

140 éves a Pusztatenyő-Kunszentmárton HÉV

Előzmények:

1881-ben került sor a vasútvonal alapszerződésének a megkötésére.

1884. április 12-én született meg a vonal építési engedélye.

A vonalat hivatalosan 1885. május 17-én adták át a forgalomnak.

Az új vonalat elsősorban teherszállításra tervezték, személyforgalom csak napi egy pár vonatra korlátozódott. Kunszentmárton állomás tervezésekor már számoltak a vonal Szentes felé való meghosszabbításával. 1887-ben már napi két vonatpár indult.

Az első vonatokat a 377-es sorozatú, imbolygó mozgása miatt Kacsá becenevű gőzmozdonyok továbbították.

Az első adatok a vasútvonal forgalmáról 1895-ből származnak. Ekkor Martfűn 59.800 mázsa búzát adtak fel vasúton.

1912-ben pedig már napi 5 személyvonatpár és 1 tehervonatpár közlekedett a vonalon.

Ebben az évben 77.000 tonna árut szállítottak, ami az alföldi vicinálisokkal összehasonlítva már jelentős teherforgalomnak tekinthető.

Az első világháború során a vasútvonalat nagy pusztítás nem érte. Az 1919-es román megszállás és a háború utáni nagy szénhiány miatt először csak páros napokon napi egy vonatpárra korlátozódott a forgalom.

1926 október elsejétől kísérleti jelleggel bevezették a motoros üzemet a vonalon. A személy és teherforgalmat külön választották. A személyvonatokat GANZ kéttengelyes motorkocsik, a teherforgalmat pedig gőzmozdonyokkal továbbították. A motoros üzem bevált, az utazási sebesség növekedett, ezáltal a személyvonatok menetideje csökkent. A motorkocsik fenntartására a MÁV 1928-ra létrehozta a Szentesi Motorgarázst.

1931-től hétfévente kedvezménytel igénybe vehető kirándulóvonat vezetett be a MÁV az idegenforgalmilag frekventált városokba és katolikus kegyhelyekhez.

1940-ben Martfű megindult az iparosodás útján. A cseh Bata család cipőgyár telepítését tervezte az Alföldön. Csongrád felé utazva útjuk Martfűn át vezetett. Meglátva, hogy a településen egymástól pár száz méterre található a közút, a vasút és a Tisza folyó, nem is utaztak tovább, a községet választották a cipőgyáruk helyének. Az új üzemhez iparvágány ágazott ki a vasútállomásból.

1944-ben a szovjet front áthaladása a vasútvonalat is megviselte. Tiszatenyő állomást légitámadás érte, a kunszentmártoni Körös hidat pedig a visszavonuló német csapatok felrobbantották. A hidat először ideiglenesen, majd 1949-re véglegesen felújították.

Martfű és Tiszaföldvár között létezett Mariháza megálló-rakodóhely, aminek nagyvasúti keresztezéshez vezető kisvasútját 1945-ben megszüntették.

Az 50-es évek végén a MÁV bevezette a Makó-Szentes-Kunszentmárton-Szolnok-Budapest közötti gyorsvonatot („Hagyma Expressz”). Naponta 2 és vasárnapokon plusz egy vonatpár szolgálta az érintett vonal utasainak fővárosba való utazását. A vonat továbbítására új öttengelyes motorkocsik érkeztek a GANZ gyárából.

1969 decemberében megérkeztek a vonalra a GANZ gyár új MD sorozatú motorvonat első példányai. Az akkoriban modernnek számító ülései és fűtésrendszere egyből megszerettette az utasokkal a járművet. A meggybordó lakkozása miatt a vasutasoktól megkapta a „Piroska” becenevet. 1976-ra érkeztek meg a vonalra az M41-es, a vasutasok által Csörgőnek, majd modernizálásuk után Hörgőnek elnevezett dízelmozdonyok.

A gőzüzem ezzel kikopott a vonalról, a hetvenes évek végén már csak a tehervonatok élén lehetett elvétve gőzmozdonytal találkozni.

1976 és 1980 között Martfű iparosodása a Növényolajgyár letelepülésével tovább folytatódott. Az új gyár építése miatt a város vasútállomását felújították és kibővítették 1978-79-ben. A vágányok számát ötre növelték és meghosszabbították azokat. A növényolajgyárhoz iparvágány épült.

1980 márciusában jelentek meg a térségben a Csehszlovákiából származó BZ motorkocsik. 2003. október 31-én érkezett meg a vonalra az orosz államadóság fejében kapott motorvonat, az, Uzsgyi, avagy a „Pusztametró”. Gyártója ugyanis megegyezett a budapesti metrókéval. 2005. július 2-án különvonatként közlekedett a vonalon utoljára az MD (Piroska) motorvonat.

Így búcsúztatták el a térség arculatát 35 éven át meghatározó motorvonatot.

2005-től a tehervonatok élén már megjelentek a magán vasúttársaságok különféle mozdonyai.

2006. április 17-én, húsvét hétfőjén a Tisza áradása miatt visszaduzzadt Körös folyó hídját kizárták a forgalomból és rakott vasúti vagonokkal leterhelték. Az ár levonulása után, május 7-én indulhatott meg rajta újra a vasúti közlekedés.

2007 decemberében a menetrendváltással bevezették a vonalon az ütemes menetrendet. Ennek lényeg, hogy a személyvonat az adott vonal állomásairól és megállóhelyeiről mindig az adott óra ugyanazon percében indul és érkezik. A vonalunkon alap a 2 órás ütem, viszont a reggeli és a délutáni órában mindkét irányban óránként indulnak a személyvonatok.

A személyvonatok Martfű és Kunszentmárton állomásokon keresztezik egymást.

2009 év végén a teljes 130-as vonal 21 tonna tengelyterhelésűre emelkedésével megjelenhetett a vonalon a MÁV hattengelyes dízelmozdonya az M62 „Szergej”.

2011 tavaszán körülbelül 1 hónapig terelés miatt a 130-as vonalon naponta többször közlekedtek kamionokat szállító ROLA vonatok.

2011 év végén pár hónap erejéig megjelent a vonalon a MÁV korszerű Siemens Desiro motorvonata, amely ezután már csak alkalmanként jelent meg a térségben.

2016 szeptemberében a 130-as vonalon több napon keresztül tartózkodott a MÁV 424-es Bivaly gőzmozdonya korhű szerelvényével a Martfűi rém című film forgatása miatt.

Érdekesség, hogy az utolsó napon Martfűn összecsatolták egy Szentes térségéből érkező, ugyancsak filmforgatáson szereplő nosztalgia szerelvényvel, amit az MD, azaz a Piroska motorvonat motorkocsija továbbított.

Az egykori Pusztatenyő – Kunszentmárton HÉV az eddigi 140 éve alatt először Szentesig, majd Hódmezővásárhelyig való meghosszabbításával fővonallá fejlődött. A személy és teherforgalma alapján ma is fővonali jelleget tölt be és fontos kerülő útvonala a Cegléd – Szeged, vagy a Szajol – Lőkösháza vasútvonalnak, ezzel még hosszú évekig fontos közlekedési eszköze lehet az Alföld közepén élő lakosságnak.