



AZ ALÁBBI CIKK A KTE 2020. ÉVI CZÉRE BÉLA-DÍJ PÁLYÁZAT I. KATEGÓRIA NYERTESE.

Szemelvények a Cegléd környéki vasutak történetéből

Cegléd és vonzaskörzete vasúti kiszolgálásának a 20. század elejéig kialakított rendszerének értékelése, a hálózat korábban tervezett továbbfejlesztésének elemzése, valamint ezen tervek elmaradásának, feltételezett következményeinek részletes feldolgozása és az értékelés pótlása a mai vasútfejlesztések során is hasznosítható.

DOI 10.24228/KTSZ.2021.2.5

Dr. Zsákai Tibor

e-mail: dr.zsakai@gmail.com

1. BEVEZETÉS

A vasúthálózat kialakítása a 19. század végére biztosította a közlekedés alapjait Magyarországon. A hálózat felépítése logikus, a gazdasági térségek összekapcsolása, a megyék és a főváros kapcsolatának biztosítása fontos cél volt. Az első csapást a trianoni békeszerződés mérte a magyar vasúthálózatra, amikor is a kétvágányú vasútvonalakon az egyik vágány felszedésén túl a határok kijelölésével meghatározó vasúti kapcsolatok szűntek meg (pl. Dél-Alföldi Vasút). A második kedvezőtlen körülményt a nem teljesen megvalósult 1968-as közlekedéspolitikai koncepció jelentette, amelynek keretében 1968-1982 között összesen 722 km normál és 360 km keskeny nyomtávolságú, valamint 672 km gazdasági vasútvonalat számoltak fel [1]. *(Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció értékelése és hatásainak számbavétele sokrétű. A szerző saját vizsgálatainak, megállapításainak közreadása tanulságos lehet a mai fejlesztések vagy vonal-megszüntetések felvetésekor. A főszerkesztő)*

A közlekedéspolitikai előzőekben jelzett intézkedéseinek esett áldozatául a Cegléd és térsé-

gének fejlett, jelentős mértékű vasúthálózata, amikor is 1973-1978 között 53 km vasútvonalat számoltak fel a térségben, a Cegléd és térségére jellemző tanyavilág kárára, amelynek a létét biztosították a felszámolt vasútvonalak. (141sz. és 410 sz. vonalak)

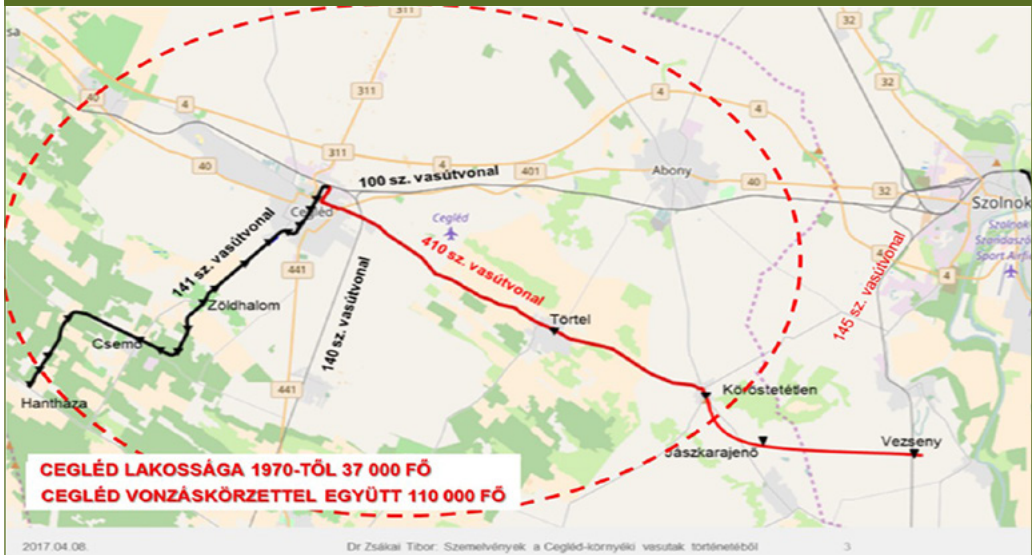
Cegléd és térsége több, mint 96 800 lakost számlált már a 70-es években is [2]. A térség vonzaskörzetének kulturális, gazdasági, társadalmi és közigazgatási központja Cegléd városa a maga 37 000 fő lakosságával.

2. CEGLÉD VASÚTFÖLDRAJZI HELYE ÉS SZEREPE

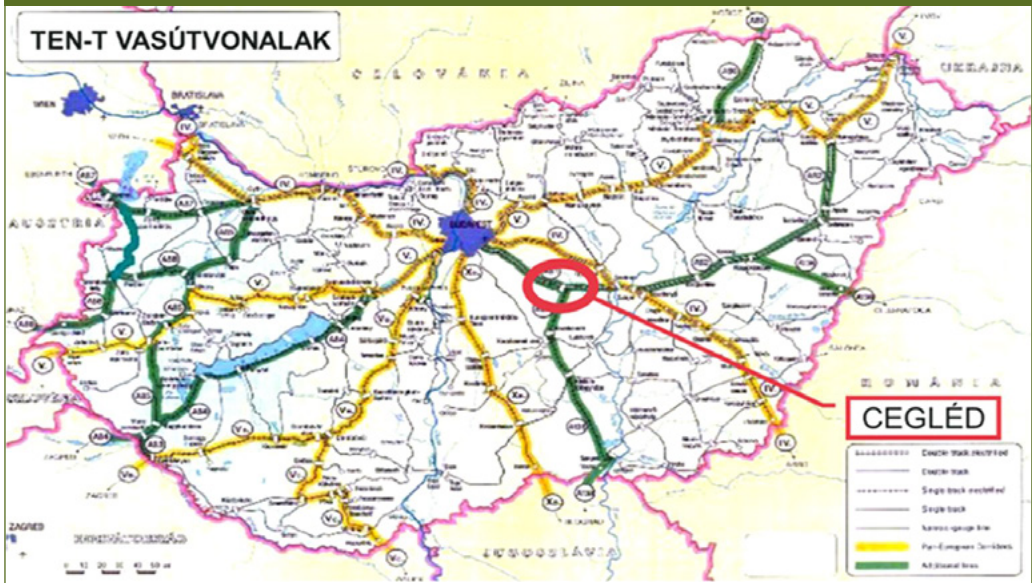
Közlekedési szempontból Ceglédnek csomóponti szerepe volt és van, hiszen itt ágaznak el a Kelet-Magyarország és a Bánság (Temesvár) felé vezető közlekedési útvonalak, amelyeket a trianoni béke megcsonkított, hiszen a 140 sz. fővonal Szegeden véget ér.

Cegléd jelenlegi szerepét erősíti, hogy a transzeurópai vasúti hálózat részét képező vasútvonalak elágazásánál helyezkedik el. Budapest közelsége megmutatkozik a vasúti közlekedésben is,

1. ábra: A Cegléd környéki vasutak



2. ábra: Cegléd vasútföldrajzi elhelyezkedése [3]



hiszen a Budapest-térségi agglomerációs közlekedés legforgalmasabb vasútvonala. Az állomás 2007-ben korszerűsítésre került, és ma az európai szabványoknak megfelelő, korszerű vasútállomás szolgálja az áru- és személyszállítást.

Az 1900-ban épült állomás felvételi épületét a legendás MÁV főépítész, Pfaff Ferenc tervezte. A régi indóházban született 1866. december 21-én Tömörkény István író, az Alföld népeinek szerelmese és megőrkítője.

3. ábra: Cegléd állomás felvételi épület a vágányok felől [4]



4. ábra: A felvételi épület város felőli oldala [5]



Az épületet úgy helyezték el, hogy egyik oldalán a fővonal, a város felőli oldalra pedig a helyi érdekű, regionális jelentőségű hantházi normál-, és a vezsenyi keskeny nyomközű vasutak végállomása került. Már elődeink is gondoltak az intermodalitásra!

3. A CEGLÉD KÖRNYÉKI VASUTAK – AMIKOR MÉG TELJES VOLT A TÉRSÉG VASÚTHÁLÓZATA

Cegléd térségében négy vasútvonal épült, amelyekből három normál nyomközű 1435 mm névleges nyomtávolságú, míg egy keskeny nyomközű 760 mm névleges nyomtávolságú vasútvonal volt.

A vasúthálózat kialakítása jelentős fejlődést hozott a térségbe, és a regionális vasutak bekapcsolták a vidéket az ország vérkeringésébe. Elsősorban a megtermelt mezőgazdasági termények piacokra juttatását szolgálták a regionális vasutak, de jelentős szerepük volt a térség oktatási, egészségügyi és közigazgatási feladatainak ellátásában is. Elérhetővé váltak a járási hivatalok, Cegléd iskolái és középiskolái, az egészség-

ügyi intézmények. A fővonalon keresztül elérhetővé vált Budapest, valamint megyei központok, mint a közeli Szolnok, valamint Kecskemét.

Nagyon érdekes, hogy - mint később erről szó esik - a térség hogyan fogott össze és nyújtott anyagi segítséget is a vasút fejlesztéséhez. Ez azért is jelentős, mert ez a vidék sem akkor, sem ma nem tartozik az ország tehető vidékei közé.

5. ábra: A Cegléd környéki vasúti hálózat [6]

A vasútvonal száma	A vasútvonal megnevezése	Építés éve	A vonal hossza (km)	Szerepe
100	Budapest-Cegléd-Szolnok	1847.09.01.	100	Nemzetközi, országos
140	Cegléd-Szeged	1854.03.04.	118	Nemzetközi, országos
141	Cegléd -Hantháza	1909.10.	20	regionális
410	Cegléd-Vezseny (keskeny)	1927.	33	regionális

3.1 Cegléd - Hantháza vasútvonal [7]

A vasútvonal megépítésének a Cegléd környéki szőlőtelepítések adtak indító lökést 1894-1896 között. Az 1875-ben először észlelt filoxéra járvány óriási pusztítást végzett a magyarországi szőlőültetvényekben. Az ország szőlőültetvényeit a 19. század végén újra kellett telepíteni.

6. ábra: Kossuth Ferenc [8]



A Cegléd környéki új ültetvények 1901 körül fordultak termőre, és már a kezdetekben 20 000 q szőlő és mintegy 2000 hektoliter bor várt elszállításra.

A vasútvonal megépítésének kezdeményezője Darányi Ferenc kecskeméti ügyvéd, Pest – Pilis – Solt – Kiskun vármegye főügyésze volt. A Cegléd és Nagykőrös közti területen ő volt az első, aki a filoxerával szemben immunis homokon nagy és modern szőlőtelepet létesített.

A kezdeményezés mellé állt Kossuth Ferenc Cegléd város ország-

gyűlési képviselője [8], Kossuth Lajos gyermeke. Mint mérnök-gyakornok Angliában, a Forest of Dean Central Railway építésén dolgozott. 1861-ben Olaszországba ment, és mint mérnök a liguriai vasútépítésben vett részt. 1864-ben a Fréjus-alagút fúrásánál és a susai vasútnál lett mérnök, osztályfőnök, majd később a műszaki hivatal vezetője.

Kossuth Ferenc vasút iránti elkötelezettségét a külföldi szakmai tapasztalatai alapozták meg. 1894-ben hazakísérte atya tetemét, és elhátározta, itthon telepszik le. November 16-án letette az állampolgári esküt. Ekkor indult politikai karrierje.

A Cegléd–Hantháza vasútvonal építése 1909 márciusában kezdődött és híhetetlen tempóban 1909. október 26-án Csemőig forgalomba helyezték, majd 1911-ben meghosszabbították Hantházáig.

A vonatok a 20 km hosszú vonalon közlekedtek, ahol 17 állomás és megállóhely volt, a menetidő 32 perc.

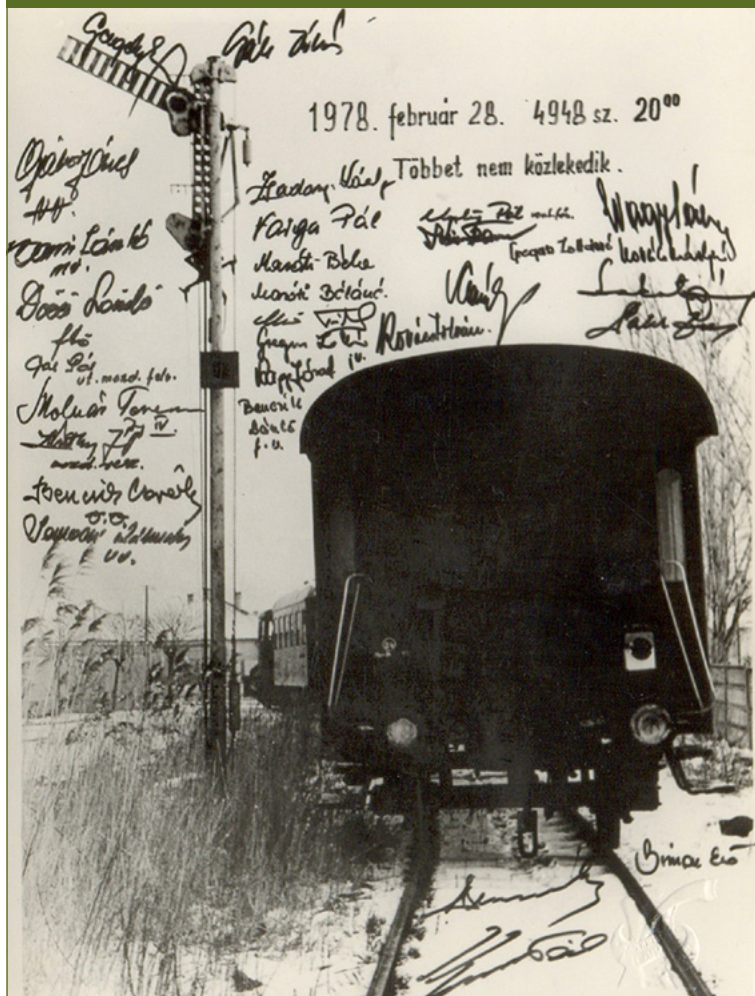
A vasútvonalon a fő fuvaroztatók a gazdasági társaságok és magánszemélyek voltak.

Az 1970-es években a város központját keresztülzelő vasút ellen volt az akkori városvezetés és a lakosok egy része is, mert:

7. ábra: A hantházi vonat Cegléd központjában [9]



8. ábra: Az utolsó vonat [10]



Az utolsó járatról készült egy fotó, amelyet a vonalon szolgálatot teljesítő vasutasok, köztük a vonat mozdonyvezetője és kalauza is aláírt.

A vonalbezárást követően hamar hozzáfogtak a vasúti pálya felszedéséhez. Az elbontott anyagokat a királyréti kisvasút megerősítésére szállították el.

Mára már kevés nyom maradt a vasútvonaltól: néhány épület, egy-egy útátjáró, szelvénykő vagy táviróoszlop. Szomorú, de az utókor már csak a Hantháza vasútállomás falán elhelyezett emléktábláról tudhatja, hogy egyszer volt, hol nem volt, volt egyszer egy hantházi vasút.

3.2 Cegléd-Vezseny keskeny nyomközű vasútvonal 4]

A vasút létesítésének gondolata első ízben 1920-ban fogant meg

- szerintük rombolta a városképet,
- akadályozta a közúti közlekedést (akkor még a városon keresztül futó 4-es főutat is keresztezte - sorompó azonban nem volt),
- a vonat személyszállítási szempontból lassú volt: Cegléd belterületén biztonsági okokból csak 10–15 km/órával haladhattak a vonatok.

A vasútvonalat 1978. február 28-án zárták be, ekkor közlekedett az utolsó vonat, amely a 4948. vonatszámú menet volt, ami 18:32-kor indult Ceglédre és 20:01 perckor ért ki Hantházára. Ceglédre 21:48-kor ért vissza.

a város vezetőinek fejében a környéken megtermelt mezőgazdasági termékek egyszerű és olcsó szállítása céljából. Az eredeti elképzelések szerint öt irányba húzódtott volna sínpar: az ugyeri szőlők, Nyársapát, Tápiószéle, Nagykáta és Tiszajenő körzetét kapcsolta volna be az ország vérkeringésébe. Végül csak az utolsó terv jutott el a megvalósításig, s az építési költségek csökkentése érdekében keskeny vágányú pálya építése mellett döntöttek.

A keskeny nyomközű vasút engedélyezésének és megépítésének körülményeit a „147. szám A m. kir. kereskedelemügyi miniszter jelentése

9. ábra: Ami megmaradt a vasútvonalból [11]

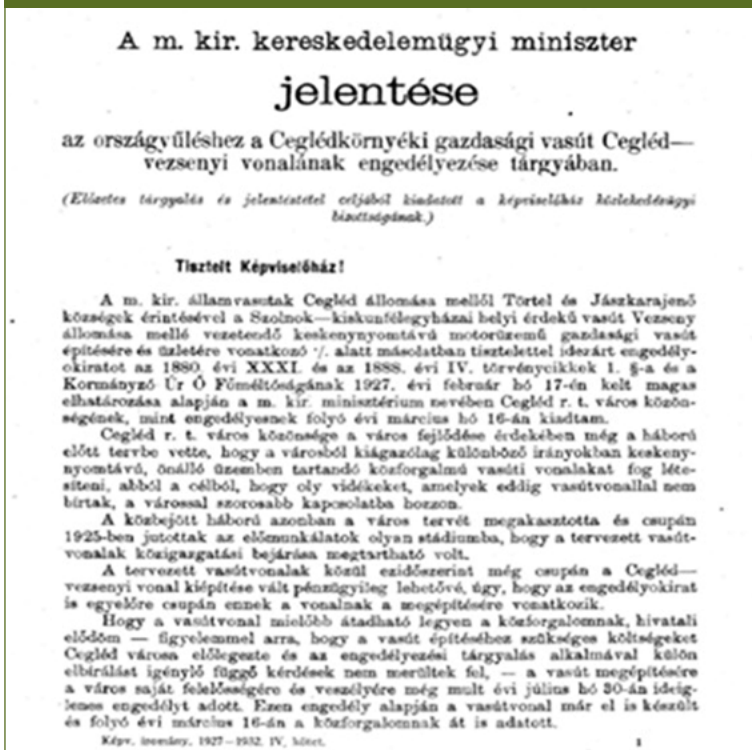


az országgyűléshez a Cegléd környéki gazdasági vasút Cegléd-Vezsenyi vonalának engedélyezése tárgyában” [12] irat és mellékletei alapján ismerhetjük meg. A jelentést Hermann Miksa m.kir kereskedelemügyi miniszter tette 1927. évi május hó 18-án.

„Hogy a vasútvonal mielőbb átadható legyen a közforgalomnak, hivatali elődöm — figyelemmel arra, hogy a vasút építéséhez szükséges költségeket Cegléd városa előlegezte és az engedélyezési tárgyalás alkalmával külön elbírálást igénylő függő kérdések nem merültek fel, — a

vasút megépítésére a város saját felelősségére és veszélyére még múlt évi július hó 30-án ideiglenes engedélyt adott. Ezen engedély alapján a vasútvonal már el is készült és folyó évi március 16-án a közforgalomnak át is adatott. A gazdasági vasút a helyi érdekű vasúti törvények alapján keskeny nyomtávval (0*76) motorüzemre engedélyeztetett. Hossza 33 km. és a m. kir. államasutak Cegléd állomása mellől Törtel és Jászkarajenő községek érintésével a Szolnok-kiskunfélegyháza helyi érdekű vasút Vezseny állomása mellé vezette-tett.”

10. ábra: A miniszteri jelentés [12]



„Az építési költségeket egyelőre teljes egészükben Cegléd város fedezte. A vasút létesítésére és

üzemben tartására egyébként részvénytársaság fog alakulni, amely alaptőkéjét elsőbbségi és törzsrészesvények kibocsátása útján fogja fedezni. Az elsőbbségi részesvényeket teljes névértékben Cegléd r. t. város, a törzsrészesvényeket pedig, amelyek az építési tőkének körülbelül 40%-át fogják kitenni, ugyancsak teljes névértékben az érdekelt községek és Cegléd város fogják átvenni. A vasút építéséhez állami hozzájárulás nem biztosított és amint fentebb említeni szerencsém volt, a vasút üzletét az engedélyes maga fogja kezelni.”

„Az előadottak alapján kérem a t. képviselőházat, hogy a Cegléd környéki gazdasági vasút Cegléd—Vezenyi vonala engedélyezésének megtörténtéről szóló, az 1880. évi XXXI. t-c. 1. §-a rendelkezései alapján tett e jelentésemet tudomásul venni és azt hasonló célból a Felsőházzal is közölni méltóztassék.”

Mint a miniszteri jelentésből is kiolvasható, abban az időben a vasút állami támogatás nélkül, Cegléd város finanszírozásában, majd a részesvények Cegléd és az érdekelt települések birtokában részvénytársasági formában működött.

Érdekes kitélt tartalmaz az engedélyezési okirat, amely szerint „20. §. A jelen engedély tartama a fenti 2. §-ban idézett ideiglenes vasút engedélyezési szabály 9. §. a) pontja alatt kimondott oltalommal és az 1880. évi XXXI. törvénycikk 2. §-a, illetve az 1888. évi IV. törvénycikk 2. §-ának b) és c) pontjai szerint az állam részére biztosított megváltási jog épségben tartásával a jelen engedélyokirat kelte napjától számítandó, egymásután következő 90 évben állapítatik meg.

Ezen 90 év leteltével a vasút és annak összes tartozékai ingyen és tehermentesen mennek át a magyar állam tulajdonába és szabad haszonélvezetébe, illetve engedélyes vagy jogutódjai e vasutat teljes jó karban, ingyen és tehermentesen tartoznak az államnak átadni.”

Mint látható, az állam hosszú időre biztosította a vasút hasznát az építető részére. A történelem azonban közbeszólt, a II. világháború után a vasútvonal államosításra került.

A vasútvonal építése 1926-ban kezdődött és 1927-ben már üzembe helyezték. Az engedélyezési okirat „A cegléd—vezenyi gazdasági vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek.” meghatározta a vonalvezetést és a kiépítés fontosabb feltételeit:

„A vasút, alépitménye egy vágányra készítenőd. A legnagyobb emelkedés, illetve esés 10‰-ben állapítatik meg. A kanyarulatoknak a nyílt pályán 50 m-nél kisebb fülátmérővel nem szabad bírniok. A kanyarulatokban már a földmunkák kitézésénél átmeneti ívek alkalmazása veendő figyelembe. Ellenkező irányú kanyarulatok között legalább is 10 m. hosszú túlemelés nélküli egyenesnek el kell férnie. A pályatest szabványos koronaszélessége, az alépitmény felszínében, vagyis a kavicságy alsó felületének magasságában mérve 2*5 m. legyen.”

„A nyílt vasúti áteresztők és hidak tartószerkezetei általában 2.250 kilogramm keréknyomás és az alkalmazandó járművekhez képest megállapítandó terhelési séma, valamint a vasutakra nézve 30.666/1906. szám alatt kiadott híd-szabályrendeletben megállapított igénybevételek alapulvételével számítandók és szerkesztendők.”

„A pálya 076 méter nyomtávval építendő. A sínek, melyek acélból gyártandók, folyómetrenként 10*9 kilogrammnál könnyebbek nem lehetnek és függő sínkötés alkalmazásával oly sűrűn rakott talpfákon helyezendők el, hogy igénybevételük 2.250 kgr. keréknyomás alatt négyzet cm.-ként 1*200 kilogrammot meg ne haladjon.”

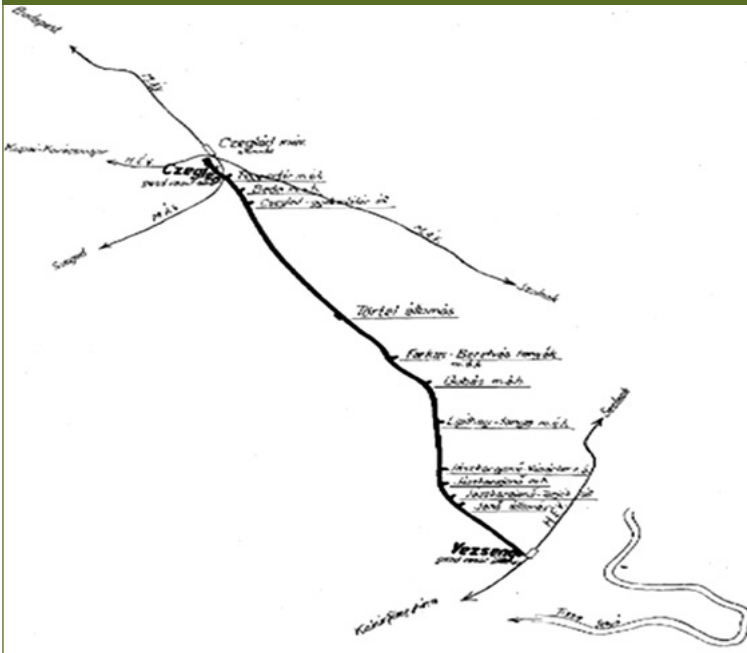
Érdekes, hogy az engedély sok más épület és építmény mellett még a kenyérsütő kemence építését is előírta Jászkarajenő állomáson.

1926-ban, miután a vasút építését a közlekedési miniszter engedélyezte, nekiláttak a munkálatoknak. A pálya lefektetése a sík terepen gyorsan haladt, a Ceglédi Gazdasági Vasút vonala a következő esztendő elején készen is volt. A vonatforgalom lebonyolításához egy mozdonyt és két motorkocsit szereztek be. A villamos hajtásrendszerű járművek dízelmotorját a Láng Gépgyár, az

11. ábra: Az építési engedély előírásai az épületek, építmények tekintetében [12]

Az állomás neve	Felvételi épület		Árúhíd	Fordítókorong 80 m. átmérővel — m. átmérővel	Móroszin tűzszáppal 80-0 m. hosszú 3 állásra	A felvételi épület tartozékai					Az órház		A motorszin kézi műhely		
	földszintes	órház				különböző irányú, szek. kézi rakatár nélkül	házi kút	szeméttérem	kenyérsütő kemence	melléképület	kút	kenyérsütő kemence		d	a
beépített terület m ² -ekben															
Cegléd gazd. vasútállomáson .	150	—	16	—	1	1	1	1	1	—	—	—	1		
Jászkarajenőn	—	60	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—		
Vezseny gazd. vasútállomáson	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

12. ábra: A vasútvonal eredeti vázlatrajza [12]



A vontatás: dízel-elektromos (Ganz), majd a háború után gőzmozdony. A 60-as évektől Mk48 mozdonyok vontatták a szerelvényeket.

A vasútvonalon a forgalom személy- és teherszállításra rendezkedett be. Fő szállított termék a cukorrépa volt.

A vasútvonal megépítésekor 13 állomás és megállóhely volt a vonalon. Jól mérhető a kisvasút hatása a gazdasági fejlődésre azon keresztül, hogy 1930-ra, tehát 3 év üzemidő alatt a megállási helyek száma 22-re nőtt. Kuriózum, hogy Magyarország egyetlen 1. osztályú keskeny nyomközű személykocsija ezen a vonalon közlekedett.

elektromos hajtásrendszert a Ganz Vilamossági Rt. szállította. A gépek a gyakorlatban megbízható üzeműnek bizonyultak. A személykocsik azonban nem érkeztek meg időre, ezért az ünnepélyes megnyitóra csak tavasszal kerülhetett sor. A tisztán motoros üzem miatt az egész országban itt voltak a legalacsonyabbak a jegyárak.

lyú keskeny nyomközű személykocsija ezen a vonalon közlekedett.

Cegléd és Tiszajenő-Vezseny között az 1966/67-es MÁV-menetrendkönyv szerint naponta hat (vasárnap öt) vonatpár közlekedett. A menetidő a 33 km hosszú pályán mintegy két óra volt. Aztán 1968-ban "gon-

13. ábra: Állomások és megállóhelyek [13]

Cegléd - Vezensy kisvasút megállói, 1930

- 0 Cegléd
- 1 Vigadó mh.
- 2 Cegléd Fegyvertér
- 3 Bedei mh.
- 3,5 Unghváry J. faiskola
- 4 Unghváry L. faiskola
- 6,5 Gyakorlótér
- 8 Nyilas
- 10 Besnyő
- 12 Törtel mh.
- 13 Törtel
- 16 Farkas - Beretvástanya
- 17 Gubás
- 20 Tetétlen
- 22 Székes
- 24 Liphay - tanya
- 25 Jászkarajenő
- 26 Jászkarajenő, Templom tér
- 27 Terjéki rakodó mh.
- 29 Várkonyi szőlők
- 30 Jenői szőlők
- 32 Vezensy GV.



„Az utolsó járat 1973. december 31. szilveszter éjjelén közlekedett. Az akkor Cegléd állomáson szolgálatban lévő fiatal forgalmista átballagott az állomás város felőli oldalán várakozó kisvonathoz. Órájára pillantott, majd megfújta sípját. Az erőteljes sípszóra a dízelmozdony szomorú, panaszos hangja válaszolt, s a vonat elindult utolsó útjára. Az üres kocsi-sor újév hajnalán tért vissza, akár egy gyászmenet.”¹

4. HA MÁSKÉNT ALAKUL A TÖRTÉNELEM

14. ábra: A gazdasági vasút Jászkarajenő képeslapján [14]



Elgondolkodtató, hogy milyen lehetőségektől fosztotta meg önmagát a magyar társadalom a politika által vezérelt közlekedés szervezés és fejlesztésén keresztül. Igazából a nyugat-európai példákkal összevetve lehet jól érzékelteni az elmulasztott lehetőségeket. No de vegyük sorra, valóban mi történhetett volna, ha a történelem másként alakul.

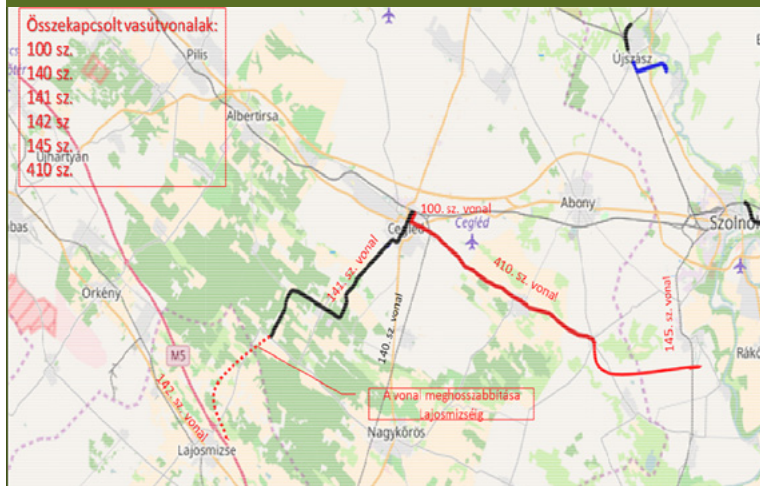
dos mérlegelés után” megalkották a közlekedési koncepciót, ami lényegében a kis falvakat, tanyákat a nagyvilággal összekötő mellékvonalak felszámolását, forgalmuk közütra terelését jelentette. Cegléd kisvasútja öt évvel később esett áldozatul e vitatható, de mára már mindenképpen visszafordíthatatlan elgondolásnak.

4.1. A ceglédi vasúthálózat továbbfejlesztésének korabeli tervei

Már a Cegléd–Hantháza vasútvonal megépítése után megszületett a szakemberekben a

1 Cérnán Guruló Vacak - Harminc éve szűnt meg a ceglédi kisvasút <https://www.kisvasut.hu/>

15. ábra: A ceglédi térség vasútvonalainak összekapcsolási lehetősége



gondolat, hogy a vasútvonalat meghosszabbítsák Lajosmizséig, és összekapcsolják a térség vasútvonalait.

A hantházi vasút meghosszabbításával Lajosmizséig a következő vasútvonalak kerültek volna összekapcsolásra:

- 100 sz. Budapest–Cegléd–Szolnok
- 140 sz. Cegléd–Szeged,
- 145 sz. Szolnok–Lakitelek–Kecskemét,
- 142 sz. Budapest–Lajosmizse–Kecskemét,
- 141 sz. Cegléd–Lajosmizse,
- 410 sz. Cegléd–Vezseny

Ez azt jelenti, hogy a Cegléd–Szolnok–Kecskemét–Lajosmizse négyszög és azon belül lévő települések összekapcsolásával a megyei székhelyek, a főváros és Cegléd város és térségének kapcsolata jó közlekedési lehetőségeket hozott volna létre.

Ha megmaradt és fejlődött volna a fentiekben vázolt vasúti hálózat, úgy ma egy minden tekintetben korszerű, tram-train rendszerű közlekedés alapja lehetne.

Az elszalasztott lehetőség:

- Pályakorszerűsítés és villamosítás az érintett vonalakon,

- Korszerű szolgáltatások, nagyobb sebesség és rövidebb eljutási idő biztosítása. Ehhez elegendő lett volna a keskeny nyomközű vasúton a $V=60$ km/h, a normál nyomközű vasúton a $V=80$ km/h sebesség megvalósítása.
- Tram-train rendszer megvalósítása. Rövid, kis befogadóképességű villamos járművekkel, gyakoribb közlekedés.

- A vasúti rendszer kialakítása lehetővé tette volna a térség településeinek rákapcsolását

az ütemes menetrendű budapesti, szolnoki, lajosmizsei elővárosi és a kecskeméti vasúti közlekedésre.

Amiről lemaradtunk a vasútvonalak felszámolása miatt, azt egy külföldi példával mutatom be.

4.2. Amilyen lehetne a felszámolt vasúthálózat

Példaként Ausztriát hozom fel. Ausztria fejlett gazdaságú ország, jól felépített közlekedési rendszerével és a fejlett egyéni közlekedés mellett sikerült egy korszerű, kitűnő szolgáltatásokat nyújtó és a lakosság által is kedvelt közösségi kötőpályás közlekedési rendszert kialakítani és működtetni.

Stájerország Ausztria délnyugati tartománya. A vasúthálózatának egy részét a helyi Steiermärkische Landesbahnen (SLB), azaz a Stájer Tartományi Vasutak üzemelteti. Hálózatának egy érdekes és nagy kiterjedésű része a Mura-völgyi keskeny nyomközű vasút (Murtalbahn).[7]

A kisvasút érinti a nemzetközileg is ismert síparadicsomot Murau város környékén.

A Tamsweg és Unzmarkt között a Mura folyó völgyében húzódó keskeny nyomközű vasút

16. ábra: A Murtalbahn jellemzői



Üzemeltető :	Steiermärkische Landesbahnen
A vonal megnyitása:	1894.10.09.
Vonalhossz:	66 km
Nyomtávolság:	760 mm
Maximális emelkedő: 20 %	
Minimális ívsugár:	90 m
Maximális sebesség: 70 km/h	
Kitérők száma:	89 csop
Útátjárók száma:	190 db
Vontatás:	dízel és gőz



másokon távvezérelt kitérők és korszerű biztosítóberendezés gondoskodik a forgalom biztonságos lebonyolításáról.

A közlekedő vonatok száma:

Murau és Tamsweg között 13 pár vonat/nap
Murau és Unzmarkt között 15 pár vonat/nap

A Murtalbahn egy csodás gyöngyszeme a

rendkívül korszerű. Korszerűsége hozzámérhető a nagyvasutak kialakításához.

A kisvasút modernizálásakor alkalmazták mindazon nagyvasúti eredményeket, amelyek a korszerű vasúti infrastruktúra és járműpark fejlesztésekor keletkeztek.

Az infrastruktúrát a nagyvasutakkal egyenértékűen korszerűsítették. Az állomások szépen felújítottak, korszerűek. A peronok SK+30 cm magasak. Ahol autóbusz csatlakozás van, azt közvetlenül a peron közelében alakították ki.

A felépítményt S49 típusú nagyvasúti sínekkel, betonaljakon, rugalmas sínleerősítéssel korszerűsítették a vonal jelentős hányadán. A korszerűsített szakaszokon a pályát hézag nélküli kivitelben alakították ki. Az állo-

keskenynyomkőzű vasutaknak. Népszerűségére jellemző, hogy a diákok iskolába járásra, a felnőttek munkába járásra, ügyeik intézésére és turizmus céljaira használják a vasutat. Meglepő volt számomra, hogy a vonatok kihasználtsága napszaktól függően megfigyeléseim szerint 50-100 % között változott.

A vasútvonalon korszerű, könnyű kétrészes motorvonatok közlekednek 70 km/h sebességgel.

A felvételeket a szerző készítette.

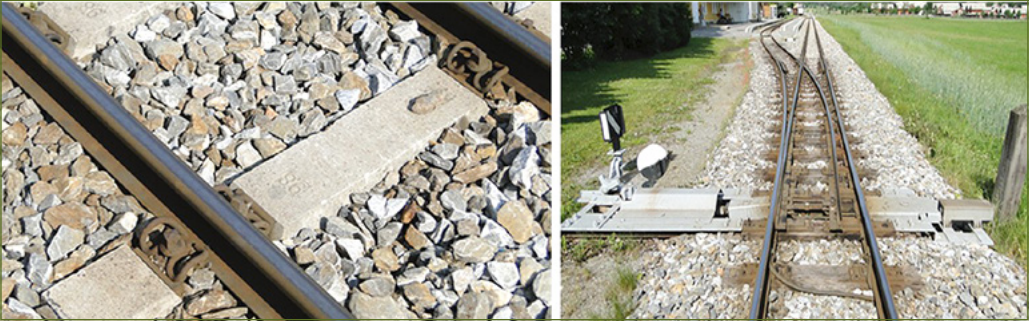
5. ÖSSZEFOGLALÁS

A Cegléd környéki vasúthálózat jó szolgálatot tett az ott élő embereknek. Összekapcsolta a térség településeit, tanyavilágát és új lehetőségeket nyújtott mind gazdasági mind pedig a társadalmi és közösségi élet területén.

17. ábra: St.-Lorenzen és Murau állomás



18. ábra: Korszerű felépítmény és biztosító berendezés



19. ábra: Korszerű, könnyű motorvonattal 70 km/h sebesség is elérhető



A vasutakat végleg felszámolták, sajnos a nyomai már csak itt-ott fedezhetők fel. Még elképzelni is nehéz, hogy fejlesztésekkel milyen nagyszerű és korszerű kötőpályás hálózatot lehetett volna kialakítani. Nem kis irigységgel tekintünk a szomszédos Ausztriára és más országokra, ahol a vasutat nemzeti értéknek tekintik, fejlesztik.

A vasutak felszámolása Magyarországon azt a tévhitet hordozza magában, hogy sok pénzt lehet megtakarítani ezen keresztül. Miután alig fordítunk pénzt a regionális és keskeny nyomközű vasutakra, így bezárásukkal a nullához közeli értéket takarítunk meg. Ugyanakkor szegényebbé válunk mind gazdaságilag, mind pedig kulturálisan.

Remélem, hogy eljön az idő, amikor a sok vasútbarát és vasutat szerető ember álma

valóra válik, és nem elbontjuk, hanem megóvjuk és fejlesztjük nemzeti értékünket, a vasutat.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Dr. Kerekes István: Szemelvények a magyar közlekedéspolitika történetéből <http://www.emk.nyme.hu> 2017)
- [2] Cegléd népessége <http://nepesseg.com/pest/ceglod>, 2017
- [3] Dr. Zsákai Tibor Development of the Hungarian Railway Network, Railway Market CEE Review, № 4 2008. 12-19. oldal
- [4] Forrás: <http://www.vasutallomasok.hu> 2017
- [5] Forrás: <http://www.vasutallomasok.hu> 2017
- [6] Forrás: Wikipedia, 2017
- [7] Cegléd–Hantháza-vasútvonal, Wikipedia, 2017, [6] Múlt Kor Történelmi Magazin <https://mult-kor.hu/>

- [8] Kossuth Ferenc Forrás: Wikipedia 2017
 [9] Cegléd Kossuth tér Forrás: Wikipedia 2017
 [10] Az utolsó vonat Forrás:Wikipedia 2017
 [11] Ami megmaradt a vasútvonalból Forrás: <http://vasutallomasok.hu> 2017
 [12] Képviselőházi irományok, 1927. IV. kötet • 147-160. sz Forrás: <https://library.hungaricana.hu> 2017
 [13] Forrás: <http://www.kisvasut.hu> 2017
 [14] Forrás: <http://www.vasutallomasok> 2017
 [15] Steiermärkische Landesbahnen <http://www.stlb.at/> 2017

A fotók az internetről nyilvános oldalakról származnak.

A Steiermärkische Landesbahnen Murtalbahn fotóit a szerző készítette.



Excerpts from the history of the railways around Cegléd

This paper evaluates the railway service system of Cegléd and its catchment area, the establishment of which was completed at the beginning of the 20th century, and analyses the previously planned further development of this network. The detailed processing of the assumed consequences of the failure of implementing these plans and the evaluation can be used in today's railway developments.



Auszüge aus der Geschichte der Eisenbahnen um Cegléd

Dieser Beitrag bewertet das Eisenbahnverkehrssystem von Cegléd und seines Einzugsgebiets, das zu Beginn des 20. Jahrhunderts entwickelt wurde, und analysiert die zuvor geplante Weiterentwicklung dieses Netzes. Die detaillierte Verarbeitung der vermuteten Folgen der fehlgeschlagenen Umsetzung dieser Pläne und ihre Bewertung können in die heutigen Eisenbahnentwicklungen einbezogen werden.

