

Százhusz éve futott be az első vonat Hódmezővásárhelyre

Stephenson mozdonya 1829. október 10-én indította el Európában a vasúti közlekedést. Két évtized sem telt el, amikor 1847. szeptember 1-jén Magyarországon megnyitották a Pesttől Cegléden át Szolnokig közlekedő vasútvonalat. A Félégyháza–Szeged közötti szakasz átadására pedig 1854. március 4-én került sor. Ezzel létrejött Csongrád megye első vasútvonala. A következő lépés a Szegedi vasúti híd megépítése volt 1858-ban, amely lehetővé tette a Temesvár irányába történő továbbfejlesztést.¹

1854-ben közzétett országos vasútfejlesztési program a megépítendő erdélyi és északkeleti országhatárig vivő vonalak mellett a déli vasútvonalak kiépítését is tervbe vette. E koncepcióba illett bele a Nagyvárad–Szeged–Fiume vasútvonal terve, amely Hódmezővásárhely városát is érintette.²

A város fejlődése szempontjából nagyjelentőségű volt az országos hálózatba történő bekapcsolódás. A kiépítetlen utak még mindig akadályozták a távolsági kereskedelmet, az olcsóbb víziút pedig nagyrészt kihasználatlan maradt. Ilyen körülmények között a vasút a város előrehaladásának legfontosabb tényezőjévé vált.

Az 1850-es években a birodalom belső piacának fejlődése, a közlekedés gyorsulása, az európai háborúk, rendkívül kedvező feltételeket teremtettek a magyar mezőgazdasági termékek számára. Az agrárkonjunktúra, a gabonárák rohamos emelkedését eredményezte. Megoldatlan volt azonban a gabona gyors piacra juttatásának problémája. A korszerű szállítás olyan vasútvonalak kiépítését tette szükségessé, melyek az állandó felvevő piacokhoz vezettek.

A Buda–Trieszt vonalon csak nagy kerülővel juthatott az alföldi gabona a tengerre. E tekintetben legfontosabbnak az Alföldet a tengerrel összekötő vasútvonal kiépítése bizonyult. A kortárs Trefort Ágoston szerint: „... az alföldi gazda csak a búzatermelésben találhatja a pénzbevétel jövedelmét, s aránylag legbiztosabb forrását. E cikkekre nézve azonban az olcsóbb szállításra és új vásárokról van szükségünk, s éppen ezért reánk nézve az Alföld–fiumei vaspálya életkérdés.”³

1862-ben alakult meg Pesten az Alföldi Vasút építésére szervezett bizottság, melynek elnöke gr. Károlyi György, alelnöke pedig Trefort Ágoston lett.

Az Alföld–fiumei vasút kiépülése lehetőséget adott a város gabonafeleslegének távolabbi piacokra történő szállításához. 1863. augusztusában Vidovich Mihály, Csongrád megye első alispánja arról értesítette Hódmezővásárhely tanácsát, hogy a helytartótanács engedélyezte a Békéscsabáról Szegeden át Szabadkáiig közlekedő alföldi vasút építését. Az építés ügyében Hódmezővásárhelyről nyomban küldöttség utazott Bécsbe.⁴

1863. október 8-án kapott utasítást a polgárny, hogy a városon keresztülhaladó vasút földmunkálatait a lehető legrövidebb időn belül el kell kezdeni. A földmunkások élelmezéséről a tanácsnak kellett gondoskodni.⁵

Az 1863. évi ínségre való tekintettel 750 000 Ft segélyt utalványozott a kormány az Alföld–fiumei vasútvonalat építő társaságnak, hogy a Csaba–szegedi vonalon az alépitményi munkákat azonnal megkezdhesse. A társulat az 1864. május 3-án kelt engedély alapján el is kezdte a vasútepítés alapmunkálatait. A helyszínen a munkanélküliek tömegesen akartak munkához jutni, de a királyi főkormányzók a földmunkák költségeire nem engedélyezett heti 10 000 Ft-nál nagyobb összeget.

A megindulásakor a vasutat csak a Dunáig tervezték, s csak később nyílt lehetőség az Eszéken át Fiuméig történő kiépítésére. A Déli Vasúttársaság mindvégig akadályozta az Eszéken át építendő vasút tervét, mellyel szemben a Zimony–fiumei vonalat szorgalmazta. 1864-ben írta Trefort: „Öröndetes időjelnek tekinthető, hogy a Nagyvárad–Eszék–fiumei vonal fontosságát

Bécsben is tökéletesen fogadják s tisztában vannak az iránt, hogy a fiumei vasútnak értelme nincs, ha Magyarország termékeny rónáit nem köti össze a tengerrel.⁶

Az Európára nehezedő hitelválság következtében a külföldi tőkére nem lehetett komolyan számítani, s így a kiegyezésig háttérbe szorult a vasút ügye.⁷ 1865-től visszaesés mutatkozott a vasútépítés ütemében és csak a kiegyezés után szerveződött újjá a vasúttársaság. 1868-tól meggyorsult néhány gazdasági ág fejlődése. Az átmeneti fellendülésnek köszönhetően 1870-ben elkészült a Békéscsaba–Hódmezővásárhely közötti szakasz.⁸

Trefort már februárban kérelmet küldött az építési igazgatóságához a vasút megnyitása ügyében.⁹ Többszörös halogatás után végül 1870. július 16-án került sor a megnyitási ünnepségre. Az állomás előterét virágokkal és zöld ágakkal díszítették, kitétték a céhek és egyetek zászlóit is. Az érkező vonatot ágyúszó és zeneszó mellett fogadták. Bár esett az eső, hatalmas tömeg gyűlt az állomás elé. A mozdonyt is szépen felvirágozták és nemzeti lobogókat tűztek ki rá.¹⁰

Néhány hónappal később, 1870. november 16-án, Szeged felé is megnyílt a vasúti kapcsolat. A Hódmezővásárhely–szegedi vonal megnyitásakor adták át rendeltetésének az algyői vasúti tiszai hidat. A város Szegeden át Szabadka és Zombor városokkal is vasúti összeköttetésbe került.¹¹

A Nagyvárad–eszéki fővonal, valamint Eszékéről Villányra kiugró szárnyvonal megépítésének utolsó szakaszát 1871-ben adták át a forgalomnak.¹²

Megindult a kezdeményezés a vasút Szentés irányába történő kiépítésére is. 1871. március 21-én a közmunka és közlekedési miniszter Volbach Mór és érdektársainak a következő szárnyvonalak kiépítésére adott előmunkálati engedélyt: Félegyházáról Csongrádon és Szentésen át Orosházára, innen Tótkomlóra és Battonyára Aradig, valamint Gyomáról Szarvasra és Csongrádon át Félegyházára.¹³

A Szentés–Hódmezővásárhely szakasz megnyitására jóval később 1893 október 22-én került sor, míg Makó felé csak 1903. április 25-én nyílt vasúti összeköttetése Hódmezővásárhelynek.¹⁴

Dr. Kruzslíc Izván



¹ *Robonyi Lajos*: Csongrád megye vasúti közlekedésének története. Városi Közlekedés 1972. 6. sz. 412–415. old.

² *Zelovich Kornél*: A Magyar Vasutak története Bp. 1925. 60. old. – *Újbelyi Géza*: A vasútügy története Bp. 1910. 113–114. old.

³ *Mann Miklós*: Trefort Ágoston élete és működése Bp. 1982. 57. old.

⁴ CsmL. Hf. Hódmezővásárhely v. Tan. jkv. 573/1863. sz. 728/1863. sz.

⁵ Uo: Tan. jkv. 673/1863. sz.

⁶ *Újbelyi im.*: 159. old – *Varsányi Péter István*: Trefort Ágoston és az Alföldi Vasút vásárhelyi munkálatai. 1970. Klny. 12., 17–19. old.

⁷ *Mann im.*: 58. old.

⁸ *Varsányi im.*: 20. old.

⁹ CsmL. Hf. Hódmezővásárhely v. Tan. jkv. 28/1870. sz.

¹⁰ Vásárhelyi Közlöny 1870. 07. 3–4. old. *Varsányi im.*: 22. old.

¹¹ *Robonyi im.*: 415. old.

¹² CsmL. Hf. Hmv. v. Tan. jkv. 215/1871. sz.

¹³ *Robonyi im.*: 415. old.