



Podoba železničnej stanice v polovici 20. storočia, počítačový model



Presídlenci pred odchodom z Pitvaroša v roku 1947



Podoba železničnej stanice v druhej polovici 20. storočia



Železničná stanica v roku 2005



Fotografia stanice pred zbúraním



Železničná stanica, začiatok 20. storočia



Poloha stanice, počítačový model



Nástupište v roku 2005



Fotografia stanice pred zbúraním



Železničná stanica v roku 2005, pohľad od príjazdovej cesty



Súčasný priestor po železničnej stanici



Detail na staničný nápis Pitvaroš v roku 2005



Nová železničná zastávka

ŽELEZNIČNÁ STANICA („ÁLOMÁŠ“) NA PITVAROŠI

V MINULOSTI A DNES

Michal Kožuch, 2017



Úroveň a rýchlosť cestovania v minulosti určovali možnosti dopravných prostriedkov, stav ciest a počasie. Po osídlení Pitvarošskej pusty v roku 1816 sa najdôležitejším dopravným prostriedkom stal kónský záprah. Kónskú silu využívali i pri prácach na poli, ako pohon mlynského kolesa v mlyne, pri oraní a zväžaní plodov zeme z poľa do domov. Priemyselná revolúcia, ktorá začala v 18. storočí v textilnom odvetví, zasiahla počas niekoľko nasledujúcich desiatok rokov všetky sféry ľudskej činnosti, dopravu nevyímajúc. Keďže počas storočia stúpala dopyt po surovinách či rudách, bolo dôležité vybudovať efektívny spôsob prepravy produktov do cieľových miest, a preto na začiatku 19. stor. dochádza k spojeniu dvoch, už známych technologických výtvarov, kofajnic a strojného pohonu, čím vznikol systém železničnej dopravy. V ďalších desaťročiach sa železnica rozšírila do všetkých európskych krajín a stala sa pevnou súčasťou života ľudí, ktorí začali uprednostňovať rýchlejší a pohodlnejší transport po kofajniciach. Železnica si našla svoju cestu i na Dolnú zem a v pitvarošskom chotári bola najvýznamnejšou dopravnou stavbou. Severovýchodnej časti obce sa dotýkala len okrajovo. Pitvarošania sa báli „ohnivého stroja“, že im zapáli slamou pokryté domy. Trať Szarvas - Orosháza - Mezőhegyes, dlhú 77 km, otvorili 23. novembra 1893. Rovnako ako pri stavbe ciest aj pri stavbe železnice pomáhali Pitvarošania. V tomto období postavili i budovu trojkofajovej železničnej stanice. Pitvarošania ju nazývali „áломáš“. Ako prvým správcom stanice bol Pavel Selecký. V okolí stanice sa nachádzali menšie prevádzkové budovy. Zo železničnej stanice Pitvaroš bol vypravený prvý vlakový transport v rámci medzinárodnej dohody o výmene obyvateľov medzi vtedajším Československom a Maďarskom. Prvý transport presídlencov z Pitvaroša odišiel v piatok podvečer 11. 4.1947. V 51 vozňoch odišlo 134 Pitvarošanov. Nasledovali ďalšie transporty. Pitvarošania dobrovoľne odchádzali a presídlenci z Kolárova (vtedajšej Guty) nedobrovoľne prichádzali. Tu sa začala písať história presídlenia. Práve na *áломáš a túrňu* evanjelického kostola v dialke spočinuli pohľady všetkých presídlencov v roku 1947. 31. december 1975 znamenal koniec nákladnej dopravy na trati a v roku 1977 vytrhali prvú a tretiu koľaj od staničnej budovy. V roku 2006 bola postavená nová zastávka, bližšie k obci. Posledné roky 20. storočia bola pôvodná budova stanice prázdna a nevyužívaná. V januári 2013 bola budova starej stanice zbúraná. Na jej mieste dnes nájdeme len lesný a krovitý porast. Nová železničná zastávka sa nachádza v mieste, kde sa železnica najviac približuje k Pitvarošu. (Zdroj: Pitvaroš a Pitvarošania (2007), Burda, M. (2015): Vývoj železničnej siete v Rakúsko-Uhorsku do roku 1914, Fotografie: Michal Kožuch, Juraj Majo, Radó-Hájas Dóra. Autor počítačového modelu: Michal Kožuch)