbiak bekerítése által a balesetnek elejét kell venni.
5. Mivel továbbá az ide vonatkozó miniszteri rendelet értelmében a vasútvállalatoknak akként kell intézkedni, hogy a pályával határos épületek kárt ne szenvedjenek és az ilyen károkért jóállással tartoznak, köteleességükben áll az 1868. LV. tc. határozatai értelmében tűzveszély ellen lehetőleg biztosítani azon épületeket, melyek a pálya derekától oldalra ugyancsak e törvény értelme szerint tűzveszélyes körön belül esnek.

Ez irányban a jelen eljárásnak tárgyát csak azon épületek megjelenése képezi, melyek a pályatest által közvetlenül érintenek az így még építés alatt lebontandók. Megjegyeztetik továbbá, hogy a vasútvállalat által helyreállított azon tárgyak átadása, illetőleg átvétele melyeknek fenntartására az előrebocsátott határozatok szerint a vasúttal határosak, vagy más érdekeltek lesznek kötelesek a közigazgatási határok közbenjárásával érvényesíteni, mivel a vaspályavállalat fenntartási költsége csak az átadás után szűnik meg.

Kijelentik ez alkalommal, hogy a bejárési bizottság a műtárgyak szerkezetének megállapítását ügykörébe nem vonja, hanem azoknak csak is a belső szélességét jelöli ki és, hogy a építése folytán létesítendő melléképítkezéseknél a pályatesten előállítandó

műtárgyak megállapításánál alapul vett vízvezetési rendszereknek kell alkalmaztatni, minthogy a melléképítkezés által a vizek lefolyásának nem szabad akadályozni.

Vége a rendelkezések értelmében felhívjuk a figyelmet arra, hogy a pályaszint magasságának és a műtárgyak tervezett szélességének, valamint a folyókon lefolyó vízmennyiségre vonatkozó adatok helyességéért egyedül a vasútvállalat felelős és, hogy ennél fogva mindazon esetekben hol utólagosan kitűnnének, hogy a méretek alapjául szolgáló vizsgálatok hibásak az abból származó utólagos pótlások és változtatások költségei az illető vállalatot terheli.

Ezen határozatokkal közölt feltételek után a kezdetben érintett építkezési intézkedések figyelembevételével a következő eredmény mutatható ki:

Mindenek előtt meg kell jegyezni, hogy a pálya jobb és bal oldalának elnevezésénél a Füzesabonyból Eger felé haladó irány a mérvadó.

A közigazgatási bejárásra vonatkozó rendelkezések ismertetése után, kezdetét vette az egyes érintendő műtárgyakat átalakító és a vaspálya üzemeltetésére vonatkozó biztonsági és egyéb berendezések számbavétele. A szemle Füzesabonyból kiindulva vette kezdetét Eger felé haladva.

A szárnyvasút kezdő szakaszán Méhes Károly m. kir. pályafenntartási főnök és Rómer János forgalmi főnök helyettes a következő megállapítást tette: Füzesabony-Eger közötti szárnyvonal a magyar királyi államvasutak füzesabonyi állomásából indul ki. Ezen elágazásra nézve az említett államvasutak üzletágának képviselői szükségesnek tartják, hogy az említett állomásnál egy fordítható tökéletes felszereléssel ellátott távjelző és apálya kiágazásánál levő őrháznál egy kettős hangjelző felszerelése szükséges továbbá, hogy a vonal beágazása az állomás egyik mellék vagy annak folytatásba eső külön vágányon történjék.

A füzesabonyi határban végzett helyszíni bejárással kapcsolatban meg kell jegyeznem, hogy a községi előljáráóság az megelőzően egy közlekedési miniszterhez küldött kérelme alapján jogalapot kapott arra, hogy földterületet ne sajátítson ki. Kérelmet a bizottság ugyan tudomásul vette, de a szükséges műszaki feltételek nem tették lehetővé annak érvényesülését.

Miután a község megelőzően április 24-én a közmunka és közlekedési miniszterhez intézett és ugyanott a 6088/1861. sz. alatt beiktatott folyamadványában a vasútvonal

kiágazását a füzesabonyi határ mellőzésével kérte eszközölni, a bejáró bizottság vezetője ezen folyamadványra való hivatkozással szükségesnek látta a közégi képviselőket azon nehézségekre figyelmeztetni, amelyek kiágazásnak a község által kívánt létesítése ellen fennforognak, s melyeknél fogva a község ebbeli kívánságát nem vette figyelembe, kiemelve különösen azt, hogy a kiágazást úgy mint azt a füzesabonyi előjáróságok óhajtotta, a füzesabonyi állomást Eger és Pest közötti fejállomássá tette volna, azt pedig vasútforgalmi és üzleti szempontból mellőzni kellett.

Füzesabony határát a most bejárt vasútvonal az a.(0-13/14) szelvények között szeli át.

A./ műtárgyak

B./ útátjárók

C./ gazdasági utak

A bizottsági delegáltak:

1. Majzik Viktor főszolgabíró
2. Marso Imre esküdt
3. Toth Lajos községi bíró
4. Kovács András és
5. Hanyi Mihály előjárósági tagok

Maklár mezőváros határában:

A község határát a most bejárt vasútvonalon a 13/14 és 72/73 szelvények közt szeli át.

A./ műtárgyak

B./ útátjárók

C./ gazdasági utak

A bizottság résztvevői:

1. Borovicsényi Gyula érseki uradalmi jószágigazgató
2. Babics István érseki uradalmi jogtanácsos
3. Majzik Viktor főszolgabíró
4. Marso Imre esküdt
5. Engler Ferenc városbíró
6. Nahocsik Ferenc és Sumi Ferenc hitesek

Nagytálya község határában:

A község határát a most bejárt pálya 72/73 és 94/95 szelvények között szeli át.

A./ műtárgyak

B./ útátjárók

C./ gazdasági utak

A bizottság részéről:

1. Borovicsényi Gyula érseki uradalmi jószágigazgató
2. Babics István érseki uradalmi jószágigazgató
3. Heninger István községi bíró
4. Holcereiter Jakab és Jurassza Antal hitesek
5. Majzik Viktor főszolgabíró
6. Marso Imre esküdt

Eger határában, 1871, június 27-én

Mindenek előtt az itt tervezett állomás elhelyezésének kérdése került szóba, tekintettel azokra a folyamadványokra, melyeket ez ügyben a város, valamint az egri érsek öméltósága részéről a közmunka és közlekedésügyi minisztériumhoz intéztek és ott a 8301 és a 8865 sz. alatt tárgyaltak.

Az egri vasútállomás eredetileg az érsekkert mögötti rét keleti részén volt tervezve, később azonban ugyanannak a résnek a nyugati részére tervezték, amennyiben annak felépítése műszaki szempontból kevesebb nehézségekkel jár, mint az előbbi helyen.

Miután a város képviselői az erre vonatkozó tervekről tudomást szereztek, újból felszínre került az állomás felépítési helyének találgatása. Kézségeik merültek fel azzal kapcsolatban is, hogy Eger a szárnyvonal végállomása lesz-e, vagy fut tovább az északi Gömör megye területére. Mivel a vasútvonal későbbi továbbvezetése tárgyában a kormány illetve az országgyűlés határozott, a polgármester arra hivatkozva bejelentette, hogy a helymeghatározás nem lehet vita tárgya, mert a másodízben kijelölt hely minden tekintetben alkalmas.

A bizottság egyik tagja az érseki uradalom megbízottja hozzászólásában annak a véleménynek adott hangot, hogy bár az indóház felépítésre kijelölt hely a város lakosságának többségének megfelel, de bár fontos körülményt nem vettek figyelembe. A

pályatest és az indóház kiemelésének költségmegtakarításánál figyelmen kívül hagyták azt a körülményt, hogy a kijelölt rét sík területén semmi nem nyújt védelmet egy patakmegáradásából eredő árvíz esetén. Másrészt a városnak a hatvani országútról csak egy közlekedési útja lenne az indóházhoz, amelynek megfelelő karbantartása sok gonddal és még több költséggel jár majd. Szerencsésnek ítélte meg, hogy a város díszét képező érsekkert megmaradt korábbi állapotában.

Eger állomáson:

Az állomás Eger elnevezéssel a 160/166 szelvények közt a 6.3 fejezet alatt említett hozzájárulással felépítve.

Felolvasás alkalmával a városi képviselők az indóházhoz kívánt útnak szükségességét utólagosan még ezzel is kívánták indokolni, hogy a hatvani országút az indóház felé partos lévén azon közlekedés az indóházhoz és vissza nehéznek bizonyult. Az egyik érseki megbízott azonban megjegyezte, hogy a vásártérre vezető út sokkal partosabb és mégis mindenki eljut oda.

A helyszíni bejárást végző bizottság tagjai:

- A város részéről: 1. Boroncsényi Antal érseki jószágigazgató
- 2. Tavassi Antal a város polgármestere
- 3. Babics István érseki-urasági jogtanácsos
- 4. Csiki Sándor, Szabányi János, Mártofi Lajos, Schaffer János, Sir Antal, Vasvári Károly, Örményi Antal, Kubik Endre képviselőtestületi tagok, mint a bizottság tagjai kézjegyükkel tanúsították, hogy Eger határában jelenlétükben és közreműködésükkel a helyszíni bejárás befejezést nyert.

- A minisztérium részéről: 1. Loveczki Adolf miniszteri titkár
- 2. Landau Gusztáv miniszteri főmérnök
- 3. Wimmer Vilmos m. kir. államvasúti osztálymérnök
- 4. Gaál Ede m. kir. vasutépítészeti mérnök
- 5. Dr. Mandello Károly az építővállalat alkalmazottja

Eger, 1871. június 27-én.

12. melléklet

Korabeli kép a vasútállomásról. Forrás: Zombor L.



13. melléklet

Vasútállomás és környéke. Forrás: Zombor L.



14. melléklet

Gyalogos felüljáró. Forrás: Sipos A.



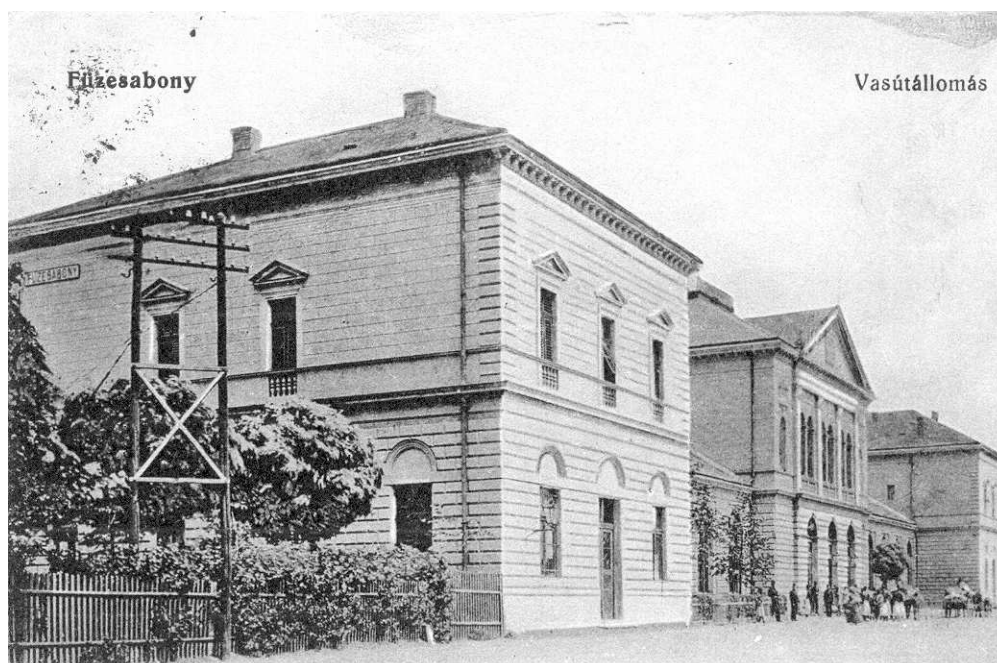
15. melléklet

Az 1870-ben átadott vasútállomás. Forrás: Saját felv. 2008.



16. melléklet

Korabeli, előnézeti kép az állomásról. Forrás: Zombor L.



17. melléklet

Típusúterv. Forrás: Kubinszky M.



18. melléklet

Típusúterv. Forrás: Kubinszky M.





19. melléklet

Füzesabonyi menyecske: Forrás: Zombor L.

20. melléklet

A Honvéd- Kerecsendi úti diadalkapu. Forrás: Füzesabonyi Híradó



21. melléklet

Honvéd úti kereszt. Forrás: Füzesabonyi Híradó



22. melléklet

Díszmagyarba öltözött előljáróságok várják a vonat érkezését 1938-ban. Forrás: Sipos A.



23. melléklet

A Szent Jobb szerelvénye 1938-ban Füzesabonyban. Forrás: Sipos A.



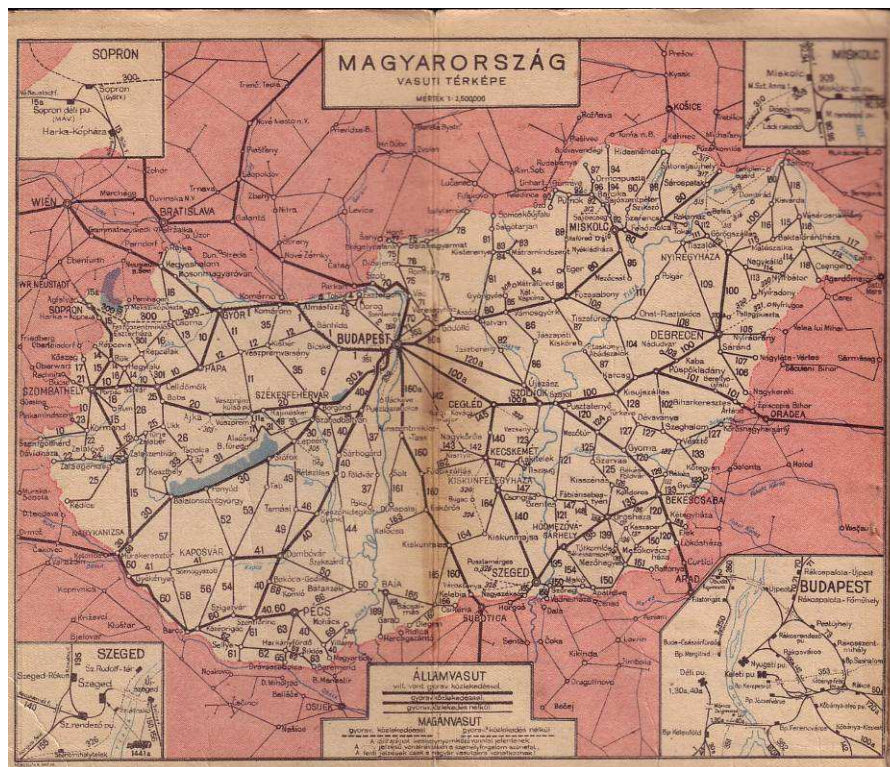
24. melléklet

A lebombázott templomtorony 1944-ben. Forrás: Zombor L.



25. melléklet

Magyarország vasúti térképe 1948-ban. Forrás: WWW.vasut.lap.hu 2007. 09.



26. melléklet

Dominó 55 típusú berendezés. Forrás: Saját felv. 2008



27. melléklet

Műemlékké nyilvánítása idején. Forrás: Sipos A.



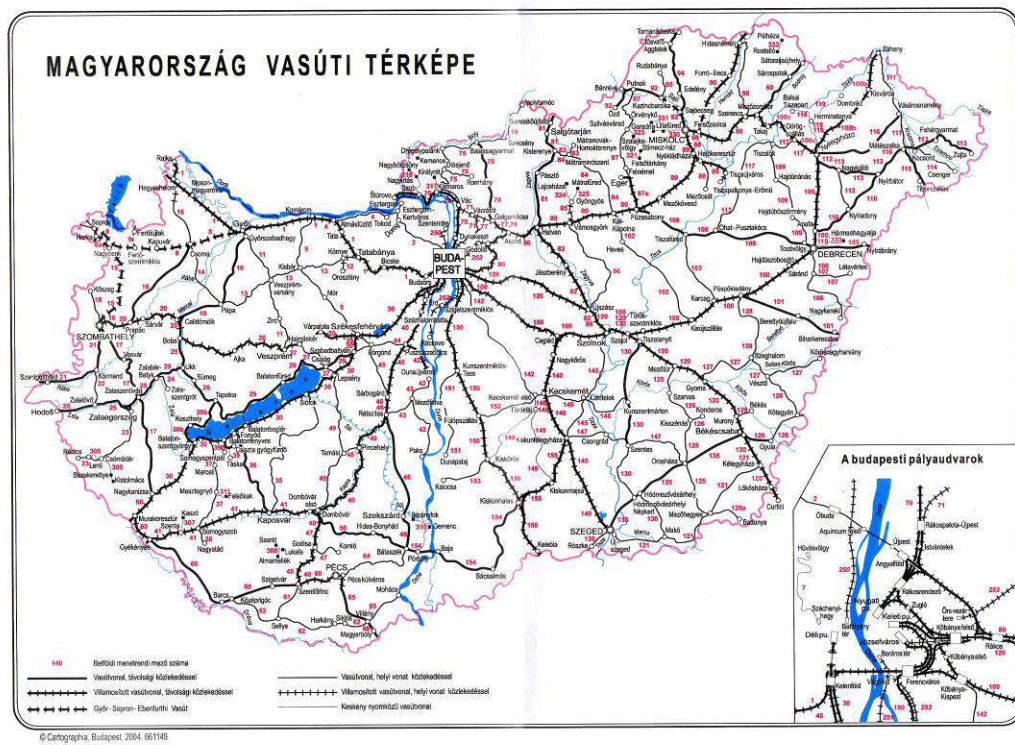
28. melléklet

Az aluljáró építése közben. Forrás: Sipos A.



29. melléklet

Magyarország vasúti térképe 2005-ben. Forrás: WWW.vasut.lap.hu 2007.09.



Felhasznált irodalom

Dr. Borovszky Samu. (szerk.) Magyarország Vármegyéi és Városai- Heves megye. 1909. 267-268, 643p

Dr. Filesz Lajos: A magyar közlekedési politika összefoglaló áttekintése és célkitűzései. 119-132, 139-140p

Dr. Kriston Pál: Vasútépítések Heves Megyében a dualizmus korában. TK. XVIII/6. 1987. 39-54p

Dr. Kovács László szerk.: Magyar Vasúttörténet 6. rész 1998. 66p, 79-81p, 114p, 147-150p, 168-170p, 312-320p

Dr. Kovács László szerk.: Magyar Vasúttörténet 7. rész 1998. 164-165p, 194-195p, 327-328p

Dr. Ladányi Miksa (sajtó alárendezte): A Magyar Közlekedésügy monográfiája: A Magyar Vasút története 19-35p, 37-60p

Dr. Ruzitska Lajos: A magyar vasútépítések története 1914-ig Közdok, Bp., 1964. 89p, 123p

Halas György: Vöröslámpák az utolsó kocsin. Vasúthistória könyvek Közdok. 216-227p

Magda Henrietta: Füzesabony története a régészeti leletek tükrében. Füzesabonyi Könyvtárbaráti Társulás Közművelődési Egyesület kiadó 2006. 19- 26p

Majdán János: A „Vasszekér” Diadala Kossuth könyvkiadó 1987. 185p

Misóczki Lajos: Mátrai Tanulmányok Gyöngyös A tőkés agrárfejlődés gondjai Füzesabonyban és környékén 1867-1945., 2001. 235-246p

Kubinszky Mihály Régi magyar vasútállomások, építészeti hagyományok Corvina kiadó
1983. 72-83p

Pásztor János: Füzesabony község monográfiája. 1934-1935 71p

Rátkai István: Füzesabony Településtörténete Könyvtárbaráti Társulás kiadó 1995. 132p

Rubszner Károly- Holnag Kálmán: MÁV gyalogos aluljáró építése (gépirat) 1987. 1-6p

Sipos Attila szerk.: Füzesabony Városismertető kiadvány, kiadó: Füzesabony Város
Önkormányzata 2005. 4-21p

Sipos Attila: Helyismereti gyűjtőmunka a Füzesabonyi Városi Könyvtárban (szakdolgozat)
2000. 20-35p

Zombor László: Erőd a Laskó partján (gépirat) 13-22, 25, 29-35, 41-47p