

A VASÚT TÖRTÉNETE



GRÓF SZÉCHENYI ISTVÁN javaslata alapján a *Pest – Buda* központtal sugárirányban tervezték a magyar vasúthálózatot. A legfontosabb irányok *Pest – Bécs*, *Pest – Debrecen*, *Pest - Erdély*, *Buda – Fiume* voltak. Ezek alapján épült elsőként 1846-ban a *Pest – Vác*, 1847-ben a *Pest – Szolnok* vasútvonal.

Az első gőzvontatású vasútvonal **1846. július 15-én** nyílt meg Pest és Vác között.

Az első magyar mozdonyvezetők:

- ☒ a „Pest” nevű gőzmozdonyt **KLAINKOVSZKY OTTÓ**,
- ☒ a „Buda” nevűt **PESTI FERENC** vezette.

Erre a helyre illeszd a rajzodat!

A kép méretei:

szélesség: 500 képpont - magasság: 300 képpont

(A feladatnak el kell férnie egy lapon, így a beillesztés után változtathatsz a kép méretén.)

A gőzmozdonyokat külföldről szerezték be a **Pest – Vác** vasútvonalhoz. A mozdonyokkal kiképzők, „*trénerek*” érkeztek, akik megtanították a magyar mozdonyvezetőket a szakma fortélyaira.

Az első vasutakat Magyarországon magántársaságok építették. Mivel honvédelmi és politikai okokból szükség volt az államvasútra, ezért egy magántársaság megvásárlásával 1868-ban megalakították a **Magyar Királyi Államvasutakat**. A XIX. század végéig sorra államosították a nagy magánvasúttársaságokat. A MÁV Európa egyik legnagyobb államvasútja volt az első világháború előtt. A közforgalmú magyar vasúthálózat kiterjedése kb. 8 000 km.

A mai magyar vasútra a korszerűség jellemző. Általánossá vált a dízelesítés és a fővonalak villamosítása. A forgalomirányításban, a pályaépítésnél és a többi szakszolgáltatnál egyre korszerűbb berendezéseket használtak. A személyszállításban megjelentek a magas komfortfokozatú, légkondicionált **Intercity expesszek**, a teherszállításban a modern **konténeres** és **kamionszállítási formák**.

A Magyar Államvasutak az 1990-es években részvénytársasággá alakult át, MÁV Rt. néven, hogy a vasút működése gazdaságosabbá váljon.



Részlet a „*Mi micsoda: A vasút*” című könyvből