

120 éves a Füzesabony- debreceni vasútvonal.

A vasutasság életében fontos ünnep július második hétvégéje, hiszen ekkor van a vasutas nap. Füzesabonyban még ehhez társul a Füzesabony- debreceni vasútvonal átadása. Szeretném rávilágítani az olvasókat mért jelentős évforduló Füzesabony történetében az 1891. év. Nem csupán azért, mert ekkor adták át a Füzesabony- debreceni vasutat, hanem a következménye miatt: a megnövekedett utasforgalom a vasútállomáson, ami az épület bővítését vagy egy teljesen új pályaudvar létesítését vetette fel. A Magyar Állami Vasút úgy döntött, hogy az utóbbit választja, és új indóházat épít Füzesabonyban. Az építkezés szeptember hónapban kezdődött Paff Ferenc tervei szerint.

Visszatérve a Füzesabony- debreceni vonal építésének történetére: 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. Tervezés már elkezdődik az 1885. évben, de a munkálatokat csak 1889-1890-91-ben végzi egy részvénytársaság. Füzesabony mellett még a vasúti vérkeringésbe bekapcsolja a következő hevesi településeket: Mezőtárkányt, Egerfarmost, Kétútközt, Poroszlót és Tiszafüredet. (Utóbbi ekkor még Heves megyéhez tartozott.)

Ez azért jelentős, mert megvalósul az észak- déli átjárhatóság. Nádasd- Eger- Füzesabony- Debrecen volt a tervekben, de sajnos az Eger- Nádásdi vonal nem épült meg. Terv az volt, hogy a rónaságban megtermelt gabona könnyedén eljusson a megyeszékhelyre és az itt termelt bor, faáru, pedig az alföldi tájegységen értékesíthető legyen. 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 Csávolszky 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 jegyezte. 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.

A vasúti kivitelezési munkákat Mandel és Társai vasútállalkozó végezte, tárgyaltak még Gregersehn nagyvállalkozóval is. Végül a beígért határidő előtt öt hónappal, 1891. augusztus 04-én Mandel és Társa a vonalszakaszt átadta.

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

Az Eger Újság hasábjain keresztül az akkori olvasók nyomon követhették-e nagyszerű utazási eszköz építésének történetét. Most ezekből a cikkekből válogatva mutatom be az építkezés fontosabb részeit.

Forrás: Bocsi János szakdolgozat: Füzesabony történetében milyen változásokat okozott a vasút megjelenése

Eger Újság, 1885. év december 29. (53. száma)

Az eger-debreceni vasúti összeköttetés.

A vicinális, vagy is úgynevezett helyi érdekű vasutak építési versenykorát éljük. Az állam, jól-rosszul, főbb vonásaiban bevégezte az állami érdekű vonalak kiépítését, s azután megalkottatott egy törvényt, melynél fogva a vidékek (arra) utaltatnak, hogy most már tessék versenyezni s építeni, vasúti összeköttetéseket teremteni – jól felfogott érdekeik előmozdítására.

Azt lehet mondani, hogy alig van az országnak vidéke, hol meg nem indult volna a mozgalom, a saját érdekeik szerinti vasúti összeköttetés kiépítésére.

A beállott nagy országos versenyben Eger és vidéke is hallatja szavát. Mi sem akarunk elmaradni a kortól, s a kor közgazdasági eszközeinek megszerzésétől. Hibákat követtünk ugyan el a múltban, annál kettőzöttebb erővel kell törekednünk, ha lehet, jóvá tenni a mulasztásokat.

Nagy nehézségekkel kell ugyan küzdenünk, s ezek részint a természeti akadályokban rejlenek, részint érdek összeütközésekből keletkeznek. Az bizonyos, hogy helyrajzi viszonyaink nem kedvezők. És ezek, az ellentétes érdekek malmára hajtják a vizet...

Az új évben a füzesabony-tiszafüred-debreczeni összeköttetés kérdése áll előttünk, mely az eger-nádasdi vonallal kiegészítve, hatalmas s élénk közlekedési s kereskedelmi vonalat teremtené s hozna létre. E füzesabony-debreczeni irányra is ki van már adva az előmunkálati engedély. A vonal Füredtől Egyek, Margita, Csege felé vezetne Debreczennek. E vonal az egri káptalanak összes birtokait vonná be a vasúti összeköttetésbe. És ez a fő. Ily hatalmas tényező érdekeinek összhangba hozatala s kölcsönös felkarolása a siker biztosításának legfőbb feltétele. Az egri káptalan székhelye, birtokaival vasúti összeköttetésbe jönne, s birtokai Füzes-Abonytól az országos s budapesti vasútvonallal közvetlenül érintkeznének. Az egri főkáptalan birtokaira nézve, ez a legkedvezőbb esély, soha másképpen kedvezőbb vasúti összeköttetésre kilátása nem lehet. Lehetetlen az, hogy e tervezet ne a legmelegebb pártolásra találja. Úgy is tudjuk, hogy az egri káptalan teljes öntudattal bír e tervezetre nézve érdekei fontosságának. Más részről Eger városa is kell, hogy szintén a legmelegebben karolja fel e tervezet támogatását. Eger érdekei egyik főpontja nyilvánul e tervezetben, melynek sikere városunkra nézve nagyfontosságú, hiszen az óhajtott alföldi s felföldi összeköttetésnek kész terve ez, s az eger-nádasdi vonallal nyerné befejezését. Hátra van még a vidék érdekeltiségének felébresztése. Tisza-Füred egy nagy tiszavidéki emporiumnak gócz-pontjává hivatott. Versenyfele ott Taskony körül csoportosul. A jövődő legyen szemünk előtt. Tiszafürednek szép hivatása van a jövőben. Fejlődő értelmisége, ipara, forgalma, hivatását már is előtűkrözik. A taskonyi nagy versenyzővel szemben nincs más hátra, mint e lehető tervezethez csatlakozni, s annak erőteljes tényezőjévé lenni. Az érdekek harca a mai kor. A ki nem igyekszik érdekeit érvényesíteni, annak részére nincs kegyelem a jövődőben, örökre elveszett. Eger és vidéke, Tisza-Füred és vidéke, az egri főkáptalan a kínálkozó többi érdekeltiségekkel, ...összevetett vállal biztosíthatják a sikert.

1886. év január 05. (1. száma)

Az eger-debreczeni vasúti összeköttetés.

Füzes-Abonytól Füred-Debreczennek a vasúti felmérés, terv s költségvetés készítése már folyamatban van. Ez idő szerint az érintési pontok ezek: Füzesabonytól kiindulva, Mezőtárkány-Bessenyő között menve, Poroszló, Tiszafüred, Egyek, Csege, Margitta, Balmazújváros, Debreczen. Mezőtárkány és Bessenyő között úgy állítatnék az indulóház, hogy mindkettőnek felszállási pontul szolgálja. Megjegyzendő, hogy Debreczentől Balmazújváros, Margitta, Csegéig az összes építési terv már készen áll. Így most csak Füzesabonytól Csegéig kell az építési tervet megkészíteni. Ez rövid idő alatt készen fog lenni, s akkor nyomban megindulhat az építési actio, úgy, hogy egy év alatt a gőzmozdony már

füstölhet a vonalon. Füstölnie is kell, mert vesztegetni való idő nincs. Mert vagy van életképesség a vállalatban, s akkor annak haladéktalanul életre kell jutni, vagy nincs – s akkor ennek is le kell tűnni egy év alatt. Ma oly rohamosan történik az ily vállalatok életbeléptetése, hogy az valóban bámulatra méltó. Van is rációja. Az érdekek a legerőteljesebb küzdelemben vannak. Egyik a másikat igyekszik letiporni. Az életképesség időhaladékot nem tűr, mert elég néha pár heti mulasztás, és a másik versenyző érdek már felibe kerekedett, s elragadta előle a konczot.

Mi elvesztettük az országos összeköttetési irányt; szemünk egy szárnyvonallal szurattott ki. A hatalmas anyagi erővel rendelkező Károlyi-consortium, elragadja előlünk a Fuzesabony karczagi összeköttetést, s mellék-irányba tereli...

. Egyszer kínálkozott egy alkalom, midőn gróf Csáky Tivadar az ottani érdekeltekkel már fel is mérte a karczag-füzesabonyi vonalat; de amely alkalmat, valljuk meg őszintén, mi alig vettük észre. Az elbukott akkor, s reánk nézve örökre.

De ne bolygassuk az elmúlt dolgok fájó emlékeit. Fő az, hogy tanulságait használjuk fel. A most kínálkozó alkalomnál szükségünk van ily tanulásra. Mert a most szóban forgó tervezet is most merül fel utoljára. Az eger-debreczeni összeköttetés kérdése nem új. Egy időben Miskolczon nagy mozgalom volt, hogy ez összeköttetést Miskolczra irányozza. Azért említtem ezt fel, hogy a debreczeni összeköttetésnek másik háttere is van, s ha most nekünk nem sikerült ezt megnyerni, világos, hogy ez is örökre elveszett részünkre.

Én a debreczeni összeköttetést fontosabbnak tartom, mint a karczagit. Ez összeköttetés nagyobb emporiummal hoz össze, mint amaz; a fontos keleti s erdélyi forgalom pedig épen itt összpontosul, s ha ez irány kiépül, e forgalom a felvidék felé egyenesen erre veszi útját, természetesen beleértve az eger-nádasdi vonalat is. A helyi érdeknél pedig fontosnak tartom, hogy az itt székelő káptalan, lakosságunk eme hatalmas tényezője, birtokaival közvetlen összeköttetésbe lépven, ez is csak előnyére válik városunknak.

Tehát részünkre utoljára kínálkozik a kedvező esély, melyet most már két kézzel kell megragadnunk. Úgy tudom, hogy Debreczentől Csegéig, egyes érdekeltek tetemes ajánlatokat tettek már. Debreczen városa, Hajdúmegye száz-száz ezer forintot ajánlottak fel. A csegei érdekeltek szintén százezer forintot. Az egri káptalan is bizonyosan hajlandó lesz, érdekei arányában részt venni. Tiszafüred-Poroszló, szintén nem fognak hátramaradni. Az lehetetlen. Ez irányban az érintkezés folyamatban van. Itt felmerül a tiszai átkelés kérdése, hogy t. i. a tiszai híd úgy építtessék, hogy az gyalog s kocsiközlekedésül is szolgáljon. Egyszersmind a poroszló-füredi töltés-ügy is végleges megoldást nyerhet. De ezekről s még egyébről jövőre.

1886. év május 25. (21. száma)

Az eger-debreczeni vasútvonal ügye, - mint hiteles forrásból értesülünk, - gyorsan halad célja felé. A most folyó héten fog megtörténni a nevezett vonal hivatalos műszaki bejárása. Tiszafüreden, f. hó 27-én az ottani vidék érdekeltsége gyűlést tart, melyen e vasútügy érdekében nagy fontosságú elhatározások várhatók. A nevezett vasútvonal eddig kijelölt iránya – mint t. tudósítónk írja, - annyiban szenved változást, hogy Debreczenből kiindulva, Balmaz-ujvároson át, egyenesen fog menni Egyeknek, s Egyektől szárnyvonallal fog vezetettetni Margitta pusztán keresztül Polgárnak, - míg a vonal további iránya Egyektől Tisza-Füred- s Füzes-Abonynak érintetlenül marad. Az említett változás nagy mértékben emeli a vonal fontosságát, s azt az első rangú országos vasútvonalak sorába helyezi.

Nem kevésbé érdekes ránk nézve t. tudósítónk azon közvetlen forrásból merített újdonsága, hogy egy új consortium, mely közel áll a mátrai vasúthoz, Hevest Füzes-Abonnyal szándékozik vasút által összekötni, s az eger-nádasdi vonallal csatlakozni. Más irányban pedig Tisza-Füredet, Taksony felé, a mátrai vonallal óhajtaná összekötni. E consortium megalakulása s működése tény; azonban ránk azt a benyomást teszi, hogy szeretné

figyelmünket elvonni a debreczeni iránytól, de ebben célzott nem ér. – Ha Füzes-Abony Hevessel összeköttetik, ennek örülni fogunk; ha az eger-nádasdi vonal létrehozásában bennünket támogatni fognak, ezt is szívesen vesszük; de a debreczeni összeköttetés oly fontos ránk nézve, hogy ezt egy pillanatnyira sem téveszthetjük szem elül, s minden erőnkkel törekednünk kell annak kiépítésén.

1886. év június 01. (22. száma)

A debreczen-füzes-abonyi vasút ügyében Tiszafüred, Poroszló és vidékének érdekeltsége igen látogatott értekezletet tartott. Jelen volt Budapestről: Csávolszky Lajos országgyűlési képviselő, s az „Egyetértés” szerkesztője, mint a nevezett vasútvonal engedményese, s vezérlő lelke, Szederkényi Nándor, Eger város orsz. képviselője; Egerből: Kaszap Bertalan Hevesmegye alispánja, és dr. Vavrik Béla egri kir. törvényszéki elnök, valamint az érdekelt vidék nagybirtokosságának egy igen tekintélyes része. Az értekezlet a szóban levő vasútvonal tiszafüred-füzes-abonyi részének kiépítésére 200,000 frt. megszavazását határozta el, mint amely összeggel a nevezett vonal létesítéséhez járulni fog. – Az élénk folyamú s nagy fontosságú értekezletet, a „Bika” vendéglőben, fényes lakoma követte, s reggelig tartó kedélyes tánczvigalom fejezte be, melyen részt vettek, a hölgyek közül: Lipcsey Tamásné, Jusztusz Gusztávné, özv. Lipcsey Imréné, Kovássy Kálmánné, Kovács Gézáné, Pásztor Béláné, Kalavszky Albertné, Liphay Endréné, Nyáry Józsefné úrnők; Jusztusz Ilonka, Lipcsey Szeréna, Pásztor Irénke, Lipcsey Ilonka, Szekerka Lujza, Nyáry Terike, Jusztusz Gizela kisasszonyok, stb. A férfiak közül: Papszász György, Papp Elek, Szederkényi Nándor országos képviselők, Vavrik Béla, törvényszéki elnök, Kaszap Bertalan alispán, Ferenczy Elek, Király Ferencz, Lipcsey Tamás, Jusztusz Gusztáv, Kovássy Kálmán, Kovács Géza, Kovács Gyula, Pásztor Béla, Medgyesy karczagi polgármester, Farkas, madarasi főjegyző, stb. A négyeseket mintegy 30 pár tánczolta.

1889. év május 21. (21. száma)

A tiszafüredi híd és az eger-nádasdi vasút.

A képviselőház f. hó 15-én tartott ülésén, a közlekedésügyi tárcza költségvetésének tárgyalása folyamán, Szederkényi Nándor, városunk tevékeny országgyűlési képviselője, a törvényhatósági utak tételénél felszólalt. „A honvédelem szempontjából – úgymond – egyes törvényhatósági utakon szükségelt hiánypótlásokra vonatkozólag egy interpellációt intéztem a t. közmunka és közlekedésügyi miniszter úrhoz, mely interpelláció ezen rovatnak a tételével szoros összefüggésben van, a mennyiben e rovatban a Poroszló-Tiszafüred között a magyar kormány által 1849-ben felégetett híd helyreállítására van egy összeg felvéve.

Az indokolásban elő van terjesztve, hogy a t. közmunkaminiszter úr, miután ott egy vasúti híd is van tervezve, tárgyalásokat folytat, hogy ezen általa tervezett híd miként volna a vasúttal összeköttetésben építhető. Miután a fő előttünk az, hogy a híd és a Tiszán való közlekedés helyreállítassék, nagyon természetes, hogy ez a vasúti összeköttetéssel is kapcsolatba hozatik, a mi különben csak örvendetes megnyugtatóul szolgál. De, mint mondám, a fő az, hogy a híd elkészítessék. Kérdem tehát a t. miniszter urat, vajon készek-e az ezen híd előállítására szükséges megállapodások és miként áll a dolog? Ne késsék ezzel a t. miniszter úr tovább is, hisz elég ideig késett ez már eddig, mert kívánatos, hogy e vidék méltányos kívánsága egyszer valahára kielégítésre találjon. E tekintetben kérem a t. miniszter úr felvilágosításait.”

Baross Gábor közmunka és közlekedésügyi miniszter: „Tény, hogy a t. képviselő úr szíves volt hozzám egy interpellációt intézni, a melyre, - miután abban a következő kérdés foglaltatik:” (Olvassa) „a Poroszló-Tiszafüred között 1849-ben a magyar kormány által felégetett híd

helyreállítására fog-e mielőbb a t. miniszter úr intézkedni”, a költségvetés ezen tételénél a választ is meg fogom adhatni. A kormány a tiszafüredi hidat államköltségen szándékozik kiépíteni, minthogy azonban időközben a debreczen-füzesabonyi vasút építése is célzott és ez a Tiszán áthidalást tesz szükségessé, azon kombináció jött létre, hogy eme két híd egyesíttessék, miáltal nemcsak a híd istápoltatnék, de a kormány is bizonyos megtakarítást érhetne el. A tervek készen vannak s egy a vasúti és a közlekedésre alkalmas híd felépítésére 350,000 frt van előirányozva. Ha e kombináció a vasúttal létrejön, akkor körülbelül 608,000 frt az, amibe e hídnak előállítására az államnak kerülné. Ezen összeg három részletben per 200 ezer frt utalványoztatnék ki a vasútépítési vállalatnak. A magam részéről azt hiszem, hogy a leghelyesebb és a legkívánatosabb megoldás volt e két híd egyesítése. A vasút létesítését illetőleg, a tárgyalások még nem lettek befejezve, ezen felül pedig még a törvényhozás sem határozván azon célzat felett, mely az indokolásban részletesen elő van adva, addig nem tehettem a kivitelre nézve semmi intézkedést; de mihelyt egyrészt a költségvetési törvény szentesítettik, másrészt pedig a törvényhozás ezen helyi érdekű vasút felett egy vagy más irányban határoz, ezen fontos objektumnak kiépítésére meg fogom tenni a szükséges intézkedéseket.

1889. év június 25. (26. száma)

A debreczen-füzesabonyi vasúti érdekelttség tiszafüredi végrehajtó bizottsága, f. hó 16-án Tiszta-Füreden, Lipcsey Tamás főszolgabíró elnökle, s számos helybeli és vidéki érdekelt részvéte mellett közgyűlést tartott. Jelen voltak: Csávolszky Lajos, Szederkényi Nándor orsz. képviselők, Póka István egri főkápt. jószágkormányzó, Gräfl Jenő és Andor nagybirtokosok Poroszlóról, számos birtokos, és községi előjáró a vidékről. Csávolszky Lajos, mint a nevezett vasút engedményese előterjesztette, hogy a debreczen-füzesabonyi fővonal, s a kocshát-polgári mellékvonal kiépítési költsége a kormány által 5,500,000 frtban állapított meg. Ez összegből még 1,575,000 frt fedezendő. Fedezve van idáig a felmutatott jegyzék szerint 1,350,000 frt, melyhez még az általa felajánlott 37,500 frt járul. A csegei határ többi nagybirtokosainál aránylagos részvétel tekintetéből hasztalanul kopogtatott. Ezen fölül még fedezésre vár mintegy 60,000 frt. Ez összegek hiánya hátráltatja a vasútépítés nyomban megkezdését. Kéri a t. értekezletet, sziveskedjék bölcs tanácsával e hiányok mikénti fedezésére nézve módot és eszközt nyújtani. Az értekezlet abban állapotott meg, hogy küldöttségileg kéri fel a közvetlenül érdekelt, de a vasútépítéshez még semmivel sem járult birtokosokat, az aránylagos hozzájárulásra. Továbbá kérvényt intéz Hevesvármegye közönségéhez, hogy az eger-nádasdi vasút törzsrészeire megszavazott 50,000 frtot, a debreczen-füzes-abonyi vasút építési költségeire fordítsa, s e vállalatot még ezen kívül is jelentékenyebb összeggel segítse. Elnök melegen megköszönte Szederkényi Nándor, Egerváros képviselőjének a képviselőházban a t.-füredi híd érdekében tett meleg felszólalását, valamint Csávolszky Lajos orsz. képviselőjüknek e vasút körül kifejtett fáradhatatlan és sikeres buzgólkodását. Az értekezletet régi jó magyar szokás szerint a kaszinó helyiségeiben lakoma fejezte be, melyen egymást érték a szebbnél-szebb pohárköszöntők, Csávolszkyra, Póka István jószágkormányzóra, Szederkényire, Lipcsey Tamásra, a tiszafürediekre, Madaras küldötteire stb.

1889. év július 23. (30. száma)

A debreczen-füzes-abonyi vasút ügyében.

A debreczen-tisza-füred-füzes-abonyi vasút fölépítése ügyében az érdekeltség a múlt jun. hó 16-án Tisza-Füreden tartott értekezletéből a következő kérelmet intézte Hevesvármegye közönségéhez:

Tekintetes Megyei Bizottsági Közgyűlés! Minden közérdekű ügyre kiterjedő meleg részvétét ösmerve a tekintetes megyei bizottságnak, teljes bizalommal kérjük nagybecsű figyelmét és további támogatását a Debreczentől Füreden át Füzes-Abonyig, – és P.-Kócostól Polgárig tervben lévő vasút érdekében, mely a megvalósuláshoz közeledik s a közlekedési vonalaktól oly távol eső, az év nagyobb részében járhatlan, termékeny nagy vidékünk előtt van hivatva megnyitni a közlekedés, forgalom, művelődés, a haladás útját. E vonal építési költségei a kormány által 5,500,000 frt-ban állapították meg, mely összegnek 30%-a az érdekeltek által fődőzendő.

Bár minden birtokos, minden község, minden érdekelt örömmel hozta meg áldozatát e vasút fölépítéséhez, - Hevesmegye is 50,000 frt segélyben részesítette, mégis 100,000 frt az a hiány, mi az építés azonnali megkezdését még most is akadályozza.

Reméljük, hogy 50,000 frt pótlólag a nagyobb birtokosoktól még beszerezhető. Elküldöttük hozzájuk mai közgyűlésünkben megbízottainkat.

De miután ennél nagyobb összeg sem tőlük, sem az érdekelt községektől nem várható, - melyek közül maga Tisza-Füred 75,000 frtot szavazott meg, nem várható Hajdúmegyétől sem, mely érdekelt három községe után 100,000 frttal járult már e vasút költségeihez. Sem az egri főkáptalantól, mely 400,000 frt adományával, vagy Debreczen városától, mely 160,000 frtjával óhajtasunkat e vasút fölépítése iránt biztos reménnyé változtatta:

Engedje meg a tekintetes megyei bizottság, hogy miután Hevesmegye aránylag leginkább van érdekelve e vasút által, annak áldásaiban legtöbb községe, legnagyobb területe részesül, – sőt mint alább előterjesztendjük, annak fölépítése a megye pénztárára nagy mértékben hasznot hajtó is leend, –

engedje meg tisztelettel kérnünk, hogy az eger-nádasdi vasútra megszavazott 50,000 frtot ezen debreczen-füred-f.-abonyi vasút törzsrészvényeire átengedni méltóztassék. –

miután az eger-nádasdi vasút kiépítése csakis a debreczen-f.-abonyinak biztosítása után, mint ennek folytatása, – de ekkor a legnagyobb valószínűséggel, és éppen maguktól a debreczeni vasút vállalkozóitól, mint legfőbb érdekeltektől, a kereskedelmi miniszter úr országgyűlési nyilatkozata értelmében, az állam hozzájárulásával várható,

s így éppen az eger-nádasdi vasút jól fölfogott érdeke követeli ez 50,000 frtnak átengedését annyival inkább, mert ez összeg úgyszólván nagyon jelentéktelen része volna e vasút milliókra menő összes költségének, - míg átengedés esetében jelenleg nagy, - talán döntő hatású, mert a debreczen-f.-abonyi fővonal kiépítésének megkezdését gyorsítja, talán éppen biztosítja, s így eger-nádasdi folytatásának kiépítését is hasonlíthatlanul nagyobb mértékben segíti elő, mintha közvetlen ennek részére tartatnék meg, mert úgy a debreczeni vonal sem volna biztosítva.

Tisztelettel kérjük ez újabb segítyt azért is, mert T.-Nána és K.-Köre kivételével Hevesmegyének egész t.-füredi járása a debreczen-füred-f.-abonyi vasút érdekköréhez tartozik 22,000 lelket számláló 9 községével, melyek határa 120,000 hold, évi államadója 122,000 frt, - s mert e községek – Poroszlót kivéve – a közlekedési vonalaktól, a közforgalomtól az év nagyobb részében teljesen el vannak zárva. A Tisza balparti 6 községét pedig 15,000 lakosával, kik 76,000 hold terület után 80,000 frt államadót fizetnek, - a megye testétől még a Tisza folyó is elválasztja s így életérdeke e községeknek e vasút fölépítése; de érdeke F.-Abony és Maklárnak, - s igen nagy mértékben főképp éppen magának a megye székhelyének Eger városának és egész vidékének is, - amennyiben elzárt helyzetéből egyenes, akadálytalan, minden időben könnyű és gyors, jövedelmező, áldásos forgalmi összeköttetésbe hozza az egész alfölddel s mint fentebb is érintettük, alapját, biztosítékát képezi az eger-

nádasdi vasút fölépítésének, mert e vasút teszi az eger-nádasdit érthetővé, hasznossá, szükségessé.

Kérelmünk támogatása végett legyen szabad Hevesmegye közelmúltja két küzdelemteljes évtizedének eseményeiről a jelenleg kínálkozó előnyök nagyságának feltüntetése végett megemlékeznünk és fölemlítnünk, hogy a füred-poroszlói út fontos stratégiai vonal, mely minden áldozattal fönntartandó, mint Hevesmegye közmunkaügyi szakosztályának 22/II. 1879. számú határozata és a közös hadügyminisztériumnak 1879. évi január 22: 91.sz. a. kelt s a közlekedésügyi minisztérium 1641/1879. számú rendeletével Hevesmegyéhez küldött leirata bizonyítja, mely a megyét e híd és útvonal gyors fölépítésére azon kijelentéssel sürgette megismételve, hogy hadászatiilag veszélyessé válhatnék e vonal fölépítésének halasztása,

hogy a megye közgyűlése e sürgető leirat folytán s a Tisza balparti hat község elkülönített helyzetére tekintettel, 1880. évi július 12-én 228'XVII. 1880. sz. alatt e híd és töltés felépítésére 295,519 frt kölcsön fölvételét, helyzetének szorongatottsága folytán megszavazta, miután a Tisza-hídra ismételve kért államsegély a minisztérium 7423/879. számú leiratával újból megtagadtatott.

E határozat megdöntése, melynek foganatosítása talán pénztárát teljesen kimerítette volna, - a megyének még integritását is fenyegette, mert Tisza-balparti községei közül három – hagyományos, tényekkel is gyakran bizonyított ragaszkodása daczára, Jász-Kun-Szolnok megyéhez csatoltatását volt kénytelen kérelmezni, mert helyzete Hevesmegyében, főképp a közlekedésnek valóban csak e községek lakosai által ösmert, képzelhetetlen rosszasága, rendkívüli akadályai, költségei, sőt veszélyessége miatt már teljesen elviselhetetlenné vált.

Hogy e három község maradása Hevesmegyénél lehetővé tétessék, melyek elvitele valószínűleg e mostoha helyzetben is maradni kívánó másik háromnak elszakítását is eredményezte volna, - s mert e hat község elvesztésének nagy ára sem mentheti vala föl a megyét a poroszlói út és Tisza híd fölépítésének terhes kötelezettsége alól, melynek egész vonala azután is kizárólag területéhez tartozott volna:

49/IV. 84. sz. alatt közgyűlésileg ismét elhatározott fölirat intézése a Tisza-híd államköltségen való fölépítése iránt, a füred-poroszlói úttöltés és ártéri hidak megyei költségen való kiépítése, - s csakhamar meg is kezdetett;

de hasztalan áldozta a megye reá évek hosszú során a tiszafüredi járás 8-9 községének összes megyei közmunkáját, az ártéri hidak ezen felül utalványozott építési költségeivel, - mert a töltést az árvíz folyása, különösen északi hullámverése évről-évre annyira megrongálta, hogy a munka és váltságdíj jelentékeny részét a javítás emészté föl, - míg a múlt és f. év tavaszán az egész töltést csaknem teljesen tönkre tette, még hídjai is alig voltak megmenthetők.

100,000 frt befektetése semmisült meg Hevesmegyének e két év alatt, nem maradván utána egyéb emésztő gondjánál a közlekedés és forgalom fejlődésével sürgetőbbé váló kötelezettségének s azon szomorú tanulságnak, hogy e kötelezettség teljesítése, mert erősebb töltésre és magasabb hidakra van az árvíz miatt szükség, - aránytalanul nagyobb mértékben veendi ezután igénybe pénztárát, ez ideig kárba ment áldozatnál, hacsak helyzete valami módon meg nem enyhíthető.

E módot nyújtja jelenleg, tekintetes megyei bizottsági közgyűlés, a debreczen-füred-f.-abonyi vasút fölépítése, mellyel a megye pénztárát, nyugalmát sőt integritását évtizedek óta fenyegető, zaklató tiszahíd és poroszló-füredi úttöltés kérdése a megyére lehető legkedvezőbben és gyorsan volna megoldható,

a mennyiben a kocsiközlekedési tiszahíd, melynek saját pénztárát fenyegető aránytalanul nagy költségei állami födözéséért a megye oly hosszú ideig sikertelenül folyamodott, - a vasúti híddal együtt, az állam költségén és a vasúti társulatén emeltetnék, eddig nem is remélt hatalmas, erős szerkezettel valószínűleg a megye terhelése nélkül, de bizonynyal aránytalanul csekély igénybe vételével;

míg a füred-poroszlói úttöltés északi oldalán, közvetlen mellette, részben hozzá közel vonuló magasabb, kikövezett oldalú, erős vasúti töltés, e megyei úttöltést, az árvíz északi hullámverésétől és folyása erejétől megóvná, így újra építése kevesebb áldozatot igényelne, fenntartása aránytalanul kevesebb költségbe kerülne; állandóvá tenné, biztosítván a megyét újabb áldozatainak megsemmisülése ellen, biztosítván a közlekedés folytonosságát.

A tiszai átkelés ily biztosítása pedig, miután e rév forgalma nem oly természetű, hogy a vasútra volna terelhető, - kétségtelenül tetemesen emelné a megyei révjog értékét, melynek bérlete éppen az átkelés bizonytalansága miatt hanyatlott 2500-3000 frtról felényire az utóbbi években.

Fejlődésnek indulna a megye forgalma, megkönnyítenék úthálózatának kiépítése.

Nem 100,000 frtnak kamatját nyújtják a megye pénztára részére tekintetes közgyűlés a fölsorolt előnyök. Jobban méltóztatik azok anyagi értékét felösmerni a vasúti érdektség e közgyűlésénél, - hasonlíthatlanul nagyobb biztossággal méltányolni erkölcsi eredményét, mely a megye integritásának, nyugalmanak, adminisztrációja megkönnyítésének, társas élete, közszelleme, - és részei összetartozásának érzete, solidaritása fejlődésének biztosításában s a fölsorolt nagy érdekek méltánylását, lehető kielégítését követő megnyugvásban és ragaszkodásban áll.

Mindezekhez járul, hogy a kért összeg törzsrészcvények vételére fordíthatnák, s nincs kizárva az eset, sőt a tervezett vasút érdekkörének nagyságát tekintve, valószínű, hogy a kezdet nehézségeinek leküzdése után a törzsrészcvények kamatozása is várható, - állami megváltás esetében pedig a megyének tőkéje is visszafizettetnék.

Tisztelettel újítjuk meg kérelmünket az eger-nádasdi vasút törzsrészcvényeire megszavazott 50,000 frt átengedése iránt.

Kelt Tisza-Füreden a Debreczentől F.-Abonyig és P.-Kócstól Polgárig tervben levő vasút érdektségének 1889. évi június 16-iki közgyűléséből.

Lipsey Tamás, elnök.

Kaiser János, jegyző.

A kérvényt Hevesmegye közönsége f. hó 29-én tartandó közgyűlésében fogja tárgyalni, s azt hisszük, hogy a kérvényben felsorolt nagyfontosságú s alapos érvek kellő figyelembevételével s méltatásával kedvezőleg fogja azt elintézni.

1889. év július 30. (31. száma)

A debreczen-füzes-abonyi vasút érdektsége közelebbről Eger városa közönségéhez és megyebizottsági tagjaihoz is intézett kérelmet, melyben az eger-nádasdi vasútra megszavazott 50,000 frt átengedése iránt Hevesmegye bizottsági közgyűléséhez beterjesztett kérvénye támogatását kéri. E szépen szerkesztett emlékirat ugyanazon fontos érvekkel van megokolva, melyek a Hevesmegyéhez intézett s lapunkban is közölt kérvényt támogatják.

A debreczen-füzes-abonyi vasút törzsrészcvényeire Poroszló községe, f. hó 21-én tartott közgyűlésében 5000 frtot szavazott meg. Poroszlóról e célra már Gräfl Károly 10,000 frtot, Mezey 1000 frtot ajánlott fel.

1889. év október 29. (44. száma)

Az Eger- debreczeni vasút.

Vannak még sokan Egerben, akik visszaemlékeznek azon nagyszabású mozgalomra, mely az egri iparos kör kezdeményezésére, 1880-ik évben indult meg, az Eger városán egyenes irányban keresztül vonuló alföldi s felföldi vasúti összeköttetés érdekében. Az alföldi s felföldi érdektség Eger város székházában tanácskozott velünk együtt, s nagy lelkesedéssel

adott kifejezést ez érdeknek. Eger városa vendéglátó szívességgel fogadta a vidéki érdekeltség megbízottjait, és sokan emlékezni fognak a kaszinói bankett köszöntőire, mely nagy érdek lelkes átérzést visszahozott falvaink között. Még arra is sokan emlékezni fognak, hogy Eger város képviselőtestülete komolyan szívén viselte a nagy érdekeket, tetemes áldozatokra készek nyilatkozott annak létesítését előmozdítandó. Tudtuk és éreztük, mit teszünk. Amit tettünk, az erős akarat elhatározásával cselekedtük.

A mozgalom magva, hála a Gondviselés segélyének, termőtalajra hullott, s ma már törekvésünk oroszlánrésze, a siker gyümölcsével örvendeztetett meg bennünket.

Amiről egy évtized előtt sokan álmodni sem mertek, az Eger- debreceni egyenes vasúti összeköttetés, Tiszafüreden át egy monumentális tiszai híddal, kocsi, kocsi- s gyalog- átjáróval, immár épülőben van. Nemcsak az alföld metropoliszával, Debrecennel, s ezzel a nagy alföldi egyenes közlekedéssel jövünk összeköttetésbe, de a nagy tiszai híd folytán, melyen egy fél ország tekinthet büszkeséggel, Füred vidékének Egerhez s Hevesvármegyéhez örök tartozandóságát is biztosítva látjuk.

Ekkora érdekek megtestesülése, - ismétlem- egy évtizeddel ezelőtt sokak előtt talán álmokképnek, és mesésnek tűnhetett fel. Én álmodoztam róla, ha nem ily monumentális alakban is. Erős hitem is volt hozzá, fent érintett mozgalomnak közepette, habár nem is oly alakban, hogy ezen összeköttetés összejönne kell, s most is előttem lebegnek az ajkak jóakarató mosolyai, az én naivitásom felett, mely természetes érdekek ellenállhatatlan erejében bizakodott.

Mintegy négy éve annak, hogy tettekre s elhatározásokra kész férfiú, Csávolszky Lajossal e nagy érdek részleteit megbeszéltek. Ő egy kis szárnyvasúti összeköttetést tervezgetett Debrecenről Csegéig. Oh ennél fontosabb érdekek forognak itt fenn. Nagy érdekeltségek nagy áldozataival, Eger városa törekvése is érvényesülhetne. Az egri káptalan jött elsősorban kérdésbe. Ettől függ minden. Ha az egri káptalan felkarolja a Füzesabonyig való kiépülés tervezetét, akkor a legmerészebb álmom tényleges valóság lesz.

Az egri káptalan nem csak egyéni, de kérdés országos színvonalára emelkedve, valóban Eger városa részéről is meghálálhatatlan áldozatkészséggel fogadta a tervezetet, s maga részéről igazi nagyszabású felfogással, az egyenes debreceni összeköttetést jelölte ki, Polgárig kiágazó szárnyvasút pótlással, s e tervezetre négyszázezer forintot szavazott meg. Íme, a tervezet letette az egri káptalan annak országosan nagyszabású fogalmazásával, s áldozatkészségével. Most már a többi érdekeltség megnyerésén volt a sor. Füred vidéke lelkes támogatásáról szólni sem kell. A 130 km hosszú vasút, a poroszló-füredi nagy ártérrel, s a tiszai nagy híddal, 5 millió felüli költségvetést tüntetett fel. Különösen az ártéri átkelés s tiszai híd megoldásának kérdése óriási nehézséggé emelkedett. Baross Gábor közlekedési miniszter úr a tiszai átkelést, fenntartását méltányolva, s fontosság mérvéhez képest jött segélyül a kérdés megoldásához,- mely egy monumentális híd építésében nyert kifejezést. Ennek részleteit ismeri a közönség, megvilágítva lett az országgyűlés múlt időszaka végén.

A nagy munka épülőben van, s az álmokkép testesülve lesz. Az építési engedély már kiadott, s a vasúti társulat e hó 31-dikén tartja Debrecenben alakuló ülését, melyre az aláírók mindannyia meghívott.

Szederkényi Nándor

1889. év szeptember 03. (36. száma)

A Debrecen-Füzes-Abonyi vasút részére megszavazott 10.000 forint, sok czifra fázison megy át,- 3-ik Fázis. Egerbe jöttem látogatóba, elmentem folyó év júl. 30-án a városi képviselői ülésre is, melyben a sok port vert 10.000 forint ügye éppen tárgyalatott. Az ülés meglehetősen népes volt. A megyének azon határozata olvastatott fel, mely a városi képviselőtestületnek a 10.000 forintot megszavazó határozatától a jóváhagyást megtagadta. Most már arról volt szó, hogy fellebbeztessék-e ezen határozat? A fellebbezés ellen csak egy

hang emelkedett. Egy közel álló földmives képviselő kilétét kérdezem. Neve helyett azt mondá: ez a közérdek záptojása, mint mindet ellenez, ami a haladással összefüggésben van. Beszéde nem volt hosszú, de annyiban érdekes, hogy roppant keserű-lapu zamata eleganciájával dadogta végig a közbekiáltások által megszaggatott, amúgy sem folyékony dictionját. A felfolyamodás ezen egy hang szavazat kivételével egyhangúlag elhatározott s már, mint értesültem, a megyéhez is felterjesztett; azonban elkéset, mert biztos kútfőből értesültem, a belügyminiszter Szederkényi Nándor orsz. Gyűlési képviselő panasza folytán, bár a megye főispánja eljárása ellen alapos kifogást nem talált, s azt egészen korrektnek jelzi, mégis megsemmisítette és a megyét új határozatra, utasította. Az ügy tehát elbeszélés tárgya lesz, minek eredményét mindenki kíváncsian várja.

Idegen levelező

1890. év április 15. (15. száma)

A debrecen-füzes-abonyi vasútról jelenleg annyit írhatunk, hogy a földmunkákat Egyek és Füred között márcz. 17-én kezdődött 600 munkással, s ma ezen vonalnak 3/4 -ed része készen van. A tiszafüredi állomás s az egész pályaudvar alaptöltésének munkája végbe megy. A füred-óhati s az óhat-polgári vonalon pár hét múlva egész földmunkálat készen lesz. A Debrecen és Balmazújváros között a hidak falazása van munkálatban. A balmazújvárosi pályaudvaron az állomás épületek emelkednek. A sínlerakás Abonyból s Debrecenből kiindulva e hétvégén megkezdetik. Az egész vonalon a közelebbi időben átlag 3 ezer ember dolgozott. Füred és Poroszló között árvíz elvonulása után kezdenek a munkálatok: a víz naponkint rohamos apadást mutat, 48 óránként 10-20 cm-t apad. A tiszai híd az emelkedett víz miatt ez időtájt csendesen haladt; a munkások főleg a hídoszlopok köveinek fölhúzásához szükséges állványok s emelőgépek készítésén dolgoznak. Ez az épülő vonal legkiválóbb műtárgya a tiszai híd lesz. Kőpillérekben nyugvó vasszerkezetű építmény, mely gyalog és kocsijáróként is fog szolgálni. A híd öt nyílásból fog állani, a három közbülső nyílás 70-70 méret, a két szélső 30, - összesen 270 méter hosszú. Három pillérenél az alapozás sűrített levegővel való művelettel fog történni, míg a két hídfő s egy ártéri pillér Füred felől czölöpalapokon fog állani. Az alapozás 0 vízállás szintjétől számítva 23 méter mélységig megy lefelé, míg a híd vasszerkezetének alsórésze a legmagasabb észlelt (1888-dik) árvíz szintje felett 5 méter 60 cm-re emelkedik. (Tiszafüred és Vidéke Újság)

1890. év május 06. (18. szám)

A debrecen- füzes-abonyi vasútnál – mint a T-füred és Vidékében olvashattuk, földmunkákat az állomások földmunkája is, egész vonalon Debrecen-től Füzes- Abonyig, nagyrészt elkészült., kivéve a füredi és a poroszlói árteret, de ez is nagy erővel veszik munkába most, és az alsó Tisza mellékéről 2000 kubikust szállítanak a munkahelyre, kiket 400 főből álló csapatokban szállítanak gözhajón oda. Két ilyen szállítmány már megérkezett. Poroszlón és Mező- Tárkányon már épülnek a pályaházak. A sínlerakás Füzes- Abonyból és Debrecenből megkezdett és mindkét pontról 10- 12 kilométernyire, van már fektetve. A tiszai hídépítés, a kedvező vízállás folytán nagyobb lendületet kezd venni; a munkahíd a folyón keresztül nem sokára elkészül; a nagy híd poroszlói első pillérének vas-szekerénye fel van szerelve, és süllyesztése és falazása is megkezdődik. Nevezetes műszaki építés ez a tiszai vashíd, s kedvező időben az ottani lakosság tömegesen jár ki a munka folyamának megtekintésére az egész kis lak- és gyárteleppé alakult, ezelőtt csendes, egyhangú, most oly élénk tiszafüredi révbe, hol az élelmes Epstein tiszafüredi lakos a fűz és nyárfák lombjai alatt eléggé kényelmes bor és bor- és sörcsarnokot állított fel a szomszár torkok felüdítésére.

1890. év június 24. (25. száma)

A debrecen- füzesabonyi vasútvállalat részvénytársasága f. hó 8-án Csávolszky Lajos országgyűlési képviselő elnöklése alatt, gyűlést tartott, melyen az igazgatóság jelentést tett a vasútépítés előrehaladásáról. E jelentés szerint az építkezés minden ponton megszakasztás nélkül gyorsan halad előre; anyagban - mióta az állami gépgyár is megfelelt állami kötelezettségeinek,- nincs hiány, s szükséglet mindenütt kellően fedezve van, a földmunkákat úgyszólván az egész vonalon készen van, mégis a munkáslétszám naponta átlag 2500-ra rúg. Járművek a következők: 2 mozdony, 110 vállalati- vagon, 60 költsön vagon. A jelentés reményét fejezi ki, hogy az egész vállalat még az 1890-ik év folytán teljesen elkészül, s átadható lesz a közforgalomnak.

1890. év június 03. (22. szám)

A debrecen- füred-füzes-abonyi vasút munkálatai- mint a „T- Füred és Vidéke” írja.- Az egész vonalon az utóbbi két hét alatt is gyorsan haladnak előre. A kisebb hidak Cserepestől a Folyásig szintén készen vannak. A füred- poroszlói ártéren az egész vonal földmunkája a rendkívüli magas töltés, munkában van s rajta naponta több mint ezer ember dolgozik. A füredi ártérről a vizek gépekkel levezetettek s a töltés kubikolása több ponton megkezdett. A tiszai hídépítés az utóbbi két hét alatt szintén előre haladt. Az első mederoszlopnál a szádfa közötti anyag kiemelve van. A második oszlopnál a süllyesztőszekevény szerelve, a 3 diknál az állványoszlopok készek. A negyedik pillér (a poroszlói oldalon) süllyesztőszekevénye 0 pontra süllyesztve van a falazása munkája, folyik. A munkahíd készen lesz.

1890. év július 22. (29. száma)

Az első vonat a füzesabony- debreczeni vasút-vonalon, Füzes- Abonytól a tiszafüredi hídfőig f. hó 10-én robogott végig, és pedig Füzesabonytól Poroszlóig a már kész felépítményen, Poroszlótól pedig a tiszafüredi tiszai hídfőig ideiglenesen lerakott síneken. Az egy mozdonyból, vagon és néhány teherkocsiból álló vonat esti 5 ½ órakor indult Füzesabonyból, s 6 ¾ órakor érkezett a hídfő közelébe. A kis vonat, mely virágkoszorúkkal zászlókkal nemzeti színű kelmékkel volt dúsan feldíszítve, élénk sokaság várta, s rádió, lelkes éljenekkel üdvözölte a vonaton érkezőket, kik között vállalkozók s az építőmérnökön kívül néhány meghívott vendég is volt Egerből, Füzes- Abonyból és Poroszlóról. A megyénk s vidékünk nevezetes momentumot még ünnepélyessé tette a tiszaparti füzes lombjai alatt az érkezettek tiszteletére rögtönzött magyaros lakoma, mely számos pohárköszöntő között különösen kiemelkedett ft. Tariczky Endre t.-füredi plebánosnak a vállalkozó és az építőmérnökre mondott szellemes toasztja.- A vonat a kész pályán most már naponta megfordul teherkocsival, melyeken a pálya most épülő részeihez anyagot szállít.

1890. év augusztus 26. (34. száma)

Látogatás a poroszló-füredi vasút Tiszahídjánál. Zalár József Hevesmegye főjegyzője és Szederkényi Nándor, Eger város országgyűlési képviselője, f. hó25-én megtekintették a Poroszló és Tiszafüred között épülő vasúti hidat, s a Tisza partján tiszteletökre barátságos halászlé lakoma után Zalár visszatért Egerbe, Szederkényi pedig betért Tiszafüredre, ahol Lipcsey Tamás főszolgabíró vendége volt. Mint Szederkényi Nándor vasútlétesítése, mint országút kiépítése körül Tiszafüred érdekeit mindenkor melegen támogatta, a város részéről, Kovács György bíró és Borsos Flórizs jegyző üdvözölték Eger országos képviselőjét. Ugyan csak az említett napon (16-án) Tiszafüreden Graefl Andor járási szolgabíró vendégei voltak gróf Szapáry Gyula miniszterelnök fiai: Szapáry György és Lőrincz grófok, kik az ottani régiségárt is meglátogatták. (Tszafüred és Vidéke Újság)

1890. év december 23. (51. száma)

A debrecen-füzesabonyi vasútnál a fővonal már teljesen készen van összes épületeivel, raktáraival és rakodóival. Mint értesültünk a vasúttársaság közelebbről folyamodott is a kereskedelemügyi magyar kir. ministerhez, hogy a vasút részleges megnyitását engedélyezze Debrecen, Tiszafüred, Poroszló és Füzesabony között. Az ártéri hidak is teljesen készen vannak s ezeken a tehersúly- próbák most vannak folyamatban. A vasúttöltés oldalain a biztosítási védművek fűzfomadékokból, s kőakásokból szintén a legnagyobb részbe vannak végezve. A vasúttöltéssel párhuzamos megyei úton az idén vállalatba adott munkák szintén be vannak fejezve, s fölülvizsgáltuk közelebbről fog megtartani.

1891. év február 10. (06. száma)

Új szárnyvasút. A Füzesabony- debreczeni, nemsokára megnyitandó vasútvonalból kiágazólag, Tisza- Füredről, Tisza- Szöllősen, Tisza-Szent-Imrén, Madarason keresztül Karcagig vezetendő szárnyvasút előmunkálataira kértek és nyertek közelebbről engedélyt Csávolszky Lajos országgyűlési képviselő az „Egyetértés” szerkesztője és Lipcsey Tamás tiszafüredi főszolgabíró. A tervezett, s nagy közforgalmi, valamint stratégiai szempontból is nagy jelentőségű szárnyvasút létesítése érdekében a múlt jan. hó 28-án Karczagon, a városház termében, Madarász Imre országgyűlési képviselő elnökle alatt s az érdekelt községek s birtokosok képviselőinek élénk részvétele mellett igen népes értekezletet tartott, melyen az érdekeltség a szárnyvasút tervét a legnagyobb lelkesedéssel fogadta, s létrehozásához való teljes hozzájárulását egész készséggel megígérte.

1891. június 16. (24. száma)

A debrecen-füzesabonyi vasút megnyitására vonatkozólag a „Tiszafüred és vidéke” ezeket írja: A megnyitás az összes munkálatok bevezetéséig s az általános műtanrendőri bejárás megtörténteig csak részleges lehet, s jelenleg csak a poroszló-abonyi részre vonatkozhatik, de ennek napja sincs még az itteni szakközvegekkel tudatva. Az ohatpolgári szárnyvonal még nincs kész, nagy eréllyel dolgoznak rajta s talán e hó 26-ára végeznek; ennek teljes elkészültétől függne a füred-debreczeni vonal forgalomba bocsátásának engedélyezése; az összes vonalak ünnepélyes megnyitása pedig a tiszai híd teljes elkészültével van szoros kapcsolatban. Itt jelenleg a középnyílás vasszerkezetének montírozása nagy serénységgel folyik s e művelet, kedvező idő mellett, június végére kész lehet, míg egyidejűleg a járdagerendák lerakása is megtörténik; július elején kezdik átvezetni a sineket s folytatják a híd egyéb munkálatait július közepére leendő bevezetéssel. Ekkor megkezdik a műszaki járatásokat s a valószínűséghez igen közel áll, hogy augusztus 5-ére, a híd is átadható lesz a közforgalomnak.

1891. július 28. (30. száma)

Az eger-debreczeni vasút megnyitása.

A füzes-abony-debreczeni, vagy helyesebben eger-debreczeni vasút f. évi aug. hó 3-án nyitattik meg és adatik át a közforgalomnak. A hivatalos megnyitás Debreczenből indul ki aug. 3-án és aug. 4-én este 7 órakor nyer befejezést Egerben.

Örömmel hozom e hírt mélyen tisztelt polgártársaim tudomására, mert másfél évtizedes küzdelmünk és törekvésünk ezzel immár egy részében célhoz jutott.

Másfél évtizede küzdünk azon, hogy ha már a pest-miskolczi egyenes összeköttetésből kiestünk, legalább az alföldi és felföldi egyenes összeköttetésnek iránya városunkon át vezessen.

Munkálkodásunk részletei még élénk emlékekben vannak. Voltak mozzanatok, melyek küzdelmünk koronájául már-már a tört remény képét színezték. A gondviselés, mely városunkat a nehéz megpróbáltatások lejtőjére állítja, ez irányban áldó kezét nyújtja felénk, és a most megnyitandó alföldi egyenes összeköttetéssel nemcsak alapja vetetett meg az Egertől folytatandó felföldi összeköttetésnek, hanem a porszló-füredi műremekkel, ama páratlanul merész töltéssel és tiszai híddal, egy nagy, népes vidék, ázsiai állapotából a polgárosodás színvonalára emeltetvén, és városunkkal közvetlen összeköttetésbe hozatván, egyszerűmindentkorra biztosított megyei székhelyünk is.

Mélyen tisztelt polgártársaim azon bizalmáért, mellyel engemet ezen ügy előmozdításának minden pontján oly melegen támogattok, hálás köszönetem kifejezése mellett, számolok most be az eredménnyel, hogy immár akaratjuk ez irányban teljesült, az alföldi vasúti egyenes összeköttetés kész. A többi Isten kezében van. A jó alap betetőzése csak idő kérdése.

De városunk ily fontos érdekeinek kedvező megoldása pillanatában hálásan kell megemlékeznünk az egri mélt. főkapitányról is, mert e nemes testület áldozatkészsége nyitotta meg a siker útját.

A debreczen-füzesabonyi vasút ünnepélyes megnyitásának programja a következő:

F. évi aug. hó 3-án, hétfő reggel 8 órakor indul a megnyitó bizottság, az ünnepélyre meghívott érdekeltek kíséretében, Debreczenből s déltájban érkezik Ohatra, hol villás reggelire Debreczen város vendége lesz. Ohatról Egzre, onnét Tiszafüredre érkezik délután 5 órakor a megnyitó vonat, hol az érkező vendégek megebédelnek, s meghálnak.

Másnap, aug. 4-én reggel Tiszafüredről az ohat-polgári szárnyvonalra megy át a megnyitó társaság, s Polgáron hivatalos teendőjét végezvén, ugyanott ebédre az egri mélt. főkapitány vendége lesz. Polgárról ebéd után indul, s Tiszafüreden át a vasúti hidat veszi hivatalos szemle alá, s Poroszlón át Füzesabonyba, ismét Egerbe indul, hová esti 6-7 óra közt érkezik meg. Itt a társaságot városunk polgársága ünnepélyes fogadtatásban részesíti. Este díszbankett a „Koroná”-ban. A megnyitó társaság az éjlet városunkban tölti.

Aug. hó 5-én reggel egy vonat áll készen, díjmentesen, az egriek részére, mely Poroszlón, Tiszafüreden át Debreczenbe s onnan tetszés szerinti időben visszaszállítja a kirándulókat.

Az új debreczen-füzesabonyi vonalon rögtön a zóna-rendszer lép életbe, úgy, hogy Egerből Debreczenbe az utazás mintegy 2 frtot tesz, Tiszafüredre mintegy 40 krt. Egerből a délelőtti rendes 9 ½ órás vonattal indulva, délután 4 órakor már Debreczenben van az utas.

Szederkényi Nándor.

1891. július 28. (30. száma)

Az eger-füzes-abony-debreczeni vasút hivatalos bejárása – mint lapunk vezércikkében tüzetesen ismertettük, - f. é. aug. hó 3-4. napjain fog megtartatni, s Egerben fog befejeztetni. Az Egerbe érkező eme vonat, a vasútigazgatóság szívességéből, másnap, aug. 5-én, városunk közönségének fog rendelkezésére állani, melyen a reggeli rendes vonatidőben Debreczenbe, s onnét, tetszés szerinti időben vissza, teljesen díjtalanul fog az egri közönség szállítatni. Tájékoztatóul azonban mulhatlanul szükséges, hogy azon t. egri polgárok, kik e kényezetésben esetleg családjaikkal együtt résztvenni kívánnak, Eger város t. főjegyzőjénél, t. Dusárdy József úrnál, a városházán, a hivatalos órák alatt, legkésőbb e f. júl. hó végéig okvetlenül jelentkezzenek. Hasonlóképp fölkéretnek azon t. egri polgárok, kik f. é. aug. hó 4-én estve a „Koroná”-ban tartandó díszbanketten részt venni kívánnak, hogy ez iránt a bankett-rendező bizottság tagjainál: t. Petravich Ferencz, és Horváth Béla városi tisztviselő uraknál idejekorán jelentkezni szíveskedjenek. A díszbanketten egy teríték ára 1 frt 50 kr.

1891. október 13. (41. száma)

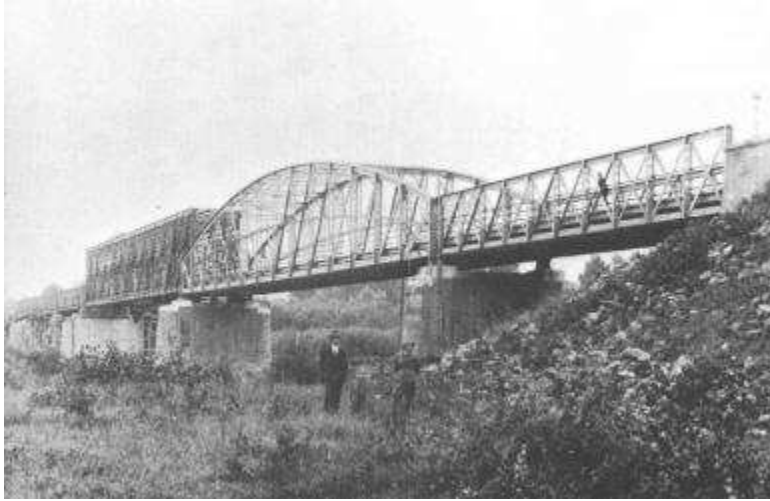
A tiszai híd, Poroszló és Tiszafüred közt vámmentes. A remek híd, mely, tudvalevőleg a füzesabony-debreczeni vasút számára készült, kocsi és gyalogközlekedésre is be van rendezve, s így egyúttal országos utat is képez. E célból a magyar állam jelentékeny összeggel járult a híd építéséhez, egyebek közt azon kikötéssel is, hogy ezentúl a révjövedelem, s a vámszedési jog az állam tulajdonába megyen át. E tárgyban Baross kereskedelemügyi miniszter a múlt hóról a következő leíratot intézte Hevesmegye közönségéhez: „Miután a Tiszafüred és Poroszló közt levő Tisza-híd a feljárókkal együtt teljesen elkészült, s így a híd a közúti forgalomnak nemsokára át lesz adható; értesítem a vármegye közönségét, hogy azon napon, amelyen a szóban forgó híd a közforgalomnak át fog adatni, az állam tulajdonába átengedett tiszafüred-poroszlói révén gyakorolt vámszedés be lesz szüntetendő. Úgy a közforgalom és közlekedés megkönnyítése, mint a közterhek enyhítése szempontjából a szóban forgó hídonvámszedést életbeléptetni nem kívánok, hanem azon a szabad közlekedést és forgalmat biztosítom.

1891. november 10. (45. száma)

A tiszai híd Poroszló és Tiszafüred közt, mint a „Tf.és V.” írja, - hír szerint f. nov. hó 18-a körül fog a közúti forgalomnak is átadatni. Ugyanakkor történik a megyei út készen levő részének műtanrendőri bejárása s átadása is. A megyei út igen szép, szolid munka, egész menetében erős tölgfavédő oszlopokkal s ott, hol közvetlen a vasúti töltés mellett halad, korlátokkal van ellátva. Az egész útvonal Poroszlóig, a hidakkal együtt, csak a jövő tavasszal fog teljesen elkészülni, s a közforgalomnak átadatni.

Tisza-híd

Döntő fordulatot a Debrecen-füzesabonyi helyiérdekű vasút tervének megszületése, s egy országgyűlési parlamenti interpelláció hozott (1889. március 27.) 1890-91-ben a Debrecen-Füzesabony helyiérdekű vasútvonal megépítésének részeként a Schlick-féle vasöntöde és gépgyár ötnyílású, hegesztett vas anyagú, alsópályás, szegecselt, rácsos hídszerkezetet épített 30+3*70+30 m-es támaszközökkel. A szélső nyílások párhuzamosöví többszörös rácsosúak, a középső nyílások csonkaszegmens alakú, 8,5 m magas, oszlopos rácsosú szerkezetek voltak. Egyes források szerint a hidat Feketeházy János tervezte. A híd szerkezetének egyes jelei alapján ez valószínűsíthető. A híd vegyes üzemű volt, tehát vonatmentes időben áthaladtak rajta a közúti járművek is.



Ez egy 1923-as felvétel a helyreállítás után készült.