

KRISTON PÁL

VASÚTÉPÍTÉSEK HEVES MEGYÉBEN A DUALIZMUS KORÁBAN

A tőkés nagyipar létrejöttének, az ipari forradalom kiteljesülésének 1880-90-es éveket megelőző előkészítő szakaszában a mezőgazdaság modernizálása és a hitelrendszer kiépítése mellett legfontosabb feladata és követelménye a modern infrastruktúra megteremtése volt. Ezen belül is elsősorban a növekvő szállítási igényeket és lehetőségeket mindjobban kielégítő és megteremtő közlekedési hálózat létrehozása vált elengedhetetlenné. A korszerűség pedig azt diktálta, hogy a közlekedés átalakítása a vasutak elterjedését, az országos, s ezen belül a regionális, tehát megyei vasúthálózatok kiépülését eredményezze.

E cél megvalósítása a Habsburg birodalomban, s így Magyarországon is közép-kelet-európai viszonylatban elég korán, már az 1830-40-es években elkezdődött. Európának ezen a részén a tőkés átalakulás viszonylag rövidebb időtartama, felgyorsítottabb üteme, a nyugat-európaiktól eltérő előzményei nem az ipari forradalmat lezáró folyamatná teszik a modern vasúthálózat kiépülését, mint pl. Angliában, hanem éppen ellenkezőleg, mintegy a modern nagyipari átalakulás nyitányának, a gazdaság ipari szférája többi ágazatát előrelendítő, kihívásával felgyorsító katalizátorának.

Vasútépítési tervek és megvalósulásuk 1848 előtt, s a forradalom időszakában

Birodalmi szempontokat és az osztrák élelmiszerimport igényeit figyelembe véve indult el a magyarországi vasútépítés.¹

Első vasúttörvényünk 1836-ban 13 vasúti vonal kiépítését kívánta előmozdítani. Már e tervbe vett 13 vonal egyike volt az észak-északkeleti, Galicia felé Pest-Miskolc-Kassán át vezető, mely Heves megyén is áthaladt volna.²

Széchenyi 1848-as nagyívű vasúti elképzelésében is a hat fővonal egyikeként szerepelt a pest-miskolc-kassai összeköttetés megteremtése.

Az 1850-es évek vasút-politikája

Hiába volt már korábban vasúti törvényünk, s hiába kezdte el Széchenyi 1848-as minisztersége idején államkölcsönnel megvalósítani nagyformátumú vasútépítési elképzelését, a győztes hatalom 1849 után más célok és érdekek szem előtt tartásával folytatja a vasútépítést a "magyar tartományban". Széchenyi elképzeléséhez hasonlóan az abszolutista kormányzat állami kézbe veszi a vasútépítést, majd néhány év után a pénzügyi helyzet romlása következtében az építések terhét leveti a válláról s 1854-ben törvényben biztosítja a magántőke részvételét a vasúti munkálatokban.³ Koncessziókat ad, s a kamatgaranciális rendszer bevezetésével már szinte az induláskor a hasznot is garantálja a jórészt külföldi tőke számára. Az alakuló három nagy vasúttársaságtól "mindössze" azt kéri cserébe, hogy azok saját üzleti érdekeik mellett a birodalmi hadvezetés szempontjait s Magyarország gazdasági és politikai beolvasztására irányuló kormányzati törekvéseket is vegyék figyelembe a vasútvonalak irányának kijelölésekor.⁴

Az első remény Heves megye fő vasúti vonalának kiépítésére

1856-ban alakult meg a Tiszavidéki Vasúttársaság, melynek engedélyokmányában benne szerepel a Heves megye fő vasúti vonalának számító pest--miskolci gőzerejű vasút kiépítésének kötelezettsége is.⁵ A vasúttársaság meg is építi többek között a Szolnok-Debrecen, Debrecen-Miskolc, Miskolc-Kassa vonalakat, csak éppen a pest-miskolci vonal kiépítését hagyja el.

A pest-miskolci vasúti összeköttetés megteremtésétől igen sokat remélő Borsod és Heves vármegyék csalódása érthetően nagy volt, amikor a Tiszavidéki Vasúttársaság korábban vállalt kötelezettsége -- hogy e vonalat 1862-ig kiépíti -- ellenére az észak-keleti összeköttetést, Miskolc bekapcsolását a vasúti hálózatba Debrecenből kiindulva teremtette meg.

A Pesti Napló 1862-es egyik számában Kormos Béla a Vasúttársaságot azzal vádolta, hogy országunk érdekeivel ellentétben cselekedett, amikor a Pesttől Miskolcig húzódó egyenes pálya helyett egy roppant félkör által

Debrecenből Nyíregyháza és Tokajon át vitte a vasutat Miskolcra.⁶ Természetesen elsősorban Heves vármegye érdekével cselekedett ellentétesen, de nagyon is érthető a nyilván Heves megyei patrióta cikkíró kifakadása, hiszen Heves vármegye XIX. század első felében fokozatosan romló gazdasági viszonyainak ismételt fellendülését várták a vasút révén az országos gazdasági vérkeringésbe való bekapcsolódástól. Ez a vidék "becsapott" írja Kormos Béla, s számára már 1862-ben úgy tűnt, hogy "a pest--miskolci vonal elkészítése határtalan időre, talán évekre elhalasztott". A következő évek igazolták ezt az előrelátást.

Megyei tervek és azok kudarca a pest--miskolci vonal ügyében

Az ezt követő évek az 1868-as XII. törvénycikk megszületéséig, vagyis már a hatvan--miskolci vonalrész kiépítésére vonatkozó országgyűlési döntésig Heves vármegye és tekintélyes képviselőinek ismételt, de jórészt hiába való próbálkozásainak jegyében telnek el az építés megsürgetésére s a pálya irányának számukra legkedvezőbb kijelölésére.

Már a Kassai Kereskedelmi és Iparkamara megkezdte e hosszú küzdelmet, amikor 1863-ban a Helytartótanácsához írott levelében a pest--miskolci vasút szükségességét indokolván, ezen vasút építésére a legfelsőbb engedélyért folyamodik.⁷

A következő évben Udvari rendelet születik e tárgyban, s a Helytartótanács levélben értesíti annak tartalmáról az érintetteket, így Heves vármegye főispán-helytartóját is. A levél ugyan elismeri, hogy a vasútvonal hasznos és szükséges lenne, de közli, hogy: "építésének kérdése jelenleg sikerrel még meg nem oldható. A Tiszavidéki Vasúttársaság 1859. február 31-én felmentetett azon kötelezettsége alól, hogy a pest--miskolci vonalat 1862 végéig megépíteni tartozik. Elsősorban azért, mert ezen új vonal kiépítése esetén a társaság többi vonalainak jövedelme csökkenne, ami már eddig is fokozatosan csökkent. Ilyen körülmények között egy újabb vonal kiépítése pénzvisszonyaihoz képest aránytalan nagyságú áldozatra készítené, de az államkincstár is az eddigieknél tetemesebb előlegekkel kényserülne a társulatot segíteni."⁸ Ha a fentieket az állam növekvő kamatgaranciális terhei fényében vizsgáljuk, érthetőbbnek tűnik a döntés.

Ha Heves megye egyelőre türelemmel várni volt is kénytelen, amíg az épí-

tés időszerűsége újra elkövetkezik, de az 1864 és 68 közötti évek sem teltek tétlenül. Ez alatt bontakozott ki a majd egykor mégis megépítendő hatvan--miskolci pálya irányáért elindított akció a megye két nagy települése, Gyöngyös és Eger részéről részben együtt, részben egymás ellenében is. Reményüket táplálta néhány ígéretes értesülés. Gyöngyös pl. beadvánnyal fordult a császárhoz, s ennek nyomán a pest--losonci vasúti társulat olyan felső utasítást kapott, hogy az az 1863. évi bizottmányi ülésén az előmunkálatokat Hatvantól Gyöngyös felé elrendelte, s ennek költségeit Gyöngyös város 3.000 Ft-tal fedezte.⁹ Vagy Eger esetében az a sokat ígérő tanácskozás, melyet az egri Kaszinóban a Tiszavidéki Vasúttársaság tartott, s azon még olyan tervet tárgyaltak, amely értelmében a vasút közvetlenül Egeren keresztül vezetett volna Miskolc felé.¹⁰ Ígéretes volt, hogy 1866-ban gróf Forgács Antal, Észak-Magyarország királyi biztosa és érdektársai, Schwarcz Ármin vállalkozó és Nagy László mérnök a hatvan-gyöngyös-eger-miskolci vasút előmunkálataira egy évre engedélyt kaptak.¹¹

Még ugyanebben az évben hasonló engedélyt kapott Zacharias Keresztély bécsi építési-vállalkozó is hat hónapra.¹² Vagy az Udvari Kancelláriától a Helytartótanácsához küldött utasítás, mely szerint az előjoggal bíró Tiszavidéki Vasúttársaság olyan utasítást kapjon, hogy az érintett vasútvonal kiépítéséhez a szükséges tőkék beszerzése után kezdjen hozzá. Mindezek ellenére Bécs kedvence a Tiszavidéki Vasúttársaság nem tett előre egyetlen lépést sem.

Vasútpolitikánk a kiegyezés után. Törvény a hatvan--miskolci vonal kiépítésére

A kiegyezés a vasútügy terén is hamarosan éreztette jótékony hatását. A továbblépés alapjaként az 1867. évi XIII. törvénycikkkel 60.000.000 Ft-nyi kölcsönt biztosított a vasutak és csatornák építésére.¹³ Mikó Imre közmunka és közlekedési miniszter személyében ambiciózus és széles látókörű politikus került a tárca élére, aki miniszteri felterjesztésében a Galicia felé vezetendő vasutat a harmadik fővonalnak jelöli, mely Pestet a legrövidebb úton Hatvanon át kötné össze Miskolccal.¹⁴ Ezután felgyorsulnak az események. Eger és Gyöngyös is tudomást szerezve a kormány

e vasúti vonal kiépítését szorgalmazó állásfoglalásáról, beadvánnyal fordulnak először a minisztériumhoz, majd az 1868-ban összeülő országgyűléshez, kérve annak városukra nézve legkedvezőbb döntését.¹⁵

A kérdés persze már akkor eldőlt, amikor a fenti két város beadványa nyomán a közlekedési minisztérium a nem rég megalakult Vasútépítészeti Igazgatóság véleményes javaslatát kérte, s az a vasúti pályának Hatvantól Mezőkövesdig egyenes vonalban való kiépítését javasolta, átvéve a Gazdasági Egyesület 1862-es "Emlékirat"-ának koncepcióját. Vagyis Gyöngyöst és Eger szarnyvasút útján kívánta a fenti fővonalhoz kapcsolni.¹⁶

Az országgyűlés törvényhozatalát megelőzően a határozati javaslat vitája során felszólalt többek között Keglevich Béla gróf, Kovách László képviselő, Csiky Sándor egri képviselő, Tisza Kálmán, Podmaniczky Frigyes és Hollán Ernő közlekedési államtitkár is.

A képviselők, már a gyöngyösi és az egri is úgy érezték a kérdés eldöntett, egyik város sem kapcsolódik közvetlenül a fővonalhoz. Ezért inkább a szarnyvonal kiépítésének pontosítását javasolja Csiky Sándor is. Azt kéri, egészítsék ki a határozati javaslatot azzal a mondattal, hogy "Gyöngyös és Eger egyidejűleg és szintén országos költségen építendő szarnyvonal által kapcsolódik a fővonalhoz."¹⁷

A határozati javaslat vitája után a törvényjavaslatot is elfogadják. Így születik meg tehát az 1868. évi XII. tc., melynek értelmében a Hatvantól Miskolcig terjedő vasútvonal építése országos költségen történik, olyanképpen, hogy a vállalkozó "Weikersheim és Társa" bécsi bankház a velük 1868. január 18-án kötött szerződés szerint minden mérföld után 339.500 Ft-ot kap a vonal teljes előállítása fejében.¹⁸

A zákány--zágrábi és a hatvan--miskolci vasútépítésekkel tér vissza a kormány az állami építések politikájához, hogy majdan teljes egészében saját kezébe vegye a fő- majd a többi fontos vasútvonalat is.

A hatvan--miskolci vasútvonal megépítése

Az építés előkészítéséhez tartozik, hogy a gátlástalan Tiszavidéki Vasúttársaság hivatkozva előjogára, 1867-ben megpróbálkozik az építési megbízás elnyerésével, sikertelenül.¹⁹

A kivitelezés terveit a gróf Forgách Antal vezette csoport 1867-ben már

elkészítette, s azt remélve, hogy az építési megbízást ők kapják, a minisztériumhoz benyújtotta.²⁰ A pénzügyminisztérium hajlandónak mutatkozott a terv megvásárlására. Az építési megbízás elnyerése esetén Forgách 1.000 Ft-ot, más vállalkozó megbízása esetén 2.000 Ft-ot kért mérföldenként a tervért.²¹ A minisztérium maximum 1.200 Ft-ot lett volna hajlandó mérföldenként fizetni, így valószínűleg megegyezésre, illetve a kiviteli tervek megvásárlására nem került sor, legalábbis a közmunka és közlekedési minisztérium hiányos anyagából erre nem derül fény.

Ilyen előzmények után fogott a megbízott vállalkozó Weikersheim 1868 második felében a pest--miskolci fővonal második vonalrészének a kiépítéséhez, miután a pest--hatvani szakaszt a Magyar Északi Vasúttársaság 1867-ben már átadta.

Weikersheim hozzávetőlegesen az egyenes irányt tartva, Hatvan után Hort-Vámosgyörk-Adács-Karácsond-Ludas-Kál-Füzesabony érintésével vezette a vasúti vonalat át Heves megye déli részén. A Vasútépítészeti Igazgatóságnak nem volt könnyű dolga az irány kitűzésekor, mert előbb Hatvan, majd Kompolt kérte a nyomvonal részleges megváltoztatását, határuk kimélésére és védelmére hivatkozva.²²

Nem volt egészen folyamatos és zökkenőmentes az építési vállalkozó anyaggal (talpfák, szálfák) való ellátása sem. Lassította a munkát a hadügyminisztérium Vámosgyörk és Ludas állomásokon ágyú-rakodó építése iránti igénye, továbbá egy-két nagybirtokos (Deutsch Ignác, Batthyány József) kártérítésével kapcsolatos huzavona, valamint Adács község panasza, mely még a képviselőházhoz is eljutott és közel 25 hold szántó és legelő elvételeivel, illetve a Kovách László féle birtok szándékos kikerülésével és kimélésével vádolta a nyomvonalat kijelölő Vasútépítészeti Igazgatóságot.²³ Nagy tehertétel volt az építtető részére a hatvani pályaudvar megépítése. Kiderült ugyanis, hogy az eredeti terveket módosítani kell és a pályaudvar bővítése szükséges. Erre a munkára Gregersehn Guilbrandt építési vállalkozóval kötöttek szerződést. Gregersehn azonban csődbe jutott, így csődtömeggondnoka fejezte be a munkát.²⁴ Mindezen nehézségek ellenére 1869. november 26-én megvolt a próbamenet, december 11-én pedig a rendőri bejárás Hatvantól Miskolcig.²⁵

Mikorra elkészült a hatvan--miskolci vasúti pálya, létezett már a Magyar Királyi Államvasutak, a miniszter 1869. október 31-i rendelete alapján,

így a MÁV üzemeltetése alatt nyílt meg 1870. január 9-én a Hatvan--Miskolc közötti 115 km hosszú pálya.²⁶ Ezzel megvolt az a gerinc, melyhez az oldalszárnyak, a mellékvonalak csatlakozhattak.

A fővonalhoz csatlakozó Vámosgyörk-Gyöngyös és Füzesabony-Eger szárnyvonalak kiépítése

Bár az országgyűlés határozata a Vámosgyörk-Gyöngyös és a Füzesabony-Eger közötti szárnyvonal kiépítését a fővonal építésével egyidejűleg rendelte el, a munka csak a gyöngyösi szárnyon kezdődött meg, s a fővonal építése mellett kezdetben teljesen háttérbe szorult.

A Vasútépítészeti Igazgatóság a közmunka és közlekedési minisztériumhoz írott 1869-es felterjesztésében az elmaradást azzal indokolta, hogy az erőket a fővonalra összpontosították, s ezért, ha a fővonallal egyidejűleg amaz nem is nyitható meg, 1870 március közepéig a közforgalomnak át fogják adni.²⁷ Az építők tartották ígéretüket, így a MÁV újabb vonalrészsel bővült: 1870. március 16-án bekapcsolták a hálózatba a Vámosgyörk-Gyöngyös közötti 13 km-es szakaszt.

A vasúti összeköttetéstől legtöbbet remélő, s arra leginkább rászoruló megyeszékhelynek ugyanakkor azt kellett tapasztalnia, hogy nem hogy nem készül el szárnyvonala a fővonallal egyidejűleg, de még csak el sem kezdik addig a munkálatokat. Emiatt járt egy városi küldöttség 1868 végén a közlekedési minisztériumban, ahol azok látszólag megnyugtató ígéretet kaptak. Miután 1869 elején sem változott a helyzet, a város közössége levélben fordult a miniszterhez, ügyének pártfogolását kérve. A miniszter mindössze annyit válaszolt, hogy a kormány feladatának tekinti a szárnyvonal létesítését, azonban a szükséges 450-500.000 Ft költség biztosításáról a törvényhozás nem gondoskodott, így az építést az év folyamán megkezdeni nem lehet.²⁸

Ezt követően próbált Eger a Tisztelt Ház segítségével folyamodni. Csiky Sándor képviselő interpellált a közlekedési miniszternél. Arra kért magyarázatot, hogy a minisztérium "lépett-e már valakivel szerződésre oly célból, hogy Eger városa a hatvan--miskolci vonallal összekapcsoltsék?"²⁹

Mikó Imre miniszternek egyelőre kapóra jött Visontai Kovách László és ér-

dektársainak az eger--poroszlói lóvonatú vasút kiépítése iránti engedélykérelme,³⁰ hiszen így arra hivatkozhatott, hogy a munkák azért nem kezdődtek el, mert "biztos kilátás volt arra, hogy a szárnyvonal építését egy magántársulat állami kamatbiztosítás nélkül fogja elvállalni."³¹

Visontai Kovách ezen lépése, melynek esetleges megvalósítása esetén a város elesne egy már törvényben szavatolt, korszerű gőzvasúti pálya kiépítésétől, tovább fokozta az ingerült, türelmetlen hangulatot Egerben. A tét tehát nem volt kicsi, mert ha Visontai, mint az országos lóvonatú vaspályák építésére alakult társulat ideiglenes elnöke meg tudja nyerni tervüknek a minisztériumi szakértőbizottságot³², Eger még 1870-ben is lóvasúttal lett volna kénytelen beérni. Eger szerencséjére a szakértőbizottság csak a Füzesabony-Poroszló közötti szakaszra javasolta az engedély terv szerinti megadását. A Füzesabony-Eger szakaszra a tervek olyan átalakítását kérték a vállalkozóktól, hogy a pályát később gőzerejű vasúttá lehessen kiépíteni.

Visontai még az évben az építési tőke beszerzésének sikertelenségére hivatkozva visszalépett a vonal kiépítésétől.³³

A minisztérium most már Csiky ismételt interpellációi miatt is elővette a szárnyvonal építésének ügyét. Előbb versenytárgyalást írt ki, melyen a Pesti Népbank ajánlata volt a legkedvezőbb, de a pénzügyzet röviddel utána visszalépett.³⁴ Az 1871. februári újabb versenytárgyalást Riesbach Károly porosz vállalkozó nyerte meg, de mivel hazánkban ismeretlen volt, egy magyar bankház kezességét kellett volna megszereznie. Ez nem sikerült neki, s így a minisztérium a versenytárgyaláson hozzá legközelebb álló Angol-Magyar Banknak adta a vonal kiépítését.

Az átadási határidő: 1872. október 1-e volt.

Az építési terv ismeretessé válása után valóságos városi vita bontakozott ki az egri vasútállomás helyéről. A terv a pályaudvart mélyen az érseki kertbe nyúlva helyezte volna. Az érsek sürgősen levelet írt a közlekedési miniszterhez,³⁵ s azt kérte, hogy a pályaudvar ne a tervezett helyen, hanem "attól 140 öl távolságra helyezzessék el." Kérését olyan érvekkel támasztotta alá, hogy a város közönsége így "megfosztatna azon százados üdítő élvezettől, melyet a kert látogatása, népiünnepélyek rendezése révén élvez."

A városi sajtó is különböző véleményeket ütköztet, érvel, vitázik, majd

csitulnak a szenvedélyek, mert a végleges tervben -- nyilván nem kis részben azon országos távlati cél szolgálatában, hogy e vonal tovább vihető legyen a gömöri vasipari telepek irányába -- a pályaudvar nem a város belsejében, az érseki kertben, hanem a mögött, a patak jobb partján épül.

A pályaszakasz építése 1871 késő tavaszán kezdődött el. Lassította a munkát az andornaki vonalrész kisajátítása. A helyi sajtó cikkírója tudni véli, hogy az ottani földbirtokos, Mocsáry Lajos "olyan nehézségeket gördített, melynek kiegyenlítése hosszabb időt vett igénybe."³⁶

Majd miután a töltést egész hosszában kiépítették, kiderült, hogy az áradások veszélye miatt az egészet pár lábbal föl kell emelni.

Ennek ellenére kisebb csúszással a vasút elkészült, s 1872. november 3-án a forgalomnak átadták.³⁷

Ezzel Gyöngyös után -- igaz csak két évvel -- Eger számára is lehetővé vált az ország kereskedelmi vérkeringésébe való bekapcsolódás. Nagyon sok ez a két év késés, nem is szólva a megye egyetlen fő vasúti vonalának országos viszonylatban késői kiépítéséről. Az ipar fejlődésének szelepeit így a vasút is csak megkésve és lassan nyitogatja a megye számára.

Lemaradt Heves megye, illetve fejlődésbeli hátránya tovább nőtt az iparosodás terén előtte járó megyékkel szemben. S ebben nem kis részben a közlekedési helyzete is ludas.

Mégsem indokolt talán a korabeli történetíró rezignált megjegyzése, miszerint a fő vasúti vonal építése alkalmával "a vármegye és a két város vezető körei nem tudták egy ilyen vasúti vonal óriási fontosságát mérlegelni, és a vonal irányának megállapításánál a helyi érdekeltség befolyását érvényesíteni".³⁸ Eger is, Gyöngyös is, tudta mit jelentene egy országos fővonal áthaladása a városon vagy a mellett, meg is tették a tőlük telhetőt érdekük figyelembevétele céljából, azonban talán elkéstek vagy méginkább nagyobb erők, országos érdekek ellen kevés esélyük volt a sikerre.

Az első helyi érdekű vasútvonalak kiépülése a megyében

Miként az országban, épp úgy Heves megyében is megáll a vasútépítkezés az 1870-80-as években.

Csak az 1880. évi XXXI. tc. megjelenése után, inkább már az 1880-as évek második felében nyer az újabb lendületet, most már HÉV vonalak építésével.

Az első helyi érdekelttségű, Heves megyét is érintő vasúti vállalkozás a debrecen-füzesabony-óhat-polgári vasút, melyet a hasonló nevű részvénytársaság építtet meg 1890-91-ben. Heves megyét mindössze Füzesabony-Mezőtárcány-Poroszló-Tiszafüred helységeknél érinti, de az a megye termékeny déli-délkeleti, valamint kevés Tiszán túli területét kapcsolja be a kereskedelmi hálózatba. Füzesabonynál a Pest-Hatvan-Miskolc vonalhoz csatlakozik, onnan tovább a Füzesabony-Eger vonalhoz. Így a megye északi-északkeleti területeit kapcsolja össze a dél-délkeleti részekkel, még nagyobb távlatokban, az Alföldet a Felvidékkel.

Az engedélyt az építésre Csávolszky Lajos lapszerkesztő szerezte meg 1889-ben.³⁹ A részvénytársaságba a birtokai, közeli vagy távolabbi érdekei révén érintett nagybirtokost, vármegyét, várost, káptalant stb. bevont. Így alakult meg 5.367.000 Ft alaptőkével a vasúti részvénytársaság.⁴⁰ A törzsrészvényekből a legtöbbet, 400.000 Ft-ot, a hatalmas tiszántúli birtokaival így összeköttetést teremtő egri főkáptalan jegyzett. Maga az állam is a részvényesek között volt, 300.000 Ft értékű törzsrészvény jegyzésével. Az alaptőke 3/5-öd része elsőbbségi részvény volt, melynek pénzügyi fedezetét külföldi pénzintézetek és tőkepenzesek szolgáltatták.

Az építési munkát a Mandel és Társai vasútvállalkozó cég végezte, bár korábban, a részvényesek Gregersehn nagyvállalkozóval is tárgyaltak. A Mandel és Társai cég a kitűzött határidőnél öt hónappal korábban, 1891. augusztus 5-én a vonalszakaszt a forgalomnak átadta.⁴¹

Huzavona a megye északkeleti részének vasútja körül

A megye északkeleti részének még az 1890-es években sincs vasútja, annak ellenére, hogy a kormány már a Füzesabony-Eger szárnyvonalat is annak mielőbbi, a gömöri vastelepek irányába történő továbbviteli lehetőségének biztosításával építtette meg. E koncepcióba illik bele, hogy a közlekedési minisztérium már 1868-ben megadja, majd egy év múlva meghosszabbítja gróf Keglevich Bélának az Egert a miskolc--rozsnyói vonallal, tehát Put-

noknál összekötő ló- vagy gőzerejű vasút előmunkálati engedélyét.⁴²

Keglevich még 1868-ban is az eger--putnoki vonal tervének a képviselőház elé terjesztését kéri, rövidesen megromló anyagi helyzete miatt azonban lemond tervéről. Így ez az ésszerű elképzelés az 1870-es évek megváltozott pénzügyi-anyagi körülményei között a feledés homályába merült. Az 1880-as évek elején az egri Általános Ipartársulat veszi pártfogásába az ügyet. 1882-ben most már az Eger-Nádasd közötti összekötő vasút előmunkálataira kér és kap engedélyt a közlekedési minisztériumtól.⁴³

Az engedélyezés után lázas szervező munkába fognak Egerben, vasúti bizottságot alakítanak, közgyűlési határozat, emlékirat születik. Pénze ugyan nincs a városnak, de bízik egy, a vasút építése iránt érdeklődő belga pénzintézet szándékának komolyságában.

A szép reményeket lelohasztja, hogy egy ellenlábas vasúti konzorcium, a Gyürky-Károlyi-féle érdekeltség születik, amely Eger kikerülésével egy egészen más vonalon, Kál-Parád-Terenye, majd Parádról Sirok és Úzd érintésével teremtené meg a kapcsolatot Borsod-Gömör vármegyékkel.⁴⁴

A konkurrencia megjelenése újabb lökést ad az egri érdekeltségnek a cselekvésre. Nagy küldöttséget indítanak a minisztériumba, melyet Tisza Kálmán és Kemény Gábor is fogadott.⁴⁵

Az 1885-ös képviselőházi vita során nyilvánvalóvá vált, hogy a kormány a Mátrai Vasutat, illetve gróf Károlyi Gyulát támogatja.

Hiába szólalt fel Szederkényi Nándor és Mocsáry Lajos az egri érdekeket védve, hiába hangsúlyozták, hogy a kormány és majd a törvényhozás is a magánérdeket részesíti előnyben egy nagyobb tájegység érdekével szemben, továbbá, hogy "a kormány kedveskedni akar egy nagy uradalom birtokosának" az által, hogy nyári mulató helyét könnyebben elérhetővé teszi a vasút révén.⁴⁶

Ugyanakkor az egrieknek is el kellett gondolkodni azon, amit Ivánka Imre képviselő mondott, hogy harcolnak egy másik érdekeltség ellen, amely egy vonalat állami támogatás nélkül hajlandó megépíteni, míg az egri érdekeltség nem tud megnevezni senkit, aki a vasutat Egertől vezetné tovább.

Az 1880-as évek végén, sőt még az 1890-es években is csupán ott tartanak az eger--nádasdi vasutat illetően, hogy költségterveket, helyszíneléseket végeztetnek, s ismételten előmunkálati engedélyekért folyamodnak.

1899-ben jelentkezik egy vállalkozó, Márkus Ágoston mérnök és társai,

akik az Eger--Vadna vasúti vonalra kérnek és kapnak előmunkálati engedélyt.⁴⁷ Az 1903. évi közigazgatási bejárásokat már a Putnok felé irányuló vonal kiépítésére nézve tartották meg, mivel az érdekeltek meggyőződtek arról, hogy a Vadna felé való építés a természeti nehézségeken kívül olyan horribilis tőkét igényel, hogy annak jövedelmezősége kizárt lenne.⁴⁸

Már az előengedmenyeseknek is támogatást ígérő Wessley Károly szilvási nagybirtokos és nagyiparos irányításával alakult meg az "Eger-Putnoki Helyiérdekű Vasút Rt." 1907-ben, Egerben. Alaptőkéje 9.600.000 Korona volt. A vasút finanszírozását a Magyar Kereskedelmi Részvénytársaság és a Magyar Agrár és Járadék Bank Rt. együttesen vállalták.⁴⁹ Az építési munkálatokat 1906-ban kezdték. Nagyon nehéz terepviszonyok között, több száz munkást foglalkoztatva 1908-ban készült el a pálya.⁵⁰ Meg volt tehát az északkeleti összeköttetés, Borsod és Gömör vármegyék felé. Az ott kitermelt bányatermékek, vasipari termékek immár rövidebb úton juthattak el a fővárosba és az Alföldre, valamint Eger vidékének bora északra, Galiciába és Oroszországba is könnyebben volt eljuttatható. Közel 20 év kellett ahhoz, hogy Keglevich Béla 1867-ben felvetett terve: a közép-Tisza vidék és a Felvidék vasúti összeköttetésének megteremtésére megvalósuljon.

A megyét érintő egyéb vasúti vonalak

1909-ben adták át a forgalomnak a Vámosgyörk-Jászapáti helyi érdekű vasutat, mely a Jászságot köti össze a pest-miskolci fővonallal, s Heves megyét Vámosgyörk és Tarnaörs községek határában érinti.⁵¹

Érinti még Heves megye nyugati szélét a pest-ruttkai fővonal is 30 km hosszban, Hatvan-Apc-Zagyvaszántó-Szurdokpuszpöki-Pásztó-Tar és Nagybátony állomásokkal.⁵²

A kisterenyei-kisujjszállási helyi érdekű vasút 86 km hosszban szeli át a vármegyét: Mátramindszent, Mátraballa, Mátraderecske, Parád, Sirok, Tarnaszentmária, Verpelét, Feldebrő, Aldebrő, Kál, Kápolna, Erdőtelek, Heves, Hevesvezekény, Tarnaszentmiklós és Kisköre állomásokkal. A karcag-tiszafeüredi helyi érdekű vasút 12 km hosszban érinti a megyét Tiszaszőlős és Tiszafeüred állomásokkal.⁵³

Négy évtized eredményei







Közel négy évtized, ellentmondásoktól, visszalépésektől sem mentes küzdelmi eredményeként kiépült az a megyei vasúthálózat, amely némi további bővítéssel biztosította Heves megye egészére kiterjedően a kor szintjén álló összeköttetést. Egy országos fővonal és a hozzá kapcsolódó szárnyvonalak a megye infrastruktúrájának legfontosabb elemévé váltak még akkor is, ha időben némileg az országos ütemtől is lemaradva készültek el. Ez a vasúti összeköttetés "gyorsította" meg ugyanis a magába zárkozó, elszigetelt megye tőkés iparának érzékelhető fellendülését a XIX. sz. utolsó évtizedeiben.

Még akkor is igaz ez, ha a fejlődésre leginkább rászoruló megyeszékhely vasúti összeköttetése sikerült a legszerencsétlenebbül, s ez nem csak Eger, de a megye tőkés fejlődésének sem vált a hasznára.

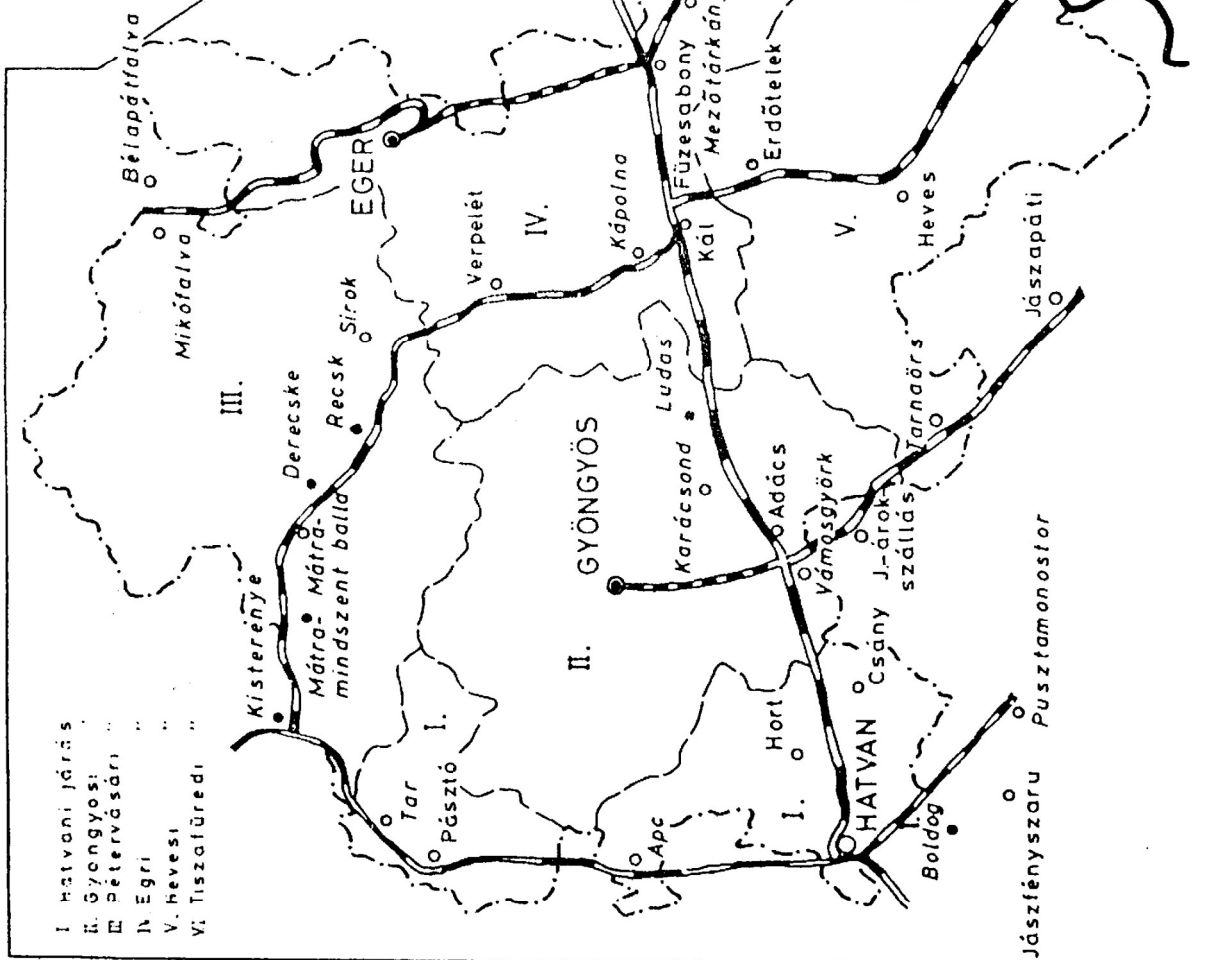
Helyi és országos érdekek ütköztek, érvek csatáztak, helyi hatalmasságok egyéni elképzelései nyertek támogatást vagy elutasítást abban a csatában, amely végül is eldöntötte a megyei vasútvonalak vezetésének irányát, a vasútügy sorsát. A végeredményt a mellékelt térkép szemlélteti:

HEVES VÁRMEGYE VASÚTVONALAI A DUALIZMUS KORÁBAN

JELEK:

-  országos fővonal
-  szárnyvonal a MÁV kezelésében
-  helyi érdekű vasútvonal
-  város
-  nagyközség
-  kisközség

dőlt betűvel a 3000 főnél kisebb települések vannak feltüntetve



J e g y z e t e k

1. Berend T. Iván - Szuhay Miklós: A tőkés gazdaság története Magyarországon Bp., 1978. 50. 1.
2. Dr. Ruzitska Lajos: A magyar vasútépítések története 1914-ig
Közdok, Bp., 1964., 3. 1.
3. Dr. Ruzitska.: i.m. 41. 1.
4. Magyarország története 1848-1890. I. köt. Bp., 1979, 566-567. 1.
5. Miklós Imre: A magyar vasutasság oknyomozó története
Bp., 1937., 267. 1.
6. Pesti Napló, 1862. október 21. sz.
7. Magyar Országos Levéltár, K 173-9. 7412/1863. Helytartótanács
(Továbbiakban: MOL)
8. MOL. K 173-9. 55117/1864. Helytartótanács
9. Gyöngyös város képviselőtestületének az 1868. évi országgyűlési beadványából.
10. Eger 1863. október 27. sz.
11. MOL K 173-9. 38692/1866. Helytartótanács
12. MOL K 173-9. 39054/1866. Helytartótanács
13. Magyar Törvénytár 1836-1868. évi törvénycikkek Bp., 1896. 346. 1.
14. Dr. Ruzitska.: i.m. 89. 1.
15. MOL K 173-9. 3824/67. Közmunka és Közl. Min. levelezése
(Továbbiakban: Közl. Min.)
16. MOL K 173-9. 1133/68. Közl. Min.
17. Képviselőházi Napló, 1868. május 26. 234. orsz. ülés
18. Magyar Törvénytár 1836-1868. évi törvénycikkek Bp., 1896. 381. 1.
19. MOL K 173-9. 8015/1867. Közl. Min.
20. MOL K 173-9. 5195/1867. Közl. Min.
21. MOL K 173-9. 9359/1868. Közl. Min.
22. MOL K 173-9. 4455/1868. Közl. Min.
23. MOL K 173-9. 2411/69. Közl. Min.
24. MOL K 173-9. 16230/69. Közl. Min.
25. MOL K 173-9. 16230/69. Közl. Min.
26. Dr. Ruzitska.: i.m. 123. 1.

27. MOL K 173-9. 3150/1870. Közl. Min.
28. MOL K 173-9. 418/1869. Közl. Min.
29. Képviselőházi Napló, 1869. június 11. 26. orsz. ülés.
30. MOL K 173-9. 7242/1869. Közl. Min.
31. Képviselőházi Napló, 1869. június 28. 38. országosülés
32. MOL K 173-9. 4821/1869. Közl. Min.
33. MOL K 173-9. 15713/1869. Közl. Min.
34. MOL K 173-9. 1008/1871. Közl. Min.
35. MOL K 173-9. 10508/1871. Közl. Min.
36. Eger 1872. 38. sz.
37. Eger 1872. 45. sz.
38. Magyarország vármegéi és városai - Heves vármegye.
Szerk.: Dr. Borovszky Samu Bp., 1909. 267. 1.
39. MOL 55551/1890. Kereskedelemügyi Minisztérium iratanyaga
40. Eger 1891. 3. sz.
41. MOL 1890-23. 61894/1891. Keresk. Min.
42. MOL K 173-9. 3550/1867. Közl. Min.
43. Eger 1882. 9. sz.
44. Eger 1883. 1. sz.
45. Eger 1883. 6. sz.
46. Eger 1885. 21. sz.
47. Heves vármegyei Hírlap, 1899. 3. sz.
48. Magyarország vármegyéi - Heves vármegye 267. 1.
49. Heves vármegyei Hírlap, 1907. 35-36. sz.
50. Heves megye alispánjának jelentése az 1908. évről
51. Magyarország vármegyéi - Heves vármegye 268. 1.
52. Magyarország vármegyéi - Heves vármegye 268. 1.
53. Magyarország vármegyéi - Heves vármegye 267. 1.