PH-3 +x>

ÉRKEZETT 2016 MÁRC 11.

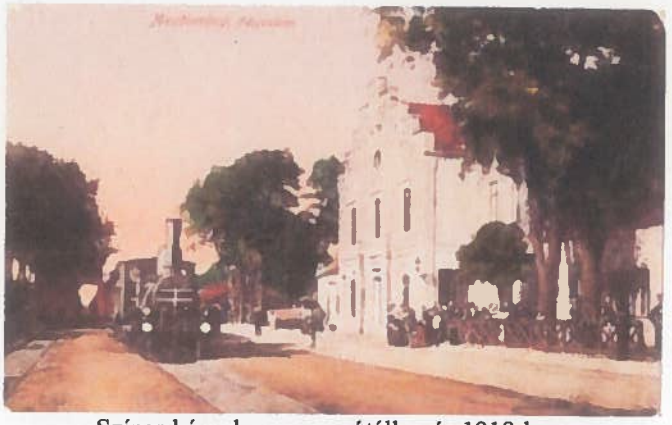
Melk 7.

1. melléklet a 114/2013. (IV. 16.) Korm. rendelethez

Javaslat a

"A mezőberényi vasút története"

<u>települési</u> értéktárba történő felvételéhez



Színes képeslapon a vasútállomás 1918-ban.
Az egyik legszebb képeslap, amit Mezőberényről kiadtak.

Forrás: http://www.benyovszkimihaly.hu/mezobereny/index.php?r=kepeslapokon

Mezőberényi Polgármesteri Hivatal			
Iktatószám: I. 892		Melléklet: ..... db	
Érkezett:	2016 MÁRC 11.		
Előszám:	Utószám:	Előadó: Ove M. J.	

Készítette:

Katona Katalin

Katona Katalin
Mezőberény, 2015. szeptember 13.

I.

A JAVASLATTEVŐ ADATAI

1. A javaslatot benyújtó (személy/intézmény/szervezet/vállalkozás) neve: Katona Katalin

2. A javaslatot benyújtó személy vagy a kapcsolattartó személy adatai:

Név: Katona Katalin
Levelezési cím: 5650 Mezőberény, József Attila utca 21.
Telefonszám: 06-30/587-8265
E-mail cím: katkatica@gmail.com

II.

A NEMZETI ÉRTÉK ADATAI

1. A nemzeti érték megnevezése: **„A mezőberényi vasút története"**

2. A nemzeti érték szakterületenkénti kategóriák szerinti besorolása

□ agrár- és élelmiszergazdaság	□ egészség és életmód	**X épített környezet**
□ ipari és műszaki megoldások	□ kulturális örökség	□ sport
□ természeti környezet	□ turizmus	

3. A nemzeti érték fellelhetőségének helye:

5650 Mezőberény, Vasút utca 42.

Az állomás földrajzi koordinátái: N46.814708° E21.012946° | N46° 48' 52.94" E21° 0' 46.6"

4. Értéktár megnevezése, amelybe a nemzeti érték felvételét kezdeményezik

X települési	□ tájegységi	□ megyei	□ külhoni magyarság

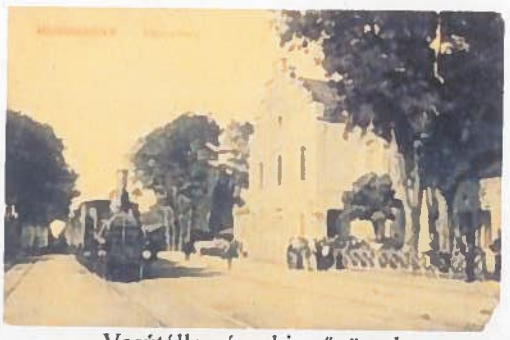
5. A nemzeti érték rövid, szöveges bemutatása, egyedi jellemzőinek és történetének leírása

Mezőberény életében történelmi jelentőségű esemény történt 1858. október 25-én. Ekkor adták át hivatalosan a mezőberényi vasútállomást, és a Szolnok-Békécsaba-Arad-vonalat* a vasúti forgalomnak.

*/A Szajol-Békéscsaba-Arad vasútvonalat a Tiszavidéki Vasúttársaság építette, akinek elnöke gróf Andrássy György volt. A vasútvonal 1858. október 25-re készült el. A vasútvonal az első terv szerint Szajol-Mezőtúr-Szarvas-Mezőberény-Békés-Gyula-Arad útirányon épült volna meg. 1847-ben a költségekre hivatkozással kérték az útirány változtatását. Így épült meg a jelenlegi vonal, Szajol-Mezőtúr-Gyoma-Mezőberény-Békéscsaba-Arad között./

Az akkori országos heti újság, a „Vasárnapi Ujság" is tudósított erről az eseményről, hírt adva az egész országnak a mezőberényiek nagy ünnepéről. A lap szerint az állomás szinte zsúfolásig megtelt ünneplő emberekkel, akik között ott volt a mezőberényi, valamint a környékbeli települések elöljárósága is. A hatalmas tömeg nagy éljenzésbe kezdett, amikor a gomolygó füstfelhőben megjelent egy csodajármű: a gőzmozdony, ami óriási teherrel megrakva, öt darab vasúti kocsit húzott maga után. Mint ismeretes, a vasút megjelenése nagy fejlődést biztosított az érintett településeknek, így Mezőberénynek és a környező helységeknek is. A vasúti közlekedés, különösen az 1800-as évek elejétől az 1900-as évek közepéig a személy- és áruszállítás területén versenytárs nélkül fejlődött, és kiemelkedő szerephez jutott. Ez megteremtette, illetve felgyorsította az érintett települések gazdasági és kulturális fejlődését is.

A vasútvonal építésének terve, amely Mezőberényt is érintette, már 1851-ben elkészült. Az építés közeledtével a mezőberényi elöljáróság 1857. május 8-án értekezletet hívott össze a Mezőberényt érintő vasútvonal tárgyában. Az értekezleten résztvevők jól látták a vasút által nyújtott jövőbeni előnyöket, de – miután már korábban eldőlt, hogy a vasutat Mezőberényt érintően kell megépíteni – a magas adóra, és az elmúlt évi silány termésre hivatkozva semmit sem ajánlottak fel a vasútépítésre: sem ingyen földet, sem pedig építőanyagot.



Vasútállomás a kis gőzössel

Forrás:
https://www.google.hu/search?q=mez%C5%91ber%C3%A9ny+vas%C3%BAt%C3%A1llom%C3%A1s&biw=1280&bih=895&source=lnms&tbm=isch&sa=X&sqi=2&ved=0CAcQ_AUoAmoVChMI5Yyeofvmxwl VybgUCh2R8QKG#tbm=isch&tbs=rimg%3ACdlqoG22MOlZljhB715t8GNkN-jca6-G1GD0uy_1HTMaGq-V7W9Nq5zZDYwyM9OtnPqF8HhWzsiBv6utwNz9o833iDCoSCUHsjm3wY2Q3EYQfnzR1OqHHKhIJ6Nxrr4bUYPQR3rqHSnvTJu0qEgm7L8dMxoar5REFYSspY udtwSoSCXtb02rnNkNjEbjH_1hziyPQKKhIJDIz062c-oXwRkUZnrarf7WAqEgkeFbOyIG_1q6xFsOS76sBp7nyoSCXA3P2jzfeIMETKkaWXfPcjo&q=mez%C5%91ber%C3%A9ny%20vas%C3%BAt%C3%A1llom%C3%A1s&imgdii=0iqgbbYw6VksLM%3A%3B0iqgbbYw6VksLM%3A%3B6Nxrr4bUYPRkUM%3A&imgrc=0iqgbbYw6VksLM%3A

Ennek ellenére a „Tiszántúli Vasút Társaság" hozzáfogott az előkészítéshez és az építéshez. A vasút a kisajátításra került területekért 1858-ban fizette ki a vételárat, mintegy 180 érintettnek. Az állomás területét érintő kisajátítások – a korabeli német nyelvű helyszínrajz szerint – a következő tulajdonosokat érintették: Hajtmann Ádám, Winter Jakabné, Savolt Sámuelné, Nigrini György, Bene Vilmos, Hoffmann Mihályné, Wagner Mártonné, Weigert Mihály, Kovács Imre, Kolozsi P. István és Ferenc, Berg Mihály, Krumaher Mártonné, Wagner Imréné. Ezeknek a tulajdonosoknak a földjét érintette az állomás Budapest felőli oldalának a Szarvasi útig terjedő része (Békéscsabai Levéltár 3805. sz. helyszínrajza).

Az állomás területének Békéscsaba felőli része – az előbb idézett helyszínrajz alapján – átvágta a mezőberényi református temetőt. 1858 tavaszán az érintett területekről kihantolták a koporsókat és a csontokat, majd újra eltemették azokat. Az épület alapozása tégla sávalap. A felmenő szerkezetek tömör téglából készültek, a külső tartófalak ~60 cm, a belsők ~45 cm vastagok. A vízszintes teherhordó szerkezetek a pince fölött téglaboltozat (egy részen utólagos acélgerenda gyámolítással – valószínűleg óvóhely céljára), a felsőbb szinteken borított fagerendás födémek.

Szerkezeti rendszere egy traktusos, a középszárny kéttraktusos, hosszfalas, merevítő harántfalakkal, a vápáknál letámasztott torokgerendás fa fedélszékkel. A tető a fafödémtől független, kötőgerendás, ferde bakdúcos ácsszerkezet, amelynek szerkezetében nem történt változás.

Természetesen az épület falainak utólagos vízszigetelése szükségessé vált, valamint a fedélszerkezetben lévő faanyag faanyagvédelmi szakvéleményben feltárt, valamint a helyszíni bejárások során meghatározott pótlásos javítások elkészülte után a fenti megfogalmazás tényálló.

Képeslapon a vasútállomás épülete 1908-ban. Előtérben lovasfogatokkal (kordé, konflis és szekér).

Forrás: http://bekes.archivportal.hu/index.php?action=gallery&gallery_action=show_object&type=cms_image&object_id=6834

Az állomás épületének ellenkező oldalán építettek egy emeletes, lakással is ellátott víztornyot a gőzmozdonyok vízellátásának biztosítására. A víznek, a gőzmozdonyhoz való eljuttatásához, a vágányok között egy vízdaru állt, ami a víztoronnyal csővezetéken volt összekötve. A víztoronyba a vizet gőznyomással nyomták fel. Vízvételkor a vízdaru kiömlő csövét a mellette álló gőzmozdony víztartálya felé fordították. A víz vételezésének befejezése után a vízdarut el kellett zárni, a csövet a vágánnyal párhuzamosan kellett állítani és lakattal le kellett zárni. Ma már a víztorony és a daru megszűnt, a víztorony helyén szolgálati lakás áll. A vasúthoz jutott Mezőberény vonzáskörzete megnövekedett, bekerült Békés megye északi része és Bihar délnyugati része is. Az utasforgalom 1869 és 1883 között elérte a békéscsabainak a felét, a szolnokinak a negyedét. A teherforgalomból való bevétel pedig a békéscsabainak a 35%-át tette ki. A Mezőberény vonzáskörzetéhez tartozó Körös-menti és azon túli települések vasúti szállítási, utazási igényei is jelentősen megnőttek, így a vasúttal nem rendelkező Békés, Körösladány, Vésztő igénye is. Ezzel kapcsolatban erősödött meg Mezőberényben, korábban kevésbé jelentős átkelőhely szerepe a néhány kilométerre fekvő Kettős-Körösön.

A kibővült átkelő forgalmat (naponta több száz szekeret) a község tulajdonában levő, és 1864-ben nagyobbra cserélt révhajóval bonyolították le. A már említett túlzsúfolt révhajó mellett, 1865-ben és 1867-ben szorgalmazták egy új fahíd megépítését, de ehhez a Wenckheim család ekkor nem járult hozzá. A tervezett fahidat 1879-ben mégis sikerült felépíteni úgy, hogy az építési költség felét a község állta. Ezt követően 1901-ben állami és megyei költségen megépült a vashíd.

Forrás: http://kepeslapmuzeum.web44.net/hidkorlat/2.htm

Tervezett, de meg nem épült vasútvonalak: - 1868-ban született meg a Békéstől Mezőberényig építendő lóvasút terve. -1969-ben tervezték a Karcag-Dévaványa-Mezőberény keskeny nyomtávú vasútépítését, mely összekötötte volna az aradi és debreceni vonalakat – 1877-ben tervezték a Pankota-Gyula-Békés-Mezőberény közötti vasútvonal építését. Mezőberény képviselő-testülete egyik terv megvalósítása érdekében sem vállalt anyagi áldozatot. – 1905-ben tervezték a Kunszentmárton-Szarvas-Kondoros-Mezőberény-Körösladány vasútvonalat. Ennek a vasútvonalnak a megépítésére, Öcsöd, Békésszentandrás,

Köröstarcsa egyenként 160-190 ezer koronát vállaltak. Mezőberény képviselő-testülete – elég szűklátókörűen – nem szavazta meg a ráeső 270 ezer koronát. Ha az említett tervek közül akármelyik is megvalósult volna, Mezőberény a közlekedésközpontú Gyomához vagy Mezőtúrhoz hasonló település lehetett volna.

A vasútállomás épülete az 1900-as évek legelején. Korabeli fotó.

Forrás:
http://www.benyovszkimihaly.hu/mezobereny/index.php?r=kepeslapokon

Forrás: Gurmai Sándor ny. állomásfőnök (Mezőberényi Hírmondó)

1931-ben egy felújítás során a főépület bejárója felett, egy falba épített kőlapon, a magyar címert fogó, osztrák kétfejű sast ábrázoló régi címert találtak. Az állomás építésének idejéből származó kőlapot épségben kiemelték, s a Közlekedési Múzeumba szállították.

A Mezőtúr-Békéscsaba-Lökösháza vasúti pálya villamosítása 1974-ben készült el, a vágány szerkezetét 1999-ben építették át. Ekkor bontották el a közúti átjáró melletti őrházat is. A felüljáró építéséhez 2012-ben fogtak hozzá.

46. Őrház (1914.)
Forrás: http://www.vasutallomasok.hu/index.php?o=showlanc&l=34873&f=2068

Napjainkban:

A fotósok, a vasúti nosztalgia rajongói feltehetőleg örömmel vették tudomásul, hogy a régi, a Tiszavidéki Vasút pazar stílusában épült felvételi épület megmaradt, sőt, megújult. Sajnos a vasút irányításának, struktúrájának köszönhetően a régi, többszintes állomásépületek jórészt funkciótlanok, egyes területek hasznosítása még mindig bizonytalan. Megépültek azonban az utaskomfortot növelő, SK+55 centiméteres peronok, P+R és B+R parkolók, működik az elektronikus utastájékoztató rendszer. Az állomás a kitűzött határidőre, decemberre készült el.

Forrás: http://iho.hu/hir/mezobereny-csillog-villog-150106
Tóth Tamás felvételei

Határidőben befejeződött a több mint 32 kilométer hosszú Gyoma–Békéscsaba vasúti vonalszakasz rekonstrukciója. A felújított vasútvonalat Becsey Zsolt közlekedésért felelős helyettes államtitkár, Pál László, a MÁV Zrt. általános vezérigazgató-helyettese, Homlok Zsolt, a kivitelező képviselője és Loppert Dániel, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. kommunikációs vezetője adta át 2014. december 17-én, Muronyban.

A Gyoma–Békéscsaba szakasz két transzeurópai közlekedési folyosó része. Az Orient és a Rajna–Duna korridor a nyugat-európai országok és Európa dél-keleti régiója, a német és a román, bolgár, görög tengeri kikötők között biztosít összeköttetést. A Budapest–Lőkösháza vasútfejlesztés részeként megvalósult Gyoma–Békéscsaba fejlesztéssel feloldhatóvá váltak a szakasz néhol akár 40-60 kilométer/órás sebességkorlátozásai. A korszerűsített pálya megengedett pályasebessége 160 kilométer/óra, amely teljes egészében az ETCS (Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer) bevezetése után használható ki arra alkalmas, korszerű szerelvényekkel. A fejlesztéseknek köszönhetően a szakaszon 6–10 perc menetidő csökkenés érhető el. A 120-as vasútvonalon jelenleg folyamatban van a békéscsabai állomás átépítése, új elektronikus vasúti biztosítóberendezés kiépítése, az ETCS létesítése.

Becsey Zsolt, közlekedésért felelős helyettes államtitkár kiemelte: „A Gyoma és Békéscsaba között megvalósult beruházás jelentősen javítja a Békés megyében élők közlekedési lehetőségeit. A korábbi és a jelenlegi beruházások eredményeként a vasútvonal Budapesttől Békéscsabáig teljes hosszban megújul. Az idén kezdődött uniós költségvetési időszak egyik nagy nyertese Magyarországon a vasút, a rendelkezésre álló források mintegy háromnegyede itt hasznosulhat majd. A Békés megye elszigeteltségét enyhítő közlekedési fejlesztések folytatódnak, a térség egyre könnyebben megközelíthetővé válik, közelebb kerül a fővároshoz, közelebb Nyugat-Európához is."

Pál László, a MÁV Zrt. általános vezérigazgató-helyettese elmondta: „A megújult szakasz nemcsak településeket és országokat köt össze, hanem a vasúttársaságot is közelebb viszi az utasok igényeihez. A versenyképes vasút feltétele ugyanis a kiváló vasúti pálya, a jól működő infrastruktúra. A most megvalósult pályafejlesztés a menetrend minden korábbinál pontosabb betartását segíti elérni."

Loppert Dániel, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. kommunikációs vezetője hozzátette: „A 32,2 kilométer hosszú vasútvonal szakasz korszerűsítése 836 munkanap alatt, több mint 1000 fő bevonásával készült el. A közbeeső állomásokon, Csárdaszálláson, Mezőberényben, Muronyban biztonságos magasperonok épültek. Az esélyegyenlőség biztosítása érdekében a peronok akadálymentes aluljárókon keresztül közelíthetők meg. A vasútfejlesztésnek köszönhetően Csárdaszállás és Mezőberény felújított, míg Murony teljesen új állomásépületet kapott. Az állomási előterek átépítésével több mint 100 P+R és 76 B+R parkoló kialakítása is lehetővé vált".

Homlok Zsolt, a konzorcium részéről hangsúlyozta: „A beruházás kivitelezési feladatait a Békés-2012 Konzorcium végezte el a Swietelsky Vasúttechnika Kft. vezetésével, a Közgép Zrt. és a Strabag Általános Építő Kft. részvételével. A kivitelezésben kiemelt alapelvként kell, hogy működjön a minőségi szemlélet, a feladatorientált gondolkodás és együttműködés. Munkánk során figyelnünk kellett minden résztvevő elvárásaira és érdekeire, ebben a többszereplős, összetett feladatban sikerült egy tekintélyes projektet határidőre befejezni. A sikeres vállalkozás alapja a minőségi munka, a kiszámítható és eredményes gazdálkodás, az ésszerű, kiszámítható kockázatvállalás, ennek szellemében dolgoztunk a projekt megvalósításán."

A fejlesztés a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából, a NIF Zrt. beruházásában, 85% uniós és 15% hazai forrás felhasználásával, 38,9 milliárd forintból valósult meg.

6. Indoklás az értéktárba történő felvétel mellett

A vasút kiépülése óta jelentős szerepet és értéket képvisel a város életében.

A vasútállomás épülete a Vasút u. 42. sz. alatt helyi védettség alatt álló egyedi érték, (helyrajzi száma: 684/5), mely indokolja felvételét a helyi értékek közé.

7. A nemzeti értékkel kapcsolatos információt megjelenítő források listája (bibliográfia, honlapok, multimédiás források)

- http://www.benyovszkimihaly.hu/mezobereny/?r=kepeslapokon
- https://www.google.hu/search?q=mez%C5%91ber%C3%A9ny+vas%C3%BAt%C3%A1llom%C3%A1s&biw=1280&bih=895&source=lnms&tbm=isch&sa=X&sqi=2&ved=0CAcQ_AUoAmoVChMI5YyeofvmxwIVybgUCh2R8QKG#tbm=isch&tbs=rimg%3ACdIqoG22MOlZIjhB7I5t8GNkN-jca6-G1GD0uy_1HTMaGq-V7W9Nq5zZDYwyM9OtnPqF8HhWzsiBv6utwNz9o833iDCoSCUHsjm3wY2Q3EYQfnzR1OqHHKhIJ6Nxrr4bUYPQR3rqHSnvTJu0qEgm7L8dMxoar5REFYSspYudtwSoSCXtb02rnNkNjEbjH_1hziyPQKKhIJDIz062c-oXwRkUZnrarf7WAqEgkeFbOyIG_1q6xFsOS76sBp7nyoSCXA3P2jzfeIMETKkaWXfPcjo&q=mez%C5%91ber%C3%A9ny%20vas%C3%BAt%C3%A1llom%C3%A1s&imgdii=0iqgbbYw6VksLM%3A%3B0iqgbbYw6VksLM%3A%3B6Nxrr4bUYPRkUM%3A&imgrc=0iqgbbYw6VksLM%3A
- http://bekes.archivportal.hu/index.php?action=gallery&gallery_action=show_object&type=cms_image&object_id=6834
- http://kepeslapmuzeum.web44.net/hidkorlat/2.htm
- http://www.vasutallomasok.hu/index.php?o=showlanc&l=34873&f=2068
- http://iho.hu/hir/mezobereny-csillog-villog-150106
- http://www.mezobereny.hu/s/hir/1482/A-berenyi-vasutallomas-multja-es-jelene
- http://epa.oszk.hu/02300/02307/00093/pdf/EPA02307_mezoberenyi_hirmondo_2015_03.pdf
- http://www.mezobereny.hu/s/galeria/20150226-A-mezoberenyi-vasutallomas-multja-es-jelene
- http://www.gyomaendrod.hu/hu/gyomaendrod_tortenete
- http://vasutimenetrend.hu/allomas/mezobereny-vasutallomas/3636/allomas-info/
- F.: Bonyhai: Mezőberény monográfiája. Mb., 1933-34.
- http://konyvtar.mezobereny.hu/index.fcgi?type=41&searchform=1&item=&nyelv=hu&menuparam5=125&searchwords=vas%FAt&stype0=1&stype0k=1&HeaKeresAdatlap_

3=1&HeaKeresMezokMind=1&HeaKeresMezok_320=1&HeaKeresMezok_330=1&HeaKeresMezok_620=1&HeaKeresMezok_640=1&HeaKeresMezok_630=1&HeaKeresMezok_410=1&HeaKeresMezok_140=1&HeaKeresMezok_150=1&HeaKeresMezok_310=1&HeaKeresMezok_110=1&HeaKeresMezok_610=1&HeaKeresMezok_510=1&HeaKeresMezok_120=1&HeaKeresMezok_130=1&elkuld=Keres%E9s

- http://mozdonyrol.blog.hu/2014/12/17/atadtak_a_felujitott_gyoma_bekescsaba_szakaszt

8. A nemzeti érték hivatalos weboldalának címe:

- http://www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=mzbe
- http://vasutimenetrend.hu/allomas/mezobereny-vasutallomas/3636/allomas-info/

III.

MELLÉKLETEK

1. Az értéktárba felvételre javasolt nemzeti érték fényképe vagy audiovizuális-dokumentációja

Az állomás 1912-ben

Forrás: http://www.mezobereny.hu/s/galeria/20150226-A-mezoberenyi-vasutallomas-multja-es-jelene

Forrás: http://vasutimenetrend.hu/allomas/mezobereny-vasutallomas/3636/allomas-info/

2. A Htv. 1. § (1) bekezdés j) pontjának való megfelelést valószínűsítő dokumentumok, támogató és ajánló levelek

3. A javaslathoz csatolt saját készítésű fényképek és filmek felhasználására vonatkozó hozzájáruló nyilatkozat

A javaslathoz saját készítésű fényképek nem lettek csatolva, kizárólag az interneten fellelhető, nyilvános fotók, melyeket a forrásoknál felsorolt weblapokon lehet megtekinteni.

Ikt.sz.: 46517/2015/MAV

MÁV

NYILATKOZAT

Katona Katalin
részére

Mezőberény
katkatica@gmail.com

melléklet: 1 pld. "Javaslat"

(ÉrtéktárAmezőberényi Vasúttörténete_MAV kieg javaslattal_150923.doc)

A MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (székhely: 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60., adószám: 10856417-2-44) képviseletében Morvai Katalin kommunikációs igazgató és Dudás Zoltán vagyonkezelési és gazdálkodási igazgató, mint a MÁV Zrt. együttes cégképviseletére jogosultak az alábbi nyilatkozatot tesszük:

Hozzájárulunk a mezőberényi vasútállomásról és a mezőberényi vasút történetéről szóló anyag települési értéktárba helyezéséhez az alábbi kiegészítésekkel:

1. Az anyag bevezető részében kérjük gróf Andrássy György nevét helyesen szerepeltetni. (gróf Andrási György helyett)
2. Az anyag 3. oldalán, a második fénykép feletti utolsó bekezdésben szereplő megfogalmazás nem fedi a valóságot. Javaslatunkat a csatolt anyagban megjegyzésként feltüntettük.
3. Javasoljuk az anyagot kiegészíteni az 1931-ben talált kőlap fotójával.

A MÁV Zrt. jelen hozzájárulása csak a csatolt, Mezőberény vasútállomással kapcsolatos anyagok értéktárba helyezésére vonatkozik, további anyagok értéktárba helyezésére nem terjed ki.

Budapest, 2015. október 14.

.....
Morvai Katalin
kommunikációs igazgató

.....
Dudás Zoltán
vagyonkezelési és gazdálkodási igazgató

MÁV Magyar Államvasutak Zrt. 1868 MÁV 5 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54-60.

Ajánlás a Mezőberényi Vasútállomás épületének Települési Értéktárba történő felvételéhez.

A Mezőberény, Vasút út 42 szám alatti Vasútállomás felvételi épületét ajánlom a Települési Értéktárba történő felvételéhez az alábbiak alapján:

Magyarországon a MÁV egyeduralma előtt több nagy állami és számtalan kis magán vasút társaság működött, ezek közül többjük szabványterveket készített a vonalaikra létesítendő vasúti épületek számára. Az épületeket e tervek alapján építették fel a vonalaik mentén fekvő állomásokon, és ez az oka annak is, hogy az ország különböző szegletében találunk teljesen egyforma állomásépületeket. Az egyes társaságok épületei között a különbség jelentős lehet, habár nagyjából azonos korban készültek a típustervek. Ezért szerencsés esetben a vonal keletkezésének időpontját és a létesítő vasúttársaságot be lehet határolni annak alapján is, ha az ott fellelhető épületeket mai külsője alapján felismerjük és be tudjuk sorolni valamelyik típusterv sorozatba.
Az indóházak megvalósítására általában öt vagy hat nagyságrendben dolgoztak ki szabványterveket, amelyeket az utasforgalom és a forgalmi személyzet helyigénye alapján méreteztek.

A Tiszavidéki Vasúttársaság egy 1856–1880 között létezett magyarországi vasúttársaság volt. Az aradi vonalat és a felvételi épületet a Tiszavidéki Vasút építette. A vasútvonal 1858. október 25-re készült el.

Az 1958-ban a Mezőberény állomásépülete Tiszavidéki Vasút pazar stílusában épült fel. A vasút kiépülése óta jelentős szerepet és értéket képvisel a város életében. A régi felvételeken, képeslapokon jól látszanak a Tiszavidéki Vasútnál alkalmazott vakolatdíszítések (rojtok), melyeket az átalakítások során lecsupaszítottak az épületről.

A 120-as vasútvonal rekonstrukciójának köszönhetően 2014 decemberében elkészült, gyönyörűen felújított, helyi védelem alatt álló állomás épület, amely visszakapta eredeti külsejét és Városunk egyik impozáns épületévé vált, megérdemli, hogy a Települési Értéktárba felvételt nyerjen.

Mezőberény, 2016. március 10.

Adamik Jánosné