

Bakonyvasút - történet, technikai érdekességek

A Győr-Veszprém vasútvonal története, technikai érdekességek



[1]A Bakonyt keresztben átszelő 11-es vasútvonal a hazai viszonylatban ritkaságnak számító hegyi vasutak egyike. Az egyvágányú, nem villamosított vonalat napjainkban Magyarország legszebb vasútvonalaként, „Bakonyvasút” néven tartják számon.

Az építető vasúttársaság a minisztérium 1895-ben kiadott engedélye alapján nagy erővel kezdte el az építkezést, melynek szükségességét a Bakony számos településén folytatott iparszerű sertéstartás, valamint a fakitermelés és a bányászat kapcsán felmerülő szállítási igények alapozták meg. Az új, Győrt Veszprémmel összekötő pálya a vasúti műtárgyakkal együtt másfél év alatt elkészült, és az 1896. év végére át is adták a forgalomnak. Így jött létre a mai 11-es vonal, amely az eredetileg 198,72 km hosszú Győr-Veszprém-Dombóvár vasútvonal 79 km-es szakasza. Leglátványosabb, műszaki megoldásait tekintve is legizgalmasabb szakasza a három alagúttal és két völgyhíddal tarkított Cuha-völgyi rész, Porva-Csesznek és Vinye között. Itt található Magyarország egyetlen omlásvédővel ellátott alagútja. Az egyik viadukt fölött magasodik a vasútépítési emlékműként emelt, a vonal megépítésének évét hirdető obeliszk is (1896).

Az építését követő 100 év alatt a vasútvonal sok változáson ment keresztül. Átvészelte a világháborúkat, a vasút hadiüzemmé nyilvánítását, államosítását, többszöri átszervezést bányagazdálkodási okok miatt stb. A teherforgalom volumene a térségben zajló mezőgazdasági és bányászati tevékenységekről függően alakult. A Bakonyban már korábban is több helyszínen végzett szénbányászat mellett 1932-1975 között Eplényben mangánérc kitermelést, Bakonyszentlászlón és környékén pedig 1985-től közel 20 évig bauxitbányászatot is folytattak. A kitermelt érc elszállítása részben vasúton történt. Az 1980-as évektől a bányászat csökkenése folytán jelentősen romlott a vonal teherszállítási kapacitásának kihasználtsága. A személyszállítás volumene sosem volt kiemelkedő, azonban az 1950-60-as években a természetjárás elterjedésével e téren mutatkozott némi fellendülés.

A Bakonyvasút helyzete 2000 után, bezárási tervek, civil szervezetek

2005-ben a Cuha-völgyi szakasz műtárgyainak tartóelemeit megerősítették az alámosások kivédése érdekében. A kormány megszorító intézkedései kapcsán azonban a vasútvonal 2006-ban a bezárára ítélt vonalak közé került. (A terv a forgalom szüneteltetése volt a 45 km hosszú Veszprém-Veszprémvarsány szakaszon.) Az érintett települések civil szervezeteinek felhívására azonban a Győr-Moson-Sopron megyei közgyűlés 2007-ben a Győr-Veszprém vasútvonal végleges fennmaradását támogató nyilatkozatot fogadott el, és terjesztett fel az illetékes miniszterek felé. Közben a civil szervezetek aláírásgyűjtésekkel, figyelemfelkeltő rendezvényekkel is tiltakoztak a vonalbezárás ellen,



mivel számukra ez a vasútvonal több

[2]egyszerű közlekedési eszköznél. A térség példátlan társadalmi összefogásának köszönhetően, a vonalbezárás terve végül nem valósult meg.

A tiltakozásban részt vevők továbbra is részt kívánnak venni a Győr-Veszprém vasútvonal megmentésében és fejlesztésében, különös tekintettel az utóbbi időben turisztikai célponttá vált Cuha-völgyi szakaszra és a viaduktokkal tarkított Veszprém-Eplény vonalszakaszra, amelyeknek műtárgyai ideiglenes műemléki védelmet is kaptak. Hatékonyabb érdekérvényesítésük érdekében a térségben élő magánszemélyek, települési önkormányzatok és civil szervezetek 2008-ban létrehozták az önálló jogi személyként működő Bakonyvasút Szövetséget, amely képviseli az utazóközönség érdekeit, többek között célul tűzte ki Győr és Veszprém térségében a vonal elővárosi vasút jellegét kialakítani. A Szövetség településfejlesztési, környezetvédelmi és turisztikai célokat is megfogalmazott, például korszerű járművek közlekedtetését javasolja a vonalon, szorgalmazza a műtárgyak végleges műemléki védetség alá vételét, majd ennek elnyerését követően a műemlékek tényleges megóvásában is részt kíván venni.

A vonal jelentősége a régió közlekedésében



[3]A környék lakosságának mindennapjaiban a 11-es vasútvonal szerepe nem jelentéktelen, a Bakony elzárt falvaiból lehetővé teszi a vonal mentén fekvő városok



elérését. A vonal turisztikai jelentősége talán még ennél is nagyobb, hiszen a régió belül utazók vagy az ország más részeiből idelátogatók vasúton, semmivel nem helyettesíthető módon közelíthetik meg a régió egyedi hangulatú, kultúrtörténeti emlékekben, turisztikai látnivalókban gazdag városait, falvait. Utazás közben gyönyörködhetnek az erdőkkel borított, földtani képződményekkel tagolt hegyvidéki tájban, a természeti környezetbe integrálódott muzeális vasúti műtárgyak pedig tovább fokozzák ezt a különleges élményt.

Forrás:<https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/bakonyvasut-tortenet-technikai-erdekesssegek>

Hivatkozások

[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/stuksza_gabor_teljes_gozzel_efore.jpg?itok=MMVXSIWM [2] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/harmati_marcell_kotelhuzas_annonhalmanal.jpg?itok=Viraol0x [3] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/szabo_bence_a_bakony_sziveben.jpg?itok=dg9TFvwH