

Lázár Adrienn

A síneken

## A Cegléd – Szeged vasútvonal története

A Cegléd – Szeged vasútvonal két kezdeményezés hatására jött létre. Az egyik Kecskemét és Nagykőrös részéről, melynek képviselői 1845-ben létrehozták a Cegléd-Kecskeméti fiók ideiglenes választmányát azzal a céllal, hogy a két város közlekedését javítsák, és a városokat az ország tervezett vérkeringésébe bekapcsolják.

November 6-án benyújtottak egy kérvényt a nádorhoz, illetve a Helytartótanácsához, azzal a kéréssel, hogy a fiókvasútjukat egyesítsék Ceglédnél a központi vasúti pályával.

Az engedélyt 1846. június 16-án kapták meg.

A másik kezdeményezés Szegedről indult. A vonalat Kecskemétig óhajtották kiépíteni.

Az első Szegedet érintő vasútépítési tervek már egy, a Duna-Tisza közötti hajózható csatorna kapcsán felmerültek. A Magyar Középponti Vasúti Társaság által tervezett vonal hasonló irányban haladt volna, mint a csatorna, de a községek inkább a vasút építését szorgalmazták.

A társaság végül is kinyilvánította a vasútvonal megépítésével kapcsolatos szándékait, s ennek hatására Szeged város hatósága bejelentette, hogy a Szeged – Kecskemét közötti szakasz megépítéséhez szükséges területeket díjtalanul átadja, és 50,000 Ft-ot ad hozzájárulásul.

1847. március 24-én ifjabb Zichy Ferenc társulati igazgató a helyi érdekeltséget megalakította, a pályaház helyét kijelölte, s megindultak a vonal irányának kitzűzésére vonatkozó munkálatok is.

Eközben az engedély hatására a kecskemétieket is gyűlésre hívták össze. A jegyzőkönyv kilenc pontban fogalmazta meg a társaság és a város közötti megállapodást:

- A vasút Kecskemét város szélétől Kőrösön keresztül Ceglédig vezetendő.
- Az építési határidő: 1848. december 31.
- Vontatási nem: gőzvontatás.



Szegeden 1858-ban a világ első pneumatikus alapozású hidját építették a Tisza fölé, M. Cézanne francia mérnök tervei alapján. Ez a kép néhány évvel az átadás után készült. Érdekes, hogy a híd kétvágányú volt, annak ellenére, hogy kétvágányú fővonal azóta sem épült erre felé.

– A szükséges földterületet a városok 1847. február végéig ingyen átadják a vasúttársaságoknak. Ha a vasútpálya megszűnnék, a földterületet a tulajdonosok kapják vissza. A vasút melletti füvet a volt tulajdonosok lekaszállhatják.

– A német nyelv tudása a kinevezés akadályja nem lehet.

Ezekből a pontokból nem sok minden valósult meg. Az 1848-as határidő a Középponti Társaság csődje miatt eltolódott. A német nyelvtudás fontossá vált, mert az abszolutizmus idején minden levelezés németül folyt, és az alkalmazottak is németek voltak.

Az építkezés költségeinek fedezésére a társaság részvényeket bocsátott ki. Kecskemét városa negyven darabot vásárolt.

Az 1847. november 1-jén átadott Pest – Szolnok és 1848. augusztus 20-án kiépített Marchegg – Pozsony vasútvonalak átadása után a Középponti Vasúttársaság pénzkészletei kimerültek. 1850. március 7-én a társaság megépített és épülőfélben lévő vonalait a Császári és Királyi Osztrák Délkeleti Vasúttársaság váltotta meg, s ez a társaság építette meg a Cegléd és Szeged közötti vasútvonalat.

Itt kell megemlítenünk, hogy a Cegléd – Szeged vonal tekintetében az 1848-as elképzelések váltak valóra. Széchenyi 1848. január 25-én az országgyűlés elé terjeszti a „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” című tanulmányát. A tanulmány 8. pontja fogalmazza meg a Cegléd-től, Kecskeméten és Félegyházán keresztül Szegedig vezetendő vonal tervét.

A szabadságharc eseményei és a pénzügyi problémák megoldása után az építkezések 1852/53-ban új lendületet vettek. A vonal építését két építészvezetőség irányította:

- ceglédi, Beyer főmérnök által, 1,026 fővel ,
- és szegedi székhellyel, Pichl főmérnök 2,024 munkásával.

1853. augusztus 28-án zajlott a műtanrendőri bejárás és próbamenet a Cegléd – Félegyháza vonalon. A vonat a 7,5 magyar mérföld hosszú vonalat 1 óra 18 perc alatt tette meg, ez 45 km/h átlagsebességnek felel meg.

1853. szeptember 3-án a Cegléd – Félegyháza közötti vonalat átadták a forgalomnak. A különvonatot a „Félegyháza” nevű gőzmozdony vontatta. A megépült vonal állomásai:

Kőrös, Kecskemét, Pákapuszta, Félegyháza.

Kezdetben az akkortájt szokásos közlekedési rend szerint napi egy vonat futott oda-vissza.

A Félegyháza – Szeged közötti vonalon 1854. március 4-én indul meg a személyszállító próbautazás (a teherforgalmat ideiglenes jelleggel február 14-én már megnyitották.) A vonatot a „Szeged” mozdony vontatta és 1 óra 25 perc alatt ért le Szegedre. Az eseményről a Pesti Napló is beszámolt:

*„Hála égnek, valahára megvan, teljesült, mit annyiszor tűztünk erre meg arra a napra. Vasúttársaságunk (sic!) tegnap fényes ünnepélllyel megnyitvatván, mai nap óta közforgalomban áll használatául...”*

1855. január 1-én a Délkeleti Államvasutat is eladta a bécsi kormány, vonalait a Császári és Királyi Szabadalmazott Osztrák Államvasút-társaság (ÁVT, később OMÁV) néven – magánvasútként! – egy osztrák-francia tőkéscsoport tulajdonába került.

1891. január 1-jén a XXV. tc. szerint az OMÁV vonalait államosították, az új tulajdonos a Magyar királyi Államvasutak lett. Bár a pálya nyomvonalát két vágányra tervezték, a közhiedelemmel ellentétben, a Cegléd – Szeged vasútvonalon sohasem épült meg a második vágány. A trianoni békediktátumot követően a vasútvonal elvesztette korábbi jelen-

tőségét. A nehéz 1920-as években a pályát nem korszerűsítették, így hiába közlekedett azon a MÁV akkor leggyorsabb 203 sor. mozdonya. A korszerűsítések után a Cegléd – Félegyháza vonal villamosítására 1980-ban került sor, a Kiskunfélegyháza – Szeged vonal két évvel később kapott felsővezetékét.

A Félegyháza – Szeged, Szeged – Temesvár vonalak összekötésére épült a szegedi Tisza-híd. A vasúti híd ügye sem volt problémamentes. Egyrészt felmerült az a terv, hogy a vasúti hidat ne Szegednél, hanem lejjebb, Kanizsánál építsék meg. Noha ez utóbbi kivitelezése kevesebb költséggel járt volna, a Cs. Kir. Kereskedelmi Minisztérium Szeged javára döntött, s ezt 1855-ben ki is hirdették a július 15-i község választmányi ülésen. A Tisza-híd megvalósítására az ÁVT 1856-ban egy francia céggel kötött szerződést, a szintén francia M. Cézanne mérnök terveinek megvalósítására. A híd helyére több elképzelés is született:

1. Pesti vasútvonal – Kálvária sgt.– Dugonics tér – Somogyi u. – Tisza – Szőreg felé,

2. A vonal a városon kívül haladna és a Boszorkány-szigetnél ívelné át a Tiszát.

Végül a kivitelezésnél – kisebb módosításokkal – a második terv valósult meg.

Ruzitska Lajos, aki 1957-ben írt a híd építéséről, néhány technikortörténeti érdekességet emel ki:

– A híd alapjait elsőként Európában, légnyomásos módszerrel fektették le.

– A híd építése közben munkahidat is építettek. Az ideiglenes híd facölöpökre épült, s ezen a vasúti forgalom a híd átadása előtt megindulhatott. Az állandó jellegű vasúti hidat 1858. december 2-án adták át a forgalomnak. A híd teljes hossza 439 méter, a pálya magassága az 1855. évi legmagasabb vízszint fölé 8 m-rel emelkedett.

A hidat 1944. augusztus 24-én angol légitámadás érte, és a forgalom megszűnt. Helyette egy cölöpökre épült ideiglenes fahídát építettek, melyet azonban a jégzajlás okozta veszélyeztetés miatt rövid időn belül kivontak a forgalomból. Ami ma az eredeti hídból még megvan, szinte elenyésző: a meder fenekén a régi pillérek csöveinek darabjai, a Tisza bal partján a hídfő alapja.

**Hevesi István**

## **Korrupciók és gründolások**

### **A vasút államosítása**

A magyarországi infrastruktúra kiépítésében fontos és közvetlen szerepet vállalt az állam, s a külföldi tőke zöme is ide áramlott. Az építkezésének két nagy területe volt: az egyik a folyószabályozások, a másik a vasútépítés. Mindkét munkalatról elmondható, hogy óriási munkaerőigényekkel pozitívan befolyásolták a munkaerőpiacot.

Magyarország az abszolutizmus korából az osztrák vasutak kiegészítő részét képező vasúthálózatot és az állami kamatbiztosítással egybekötött magánvasutak rendszerét örökölte. A kamatbiztosítási rendszer számos visszaélésre nyújtott lehetőséget, s a kiegyezés utáni években az egész ország hangos volt a különböző vasúti panamák emlegetésétől. Mivel a profitot az állam csekély forgalom és rossz üzletvezetés mellett is biztosította, a vasútépítés kockázat nélküli biztos hasznot jelentő vállalkozás volt, amelyen minél többen