

Mellékletek:

A gyóni Unghváry uradalom gazdasági vasútja

A Tisztelt Értéktár Bizottság eddig három javaslatot tárgyalta és fogadott el, melyek az alföldi homok hőse, a ceglédi Unghváry László (1856-1919) gyóni gazdálkodásához kötődnek. A birtokalapító 1919. augusztusi halála után a gazdaságot az örökösei működtették, akik végrendelet hiányában osztályos egyezséget kötöttek.

Már ez sem volt könnyű, ugyanis az örökhagyó kétszer házasodott. Először a ceglédi Szikszai Juditot (1860-1884) vette nőül 1879. január 23-án, de a mindössze 23 éves felesége gyakorlatilag napra pontosan öt év házasság után 1884. január 24-én elhunyt. Unghváry László a két anya nélkül maradt kisgyermekkel (Vilma: *1879. XI. 3. és Ede: *1881. VIII. 19.) megözvegyülve ezt követően a tószegi református tiszteletes, Molnár János leányával, Molnár Irmával kötötte össze élete fonalát.

A második házasságból az elsőként születő Dénes (*1885. VII. 26. †1886. IV. 8.) kilenc hónapos csecsemőként elhunyt. A második fiú is a Dénes (*1887. I. 15. †1888. XI. 18.) keresztnévet kapta, de ő is kisgyermekként elhalálozott. Végül a harmadikként születő László (*1888. XII. 23.) volt az, aki megérte a felnőtt kort.

Az örökösök a hagyatékban szereplő hatalmas, tehermentes vagyont öt részre osztották, melyből két részt kapott az özvegye, Unghváry Lászlóné Molnár Irma (1863-1951), egy részt az ő fia, az ifjabb Unghváry László (1888-1977). Ugyancsak egy részt Huszthy Jánosné Unghváry Vilma (1879-1906) fia, a Gyónon született Huszthy Jenő (1900-1978), és további egy részt pedig a világháborúban hősi halált halt Unghváry Ede (1881-1914) özvegye, Molnár Aranka (1891-1963, később második házassága révén: Milcsevics Jánosné) gyermekei: László, Vilma és Ede. A még 1917 decemberében alapított családi részvénytársaság részvényeit ennek megfelelően töltötték ki és kézbesítették. Ez a helyzet azonban azt eredményezte, hogy özvegy Unghváry Lászlóné és fia a közgyűlésen a részvénytársaság irányításából kiszorították előbb Huszthy Jánost, majd özvegy Unghváry Edénét is, a gyóni birtok kezelőjét. A gyámhatóság közbejöttével hosszú örökösödési per származott ebből, melynek – mondhatni - ezer ága-boga volt, és amelyet számunkra döntően a gyóni birtokot érintő vonatkozásaiban célszerű ismerni és követni. (Gyónt illetően közvetlen hatásról az 1930-as évek második felében, a per lezárultát követően lehet beszélni, amikor az ítélet fizetési kötelezettségeire való hivatkozással erdőterületek véghasználatára került sor az üzemtervtől korábban, illetve egyes területeket értékesíteni is kellett. Minderre a birtok erdőgazdálkodásának tárgyalásakor lesz érdemes kitérni részletesebben.)

A sajtótudósítások szerint 1921-ben indult peres eljárást követően a gyakorlatban a részvénytársaságot Unghváry László (1888-1977) és felesége, Leib Erzsébet (1896-1986) irányította, özvegy Unghváry Lászlóné Molnár Irma támogatásával. A gazdasági vasút létrehozása is az ő tevékenységük eredménye. Emlékeztetőül viszont érdemes felidézni, hogy a birtokalapító Unghváry László a világháború időszakában a vasút létesítéséhez szükséges előzetes elvi engedély birtokában, kifejezetten célirányosan hajtotta végre a nagy volumenű termőföld vásárlásait. Azaz az örökösök lényegében az örökhagyó szándékát mintegy végakaratként értelmezve hajtották végre, természetesen annak indokoltságával, gazdasági előnyeivel továbbra is maximálisan egyetértve.

A Fucskó Ádám – Bárdos Imre szerzőpáros 2009-ben a következőképpen összegezte a kisvasúttal kapcsolatos ismereteket:

„A kereskedelemügyi miniszter 67270/1916. számú rendeletével engedélyezte az Unghváry László faiskola, szőlő és borgazdasági részvénytársaság által létesíteni kívánt, 760 mm nyomtávolságú (keskeny nyomközű), lőüzemű kisvasutat. A kisvasút egyik vágánya, a tervek

alapján, a Budapest-tiszai helyiérdekű vasutat Alsóhernád megállóhely előtt, a 490-491-es szelvények között szintben keresztezte, és az őrház háta mögött elhaladva érkezett meg a rakodóra. A szintbeli keresztezést két kocsifogó sorompóval biztosították. A lóvasút másik vágánya a keresztezés előtt elágazva a helyiérdekűvasút vonal fővágánya mellett haladt a 493-as szelvényig. Ebben az időben átrakodó állomásként üzemelt Hernád, az első vágányon rakták át a kisvasútból a nagyvasútba az árut. A kisvasút 1948-ban még üzemelt, majd ismeretlen időpontban megszűntették.”

Számos további lényeges ismeret forrása a Dabasi Újság 2008. évi újságcikk sorozata:

„Napjaink Magyarországon rossz idők járnak a vasútra, holott valaha a sín pár a világhoz való kapcsolódást, fejlődést, gazdasági fellendülést jelentette. A hőskorban, majd az aranykorban a fővonalak elkészülte után csatlakozó keskeny nyomközű saját vonalakat létesítettek a nagyobb, tehetősebb mezőgazdasági birtokok. A hazai gazdasági vasutak történetének egy, lassan szinte teljes feledésbe merülő epizódja a múlt század első felének legnagyobb gyóni birtokához, az egykori Unghváry uradalomhoz kötődik.

A kezdetek, mint a magyar modernizáció esetében oly gyakran, a reformkorhoz, konkrétan gróf Széchenyi István személyéhez fűződnek. A vaspálya nagybirtokon való alkalmazását 1832-ben angliai tapasztalatok alapján Ő vetette fel, olcsóságát jelölve a legfőbb előnynek. Sokáig pusztába kiáltott szó maradt az ésszerű javaslat, valós, gyakorlati igény csak évtizedekkel később jelent meg a nagygazdaságok részéről. A folyamat indulásához nagy segítséget jelentett az 1854-es vasút-engedélyezési törvény, mely mindössze egyszerű építési engedélyhez kötötte a kivitelezést. A szakirodalom szerint az első magyar gazdasági vasút az Esterházy család kapuvári birtokán létesült. A vontatást kezdetben kézi erővel, állati igaerővel (ló, ökör) oldották meg. A cukorgyárak 1870-es években kezdődő felfutása lendületbe hozta a gazdasági vasutak építését. Közvetlen összeköttetést létesítettek a gyárkörülí főldekkel, így az őszi sárban, felázott talajon, mostoha körülmények között is tudták a folyamatos üzemeléshez biztosítani a cukorrépát. A stabil, állandó vonalhoz (gerinchálózat) ideiglenes, repülővágányokat csatlakoztattak, melyeket a betakarítás végeztével felszedtek. Így a nagytáblák továbbra is egyben művelhetők maradtak. A cukorgyárak példáját hamarosan a kendergyárak, erdőgazdaságok, bányák, téglagyárak követték. A vontatásban megjelent a gőzerő és a motorizáció. A gazdasági vasutak terjedése, a lendületes fejlődés a századfordulót követően egészen az 1940-es évek elejéig folytatódott, a dinamikát még a trianoni trauma sem törte meg.

Unghváry László, az alföldi homok ceglédi hőse, 1898 szeptemberében vásárolta az első 500 holdat Gyón község Göböljárás dűlőjében. A birtok több mint 6 kilométerre volt a Budapest-Lajosmizse vasútvonaltól, melyet 9 évvel korábban adtak át a forgalomnak. A gazdaság mérete közel két évtizedig nem változott, mert az akkor már nemzetközi hírű kertészeti vállalat tőkeerejét ceglédi beruházások kötötték le. Így többek között Unghváry László – csemői szőlőültetvényei révén- kezdeményezője és főrésztvényese volt a Cegléd-Csemő helyiérdekű vasút létesítésének, melyen 1909 őszén indult meg a személy- és teherforgalom. A gyóni birtoképítés 1916 és 1918 között újabb vételekkel folytatódott, s már meghaladta az 1500 holdat. Területe a célirányos vásárlásoknak köszönhetően elérte a vasutat, sőt a túloldali Mélyállási erdő dűlőbe is átnyúlt 130 holddal, egészen a hernádi határig. Unghváry László 1919. augusztusi halála után az örökösei tulajdonába került részvénytársaság folytatta a gazdálkodást, özvegye, Unghváry Lászlóné Molnár Irma és fia, ifjú Unghváry László irányításával. A trianoni veszteségek gazdasági szempontból felértékelték a Duna-Tisza-közi homokhátságot, melyet felismerve nagyszabású erdő, gyümölcs és szőlőtelepítési programot indított a társaság. Ehhez kapcsoltan a gazdasági vasút építése a Nagyatádi-féle földreform 1925-ös gyóni befejezése után kezdődött. Méretezését a sajátos igénybevételhez igazították,

76 centiméteres nyomközzel és könnyű (kb.7-9 kilogramm/folyóméter súlyú) sínekkel. A keskeny koronájú, kis tapadási felületű, 6 méter hosszú síneken természetesen csak néhány tonna súlyú szerelvények közlekedhettek. A nyomvonal az alsóhernádi vasútállomást a tatárszentgyörgyi út melletti Unghváry majorral kötötte össze. Épült oldalleágazás az essői szőlőkhöz és a major melletti körte ültetvényhez is, a teljes hossz 8 km volt. A sín pár a majorban a prэшáz mögött végződött. A vasúti töltés szélessége 3,5 méter volt, mely jórészt a szintezés során fölösleget adó buckák földjéből készült. Magasságát, a rézsű oldalfala és alapja méreteit az adott szakaszon is a szintezés határozta meg. A tereprendezést, földmunkát mérnöki irányítással kubikosok végezték lóvontatású kétkerekű kordéval, egyszerre több taligányi földet juttatva a végleges helyére. A kialakított töltést vízzel töltött fogatos simahengerrel zárták le. A hengerelt felületre közvetlenül helyezték el 1,5 méterenként a kezeletlen akácfaiból készült talpfákat („slipperfa”). Azaz kavicságy nem készült, mindössze néhány kisebb agyagos talajú szakaszon terítettek vékonyan zúzott követ a vaspálya alá. A könnyű síneket nem csavarral, hanem speciális kalapácsfejű szögekkel („slipperszög”) rögzítették a talpfákhoz, a leágazásoknál kézi váltót építettek be. Szemafor nem volt a vonalon. A töltést hagyták elfüvesedni, csak a cserjenövéseket irtották. Nagyobb esők után a vízmosta járatokat kijavították, de egyéb karbantartást nem igényelt a pályatest. Az alsóhernádi állomás közelében háromszor változott a nyomvonal. Először a Váradi-telep örkényi oldalán az Északi-bikahegy dűlőn át csatlakozott a vasúthoz, melyhez mintegy háromholdnyi terület kellett. Ezt a Nagyatádi-féle földreform több községre kiterjedő egyezségének részeként kapta meg az uradalom. Az idegentulajdonú parcellák közötti vonalvezetést azonban néhány év múlva korrigálták, s teljes egészében saját területre telepítették át a sín pályát a Váradi-telep gyóni oldalán. A nyomvonal a birtok erdőőri házánál ért a vasúthoz és kanyarodott az állomás felé. (Ma itt egy kritikus állapotú tanya van.) Az 1932 évi erdészeti üzemterv már ezt az állapotot rögzítette. Öt évvel később az Unghváry családon belüli örökösödési per lezárultával eladni kényszerültek az 5. számú nemzetközi út és a vasút környezetében 80 holdnyi területet. Az értékesítés következményeként a vasúthoz csatlakozó szakaszt az eladott terület szélére, azaz teljesen a gyóni község határához helyezték át. A töltésen, a véglegessé vált nyomvonal mellett jó állapotú gyalogutat jártak ki a hernádi napszámosok, sokszor hajnalban és sötétedéskor egyaránt megtéve a majorig a bő hat kilométeres távolságot. Az egyetlen sín páron, lóvontatású kocsikon („lóré”) bonyolították a teherforgalmat, de gyakori volt a kézierős vontatás is. A lórékből tíz állt rendelkezésre, 2,5mx1,5m-es plató mérettel. A vasalvázon két vastag akácgerenda tartotta az ugyancsak akácból készült fix deszkaplatót. A plató szintje épphogy a kerekek felett helyezkedett el, az alacsony felület megkönnyítette a rakodást. A kocsik oldala a szállítási igénynek megfelelően le vagy fölszerelhető, ill. lenyitható volt. Kézifékkal csak néhány volt felszerelve, ezért az általában két kocsiból álló szerelvényeket úgy állították össze, hogy az egyik fékezhető legyen. Egy kocsira hintószerű felépítményt szereltek „parádés lóré” gyanánt. Ezzel jártak mindennap 9 órakor az alsóhernádi állomásra a gazdaság postájáért és az ideérkező vendégekért. Ugyancsak rendszeresen küldtek lórét a napszámosok ebédjéért, melyet a kisebb gyerekekkel otthon maradt háziasszonyok hoztak ki az állomásra. A lórék vontatására 3-4 lovat tartottak, a hajtók a cselédségből kerültek ki. A lovak hamar beleszoktak ebbe a munkába s nagy biztonsággal közlekedtek még akkor is, ha esetleg a hajtó elbóbiskolt. Kézi vontatást a tapasztaltabb napszámosokra is rábíztak, külön nem foglalkoztattak olyan alkalmazottat, aki csak a vasúti pályára felügyelt volna. Fordító elemet nem építettek a pálya végeire, a lovak átfogásával történt az irányváltás. A szerelvényekből rendszerint egyszerre több is közlekedett a vonalon. Mivel kitérésre csak az oldalágazásoknál volt lehetőség, ezért az áruszállítást összehangoltan, azonos irányba szervezték. A sín pálya a 49-es kilométer szelvény közelében keresztezte az 1934-ben épített Budapest-Beograd nemzetközi főutat. Az akkori forgalom töredéke volt a jelenleginek, így a gyakorlatban nem jelentett különösebb

biztonsági kockázatot. A legnagyobb odafigyelést az essői leágazás egy lejtős szakasza igényelte, ahol nagy súly esetén fékezéssel kellett megelőzni a szerelvény felgyorsulását. Komoly baleset, kisiklás nem történt az Unghváry-vasúton, mindössze néhány óvatlan menetközbeni fel és leszállás végződött szerencsés eséssel. A kocsik karbantartása, javítása leggyakrabban a kopott, törött csapágys cseréjéből állt. Az új csapágyskat a majorban öntötte az örkényi kovács, Schultz Feri bácsi. Erre a célra külön tartott kovácsszentet az uradalom.

A gazdaságban rengeteg volt a teherszállítási feladat. Jutott belőle bőven a lovaskocsiknak, melyek még Ceglédet és Cinkotát is megjárták. (Annak idején még a birtokalapító Unghváry László is könnyű homokfutó hintón hajtott át Ceglédre Gyónra, a fia már személygépkocsival közlekedett.) A fővárosból teherautók jöttek a gyümölcser, főként az almát hordták a budapesti hűtőházba. A legnagyobb forgalmat mégis a gazdasági vasút bonyolította. A gyümölcsfélék betakarítási szezonjában a leszedett termést előbb a majorba, majd gondos válogatás, osztályozás után rekeszekbe kiserelten az alsóhernádi állomásra szállítva vagonírozták. A meghatározó tétel itt is az alma volt. Szőlő szüretkor a puttonyokba gyűjtött fürtöket puttonyostól együtt rakták a lórera s így kevésbé törötten került a présházhoz. A borházból a folyóbort ékekkel rögzített 5-6 hektóliteres hordókban fuvarozták az állomásra, a kétszeri átfertést kézzel hajtott folyadék szivattyúkkal végezték. Az erdészeti fatermek deponálása egy sánpálya mellett 2 holdas réten történt a gulyakút közelében. Minden feltétel adott volt a vasúti szállításhoz, azonban folyamatosan akkora volt a helyi kereslet, hogy innen nagyon ritkán szállítottak el vagonban faárut. Gyakran fogadtak viszont az alsóhernádi állomáson szerves trágyával megrakott vagonokat. Ezt az ország szinte minden részéről, de főként a kőbányai sertéshizlaldától vásárolták, mert a gazdaság területeinek táperő pótlását teljes egészében szerves trágyával oldották meg. A nagy területhez a saját jószág állománya a szükséglet töredékét biztosította csak, így egész évben jöttek a hiánypótló vagonok. Az állomás mellett négy hatalmas árokba rakodtak ki. Innen késő ősszel, a betakarítások után lórakon történt a szállítás az adott dűlőhöz. A sánpályától a gyümölcsfák és a szőlősorok közé viszont már kézi erővel, saroglyán hordták a rengeteg trágyát. Bár a használata akkoriban kezdett terjedni, műtrágyát egyáltalán nem juttattak a termőföldekre.

Az uradalom szíve, motorja az Unghváry major volt, míg az éltető vérkeringés eszközéül a gazdasági vasút szolgált. Annyira bevált, hogy a szállítás igényes kertészeti kultúrákat módszeresen a sánpálya mellé telepítették. Amikor itt a könnyen telepíthető szántók elfogytak, a csereerdősítés többletköltségeit is vállalva, erdőt termeltek le és helyére gyümölcstö ültettek. Ezzel a kertészetben szokatlan eljárással először 5 holdon kísérleteztek, majd a sikeren felbátorodva 1944-ben már 100 holdon tervezték végrehajtani. Ezt a szándékot azonban felülírta a történelem. Az 1945 évi földreform az uradalom végét jelentette, a tulajdonos-ügyvezető igazgató Unghváry László és családja Ceglédre Svájcba menekült. A gyóni birtok nagy részét a földreform keretében kiosztották, az erdő területeket államosították. Az Unghváry vasút 5 kilométeres szakasza a budapesti állami erdőfelügyelőséghez került, míg a további 3 kilométert – főként betakarítások idején - a földterületek új gazdái használták. Helytörténeti érdekesség, hogy Unghváry László akkor még Ceglédre 1947 szeptemberében a gazdasági vasút kisajátítás alóli mentesítését kérte a budapesti erdőfelügyelőséghez küldött levelében. A kérelmet Gyón község Nemzeti Bizottsága az 1947. szeptember 26-i ülésén (jegyzőkönyvben rögzítve) elutasította. A gazdasági vasút története az ötvenes években ért véget. Az egykori birtok mintegy harmadán, a major környéki területeken 1951-ben megalakult az első gyóni termelőszövetkezet, de a Szabadság Tsz az 1952-es lőter kisajátítás miatt csak rövid ideig gazdálkodhatott. A major és a kertészeti kultúrák nagy része a lőter területére esett, ahol a területek művelése megszűnt, az épületeket a földig le kellett bontani. Értelemszerűen a vasutat sem lehetett működtetni s mivel az erdőgazdaság a lőteren kívüli szakasz fenntartását gazdaságtalannak ítélte, teljesen megszűnt a vonalon a forgalom. A

sínpályát szervezetteren számolták fel. Az akác talpfák tűzifaként végezték. A síngerendákból Gyónon és Hernádon kerítés oszlopok, pince földemek készültek, de az ötvenes évek kötelező vasgyűjtő napjain is emlékezetes sikert értek el néhány gyorsan feltépett szállal.

Fél évszázaddal a sínek felszedése után a vasúti nyomvonal jelentős részén erdők között haladó utat találunk. A „kisvasúti” utat leginkább a vadászok használják és az elnevezés is tőlük származik. Vannak olyan részek, ahol az egykori töltés méretei az eltelt nagy idő ellenére még nyomon követhetők. Ilyen szakasz található például több száz méteren az 50-es főút és a vasút között, az újgazdára váró Borforgalmi üzem mögött. Az alig használt földút erősen elcserjésedett, fák, bokrok őrzik a töltés régi formáját. A töltés ellenpárjaként homokbuckába vágott rövid pályaszakasz figyelhető meg a gulyakút mellett. Környezetében az emberöltőkkel korábbi legeltetés következtében értékes elegyes- borókás erdő alakult ki. A gulyakút ágasfája igazi mementó, ám a kút vize már mintegy másfél évtizede elapadt. A deleléskor árnyékot adó, de egy évtizede letermelt juharfák tuskói újra sarjadtak. A lóré szerelvények gyakori megállója volt a híres Jolán-dűlő, ahol valaha szőlőt termeltek, méghozzá a tüzesború Rizling fajtát. Szüretkor 40-50 puttonyt raktak a kocsikra, majd préselés előtt rostán választották le a szőlőszemeket, különleges minőségű szemelt rizlinget készítettek. Az erdők közötti szántóterületet – szélében magaslessel - most vadföldként művelik. Az egykori végállomás, az Unghváry major területén (Tatárszentgyörgyi út 38-as kilométer szelvény) a fás szárú növények uralják a terepet, gazdag faj összetételben. Az eper és diófák, myrabolán és orgonabokrok, körte magoncok, japánakác, vadszőlő takarásában néhol az épületek bontás utáni nyomait is látni. Lehangoló, arcpirító látvány ugyanakkor, hogy a legújabb kor szeméttlerakással és kíméletlen fatolvajlással teszi le a névjegyet. Remélhetően a közelmúltban elhelyezett honvédségi sorompó megszünteti ezt az elfogadhatatlan gyakorlatot.

Az Unghváry vasút írásos emlékeit kutatva kevéssel kell beérnünk. A legértékesebb lelet a gazdaság Pest Megyei Levéltárban őrzött 1932 évi erdészeti üzemterve, melynek melléklete az üzemi vasút térképe. A helyszíni mérések 1930 nyarán készültek Alsóhernád vasútállomás és az Unghváry major közötti gerinchálózatról. A Dabasi Körzeti Földhivatal 1950-es években készült községi térképén az 5. számú nemzetközi főút és a vasútállomás közötti sínpályát szaggatott piros vonallal jelölték. A telekkönyvi betéten a nyomvonal változásával kapcsolatos feljegyzések találhatók, de sajnos nem teljes körűen.

A legtöbb információ birtokosai az egykori szemtanúk. A napszámosok, cselédek, tanyaszomszédok sajnos mind kevesebben vannak, de a köztünk élők szívesen emlékeznek az Unghváry uradalomra és a kisvasútra. Mai ésszel szinte fel sem fogható, nehéz sorsok bontakoznak ki az elbeszélésekből, de nekik ez az emberpróbáló korszak volt a fiatalságuk. A múltat megszépítő nosztalgikus emlékek egyike a kisvasút s az emlékezet rostáján érdekességek, lényeges apróságok, részletek maradtak fenn. Jelen írás alapjául főként ezek szolgáltak. Köszönet érte mindenkinek s kívánjuk, hogy jó erőben, egészségben még sokáig osszák meg velünk a dabasi helytörténetet gyarapító emlékeiket!”

További információk:

- A Budapest – Lajosmizse vasútvonalhoz először Örkényen, 1897-ben csatlakoztattak lóvontatású mezei vasutat Pálóczi Horváth István birtokán (Ilona-major, Csurgay-major).
- Az 1920-ban átadott, Örkény állomás mellől induló, Fülöp Szász Coburg Gothai herceg pusztavacsi gazdaságába vezető keskeny nyomközű iparvasúton 3 gőzmozdony teljesített szolgálatot.

Az Unghváry kisvasút létrejöttét és működését először 1925-ben, a család örökösödési peréről szóló tudósításokban említik a lapok.

- Vasúti csatlakozás nélkül a gyóni Lindmayer-szőlőben is működtettek keskeny nyomközű gazdasági vasutat.
- Kecskés Róbert orosz levéltárban végzett helytörténeti kutatásának köszönhetően tudhatjuk, hogy a II. világháborút követően a település szovjet térképein a kisvasút nyomvonalát is ábrázolták.
- Az 1959. augusztus 19-én szép természeti környezetben, ünnepélyesen megnyílt gyóni strandfürdő kerítésének építése során is használtak fel a kisvasút sineiből. Forrás: Czeróczi András erdész, kertész és díszfaiskola tulajdonos.
- 2024-ben Zelenák András nyugalmazott mérnök-tanár, városunk díszpolgára a strandfürdő még fellelhető régi kerítés oszlopaiból elkészítette a gazdasági vasút mintaszelvényét, mely 2025-ben a Gyóni Tájház udvarán került telepítésre. A létrehozás során további közreműködők: Bárány Máriusz díszműkovács, Czeróczi András erdész, Dr. Kiss Miklós hatósági főállatorvos, Monori Alfréd erdész, Újvári Tibor, a városi strand vezetője, Valentyik Ferenc helytörténész. A mintaszelvény fotóit Molnár Imre készítette.

A gyóni Unghváry uradalom 8 kilométeres gazdasági vasútja sajátos fejezete településünk helytörténetének. Létrehozását és mintegy 25 éves működését éppen egyedisége miatt érdemes megörökítenünk, melynek kiváló megoldása az értéktári védelem, az agrár- és élelmiszergazdaság kategóriában.

Bibliográfia

- Magyarország: Harc egy háromszázmilliós örökség körül. 1921. augusztus 25. p. 6.
- Rozsnyói Miklós: Látogatás a ceglédi Unghváry László-féle faiskola, szőlőtelep és borgazdaságban. 1921. október 16. pp. 489-490.
- Kormos Gyula (szerk.): Magyar Pénzügyi Compass 2. kötet, 1922-1923. Budapest, 1923. p. 948.
- Magyarország földbirtokosai és földbérlői. (Gazdacímtár.) Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1925. p. 468.
- Új Nemzedék: Ma kezdték meg Kecskeméten az Unghváry-örökösök 90 milliárdos perének tárgyalását. 1925. július 8. p. 3.
- Kecskeméti Közlöny: A ceglédi nábob milliárdos hagyatéki pere. 1925. szeptember 23. pp. 1-2.
- Magyarország: Harc a többszázmilliárdos Unghváry-hagyaték körül. 1925. december 23. p. 6.
- Dr. Gesztelyi Nagy László, vitéz Czeglédy Béla, Kiss Elemér, dr. Ormándy János, Wittner Ernő (szerk.): Országos Mezőgazdasági Címtár II. Duna-Tisza köze. Kaposvár, 1936. pp. 271-272, 535.
- Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal (összeállította, kiadta): Magyarország földbirtokosai és földbérlői (Gazdacímtár). Budapest, 1937. p. 193, 443.
- Gesztelyi Nagy László: A homok hősei: Csókás József, B. Tóth Ferenc, Mathiász János és Unghváry László. Szerzői kiadás, Kecskemét, 1938. Unghváry Lászlóról: pp. 92-149.
- Petri Edit - Torzsa István (szerk.): Tanulmányok a 700 éves Dabas történetéből. Dabas Nagyközségi Tanács, Dabas, 1975. p. 170 (táblázat), 172 (táblázat), 178, 184 (táblázat), 186, 227, 232, 321.
- N. Császi Ildikó: Dabas helynevei - Magyar Névtani Dolgozatok 104. Budapest, 1992. p. 59.

- Jeszenszky Árpád: A magyar kertészet története – ahogyan megéltem. Budapest, 1995. pp. 97-98.
- Faraga György: A messziről jött ember. Szerzői kiadás, Hernád, 2001. p. 9, 28-33, 47.
- Valentyik Ferenc: Gazdasági vasút az Unghváry uradalomban. Dabasi Újság, I. rész: 2008. január-február, p. 10; II. rész: 2008. március, p. 20; III. rész: 2008. április, pp. 12-13.
- Pándy Tamás: A lajosmizsei vasútvonal és a Pestszentimre állomás 120 éves története. Dr. Széky Endre Pestszentimrei Történeti Társaság és a szerző, Budapest, 2009. pp. 137-138.
- Czagányi László (szerk.): Ezer dabasi pillanat: négy falu története a kiegyezéstől a második világháborúig családi fotográfiák tükrében. Pressman Bt., Dabas, 2010. p. 152, 215, 228.
- Valentyik Ferenc: Vaditató lett az Unghváryék gulyakútjából. Dabasi Újság, 2012. november. p. 15.
- Pándy Tamás: A lajosmizsei vasútvonal 125 éves története. Dr. Széky Endre Pestszentimrei Történeti Társaság és a szerző, Budapest, 2014. pp. 176-177.
- Homoki szőlő gazdasági lóvasúti emlékhely. Tájékoztató füzet. Táborfalva, 2015. 8 p.
- Valentyik Ferenc: Cseresznyevirágzás. In: V. F.: A földem nem ereszt. Antológia Kiadó, Lakitelek, 2016. pp. 11-13; Gazdasági vasút az Unghváry uradalomban. pp. 14-22; Vaditató lett Unghváryék gulyakútjából. pp. 23-25.
- ESDÉ (Dr. Surányi Dezső): „A földem nem ereszt” – Unghváry László Gyónon. Ceglédi Panoráma, 2016. augusztus 18. <https://www.cegledipanorama.hu/2016-08-18/a-foldem-nem-ereszt-unghvary-laszlo-gyonon/>
- Valentyik Ferenc: A gyóni Unghváry uradalom erdőgazdálkodása (1898-1945). Kézirat, 2018. 5 p.
- Gyorgyovics Krisztián: A lajosmizsei vasútvonal története 2. rész. Táborfalvai Mozaik, 2022. október. pp. 10-11.
- Zelenák András: A jó szándékot mozgósító emlékezés... Dabasi Újság, 2025. október. p. 21.

Összeállította: Valentyik Ferenc