

# KÉPES KRÓNIKÁK

GYERMEKVASÚT  
2011. május 21.







*VI. Széchenyi nap-és a  
honvédelem napja a  
Gyermek vasúton Május 22.*

Budavár 1849. május 21-i bevételének 162 évfordulója, és a Széchenyi hegy 1862. május 20-ai név változásának 159. évfordulója alkalmából.

Ismét ünnepeltünk a gyermek vasúton most már hagyományosan a Széchenyi hegy születés napján, és a Honvédelem napján, megemlékezve Buda vár 1849 évi május 21-i győztes bevételéről a honvéd csapatok által, melyeket Görgei Artúr tábornok a Nagy Svábhegyi (1862. május 20-tól, Széchenyi hegyi a helyi sváb és írói közösség tisztelet adása jeléül nevezte el a hegyet Magyarország első közlekedési miniszteréről) Óra-villából irányított.





A mai fogaskerekű végállomásának helyén, és a Széchenyi kilátó helyén voltak az első 6 fontos ágyú telepek, (mai érték szerint 116 mm űrméretű H-L/ 42: 42 űrméret hosszúságú ágyúk, nehéz táborig lövegek) ahonnan a várat lőtték 1849. május 5. – 11. között. A falbontó tüzet a kisméretű lövegek következtében, a hatásos lőtávolság (6 km) széléről a röppálya felénél lévő csúcspontból (3 km) szabad eséssel zuhanó kb.: 3 kg-s tömör vasgolyó romboló erejét fokozva a 10 m/ s / kg (g) tömeg növekedés hatásával. Így a lövedék kb.: 90 t tömeggel csapódtak a várfalakba, május 12-ig, amikor is megérkeztek a nehéz ostromlövegek (2 db 18 fontos, és 2 db 24 fontos ágyú) hajón szállítva Komáromból. Jókai nem véletlenül írhatta le a vár ostromát meggyőzően a „Köszívű Ember Fiai” Című regényében hiszen 1870-től Ő is a volt Nagy Svábhegy lakója lett a mai Költő utcai szőlő birtokán épült villájában, (ami bár részben elpusztult a II. Világháború alatt ma a Természetvédelmi Hivatal központja), és még bizony beszélhetett szemtanúkkal, bár ő az ostrom alatt Debrecenben tartózkodott.

Az 1848-as Szabadságharc 100-ik évfordulójára avatták fel a mai gyermekvasutat akkor Úttörő vasút néven, és ez volt a világszerte, és egyetlen olyan keskeny nyomközű vasútja amelyet kifejezetten gyermekek vasúti oktatására építettek.

Bár a normál nyomközű vasút sem szégyenkezhet elsősegekben 1848 – 49 során.

Ebben az időben öt vasút vonala volt Magyarországnak: 1846 június 17-től a Vác – Pest vasút vonal, 1847. januárjától a Bécs – Pozsony vasútvonal, vezetékessé távíró rendszerrel is felszerelve, melyhez kapcsolódott a lóvontatású Pozsony – Nagyszombat - Szered gőzvontatásra is alkalmas pálya, a melyen Görgei Táborszó parancsára 1848 decemberében a Nagyszombati ütközetbe közvetlenül szállították be a honvéd csapatokat. Mint ilyen, ez az első vasúti szállítás a világon amikor az ütközet helyszínére vonaton érkeznek a csapatok, bár lóvontatással.

1847 szeptemberétől üzemel a mai GyESEV Sopron – Németújhely közötti vonal szakasza, melynek egyik alapító részvényese Széchenyi István volt.





A soproni és pozsonyi vonalszakaszok voltak az elsők a világon ahol hadicélú pályamerénylet történt 1848 decemberében a visszavonuló magyar honvéd egységek 100 – 100 m hosszban felszedték a síneket, és Pozsonynál elvágták a távíró vezetékét, megrongálva a távírda berendezést is.

1848 februárjában helyezték üzembe az Eső Magyar Középponti Vasút Társaság Pest – Szolnok vonalát, amely szinte változatlan nyomvonalon mai napig üzemel, többszöri felújítás és korszerűsítés után is.

Ennek a vasút társaságnak volt első főpénztárnoka Lázár Vilmos honvéd ezredes a későbbi aradi vértanú, és ezen a vonalon rendelet el Pest kiürítését Csány László akkor még, mint Kormánybiztos későbbi második közlekedési miniszterünk, aki szintén vértanú halált hat 1849 október 10-én Pesten az „Új Épületben” kötél által a mai Szabadság téren, mely az ő tiszteletére is kapta eme megtisztelő magasztos térnevet.

A legfiatalabb vonalunk lett a legtöbb világlelőiséget arató vonal is.

Már 1848 nyarán csapat és hadianyag szállításra használták a vonalat Széchenyi rendelkezése alapján

kihasználva a Tiszai, és Dunai gőzhajóflottilla szállítási lehetőségeit a gyors délvidéki felvonuláshoz. Görgei 1848 szeptemberében a Csepel szigeti folyóvonal biztosításhoz a szolnoki és szabolcsi nemzetőr táborokat ezen a vonalon szállította Pestig, majd tovább gőzhajóval a szigetre. Hol van még az osztrák vasúti átcsoportosítás Prágából Bécs alá?

1848 december 31. és 1849 január 5-e között a Vác – Pest – Szolnok vonal minden kocsijának, és mozdonyának felhasználásával ürítik ki Buda, Óbuda, és Pest minden kormány hivatalát ruha-, fegyver-, és hadianyag gyárát, raktárát, bevonva a folyami átkelésbe a dunai gőzhajókat is, melyek az Óbudai gyárak, és raktárak, gép-, szerszám-, és anyagkészletét szállították Újpest állomásra.

A maga nemében világrekord és világlelőiség egy főváros 5 nap alatti kiürítése 100 km távolságra, amelyet a magyar vasút és vasutasok hajtottak végre.

Percel a visszavonulásakor 3 napot állt Albertirsán és 7 napot Cegléden, s bár a délről érkező csapatokat is seregéhez csatolta, de a főcél a Szolnokon torlódott szerelvények kirakódásának és üzemben





kívül helyezésének a biztosítása volt! Idő kellett a szerelvények kirakására, és kitolására tároló vágányokra, figyelembe véve azt is, hogy egy-egy akkori állomás legfeljebb négy vágányos volt, és egy vágány kellett a körbe járásra, és egy az átmenő forgalom fenntartására.

Az albertirsai pálya bontás is ezért vált szűk-ségessé, bár az osztrákok vasúttal képtelenek voltak közlekedni, hiszen a váci vonal, és a szolnoki vonal miben kocsija és mozdony Cegléd – Szolnok között csoportosult, és mire Perczel elhagyta Ceglédet már üresen, hidegen, pályaakadályt képeztek. Ezért is vonult Görgei gyalog Vácnak, ezért nem üldözték vonattal az osztrákok, és Karger Tábornok is csak január 18-án indult el egy vértés ezreddel Albertirsára, mert nem tudta hogy milyen állapotú a pálya, és a szerelvénypark, nem használják e a magyarok a gőzmozdonyokat ellen támadásra. A gyalogság Pest határában biztosított, egy esetleges vasúti ellen támadás esetére.

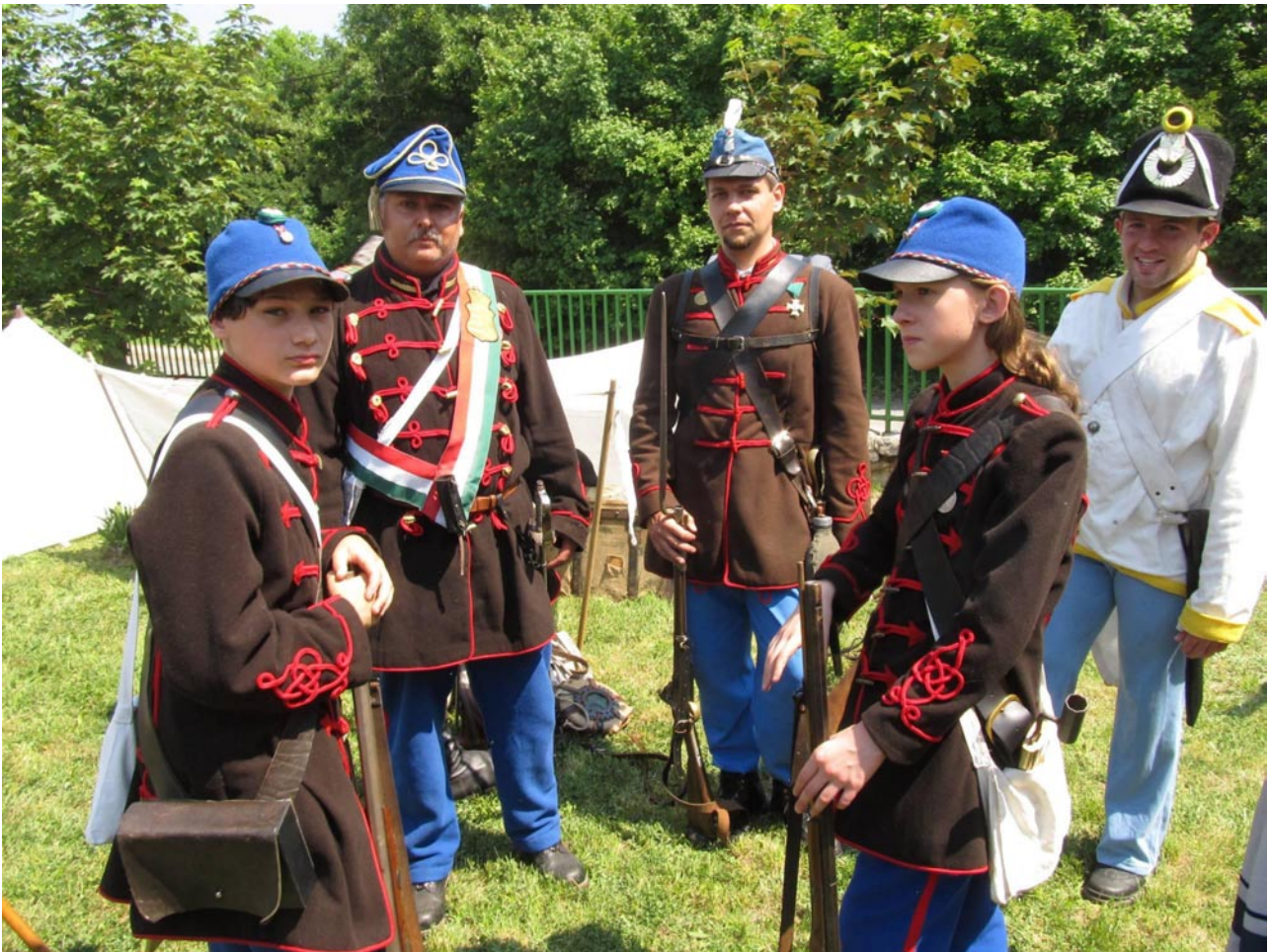
Még ebben a hónapban aratta következő világelsőségét ez a vonal 1849 január 25-én amikor Perczel ellentámadást indított Szol-

nok ellen január 22-én, és azt elfoglalva két nap pihenő után tovább nyomult Ceglédnek, melyet Karger tábornok a „Hardégen” 6. és a „Welmoden” 7. vértés ezreddel és két lovas tüzéruddal próbált védeni. A Pesti vezér kar január 23-án indította útnak erősítésként az 5. tábori vadász zászlóalj négy századát ami be is érkezett 24-én és berendezkedett az állomás védelmére. Január 24. este további két gránátos zászlóaljat és egy lovas tüzéruddal vagoníroztak be Pesten, amely már csak a csatába érkezett be és rakodott ki a fele, fele Albertirsán maradt, és biztosította a visszavonulást Berceknél, Cegléd Császáriak által történt kiürítése után.

**Először fordult erő a hadtörténelemben, hogy gőzvonatású vasúton szállították a csapatokat ütközetbe, és a visszavonulást is ilyen szerelvényekkel hajtották végre!**

A magyar egységek Ceglédet túl szárnyalva Berceknél is vasúti visszavonulásra kényszerítették az osztrák csapatokat, aznap másodszor. A sikeres előre törésből a kormány vissza rendelte a csapatokat, melyek január 29-én a Tiszán túlra húzódtak vissza.





Március 7. én a második Szolnoki csata során történt a világon először talajlazításos – robbantásos pálya merénylet füstös lőporos talajjövészteséssel, a hírvivő mozdony kisiklatása céljából Szolnok – Abony állomás között a pozsonyi vadász zászlóalj által végre hajtva.

1849 április 10. -11. között újpest állomás Vác felöli végén bontotta fel a magyar sereg a pályát 9 öl hosszúságban ( $1,85 \text{ m} = 1 \text{ öl} \times 9 = 16,65 \text{ m}$  hosszban) három 5,55 m hosszú szögelt fakeresztaljas 25,6 kg-s kovácsoltvas sínrendszerű pálya tagot elbontva. A cél, hogy a Pesten állomásozó Császári csapatok a Vác irányában megkerülő hadműveletet végző Klapka – Damijanich hadtesteket ne tudják üldözni. Ez az utolsó ma ismert pálya merénylet 1848 – 49-ben.

Mindezen hadi és vasúti eseményekre is emlékeztünk május 22-i rendezvényünkön, az előzetes programot szinte perc pontossággal végre hajtva. A két ütközet a Cegléd – Berce-li ütközetet modellezte, az eredeti helyszínnek polgármesteri hivatalainak érdektelensége

miatt itt pótoltuk a megemlékezést, a Veregyházi, Boldogi, Isaszegi, Ózdi, Szegedi, és a vadász hagyományörzők bevonásával.

Azért némi elsőséget mi is mondhatunk magunknak:

97 év után először vagonírozott magyar huszár színes ruhában lovat vasúti tehervagonba (1914. augusztus 16.) és 56 év után egyáltalában, hiszen 1956. után feloszlatták a huszárságot Magyarországon! Gyönyörű időben jókedvű sikeres „csata” rendezvényeket sikerült lebonyolítani.

László Zoltán Antal MÁV Mérnök  
Tanácsos Khő. hadnagy

Fotó: Füstí





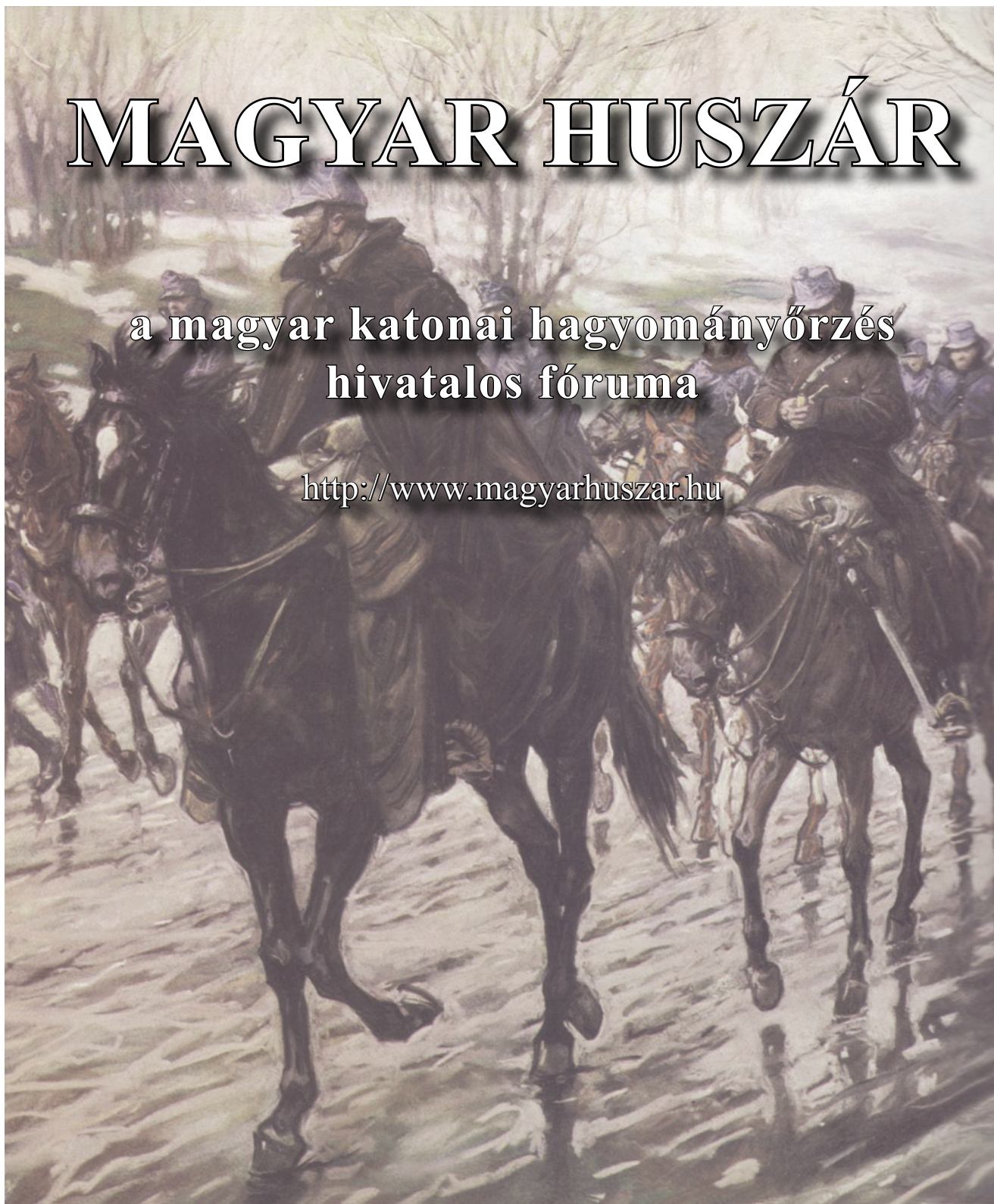




# MAGYAR HUSZÁR

a magyar katonai hagyományörzés  
hivatalos fóruma

<http://www.magyarhuszar.hu>



Magyar Huszár és Katonai Hagyományörző Szövetség



[info@magyarhuszar.hu](mailto:info@magyarhuszar.hu)

**ERŐT! TISZTESSÉGET!**

