

SZIGETVÁRI GÁBOR
Veszprém megye vasutföldrajza

Diss. B 565

V e s z p r é m m e g y e v a s u t f ö l d r a j z a .

I r t a : S z i g e t v á r i G á b o r



Diss. B 565



B E V E Z E T É S .

A földfelszín számos és sokrétű jelenségei között, melynek leírását és magyarázatát a földrajztudomány vállalta magára, van egy ágazat, amely az ember helyváltoztatási tevékenységével foglalkozik. Vannak akik a gazdaságföldrajz mellett, és vannak, akik a gazdaságföldrajz egyik ágazataként szokták emlegetni a közlekedésföldrajz még eléggé gyermekcipőben járó tudományát. Egy-két cikktől és könyvtől eltekintve a tudományos és az ismeretterjesztő irodalomban sem foglal el nagy helyet. Az átfogó nagy munkák pedig csak éppen rövid sorokat szentelnek a közlekedésnek, irván, hogy X-től Y-ig fővasutvonal fut. Sem a tájra gyakorolt hatását, sem pedig a tájnak a közlekedésre, a közlekedővonalak kialakulására és azok irányára gyakorolt hatásáról nem beszélnek. A művelés eme hiánya miatt a közlekedésföldrajzi vizsgálatok egységes szempontu általánosságban elfogadott módszere sem alakult ki még. Ennek ellenére is azonban elég nagy jelentősége van a közlekedésnek a földrajztudománnyal kapcsolatban, mint a földfelszín egyik típusu tömegjelenségének, amelyre a földrajzi vizsgálatok is kiterjednek.

Mennyiben is érdekli a közlekedés a földrajzot? - Mendöl Tibor professzor erre így válaszol: "Olyan mértékben érdekli, amennyiben az említett jelenségek beleilleszkednek a táj egyéb életjelenségei közé, vagy kifejeződnek valamiképpen a táj arculatán. A közlekedés utvonalai, pályái éppen úgy érdeklik ilyen szempontból a földrajzot, mint az azokon ténylegesen lebonyolódó forgalom. Főleg a személyek, javak helyváltoztatása, moz-

gása, ami természetesen, mint tömegjelenség, része a földfelszín nagy életfolyamatainak. A közlekedés különböző alkalmatosságai, eszközei, tisztán jelenlétükkel is részei a táj képének, de még inkább részei a táj képének azok a helyhez kötött berendezések, melyek a forgalomnak, mintegy kijelölik a pályáját.[†] - Valóban, a közlekedési apparátus igen tekintélyesen részt vesz a földfelszín arculatának megváltoztatásában. Elsősorban a helyhez kötött építményeivel / ut, vasut, pályaudvar, repülőtér, kikötő/, másodsorban pedig közvetett hatásával, amellyel az emberi társadalom életének megváltoztatásához hozzájárul. Ezt a szerepkört tekintve, feltétlenül jelentős helyet foglal el a földfelszín vizsgálatának, a geográfiának ágazatai között.

Az ember életében igen nagy szerepe van a közlekedésnek, szállításnak. Már az ókor embere is közlekedett, hogy szükségleteit megszerezze. A gazdasági élet sokrétűvé válásával mind nagyobb szerepet töltött be a közlekedés, mely távolfekvő tájak áruit szállította az előállítás helyéről a fogyasztás helyére. A múlt század közepéig azonban a szárazföldi szállítás igen elmaradt stádiumban volt. A gőzgép feltalálásával, illetve a vasut megjelenésével forradalmi változás következett be, mind az áruk, mind pedig a személyek szállításában. Bátran mondhatjuk, hogy a vasut, - mint a nagy távolságokat gyorsan leküzdő, nagy tömegeket mozgató, percnyi pontossággal közlekedő, személy és áruforgalmat lebonyolító, - szervezete első helyen áll a különböző közlekedési ágazatok között. Előnyeinek mindegyikében sem a repülő, sem a gépkocsi, sem a hajózás nem tudott még felzárkózni eddig mellé. A terhelés, üzembiztonság, költség, gyorsaság valamelyikében mind elmaradnak ezek a közlekedési ágazatok a vasuttól.

Manapság, a gépkocsiközlekedés fejlődésének korszakában sokan tagadják a vasuti szállítás korszerűségét

[†]Mendöl Tibor: Ált. gazd. földrajz. - Bp-i Tud. Egy. jegyzete
1951.

a szárazföldi közlekedésben. A tagadás ellenére is azonban ez fennáll. Fenn áll ez az előbb említett funkcionális kritériumok miatt, de fenn áll gazdaságossági tekintetben is, noha a vontatási rendszerét jelenleg még, a már lassankint elavulóban lévő gőzvontatás képviseli. Azonban emellett a vontatási rendszer mellett is gazdaságosság tekintetében a vasut igen jó helyet foglal el a gépkocsival szemben. Magyarországon 1958-ban az áruforgalmat lebonyolító 3 közlekedési ágazat önköltségének aránya a következőképpen alakul megközelítően: hajózás 100, vasut 170, gépkocsi 1000. Más államokban némi eltérés mutatkozik ettől, de nagyjából mégis megegyezik.⁺

A fuvarozásnak az összköltségei azonban nem mindig a vasut javára billentik az előnyt. Rövid távolságoknál a vasúthoz, illetve az onnan való szekér vagy gépkocsi fuvarozás, az átrakások, nagy összeget emésztene fel. Ezek az összegek csak nagyobb távolságu szállításoknál enyésznek el, illetve domborítják ki a vasut kedvező szerepét.

A különböző közlekedési ágazatok önköltségszámításával kapcsolatos eredmények a következő megközelítő adatokat hozták létre: vasut /vasut-iparvágány-vasut/ - gépkocsi szállításhoz 2 kilométerig van azonos költség, attól távolabb a vasut olcsóbb. Vasut-hajó fuvarozásnál 50 kilométer a határ, vasut-szekér fuvarozásnál pedig csak 1 kilométer, vasut-gazdasági vasut szállításhoz pedig 7 kilométerig olcsóbb a gazdasági vasut. /1. ábra./ Összetett fuvarozásoknál az előbb említett rakodási költségtöbblet miatt a háztól-házig szállító gépkocsi 57 kilométerig olcsóbb, mint a szekér-vasut-szekér fuvarozás, 42 kilométerig olcsóbb, mint a gépkocsi-vasut-szekér fuvarozás, kb. 29 kilométerig olcsóbb, mint a szekér-vasut-iparvágány fuvarozás, 27 kilométerig olcsóbb, mint a gépkocsi-vasut-gépkocsi fuvarozás, kb. 14

⁺Kánya Ernő: Gazdaságossági számítások a közlekedési ágazatok komplex fejlesztésénél.-II. Orsz. Közl. Ért. 1959. IX. 16. Közl. Tud. Szemle 1959. nov.

kilométerig olcsóbb, mint a gépkocsi-vasut-iparvágány fuvarozás és kb. 10 kilométerig olcsóbb, mint a gazdasági vasut-vasut-iparvágány fuvarozás költsége. /2. ábra./

Az előrebecsültaktakból, azt hiszem, hogy eléggé világosan látszik a vasut és a többi közlekedési ágazat helyzete gazdaságosság tekintetében. A szárazföldi szállítás mellett a belvizi hajózásnál is győz a vasut, kivéve a nagy távolsága és főképpen a külfölddel kapcsolatos szállításokat. A vasuti fuvarozás 260 kilométerig olcsóbb, mint a gépkocsi-hajó összetett fuvarozás, a gépkocsi-vasut fuvarozás és pedig 267 kilométerig olcsóbb, mint az autó-hajó-vasut fuvarozás és 340 kilométerig olcsóbb, mint az autó-hajó-autó összetett fuvarozás összes költsége. /3. ábra./ Nálunk tehát Magyarországon csak a külfölddel kapcsolatos hajószállítások kifizetődőek, melyek valutáris helyzetünket is erősíthetik.⁺

Ezek a számítások komolyan bizonyítják a vasutnak azt a helyzetét, melyet a közlekedési ágazatok között gerincként foglal el. A számítások azonban a ma vontatásával, a gőzvontatással dolgoznak. A diesel és villamosvontatás azonban még alacsonyabbra fogja lecsorítani a vontatási költségeket és ezzel együtt az egész vasuti fuvarozáshoz szükséges költségeket. Jelenlegi viszonyok között a gőzvontatásnál 40.6 kilogramm jöminőségű feketeszén szükséges 1000 elegytonnakilométer teljesítéséhez sík pályán. A villamosvontatás ugyanakkor viszont csak 18.6 kilogrammot használ fel hasonló nagyságú teljesítmény elvégzéséhez. Villamosenergiát azonban nemcsak szénrel, hanem földgázzal is - mely kitermelési költsége lényegesen olcsóbb, mint a széné, - vízienergiával is, a jövőben pedig atomenergiával is elő lehet állítani.⁺⁺ Ez a jelenség pedig még csak

⁺Dr. Hegedűs Gyula: A közl. ágazatok koordinációjával kapcsolatos hazai önköltség-számításokról. Közl. Tud. Szemle. 1958. okt.-nov.

⁺⁺Farkai István: A vasuti vontatási rendszerek fejlődéséről. - Közl. Tud. Szemle. 1959. jan.-febr.

csökkenteni fogja a szállítási költségeket a vasuti közlekedésnél, illetve szállításnál.

Noha a vasut szerepének tárgyalását nem tartom feladatomnak, mégis szükségesnek tartottam néhány adattal alátámasztani fontosságát az emberi társadalom életében s így, mintegy kiemelni azt a közlekedési ágazatok között. E szempont figyelembevétele indított arra, a gondolatra, hogy ha egy hazai terület közlekedésföldrajzi vizsgálatát akarjuk megkezdeni, elsősorban ennek a gerincét, a vasuthálózatot, és az ezzel kapcsolatos jelenségeket kell megvizsgálni.

Az egységes közlekedésföldrajzhoz hasonlóan a vasutföldrajz művelése sem kapott nagyobb szerepet az elmúlt évszázad geográfiai ágazatai között. Volt azonban jónéhány cikkecske, mely egy-egy vasuttal kapcsolatban lévő közlekedési problémát fejtegetett, illetve magyarázott. Nagyobb, átfogóbb művek azonban nem nagyon születtek, melyek a vasuti közlekedésen keresztül az egyes tájak életébe is bepillantást engedtek volna.

A második világháborúig jelent meg néhány vasutföldrajzi munka, mely elsősorban a vasuti tisztképzés ilyen irányú igényeit előgitette ki. Már a századforduló környékén is találkozhatunk oly vegyes munkával, mely a vasutak kialakulásáról, történetéről és ezzel kapcsolatban a hálózatról is beszél. Ezekben azonban a történelmi jelleg domborodik ki nagyobb mértékben. A későbbiekben megjelenő ilyen munkák már eléggé földrajzi jellegűek ugyan, azonban ezekben a kor földrajzi áramlatának megfelelően a topográfiai irányzat dominál. Némi általános rövidke ismertetés után következnek a vasutvonalak és a főbb állomások nevei sok-sok kütőjellel, de nagyon kevés magyarázattal. A második világháború alatt már történt némi változás ezen a téren. Az általános részek növekedtek, az egyes vonalak és vonalcsoportok leírásánál pedig az ezekkel kapcsolatos magyarázatok is bővültek.

A geográfia ezen ágazatának teljes kifejlődését azonban igen nagy mértékben akadályozta a vizsgálatok helyes szemléletmódjának a fejletlensége. Nem tudták elhatárolni a geográfia, a közgazdaságtan, és a vasuti üzemtan terjedési területét. 1930-ban még az volt a fel-fogás, hogy "a vasuti földrajz a vasutak fekvésével, egymással való összefüggésével, rendeltetésével és vi-szonyaival ismerteti meg bennünket."⁺ 1942-ben már vala-mivel tágabb területét jelölik meg: "Vasuti földrajz a-latt az egyes vasutak földrajzi helyzetének, azok egymás-sal való összefüggésének, elágazásának és más vasutak-kal való csatlakozásának, továbbá forgalmi és közigaz-gatási jelentőségének ismertetését értjük."⁺⁺ Itt eb-ben a megfogalmazásban már a földrajzi környezettel való kapcsolat felvetése is szerepel, ha nem is nagy mérték-ben. Manapság azonban még szélesebb feladatkörrel datál-nak ennek a geográfiai ágazatnak, sőt egyéb ágazattal is kapcsolatba hozzák: "A közlekedési földrajz a gaz-dasági földrajz egyik speciális ágazata. Kettős irányu feladatai vannak. Tanulmányoznia kell a termelés föld-rajzi elhelyezkedését, ennek következtében a közleke-désre háruló feladatok nagyságát és területi megoszlá-sát. Ugyanakkor tanulmányoznia kell a közlekedésnek a termelőerők elhelyezkedésére kifejtett hatását. Másik irányu feladata pedig a közlekedési hálózat leírása, ismertetése."⁺⁺⁺

Hosszu évtizedeknek kellett eltelnie addig, a-mikorra végre kialakult a közlekedésföldrajznak a terü-lete - benne a vasutföldrajzé is, - és módszere, amely nemcsak felsorol, hanem magyaráz is, amely magyarázat a földfelszín egyes jelenségeinek és a közlekedési ága-zatoknak kölcsönhatásait tárja fel. Ezek a hatások ál-landóan mozgásban vannak és szüntelenül változtatják, formálják kölcsönösen egymást és így az emberi társada-lom életének arculatát is.

⁺Dr. Török Gyula: Vasuti földrajz és történet. 1930.

⁺⁺Dr. Kerkápoly Iván: Vasuti földrajz és történet. 1943.

⁺⁺⁺Elekes-Párdányi: Közlekedési földrajz 1957.

A közlekedésföldrajznak ezt a meghatározását tartván szem előtt, próbálkozom szerény tudásommal gyűjtőmunkám eredményeképpen Veszprém megye vasútföldrajzát feldolgozni. Tekintettel arra, hogy ilyen tárgyú részletes művet még nem volt módomban megismerni, utam járatlan, módszerem egyéni. Mindemellett azonban bízom abban, hogy a megye vasutközlekedésének megismertetése mellett oly problémák felvetésére is sor kerül, melynek a megoldása javítani fog a megye közlekedési viszonyainak a helyzetén.

Veszprém megye vasutközlekedésének általános jellem- vonásai.

Hazánk életében igen fontos szerepet tölt be a vasut. Különösen a bánya és iparvidékeken nélkülözhetetlen. A második világháború pusztításai megmutatták, hogy a gazdasági élet nem tud addig stabilizálódni, amíg a vasut nem teljesíti hivatását. A vasut az ország vérkeringése. Ugyanigy vérkeringését jelenti a kisebb területeknek, tájegységeknek is. Ezt a szerepkört tölti be a Bakonyvidéken, Veszprém megyében is.

Itt helyezkedik el hazánk egyik legnagyobb iparvidéke. Szén, bauxit és mangánbányászata, aluminiumkohászata és vegyipara megköveteli a korszerű közlekedést. Tekintettel arra, hogy a nyersanyagokból főlősséget termel, az ország térbeli munkamegosztásának érdekében feltétlenül szükséges is ez. Sajnos azonban az ipar háború utáni gyors növekedésével nem tudott lépést tartani a vasut fejlődése. A régi kisebb igények helyébe sokkal nagyobb követelmények léptek, melyek kielégítését igen nagy erőfeszítéssel tudja csak biztosítani.

Ha egy terület közlekedését vizsgáljuk, első sorban meg kell nézni a táj gazdasági jellegét és lakosságának a térbeli elhelyezkedését.

Veszprém megye a Dunántul középső részén foglal helyet. Területének legnagyobb részén a Bakony hegység rögcsoportjai terülnek el, melyek ásványkincseikkel igen fontos nyersanyagbázist alkotják hazánk gazdasági életének. Emellett pedig megélhetést adnak a megye lakossága legnagyobb részének. A terület nyugati széle, a sümegi és a pápai járás inkább domb- és síkvidék, ahol a mezőgazdaság dominál, míg a többi rész inkább bánya- és iparvidék. Jelenlegi alakját a második világháború utáni megyeösszevonások alkalmával nyerte, amikor Zala

megye keszthelyi, tapolcai, sümegi és balatonfüredi járását hozzákapcsolták. Ugyanakkor viszont az enyingi járás területét elcsatolták.

Jelenlegi állapot szerint a területe 5193.4 km². Lakosságának a száma pedig 370.000 fő /1957/. Vasuttal való ellátottságban hasonló hazánk többi tájához. A kisterületű országban ugyanis nincsenek nagy különbségek e tekintetben. Némi eltérés azonban mégis mutatkozik. Néhány tájegységnek a területre és lakosságra vonatkoztatott vasutsűrűsége a következő:

Terület	10000 ^{fő} -re jutó vasút	100 km ² -re jutó vasút
Magyarország	9.67 km	9.6 km
Dunántul	13.68 km	10.3 km
Baranya m.	12.10 km	9.6 km
Veszprém m.	13.72 km	9.77 km

Területi vonatkozásban a Veszprém megyei átlag sokkal kedvezőbb, mint az országos, a dunántulit pedig majdnem eléri. Okai ennek abban keresendő elsősorban, hogy a helyzetiennergidőjából fakadóan a vasutépítkezések főkorában a domborzatadta nehézségek ellenére is elég bő vasuthálózatot kapott, újabb vonalait pedig a későbbben meginduló bányászat hozta létre.

A megye - amint már említést nyert - a Dunántul közepén helyezkedik el, ahol már az Ókorban is utak keresztezték egymást. Ma is több irányban haladnak át vasútvonalak, részben a Dunántuli-Középhegység törésvonalait, részben annak a peremvonalait, illetve a Balaton szélét követve. Három fővonala van, melyek közül az egyik Kelet-Nyugati irányban átszeli a Dunántult, hogy kapcsolatot teremtsen a Kisalfölddel és a szomszédos Ausztriával. A másik fővonal Győr felől Déli irányban halad a megye nyugati peremén, hogy Celldömölknel becsatlakozzék a szombathelyi vonalba. A harmadik fővonal pedig a Balaton Északi partját követi majdnem teljes egészében, a Badacsonyig, amely mellett Északi irány-

ban éri el végállomását Tapolcát. A fővonalak mellett azonban mellékvonalak is vannak, amelyek nagyobb területeket szelnek át és így nagyobb távolságokat is kötnek össze. Itt elsősorban a Győr-Veszprém-Dombóvári helyiérdekű vasut által építtetett Győr-dombóvári vasutvonalra gondolok, amely ÉNY-Dunántúlt a DK-Dunántullal köt össze. Ugyancsak így kapcsolja össze a Kisalföldet a Balatonvidékkel a Bóba-tapolca-balatonszentgyörgyi I.rangu vonal is.

A területi arányokon kívül vessünk egy pillantást a népességre vonatkoztatott arányokra is. A táblázatból kitűnik, hogy a Dunántul lakosságának vasuttal való ellátottsága, a 10000 főre jutó vasuthosszal, sokkal jobb helyen van, mint az egész országé. Ez azonban kissé csalóka adat. Az ország közel felét jelentő Alföld települései mamuttelepülések, melyeknek legtöbbször közvetlen van vasutállomásuk, illetve megállóhelyük. Így a lakosság igen nagy részének meg van a lehetősége a vasut igénybevételére, anélkül, hogy más közlekedési eszközt kénytelen lenne használni. A Dunántulon viszont más a helyzet. Itt a kisebb lélekszámu települések dominálnak s ha a 10000 főre jutó vasutvonalhossz jobb is az országos átlagnál, az ellátottság azonban kevésbé kielégítő, mint az Alföldnél.

A Veszprém megyei átlag hasonló a dunántulihoz. Itt viszont az ellátottság jobbnak mondható. A lakosság ugyanis a vasut által is elkerült hegységet nem igen lakja, ~~ni~~ hanem az egyes tájak vasuthoz közelebbi részeit foglalja el, ahonnan a vonalak megközelítése sokkal könnyebb. A hegység belsejében kevés a település. Inkább a peremvidékeken és a völgyekben helyezkednek el a falvak. A domborzat gátló hatása miatt a vasutvonalak is ezeken a területeken futnak keresztül.

A következő kis táblázat az előbb már megemlített területeken, a vasuttól legfeljebb 2 km-re levő te-

települések arányáról számol be.

Terület	2 km-nél közelebbi települések	A vasutállomástól, illetve a vasuti megállóhelytől 2 km-nél közelebb fekvő központtal rendelkező településeket vehetjük úgy, hogy az rendelkezik
Magyar o.	34.7 %	
Dunántul	31.3 %	
Alföld	45.1 %	
Veszprém m.	33.3 %	

vasuttal. Ezeknek a településeknek egy-egy utcája ugyan- is igen sok esetben elnyulik a vasut felé és azt erősen megközelíti. Ebben a kategóriában Veszprém megye az országos és a dunántuli átlag között középhelyet foglal el. Az országos átlag több, a dunántuli pedig kevesebb. Itt ismét az Alföld településeinek egyéni helyzetére kell hivatkozni, amely az országos átlagot is emeli. A Dunántulon a mamuttelepülésekkel ellentétben nagyszámu, de kevés lakossággal rendelkező falvak vannak. Ezért nem tudja a vasuthálózat bekapcsolni ezeknek nagy részét közvetlenül a közlekedésbe.

A következő adatok a vasutaktól 10 km-nél távolabb fekvő települések arányáról adnak képet. - Ebben a

Terület	10 km-nél távolabbi települések	tekintetben Veszprém megye helyzete jobbnak mondható az országosnál és az alföldinél is. A Dunántulával pedig megegyezik.
Magyar o.	16.6 %	
Dunántul	14.0 %	
Alföld	16.2 %	
Veszprém m.	14.0 %	

Sajnos, hiába van a települések egyharmada közvetlenül a vasut mellett, közel egyheteke azoktól igen nagy távolságban helyezkedik el s így a vasuti közlekedés előnyeit nem élvezheti.

A települések átlagos távolsága pedig a következőképpen alakul az egyes nagytájakon:

Települések átlagtávolsága	E tekintetben Veszprém megye egyezik az Alfölddel, az országos és a dunántulinál pedig jobbnak mondható.
Magyar o.	5.60 km
Alföld	5.29 km
Dunántul	5.35 km
Veszprém m.	5.29 km

Az eddig említett adatok néhány távolsági kategóriát hasonlítottak össze más országrészek helyzetével, illetve az országos helyzettel. Vessünk most néhány pillantást Veszprém megye településeinek a vasuttól való távolságát bemutató részletes táblázatára

Veszprém megye településeinek vasuttól való távolsága. - 1910 -						
Járás	2 km.	2-5 km.	5-10 km.	10 km -	Ossz.	Atl. távolság.
Devecser	6	13	17	6	42	6.5 km
	14.3 %	30.9 %	40.5 %	14.3 %	100 %	
Keszthely	5	2	7	6	20	7.0 km
	25.0 %	10.0 %	35.0 %	30.0 %	100 %	
Pápa	12	18	19	6	20	5.9 km
	21.8 %	32.7 %	34.6 %	10.9 %	100 %	
Sümeg	8	9	9	4	30	5.5 km
	26.6 %	30.0 %	30.0 %	13.4 %	100 %	
Tapolca	13	10	10	7	40	5.9 km
	32.5 %	25.0 %	25.0 %	17.5 %	100 %	
Veszprém	28	9	8	6	51	3.6 km
	54.9 %	17.7 %	15.7 %	11.7 %	100 %	
Zirc	8	3	7	8	26	7.7 km
	30.8 %	11.5 %	26.9 %	30.8 %	100 %	
Osszesen	80	64	77	43	264	5.75 km
	30.3 %	24.2 %	29.2 %	16.3 %	100 %	

Veszprém megye településeinek vasuttól való távolsága. - 1954 -						
Járás	2 km	2-5 km	5-10 km	10 km	Ossz.	Atl. távolság.
Devecser	10	12	17	3	42	5.3 km
	23.8 %	28.6 %	40.5 %	7.1 %	100 %	
Keszthely	5	2	7	6	20	7.0 km
	25.0 %	10.0 %	35.0 %	30.0 %	100 %	
Pápa	15	15	19	6	55	5.55 km
	27.3 %	37.3 %	34.6 %	10.8 %	100 %	
Sümeg	8	9	9	4	30	5.5 km
	26.6 %	30.0 %	30.0 %	13.4 %	100 %	
Tapolca	13	10	10	7	40	5.44 km
	32.5 %	25.0 %	25.0 %	17.5 %	100 %	
Veszprém	28	9	9	5	51	3.6 km
	54.9 %	17.7 %	17.7 %	9.7 %	100 %	
Zirc	10	3	8	5	26	6.3 km
	38.5 %	11.5 %	30.8 %	19.2 %	100 %	
Osszesen	88	60	79	37	264	5.29 km
	33.3 %	22.7 %	30.0 %	14.0 %	100 %	

1910-re már befejeződik a nagy vasutépítkezés hazánkban, így Veszprémben is. Ezután már csak a második világháborút követő időkben kapcsolódik be két rövidebb vonal a szénvidékeken a közforgalomba. Az egyik tábla éppen ezért 1910-t, a másik pedig 1954-t ábrázolja. Mindkettőben az 1955-ös közigazgatási beosztás szerepel. Az eltéréseket részben a Zirc-dudari, valamint az Ajka környéki vonalak kiépülése és az állomások, megállóhelyek gyarapodása okozza. A járások szerinti beosztásban a két időpont

kö között a keszthelyi, sümegi, tapolcai járásban nem történt változás. Állomássűrűsödéssel a pápai járásnak három települése került közvetlenül a vasut közelébe. Legnagyobb változás azonban a devecseri és a zirci járásban következett be, a két vasutvonal építésével. Az előzőnél négy új község került a vasut mellé, míg az utóbbinál kettő. Emellett azonban a távolabbiak is közelebb kerültek a vasuti megállási helyekhez. Legjobb helyzetben a veszprémi járás van településeinek a vasut-tól való távolsága tekintetében. Magyarázata az, hogy a járáson öt vonal fut keresztül, amely a községek legnagyobb részét felfüzi. Így érthető meg az, hogy míg itt a települések átlagtávolsága 3.6 km, sorrendben a következő már 5.3 km, azaz 1.7 km-rel több. A pápai, sümegi, tapolcai járás községeinek átlagtávolsága 5.5 km körül mozog, míg a legnagyobb átlagtávolságot a keszthelyi és a zirci települések mutatják. /4. ábra/

A települések távolságainál sokkal realisabb képet mutat a közlekedéssel való ellátottság tekintetében a lakosság kategorizálása a vasut-tól való távolság tekintetében. Ennek alakulását mutatja a következő adatsor:

Veszprém megye lakosságának vasut-tól való távolsága. - 1910 -					
Járás	2 km.	2-5 km.	5-10 km	10 km -	Összesen
Devecser	12284 28.9 %	11026 25.8 %	14428 33.8 %	4872 11.5 %	42.610 100 %
Keszthely	14452 47.0 %	1116 3.7 %	8139 26.4 %	7024 22.9 %	30.731 100 %
Pápa	33152 44.1 %	17620 23.4 %	19735 26.2 %	4760 6.3 %	75.267 100 %
Sümeg	10878 41.8 %	4047 15.5 %	9381 36.1 %	1706 6.6 %	26.012 100 %
Tapolca	16813 44.2 %	10455 27.4 %	4412 11.6 %	6383 16.8 %	38.063 100 %
Veszprém	43455 65.9 %	10333 15.7 %	6063 9.2 %	6100 9.2 %	65.951 100 %
Zirc	8889 30.1 %	3365 11.4 %	7333 24.8 %	9940 33.7 %	29.527 100 %
ÖSSZESEN:	139923 45.4 %	57962 18.8 %	69491 22.5 %	40785 13.3 %	308.161 100 %

Veszprém megye lakosságának vasutttól való távolsága. - 1954 -					
Járás:	2 km	2-5 km	5-10 km.	10 km	O s s z e s e n
Devecser	23163	9987	15895	1734	50.779
	45.6 %	19.6 %	31.3 %	3.5 %	100 %
Keszthely	20004	1223	8905	7507	37.639
	53.2 %	3.3 %	23.5 %	20.0 %	100 %
Pápa	41403	15153	18639	3455	78.650
	52.6 %	19.3 %	23.7 %	4.4 %	100 %
Sümeg	10722	4104	9253	1466	25.545
	42.0 %	16.1 %	36.2 %	5.7 %	100 %
Tapolca	19378	9618	6021	5805	40.822
	47.5 %	23.5 %	14.7 %	14.3 %	100 %
Veszprém	75093	14518	7880	3978	101.469
	74.0 %	14.3 %	7.7 %	4.0 %	100 %
Zirc	12820	4133	8425	7962	33.340
	38.5 %	12.4 %	25.3 %	23.8 %	100 %
Osszesen:	202.583	58.736	75.018	31.907	368.244
	55.0 %	15.9 %	20.4 %	8.7 %	100 %

/Települési táblázatok forrása: Magyarország 1952 évi helységnévtára néhány korrekcióval. - Lakossági táblázatok forrása: Magyarország 1949 évi népszámlálási adatai, valamint Keszthely, Pápa, Várpalota, Veszprém, Ajka Balatonfüred, Tapolca 1954 évi népszámlálási adatai./

Ha összehasonlítjuk a települések és a lakosság táblázatát, 1910-nél azt tapasztalhatjuk az első kategóriában, hogy az egyes járásokban a lakosság százalékos aránya sokkal magasabb, mint a településeké. Ugyanakkor viszont az utolsó kategóriában a települések aránya magasabb, mint a lakosságé. Ez azt mutatja, hogy a vasutttól leginkább a kis falvak kerültek messzebb, melyeknek bekapcsolását annak idején, a vasutépítések korában nem indokolta különösebben semmi. A népesebb településeket viszont majdnem kivétel nélkül felfűzte a kialakult hálózat.

Az elmúlt évtizedekben a gazdasági élet sokrétűvé válásával megindul a lakosság vándorlása a kisebb falvakból a nagyobbak felé, elsősorban azok felé, amelyek megélhetést biztosítottak, vagy pedig azok felé, amelyek jó közlekedéssel rendelkeztek a megélhetést biztosító munkahelyek felé. Erre bizonyíték a következő adatsor, amely az 1895-ös népességi adatokkal és a lakóhelyek mai távolságával készültek.

Veszprém megye lakosságának vasuttól való távolsága. - 1895 -					
Járás:	2 km	2-5 km.	5-10 km.	10 km	ö s s z e s e n :
Devecser	14534 34.4 %	8952 21.3 %	16131 38.1 %	2656 6.2 %	42.273 100 %
Keszthely	10761 41.2 %	157 0.5 %	8131 31.2 %	7071 27.1 %	26.120 100 %
Pápa	30482 46.4 %	11542 17.5 %	20863 31.8 %	2811 4.3 %	65.698 100 %
Sümeg	10156 40.6 %	3064 12.2 %	10186 40.7 %	1630 6.5 %	25.036 100 %
Tapolca	13147 36.4 %	9439 26.1 %	7074 19.6 %	6466 17.9 %	36.126 100 %
Veszprém	36874 62.0 %	10097 17.0 %	7897 13.2 %	4654 7.8 %	59.522 100 %
Zirc	10395 36.1 %	4180 14.5 %	7459 25.9 %	6814 23.5 %	28.848 100 %
Összesen:	126.349 44.5 %	47.431 16.7 %	77.741 27.4 %	32.102 11.4 %	283.623 100 %

A fenti adatsort és az 1954-est összehasonlítva igen világosan lehet látni az egyes távolsági kategóriák népességi arányának eltolódását. A lakosság növekedése a 0-2 km-es kategóriában a legnagyobb, ugyanakkor pedig a 10 kilométeren felüliben a legkisebb.

Visszatérve az 1954-es táblázathoz, szeretnénk a veszprémi járás kimagaslóan jó helyzetét. A lakosság 74 %-a lakik a vasut közvetlen szomszédságában, 2 kilométernél nem nagyobb távolságban. Ezt az arányt, a két nagylélekszámú város - Veszprém és Várpalota - segíti elő. Ettől nagyobb távolságra marad el a másik két várossal rendelkező járás, a keszthelyi és a pápai. Az arány azonban még itt is az 50 % fölött van. Legrosszabb helyen Zircet látjuk, melynek területe a Bakony hegység eléggé hozzáférhetetlen tájain helyezkedik el. Így magyarázható az a tény is, hogy a lakosság közel egy negyede 10 kilométernél távolabb lakik a vasuttól. Ezzel a rossz aránnyal páratlan helyet foglal el az összes járás között.

- - - -

A közlekedés minősége nemcsak a területre és népességre vonatkoztatott vonalsűrűségtől függ. Lehet sűrű a vasuthálózat egy területen, azonban, ha a rendszeresen közlekedő szállítási alkalmatosságok sűrűsége alacsony,

nem mondhatjuk jónak az illető terület közlekedését. Ugyancsak ilyen a helyzet abban az esetben, ha a vonalak átbocsájtóképesége kicsi. Az átbocsájtóképeség fogalma alatt a vonalak műszaki adottságait - engedélyezett maximális sebesség, legnagyobb tengelynyomás, lejtőviszonyok állomások befogadóképessége, állomássűrűség, vonali és állomási biztosítóberendezések minősége, vonalak vágányszáma - értjük. A műszaki adottságok, azaz, az átbocsájtóképeség azonban csak lehetőséget ad a forgalom lebonyolítására. A közlekedés minősége közvetlenül az utazósebességtől, a vonatok sűrűségétől, az üzembiztonságtól, a személyszállításnál pedig a kényelemtől függ.

Egy kétvágányú vonal közlekedési lehetőségét nyilván jobbnak mondhatjuk, mint egy egyvágányúét. A kétvágányú pályán ugyanis minimálisra csökkennek a várakozási idők, melyek csak a műszaki szükségletek kielégítésére szorítkoznak. Így pedig az utazósebesség is növekszik. Egyvágányú pályán viszont a sok keresztezés igen sok várakozási időt iktat be, mely néhány perces késés mellett több más vonatnak a menetrendjét boríthatja fel.

Ugyancsak jobbnak mondhatjuk az elsőrangú pályákat, mint a másodrangúakat, ahol az engedélyezett sebesség, engedélyezett tengelynyomás sokkal alacsonyabb, mint az előzőnél. Emiatt a nehezebb szállítmányok csak nagy sebességcsökkentéssel, vagy még azzal sem közlekedhetnek.

Megyénk vonalhálózata sajnos teljes egészében egyvágányú. Ez igen nagy hátrányt jelent mindenhol, de különösen a nagyforgalmú vonalszakaszokon, elsősorban pedig a Székesfehérvár-celldömölki vonalon, amely a megyénkben a legjobban meg van terhelve. A vonalnak viszont 51.8 %-a fővonal, mely forgalmi, illetve biztonsági tekintetben igen nagy jelentőséggel bír. A fővonalak állomási és vonali biztosítóberendezései ugyanis a forgalomnak a gyorsulását segítik elő nagymértékben, a biztonság fenntartása mellett.

A közlekedés minőségének egyik legfontosabb tényezője a szállított áruk és személyek helyváltoztatásának

ideje, azaz, a szállítás sebessége. Ez több tényezőtől függ. Az elsőről, a kétvágányú pályákról, már szóltam. A következő fontos tényező, a vonalakra műszakilag engedélyezett, maximális sebesség. Az elmúlt évtizedekben a megye vonalhálózatának ez a sajátossága a következőképpen állt:

Vonalakra műszakilag engedélyezett maximális sebességek.				
S E B E S S E G ; D U N A N T Ú L . V E S Z P R É M M .,				
	km.	%	km.	%
5 km/óra	0.5	0.01	0.5	0.1
10 km/óra	8.5	0.2	1.2	0.2
20 km/óra	25.5	0.6	13.7	2.7
25 km/óra	22.9	0.6	0.6	0.1
30 km/óra	32.0	0.8	12.4	2.5
35 km/óra	23.8	0.6	13.2	2.6
40 km/óra	1304.8	35.6	96.2	18.9
50 km/óra	510.7	13.7	204.3	40.1
60 km/óra	611.8	16.4	31.5	6.3
70 km/óra	502.2	13.5	72.0	14.4
80 km/óra	483.8	13.0	56.5	11.0
90 km/óra	24.7	0.6	-	-
100 km/óra	108.7	4.4	5.6	1.1
ÖSSZESEN:	3719.9	100.0	507.7	100.0
Átlagsebesség:	58.1 km/óra		53.6 km/óra	

A táblázat második oszlopa a GySEV és a kezelésében levő Fertővidéki hév, valamint a BHÉV Budapest-szentendrei vonalának adatait nem tartalmazza. A 70 km/óra adatában a 75 km/óra adata, a 80 km/óra adatában a 85 km/óra adata és a 90 km/óra adatában a 95 km/óra adatai is bentfoglaltatnak.

A táblázatban a Dunántul és Veszprém megye szerepel. Az első hat sebességi kategória a kieforgalmu vonalakon még meg lévő sebességcsökkentésekből adódik. Az elmúlt háborunak a viszontagságai által okozott pusztítások helyenkint még csak provizórikus megoldásokkal vannak helyreállítva s ezek a műszaki létesítmények feltétlen megkövetelik a sebességkorlátozást.

A sebességkorlátozáson kívül a 20 km/óra és 30 km/óra kategóriájában vontató és iparvágányok szerepelnek, melyek rövidségüknél fogva nem is igényelnek nagyobb sebességet. Gőzvontatásnál ugyanis a nagyobb sebesség elérése, a terheléstől és a vonóerőtől függően, nagyobb tá-

viszonyt vesz igénybe. Rövid vonalszakaszoknál ez viszont nem is szükséges. A megyében három hosszabb vonalszakasz van, ahol nem a provizórikus szerkezetek, hanem a 20 %-os lejtőviszonyok és a labilis földtani viszonyok akadályozzák a nagyobb sebesség engedélyezését.

A többi vonalnál az engedélyezett legnagyobb sebesség alsó határa a 40 km/óra. Ez egy szempillontásra kitűnik a táblázatból, a Dunántulnál 35.6 %-kal, Veszprém-megyénél pedig 18.9 %-kal. A dunántuli vonalak sebességkategóriáiban ez a legnagyobb csoport. A veszpréminél pedig a következő, az 50 km/órás. Dunántali viszonylatban ez a két sebességi kategória a mellékvonalaknál dominál. Veszprém megyei viszonylatban azonban sajnos más a helyzet. A Szabadbattyán-tapolcai és a Tapolca-balatonszentgyörgyi vonal is ide tartozik. Ezeknek a vonalaknak a hosszú időn át való erős igénybevétele nagyon elhasználta a pályát. Éppen ezért igen nagy szükség van arra, hogy a fentemlített vonalakon nagymértékű pályafelújítás végeztesse, hogy a fokozódó balatoni forgalom kielégítését a kívánalmaknak megfelelően el tudja végezni.

Míg az előző két sebességi kategóriánál a veszprémi vonalcsoport volt nagyobb arányban, az utolsó négyenél a dunántuli vonalak emelkednek ki 5 %-kal a veszprémi előtt. E felső kategóriáknál azonban a közeljövőben javulás várható veszprémi viszonylatban. A Székesfehérvár-cell-dömölki vonal ugyanis most van átépítés alatt, s ennek igen közeli befejezésével az engedélyezett sebesség értékei is feltétlen emelkedni fognak. /56.ábra/

A sebességi táblázat adatai alapján a két terület vonalhálózatának engedélyezett átlagsebessége a következő: Dunántul 58.1 km/óra, Veszprém megye 53.6 km/óra. /Átlagszámítás módja: minden sebességi kategóriát megszorozzuk a vonal kilométerhosszával, majd összeadjuk a részeredményeket és elosztjuk az összeget az összvonal hosszával./ Az átlagsebesség alacsonyabb volta Veszprém megyében a

hegyvidéki vonalak hátrányos lejtőviszonyaival és elavult pályafelépítményekkel magyarázható. Az utóbbi gátló tényezőt azonban az állandó felujítások mindig csökkentik.

A pályák engedélyezett sebességét igen nagy mértékben befolyásolja az engedélyezett tengelynyomások értéke, az ívek és a lejtőviszonyok értéke is. A megye vonalainak engedélyezett tengelynyomási viszonyait a dunántulival összehasonlítva az alábbi táblázat mutatja:

Terület:	Összvonál	10 t	12.5 t	15 t	16 t	17 t	18 t	20 t	Átlag
	%	km	km	km	km	km	km	km	t
Veszprém	507.7 km	32.2	20.2	164	4	210.5	-	76.8	16.5
	100 %	6 %	3.9%	32.5%	0.6%	42.0%	-	15.0%	
Dunántul	3719.9 km	613	572.8	771.9	58	519	542.3	642.9	15.4
	100 %	16.5%	15.5%	20.9%	1.5%	13.9%	14.3%	17.4%	

A vonalak ilyen szempontok szerinti osztályozásánál jobb eredményt kapunk a megyében, mint az egész Dunántulon. A három felső kategória összege Veszprém megyénél 287.3 km, azaz, az összvonálnak 57 %-a, míg a Dunántul azonos kategóriáinak összege csak 1704.2 km, amely az összvonálnak 45.6 %-a. A Dunántulon inkább a legalsó két kategória dominál. Ezek vonalhossza 1185.8 km, százalékos aránya pedig 32 %. Ezzel szemben Veszprém megyében a hasonló kategóriák csak 9.9 %-ot jelentenek. /7.8. ábra/

Az engedélyezett terheléssel azonban az engedélyezett sebességek nincsenek arányban. Ennek magyarázata az, hogy - noha jobbak a pályák, mint a Dunántulon, azonban a domborzatalkotta nehézségek igen nagy mértékben akadályozzák a magasabb sebességek engedélyezését. A hegyi jellegű vonalaknál nemcsak az emelkedéseknél, hanem a lejtőknél is jelentkezik ez az akadály. Az emelkedőknél legtöbbször a vonóerő képtelen nagyobb terheléssel nagyobb sebességet elérni, a lejtőknél viszont a biztonsági rendszabályok azok, amelyek az engedélyezést akadályozzák. A mozdónynak ugyanis ilyenkor nemcsak vontatni, hanem fékezní is kell a szerelvény mozgását. A vonóerő csökkenését a pályák lejtőviszonyainak néhány kategóriájánál négy jellegzetes gőzmozdony esetében az alanti adatsorokból láthatjuk.

324-es sorozat

Emelkedő	Lejtő	7okm/6	6okm/6	5okm/6	4okm/6	3okm/6	2okm/6
2 %o	9 %o	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
8 %o	16 %o	75.5 %	67.2 %	53.3 %	40.4 %	33.1 %	34.1 %
14 %o	20 %o	65.1 %	54.1 %	37.7 %	27.7 %	22.7 %	22.9 %
17 %o	27 %o	53.4 %	40.9 %	27.7 %	20.2 %	16.3 %	16.4 %
20 %o	-	44.1 %	31.1 %	21.1 %	15.4 %	12.6 %	12.7 %

424-es sorozat

Emelk	Lejt.	9okm/6	8okm/6	7okm/6	6okm/6	5okm/6	4okm/6	3okm/6
2%o	9%o	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
8%o	16%o	78.5%	75.2%	70.1%	61.3%	45.0%	32.8%	30.6%
14%o	20%o	65.1%	60.7%	54.5%	43.8%	31.2%	22.6%	20.9%
17%o	27%o	56.1%	50.4%	43.5%	32.5%	22.7%	16.3%	15.0%
20%o	-	47.1%	43.5%	33.7%	24.5%	17.4%	12.5%	11.3%

275-ös sorozat

Emelk.	Lejt.	7okm/6	6okm/6	5okm/6	4okm/6	3okm/6	2okm/6
2%o	9%o	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
8%o	16%o	75.0%	65.7%	52.8%	41.9%	38.4%	31.2%
14%o	20%o	66.6%	54.2%	41.5%	34.5%	28.5%	22.9%
17%o	27%o	58.3%	45.7%	35.8%	27.1%	22.3%	17.3%
20%o	-	50- %	40- %	30.1%	23.4%	17.8%	13.8%

375-ös sorozat

Emelkedés.	Lejtő.	6okm/6	5okm/6	4okm/6	3okm/6	2okm/6
2 %o	9%o	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
8 %o	16%o	72.8%	57.5%	47.5%	36.1%	32.4%
14 %o	20%o	57.1%	47.1%	34.3%	25.1%	22.4%
17 %o	27%o	51.4%	37.7%	26.2%	18.9%	16.6%
20 %o	-	44.2%	30.1%	20.6%	14.9%	13.1%

A táblázatok első két oszlopában az emelkedések és lejtők vannak feltüntetve. Az emelkedések ezrelékes értékével egysorban levő lejtőértékek azonos terheléscsökkenéssel járnak. A további oszlopok adatai az egyes terhelési szakaszok elegyesükkentését mutatják az első terhelési szakaszhoz viszonyítva, ennek a százalékában. A terhelés csökkenése a magasabb sebességi kategóriákban a legkisebb. Az alacsonyabbaknál azonban annál nagyobb. A nagy emelkedőknél illetve még-nagyobb lejtőknél a teljes terhelésnek csupán csak 11-13 százaléka. Tekintettel arra, hogy a megye vonalai legnagyobb részben hegyvidéken vezetnek keresztül, a lejtőviszonyok a szokottnál sokkal nagyobb mértékben befolyásolják a vonatok sebességét. Fővonalai viszonylatban a

10%-es lejtő igen ritka jelenség. Megyénkben ez is szerepel. A mellékvonalakon pedig a 20%-es emelkedéssel is találkozunk. Az ilyen lejtőviszonyok hazánkban a szabványnyomtávolságú vonalakon a legnagyobbak. Kivételt képez a BHÉV Budapest-gödöllői vonala, ahol 35%-es emelkedő is előfordul. Ezt azonban az elektromos vontatás győzi le. Ezen kívül csak négy helyen fordul elő 20 ~~khm~~ %~~o~~-nál magasabb érték a vonalak lejtőviszonyaiban, de ezek kivétel nélkül mind rakodóvágányokon vannak. /Legnagyobb emelkedő Budafok mellett van 27 %-es értékkel./ A négy erőlejtővel bíró vonalszakasz közül egy a megyénkben található az ajkakörnyéki vonalak egyikén, 24 %-es emelkedővel.

A lejtőviszonyokon kívül van még egy másik tényező is, amely a sebességet befolyásolja. Ez pedig a pályákon még meglévő kissugarú ívek jelenléte. Az itt fellépő nagyobb centrifugális erőre való tekintettel, ezeknél a szakaszoknál biztonsági okokból mindig sebességcsökkentés következik be. A pályacserék és a provizórikus híd szerkezetek cseréje mellett azonban a kissugarú ívek cseréje és a váltók biztosítóberendezésbe való bekötése is folyamatban van. A pályafenntartási munkálatok - elsősorban a fővonalakon - szorgosan folynak állandóan, hogy ezeknek a sebességgátló tényezőknek a forgalomra gyakorolt káros hatását minél előbb kikapcsolhassák.

Az előbbieken felsorolt vonalakra engedélyezett maximális sebességektől azonban igen elmarad az egyes vonalak forgalmát lebonyolító vonatoknak az utazósebessége. A műszaki és forgalmi okok tartózkodási ideje, valamint a sok egyéb megállás igen tetemesen növeli a menetidőt. Azok a 70-80 kilométeres alapsebességgel közlekedő személyvonatok, melyek gyakran állnak meg, a 35 kilométeres utazósebességet sem érik el. Ugyancsak nem érik el az 50 km/órát sem azok a gyors vagy sebesvonatok, melyeknek az alapsebessége 80-90 kilométer/óra, de átlagosan 20 kilométerenként megállnak. Minden megállás 3-4 perc idővesztést jelent. Egy perc a lassítás, 2-3 perc pedig a gyorsítás. Ezeknek a tényezőknek a sebességre gyakorolt csökkentő hatását tükrözi különösen azoknak a vonalaknak

a forgalma, melyeken nagyon sűrű a megállási helyek száma.

A következő táblázat a veszprémmegyei vonalakon közlekedő személyszállító vonatok utazósebességét mutatja, az 1948-as 1958-as és 1959-es nyári menetrend alapján. Sajnos, ez a vonalakra engedélyezett legnagyobb sebességektől nagymértékben elmarad, sőt 1948-hoz viszonyítva némi csökkenés is tapasztalható. Ennek fő oka az egyvágányú pálya és a többszörösen megnövekedett forgalom. Az utóbbinak a megtárgyalására majd a későbbiekben kerül sor. Most tekintsük át az utazósebesség alakulását.

V O N A L	km.	Vonat	U T A Z Ó S E B E S S E G		
			1 9 4 8	1 9 5 8	1 9 5 9
Győr - Cellősmölke.	72	Helyi	31.5km/ó	31.5km/ó	27.3km/ó
		Távolsági	26.3km/ó	27.3km/ó	28.0km/ó
		Sv.Gysv.	47.0km/ó	- - -	48.6km/ó
Zirc-Dudarbánya	9	Helyi v.	- - -	18.6km/ó	20.0km/ó
B.szentgyörgy - Tapolca	35	Helyi v.	26.5km/ó	27.9km/ó	27.5km/ó
		Távolsági	31.7km/ó	27.1km/ó	31.9km/ó
		Gysv.	- - -	43.0km/ó	46.0km/ó
Tapolca-Boba	46	Helyi v.	28.7km/ó	27.8km/ó	27.2km/ó
		Távolsági	31.7km/ó	27.6km/ó	28.1km/ó
		Sebes v.	- - -	39.4km/ó	44.9km/ó
Lepsény-Hajmáskér	30	Helyi v.	22.5km/ó	22.2km/ó	21.9km/ó
Szabadbattyán- Tapolca	107	Helyi v.	25.6km/ó	24.8km/ó	23.5km/ó
		Távolsági	27.9km/ó	30.0km/ó	27.1km/ó
		Gysv.	- - -	40.1km/ó	39.7km/ó
Székesfehérvár- Cellősmölke	124	Helyi v.	29.0km/ó	28.4km/ó	28.4km/ó
		Távolsági	27.9km/ó	27.8km/ó	31.0km/ó
		Gysv.	42.0km/ó	45.0km/ó	45.3km/ó
Győrsz. hegy-Alsó- Órs	98	Helyi v.	20.6km/ó	20.4km/ó	21.0km/ó
Tatabánya e. Pápa	94	Helyi v.	25.1km/ó	24.1km/ó	23.5km/ó
B.sz.györgy-Túrja	38	Helyi v.	24.8km/ó	23.3km/ó	27.4km/ó
Pápa-Csorna	37	Helyi v.	26.6km/ó	19.4km/ó	20.0km/ó
		Helyi v.	26.0km/ó	25.1km/ó	24.3km/ó
		Távolsági	28.4km/ó	28.2km/ó	29.2km/ó
Á T L A G:		Sv.Gysv.	43.8km/ó	41.2km/ó	44.9km/ó
Budapest-K. pu.- Hegyeshalom. /vill.vontatás/	188	Helyi v.	- - -	37.2km/ó	36.8km/ó
		Távolsági	- - -	37.6km/ó	36.3km/ó
		Gysv.	- - -	58.8km/ó	61.6km/ó

A mellékelt táblázaton fel vannak sorolva azok a vasútvonalak, az ajkakörnyéki vonalak kivételével, a megye területén, melyek személyforgalmat bonyolítanak le. A sebességi adatoknál külön csoportosításban szerepelnek a helyi, távolsági, gyors és sebes személyszállító vonatok. /Az utazási sebes-

ség számítási módja a következő: a vonatok indulása és érkezése közötti időkülönbség - tehát az egész menetidő - elosztva a vonat által megtett kilométertávolság értékével./

A helyivonatok közül 1958-ban a legnagyobb utazósebességet a Győr-Celldömölk között közlekedő vonatok érték el. Itt ugyanis a vonatok, vagy Győr-Celldömölk, vagy Győr-Pápa, illetve Pápa-Celldömölk között közlekedtek. Tartózkodási idő egyáltalán nem volt, vagy pedig nagyon minimális. A keresztezések is úgy voltak megoldva, hogy azok nagyon kis idővesztést okoztak a keresztező vonatoknak. 1959-ben megváltozott egy kicsit a helyzet. Az új gyorsvonatok beállításával a vonatok keresztezése ugyanis több időt igényelt. Főképpen ez okozta azt, hogy a vonal helyivonatainak elég lényegesen csökkent az utazósebessége.

A helyivonatok utazósebessége a fővonalakon, kivétel a Szabadbattyántapolcai vonal, 27 km/óra körül mozog. Ezt részben a motorvonatok alkalmazása biztosítja, melyeknek lényegesen rövidebb a fékútjuk és a felgyorsulásuk is, mint a gőzvontatású vonatoknak, és így a sűrű megállásokkal járó idővesztés is sokkal kevesebb. Hátrányuk viszont az, hogy kicsi a befogadóképességük és ezért igen sok esetben túlszűfoltak, ami viszont a személyszállítás egyik legfontosabb tényezőjét, az utazás kényelmét veszélyezteti. A Székesfehérvár-celldömölki vonalnál egy másik gyorsító körülmény szerepel. Itt ugyanis a motorvontatás hiányzik, ugyanakkor viszont a megállási helyek száma is sokkal kevesebb, mint a többi vonalnál. Ebben az esetben a menetidő csökkenését és az utazósebesség növekedését ez a tényező mozditja elő.

A többi vonal helyivonatainak utazósebessége 22-24 km/óra között mozog. Külön meg kell emlékezni azonban a Zirc-dudari, a Győrszabadhegy-alsóőrsi és a Pápa-csornai vonalról. Az elsőnél a kedvezőtlen lejtő-

viszonyok és a pálya minősége akadályozza a nagyobb sebesség elérését. A Bakonyt átszelő vonalnál ugyancsak a lejtőviszonyok a gátlói a nagyobb sebesség elérésének. A vonal futása a lejtőviszonyok tekintetében ugyanis páratlan az ország területén. / A vonalak részletes leírásánál metszet mutatja a vonal szintbeli kitéréseit./ A Cserna-pápai vonal forgalma viszont nem műszaki okok miatt lassu, hanem a vegyesvonat közlekedés ennek az okozója. A vonalon ugyanis tehervonatok nem közlekednek. Az áruforgalmat két pár vegyesvonat bonyolítja le. A vonal állomásain való árukezelések igen megnyújtják ezeken a vonatoknak a tartózkodási időt. Így történik az, hogy a 37 kilométer hosszú vonalat a vegyesvonatok két és fél óra alatt teszik meg.

A helyivonatok utazósebességének tekintetében lényegesebb javulás a Balatonszentgyörgy-túrjei vonalon következett be.

A távolsági vonatok közlekedésében bizonyos mértékig jobbnak mondható a helyzet. Ezt mutatja az összvonal sebességi átlaga is. A vonalak sorrendjében a Balatonszentgyörgy-tapolcai és a Székesfehérvár-celldömölki vonal szerepel első helyen, ahol az elmúlt esztendőhöz viszonyítva is igen nagymértékű javulás következett be. A pálya javítása és az optimálisabb menetrendszerkesztés az előző vonalnál 27.1 km/óra sebességet 31.9 km/órára, az utóbbinál pedig a 27.8 km/óra sebességet 31 km/órára növelte meg. Az utazósebesség általános növekedése azonban nem minden vonalon következett be.

A Szabadbattyán-tapolcai vonalon az idén ismét növekedett a vonatok száma. Az egyvágányu pályákon ez szükségszerűen magával hozza a vonatok menettartamának a növekedését. Ez következett be a balatoni vonalnál is. A keresztezések számának növekedése egyben az utazási sebesség csökkenését hozta magával. A többi vonalon, hasonlóan az előző esztendőhöz, a távolsági vonatok utazósebessége 27-28 km/óra körül van.

Gyorsvonatok négy vonalon közlekednek a megye területén. Ebből három motorvontatással, egyen pedig, Székesfehérvár-Celldömök között, gőzvontatással. Ezen kívül a nyári időnyben egy pár sebesmotorvonat közlekedik még Szombathely-Celldömök-Tapolca-Meszthely között is, amely a Nyugatdunántul lakóinak lehetővé teszi a Balaton meglátogatását egy nap alatt is. A gyorsvonatok közlekedésében külön meg kell említeni a Győr-celldömöki vonalon ismét forgalombaállított gyorsvonatokat, melyek közlekedése az ötvenes évek elejétől szünetelt.

Ezek a vonatok a jelenlegi menetidőkkel sokkal gyorsabb forgalmat bonyolítanak le, mint az előző esztendőben. A Balatonszentgyörgy-Tapolca-bobai vonalon mind a sebes, mind pedig a gyorsvonatok menetidői átlagosan csökkentek. Ugyanakkor viszont a Szabadbattyán-tapolcai vonalon mindenfajta vonathál sebességcsökkenés következett be. Ennek okáról már az előzőekben említést tettünk. A gyorsvonatok alacsony utazósebessége a sok megállásihely által okozott idővesztéssel magyarázható. Hiába nevezünk egy vonatot expresszvonatnak, ha a megállásihelyek 48.6 %-án megáll, nyilván nagyobb utazósebességet ilyen körülmények között nem tud elérni. A Balaton északi partján közlekedő expresszvonatok a vonal 38 megállásihelye közül átlagban 18.5 helyen állanak meg. Ilyen formában természetes is az, hogy utazási sebességük a Budapest-hegyeshalmi vonal villamosvontatású személyvonatainak utazási sebességét alig tudják felülmúlni.

A táblázat végén összehasonlítás céljából fel vannak tüntetve a Bp.-hegyeshalmi vonal sebességi adatai is. Rövid rátekintés elég ahhoz, hogy az elektromos vontatás előnyösebb voltát konstatálni lehessen. Jelen esetben a megye vonalait - ahol motorvontatású vonatok is nagy számban közlekednek, - összehasonlítva a villamosított vonallal, sebesség tekintetében igen eltérő eredményt kapunk. Ha a megyénk vonatainak sebességi értékeit 100 %-nak vesszük, az elektromos vontatás ezeket sok százalékkal múlja fölül. Legjelentősebb különbség a

helyivonatok utazósebességei között mutatkoznak. Itt az átlag a veszprémmegyeinek 149.3 %-a. A távolsági vonatoknál valamivel kevesebb, 126 %, míg a gyorsvonatoknál 137.2 %-át éri el. Az utóbbinak fő oka a villamosvontatás előnye mellett az, hogy lényegesen kevesebb helyen áll meg, mint a balatoni gyorsvonatok. Márpedig ez igen nagy sebességfokozó tényező.

Az utazósebességre a műszaki tényezőkön kívül igen nagy hatást gyakorolnak a forgalmi tényezők is. Ezek közül az egyik legfontosabbat, az állomástávolságokat, illetve a megállási helyek sűrűségét kell kiemelni. Az állomástávolság a megye vonalainál - elsősorban a nagyforgalmu fővonalaknál - igen fontos szerepet tölt be. Az egyvágányu pályákon a keresztezések csak állomásokon történhetnek, márpedig a megyénkben csak ilyen van. Ha pedig az állomástávolságok nagyok, a keresztező vonatok tartózkodási időit - egyben a menetidőit is - megnövelik ezek a nagyobb állomástávolságok. A megállási helyek sűrűsége /állomások + megálló-
rakodóhelyek + megállóhelyek / ugyan- csak káros hatást fejtenek ki az utazósebesség alakulására. A gyakori fékezés és felgyorsulás igen nagy idővesztést okoz, melyet csak a motoros és elektromos vontatás segítségével lehet minimálisra csökkenteni, ahol ezek az időrabló tényezők sokkal kisebbek, mint a gőzvontatásnál.

V O N A L A K	Év	All. szám	All. sűrűség	Megállás száma	Megállás sűrűsége
Győr-Celldömölk	1915	10	8 km	14	5.53km
72 km	1958	10	8km	18	4.23km
Zirc-Budapest 60.9km	1958	3	4.4km	5	2.25km
B.szentgyörgy-	1915	5	8.7km	10	3.88km
Tapolca 35 km	1958	5	8.7km	12	3.18km
Tapolca-Boba	1915	7	7.6km	14	3.53km
46 km	1958	8	6.6km	16	3.06km
Hajmáskér-Lepsény	1915	4	10-km	9	3.75km
30 km	1958	4	10-km	11	3 - km
Szeged-Battyan-	1915	15	7.6km	28	3.96km
Tapolca 107 km	1958	16	7.1km	39	2.81km
Székesfehérvár-	1915	14	9.5km	22	5.9 km
Celldömölk 124km	1958	17	7.7km	29	4.42km
Győr-Sabadhegy-	1915	10	10.1km	24	4.26km
Alsóbra 98 km	1958	12	8.9km	29	5.7 km
Tatabánya-alsó-	1915	12	8.5km	23	4.27km
Pápa 94 km	1958	12	8.5km	24	4.08km
Balatonszentgyörgy	1915	6	7.6km	10	4.22km
Tárja 38 km	1958	6	7.6km	13	3.16km
Pápa-Csorna	1915	6	7.4km	9	4.62km
37 km	1958	6	7.4 km	9	4.62km
Ajkai vonalak 2km	1958	5	5-km	9	2.55km
Ukk-Z.egerszeg	1915	7	7-km	10	4.66km
42 km	1958	7	7-km	13	3.5 km
Összvonali átlag	1915	-	8.43km	-	4.41km
	1958	-	7.67km	-	3.41km
Fővonali átlag	1915	-	8.36km	-	5.13km
	1958	-	7.6 km	-	3.82km
Mellékvonali átlag	1915	-	8.5 km	-	4.14km
	1958	-	7.74km	-	3.29km

A mellékelt adatsor a megye vonalainak állomásairól és megállók helyeiről ad átfogó képet, 1915-ben és 1958-ban. A két időpont adatai kevés kivétellel eltérnek egymástól. Amíg az első világháború előtti 44 esztendő a vonalak építésének a kora, az ezután következő 44 esztendő pedig a vonalak fejlődésének az időszaka volt.

A táblázatból láthatjuk, hogy az elmúlt 44 év alatt mind az állomások, mind a megállók helyek száma megnövekedett. Az állomástávolságok azonban még így is igen nagyok. Megyei viszonylatban az állomásközök átlagos távolsága csupán csak 760 méterrel csökkent. A legnagyobb állomásközök a Hajmáskér-lepsényi vonalon, a legkisebbek pedig - nem számítva az ajkai vonalakat, - a Zirc-budari és a Tapolca-bobai vonalon vannak. A nagy állomástávolságok a keresztezéseknél

eredményeznek nagy hátrányt a várakozó vonatoknak. 8.5 kilométeres állomástávolságon egy 50 km/óra sebességgel közlekedő vonatnak a legrövidebb menetideje 11 perc. Keresztezésáthelyezésnél ennek kétszeresét kéri a várakozó vonat, tekintettel arra, hogy egyvágányú pályán a nyíltvonalai keresztezés nem lehetséges. Ma a vonat sebessége alacsonyabb, vagy a lejtőviszonyok kedvezőtlenebbek, akkor a késés fokozódik. Az utazósebességet azonban nemcsak a keresztezésáthelyezések, hanem a szabályosan megtörténők is növelik. Igen jó példa erre a Szabadbattyán-tapolcai vonalon az 1136 számú vonat, amely Balatonfűzfőn 11 percet tartózkodva várja az 1111-es számú vonatot, hogy tovább indulhasson Alsódőrs felé. - A Székesfehérvár-celldömölki vonalon az 1840-es, az 1827-esre várakozik Hajmáskéren 5 percet, hogy tovább indulhasson Veszprém-külső felé. A bakonyi vonalon a 7148-as 12 percet tartózkodik Zircen, bevárva a 7141-es érkezését, hogy folytathassa útját Veszprém-külsőre. A Tapolca-bobai szakaszon a 7512-es Ukkon, a 7518-as pedig Jánosházán várakozik ellenvonatára, hogy a keresztezés megtörténte után folytathassa útját a végállomása felé. /1959/

A felsorolt példák mindegyike forgalmi okkal rendelkezik. A műszaki szolgáltatnak ezeken a pontokon nincs szüksége tartózkodási időre. - Hasonló esetek azonban ezeken kívül is még bőven előfordulnak. A menetrendszervezés akármilyen optimálisan is igyekszik a tartózkodási időket csökkenteni, egyvágányú pályákon ez lehetetlen. Így viszont a 3-5 perces tartózkodási idők összege összegyűlik és ez a menetidőt tetemesen növeli.

Az utazási sebesség másik csökkentő tényezője a megállási helyeknek a száma. - Tény az, hogy a vasutnak a személyszállítás is főhivatása. Az igények nagyobb mértékű kielégítése pedig abban az esetben történhetik meg, ha minél több települést hozunk közelebb a vasúthoz, illetve a vasutnak a szállításba bekapcsoló helyeihez. Ez pedig úgy történhetik meg, ha a vonal futásában minél

több olyan pontot iktatnak be, amely ponton a személyek, esetleg poggyász és expresszáruk ki- és beszállása, illetve ki- és berakása megtörténhetik. Ezek a pontok - kétséggel - nagyon hasznosak és az egyes települések lakóit jobban bekapcsolják a vasuti közlekedés által nyújtott előnyökbe, ugyanakkor az átmenő forgalmat viszont igen nagy mértékben lassítják. A vonatok megállásai ugyanis - tudvalevő - igen nagy időt vesznek igénybe. A gyakorlat szerint a gőzvontatású személy, gyors, vegyes, tehervonatok megállására 1 perc menetidőpótlékot szoktak számítani. Indulásra a gyorsvonatoknál felgyorsulásra 3 percet, egyéb vonatoknál pedig 2 percet számítanak. Ezek az időértékek természetesen globálisak. Nyilván 100 km/óra alapsebességű gyorsvonat felgyorsulásához több idő szükséges, mint az 50 km/óra alapsebességűnek a felgyorsulásához. A megállási és indítási időpótlékhoz a forgalom lebonyolításához szükséges tartózkodási idő is hozzáadódik, amely átlagban 1 perc. E tényezők összeadásával megállási helyenként 4 perc menetidőtöbblet jelentkezik. Ez az időtöbblet a vonatoknak igen nagy mértékű lassulását jelenti azokon a vonalakon, ahol a megállásihelyek gyakoriak. A 27. oldal táblázatának 3. és 4. oszlopa a megállási helyek számát és átlagtávolságát mutatja be az egyes vonalakon. 1915-höz viszonyítva 1958-ban ezeknek a megállási helyeknek a száma növekedett, egymástól való távolságuk csökkent. Ez a vasúttal való ellátottságnak a mértékét csak növeli. Jelenleg az átlagtávolság értéke 3.5 km alatt van. A fővonalakon ritkábbak a megállási helyek, mint a mellékvonalakon. Ez azonban csak átlagérték. Az ajkai vonalakat és a Zirc-dudari vonalakat nem számítva, a legsűrűbb megállási helyeket a balatoni vonalon találhatjuk. Veszprém megye viszonylatában a legsűrűbb: 2.81 km átlagtávolsággal. Ugyanakkor viszont a legritkább megállási helyeket is fővonalon, mégpedig a Kisalföldet és a Bakonyt átszelő vonalon találhatjuk, 4.23 km és 4.42 km átlagtávolsággal. Az utóbbi kettőn

kivül a Pápa-csornai vonal haladja meg ezt, ahol a leg-
ritkábban helyezkednek el a megállási helyek, 4.62 km
távközzel.

A hegyvidéki vonalaknál a felgyorsulás nehezebb,
mint a vízszintes pályákon. Ott a ritkább megállási helyek
által adott időelőnyöket ez veszi igénybe. A Balatonkör-
nyéken pedig a sűrűbb megállási helyek hálózata szerepel.
Ezek a vonalakon mindenhol rövidebb távolságokat talál-
unk a megyei átlagnál. A Győrszabadhegy-káptalanfüredi
vonal Veszprém-káptalanfüredi szakaszán is lényegesen
kisebbek ezek a távolságok. Az egész vonal megállási
helyeinek átlaga 3.7 km távköz, a balatoni szakasznál vi-
szont csak 2.85 km. Ezt a Balatonvidék üdülőhelyvolta
okozza. Sokszor az üdülőhelyek összeérnek. A települé-
sek szinte megszakítás nélkül végigkísérik az egész par-
tot. Emiatt az erős forgalom kielégítéséhez természetesen
hozzá is tartozik a sűrű állomás, illetve megállóhely
hálózat.

Sajnos az igények ilyenirányú kielégítése miatt
a fővonal átmenőforgalma viszont ezzel túlságosan megla-
sul. A Budapest-tapolcai fővonal forgalmát vizsgálva a
távolsági személyvonatok utazósebességénél 30 km/órás
értéket kapunk. Ugyanakkor viszont, ha az azonos vonatok-
nak a Székesfehérvár-Tapolca közti menetidejét nézzük
meg, akkor átlagos értékként ennél sokkal alacsonyabb u-
tazósebességet - 25.3 km/órát - kapunk. Ennek oka első-
sorban az, hogy a vonatok Budapest-Székesfehérvár között
eggyáltalán nem, vagy csak egy-két esetben állnak meg és
így a megállási és indítási időpótlék nem növeli a menet-
időt. A Tapolca-Szabadbattyán közti szakaszon viszont
ez nagyon nagy idővesztést okoz.

A vonalra műszakilag engedélyezett legnagyobb
sebesség 50 km/óra. Ha a vonat ezzel a sebességgel meg-
állás nélkül közlekedne a végpontjáig, két óra és tizen-
kilenc perc alatt érkezne meg oda. A vonalon azonban van

három lassujel. Az emiatt fellépő idővesztesség körülbelül 7 perc. Összesen tehát 2 óra és 26 perc lenne a menetidő. A menetrendszerinti átlagmenetidő ezen a 117 kilométeres szakaszon - Székesfehérvár-Tapolca között - a személyvonatoknak 4 óra és 44 perc. Okozója pedig a vonalon levő 41 megállási hely. Ha mindegyik megálláshoz csak 3 perc időpótlékot számítunk hozzá, ez összesen 2 óra és 3 percet eredményez. A két időösszeg - 2 óra 26 perc és 2 óra 3 perc - összesen 4 óra 29 percet jelent. Ezt még némiképpen módosítja a nagyobbforgalma állomások hosszabb tartózkodási ideje, valamint a kisebbforgalma megállóhelyek rövidebb tartózkodási ideje. Így megkapjuk a tényleges menetidőt, amelynek értéke 4 óra és 44 perc körül mozog.

Az utazósebesség növelése érdekében igen célszerű lenne, ha a távolsági vonatok a kisebbforgalma megállóhelyeken nem állnának meg, hogy ezzel hozzájáruljanak a menetidő rövidüléséhez. Ugyancsak ezt a célt szolgálná az is, ha a távolsági vonatforgalomban is motorvontatású vonatok közlekedhetnének, éppen úgy, mint a helyiforgalom nagyrésztében. A motorosvontatásnál ugyanis - amint már említést nyert - a fékezésre és a felgyorsulásra is lényegesen kevesebb idő szükséges, mint a gőzvontatásnál. Így a sűrű megállási helyek ellenére is bizonyos időmegtakarítás és ezzel együtt a menetidő megrövidítése lenne lehetséges.

Az utazósebesség alakulásánál lényegesen jobb képet mutat a személyforgalom mennyiségi alakulása. Az első világháború előtti időkben az utazási igény nem volt nagy. A területünk lakossága - a városok kivételével - majdnem teljes egészében földműveléssel és a hegyvidék egyes helyein bányászattal foglalkozott. A lakóhely és a munkahely térbeli együttese sokkal jobban meg volt, mint ma. Éppen ezért a vasuton való utazás is ritkább volt.

A ritkán közlekedő vonatok miatt az emberek a kisebb távolságokat gyalog, vagy pedig szekéren tették meg. Az utazás anyagi oldala is visszatartotta a lakosságot a vasut igénybevételétől.

A két világháború közötti időben volt némi gyarapodás a forgalom tekintetében, rohamosabb növekedés azonban a második világháború befejeztével, pontosabban az újjáépítés kemény esztendői után következett be. A háború vérzivatarra a vasutat is megbénította. 1945-ben a nullaponttól kezdett el ismét növekedni a forgalom és így a személyforgalom is. 1948 nyarán a háború alatti 1942-es forgalomnak csak még 70.4 %-át érte el. A gazdasági életnek a lendületes fejlődése, az igények növekedése a vasuti személyforgalomban is megmutatkozott. Ahogy országszerte, úgy a megyében is növekszik a személyszállító vonatok száma, hogy a munkabajárókat, üdülőkét és az egyéb célból utazókat a napnak több időpontjában elszállítsa rendeltetési helyükre. 1958 nyarán a forgalom már meghaladta az 1942-est, sőt annak 130.8 %-át tette ki. Különösen a gyors és sebesvonatok közlekedése növekedett meg, mely az 1942-esnek 215.3 %-át érte el. A múltévben a megyének egy vonala sem volt, mely kisebb forgalmat bonyolított volna le, mint 1942-ben. Az alábbi táblázat öt időpontban rögzíti a megye vonalain közlekedő személyszállító vonatok mennyiségét, 1958-ban és 1959-ben pedig a tehervonatokét is.

Vonalak	1 9 1 5			1 9 4 2			1 9 4 8			1 9 5 8			1 9 5 9			vonat.
	km	vo- nat pár	1915 %- ben	km	vo- nat pár	1915 %- ben	km	vo- nat pár	1915 %- ben	km	vo- nat pár	1915 %- ben	km	vo- nat pár	1915 %- ben	
Külsővat-Szere- cseny 40 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	7.5	-	600	7.5	-	Tv.
	340	4.2	100	440	5.5	129.4	400	5.0	117.6	560	7	164.7	560	7	164.7	SEV.
	80	1	100	80	1	100	80	1	100	-	-	-	160	2	200	GyV.
Zirc-Buda- bánya 9.3 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	74	4	-	93	5	-	Tv.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	93	5	-	93	5	-	SEV.
Ajkai vonalak 20.4 km.	Nem áll rendelkezésre adat															Tv.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	130	3.2	-	100	2.5	-	SEV.
B.sz. györgy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	137	2	-	184	2.7	-	Tv.
Tapolca 34.3 km	324	4.5	100	630	9.1	194.4	545	8	168.2	730	10.6	225.3	750	10.9	231.4	SEV.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	180	2.6	-	180	2.6	-	S.Gy.
Tapolca-Nigács 32 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	446	6.9	-	417	6.3	-	Tv.
	248	3.7	100	320	5	129	264	4.1	106.4	428	6.7	172.5	456	7.1	183.8	SEV.
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64	1	-	64	1	-	Sv.
Lepsény-H.kér 30.2 km.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60	1	-	91	1.5	-	Tv.
	121	2	100	242	4	200	181	3	150	302	5	250	302	5	250	SEV.
B.fokajár	-	-	-	-	-	-	-	-	-	918	2	-	927	2	-	Tv.
Tapolca 91 km	443	2.4	100	1035	5.6	233.6	977	5.3	220.5	1391	7.5	314	1485	8.1	335.2	SEV.
	-	-	-	273	1.5	100	-	-	-	546	3	200	546	3	200	S.Gy.
Csör-Boba 98 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1177	6	-	1215	6.2	-	Tv.
	452	2.3	100	946	4.8	209.2	452	2.3	100	809	4.1	178.9	832	4.2	184	SEV.
	-	-	-	198	1	100	198	1	100	392	2	200	392	2	200	GyV.
B.peterd-K. füred 68.4 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56	3.8	-	473	3.4	-	Tv.
	372	2.7	100	733	5.3	197	315	2.2	84.6	832	6	223.6	852	6.2	229.3	SEV.
Pápa-Lázi 41 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	278	3.5	-	246	3	-	Tv.
	154	1.6	100	318	3.6	206.5	236	2.8	153.2	348	4	213	328	4	213	SEV.
Fenek p.Z. arádi 14.2 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57	2	-	28	1	-	Tv.
	57	2	100	57	2	100	57	2	100	114	4	200	114	4	200	SEV.
Ukk-Útvos 6 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	1	-	42	3.5	-	Tv.
	36	3	100	60	5	166.6	48	4	133.3	72	6	200	72	6	200	SEV.
Pápa-Rábanid 15 km	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Tv.
	60	2	100	90	3	150	60	2	100	120	4	200	120	4	200	V. SEV.
ÖSSZESEN: 499.8 km	2454	-	100	4371	-	198.4	322	-	144	5909	-	240	6065	-	243.7	SEV.
	80	-	100	549	-	686.2	276	-	345	1182	-	1477	1342	-	1652.5	S.Gy.
ÖSSZES SZOM. Száll.vonat:	334		100	5420		213.8	3811		150	7091		279.5	7407		292.3	-

+ 1942 év százelekében. - Összevonat 1958 nyarán: 11386 km. - 1959 nyarán: 11723 km.

A táblázatnál időpontonként három oszlop van. Az elsőben a napi vonatkilométerek vannak feltüntetve, külön a teher, személy, gyors, illetve sebesvonati részletezésben. A napi vonatkilométerek kiszámításában csak a hét minden napján közlekedő és az egy napon nem közlekedő vonatok vannak felvéve. A hétnek egy vagy két napján közlekedők viszont számításán kívül maradtak. /A napi vonatkilométerek számítási módja a következő: összeadjuk az egy nap alatt közlekedő vonatok által megtett kilométerösszegeket./

A második oszlopban az egyes vonalakon közlekedő napi vonatpárok szerepelnek. Ezek az értékek elméleti számítás alapján jöttek létre. A napi vonatkilométer elosztva a vonal hosszának kétszeresével, megadja az elméleti napi vonatpárokat. Ezek az adatok egészében mutatják be a vonal forgalmát. Az egyes szakaszokról nem adnak hü képet. Nagyon sok vonalnak ugyanis csak az egyik szakasza forgalmas, ugyanakkor viszont a másik, ritka közlekedésű. A továbbiak folyamán a részletesebb elemzésnél ezek is ki fognak majd derülni.

A harmadik oszlopban százalékos arány olvasható le, amely az ismert adatok legrégebbiéhez, 1915-höz viszonyítja a többi szereplő szám adatot.

A Zirc-dudarbányai és az ajkakörnyéki vonalak forgalmának összehasonlítása hiányzik. Az előző ugyanis csak 1948 második felében nyílt meg a közforgalom részére. Így régebbi adatok nincsenek. Az ajkakörnyéki vonalak viszont 1951-ig az Ajka-Csigervölgyi szénbányászat tulajdonában voltak, mint korlátozottforgalmu iparvasuti vonalak. A rajta lebonyolódó forgalom nem szigorúan menetrend szerint történt, hanem kizárólag a bányüzem igényeinek megfelelően, többnyire alkalmasszerűen, vagy időszakosan. Emiatt nem lehetséges itt sem az összehasonlítás az előző időpontok forgalmával. A többi vonalnál azonban mindenhol szerepel az öt időpont adata, amelynek összehasonlításával lehetőség nyílik a fejlődés irányának kimutatására.

Az összes személyszállító vonat mennyiségi alakulását mutatja a 9. sz. grafikon, amely hasonlóan a táblázathoz, 1915 év vonatkilométer mennyiségi értékét veszi száz százaléknak. A lassu növekedés után, 1945-ben hirtelen zuhanás következik be, majd pedig ismét emelkedőtendenciát mutat az ábra vonala, amely a hirtelen való növekedésről ad tanubizonyóságot.

Visszatérve a vonatmennyiségeket tartalmazó táblázathoz, áttekintve azt, részleteiben olvashatjuk le a fejlődés mértékét. 1915 évhez viszonyítva óriási az ugrás a gyorsvonatok mennyiségi gyarapodásának értékében. 1915-ben a megye területén kizárólag csak a Győr-cellőmölki vonalon volt gyorsvonatközlekedés. Ez is inkább csak az átmenőforgalmat szolgálta, mint az átszelt terület helyi forgalmát. Az Osztrák-Magyar Monarchia idejében ugyanis ez a vonal is egyik fő közlekedési kapcsát jelentette a kettős államnak. Ennek a gyorsvonatmennyiségnek, az 1958-as nyári hivatalos menetrend szerint több mint tizenhatszorosa közlekedett a veszprémi megyei vonalakon. Mára a Győr-cellőmölki vonalon eddig szünetelt is a gyorsvonatközlekedés, a balatoni és a bakonyi fővonalon, 1942-höz viszonyítva, ennek kétszeresét teszi. A Balatonszentgyörgy-tapolcai vonalon pedig, ahol eddig nem volt, most közvetlen budapesti gyors és sebesvonatok közlekednek.

A megye területén a gyorsvonatközlekedés a harmincas évek második felében bontakozik ki. A háborús esztendőkhöz azonban csökkenő tendenciát mutat. Az ötvenes évek elején azonban ismét emelkedik a számuk. A jelen esztendőben /1959/ éri el eddigi tetőpontját a gyorsvonatok mennyisége. A Balatonvidék üdülőfejlesztése a vasuti közlekedésben is igényeket támasztott. Ennek az igénynek a kielégítése érdekében állítottak üzembe a kisebbforgalma északi parton is három pár gyorsmotorvontot.

A személyvonati forgalomnál a növekedés nem ilyen óriási arányú. 1915-höz viszonyítva azonban - a Győr-celldömölki vonalat kivéve - mindenütt elérte a növekedés a 200 %-ot, sőt helyenkint még meg is haladta ezt az értéket. A legnagyobb gyarapodás a balatoni vonalon következett be. Itt 1958 nyarán több, mint háromszorosra, pontosabban 314 %-a bonyolódott le. A többi vonalon, ahol az első világháború alatt 2-3 pár vonat közlekedett, most már 4-6 pár közlekedik.

A Győr-celldömölki vonalon, noha a növekedés százalékos aránya nem is nagy, mégis elég nagy forgalom van. A gyarapodás alacsony voltát az okozza, hogy már 1915-ben is elég nagy forgalom bonyolódott le rajta. Az elméleti napi 4.2 vonotpárnál több csak a Balatonszentgyörgy-tapolcai vonalon közlekedett. Az akkori - viszonylag - nagyobb forgalomnak az okát már a gyorsvonatoknál megemlítettem. Ma a Szombathely felé irányuló forgalomnak nagyobb részét a Bakonyon keresztülhaladó vonal bonyolítja le. Ennek oka pedig az, hogy a bakonyi iparvidéket átszelő vonal előbb került átépítésre, mint a jelenleg is még avult felépítésű Győr-celldömölki vonal. Gazdaságosság szempontjából azonban rövidesen rá kell kerülni a sornak e vonal átépítésére is, ugyanis Győrön keresztül - noha 14 kilométerrel hosszabb a távolság, a tehervonatoknak pedig a győri deltán keresztül csak 8 kilométerrel - mégis olcsóbban és gyorsabban lehetne Szombathelyt, illetve a környékét megközelíteni. A két szombathelyi vonal első 142 kilométerén igen nagy menetidőkülönbség mutatkozik a személyvonatoknál. Példának felhozható, hogy az 1320 számú vonat Budapest-Keleti Pályaudvar-Győr közötti szakaszt 3 óra 49 perc alatt, az 1812 számú vonat pedig a Budapest-Déli pályaudvar-Városlőd-Kislőd közötti szakaszt /azonos távolság / 4 óra és 26 perc alatt teszi meg. Ehhez hozzá-

teendő még az is, hogy az 1320-as minden állomáson és megállóhelyen megáll, ugyanakkor pedig az 1312-es Budapest-Kelenföld és Székesfehérvár között nem áll meg, vagy csak néhány helyen szokott megállni. Az itteni megállásokkal még egy órával hosszabb lenne a menetidő.

A bakonyi vonallal szemben a győri vonal kétvágányú volta, a villamos vontatás, a rövid térközök, az enyhébb lejtőviszonyok igen nagy helyzeti energiát biztosítanak e vonal forgalmának. A Győr-celldömölki szakasz átépítése pedig lényegesen meggyorsítaná és olcsóbbá tenné a Nyugat-Magyarországgal való közlekedési kapcsolatot.

Az 1959-es esztendő újabb mennyiségi gyarapodást hozott a megye vasuti közlekedésébe. Legnagyobb mennyiségbeli növekedés a Győr-celldömölki vonalon következett be, ahol két pár ismét forgalombaállított gyorsmotorvonat közlekedik közvetlen budapesti, illetve szombathelyi rendeltetéssel. Ezek a vonatok, melyeknek utazósebessége legnagyobb a megyében közlekedő összes vonaté között, igen nagymértékben meggyorsítják a vonal személyforgalmát. - A mennyiségbeli növekedés következő vonala a balatoni fővonal, ahol 1391 km-ről 1485 km-re növekedett a napi személyvonatkilométer. Sajnos azonban a mennyiségbeli növekedést minőségbeli csökkenés kíséri. Erről már az előző részben említést tettünk.

Az említett két vonalon kívül még a Tapolca-bobai, a Székesfehérvár-bobai és a Győrszabadhegy-alsóörsi vonalon következett be növekedés a személyforgalomban. A többi viszonylatban a napi vonatkilométer értéke hasonló az előző esztendőéhez. Az ajkai vonalak kivételével csökkenés nem következett be. Ezeken a vonalakon pedig azért csökkent a személyforgalom, mert a túlságosan helyi jellegű igényeket mindinkább autóbuszforgalom bonyolítja le.

A vonatoknak az egyes vonalszakaszokon való megoszlása azonban nem egyenletes. Leginkább az egyes centrumok között és centrumok körül a legsűrűbb. A mellékelt ábraszorozat ennek időbeli és térbeli eloszlását és változását mutatja be. /10. ábra./

Ami már a táblázatból is érthető volt, az, az ábrákból szemléletesebben tűnik a szem elé. Minden ábránál vízszintes irányban a vonal hossza és az indító, illetve végállomások szerepelnek. A távolságok kilométerei az ábrán két milliéterre vannak kicsinyítve. A hosszanti fekete vonalak pedig az illető vonalszakaszon közlekedő személy szállító vonatokat ábrázolják. Ahol megszakítás van a vonalak futásában valamely állomáson, az azt jelenti, hogy nem azonos vonat közlekedéséről van szó, hanem kettőről, amely az adott állomásig, illetve onnan közlekedik. Az ábrák oldalsó részén szaggatott vonal látható, amely a naponta közlekedő vonatok haladási irányát választja el. A szaggatott vonalak alatt, illetve felett nyílhegyek vannak, melyek a vonatok haladási irányát jelzik.

Amint már említést nyert, a vonalak egyes szakaszai - kivéve a mellékvonalakat - nem egyforma személyforgalmat bonyolítanak le. Vannak erősen és kevésbé megterhelt vonalszakaszok. A megye vasúthálózatának a legforgalmasabb szakaszai a következők:

VONALSZAKASZOK	Vonatok száma
Veszprém-V. Külső	18.5 pár
B. szentgyörgy-Keszthely	18 pár
Káptalanfűred-Aisóörs	17.5 pár
Boba-Celldömök	14 pár
Aisóörs-Balatonfűred	15 pár
Hajmáskér-V. Külső	13 pár
Keszthely-Tapolca	11 pár
Sz. battyan-B. fűzfő	10.5 pár
Balatonfűred-Tapolca	10 pár

Ezek közül legtöbb az olyan vonalszakasz, amelyen két vagy több vonal forgalma bonyolódik le a közös vég, vagy indítóállomásig. A legsűrűbb köz-

lekedése a Balatonszentgyörgy-keszthelyi és a Veszprém-veszprém-külsői szakasznak van. Az elsőn a tapolcai vo-

natokon kívül a budapestiek, a türjeiek, a somogyso-
biak közlekednek. Emellett azonban nagyszámu helyivonat
is van. Az utóbbin pedig a helyivonatokon kívül az al-
sóürsi, a veszprémvarsányi, a lepsényi és a székesfehé-
vári vonatok is közlekednek.

Általában az éjszakák 4-5 órájában - a távolsági
vonatok kivételével - a személyforgalom szünetel. Így
a 18.5 pár vonat azt jelenti, hogy a forgalmi időszak
alatt majdnem egyóránként indulnak, illetve érkeznek a
végpontokra a vonatok. Ez igen jó közlekedésnek mond-
ható. Az ország területén a BHÉV vonalain kívül, melyek
a fővároskörnyékének igen nagyon megnövekedett forgalmát
bonyolítják le, csak a Budapest-székesfehérvári szakasz
forgalma haladja ezt meg, a maga 28-30 páras nyári napi
személyforgalmával.

A legritkább forgalom pedig egyes mellékvonala-
kon bonyolódik le. /Ajka-i vonalak, Pápa-Kisbér, Balaton-
szentgyörgy-Türje, Pápa-Csorna./ Ennek főoka az átmenő-
forgalom hiánya. A helyivonatkozású közlekedési igények
alacsony volta pedig nagyobb forgalom lebonyolítását
nem teszi gazdaságossá. Éppen ezért történik az, hogy az
utóbbi vonalon a személy és a teherszállítás össze van
kapcsolva és a napi négy pár személyszállító vonat kö-
zül kettő vegyesvonat, amely a vonal teherforgalmát is
lebonyolítja.

Tény az, hogy helyenként még gyér a forgalom és
ilyen irányban még kielégítetlen igények lépnek fel, a-
zonban, ha a jelenlegi helyzetet a régebbiekkel össze-
hasonlítjuk, óriási gyarapodást kell látnunk ezen a
téren.

- . -

A vonalhálózat és a forgalom tényezőinek álta-
lános tárgyalása után a következőkben az egyes vonalak
területi és forgalmi jellemvonásainak bemutatására, va-
lamint a vasúthálózat történeti kialakulásának ismer-
tetésére fog sor kerülni.

A vasuthálózat kialakulása.

Kilenc esztendő telt el az első magyarországi vasutvonal megnyitásától addig az időpontig, amikor az első dunántúli vonalat átadták a forgalomnak. Az 1846-ban megindult Bécs-Pesttel - Pozsonyon keresztül - összekötő vasutvonal megépítése egy kicsit előadta a dunántúli vonalhálózat kiépítésének megindulását. A két főváros összekötése - noha ez a Duna jobb partján rövidebb lett volna /Bp. Déli pu. - Wien Ostbahnhof 254 km, Bp. Nyugati pu. - Wien Ostbahnhof 278 km./ - után Magyarországon inkább az Alföld hálózatának a kiépítése indult meg.

Az első magyar vasutvonal megnyitásával egyidőben Sopront kötötték be az osztrák hálózatba, amely a miénknél már akkor sokkal jobb helyzetben volt. Ausztriában 1836 év végén már 255.5 km lévo vontatásu vasutvonal volt üzemben, 1837 november 23-án pedig a Cs. Kir. szabad Ferdinánd császár északi vasuttársulat által létrehozott Florisdorf-wagrami gőzüzemű vasutvonal. Sopron bekötése után azonban hosszú idő telik el az első, valóban dunántúli vasutvonal megépítéséig. Az alföldi vonalhálózat bővítése idején megindult egy mozgalom a jobbpárti vasutvonal megépítésére Budapest - Bécs között. Az abszolutizmus államhatalma azonban ezt a vasutvonalat is teljesen az osztrák érdekeknek megfelelően kezdte megépíteni. Az építkezés Bécsnél indult meg és először Bruckig, majd Győrig, később pedig Uj-szőnyig készült el a vonal. A befejező szakasz azonban csak 1884-ben kötötte össze Budapesttel. A következő vonal ugyancsak osztrák érdekből épült a Dunántúlon. A pécsvidéki szénbányák az osztrák Duna Gőzhajózási Társaság tulajdonában voltak. A hajók rakodóhelye viszont

Mohácson volt. A szénszállítás lebonyolítása céljából hozták létre a részvényesek a Mohács Pécsi Vasutat, illetve ennek a vasutvonalát Mohács és Úszög között. Az M.P.V. megszűlése után a Dunántul területén a Déli Vasut vonalai épültek ki.

1871-ben, amikor az első Veszprém megyét átszelő vasutvonal megépült, már 757 kilométer hosszú vasuthálózata volt a Dunántulnak. Ezek a vonalak a következők:

1855	Bruck-Győr	47 km	Állam Vasut Társaság
1856	Győr-Ujszöny	37 km	Állam Vasut Társaság
1857	Mohács-Úszög	56 km	Mohács Pécsi Vasut
1860	Nagykanizsa-Gyékényes o.h.	15 km	Déli Vasut
1860	Ujszöny-Székesfehérvár	79 km	Déli Vasut
1861	Buda-Nagykanizsa	221 km	Déli Vasut
1865	Sopron-Nagykanizsa	165 km	Déli Vasut
1868	Úszög-Barcs	67 km	Pécs-Barcsi Vasut
1868	Barcs-Mura- resztur	70 km	Déli Vasut
		757 km	

Ez a vonalhossz a mostaninak közel egyötöde, 19,4 százaléka.

Bővebb építkezés, amely a hazai igények kielégítését is szolgálta, csak a kiegyezést követő esztendőben indult meg. A vasutépítkezésben való hirtelen fellendülést, amely a 70-es évek elejét jellemezte, a pénzügyi életben bekövetkezett zavarok miatt, pangás követte. Ez volt az oka annak, hogy az akkori egész országterületen 1875-ben egy vonalat sem adtak át a forgalomnak.

A megye területét érintő, illetve azt átszelő Győr-celldömölki és Székesfehérvár-celldömölki vonalnak 1871-72-ben való elkészülte után ismét hosszú esztendőketeltek el, amíg a következő vasutvonal építése megtör-

tént. A tervszerűség és az anyagi erők hiánya nem tudta az államhatalomnak biztosítani a vezetős szerepet a vasutépítkezésekben. Éppen ezért az államvasuti rendszer megvalósítására való törekvés megvalósíthatatlannak bizonyult. Ugyanakkor viszont az abszolutizmus köréből átvett eléggé hízagos vonalhálózat továbbfejlesztésre ógató szükség volt. Emiatt történt az, hogy a későbbiek folyamán is a jövedelembiztosítással is támogatott magánvasuti rendszert fejlesztették tovább. Ennek a rendszernek a hibái csak később mutatkoztak. A Kiegyezés esztendejében az addig megépített vasutak, melyek állami támogatást élveztek, körülbelül ötmillió forintnyi terhet jelentettek az államkincstár számára. 1874-re ez a teher majdnem tízenhétmillióra emelkedett.

A magánvasutak díjszabáspolitikája veszélyt jelentett a magyar gazdasági életre. Emiatt már a Kiegyezés esztendejében felvetődött az államvasutak megteremtésének a szükségessége, amely a Pest-salgótarjáni vasutvonal megváltásával meg is alakult. A cél, a magánvasutak díjszabáspolitikájának legyőzése volt, melyek nem az országos érdeket, hanem kizárólag az üzleti érdeket tartották szem előtt. Ez pedig csak a nagyobb vonalhálózattal volt elérhető.

Ebben a harcban a döntő lépést az 1880. évi évi XXXI. tc. megalkotása tette meg, amely az ugynevezett helyi érdekű vasutak létrehozására vonatkozott. E törvény alapján a vasutvonalak száma jelentősen gyarapodott. Erre pedig igen nagy szükség is volt országszerre. A gazdasági élet vérkeringése, a közlekedés, ebben az időben majdnem teljes egészében vasuton bonyolódott volna le, ha ez lett volna. A közutak fejlődésében ugyanis nem sok változás következett be Széchenyi István óta, aki 1831-ben ezt írja a magyarországi utakról: "Magyarországon úgy, mint valaha a paradicsomban, minden a természetre van bízva. Ha fagy, s az idő száraz, halad, ha nedv, ha enged a tavasz, rab." Ilyen kö-

rülmények között természetes, hogy a közúti közlekedés nem jöhetett számításba a nagyobb távolságu szállításoknál. Az országnak viszont közlekedőhálózatra volt szüksége. Az építetlen nyomvonalakat pedig nem lehet ennek nevezni. Az országnak főleg a mezőgazdasági területei sokat szenvedtek amiatt, hogy utai az év nagy részében, de főleg a gabonaszállítás időszakában - őszkor - járhatatlanok voltak. Emiatt a hazai liszt versenyképessége erősen csökkent azokkal az országokkal szemben, melyek jobb közlekedőhálózattal és szállítóképességgel rendelkeztek. E cél elérésére hozatott meg a helyi érdekű vasuti törvény, mely a vasúthálózat fejlesztéséért tíz évi adómentességet, kincstári segélyt, emellett pedig az államvasuti vonalakon lévő állomásokon nagy könnyítéseket biztosít a létrejövő vasutaknak. Ezeknek a vonalaknak kizárólagos célja egy-egy vidék helyi érdekainek a kielégítése. A helyi érdekű törvény megalkotásával a vasutépítkezési engedélyek kiadását is könnyebbé tették. A hálózat növekedésének előremozdítása érdekében az engedélyezési eljárást is megkönnyítették, mely szerint ezt a minisztérium hatáskörébe utalták.

Veszprém megyében is ez a törvény indította meg a vasutépítkezéseket nagy|értékben. Néhány esztendő alatt több pénzcsoporthoz jött létre, melyek engedélyt nyervén, megindították a munkálatokat. Tizenhatezeréves szünet után 1888-tól ugyancsak tizenhat éven keresztül rohamosan növekedik a hálózat hosszúsága. Ekkor épült meg a jelenlegi vonalaknak közel fele - 227 km - 44.5 %-a. Az egyes társaságok leginkább csak egy-egy rövidebb vonal építésére vállalkoztak a megye területén. Csak a Győr Veszprém Dombóvári H.É.V. és a Dunántúli H.É.V. hozott létre hosszabb vonalmennyiséget, melyek nemcsak egy terület belső forgalmát bonyolították le, hanem távolabbi tájakat is kötöttek össze. Az előző Győrt Dombóvárral kötötte össze egy 200 kilométeres

vonallal, az utóbbi pedig a Kisalföldet Csáktornyával, azaz a Muraközzel, 136 kilométer hosszúságú vonallal. Sajnos a helyi érdekű vasutak építésébe, illetve vonalvezetésébe a közlekedési hatóságok nem nagyon szóltak bele és nem is irányították azt. Ennek a következménye volt aztán az, hogy az egyes vonalak elsősorban nyugat felé kapcsolták be a vonzóköriket a forgalomba, nem pedig az ország fővárosa felé. A csáktornyai vonal két Ausztria felé vezető vasutat kötött össze. A Gy.V.D.hév a Középdunántúlt ugyancsak a bécsi fővonallal hozta érintkezésbe. Az ország fővárosa felé lebonyolítandó forgalmat lehetővé tevő vasutvonalak csak a későbbiek folyamán épültek ki. A sokszor hibás vonalvezetésnek az üzleti érdekek voltak az okozói. A múlt század végén pedig ezt a mezőgazdasági nagybirtokok érdekei képviselték. Ugyanis a mezőgazdasági termények fő vásárló piaca a szomszédos hegyvidéki államok voltak, melyek felé az áruforgalom irányult. Ezen kívül más szempontra nem is voltak tekintettel a vonalvezetésnél. Az üzleti szempontok dominálásának következménye lett aztán az, hogy nemcsak a területünkön, hanem az ország más részén is még megyeszékhelyek is kerültek távol a fő közlekedési utaktól, mint például Eger és Zalaegerszeg. Az utóbbinál pedig nyilván nem történt volna ez meg abban az esetben, ha a Székesfehérvár-celldömölki vonalról nem Bobánál, hanem Budapesthez valamivel közelebb ágazott volna el a göcseji mellékvonal, mely az igények növekedése folytán valószínű, hogy fővonalí rangra emelkedett volna, átszelve az egész Zala megyét, forgalmát nem teljesen nyugat felé, hanem az ország fővárosa felé is irányítván.

A század végére mind gazdaságilag, mind pedig a forgalma szempontjából megerősödött M.A.V 1891-ben az akkori ország területén 7411 km hosszúságú saját vonallal rendelkezett. A helyi érdekű vasutaknak pedig 2944 km-es vonalhálózata volt, amelynek körülbelül 80 %-át

a MÁV kezelte. Magánvasuti vonal ugyanakkor csak már 1322 km volt. A magánvasutak közül környékünkön a S U D komoly versenytőrsa volt az államvasutaknak. Ennek legyőzése és a Balaton északi partjának a forgalomba való bekapcsolása érdekében építette meg a MÁV a "Balatoni vasut"-at, mely két részből állt. A főág a MÁV Agonyszabolcs állomásától indult ki és Szabadbattyánban keresztezte a Déli Vasutat, Alsóörs felé haladván tovább, hogy Tapolcán érje el a végállomását. Ebbe kapcsolódott bele Káptalanfűrednél a veszprémi szárnyvonal, amely röviddel a fővonal előtt épült.

A tapolcai vonal megszületésével le is zárult a vasutépítkezések fénykora a megye területén. A közelgő világháború, majd pedig a két háború közti rossz gazdasági helyzet egy vonallal sem gyarapította a hálózatot. Ez a pangás nemcsak a Bakonyvidéken, hanem az egész országban megfogható volt. Hazai viszonylatban csupán csak egy vonalszakasz épült 1926-ban Kocsord és Fehérgyarmat között, amely egy szákvonalat kapcsolt be az országos hálózathoz. Ezekon kívül csak a keskeny nyomközű vonalak és szabványnyomközű ipar,- és összekötővágányok gyarapították vasutainkat. Ilyen épült Tapolca és Zalahaláp között is 5.5 km hosszban, melyet 1936-ban államosítás folytán csatoltak a MÁV-hoz.

A II. világháború befejezése után a Bakonyban az ipari jelleg, elsősorban pedig a bányai ipari jelleg kezd erősen kidomborodni. A szén, a kő, a bauxitbányászat fejlődésével új vonalak váltak szükségessé. Az első, melynek megépítésére sor került, a dudari szárnyvonal volt, 1948-ban. Ezt követte 1951-ben az Uzsa-uzsabányai vonalszakasz, amely az ország egyik legnagyobb és legkorszerűbb bazaltbányáját szolgálja ki. Ugyancsak ebben az esztendőben került sor az ajkakörnyéki bányavasut államosítására is. Ezeknek a vonalaknak első darabjai már a századfordulón megvoltak. Növekedésük viszont majd-

nem csak méterenként történt, ahogy azt, az újabb ak-nák, feltárása megkövetelte. 1938-ban még csak 6055 méter hosszúságú pálya volt. Ma viszont a többágu vonal-csoport 20.4 kilométer, mely a mai hosszát 1955-ben érte el, amikor Padragtól Halimbáig építették tovább ki a leghosszabb vonalat. A bauxitbányászat fejlődésével várható még ennek a vonalnak a továbbfejlesztése, illetve továbbépítése, amely a nyirádkörnyéki alumíniumércet legrövidebb úton Ajkára szállíthassa. /11. grafikon/

A rövid áttekintéssel három korszak bontakozik ki a megye a vasutépítkezésében. Az első időszak a kezdettől az első világháborúig tartott, amely időszak alatt a vasuthálózat 92.6 %-a jött létre. A következő korszak, mely a két háború közötti időt töltötte ki, csupán csak egy százalékkal növelte ezt a hálózatot. A hátramaradó 6.4 %, a második világháború utáni esztendőben épült ki, illetve került az egységes vasuthálózatba.

A vonalak növekedése mellett még meg kell emlékezni az üzemben bekövetkezett változásokról is, melyek között legfontosabb a hagyományos gőzvontatás mellé felzárkózó motorvontatás létrejötte. Ez a vontató alkalmatosság már a harmincas években jelentős szerepet játszott hazánk síkvidéki vonalain, így, megyénk peremvonalain is. Mind a fő, mind pedig a mellékvonalak közül sokon igen nagy jelentőségre tettek szert a gyorsjáratu motorvonatok. Megyénkben 1942-ben ez a vontatási forma százalékos aránya a személyforgalomban a Balaton-szentgyörgy-túrjei vonalon a legnagyobb. Ezen ugyanis minden személyszállító vonat motorvontatással közlekedett. Abszolút értékben viszont a Szabadbattyán-tapolcai vonal vezet, ahol a napi személyszállító vonatkilométerből 597-t, azaz az összesnek 45.5 %-t motor további-

totta. Az említettéken kívül még a Tapolca-bobai és az Ukk-zalaegerszegi vonalakon bonyolították le a személyforgalomnak több mint felét a motoros járművek. Megyei viszonylatban pedig az összes személyszállító vonatoknak 20,2 %-át vontatta 1942-ben.

Vonalak	Motor v. 1942		Motor v. 1959	
	Km	%	Km	%
Külsővat-	Szv. ---	---	40	7.1
Szerecseny	Gyv. ---	---	160	100
B.sz.György	Szv. 135	21.4	360	48
Tapolca	Gyv. ---	---	160	88.8
Tapolca-	Szv. 184	57.5	156	34.2
Riadcs	Sv. ---	---	64	100
Leppény-H.kér	Szv. 60	24.7	---	---
B.főkapjár Fsz	Szv. 506	48.8	305	20.5
Tapolca	S.Gyv. 91	33.3	546	100
Csór-Boba	Szv. 18	1.9	---	---
Bakonypéterd-	Szv. 10	1.3	---	---
Káptalanfűred	Szv. 10	1.3	---	---
Fenékp.Z.apáti	Szv. 57	100	85	74.5
Ukk-ötvös	Szv. 36	60	24	33.3
ÖSSZESEN:	Szv. 1006	20.6	970	16
	S.Gyv. 91	19.8	930	69.4
Össz.szem.száll v.	1097	20.2	1900	25.6

A háborús és az azt követő esztendőekben a kőolajhiány miatt csökkent a motorvontatás mennyiségi aránya. Az ötvenes esztendő második felében azonban ismét nagyobb jelentőségre tett szert. Ezután már nemcsak a győrforgalmu mellékvonalak helyiforgalmára korlátozódott a motorvontatás alkalmazása, hanem a távolsági forgalomban is megjelent. Elsősorban a gyorsvonatok továbbításánál alkalmazzák. Az újabb típusu motorkocsik ugyanis nagyobb vonóerővel rendelkezvén, nagyobb terhelést is képesek továbbítani.

1959-ben a megye területén a személyszállító vonatkilométerek 25.6 %-át motorvonatok alkotják. /Mellékelt adatsor./ A személyvonatoknál 1942-höz viszonyítva csökkent ugyan az abszolút érték 36 kilométerrel. A napi

vonatkilométerek növekedésével ez százalékos arányban elég jelentős. A gyorsvonatoknál viszont igen nagy előretörés mutatkozik. Az 1942-es értéknek több mint tizszeresére, a jelenlegi napi gyorsvonatkilométernek pedig 69.4 %-a motorvontatásu.

Mennyiségben legtöbb a balatoni fővonalakon és a Tapolca-bobai vonalon közlekedik. Százalékos arányban viszont a Fenékpusztá-túrjei vonal szerepel az első helyen.

A vontatás fejlődésének az iránya mindjobban efelé az észak felé mutat, mely jobb hatásfokával, gyorsabb közlekedésével és nagyobb tisztaságával legyőzi a gőzmozdonyt.

-- .. --

A vonalak építésének időrendi táblázata. /12.térkép/

1 Győr-Celldömök	1871 Magyar Nyugati Vasut
1 Székesfehérvár-Celldömök	1872 " " "
4 Balatonszentgyörgy-Keszthely	1888 Keszthelyvidéki HÉV
Sümeg-boba	1889 Dunántúli HÉV
Ukk-Zalaegerszeg	1890 " "
Tapolca-Sümeg	1891 " "
Fenékpusztá-Túrje	1895 " "
3 Hajmáskér-Lepsény	1895 Győr Veszprém Dombóvári HÉV
3 Győr-Veszprém	1896 " "
6 Pápa-Csorna	1896 Pápa Csornai HÉV
5 Pápa-Kisbér	1902 Pápa Bánhidai HÉV
4 Keszthely-Tapolca	1903 Keszthelyvidéki HÉV
7 Veszprém-Káptalanfüred	1908 Magyar Állam Vasutak
7 Szabadbattyán-Tapolca	1909 " " "
7 Tapolca-Zalahaláp	1936 /államosítás/ kőbánya
7 Zirc-Dudar	1948 magyar Állam Vasutak
7 Ajkai vonalak	1951 /államosítás/Ajka-Csinger völgyi V.
7 Uzsá-Uzsabánya	1951 Magyar Állam Vasutak

A megye vasutvonalai.

A közlekedés általános jellemvonásainak vizsgálata után meg kell vizsgálni az egyes kisebb tájegységek, illetve az egyes vasutvonalak főbb jellemvonásait. Elsősorban a fővonalakkal kell foglalkoznunk, melyeknek már a nevében is bennfoglaltatik a "fő" jelző, ami azt fejezi ki, hogy lényegesebb, fontosabb a tájformáló jelenléte egy területen, mint a többi vonalé. Fontosságuk sorrendjét azonban nagyon nehéz megállapítani. Mindegyiknek van ugyanis valami olyan egyéni funkciója, jellemvonása, amely igen lényeges ugyanakkor viszont nem rendelkezik olyanokkal, mint a másik. Nem csak a természetes táj jelenségei egyéniiek, hanem a kulturtáj jelenségei talán még sokkal egyéniesebbek, mint az előzőé. Ahogy nincs két egyforma folyó, vagy hegy, úgy nincs egyforma két vasutvonal sem, amelynek futása, forgalma és egyéb jellemző tulajdonsága azonos lenne. Így van ez Veszprém megyében is. Éppen ezért nem is óhajtom rangsorolni a vonalakat fontosságuk tekintetében. A részletesebb tárgyalást inkább a térbeli elhelyezkedésük alapján szeretném elkezdni.

1. Székesfehérvár-celldömölki fővonal.

Amint már a bevezetőben is említettem, a megye területének legnagyobb részét a Bakony hegység alkotja, amely középen helyezkedik el. Csak a peremvidékein csatlakoznak ehhez átmeneti területek, melyek a szomszédos tájegységekhez alkotnak onyhe átmenetet. A megye főtáj-eleme a Bakony, a hegység. Az országnak ezt a legnagyobb-kiterjedésű hegységét osztja ketté egy Kelet-Nyugati irányú hosszú törésvonal, amelyben nemcsak a Karaszti-dék



ritka, de bővizű vízfolyásai, hanem a közlekedési vonalak is utat találtak. Már a vasut megjelenése előtt több évszázaddal élénk forgalom alakult ki ezen a területen. A közlekedésnek egyik legnagyobb akadálya, a domborzat gátló hatása, a Dunántúli-Középhegységben itt csökkent le oly mértékben, hogy a Kelet-Nyugati irányú forgalomnak lehetőséget adjon. A Séd és a Torna mélyén a hegységbe benyúló völgye lényegében kettészeli a hegységet, amelyen keresztül viszonylag kényelmes ut vezet a Bakony belsőjébe, illetve a vízválasztón keresztül a tulcsó táj felé. A Veszprém-devecseri törésnek ezt a helyzeti energiáját használta ki az ember a vasutépítkezések kezdeti korában, amikor is vasutvonalat vezetett itt keresztül.

A Székesfehérvár-cellőmölki fővonal, mely a törésvonalat használta fel útjának, két részben épült ki. Az első szakaszát, mely Székesfehérvártól a Déli Vasut állomásától Jutaspusztáig terjedt, 1872 augusztus 9-én adta át a forgalomnak az épített Magyar Nyugati Vasut. A második szakasza is ugyancsak ebben az esztendőben készült el és október 3-án nyílt meg a közforgalom számára. A 124 kilométer hosszúságú vasutvonal ekkor közvetlen kapcsolatot teremtett az ország fővárosa és a Nyugat-Dunántul között. Erre a területre ugyanis Budapestről 1872 előtt csak igen nagy kerülővel lehetett eljutni. Az egyik út a Déli Vasut Budapest-nagykanizsai vonalából Székesfehérvárnál elágazó ujszónyi vonalon Győr-Szombathely felé vezetett, amely ebben az irányban 1871-ben kapcsolta be a Nyugat-Dunántult. A másik utvonal ugyancsak ebből a fővonalból Kanizsától Szombathely-Sopron felé kötötte össze az ország szívével a Kisalföldet 1865-ben. Mindkét utvonal azonban igen nagy kerülőjét jelentette a nyugat felé irányuló forgalomnak.

A vonal a volt S U D fehérvári állomásáról ágazik el, és Fejér,- Veszprém- és Vas megye területén át kisebb-nagyobb irányváltásokkal, amelyeket a domborzati viszonyok indokoltak, nyugati irányban halad. A vonal az építésének idejében még csak üszekötőszoropot töltött be, amikor a Bakonyon keresztül kapcsolatot teremtett a Kisalföld és a Mezőföld között. Azóta azonban több, mint nyolc évtized telt el. Az átszelt területen az ipar fejlődése igen nagy méretekben bontakozott ki. Nyugodtan kijelenthetjük, hogy ez a terület ma hazánk egyik legiparosodottabb vidéke. A szén, bauxit, mangántelepek kitermelő iparágai, az alumínium és vegyipar különböző feldolgozó ágazatai, valamint az energiatermelés telephelyei zajló életet varázsoltak a hajdanában csendes Bakonyra. Ezzel együtt a közlekedőhálózat, s így a vasút, funkciói is megváltoztak. A bányák, üzemek nyersanyagszükségleteinek kielégítése, illetve a termékek elszállításának szükségessége igen nagy feladatokat ró a fővonal működésére.

A vonal Fehérvártól nyugat felé halad a Sárviz beöblösödő síkján. Csór állomásától kissé ÉNY-i, majd Várpalotától DNY-i irányban folytatja útját. Hajdúskérnél éri el a Séd völgyét, melyet Jutasig követ, majd ettől kissé É-ra halad tovább nyugati irányban. A Székesfehérvárnál síkvidéken induló vasutvonal lassan dombok közé érkezik, melyek állandóan emelkednek. A dombok növekedésével a völgy is emelkedik, melyet a vasút követ. Először 5-6 %-os enyhe emelkedővel bírkózik meg, majd Veszprém környékén, a Bakonyba teljosen beérkezvén, az emelkedés mértéke is növekszik. Jutastól 10 %-os emelkedővel kapaszkodik mindig magasabbra. Herend után hagyja el a Sédet és érkezik fel a vízválasztóra. A vonal legmagasabb pontját - 371 métert - közvetlenül a szentgáli állomás után éri el, ahonnan

erős lejtővel és egy nagyívű szerpentinrel 10 km alatt közel száz métert esik. A szerpentin első ágánál érkezik be a Torna völgyébe, melyet aztán egészen a Somlóiig követ, ahol már teljesen a Kisalföld síkján folytatja útját tovább nyugat felé. A vízválasztótól állandóan lefelé tart, csak Celldömölk előtt van néhány méteres emelkedés, amikor a Győr-szombathelyi vonalhoz becsatlakozik. A vonalnak a szintbeli futása hasonlít egy ideális vulkáni kuphoz, melynek a lejtői a csúcs közelében a legmeredekebbek. A mellékelt ábra ezt igen szépen szemlélteti. /13. ábra./

A vasutvonal, mint a Magyar Nyugati Vasút egyik része 17 esztendőn keresztül magánvasutként működött. A Magyar Államvasutak megalakulása után azonban nemsokára, 1889-ben, államosítás folytán beolvasztották az akkoriban kialakuló államvasuti hálózatba. A vonal teljes hosszában egyvágányu, amely tényező a forgalom gyorsulását jelentős mértékben akadályozza. Emellett még igen nagy sebességcsökkentő hatása van a magasabbértékű lejtőviszonyoknak, valamint a pálya avultságának. Az utóbbi tényező azonban a következő esztendőben kiküszöbölést nyer. Az elmúlt esztendőkben ugyanis hozzákezdtek a pálya teljesmértékű kicseréléséhez, amely addig az országnak egyik leggyöngébb felépítményű fővonala volt. Itt alkalmazták először az országban a felépítményben a hosszúságszámok rendszerét, amely a műszaki vélemények szerint nagymértékben növeli a pálya elhasználódásának idejét, valamint a közlekedés gyorsaságát és biztonságát. Így az átépítés nemcsak a vonal műszaki állapotát javítja meg, hanem a forgalom lebonyolítására is igen előnyös hatással van. Nagyobb sebesség esetében ugyanis a forgalom gyorsabb lebonyolítást nyer és a szükségletnek megfelelően újabb vonatok forgalombaállítására ad lehetőséget. Az egyvágányu pályáknál - amint már említett nyert - ugyanis egy időben csak egyirányu közlekedés

lehetséges két állomás között. Márpedig, ha nagyok az állomástávolságok és a szállítás érdeke úgy kívánja, hogy egyszer az egyik, másszor pedig a másik irányból, induljonak a vonatok, nagyobb forgalom esetében a nap minden időszakában foglalva vannak az egyes állomáskö- zök. A menetrendszerkesztésnek pedig igen nagyon körül- tekintőnek kell lennie, hogy a forgalom célzott és gazdaságos beosztását a legoptimálisabban tudja megol- dani.

A tárgyalt vonal, illetve annak egyes szakaszai a megyében a legjobban megterheltek. /14. ábra./ Különö- sen nagy a forgalom Székesfehérvár-Várpalota, Hajmáskér- Veszprém külső, Bóba-Cellőmőlk között. Az első szaka- szon naponta 20 pár rendszeresen közlekedő vonat jár. A második említett szakaszon 20 pár + 3 vonat, a harmá- dikon pedig 23 pár + 5 vonat. Ha mélyebb vizsgálat alá vesszük a vonal foglaltságát, igen érdekes, de ugyanak- kor nagyon is komoly eredményt kapunk. A vizsgálat során a személyszállító vonatoknál 60 km/óra, a tehervonatok- nál pedig 40 km/óra sebességet tételezünk fel. Mindkettő közéérték. Így természetesen, hogy számos esetben eltérés mutatkozik ettől. A gyorsvonatoknál nagyobb sebességér- ték is előfordul, míg a tehervonatoknál inkább alacsonyabb. A vonal átlagos állomástávolsága 7.7 km. Ennek megtételéhez a személyszállítóvonatoknak 8 perc szükséges. Ez az időérték azonban túlságosan eszméi. Sározent- mikály és Csór-Kádasledány távolsága 7 kilométer. A sze- mélyvonatok ezt 10 perc alatt tessik meg. Közben pedig nincs is megállóhely. Hajmáskér és Veszprém külső között - melynek távolsága 8 km - egy megállóhely van, ill. 16 perc a menetidő. A két időadattípus összehasonlításával világossá válik, hogy a vonal foglaltságának vizsgálatá- nál ezeknek az adatoknak az átlagértékével kell számolni. Ezt 11 percen lehet megállapítani, noha ez az érték is túlságosan optimális, gondolván a "hegymenetekre", melyek

igen nagy mértékben megnövekedtek a menetidőket. A tehervonat eszméletlenül 40 km/órás sebességénél az átlagállomásközi menetidő pedig 17 perc lenne.

Ha a Várpalota Székesfehérvár közti szakaszt vizsgáljuk, számítás szerint a következő eredményt kapjuk: A 24 tehervonat 6 óra és 48 perc alatt foglalja le az egyes állomásközségeket. A 16 személyvonat pedig 2 óra 56 percig. Ehhez azonban még vonatanként 2 perc hozzáadandó, amely az indulások előkészítéséhez, a keresztezősek biztonságos lebonyolításához feltétlenül szükséges. A keresztező vonatok egyikének ugyanis a másik beérkezése előtt bizonyos időegységgel be kell érkezni, hogy az ellenvonat megállítására ne legyen szükség a bejáratnál. Ellentétes irányból pedig vonatokat bejáratni azonos időben, ha a vágányutjuk metszi egymást, nem szabad. Ezekkel az időpótlékokkal a tehervonatok 7 óra 36 percig, a személyszállító vonatok pedig 3 óra 28 percig foglalják le az egyes állomásközségeket. Ez összesen 11 óra és 4 percet tesz ki. Igen ám, de a forgalom legnagyobb része, a nyolc pár személyszállító vonat és 9 pár tehervonat 4 óra és 21 óra között közlekedik ezen az említett szakaszon. Ezeknek az állomásközségeknek összes foglalási ideje 9 óra és 10 perc. A nappali 17 órából tehát csak 7 óra 50 percig üresek a vonalszakaszok. - Igen üresek lennének abban az esetben, hogyha a számítás alapjául felvett rendszeresen közlekedő vonatokon kívül más járművek nem közlekednének. Ez azonban nem így van. Hétvégi, vagy hétélejei, munka és különvonatok, mosdonyvonatok és sínautók még nagymértékben megnövelik a pálya foglaltságának az időarányát.

Ilyen nagy forgalom és a pályának ilyen nagymértékű elfoglaltsága felvet egy komoly problémát: A szállítások, illetve az utazások nem minden esetben abban az időpontban történhetnek, amikor a szükség ezt megkívánja, hanem amikor a lehetőségek ezt megengedik. A gyakorlatban ugyanis nem lehet megvalósítani matematikai

pontosággal, hogy a nap minden idejében arányosan közlekedjenek a vonatok a pálya kezdőpontja, illetve a végpontja felé, annak érdekében, hogy a közlekedés zavartalanul bonyolódjék le. A személyforgalom szállítási igényei ugyanis nem alkalmazkodhatnak oly nagy mértékben a pálya szabad voltához, mint a teherszállításé. A munkabájárokknak ugyanis meghatározott időben, illetve időszakban kell igénybevenni a közlekedési alkalmatosságokat a nap egyes szakán belül. Nem valószínű, hogy a véletlen megoldása okozná azt, hogy 6 tehervonat az éjszakai órákban közlekedik, noha a tolatások nappal gyorsabbak és biztonságosabbak is, mint az éjszaka sötétjében. A pálya zsúfoltsága azonban inkább ezeket a szállításokat helyezi át a későbbi forgalomra napszakokra, mint a személyszállítások kielégítését, melyek alkalmatlan időpontokban fölöslegessé is válnának.

A sok keresztezés pedig a menettartam növekedését és az utazósebesség csökkenését vonja maga után. Ez pedig a gazdaságosság igényét figyelembe véve, nagy hátrányt jelent a nemzetgazdaságnak. Ez első sorban azért, mert a termelt javak, illetve a nyersanyagok későbbben érkeznek meg a rendeltetési helyeikre, másodszorban pedig a sok tartózkodással a mozdonyok kihasználatlanul állnak, ugyanakkor azonban az üzemanyagot fogyasztják. Ez az üresállás országos viszonylatban naponta több ezer órát is előrhet, mely nagy költségtöbbletet jelent a szállításban.

Visszatérve a Várpalota-székesfehérvári vonalszakaszra, fel kell még vetni első sorban a szénbányászati termelésének a növekedését, mely termékek elszállítása a forgalom újabb megnövekedését fogja maga után vonni. Az egyvágányú pálya kapacitása már most is a határértéken mozog. A Magyar Államvasutak Szombathelyi Igazgatósága és Veszprémegyei Tanács által megrendezett menetrend-módosító értekezleten 1959 tavaszán a felvetődött újabb

délutáni vonatok beállítása iránti kérelmeket, a Székesfehérvár-vezsprémi szakaszon, az Igazgatóság vezető forgalmi szakemberei forgalmi okokból voltak kénytelenek elutasítani, noha az újabb személyszállító vonatok beállítása teljesen indokolt lett volna.

A Hajmáskér-vezsprém külső állomásköz még jobban elfoglalt pályaszakasa a vonalnak, mint az előző. Itt ugyanis a 20 pár vonaton kívül még 3 vonat szerepel hajmáskéri haladási iránnyal. Itt meg kell még említeni azt, hogy erre lépcsőnyi vonatok is közlekednek, melyeknek alacsonyabb sebességi kategóriái is lehetségesek, melyhez figyelembe kell venni a kedvezőtlenebb lejtőviszonyokat is. Így nyilvánvaló, hogy az állomásköz foglaltsági foka is nagyobbértékű lesz, mint az előzően említett Székesfehérvár-várpalotai vonalszakaszon.

A fokozódó szállítási igények kielégítése céljából feltétlenül szükséges lenne Székesfehérvár-Veszprém külső között második vágány lefektetése, melynek segítségével a forgalom gyorsulásának és bővülésének lehetne teret biztosítani.

A vonal megemelt legforgalmasabb szakasza a Boba-celldömölki, az előző mindkettőt felölelő szakaszmában. Bobán ugyanis csatlakozik a Balatonszentgyörgy-tapolcai, illetve göcseji mellékvonal, melyeknek Ukknál egyesült forgalma a fővonalat is nagymértékben megterheli. Itt 28 személyszállító és 23 tehervonat közlekedik a Székesfehérvár-várpalotai 24 tehervonat és 16 személyvonattal szemben. Könnyebbése a 9.6 kilométeres szakasznak, hogy közben Celldömölktől 2.1 kilométernyire van Celldömölk-Rendező pu. mely a hossza állomástávolságot némileg megrövidíti. A nagy forgalom azonban ezen a szakaszon is sok esetben a vonatok nagyobb idővesztését eredményezi a szükségszerű keresztelések következtében.

A vonal legkisebbforgalmú szakasza Boba-Veszprém külső között van. Herendig és Ajkákig azonban a vonalon végigközlekedő vonatokon kívül, közlekedik még egy-két

pár, amely a herendi szénbányát, illetve az ajkai ipar-telepeket szolgálja ki. Az utóbbinak igen nagy jelentősége van személyforgalmi szempontból is. Nemcsak a bauxit, alumínium, szén követeli meg a szállítást Ajkára, illetve onnan, hanem a munkaerő, a dolgozók tömegei is. Az ajkai üzemekben és építkezéseknél több ezer fő dolgozik, akik legnagyobb részét ingáznak, részben naponta, részben pedig hetenként a távolabbfekvő lakóhelyük és munkahelyük között. Ezt bizonyítja az Ajkáig mindkét irányból rendszeresen közlekedő személyszállító vonatok, valamint a hét elején Budapestről közlekedő gyorsított személyvonat is.

A vonal ezen tulajdonságai is nagy személyforgalmi hivatást tölt be. Hossza az észak-vonalnak 19.29 %-a, ugyanakkor viszont a megye összlakosságának 15.94 %-a lakik a vonal, illetve a vonal megállási helyeitől legfeljebb két kilométer távolságban. A vasút mellett lakó össznépességnek pedig 29.06 %-a. Ehhez a magas arányszámhoz hozzájárul az, hogy három nagyszámú város is fekszik a vonal közvetlen vonzókörében. Topográfiaiilag ugyan Veszprém távolabb fekszik, mint 2 kilométer, forgalmi szempontból azonban ennél sokkal közelebb. A 18 pár helyivonat Veszprém-Veszprém külső között, valamint a helyi autóbusszjáratok nagy száma a várost forgalmi tekintetben erősen a Székesfehérvár-celldömölki vasútvonalhoz kapcsolja. Néhány esztendővel ezelőtt még problémán volt kissé a megyeszékhely megközelítése a fővonal, illetve az ország távolabbi területe felől. Veszprém, Egerrel és Zalaegerszeggel együtt a vasutépítkezések fénykorában távolabb került a fővonalaktól. Csak a későbbiekben került bekötésre rövid szárnyvonalak megépítésének segítségével. Az átszállások, a csatlakozások nem mindig megfelelő volta mindig nagyon megnövelte az utazások időtartamát. Az utóbbi esztendőben azonban a gépkocsiközlekedés gyarapodásával ez a probléma is megoldódott. A helyijáratok ugyanis a város belterüle-

tőről közvetlenül a fővonalí állomásra szállítják az utazókat. Így az átszállás és a fölösleges várakozások időtartama teljesen kikapcsolódik az utazások menetáramából.

A vonal személyforgalma a keleti szakaszon sürűbb, mint a nyugati szakaszon. Ez a jelenség már az első világháború alatti esztendőkből is meg nyilvánul. A végigközlekedő vonatok mellett Székesfehérvár és Veszprém külső között helyi vonat is közlekedett. Ma ugyancsak ez a helyzet. Kielegendőnek azonban nem mondható. A vonal mellett ugyanis sok a nagy ipari üzem, melyeknek utazó dolgozói sok esetben értékes órákat veszítenek el pihenőidejükből a közlekedési nehézségek miatt. Ennek ellenére nyugodtan lehet állítani, hogy a vonal személyszállító forgalma nagy mértékben megnövekedett az első világháború óta. Ma ugyanis az 1915-ös személyforgalomnak a 270 %-a közlekedik naponta. A 15. grafikon a napi személyszállító vonatkilométert mutatja be hat időpontban. A háborús esztendők zuhanása után a görbe meredek emelkedése a gyors fejlődésről, illetve növekedésről tesz tanubizonyosságot, mely a háborút gyorsan kiheverő vasuti üzem fontosságát bizonyítja.

A Székesfehérvár-celldöménki fővonalal kapcsolatban feltétlenül meg kell emlékeznünk az ajkakörnyéki vonalokról is. Már a századforduló időszakában üzemben volt a vonalcsoport Cse, melyből a szénbányászat állandó gyarapodásával fejlődött ki a jelenlegi hálózat. Ma több kisebb vonalszakaszból tevődik össze, melynek a teljes hossza a 20 kilométert is meghaladja. Egészen 1951-ig a szénbányászat kezelésében működött, mint iparvasut. Az akkor bekövetkező államosítás olvasztotta be az államvasuti hálózatba. Azóta - jelentőségének megfelelően - sok beruházás történt, mely korszerűsítette az addig gyöngöspálmányú vonalderékbát. Ma viszont a legnehezebb szerelvények is közlekedhetnek rajta. Jelentősége ma is, mint régen a teherforgalmában nyilvánul meg.

A nagy mennyiségű szén, melyet az ajkavidéki bányák termelnek ki, ezen körül továbbításra. A szén mellett azonban másik fontos nyersanyagszállítás is erősen növeli a forgalmát. Halimba, Szőc, Nyirád bauxitja ugyancsak ezt az útvonalat használja fel főképpen a továbbításra. Ennek a szállítási igénynek volt a következménye az, hogy az államosítás utáni esztendőben Padragtól tovább építették a vonalat Halimbáig, melynek a továbbépítése ugyancsak várható.

Személyforgalma nem jelentős. Jelenleg három szakaszon bonyolítanak le személyszállítást, melyből a legnagyobb az Ajka-halimbai szakaszon történik. A rövid távolságokon ugyanis az autóbussz ragadja magához a személyközlekedésben a vezetőszerepet s így nagyobb forgalom csak abban az esetben várható erre felé, ha távolabbi területeket, illetve vasutat is bekapcsol az említett valamelyik helyi vonalszakasz.

2. Szabadbattyán-tapolcai fővonal.

A következő fővonalunk, mely inkább a személyforgalmával tett ezért nagyobb jelentőségre, a Szabadbattyán-tapolcai vonal. Noha a megye vonalhálózatának legutóbb épült nagyobb szakasza, nehezen lehetne eldönteni, hogy az előzően tárgyalt fővonal előtt, vagy pedig utána jöhetne-e a rangsorolásban. Míg az előző gazdasági vonatkozása szállítási tevékenységével, az utóbbi viszont egészségügyi és szórakozási vonatkozású forgalmával jutott nagyobb szerephez. Vonzókörre ugyanis Közép-Európa legnagyobb tavának üdülőjellegű környékére terjed ki. Az előző vonal gazdasági javak előállításának segítését és rendeltetési helyükre való fuvarozását, az utóbbi pedig a lakosság nagyrésznének testi és lelki fel-frissülését mozdítja elő a közlekedési igények kielégítésével. Ezek az igények azonban nagymértékben idényjellegűek. A fürdőviz jelenléte ugyanis inkább a nyári időszakban vonzza az üdülők tömegeit, akik az átmeneti évszakokban megritkulnak, télire pedig majdnem teljes egészében meg is szűnnek. Ennek a szállítási igénynek megfelelően természetesen a forgalom is ingadozik. Az elmúlt esztendő tapasztalata szerint a téli személyforgalom a nyárinak csak egy bizonyos hányadát teszi ki.

A századforduló előtt mindjobban kezdett megvilágosodni az a tény, hogy a Balaton helyi energiája vonzást gyakorol a nyári idényben fürdőzni kívánó közönségre. Erre az időszakra tehető a Balaton déli oldala fürdőtelepeinek a kialakulása is. Noha a S U B Budapest-Nagykanizsa-trieszti vonala nem ennek az igénynek a kielégítése érdekében épült, személyforgalmának kialakulásában lassankint mégis bekapcsolódtak ezek a tényezők is. A déli part fejlődésének megindulásával azonban a zalai part kezdett háttérbe szorulni. A vasutnak a jelenléte, a fővárostól rövid idő alatt való megközelítés

lehetősége, a déli partot jelentőségében tulajdonoson az északi fülé emelte, noha már a századforduló előtti esztendőkhben is látható némi törekvés az érdekelt vármegyék, községek és birtokosok részéről a Balaton északi partjának az ország szívével és az országos vasuthálózattal való összeköttetése érdekében. Nemcsak a helyi vonatkozású igények kielégítése, de az egész nemzet szempontjából fontos terület bekapcsolásának megvalósulása, mely lehetővé tette azt, hogy az egész Balaton természeti szépsége értékesíthetessék s így a fürdőző közönség a külföldi fürdők látogatása helyett a hazai üdülőhelyeket látogassa, a századunk első évtizedében lépett a realitás időszakába.

A fürdő igények mellett gazdasági igények is indokoltá tették a vonal megépülését. A Balaton-Felvidék híres borvidéke, mely mind minőségben, mind pedig mennyiségben a kereskedelmi forgalomnak igen jelentős tételét biztosította, az akkori minősíthetetlen utvi viszonyok miatt teljesen el volt zárva a világtól. Ennek hasznosítását csak egyedül a vasút biztosíthatta, mely a tömeges és biztonságos szállítást is könnyűszerrel elvégezhette. Nálunk ugyanis Magyarországon a közuti közlekedés kiépítése a vasuthálózattal együtt, de inkább azután következett be. Így senkinek sem jutott eszébe, hogy a járművek nem vállalkozhattak ilyen nagy feladat elvégzésére. A századforduló időszakában országosan megélelkülő utépitések igen nagy mennyiségű építőkövet igényeltek. Mennyiségben ez meg volt az ország területén. Minőségi tekintetben azonban, köztetani sajátosságainál fogva, nem minden kőzet fajta alkalmas azoknak a keménységi követelményeknek a kielégítésére, melyeket az utak támasztottak e tekintetben. Legalkalmasabb erre a bazalt. Ez a kőzet fajta azonban az ország belső területén is csak ritkán fordult elő a pliocén kori vulkanizmus maradványaként. Legjelentősebb előfordulása a Tapolcai medencében és an-

nak a peremén van. Ennek a kitermelése és felhasználása utépitések céljára azonban csak az elszállítás közbeiktatásában történhetett meg. Márpedig nagytávolságu és nagy mennyiségű kő szállítása tengelyen sem kielégítő sem pedig gazdaságos nem lehet. Itt is csak a vasut, a nagy távolságokat leküzdő, nagy tömegeket megmozgató és gyorsan közlekedő apparátusa jöhetett számításba.

A balatonparti vasut megépítésének igényei tehát meg voltak. A tőke hiány azonban nagyon sokáig kóteleltette az építkezés megvalósulását. A nagymórvü állami támogatás sem volt képes arra, hogy valamilyen társaság helyi érdekű vasutként létrehozza a szóbanforgó vonalat. Így született meg az a terve a kormánynak, hogy a létesítendő vasutvonalat a Magyar Államvasut építse meg s ezzel, mintegy versenyvonalat hozzon létre a déli parton futó S U D vonallal szemben. Az építendő vonal azonban csak olyan formában léphetett fel versenyvonalként, ha nem h é v, hanem nagyobb alapsebességre méretezett, erősebb alépítményű vonalat helyeznek üzembe, valamint a vonalvezetés is olyan lesz, amely a felmerülő forgalompolitikai nehézségeket ki tudja küszöbölni. Ez a nehézség a Balaton É-i partjának olyan formában való megközelítése volt, mely a vonalvezetés gazdaságosságát is figyelembe véve történik. Ennek a célnak elérésére a legmegfelelőbb megoldásként az új vasut a M Á V Budapest—fiumei vonalának Adonyszabolcs állomásán ágazna ki és a Pejér és Tolna vármegyei h é v vonalán haladna Börgöndig, ahonnan aztán Szabadbattyánon Polgárdin és Alsóörsön keresztül Tapolcáig Kerülne megépítésre. A sebességi igények kielégítése céljából azonban az Adonyszabolcs—börgöndi h é v vonalat, mely a M Á V kezelésében volt, is át kellett építeni. A Balatoni vasúthoz azonban egy szárnyvonal is csatlakoznék, mely a Győrdombóvári h é v veszprémi állomásáról indulna ki és Alsóörsön csatlakoznék be a fővonalba, hogy ezzel észak felé kapcsolatot nyerjen az.

Tekintettel arra, hogy a magántőke nem vállalkozott arra, hogy a vonalat megépítse, így hosszabb huzavona után elhatározta az államvezetés, hogy teljes egészében államköltségen kerül megépítésre a tárgyalt vasút, mely elhatározás rögzítését az 1907 évi XX. törvényekik iktatott törvénybe.

A vonal megépítésére hamarosan sor is került. A közforgalomnak 1909 július 11-én adatott át. Mint egyvágányú fővonal indult ki Adonyszabolcából nyugati irányt követve. Szabadbattyántól közel DNY-i irányban párhuzamosan halad a S U D trieszti vonalá-val. A Balatont Akarattyánál éri el, ahonnan a magas löszpartról lassan eséssel ereszkedik le majdnem a tó szintjéig. Fűzfőnél egy rövid szakaszon átvágja a tó egy már elmocsarasodott beöblösödését. Ezután pedig a Tihanyi-félszigetet kivéve, végig a parton halad a víztől kisebb-nagyobb távolságra, vagy éppen mellette. A Badacsonyt megkerülvén, Badacsonylábdinál hagyja el a tavat, ahol É-ra fordulva Tapolcán elérkezik végpontjához.

A vonal futása kissé egyenetlen. Szabadbattyánnál 112 méter tengerszintfeletti magasságról indul el. Tapolcára 126 méteren érkezik. Közben azonban a Mezőföld É-i beöblösödését kísérő dombvidékek, az akarattyai magaspart, valamint a Balatonfelvidék déli oldalán lévő törmelékkepek helyenkint emelkedésre és lejtésre készítik. Az emelkedők és lejtők értéke Szabadbattyán és Zánka között 10 ‰-et is több ízben elérik. Innen azonban a vonal végpontjáig némiképpen csökken ez a közlekedésre hátrányos tényező, az előbbi értéknek a felét csak kicsit mulják fölül. A gőzventatásra azonban ez is igen hátrányos. Ugyanis több energia fogyasztással jár, ugyanakkor pedig a sűrű megállási helyek miatt a szükséges felgyorsulás sem következhetik be a kívánt mértékben. Mára a volt S U D vonala mellett versenyvonalként épült, ez a tényező hátrányt jelent a déli part vonalá-

val szemben, ahol a kedvezőbb domborzati viszonyoknak megfelelően a lejtőviszonyok a 7‰-t sem érik el.

Az egyvágányúság mellett a vonal engedélyezett sebességi kategóriái a fővonali jellegét sem nagyon domborítják ki. A műszaki építmények ugyanis előggé elhasznált állapotban vannak. Ezt tükrözik a műszakilag engedélyezett maximális sebességértékek is, melyek a déli parti vonal értékeinek csupán csak 60-65 %-át érik el. Ezzel a sebességi csoporttal a megye fővonalai között utolsó helyet foglal el. A műszakilag engedélyezett alacsony kategóriák mellett igen nagy mértékben befolyásolja, illetve csökkenti a forgalom gyorsaságát a megállási helyek nagy száma is. A 107 kilométer hosszúságú vonalon 16 állomás és 23 megállóhely, illetve megállóhely-rakodóhely van. Összesen tehát 39 alkalommal kell megállniuk a személyszállító vonatoknak. Az állomások közül bizonyos mértékig jobb helyzetet teremtenek, mint az előzően említett bakonyi vonalon. A megállási helyek átlagos távolsága - 2.81 km - viszont hátrányosabb helyzetet teremt a közlekedésben a 4.42 kilométeres távközzel szemben. A közlekedés legfontosabbika ugyanis - a biztonság fenntartása mellett - a gyorsaság. Ez viszont nemcsak a pálya minőségétől, hanem a megállási helyek számától is függ, döntően a gőzvontatású üzemeknél. A gőzmozdonyok ugyanis rövidebb távolságon nem tudnak nagyobb sebességet elérni. Vízszintes pályán a 328-as sorozatú mozdony 400 tonna terheléssel, mely 10-11 pullman kocsi, vagy pedig 20-22 kéttengelyű személykocsi súlyának felel meg, az egyes sebességi fokozatokat a következő távolságokon tudja elérni: 40 km/órát 900 méteren, 50 km/órát 1700 méteren, 60 km/órát 3400 méteren, a 70 km/órát pedig csak 7000 méteren. Ha pedig a pálya lejtőviszonyai kedvezőtlenek, a magasabb sebességi értékek eléréséhez is nagyobb ut megtétele szükséges. Ez okból a minden megállási helyen megálló gőzvontatású

személyszállító vonatok sebességét növelni nem lehet. A megállók nagy számával ellentétben a sűrűbb állomások, illetve rövidebb állomásközök ezzel ellentétben inkább növelik az elérhető utazósebesség értékét. A sűrű forgalomnál, mely a vonalon különösen a nyári félévben fenn áll, az egyvágányú pályán a keresztezések célszerű elhelyezése mindig nagy problémát jelent. A nagyobb állomásközök a keresztezések áthelyezésével legtöbbször a keresztező vonatok ésszerűtlen várakozásaira adnak alkalmat. Ebből a szempontból előnyösebb a sűrű állomáshálózat, mely a balatoni vonalnál fenn is áll.

A vonal lakosságbekapcsoló funkciója egyoldala. Egyoldala mégpedig azért, mert a Balatonparton fut végig és így csak a tőle é-ra fekvő hegvidék településeit, valamint a szorosan a part mellett elhelyezkedő településeket, illetve azok lakóit kapcsolja be a szervezett közlekedés előnyeibe. Moha a települések nagyon sűrűen követik egymást a parton, helyenkint össze is épültek egymással, a nagyobb agglomerációk hiánya miatt csak kisszámú népességet ér közvetlenül a vasut hatása. A megye területén 91 kilométer hosszúságban futó vasutvonal az összvonalnak 17.91 %-át alkotja. Ugyanakkor viszont a 2 kilométernél közelebb lakó népesség aránya a megye lakosságának csupán 9.8 %-át teszi ki. A megye egész területén pedig a vasutközelben lakóknak 17.93 %-át. A közvetlenül bekapcsolt kevészámú lakosnak nyilván a közlekedés iránt támasztott igénye is kisebb lesz, mint az előzően tárgyalt bakonyi vonal esetében volt. Itt még ehhez a csökkentő hatáshoz hozzájárul az is, hogy a lakosság túlnyomó többsége mezőgazdaság termelésével foglalkozik. Az ipari üzemek munkaerővonzása sem oly nagy mértékű, mint a bakonyi iparvidéken. Ha kizárólag csak a helyi lakosság kielégítésére szorítkozna a személyforgalom, a jelenleginél csak kisebb kapacitású üzemet találhatnánk a Szabadbattyán-tapolcai vonalon a nyári időszakban.

Már a vonal létrehozásával kapcsolatban említést nyert az, hogy a táj egyéb célú bekötése mellett fontos tényezőként szerepelt már a kezdetben a fürdő és üdülő telepek közlekedési igényeinek a kielégítése. Ez az igény a századforduló óta óriási mértékben megnövekedett. Mind a magános, mind pedig az egyes intézmények nyaralói igen nagyon megszáporodtak már a két világháború között. A tömeges üdülőforgalom azonban a második világháborút követő esztendőekben alakult ki. 1957-ben 55.000 fő üdült az északi parton, Keszthelyt és Hévízt kivéve. Ez az adat azonban csak a szervezett üdülésben résztvevők számát mutatja. Emellett azonban még igen sokra tehető azoknak a száma, akik magánházaiknál, rokonoknál töltik el nyári szabadságukat. Az említett számadat 95-96 %-ban a Szabadbattyán-tapolcai vonal mellékére vonatkozik. Balstonederics és Gyenesdiás vidéke, noha ugyancsak az északi parton foglal helyet, a nehezebb megközelíthetősége miatt csak igen kis mértékben vesz részt az üdültetésben.

A helyi lakosság szállítása mellett tehát ennek az 55.000 üdülőnek a közlekedési igénye, illetve annak a kielégítése szerepel a tárgyalt vasútvonal fő funkciójaként. Tekintettel arra, hogy a terület nyári üdülőhely, az igénybevétel is főképpen a nyári évszakban, vagy az ezt megközelítő hónapokban történik. Az üdülés, illetve az utazási igények szezonjellegéből fakad az, hogy a tárgyalt vonalon a személyforgalom is ehhez alkalmazkodik. A vasút ugyanis nemcsak az üdülőhelyre, vagy onnan a lakóhelyre szállítja a nyaralókat, hanem az itt pihenő emberek szórakozását is szolgálja kisebb-nagyobb kirándulások elősegítésével.

A személyforgalom mennyiségbeli alakulása az ötvenes esztendő közepén indult gyors növekedésnek. Már a második világháborút megelőző esztendő is kivitak elég nagy forgalmat a vonalon, azonban az a tény,

hogy az északi part személyszállító vonatai Budapestről főképpen Pusztaszabolcson keresztül közlekedtek s így lényegesen hosszabb menetidőt vett igénybe az utazás ebből az irányból, hátráltatta e terület ilyenirányú fejlődését. A háború okozta rombolások, mint minden más vonalon a forgalom teljes megbénulásával jártak. /16. ábra/ A háború befejezése után az élettel együtt a "vérkeringés" is megindult. Gyorsan növekedett a személyszállító forgalom mennyisége is. 1948-ban azonban még nem érte el az 1942-es mennyiségi értékét. Ezt majd csak az ötvenes esztendők elején múlja fölül, amikor is a háborús pusztításokat teljesen kihevervén az ország, a pihenés is központi kérdéssé vált. Ebben az időszakban indult meg a nyári időnyben egy pár sebesvonat, mely a kisebb menetidejével rövidebb idő alatt tette lehetővé a vonalmenti jelentősebb települések elérését. Döntő változás azonban 1958 nyarán következett be, amikor is gyorsmotorvonatok beállításával részben sűrűbbé, részben pedig gyorsabbá tették a közlekedést erőfelé. 1959 nyarán ismét bizonyos gyarapodás következett be ezen a téren. Az állandóan közlekedő vonatok mellett még a hétvégi napok mentesítő járatai is forgalombővülést okozottak elő.

A téli ugynevezett "holtszezonban" azonban némi csökkenése mutatkozik a nyáron felduzzadt forgalomnak. Az összes rendszeresen közlekedő személyszállító vonatoknak mintegy negyedrésze, pontosabban 22.2 %-a nem közlekedik. Ez a csökkenés nem annyira a személyvonatoknál, mint inkább a gyorsvonatoknál következik be, melyek közül kettő pár, azaz 66 % szünteti be forgalmát. Azonban az északi part kezd mind jobban átalakulni gazdaságilag. Míg a háború előtti esztendőkből ilyen nagy forgalmat nem tudott volna ellátni igénylővel ez a terület, manapság a középfokú iskolák, a kőbányák, az ipari üzemek, valamint az állami mezőgazdasági üzemek nagyszámu bejáró dolgozói, illetve tanulói olymértékben igénybe veszik, hogy sok esetben még kívánalmak is merülnek fel e tekintetben.

A veszprémi oldal forgalmával szemben a déli parton sokkal jobban kidomborodik az időnyjellegű közlekedés. Moha ez sokkal nagyobb átmenő forgalmat is bonyolít le, mint az északi part vonala, az elágazó szárnyvonalak segítségével /Siófok-Kaposvár, Fonyód-Kaposvár, Balatonszentgyörgy-Somogysszob, Balatonszentgyörgy-Keszthely, Balatonszentgyörgy-Türje, Nagykanizsa-Zalaszentiván, Nagykanizsa-Gyékényes/, a téli óvadban sokkal nagyobb csökkenés tapasztalható, mint a tárgyalt vonalszakaszon. A nyári nagy forgalomban Lepsény és Balatonszentgyörgy között a rendszeresen közlekedő személyszállító vonatok 2309 kilométert tesznek meg naponta. Ezzel szemben a téli holt szezonban ennek csupán 56.4 %-át. Az igénybevétel hiánya miatt nagyobb részt a győrs és sebesvonatoknál következik be a csökkenés. A nyári 1060 km/nap-pal szemben ennek 32 %-a, azaz 340 km/nap közlekedik. A terület időszakos üdülő jellege mellett az állandó mezőgazdasági jelleg dominál. A termelési tevékenységüket helyben végző lakosság mellett csak kisszámú a nem őstermelői munkát végzők száma. Sok esetben azonban ezeknek sincs szükségük a vasuti közlekedés igénybevételére.

Ha megnézzük az 17. ábrát, mely a vonatforgalmat ábrázolja 1959 nyarán, első pillantásra meglátjuk, hogy itt a személyszállítás a domináló. A megyei szakaszon az összforgalomnak csupán csak 31.3 %-át alkotja napi vonatkilométerben a teherszállítás. Ez ellentétben van a bakonyi fővonallal, ahol pedig ez domborodik ki. Azon a teherszállítás a megyei szakaszon 49.8 %-át alkotja az összforgalomnak ugyan, de a Csór-székesfehérvári szakasszal együtt a teherszállítás javára billen ki a mérleg. Vonalunkon a teherszállítás nem nagy intenzitású. Nagyobb tételekben csak a kőszállítás, valamint a bor és a fűzfői ipartelep forgalma szerepel. Egyébként a helyi jellegű szállítások igen kicsi megterhelést jelen-

tenek a vonalnak. A nagyarányú személyforgalom miatt az átmenő áruforgalma csekély. A nyugati területekről inkább a bakonyi utirányon keresztül továbbítják ezt.

Visszatérvén a személyforgalomra, a napi vonat-kilométer mennyiségéből eléggé kiviláglik, hogy az igényeket mennyiségi tekintetben többé-kevésbé kielégíti, noha egy-két kívánnivalót hagy még maga után /pl. Tapolcáról a késő esti órákban nem lehet eljutni Balatonfüred felé./ A helyváltoztatási igények mennyiségbeli kielégítése mellett azonban minőségbeli kívánalmak kielégítése is szükséges. Mind a személy, mind pedig az áruszállításnál a gyorsaság, a biztonság, a személyszállításnál pedig még a kényelem is a fő kívánalmak között szerepel. Vonalunkon ezen tényezők közül - egy kivétellel - köznevelégedésre mind jelen van. Ugyanakkor viszont egy tényező, melynek talán a legfontosabb a jelenléte, a sebesség, elég alacsony szinten mozog.

A fejezet elején már említést nyert a vonal avult pályája, valamint a megállási helyek sűrűsége. Ez mindkettő oly tényező, amely a sebességnövekedésnek elég alacsony határt szab. Ilyen műszaki és forgalmi adottságok mellett egyáltalán nem tudja betölteni azt a hivatását, amely lényegében létrehozta ez előtt ötven esztendővel. A Balaton elérhetősége ugyanis még ma is, amikor már Budapestről nem Pusztaszabolcson keresztül közlekednek az északi part vonatai, tulajdonoson sok időt vesz igénybe. Az északi part végpontját - Tapolcát - személyvonattal átlagosan /184 km/ 7 óra 3 perc alatt, gyorsvonattal pedig 4 óra 28 perc alatt lehet elérni Budapestről. Ezzel szemben a déli oldal legtávolabb fekvő állomását, Balatonszentgyörgyöt, /180 km/ a személyvonatok 6 óra 12 perc alatt, a sebesvonatok 4 óra 12 perc alatt, a gyorsvonatok pedig 3 óra 35 perc alatt érik el. A somogyi oldalon az utazósebesség lényegesen nagyobb, mint a veszprémin. Itt a gyorsvonatok országos

viszonylatban is figyelemreemléltó sebességgel közlekednek. A motorvonatás előnyei a jó időkihasználásban domborodnak ki. Átlagos utazósebességük 51.2 Km/óra. Ezzel szemben a tapolcai győrmotoroknak csak 39.7 Km/óra sebességet érnek el, mely érték alig múlja fölül a Budapest-hegyeshalmi vonal távolsági személyvonatainak multóvi utazósebességét. Ennél még a déli part sebesvontatai is jobb eredményt érnek el 42.5 Km/órás átlaggal. A személyvonatoknál is a szentgyörgyi vonatok szerepelnek első helyen 31 km/órával, a tapolcaiak pedig csak ezután következnek 27.1 km/órás átlagos utazósebességgel. Ilyen formában tehát az utazás minőségi oldala nem mondható kiölégítőnek. A személyszállítás mellett még sokkal előnytelenebb helyzetben történik az áruszállítás. A pályára műszakilag engedélyezett maximális sebesség alacsony volta mellett itt is az egyvágányúság, a keresztelések alkalmával történő várakozások, a lassu tolatások nagy mértékben megnyújtják a tehervonatoknak a monettartamát. Az átlagos utazósebességük vonalunkon nem éri el még a kerékpáros sebességét sem. Számban kifejezett értéke ennek 10.6 km/óra. Ez az érték még a bakyi vonal 11.2 km/órás értékétől is elmarad, noha az, a futásából kifolyólag sokkal hátrányosabb helyzetben van az erős domborzat miatt.

Feltétlenül szükséges lenne módot találni arra, hogy a tárgyalt vonalon a vonatok monettartama megrövidíttessék. Ez elsősorban a személyszállító vonatok közlekedésénél lenne nagyon kívüös. Míg a teherszállításnál a lassuság a kocsi kihasználásának mértékét csökkenti és a mozdonyok üzemanyagfogyasztását növeli, addig a személyszállító vonatoknál a hosszabb ideig való utazás az utazóköltség idejét veszi fölőselegesen igénybe. Tekintettel arra, hogy a megye területén - a Keszthely-balatonszentgyörgyi, Veszprém-veszprém külőői és Dobacellőőnőőki rövidebb vonalszakasz kivételővel - ez a vonal bonyolítja le a legnagyobb személyforgalmat, őppen ezért

a legindokoltabb lenne ennek a megjavítása, azaz az átlagos menettartam csökkentése, illetve az utazósebesség növelése.

Ennek érdekében elsősorban a pálya felújításán kellene tevékenykedni, mely magasabb alapsebesség engedélyezését tenné lehetővé. Ez azonban nem lenne kihasználható abban az esetben, ha a személyszállító vonatoknak nagy többsége az összes megállási helyen megállana. Az ajkai és dudari szárnyvonalakon kívül itt vannak a legsűrűbben a megállási helyek. Átlagban 2.81 kilométerre követik egymást. Ilyen rövid távközökben a vonatok az 52-53 km/órás sebességet tudják elérni csak, abban az esetben, ha sik pályán közlekednek. Ezután már ismét kénytelenek fékezni, tehát a sebességet nem növelni, hanem csökkenteni. Nagyobb sebesség eléréséhez a pálya felújítása mellett igen szükséges lenne a megállási helyek szelektálása, rendszeres utasszámlálások alapján, melynek segítségével kimutatható lenne, hogy az egyes vonatoknál, melyek azok a megállási helyek, melyeknek a kihagyása a forgalomra nézve nem jelentene veszteséget, ugyanakkor viszont az utazósebesség lényeges növekedését tenné lehetővé. Ugyancsak hasonló hatást vonna maga után az egymáshoz közelfekvő megállási helyek egyik vagy másik vonat számára való kihagyása. A vonatoknak ilyen formában való közlekedtetése igen nagy mértékben javítaná meg mind a helyi, mind pedig a távolsági személyforgalom minőségi oldalát. Hasonló probléma a gyorsvonatok forgalmával kapcsolatban is. A közlekedés megjavításához nem elégséges az a cselekedet, hogy expressz jelzőtáblával látjuk el a vonatokat, közlekedésükben azonban semmiféle minőségi változást nem iktatunk be.

Az elkövetkezendő idők fokozódó forgalma feltétlenül fog oly hatást gyakorolni a vonal fejlődésére, hogy

az enlítottak valóságra váltásával, ha nem is előzi meg, de legalább megközelíti, illetve eléri a somogyi part közlekedésének minőségi oldalát és ezzel eléri eredeti funkciójának betöltését, hogy a másik vasutnak versenyvonalaként szerepelhessen.

3. Győr-Celldömölk- /grazi/ fővonal.

A harmadik fővonal megyei viszonylatban nem vetekedhetik az előzőekben említettek jelentőségével. Ennek oka részben az, hogy csak kis szakasza fut a megye területén, részben pedig az, hogy a szélét szeli át, mégpedig azt a szélét, melynek mezőgazdasági jellege folytán nem jelentős a szállítási igénye.

Történeti szempontból viszont fontos megemlíteni, hogy elsőként adta meg a lehetőségét a szervezett közlekedésnek a megyében. A vasutépítkezések virágkorában, a kiegyezés után, 1869-ben alakul meg egy társaság, amely az akkori kereskedelemben uralkodó iránya - Ausztria felé - mellett, célul tűzte ki Nyugat-Magyarország összekapcsolását Budával, az ország fővárosával is. A már előzően említett 1869. V. törvénycikk alapján engedélyt kapnak a Székesfehérvár-celldömölki, valamint a Győr-Celldömölk-Szombathely-grazi vonal megépítésére. A társaság Magyar Nyugoti Vasut néven a következő esztendő derekán hozzá is kezdett az építkezéshez. Míg a Budával való kapcsolatot szerették volna előbb létrehozni, a Bakony hegységen keresztül való építkezések lassabban haladtak a tervezettnél s így először nem ez, hanem a Győr-Celldömölk-Szombathelyi szakasz készült el, mely a Kisalföld keleti peremén, síkságon fut végig. A vonalat, mely végig egyvágányú, 1871 október elsején adták át a forgalomnak. A vasuttársaság takarékoskodás céljából megegyezést kötött a Császári és Királyi Szabad Osztrák Államvasut társasággal, hogy annak győri állomását, a Déli Vasuttal pedig, hogy szombathelyi állomását használhassa. Az abban az időben még gyér forgalom nem tette kifizetődővé a társaság szempontjából a vonalat. Ezért 1888-ban a környék helyi érdekű vasutainak a vonalait is kezelésébe veszi, gondolván így a jövedelmek növekedésére. A pénzügyi nehézségek azonban ennek a segítségével sem

szüntek meg. A közlekedési kormányzat látva a nehéz helyzetet, az 1883. XXIV. t.c. alapján 1888-ban saját kezelésébe kívánja venni a Magyar Nyugoti Vasut vonalait. A társaság azonban inkább az államosítást kérte, ami 1889 január elsejével meg is történt s a vonalakat az egységes államvasuti vonalhálózatba olvasztották be.

A vonal futása Győrnél nagyon érdekesen indul. Budapest felől ugyanis Győr érintésével közvetlenül nem lehet rájárni a vonalra. Az akkori gazdasági és politikai érdekeknek megfelelően Bécs képviselte a centrális irányt s emiatt a vonal kiépítése is ennek kielégítése érdekében választotta meg saját futásának irányát. A győri delta, mely lehetővé tette a Budapest felől érkező vonatoknak közvetlenül a Szombathely felé való haladást, csak jóval később épült meg. Forgalmi szempontból azonban ez a rövidítési előny csak a teherszállításnál érvényesül még manapság is. A személyforgalom ugyanis nem tudja kikapcsolni Győr nagy agglomerációját, valamint a gócpontjelleg által kiváltott nagy csatlakozó személyforgalmat.

A vasutvonal Győrből kelet felé indul ki és néhány kilométeren keresztül a budapesti vonallal párhuzamosan halad. Győr gyárvárosnál távolodik el tőle és déli irányba kanyarodva DDNY felé folytatja útját Pápáig, ahonnan majdnem nyugati irányban halad tovább Szombathely felé. Vonalvezetése lényegesen kedvezőbb, mind vertikális, mind pedig horizontális irányban, mint a bakonyi fővonalnak. Tekintettel arra, hogy síkságon fut végig, majdnem teljesen vízszintesen halad. Győrből 112.5 méter tengerszintfeletti magasságról indul ki és 4-5 ‰-es lejtők és emelkedők után éri el Pápa 154 méteres magasságát. Közvetlenül az állomás előtt már majdnem 7 ‰ a gyors emelkedés. Pápától aztán 5-6 ‰-es értékekkel halad tovább fel és le, míg eléri a 133.7 méter magasán lévő Celldömölköt. Igen érdekes összehasonlítani a két vonal szintkülönbségeit bemutató ábrát. /13. 18./ A Bakonyon keresztülvágó vonal Szekefehervár és Celldömö-

műlk között 260 méteres szintkülönbséget győz le hegymenetben, lejtmenetben pedig 237 métert. Ezzel szemben pedig a kiscalföldi vonal Győr-celldömölki szakaszán hegymenetben 41.5 métert, lejtmenetben pedig 20.3 métert. A két adatpár összehasonlítása nyilvánvalóan az utóbbinak az előnyét juttatja kifejezésre a gazdaságosabb közlekedés tekintetében. Ez még abban az esetben is fennáll, ha tudjuk azt, hogy a Budapest-Győr-celldömölki vonal 8 kilométerrel hosszabb /a győri deltán keresztül/, mint a Budapest-Székesfehérvár-celldömölki. Az első fejezetben közölt táblázatok, melyek néhány gőzmozdony sorozat terhelésének csökkenését mutatják be az egyes terhelési szakaszokon, teljes egészében bebizonyítják az előző állítást. Ezen tényező mellé még hozzájárul a hegyeshalmi vonal villamos vontatása és kétvágányúsága, mely mind sebességben, mind pedig üzemanyagfogyasztásban előnyösebb a bakonyi vonal gőzvontatásával szemben. Ugyancsak előnyt jelent a vonalvezetése is, mely az alföldi vasutakra emlékeztet, ahol hosszú-hosszu kilométereken keresztül a legkisebb törés nélkül haladnak a vonalak. Ugyanez jellemzi az említett szakaszt is. Hosszu egyenesek után csak kisebb törések változtatják meg a haladási irányt. Egyetlen nagyobb kanyarulat van csak Szerecseny-nél. A vonatok engedélyezett sebességére azonban ez nincs gátló befolyással.

A terület, melyen végighalad, nem túlságosan sűrű lakosságú, országos viszonylatban. Megyénkben azonban a hegység területéhez viszonyítva, elég előkelő helyet foglal el. Ez különösen akkor domborodik ki, ha számításba vesszük azt, hogy a vonalszakasz középpontján fekszik a megye legnagyobb, illetve legnépesebb városa, Pápa. A vonalszakasz globálisan vett hossza 40 kilométer, mely a megye területén fut. Ez a hosszúság az összvonalnak 7.87 %-át teszi ki. Közvetlenül 8 települést - köztük Pápát is -

kapcsol be a forgalomba. Ezeknek a településeknek összlakossága 32700 fő körül mozog, mely összeg a megye lakosságának 8.83 %-át alkotja. Az ilyen értékű arány a vonal jó futását bizonyítja. Mindinkább növekszik ez az arányszám, ha a vonalmelletti lakosság számát a megyében vasutközelben lakó össznépességhez viszonyítjuk. Így az arányszám 16.1 % lesz. Mindez a magas arányszám azonban Pápa nagynépességű agglomerációjának köszönhető, mely az évszázados kulturális központból a jelen században, de főképpen a II. világháború után ipari és gazdasági központtá alakult át.

A vonal, tekintettel arra, hogy csak kis része fut keresztül a megyén, önálló helyi forgalmat nem nagy mértékben bonyolít le. Átmenőforgalma azonban nagyobb. Mint hosszú fővonál, nagy távolságra területeket kapcsol egymáshoz, nevezetesen az ország középsőnyugati táját a Kisalföldhöz, Szombathely iparát és mezőgazdasági környékét Győr iparához, valamint Komárommegye iparvidékéhez és ezen keresztül a fővároshoz, Budapesthez, amely egyben az ország gazdasági gócpontja is. Mint a Kisalföldön végigfutó fővonál, a mezőgazdasági és ipari termékek fő kicserélője is. Átmenőforgalmában azonban a nyerstermékek, energiát szolgáltató nyersanyagok is nagy mértékben szerepelnek. A Középdunántuli-szénmedence termékeit ez osztja el az ország nyugati peremén. Ugyancsak ez a továbbítója annak a halimbakörnyéki bauxit tömegnek is, melyet az ajkai timföld gyár nem tud feldolgozni. A főlöseleges bauxit Almásfüzitőre és Mosonmagyaróvárra kerül továbbításra. A csehszlovákiai export is erre felé hagyja el az országot. A belföldi forgalom mellett a transit forgalomban is szerepet játszik. Szombathelyen túl, Szentgotthárdon keresztül összeköttetést teremt Alsó-Ausztriával, a gráci medencével, ahol a Bécs-trieszti fővonalba kapcsolódik be. Jelenleg azonban ez a tényező csak alárendelt szerepet tölt be a belforgalommal szemben.

A személyszállítás lebonyolításában pedig a helyiforgalom a domináló jelenleg. Az első világháborút megelőző időkben inkább ennek az ellenkezője, a távolsági átmenőforgalom uralkodott. A társország déli részébe utazók mind ezt a vonalat használták helyváltoztatásuk céljára. A trianoni békeszerződés után azonban mindjobban kezdett elkülönülni a két állam területe, mely a közlekedési igények csökkenésében, illetve annak átalakulásában jutott kifejezésre. A nemzetközi forgalom ugyan még a két világháború közötti időkben is elég élénk volt, ez azonban a réginek csak kis hányadát tette ki. A II. világháború után a megváltozott viszonyok még jobban átalakították a személyközlekedés képét vonalunkon. Errefelé is a helyi forgalom kezdett erősödni, míg a távolsági forgalom lassankint a bakonyi vonalra terelődött át, az ország fővárosa és Nyugat-Dunántul között. A háború után még volt némileg erősebb átmenőforgalom errefelé is, melyet a távolsági személyvonatokon kívül a gyorsvonatok bonyolítottak le. Az ötvenes esztendők elején azonban ezeknek a közlekedését leállították, amik végképpen átterelte a nyugati tájak felé való forgalmat a bakonyi vonalra.

Ha a forgalom számszerű adatait vizsgáljuk, mindjárt szembeötlük, a 33. oldal táblázatánál, hogy a legnagyobb személyforgalmat bonyolította le 1915-ben, napi 5.2 elméleti vonatpárral. Ezek közül 2 pár távolsági vonat - egy pár személy és egy pár gyors - volt Budapest-Fehringi utvonallal. A többi alkalmatosság Győr-Szombathely között közlekedett. A két világháború között csak gyér gyarapodás következett be. 1942-ben az előző időpont napi vonatforgalmának 29.4 %-a volt a gyarapodás, amikor is 6.5 vonatpár közlekedett vonalunkon. /19. ábra./ A balatoni forgalom gyors növekedése ekkor már elhódította az elsőséget. Balatonszentgyörgy Tapolca között 9.1 pár, Tapolca-Szabadbattyán között pedig

7.1 napi vonatpár közlekedett. A fejlődés ezen a területen nagyobb arányu volt, mint a tárgyalt vonalszakaszon. Az említett időpontban ugyanis sem Pápának, sem pedig Győrnek nem volt meg az a nagy vonzóhatása, melyet manapság a tömegek foglalkoztatásával elért. Éppen ezért a speciális munkásvonatokkal való gyarapodás hiányzik is a vonal forgalmából. 1945-ben itt is mélypont következett be a háboru rombolásainak következményeképpen. A 45-ös és 46-os esztendő a megújulás időszaka. A Budapest-győri vasutvonal újrávillamosítása erre felé is felélénkítette a forgalmat. Mennyiségi alakulásában 1948-ban a második helyet foglalta el a Balatonszentgyörgy-tapolcai vonal után napi 6 vonatpárral, melyek közül egy pár gyorsvonat. Az ötvenes esztendők elején azonban a gyorsvonati közlekedés megszűnik vonalunkon. Az ipar nagyméretű fejlődésével Győr, Pápa, Celldömölk munkaerővonzásával azonban a személyforgalom ismét gyarapodik. 1958 nyarán már 7 pár személyvonat közlekedett naponta a vonal egész hosszában. A mennyiségbeli növekedések után azonban a következő esztendőben minőségbeli változás is bekövetkezett, amikor is gyorsvonatok, - mégpedig 2 pár gyorsmotorvonat - beállításával közvetlen gyorsforgalmat tettek lehetővé a Kisalföldön keresztül Szombathely és Budapest összekötésére. Ez az intézkedés igen nagyon megkönnyítette és kényelmesebbé tette a vonalmenti nagyobb települések lakosságának a főváros és egyéb nagyobb városok elérését. Mindezekkel együtt 9 párra emelkedett a naponta közlekedő személyszállító vonatoknak a száma. A 20. ábrára rátekintvén látjuk azt is, hogy a vonatok közlekedésének eloszlása a pálya minden szakaszán egyenletes. Ellentétben a bakonyi és balatoni vonalakkal, ahol sűrűbb és ritkább forgalmu góccok alakultak ki, itt a személyszállítási igények teljesen egyenletesen alakultak ki a vonal két nagyobb gócpontja között. A vonatok egy pár kivételével mind végig közlekednek. A menetrendszerkesztés ezen a területen oly sikeresen ol-

dotta meg feladatát, hogy a vonal megyénkben lévő vas-
uti csomópontjáról kiágazó mellékvonalak forgalmának
csatlakozásait a lehető legoptimálisabb formában tudták
biztosítani. A csatlakozások elsősorban a munkaerőin-
gázások közlekedési igényeit, valamint a Budapest felé,
illetve onnan irányuló gyorsforgalmat igyekeznek kielő-
gíteni. Egy-két eset kivételével a várakozások is csak
percekot tesznek ki.

A főváros felé irányuló forgalom lebonyolítása
mellett azonban a területnek a megyeszékhellyel való
összekapcsolásában nem játszik nagy szerepet. Ellentét-
ben ez előzőekben említett bakonyi és balatoni vonal-
lal, melyek igen jó csatlakozási lehetőségekkel kerülő
nélkül kötik össze vonzóköriket Veszprémmel. A kisalfül-
di vonal ezt csak igen nagy kerülővel és eléggé körül-
ményes csatlakozási lehetőségekkel tudja elvégezni. Pá-
páról Veszprém felé jónak mondható a közlekedés. Fordi-
tott irányban azonban egyáltalán nem. A bakonyi vonal
másirányu igénye ugyanis nem teremt erre lehetőséget.
Éppen ezért a megye központi funkciójával való kaposo-
lat fenntartása, illetve az ezzel járó utasok lebonyo-
lítása az autóbusszüzemot terheli, mely a Nyugati-Bakonyt
átvágva rövidebb úton, /50 km/ kapcsolja össze Pápát
Veszprémmel, a vasuttal szemben, melynek használata al-
kalmával 108 kilométert kellene az utasnak utaznia az a-
zonos cél eléréséig. Ez költségekben is jelentős. Az au-
tóbussz magasabb tarifája mellett is csak 22 forint 50
fillér szállítási költséget jelent, a vasuti szállítás
pedig 28 forintot tesz ki. Jelen esetben a közuti uta-
zásnak előnye van bizonyos oldalról, a vasuti közleke-
déssel szemben. Az utazás rövidegsége, olcsósága, gyors-
sága mellett azonban hátrányos vonásai is vannak. Az
autóbusszok befogadóképessége ugyanis korlátozott. Sok
esetben fordul elő, hogy az autóbusszutazásra biztosan
számító utas lemarad a helyszükre miatt. A zűfolttság pe-

dig minden esetben kényelmetlenséggel jár, ami a gépkocsinál más esetben is előfordul az utazók mozgásképtelensége miatt. Jelen esetben hozzájárul még az utazásnak egy másfajta bizonytalansága is, melyet az esetleges motorhibák, melyek több esetben fordulnak elő, mint a gőzvontatásnál és dieselvontatásnál, valamint a téli félévben fellépő hófúvások okozhatnak. Ugyanis a farkasgyepői 821. számú utvonál, mely a két említett várost köti össze, a Dunántul leghavasabb utvonalai közé tartozik.

A személyforgalom mellett a teherforgalom is nagyon egyenletes a tárgyaló vonalon. Amint már említést nyert, a vonalon, Pápát kivéve, a mezőgazdasági jelleg miatt nem alakult ki oly nagy áruforgalom, mely külön, kizárólag erre a célra beállított tehervonatok közlekedtetését tenné szükségessé. A 24. ábra az 1959-es teherforgalom napi alakulását is bemutatja. A végigközlekedő vonatok képesek ellátni az igényeket. Mentésítő vonatok beállítására csak nagyon ritka esetben szokott szükség lenni.

A forgalom mennyiségi kielégítése a vázoltak alapján elég jó. Különösen áll ez az ország fővárosával való összeköttetésre. Gyorsaság szempontjából azonban itt is mint a többi vonalnál, nagyobb igényeket, követelményeket támaszt. A gyorsmotorok kivételével, melyek a megyében a leggyorsabban közlekedő személyszállító alkalmazosságok, a többi vonat utazósebessége bizony nagyon elmaradt. És a közlekedésre nagyon káros tényező különösen a távolsági személyvonatoknál jelentkezik, ahol a győri vonal villamosvontatásának előnyeit a sok tartózkodás felemészteti, sőt háttérbe is szorítja a többi vonal távolsági vonatainak menettartamával szemben. Így történik az, hogy a megye vonalain közlekedő ilyen típusú vonatok minőségi tekintetében az utolsóelőtti helyet foglalja el az utolsó - balatoni - fővonal előtt. Ugyanakkor viszont a nyugat felé irányuló forgalom másik

vonala - a bakonyi - élen jár ebben a tekintetben, noha a villamosított győri vonal mellett ez is igen háttérbe eszik. /Erről már bővebb említés történt a Székesfehérvár-celldömölki vonal sebességviszonyaival kapcsolatban./ Noha az előző esztendőhöz viszonyítva egy párnyi javulás állt be ennek a vonattípusnak a közlekedésében, mely az előző 27.3 km/óra-ról 28 km/óra-ra növelte az utazósebességét, azonban még most is túlságosan sok időt vesz igénybe a sok tartózkodás. A Budapest Keleti pályaudvarról induló távolsági vonat villamosvontatás mellett kétvágányú pályán az egyes elágazó állomásokon Győrig 40 percet tartózkodik. A győri érkezéstől a szombathelyi érkezésig pedig egyvágányú pályán 78 percet tartózkodik. Összesen tehát 118 percet, azaz majdnem 2 egész órát áll. Természetes az, hogy ily nagy mennyiségű tartózkodással az utazósebesség is alacsony lesz. A tartózkodásoknak bizonyosan van valami okuk. Azonban szükséges lenne az éjszakai órákban közlekedő vonatnak ezeket a károsan befolyásoló hatást kiiktatni, tekintettel, arra, hogy ez majdnem teljes egészében távolsági forgalmat bonyolít le - eltekintve a pestkörnyéki szakasztól. A távolsági forgalom lebonyolításánál pedig a menettartamok rövidítése elsőrendű igénye az utazóköszségnek.

A helyivonatok közlekedésében pedig még ilyen csökkenésmértékű gyorsulás sem következett be, sőt inkább lassulás állt elő. Az előző esztendő 31.5 km/óra-s utazósebességével ellentétben ma csak 27.3 km/óra-t érnek el átlagban a helyivonatok. A közlekedésnek ez a minőségbeli csökkenése igen furcsa jelenség. A műszakilag engedélyezett sebesség ugyanis azonos az előző esztendővel. Az állomásokközök, illetve a megállási helyek száma sem szaporodott. Egy tényező van csupán, mely egyes vonatok menetidejét megnyújtja. Ez a tényező pedig az idén forgalombaállított 2 pár gyorsmotorvonat közle-

kedése, mely a 8 kilométeres állomástávolságokon a keresztelésekkel menetidő többletet eredményez a szembejövő vonatoknak.

Az említett negatív vonások megszüntetése a közeljövő sürgető feladata lesz. A közlekedés gyorsításának érdekében, a már előzőekben említett vonalkorszerűsítés mellett szükséges, hogy a menetrendszerkesztés optimális megoldásokat találjon a gyorsaság növelésére. Ugyancsak ezt a célt kell, hogy elősegítse a motorvontatásnak nagyobbértékű alkalmazása, mely az egyébként is gazdaságosabb üzeme mellett, a sík pályán igen fontos szerepet van hivatva betölteni.

4. Tapolca-balatonszentgyörgyi fővonal.

Negyedik fővonalunk jelentőségével ellentétben a legkisebb, illetve a legrövidebb. Talán nem is lehetne önálló fővonalnak tekinteni, mert futása inkább két másik fővonalat egészít ki, illetve köt össze. A tárgyalás szempontjából azonban célszerű róla is külön részben szólni, tekintettel arra, hogy a másik két vonal kiegészítése mellett, önálló szerepkört is tölt be.

Az előzően említett vonalakkal ellentétben, melyek nagy távolságok leküzdését vállalták, a Tapolca-balatonszentgyörgyi vonal ennek ellenkezőjét, helyiérdekű forgalmat bonyolított le kezdetben. A vonal megépülését a Balaton délnyugati szögletében helyetfoglaló Keszthely mozdította elő. A Balaton metropolisa, mint fürdő- és iskolaváros, már a múlt évszázad második felében jelentős közlekedési igényeket támasztott, mind a saját, mind pedig a Keszthelyre és Hévízre utazó lakosság részéről. Keszthelynek 1895-ben már 6195 lakója volt. Ezzel a lélekszámmal elsőként szerepelt a Balaton partjának települései között. /Az utána következő Siófok ugyanebben az időben csak 2381 fővel rendelkezett./ A korszerű közlekedési kapcsolat kiépítésére pedig meg is volt a lehetőség. A SUD trieszti fővonala a Balaton déli partján mintegy 10 kilométerre közelítette meg a várost Balatonszentgyörgy mellett. Kizárólag ezt a rövid távolságot kellett csak legyőzni ahhoz, hogy ez a város is bekapcsolódhassék az ország forgalmába. A gazdasági helyzet nem kielégítő volta azonban több, mint negyed századon át késleltette az összekötést. A rövid távolságú vonal nem talált építőre. A vonal megépítésének ügyében azonban a "hév" törvény döntő befolyást gyakorolt. Az állami támogatással létrejövő helyiérdekű vasutak társaságai ezen a területen is megjelentek. Megalakult a Keszthelyi

helyvidéki hév., amely 1888-ban meg is építette a 10 kilométeres vonalszakaszt és szeptember 27-én át is adta azt a közforgalomnak. További építkezésekre azonban még ekkor nem került sor, noha Tapolca bekapcsolása is igényként jelentkezett, melynek 1895-ben 5839 lakosa, valamint kőbányái, Keszthelyhez hasonlóan ugyancsak szerettek volna az országos vérkeringésbe bekapcsolódni. A Keszthelyvidéki hév. azonban nem segített még ekkor ennek a problémának a megoldásában. A keszthelyi vonal továbbépítése helyett a Dunántuli hév. látott munkához, hogy a nagynépességű Tapolcát bekapcsolja a vasuthálózatba. Ezt a tevékenységét azonban észak felől, a Magyar Nyugoti Vasút bakonyi vonalának Boba állomása felől kezdte meg, s így az ország központját tekintve, kerülő utiránnyal érkezett meg Tapolcára. Keszthely Tapolca összekötésére csak a századforduló utáni esztendőben került sor. A Keszthelyvidéki hév. összeszedvén anyagi eszközeit, a fokozódó igények által várható jövedelmek reményében megkezdte a vonal további szakaszának építkezéseit. A munkálatok 1903 nyarának elejére készültek el és június 17-én meg is nyitották az új szakaszt a forgalomnak. Üzemét azonban a MÁV kezelte. Mint kevésbé forgalmas vonal, vicinális vasutként funkcionált egészen 1931 október 1-ig, amikor is a helyiérdekű vasutak államosításával ezt is beolvasztották az egységes államvasuti hálózatba. Ezután történt a vonal átépítése, elsőrangúsítása, melyet a növekvő forgalom tett szükségessé.

A vicinális, a volt SUD trieszti fővonalának Balatonszentgyörgyi állomásáról ágazik ki északnyugat, észak felé. Egy darabig a Balatont és a Kisbalatont elválasztó töltésen halad a tó szintje felett 2-3 méterrel. Áthaladván a Zala folyón, kiágazik belőle a zalavölgyi mellékvonal, majd pedig Keszthely felé az emelkedő térszínen bovágásban folytatja útját a part mentén. Keszthely állomása előtt egy kis szakaszon elhagyja a tavat, majd

kelet felé kanyarodva a Keszhelyi hgs. dolomitögeinek déli lábánál ismét a tóhoz közel és majdnem annak a szintjében vezet egészen Balatongyörökig, ahonnan északkeleti irányban Balatonedericsig emelkedik fel. Itt hagyja el a tó partvonalát, majd lassu lejtővel a Tapolcai-moence sík rétségére ereszkedik le és hosszú, egyenes szakasz után éri el Tapolca állomását, ahol becsatlakozik a Szabadbattyán-Alsóörs-tapolcai fővonalba.

A vonal végig egyvágányú. Lejtőviszonyai még a kisalföldi fővonal értékeit sem érik el. Stabilitása pedig nagyobb ennél. Műszakilag engedélyezett sebességi viszonyai pedig hasonlóak a Szabadbattyán-tapolcai vonaléhoz.

Vonzókör tekintetében hasonlóképpen áll, mint az északi part hosszabbik fővonala. Tekintettel arra, hogy majdnem teljes egészében a parton halad végig, vonzóhatása is csak egyirányban tud érvényesülni, mégpedig észak felé. A vonzókör kiterjedésének azonban ebben az irányban is akadály áll az útjában. A Keszhelyi hgs. dolomitögeinek vízben szegény felszínén a települések ugyanis hiányoznak. Két kis község van csak - Vállus és Nemesvita - mely ezen a területen jött létre. E kettő közül azonban csak az egyik - Nemesvita - kapcsolódik csak közvetlenül a vonalhoz. A másik település - Vállus - a domborzatadta lehetőségek által, kialakított kedvezőtlen utviszonyok következtében inkább a Tapolca-babai vonal Lesencetomaj állomásán keresztül kapcsolódik be a vasuti közlekedésbe.

A távolabbi vonzásterület hiánya mellett kizárólag csak közvetlenül a vonal mentén helyetfoglaló - Tapolcával együtt - hét település lakosságának anyagi és szellemi helyváltoztatási igényeit elégíti ki, melynek száma az 1949-es népszámlálási adatok, valamint

Keszthely és Tapolca 1954-es adatai alapján 26906 fő. Ez a lélekszám a megye lakosságának 7.27 %-át, a vasutközeli lakóknak / 0-2 km/ pedig 13.28 %-át teszi ki. Ugyanakkor viszont a vonal hossza az egész megyei hálózathoz csak 6.88 %-át alkotja. A vasutvonal megjelenése más vonatkozások mellett a lakosság számának növekedésére is igen kedvező hatással volt. Ez adta meg a lehetőséget annak, hogy ez a környék, elsősorban Keszthely, kiemelkedjék a magyar parlagból és hazánkban is számottevő városává növekedjen. A hét településnek 1895-ben 16279 lakosa volt. Ez a jelenleginek 60.5 %-a. A növekedés aránya tehát igen nagy. Keszthelynél még inkább jelentős ez a számbeli növekedés. 1715-ben 3000 körül volt a lakóinak a száma. Ez 1880-ra megkötésereződött /6039/. Tehát 165 esztendő alatt 100 %-os volt a lakosság számbeli gyarapodása. A vasut megjelenésével azonban a következő 30 esztendő ennél sokkal nagyobb gyarapodást eredményezett, mely szerint 1910-ben 9378 volt a lélekszám, mely a harminc év előttinek 155.2 %-a. Természetesen a gyarapodáshoz más tényezők is hozzájárultak, de az adott időszakban az ilyen nagymérvű gyarapodás megfelelő közlekedési lehetőségek nélkül minden bizonnyal teljesen lehetetlen lett volna.

Keszthely a századforduló esztendőiben nemcsak a környék központjává, hanem a Balatonvidék legnagyobb központjává is nőtte ki magát. Moha Keszthelyről nincs közvetlen előgazása a vasutvonalnak, a kiépült közlekedés mégis ehhez a városhoz kapcsolja a környéket. Ez a hatás főleg gazdasági és kulturális vonatkozásokban nyilvánul meg és a közigazgatási határokon túl fekvő zalai és somogyi tájakat is Keszthelyhez kapcsolja. Ezt a tényt bizonyítja élelken az a jelenség, hogy - noha a vasuti csomópont Balatonszentgyörgy, mégis - a környező mellékvonalakon közlekedő személyszállító vonatok nem a vonal végpontján, Balatonszentgyörgyön, érik el a vég-

állomásukat, hanem legtöbbje bemegy Keszthelyre s így ezzel kifejezést ad annak a forgalmi igénynek, mely a nagy fürdővárost ismori el központjának.

A vonal funkciók tekintetében elsősorban és főképpen személyszállítást végez. Futása nem esik egybe azokkal a nagy áruáramlási utvonalakkal, melyek ellentétes gazdasági tájak termékcseréjét végeznék, vagy pedig az egyes iparvidékek ellátását segítő elő. Ezen a téren inkább a helyi szükségletek kielégítésére szorítkozik. Személyszállítás tekintetében a vonalat az intenzitás szempontjából két szakaszra lehet osztani, melyet Keszthely választ el egymástól. A hosszabb, de kevésbé forgalmas szakasz Keszthely és Tapolca között van. A másik rész, Balatonszentgyörgy-Keszthely között, az előző forgalmának közel kétszeresét bonyolítja le. Ezen a szakaszon ugyanis az előzőekben említett somogyi és zalai mellékvonalak forgalma is lebonyolítást nyer. Ugyancsak ezen a vonalrészben kapcsolódik be Keszthely a közvetlen budapesti forgalomba is, melyet a közvetlen kocsik, illetve szerelvények tesznek lehetővé. A második vonalrészben belül, - Fonópuszta és Balatonszentgyörgy között - ismét növekedés áll be a forgalomba. Ezt a zalavölgyi mellékvonal nyíltvonali beágazása okozza, melynek a forgalmát 2.8 kilométeres szakaszon ugyancsak vonalunk bonyolítja le.

A század első évtizedeiben majdnem teljesen egyenletes volt a forgalom a vonalon végig. 1915-ben 4 pár személyszállító vonat közlekedett a vonal egész hosszában. Emellett csupán csak két és fél pár helyivonat járt naponta Balatonszentgyörgy és Keszthely között. Ez napi 324 személy vonatkilométert tett ki összesen. A két világháború közötti időszakban, a vasutak államosítása, a Balaton "metropolisának" divatbábozása ugrásszerűen megnövelte a forgalmat vonalunkon, főleg pedig a Balatonszentgyörgy-keszthelyi szakaszon. 1942-ben az 1915-ös

személyforgalomnak közel a kétszerese közlekedik.

/———ábra./ Mindez azonban teljes egészében személyvonatokból áll. A harmincas esztendőök végén, 1-2 esztendő nyári forgalmában voltak ugyan gyorsvonatok üzemben Budapest-Keszthely között, a háború kitörése után azonban ezeknek az üzemeltetését beszüntették.

A háborús mélypont után a növekedés elég gyors. A hároméves terv vége felé a személyforgalom már majdnem eléri az 1942-es mennyiséget. Ettől az időponttól azonban lassabb a növekedés, mint az előző 2-3 esztendő alatt, de mégis gyorsabb a háború előtti két időpont közöttinél. 1959 nyarán, az 1915-höz viszonyítva közel két és félszeres személyforgalmat bonyolított le a vonal. A növekedés aránya nemcsak 1915-höz viszonyítva nagy, hanem 1942-höz is. 1942-ben ugyanis 9.1 napi elméleti személyszállító vonatpár közlekedett, ezzel szemben 1959 nyarán 13.4 vonatpár. A mennyiségi növekedést még növeli az a tény, hogy ebben az időpontban már gyorsmotorvonatok is közlekedtek a vonal teljes hosszában. Ez a jelenség elsősorban Keszthely és a vele kapcsolatos Hévíz forgalmi helyzetét erősíti, emellett azonban igen jelentős a Balaton két partjának összekapcsolása tekintetében is.

Már említettem, hogy a Balatonnak a vonalunk mellett húzódó partvonala nem oly jelentős az üdülés tekintetében, mint a fővároshoz közelebb fekvő vége. /Keszthely és közvetlen környékének kivételével./ Ez a jelleg a vasutközlekedésben úgy domborodik ki, hogy hiányoznak azok az idényjellegű személyvonatok, melyek a déli part forgalmának igen nagy hányadát alkotják. Csupán csak a gyorsmotorvonatok, valamint egy pár éjszakai személy vonat. Ez a tényező inkább az északi part vonalához teszi hasonlóbbá, mint a délihez, vonalunkat. A szállítási igények ugyanis a parányi vonzási terület ellenére is oly nagy mértékben kifejlődtek, hogy ezzel megszüntették a vonal időszakos jellegű forgalmát.

Noha a vonal futása a helyváltostatási igények fő áramlási irányán kívül esik bizonyos mértékig, a megye területén a vonalhosszhoz viszonyítva mégis itt bonyolódik le majdnem a legnagyobb forgalom. Személyforgalom tekintetében pedig igen nagy mértékben megelőzi a többi vonalat. A következő adatsor rangsorolja a vonalakat az összforgalom mennyiségi alakulásának tekintetében 1959 nyarán:

1. Győrszabadhegy-Celldömölk	16.5	elméleti vonatpár
2. Balatonszentgyörgy-Tapolca	16.1	" "
2. Balatonfőkajár felső-Tapolca	16.1	" "
3. Tapolca-Boba	14.6	" "
4. Csór-Boba	12.4	" "
5. Zirc-Dudar	10.0	" "
6. Bakony Péterd-Káptalanfüred	9.6	" "
7. Ukk-Túrje	9.5	" "
8. Pápa-Lázi	7.0	" "
9. Lepsény-Hajmáskér	6.5	" "
10. Fenékpusztá-Zalaapáti	5.0	" "
11. Pápa-Rábahídi mh.	4.0	" "

Az összforgalom tekintetében tehát a második helyet foglalja el vonalunk. A személyforgalmi vonatkozásban azonban még ennél is jobban kimagaslunk. Így az ilyen irányú rangsorolás:

1. Balatonszentgyörgy-Tapolca	13.4	elméleti vonatpár
2. Balatonfőkajár felső-Tapolca	11.1	" "
3. Győrszabadhegy-Celldömölk	9.0	" "
4. Tapolca-Boba	8.1	" "
5. Csór-Boba	6.2	" "
5. Bakony Péterd-Káptalanfüred	6.2	" "
6. Ukk-Ötvös	6.0	" "
7. Zirc-Dudar	5.0	" "
7. Lepsény-Hajmáskér	5.0	" "
8. Pápa-Lázi	4.0	" "
8. Fenékpusztá-Zalaapáti	4.0	" "
8. Pápa-Rábahídi mh.	4.0	" "

A két szélsőértéket összehasonlítva igen világosan látható, hogy vonalunk több mint háromszorosát bonyolítja le a Pápa-csornai vonal személy forgalmának. Mennyiségi elsősege Keszthelyhez kapcsolódik. Már utalás történt arra, hogy helyi vonatkozásban állandó központját jelentő Zala, Somogy és Veszprém megyék közelfekvő járásainak. Hasonló differenciált városias funkciókat ugyanis csak nagyobb távolságokra helyetfoglaló városok töltenek be. /Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Kaposvár, Veszprém/. Az ezektől távolabb és Keszthelyhez közelebb fekvő, jobb közlekedési kapcsolattal rendelkező települések lakossága - ésszerűen - inkább ide kapcsolódik. Ez magyarázza a vonal nagyobb személyforgalmát. A Tapolca-Keszthelyi szakasz a sümegi járást, valamint a tapolcai járásnak a közelebbi településeit köti Keszthelyhez. A Balatonszentgyörgy-Keszthelyi szakasz pedig Somogy és Zala megye közelfekvő tájait hozza kapcsolatba a Somogyszob-Balatonszentgyörgyi, Túrjo-Balatonszentgyörgyi, valamint a volt SUD Budapest-triesszi fővonalának segítségével.

A helyi vonatkozású, de állandó közlekedési igények mellett a másik forgalomnövelő szerepe a városnak, az országos viszonylatban is elismert és erősen ki is használt fürdőhely jelleg, amely egyik oldalon a Balatonnál, másik oldalon pedig Hévíznél jut kifejezésre. A fürdőjelleg azonban eléggé szezonzerű vasuti közlekedést kíván, noha Hévíz melegforrásával és egészségügyi intézményeivel egész esztendőben funkcionál. A hidegebb évszak alkalmával azonban a gyógyüdülésen résztvevők, üdülésük közben nem igen igényelik a vasut bővített szállító apparátusát.

Az időszakos közlekedési igények elsősorban a gyorsforgalomnál szerepelnek. Ez okozza azt, hogy a gyorsvonatok a téli félévben egyáltalán nem közlekednek ezen a vonalon. Ugyanakkor viszont a személyvonatoknak csupán csak 6.6 %-a szünteti be a közlekedését. A sze-

mélyvonatok ugyanis az állandó forgalmat vannak hivatva lebonyolítani.

A vonal napi forgalmának ábrája 1959 nyarán igen érdekesen hatna, ha azt oldalról néznék meg. /22. ábra/ Olyan alakot mutat, mint egy csonkatorony, melynek az alsó része sokkal szélesebb, mint a felsőbb részei. Az érdekes alak magyarázata az, hogy a vonal megterhelése nem oly egyenletes, mint pl. a Győr-Zelldömölki vonalé, ahol a vonatok általában a vonal teljes hosszában közlekednek. Itt a Balatonszentgyörgyi gócpont mellett van a legnagyobb megterhelés. A Balatonszentgyörgy-keszthelyi szakaszon ugyanis a vonal teljes hosszában végighaladó vonatokon kívül nagyszámú helyivonat, illetve Somogysszob, Túrje és Fonyód felől közlekedő vonat is jár. A vizsgált időszakban /1959 nyár/ az itt közlekedő személyvonatok száma 18 pár, melyhez azonban még két pár tehervonat is társul. A hosszú - 10 kilométeres - állomásköz érdekesége az, hogy nyíltvonali elágazása is van. A zalavölgyi vasút ugyanis Fesékpusztá közelében ebből ágazik ki és folytatja önálló útját Túrje felé. A 10 kilométeres állomásköznek tehát az egyik szakasza még az előbb említett elég nagy megterhelése mellett a zalavölgyi vonal forgalmát is lebonyolítja, mely 4 pár személy és 1 pár tehervonatból áll. Ezzel a megterheléssel messze felülmúlja a megye összes vonalának és vonalszakaszának a megterhelését.

Ha a vonalszakasz, illetve az állomásköz foglaltságát órajtjuk megvizsgálni, a Túrje felé, illetve az onnan érkező vonatokat ki lehet hagyni a számításból. A keszthelyi vonatoknak ugyanis a hosszú állomásközben való haladása alatt a Balatonszentgyörgy melletti térközt minden esetben hosszú időn keresztül hagyják szabadon, amely idő alatt az elég kis intenzitású túrjei forgalom lebonyolítást nyerhet. A foglaltság vizsgálatánál így

csak a keszthelyi vonatok jönnek számításba. Ezek között pedig 4 pár gyors és sebesvonat, 14 pár személy és motorvonat, 2 pár tehervonat van. A gyors és sebesvonatoknak átlagban 13 perces menetidőt, a személy és motorvonatoknak 18 perces menetidőt, a tehervonatoknak pedig minimum 23 perces menetidőt lehet számítani 30 kilométeres feltételezett sebesség mellett, az indulási és megállási időpótlékokkal együtt. A 20 pár vonatnak így az összmenetideje 700 perc. A forgalmi szolgálat ügyintézése, illetve a biztonságos közlekedés lebonyolítása megkíván még vonatonként 2 percet, melyet az ellenvonatok bejárása után a vonatok biztonságos kijáratására fordít a forgalmi szolgálat. A 40 vonatnál ez 80 percet jelent. A menetidővel együtt pedig pontosan 13 órát. Ez azt jelenti, hogy ha a menetrendszerkesztés oly formában oldaná meg a feladatát, hogy minden vonatnak a beérkezése után azonnal indítanák az állomások az ellenvonatokat, 13 óráig lenne elfoglalva az állomásköz pályája. Ez a forgalom még nagyobb kihasználását jelenti a pálya eme részének, mint a Székesfehérvár-várpalotai szakasznak, melyről már a bakonyi vonal tárgyalásával kapcsolatban szóltunk.

Tekintettel arra, hogy a közlekedés nem csak a nap egyik részére korlátozódik, hanem bizonyos mértékig arányosan oszlik meg a nap minden szakában - kivéve az éjszaka 2-3 óráját - így mindkét állomás felől, illetve felé a személyközlekedés igen kielégítőnek mondható a nyári időszakban. Noha a pályafoglalás értéke elég nagy, növelésére még mindig van mód.

A vonal második szakasza - Tapolca-keszthelyi - két és félszer olyan hosszú, mint az előző, forgalmában azonban lényegesen elmarad ettől. Az adott időszakban 13 pár vonat közlekedett rajta, az előzően említett szakasz 20 párjával szemben. A személyforgalom itt is uralkodó helyzetet foglal el. A 13 pár vonatból csak 2 pár

teher,, míg a többi, személyszállító alkalmazhatóság. Ez a vonathempenység, mely a pálya két végpontja között közlekedik, egyedülálló a megye vasútvonalainak személyforgalmában. Oka, mint már a fejezet elején említést nyert, Keszthely központi funkcióiban keresendő.

A nagy forgalom azonban nem hat csökkentően a sebességi viszonyok alakulására, mint ahogy ez más esetekben nagyon sokszor elő szokott fordulni. Még a nagy állomástávolságok, melyek a leghosszabbak a fővonalak között, sem hatnak ilyen irányban. Ennek eredményeképpen, megyei viszonylatban, az utazósebesség tekintetében igen előkelő helyet foglal el a vonal forgalma. A távolsági személyvonatok a legnagyobb utazósebességet érik el 31.9 km/órás átlaggal. A helyivonatok viszont már visszaszorulnak az első helyről a másodikra. A vonal hosszához viszonyítva ugyanis túl nagy tartózkodási idők vannak beküldve Keszthelyen, valamint a keresztező állomásokon. A gyorsvonatok hasonló helyet érnek el sebesség tekintetében, megyei viszonylatban. A 46 km/órás átlag utazósebességgel csak a Budapest-Győr-Sombathely között közlekedő gyorsmotorvonatok sebessége mögött maradnak el. Ezeknek pedig sehezen túlszárnyalható előnye az, hogy a távolság 54 %-át villamosvontatással futják be, valamint az, hogy a megállásaik száma is lényegesen kevesebbek. A sombathelyi gyorsvonatok a 259 kilométeren átlagban 13 alkalommal állanak meg. Ezzel szemben a tárgyalt vonalon közlekedő gyorsvonatok egész útjuk alkalmával /Budapest-Keszthely: 190 km/ közepesen 17 alkalommal állanak meg. Moha a közlekedési igények kielégítéséhez ezek a megállások többé-kevésbé hozzátartoznak, az utazási sebességet lényegesen csökkentik. Ezen hátrányai mellett azonban előnyei is vannak. A gyorsvonatok kivétel nélkül motorvontatásnak, mely tényező a gőzvontatással szemben a menettartam csökkentését mozdíthatja elő a továbbiakban is.

Közlekedési vonatkozásban igen érdekes összehasonlítást tenni Keszthely és a megye székhelye között. Mindkettőnek elég kiterjedt vonzási területe van, melyet a vasuton kívül a közúti közlekedéssel is magához tud kapcsolni. A vidékkel való kapcsolat mellett azonban, a "felé" való kapcsolat, Budapesttel való összeköttetés, már nem mondható ilyennek. A távolsági és funkcionális arányokat figyelembe véve ilyen tekintetben elsősorban feltétlenül Veszprémnek kellene jobb helyzetben lennie. Ezzel azonban mi a tényleges helyzet? A két település azonos mennyiségű közlekedési lehetőséggel bír naponta, budapesti vonatkozásban. Mindkettő 4 személyvonati alkalmatossággal bír naponta, az esztendő minden szakában, a főváros elérésében, illetve az onnan való visszautazásban. A mennyiségi lehetőségek azonban nincsenek arányban a minőségekkel. A 116 kilométeres veszprémi távolság legyőzése nincs arányban a 190 kilométeres keszthelyi távolsággal. Veszprém összekapcsolása a fővárossal személyvonati lehetőségek igénybevételeivel négy és fél órát szükségeltet, ugyanakkor pedig Keszthelyé hat és fél órát. Az utazási lehetőségek időbeli aránya a következőképpen alakul:

Budapest-Veszprém	116 km	100 %	4.5 óra	100 %
Budapest-Keszthely	190 km	163,8%	6.5 óra	144 %

Az előző kijelentést számok bizonyítják. A 190 kilométer a 116 kilométernek 163.8 %-a, a 6.5 óra a 4.5 órának viszont csak 144 %-a. A személyvonati közlekedés tekintetében Budapesttel kapcsolatban tehát Keszthely közel 20 %-kal jobb helyzetben van, mint Veszprém. Vasutfüldrajzi elhelyezkedése tehát ebben a tekintetben jobbnak mondható. **V**

Budapest-Veszprém	116 km	100 %	2.7 óra	100 %
Budapest-Keszthely	190 km	163.8%	4.1 óra	151 %

V Gyorsközlekedési viszonylatban is előnyös helyzetben van Keszthely. Neha a Balaton partjának települései gyakori megállási helye ikkel lassítják ugyan az év minden szakában közlekedő gyorsmotorvonatok közlekedését, a távolsághoz viszonyított elérhetőség azonban még mindig a balatoni metropolisnak kedvez. Így az arányok:

A nyári szezonban azonban még ennél is sokkal kedvezőbb helyzetben van, mind Keszthely, mind pedig az egész vonal. A gyors és személykiszolgálási lehetőségek gyakorisága mellett rövidebb menettartamok is jelentkeznek.

Összefoglalóan jellemezve a Balatonszentgyörgy-Tapolcai vonalat, el kell ismerni, hogy tájformáló hatásával igen nagyot lendített az általa átszelt területen, különösképpen pedig Keszthelyen és környékén. A vasút tömegszállító tevékenysége nélkül nem emelkedhetett volna a XX. század első felében a mai helyére Keszthely sem, amely azóta Hévízzel együtt európai viszonylatban ^V legjobbnak mondhatók. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy minden további kívánalmat nélkülöznek. Elsősorban a vonal két végpontjának csatlakozásai kívánnak optimálisabb megoldásokat. Tekintettel arra, hogy távolabbi tájak összekötésében is fontos szerepet tölt be a vonal, éppen ezért jobb megoldásokat kívánnak Celldömölk vidékének Tapolcán és Balatonszentgyörgyön keresztül Nagykanizsa vidékével való jobb összekapcsolása, mely nem jelentene egyebet, mint azt, hogy Balatonszentgyörgy ne csak Budapest, Fonyód felé adjon közvetlen csatlakozásokat, hanem Nagykanizsa felé is, a tárgyalt vonal fölől, illetve onnan.

A csatlakozások jobb biztosítása mellett a menettartamok korrigálására is igen nagy szükség lenne. A keszthelyi hosszabb tartózkodások nagy mértékben megnyújtják a rövid vonal utazási idejét. Ezt pedig legtöbbször a műszaki szempontok sem teszik indokolttá. A gőzüsennél ezeket az igényeket a végállomásokon is ki lehetne elégíteni. A motoros vontatásnál pedig nincs is erre szükség. Ennek a hátráltató körülménynek a kiiktatásával feltétlenül lehetne találni lehetőséget a jobb és gyorsabb közlekedés megteremtésére.

^V Is híres fürdőhellyé vált és egyben olyan helyi vonzókört is teremtett magának, mint Veszprém, vagy Pécs. Ezen a területen a vonal forgalmának gyakoriságával oly lehetőségeket ad, mely lehetőségek megyei viszonylatban

A második balatoni fővonallal kapcsolatban meg kell emlíkeznünk a Túrje-balatonszentgyörgyi vonalnak a megye területén futó 14.2 kilométer hosszú szakaszáról is. A vonal a múlt század végén az Ükk-Zalaegerszeg-csúktornyai vasut vonzókörét kötötte össze a Balatonnal és a balatoni fővonallal, valamint Keszthely nyugati környékét a várossal.

A vasutvonalat a Dunántúli hév, építette a göcseji vonal megnyitása után. Először egy rövid szárnyvonal indult ki Túrjéről, amely Szentgrót mezővárost, egyben járási székhelyet tette megközelíthetővé a megye székhelyéről. Ezt az 5 kilométeres szakaszt 1892 január 28-án adták át a közforgalomnak. A következő szakasz, amely aztán az egész déli Zala völgyön keresztül haladt és a Balatonszentgyörgy-keszthelyi vonalba csatlakozott be Fenékpusztá mellett, csak néhány esztendővel később került megépítésre. A forgalom a vonal teljes hosszában 1895 december 15-én indult meg.

A vonal végig a Zala elég széles völgyisikján halad és közvetlenül a torkolatánál kapcsolódik be a keszthelyi vonalba. Noha főleg alluviális térszínen vezet, lejtőviszonyai ezt nem tükrözik. Az építkezések időszakában az építkezési költségek csökkentése miatt inkább a "hepehupás" vonalvezetést választották, mint a nagyobb költségeket és munkálatokat igénylő vízszintesebb vonalvezetést. Tekintettel arra, hogy korszerűsítés ilyen irányban nem történt azóta, ma is több szakaszon fordulnak elő 8-10 ‰-es lejtő, illetve emelkedő értékek, noha ezt a folyóvölgy természetes lejtőviszonyai nem indokolják. Túrjéről némi lejtővel érkezik meg Zalaszentgrót 123 méteres tengerszintfeletti magasságára. Innen aztán 8-10 ‰-es lejtőkkel és emelkedőkkel halad tovább a Balaton felé és 109 méteren éri el Balatonszentgyörgy állomását.

Mint általában a kisforgalmu mellékvonalak, a megépítés után nem nagyon részesült tulságos korszerűsítésben. A biztosító berendezések néhány egyszerűbb objektumán kívül ugyanazokkal a műszaki berendezésekkel rendelkezik ma is a vonal, mint ezelőtt 50-60 esztendővel. A korszerűtlen felépítmény egyike a megye leggyöngyöbb műszaki adottságokkal rendelkező vonalainak. Alacsony sebességviszonyaival manapság is a régi vicinális forgalmat bonyolítja le.

A forgalom a század elejéhez viszonyítva erősen, 100 %-kal, megnövekedett, sőt a Zalasszentgrót-túrjei szakaszon még ennél is nagyobb arányban. A vonal északi szakasza ugyanis Zalaegerszeg vonzási köréhez tartozik. Ennek jobb elérhetőségét biztosítja az itteni sűrűbb forgalom. Azonban a forgalom gyarapodása ellenére a napi 4 pár személyszállító alkalmatosság mégsem tudja biztosítani a nap minden szakában a helyváltoztatás lehetőségét. A vonal által átszelt terület őstermelői tevékenységet folytató lakosságának ilyen irányu igényei azonban nem is tulságosan kívánják meg a nagyobb mérvű forgalomgyarapodást. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy a napnak a közlekedési járművek által nem érintett szakában esetleg üzembe állított kisbefogadóképességű motorvonatok szállítóképessége kihasználatlanul maradna.

A vonal teherforgalma ugyancsak nem számottevő. Amellett, hogy ez a vonal sem esik bele a nagy áruáramlások irányába, a helyi forgalma sem nagy intenzitású. A vonal vonzási körében semmi oly ipari létesítmény, vagy bányászati nem foglal helyet, melynek tömeges árutermelése, illetve nyersanyagszükséglete nagyobb vasuti szállítást kívánna meg. A kicsi teherforgalmat napi 1 pár tehervonat bőséggel kielégítheti. (22. A. ábra)

Noha a forgalom nem mondható tulságosan nagygnak, a vonal által a közforgalomba bekapcsolt terület bővel-

kedik településekben. A többnyire ősi települések azonban a mezőgazdasági jelleg miatt nem növekedtek meg nagy mértékben. A vonal mellett fekvő 13 község közül 6 még ma sem éri el az 1000 lakost és csak 1 van amely az 5000-et megközelíti. Mindennek ellenére közel 18000 lelket kapcsol be közvetlenül a vasút által biztosított előnyökbe. /17455. - 1949 év./

Tekintettel azonban arra, hogy a vonalnak csak elenyésző része fut a megye területén és annak csak egy települését kapcsolja be, a megye életében különös szerepkört nem tölt be. Ebben a tekintetben egyedüli hatása az, hogy bizonyos nagyságú területet, illetve népességet Keszthelyhez kapcsol és így ennek a vonzókörét gyarapítja. Egyébként a Zala megyei vonalhálózathoz kapcsolódik, melynek eléggé centrális középpontja Zalaegerszeg.

5. Boba-tapolcai mellékvonal.

Mint ahogyan a folyóviz, úgy a közlekedési vonalak is megkeresik a céljuknak és futásuknak legmegfelelőbb reliefadta lehetőségeket. Ez az utkeresés főképpen a hegyvidéki és dombvidéki közlekedést jellemzi. Amíg viszont a közúti közlekedés erősebb lejtőviszonyokat is le tud küzdeni, addig a vasuti közlekedésnek ki kell használni, illetve meg kell keresni a legoptimálisabb lehetőségeket. Ezt az optimális lehetőséget használta fel a megye nyugati szélén a Boba-tapolcai vasutvonal, amikor is a Kisalföldről déli irányban beöblösödő Marcal folyó völgyét használta fel útjának, amelynek egyik forrásvidékén alacsonyodik le legjobban a Déli-Bakonyra a Balatonvidéket a Kisalföldtől elválasztó rögsorozatja. Ennek a hágóján halad át a vonal a Lésence patak völgyét követve a Tapolcai-medencébe.

A domborzatalkotta helyzet igen nagyon megmutatkozik a vonal futásában. / 23. ábra. / Noha olyan nagy nehézséget nem kell legyőznie, mint a Székesfehérvár-celldömölki fővonalnak, a helyiérdekű jellegű építkezés azonban annak idején nem sok gondot fordított a vonal lejtőviszonyainak a mérseklésére. Ennek következtében a pálya futásában több helyen szerepelnek a 10 %-os értékek. A nagyobb költségekkel járó beruházások, melyek ezt csökkenthették volna, nem voltak gazdaságosak az akkor még kisforgalmú vonal létrehozóinak.

A vasutvonalat a helyiérdekű törvény megalkotása után nem sokkal létrejövő, a Dunántul egyik legnagyobb társasága, a Dunántuli hév. építette meg. A társaság vasutépítő tevékenysége a tárgyalt vonalon kezdődött meg. A vonal teljes hosszában való kiépítéséig azonban más vonalakat is megépíttetett. Vonalunk első szakaszát, Boba-Sümege között, 1889 január 13-án adták át a forga-

lónak. Az akkori Észak-Zala legnagyobb településének bekötése után azonban a fő figyelem, Zala megye közigazgatási központja - Zalaegerszeg - felé és azontul a Muraköz felé összpontosult, mely a vasutépítkezésekben is kidomborodott, aminek a következtében a Sümeg-tapolcai vonalszakasz helyett Ukáról Zalaegerszegen keresztül Csáktornyaig egy másik vicinális vonal került megépítésre és adatott át 1890. október 12-én a közforgalomnak. Ezzel egy időben nyílt meg egy összekötő vágány is a forgalom réssére, mely a Dunántuli név. vonalát a Cs.kir. Szabad Lévi Vaspálya Társaság vonalával kötötte össze Kisfalud-Zalaiván és Zalasszentiván között. A Dunántuli névnek ez az építkezése egyszerre négy irányból tette megközelíthetővé az előbb vasutnélküli megyeszékhelyet. Csak ezután került sor a Sümeg-tapolcai szakasz megépítésére, amellyel egyidőben a társaság a Kisalföld északi részén is folytatott vasutépítő tevékenységet. Az első vonatok 1891 május 16-án közlekedhettek végig a Balatont megközelítő vasútvonalon. Noha az egyik vége hosszú időn, több mint 12 esztendőn keresztül vakon végződött, amíg összeköttetést nyert a Balaton déli partjának vonalával s így ebben az irányban Budapesttől is, az észak-zalai települések bekapcsolásával mégis igen jelentős szerepet játszott e terület forgalmának kialakításában. A mai zalai élet személetesével természetesen igen csekélynek tűnik az a forgalom, amelyet a századforduló előtti 2-3 pár vegyesvonat bonyolított le, de már megindulásával is lehetőséget adott arra, hogy a területi munkamegosztás kifejlődhessék és ezzel egyetemesen hazánk gazdasági élete is erősebbé válhasson. 50-60 esztendővel ezelőtt még a legmerészebb álmaikban sem láthatták a vicinális vonalat létrehozók azt a sokirányú fejlődést, amely aztán napjainkban a vasútvonal funkcióinak bővülését és megnövekedését vonta maga után. Ezek a funkcionális

változások azonban csak az utolsó évtizedben következtek be. A vicinális vonal 1931. október 1-én bekövetkezett államosítása után is hasonló csekély forgalmat bonyolított le azon a gyöngye pályán, melyet 40 esztendővel azelőtt lefektettek. Lényeges változás ekkor sem következett be. Üzemét ugyanis már előtte is a Magyar királyi Államvasutak kezelte. Közvetlenül a második világháború előtti időszakban még módosította a forgalmi funkcióját a Balatonnal kapcsolatos helyzete. Nyugat-Dunántul, de még Graz is felhasználta ezt a vonalat közvetlen kocsik közlekedtetésével a Balaton eléréséhez. Az áruforgalomban azonban a környék változatlan mezőgazdasági jellege nem sok változást hozott.

A második világháború befejeztével a közutfejlesztés igen nagy gondot jelentett a közlekedésügyünk vezetőinek. Az anyagi erőkhöz kívül hatalmas mennyiségű utburkoló anyagra volt szükség, hogy a meg lehetőségek elmaradt és megrongálódott állapotban lévő hiányos közut-hálózatunkat korszerűsíteni és bővíteni lehessen. Erre pedig a legalkalmasabb kőzetfajta, a bazalt, mely keménységi fokával legjobban bírja a nagy igénybevételt, Salgó és a Ség kivételével, mely utóbbi már elfogyott, csak a Tapolcai-medencében és környékén található. Az itt lévő bányák pedig nem tudván elégséges mennyiséget szolgáltatni, szükséges volt újabb lelőhelyek felkutatása és bányák megnyitása. A geológiai kutatások vonalunk vonzási területén vezettek eredményre és a Lesencevölgy nyugati oldalán fekvő Lázhegyen találtak kibányászásra alkalmas bazaltot. A területnek ez a helyi energiája igen nagy változást eredményezett vasutvonalunk fejlődésében.

A szállítások mennyiségbeli megnövekedését azonban nem lehetett biztosítani a már igen nagyon elavult, rossz al- és felépítményű pályán. Igen fontos gazdasági érdekből feltétlenül szükséges volt a pálya átépítése, mely a nagyobb sebesség mellett a nagyobb terhelést is

lehetővé tette. Míg a régi pályán a 12.5 tonna volt a maximálisan engedélyezett tengelynyomás 40 km/órás sebesség mellett, az új pályán ez 16-18 tonnára növekedett 60 km/órás sebesség mellett. A vonal korszerűsítése mellett 1951-ben egy három kilométer hosszúságú iparvágány építése is bekövetkezett az újonnan létrehozott Uza állomástól az uzabányai rakodóhoz a kőbánya szállítási igényeinek kiszolgálása érdekében, mely ugyancsak a legkorszerűbb al- és felépítménnyel rendelkezik, számítván a bánya fejlesztésére és ezzel együtt a még nagyobb forgalom szükségességére.

A vonal elég nagy vonzásterülettel rendelkezik, melyet az autóbuszközlekedés kapcsol a vasúthoz. Emellett azonban jelentős a közvetlenül bekapcsolt terület, illetve települések száma, valamint az itt lakó népesség is. Az utolsó népszámlálási adatok /1949/ Tapolcával együtt 18 és félezer lakost bizonyítanak, akik a vasúthoz 2 kilométernél közelebb fekvő 9 településben élnek. A megyehatáron kívül - Bobdíg - azonban még hat és félezer jut hasonló közlekedési előnyökhöz a vonal jóvoltából. Az ötvenes évek végén meginduló népesedési hullám azonban Tapolca, Uzabánya és Sümeg lakosságát nagymértékben felduzzasztotta, amely még az elkövetkezendő időszak gazdasági fejlődésével kapcsolatban feltehetően nagyobb mértéket is fog ültetni. A vonal hosszához viszonyítva, noha nagyobb települést - Tapolca és Sümeg kivételével - nem érint, a megye lakosságához, illetve a lakosság vasúttal való ellátottságához viszonyítva elég jó helyet foglal el. A népesség növekedése a vasútvonal mentén nagyobb arányban szerepel a vándorlás miatt is, mint a vasutól távolfekvő településekben. A közölt számadatok szerint a megye összlakosságának 5 %-a él a vasút közelében. Ugyanakkor viszont a vasúttal ellátott lakosságnak 9.1 %-a, amely nagyobb arányt mutat, mint a vasútvonalnak a hossza, mely 6.3 %-át alkotja a megye hálózatának.

A vonal jellege az eddigi mindkét típustól - áruforgalmi, vagy személyforgalmi jellegű - eltérően, közel egyforma arányban bonyolít le személy- és áruforgalmat. A nyári időszakban a személyforgalom növekedik egy kissé, míg az esztendő egyéb szakjaiban az áruszállítás jut előtérbe. Míg az évszázad első felében a mezőgazdasági termények időszakos tömege mellett a sarvalyi bazaltbánya gyér termelése, valamint az erdőgazdaságok fakitermelése igényelt nagyobb mennyiségű áruszállítást, manapság a lánchegyi kőbánya évi 1 millió tonna termelésével, melynek körülbelül negyede Boba felé, háromnegyede pedig Tapolca felé áramlik, sokszorososan felülmúlja a régebbi időszakok áruforgalmát. A tömeges kőszállítás mellett még a zalahalápi iparvágány felől a bauxit is növeli ezt a forgalmat. Tapolca állomástól ugyanis 4.9 kilométer hosszúságú iparvágány vezet a halápi kőbányához, melyet egyben a nyirádi bauxitbánya is felhasznál rakodónak. A vonal eredetileg a bánya tulajdona volt, de 1937-ben a MÁV megváltotta és azóta a kőszállítást ez végzi rajta. A nyirádi bauxitbánya pedig több mint 7000 méteres drótkötélpályát építtetett a bauxit könnyebb elszállítása céljából ehhez a rakodóhoz. Annak idején ugyanis ez volt a legoptimálisabb megoldás ezen a téren. A kibányászott bauxitot a kötélpályáról vasútra rakták, ami aztán a timföldgyárba szállította Ajkára. A bánya igényeit ez a szállítási forma hosszú esztendőken keresztül kielégítette. Gazdaságosság szempontjából azonban igen hátrányos ez a szállítási forma, mely óriási kerülőjével tetemesen megnöveli az alumínium előállítás költséget. A nyirádi bányászati légvonalban 18 kilométerre van az ajkai timföldgyárhoz, a halimbai bányákat kiszolgáló vonalhoz pedig csak 11-12 kilométerre. Ilyen helyzeti energia birtokában mégis kénytelen a már meglévő drótkötélpályát igénybevéve 80-82 kilométert utaztatni az

ércet, hogy az a feldolgozási helyére érkezhessen. Véleményem szerint sokkal gazdaságosabb megoldás lenne az eddig éppen ellenkező irányban haladó drótkötélpályát a halimbai vasutvonal felé vezetni, ami által a bauxit közvetlen szállítási költsége az előzőnek negyedére vagy ötödére csökkenne. A környéknek az utóbbi esztendőben történt gazdasági alakulása még talán ennél is jobb közlekedési megoldást vet fel. Süneg határa mellett a legújabbban feltárt és már művelés alá is vett darvastói bányáuzem a nyirádi bányánál sokkal nagyobb bauxit tömeget produkál, mely a bánya fejlesztésével még bizonyosan fokozódni is fog. Ennek az elszállítása is komoly továbbítási igényeket jelent, melyet egyelőre gépkocsiforgalommal oldanak meg. Ennek kétségtelenül előnye az, hogy új nyomvonalat nem kell kiépíteni, legfeljebb csak korszerűsíteni, ugyanakkor viszont a vasuti szállításhoz viszonyított kisteljesítményű motorok alkatrészeinek, valamint a gumibroncsoknak a kopása, a nagyobb üzemi anyagköltséggel és emberi munkaerővel együtt drágábban szállítanak, mint a vasut. Jelen esetben a vasuti szállítás nem növekedne rakodási költséggel, amely tényező a rövid szállítások alkalmával általában nagyon megnöveli a szállítások díját, mert mind a feladás, mind pedig a leadás, illetve a be- és kirakás iparvágányon történhetne. Ebben az esetben pedig Dr. Hegedűs Gyula számításai szerint, - melyről már a bevezetésben megemlékeztem, - két kilométer távolságon túl a vasut bonyolít le olcsóbb szállítást a gépkocsinál. Ezt figyelembe véve, feltétlenül célszerű és gazdaságos is lenne az Ajka-halimbai szárnyvonalat tovább vezetni délnyugati irányba a bauxit-lelőhelyek vidékéig. A vonal továbbvezetése mindkét bányára tömeges áruszállításának olcsóbb kielégítése mellett két települést - Szécsőt és Nyirádot - is bekapcsolná a vasuti közlekedés előnyeibe, melynek biztonságosabb forgalma a munkaerőingázások lebonyolításában is szerepet vállalhatna ebben az esetben. Emellett pedig a Tapolcából a vonalat is tehermentosítóné némiképpen, mely az elkövetkezendő időszakban ismételten megnövekedő forga-

lomnak néz elébe.

A fejezet elején már említést nyert, hogy a vonal megindulása időszakában elég gyér forgalommal rendelkezett, mely a szállítás két ágazatát - a személy és áruforgatást - összekapcsolván, vegyesvonatokkal bonyolította le. Ez a napi 2-3 pár vonat az akkori igényeket teljes mértékben ki is elégítette, tekintettel arra, hogy a lakosság akkori helyzeténél fogva egyáltalán nem támasztott nagy követelményeket a vasuttal szemben. Ez a forgalom a két világháború közötti időszakban mennyiségileg nem is nagyon bővült. Egy két új tehervonat jelent meg és némileg a menetidők módosultak. A II. világháborút közvetlenül megelőző esztendőekben, tekintettel arra, hogy a Balaton irányában kulcspozíciót töltött be, a nyári időszakban nyugat felől több irányból használta fel a közvetlen személyszállítás. A háború kitörése azonban megszüntette ezt a tiszavirág életű szerepkörét a vonalnak. 1942-ben alig volt csak valamivel nagyobb a személyforgalma, mint 1915-ben. A háború pusztítása után csak a legégetőbb igényeket tudta kielégíteni. Itt is, mint majdnem minden vasutvonalon, az ötvenes évek első felében indul meg a forgalom nagyobb mérvű gyarapodása. Ezt részben az uzsai kőbányászat megindulása, részben pedig a nem őstermelő tevékenységű foglalkoztatási ágak bővülése eredményezte. Lassankint visszatért a Balatonnal kapcsolatos funkciója is, mely a nyugati tőjak összekötését volt hivatva lebonyolítani hazánk legnagyobb üdülésterületével. Ennek a szerepkörnek a betöltéséhez már a gyorsforgalom is hozzájárult, melyet a Szombathelyet Keszthellyel összekapcsoló gyorsjáratu sebemotorvonatok valósítottak meg. Ezek a vonatok már a megindulásuk esztendőjében, 1958-ban, igen nagy igénybevételnek voltak kitéve a távolsági forgalomban.

1959-ben ismét gyarapodás állott be a személyforgalomban, melynek segítségével a délelőtti nagy üres időköz is megszűnt Tapolca irányába. Ezzel az új mennyiségi növekedéssel a személyforgalom az 1915-ösnek több, mint kétszeresét teszi ki, többé-kevésbé arányosan elosztva a nap minden szakában. A vonal csatlakozó állomásain a távolabbi területek felé elég jónak mondhatók a csatlakozási lehetőségek, noha a gyorsforgalom irányába Budapest felé a Tapolca-ukki szakasz bizonyos hátrányokat szenved el, különösen Boba felé. Ettől függetlenül azonban a személyközlekedésnek igen előnyös helyzetet teremt a vonal. Celldömölk és Tapolca, illetve távolabb Balatonszentgyörgy, nagy csomópontjával nagy területek megközelítésére ad lehetőséget a vonalunkon közlekedőknek. Ezt elősegíti az elég sűrű személyforgalom, mely 520 napi vonatkilométert tesz ki. /24. ábra./

Míg a személyforgalom irányalakulása egyenletes, addig a teherforgalomnak a főiránya Boba, illetve Celldömölk. A vonal budapesti rendeltetésű elegye is ezt az irányt követi, ezen kívül pedig az ország nyugati része felé áramló áruknak - elsősorban a kőnek - is ez a továbbítási utvonala. Tapolcáról nyolc tehervonat indul Celldömölkre, - a zalabalápi bauxitszállítványok nélkül, - Celldömölkéről ezzel szemben csak négy vonat Tapolcára. A végigközlekedő tehervonatokon kívül csak az uzsai bánya kiszolgálása tesz szükségessé Uzza-Tapolca között más tehervonatokat, melynek a hatalmas termelése, - évi 1 millió, illetve napi 3000-3500 tonna, azaz 150-160 vagon, - nem kerülhetne teljes egészében továbbításra a rendszer tehervonatokkal. Az elkövetkezendő időszakban azonban még várható, hogy ez a termésmennyiség is növekedni fog a szükségleteknek megfelelően a hároméves termelés megindításával, mely a szállítások megnövekedését is szükségszerűen magával vonja. Az uzsai bánya kapacitásának növekedése mellett azonban más tényezőre is lehet számítani a jövő esztendőben, mely vonalunk forgal-

mára befolyást gyakorolhat. Az elmúlt esztendőben Badacsonynak természetvédelmi területté való nyilvánítása a bazaltfejtésre is kihatott. A világhírű természeti szépség megóvása érdekében a kőbányászat leáll, ami viszont igen nagy kiesést jelent az utburkoló anyagok termelésének. Az utfenntartás, illetve építés igényei nem szűnnek meg azonban, aminek következtében újabb bánya, vagy bányák megnyitása szükséges. Ez az újabban feltárt banya pedig a Tapolca-bobai vonal vonzóköréhez esik közel. Vindornyaszállás, itt van a banya, ugyan közelebb fekszik a zalavölgyi mellékvasúthoz légvonalban, a domborzati viszonyok azonban igen nagy mértékben akadályozzák a vasúttal való összeköttetését. Ha mégis ebben az irányban történik a kő elszállítása akkor valószínű, hogy egy 6-7 kilométer hosszúságú drótkötélpálya segítségével oldandák ezt meg. Ezen megoldás mellett azonban feltétlenül szükséges lenne a zalavölgyi és az Ukk-túrjei vasútvonalnak a korszerűsítése, mely jelenlegi állapotában nem lenne képes a nagy és nehéz teherforgalom lebonyolítására. Ez a megoldás talán költségesebb lenne, mintha iparvágányt vezetnének az Ukk-zalaegerszegi, vagy pedig a Tapolca-bobai vonalhoz, melyeken rövidebbé és olcsóbbá válhatna a szállítás az ország belseje felé.

Vonalunk jelenlegi forgalmával igen erősen megközelíti a fővonalak csoportját, sőt azt helyenkint túl is lépi. Ezzel a teljesítménnyel igen nagyon kiemelkedik a többi mellékvonal mellől, melyek az elmúlt esztendőben átlag, napi 2000 tonna áru mozgatását végezték el. Ezzel szemben a Boba-tapolcai vonalnak a teljesítménye a legforgalmasabbakat - 6000 tonna/nap - is túlszárnyalta a maga közel 7000 tonnás napi teljesítményével.

A forgalom eloszlása egyenletes, ami igen nagy mértékben elősegítheti, illetve lehetővé teheti a vonal nagyobb mértékű kihasználását, ezzel együtt pedig

nagyobb forgalom lebonyolítását. A forgalom vonalbeli eloszlása az 25. ábrán látható. A vonalnak egyik végpontja sem tölt be olyan központi szerepkört hogy ez, közvetlen közelében nagyobb forgalom lebonyolítását tenné szükségessé. Mind Tapolca, mind pedig Celldömölk, melyhez vonalunk személyforgalmi szempontból kapcsolódik, az ötezer lakost jóval felülmúlja, de a tízezret nem éri el. Mindkét végpont települése járási székhely, azaz azonos közigazgatási és művelődési funkciókat tölt be. Hasonló a kereskedelmi hálózata is, valamint azok a nem őstermelői tevékenységet kifejtő termelési ágazatok, amelyek helyet foglalnak bennük. A helyi forgalom kialakítását azonban az nem teszi indokolttá legjobban, hogy a távolságuk kicsi, sőt még eközé a rövid 55 kilométeres táv közé is beékelődik Sümeg vonzási köre, mely hasonló funkcióival ugyancsak jelentős forgalmat vált ki, noha lakosságának alacsonyabb a két végponténál.

A rövid távolság összekapcsolása azonban mégis elég tekintélyes időt vesz igénybe. A háború utáni forgalom utazósebessége csökkenő tendenciát mutat. Azóta pedig a pályakorszerűsítés folytán nagyobb műszakilag engedélyezett sebesség lehetséges. A megállási helyek száma viszont nem változott lényegesen 1915-ben a kezdőpontot nem számítva 12 megállási hely volt, mely napjainkban 15-re gyarapodott. Ezt a hátrányt viszont kiegyenlíti a pálya és a vonóerők tökéletesedése, mely a legnagyobb befolyással van a lebonyolítandó forgalom gyorsaságára. Ugyanakkor viszont a forgalom nagymérvű gyarapodása sem lenne akadálya a gyorsabb közlekedés megteremtésének, tekintettel arra, hogy a pályafoglaltsága a vonalnak ezt nem akadályozza. A legjobban lefoglalt Tapolca-uzsai pályaszakaszon állomásközeinek napi megközelítő foglaltsági idője 6 óra 40 perc /feltételezve a vonal 6.6 kilométeres, közepes állomástávolságait,

a személyvonatoknak 60 km/órás, a tehervonatoknak pedig 30 km/órás sebességet/. Ez a foglaltsági érték egyáltalán nem gátolja a menetrendszerkesztést abban, hogy optimálisabb megoldásokkal s a keresztezések kedvezőbb elhelyezésével csökkentse a menetidőket. Ez különösképpen a motorvontatásnál lenne nagy mértékben eszközölhető, ahol a meghatározott indítási és megállási időpótlékok nem kerülnek teljes egészében felhasználásra a vontatójárművek műszaki sajátosságai miatt.

A Tapolca-bobai vonallal kapcsolatban szeretnék megemlékezni az Ukk-Zalaegerszeg-rédcsi mellékvonalról is. Megyei viszonylatban ugyan egyáltalán nincs jelentősége ennek a rövidke 6 kilométeres szakasznak, amely a megye területén fut végig. Csupán csak egy községet és egy puszta kapcsol be két megállóhelyével a forgalomba. Ezen kívül pedig Veszprém megye nyugati szögletének teszi lehetővé, hogy Zalaegerszeg vonzóköréhez kapcsolódhassék. Átmeneti forgalma azonban a gyöngye vicinális jellege mellett is elég nagy. /25. B. ábra /

Zalaegerszeg, mint a vonal városias funkciókban bővelkedő központja, a vasutépítkezések korában nem mutatott fel olyan igényeket és nem is feküdt a forgalom fő áramlási irányában sem, amiért is a vasutépítkezések előnyeit csak egy vicinális vonal segítségével használhatta ki. A domborzati akadályok még azt is meggátolták annak idején, hogy a Déli Vasutnak a Sopron-nagykanizsai átlósirányú fővonala érinthesse a várost. Így történt aztán az, hogy Egerrel és Veszprémmel egyetemben hiányolnia kellett a fővasutak fejlesztő hatását. Nem szabad ugyanis elfelejteni azt, hogy a gazdasági élet fejlődése megköveteli a korszerű közlekedés hálózatát. A közlekedés ugyanakkor pedig visszahat a fejlődésre és jelenlétével, illetve hiányával ezt a fejlődést növelheti, avagy csökkentheti is. Annak idején, a mai országhatárokon belül Zala megye délnyugati része volt az egyik gazdaságilag legelmaradottabb tája az országnak, ahol a térbeli munkamegosztás nem fejlődött ki oly

mértékben, mint más tájakon. Ez talán a közlekedés hiányosságával is magyarázható bizonyos mértékben, amely még manapság is elég mostohán részesíti előnyeiben az országhatárhoz közelebb fekvő területet, talán pedig az igények hiánya miatt nem került sor olyan hálózat kialakítására, amely jobban bevonta volna a forgalomba ezt a területet.

A többi mint félévszázad alatt azonban elég lényegesen megváltozott a helyzete Zalaegerszegnek és környékének. A közlekedés közelsége és az általános iparosítási program a tájnak nagymértékű fejlődését hozta magával. Zalaegerszeg a vasutépítkezés időszakában 7800 lakossal bírt. 1957-ben már ennek két- és félszerese, - 18000 fő lakott a városban. Ez a személyforgalmi igényeket nagyban növelte. A különböző gazdasági ágazatok kifejlődése pedig az áruforgalmat is megsokszorozta. A gyöngyeépítványú vicinális vonal ezt azonban nem nagyon bírja lebonyolítani, amelynek következtében a Budapestre, illetve azon túlra szülő küldeményeket kerülő utirány igénybevételével Nagykanizsán keresztül továbbítja a vasut. E célból a Zalaegerszeg-kisfaludpusztai vonalszakasz és a Kisfaludpuszta-zalaszentiváni összekötővágány átépítést nyert, mely lehetővé tette a nagyobb és nehezebb forgalom lebonyolítását, melyet aztán a Sopron-nagykanizsai fővonal minden nehézség nélkül továbbítani tud. A Budapestre irányuló forgalomnak azonban ez a megoldása igen lényeges hátrányt, a gazdasági életnek pedig többletköltséget okoz.

Amint már említettem, a fővonalaktól távolabbfekvő Zalaegerszeg csak az elsősorban más szempontokat figyelembevevő mellékvonalakból kapott részt a közlekedési igények kielégítése céljából. Ez a vicinális vasut pedig nem a legoptimálisabb módon tudja biztosítani a nagyvárosnak, a megyei székhelynek és ipari központnak a fővárossal való összekapcsolását. Az előzőekben említett három megyeszékhely közül,

melyeket a fővonalak elkerülnek, Zalaegerszeg van a legmostohább körülmények között közlekedési tekintetben. Csak a mellékvonallal tud bekapcsolódni az országos forgalomba. Ezek a mellékvonalak azonban igen nagy mértékben eltérnek az ortodromától. Természetesen, igen nagyon kevés terület van a földfelszínen, ahol a közlekedési utvonalak nagy távolságon követni tudják ezt. Zalaegerszeg vasuti közlekedése azonban még ennek figyelembevételével is sok káros kerülőt kénytelen megtenni a már régebben kialakult hálózat vonalvezetése miatt. Légvonalban 180-185 kilométerre van a fővárostól, ezzel szemben a domborzat és a hagyományos utvonalak ennél sokkal nagyobb ut megtételére kötelezik a vasuti közlekedést. Zalaegerszeg-Boba-Budapest távolsága 240 kilométer, Zalaegerszeg-Nagykanizsa-Budapest távolsága pedig 283 kilométer. Közvetlen haladásról azonban egyik esetben sem lehet szó. Mindkét esetben a szerelvények megfordítása szükséges, mely forgalmi szempontból és így gyorsasági szempontból is hátrányt jelent. Még nagyobb hátrányt jelent azonban a közlekedési vonatkozásoknál gazdasági szempontból, mely igen megnöveli a szállítási költséget.

A zalai iparosodás és az egyébirányu fejlődés figyelembevételével feltétlenül szükséges lenne ennek a vidéknek is közvetlen optimális irányu fővonalai bekapcsolása, melynek a segítségével a területnek az eddig elszenvedett hátrányai csökkenhetnének. Ehhez azonban új vasutvonal létrehozása lenne szükséges, mely valamelyik délnyugati irányu fővonalból ágazna ki, és haladna Zalaegerszeg felé. A domborzati viszonyok azonban Zalában kedvezőtlen alakulásukkal /É-D-i irányu domborok/ nagy mértékben akadályozzák ezt. Emiatt csak egy terület, illetve egy utvonal lenne lehetséges, mely biztosítaná a létesítendő új fővonal közlekedési előnyeit. Ez a terület pedig a Bakony hegység DNy-i előtere, ahol is Ajkától

közel nyugati irányban lehetne az új vonalat vezetni a domborzatadta lehetőségek figyelembevételével, majd pedig becsatlakoztatni az Ukk-zalaegerszegi mellékvonalba Túrje környékén. Jelen esetben nem is lenne szükség túlságosan hosszú vasutvonal építésére. Fel lehetne használni a fővonal céljára az Ajka-halimbai I. rangú vonalszakaszt, melynek továbbépítése az ujonnan feltárt bauxitbányák szállítása folytán lassankint indokolttá is válik. A Túrje-zalaegerszegi gyöngé-építményű vonalat pedig csak korszerűsíteni kellene. A két felhasználható szakasz között pedig mintegy csak 30-35 kilométeres vonalat kellene létrehozni. Ez a vonal a végcélon kívül a Déli-Bakony bauxitbányászatának szállítási igényeit is kielégíthetné.

Halimbától a vonal továbbvezetésére két út is kínálkozik. Az egyik, a Halimba-nyirádi szakasz után a Nádtó-patak völgyét követve s a csabrendeki Csucsos hegyet megkerülve, elég nagy kerülővel érne el Zalaagyömrő vidékén a Marcal völgyét és keresztezné a Tapolca-bobai vonalat, ahonnan délnyugati irányban Ötvös előtt csatlakozhatna be az Ukk-rédicsi vasutvonalba. A másik útvonal pedig Nyirádtól DNy-i irányba a nyirádi és a darvastói bauxitbánya között vezethetne és a csabrendeki Csucsos hegy rögeszortjának déli oldalán haladna át a Marcal medencéjébe. Ilyen formában becsatlakozhatna a Tapolca-bobai vonalba, melyből aztán Sümeg ENy-i oldalánál kiágazva folytathatná útját nyugati irányba Mihályfa és Szalapa mellett Túrje felé. /25.A. ábra /

Az utóbbi vonalvezetés a domborzat nagyobbfokú tagoltsága miatt bizonyos hátrányt jelentene az építkezéseknél. Az előző megoldás hosszabb vonalvezetése miatt azonban költségtöbbletet nem nagyon vonna maga után. A költségek meghatározása természetesen csak konkrét műszaki vizsgálódások segítségével lehetséges. Én nem is tartom feladatom-

nak ezt meghatározni. Inkább csak a probléma felvetését szerettem volna megtenni, mely elsősorban nem is Veszprém, hanem Zala megye szempontjából bír bővebb jelentőséggel, ugyanakkor viszont a Bakonyvidéket is érinti.

Az említett létesítendő új vonal vezetésének második megoldását nem elfogultságból, hanem geográfiai megfontolások alapján vetettem fel. A vonalvezetésnek ugyanis az építés gazdaságossága mellett a később lebonyolódó forgalmat és a vasutnak a tájra gyakorolt hatását is figyelembe kell vennie. Főképpen az utóbbi az, amely indokolja Sümeg érintését az új vonal által. Az előzőekben említett másik megoldás szerint 4-5 kilométerre kerülné el a környék központját, ami lényegesen hátráltatná a község fejlődését. Szükségesnek tartom ezzel kapcsolatban megemlíteni Dombóvárt, mely minden különösebb helyienergia birtoklása nélkül majdnem kizárólag a közlekedésből fakadó helyzeti energia birtoklásával jutott el mai nagyságához és szerepköréhez, mely dunántúli viszonylatban másodrangú centrumot képvisel /1890: 7267 fő, 1954: 14429 fő/. Közlekedésföldrajzi tekintetben egyáltalán nem akarom, de nem is lehet összehasonlítani Dombóvárt és Sümeget, tekintettel arra, hogy Dombóvár sokkal fontosabb utvonalak kereszteződésénél, illetve elágazásánál helyezkedik el, mint az utóbbi említett község, Sümeg. Csupán csak a figyelmet szerettem volna felhívni a vasut ilyen irányú hatására is. Egyébként Sümeg is tagja a Dunántul települései között annak a 40-50 - 5-10-15000 lelket számláló - településből álló csoportnak, mely a nagyobb városok mellett ugyancsak városias szerepkört képviselnek a "vidéken". Itt a közigazgatási, kulturális és gazdasági funkciókra gondolok, melyeknek szerves kiegészítő része és egyben előmozdítója a közlekedési csomópont szerepköre. Sümeg ezt a szerepkört csak némileg birtokolja, éspedig, a szervezett közlekedésnek csak a közúti vo-

natkozásában. Ugyanakkor viszont a vasutközlekedés tekintetében két irányban, a megye székhelye - Veszprém - és Zalaegerszeg irányában, mely két település a központi funkciók betöltésében elsőrangú helyet foglal el, hiányt érez. Hozzá kell tennem, hogy az előbb felsoroltakhoz még a közelben feltárt bányakincsek is szerepkörbővülést eredményeznek. Ez azonban csak akkor jut kifejezésre, ha a megfelelő közlekedési kapcsolat is létrejön, amely az egyébirányu teherforgalom mellett a munkaerőingázásnak a gépkocsitól jóval olcsóbb és biztonságosabb személyforgalmát le tudja bonyolítani.

6. Győrszabadhegy-Veszprém-alsóörsi mellékvonal.

A mellékvonalak között fontossági sorrendben a Győrszabadhegy-alsóörsi vonal következik. Nagyobbik fele, része volt annak az átlósirányban megépített helyiérdekű vonalnak, mely a Dunántul északnyugati részét a délnyugati részével Dombóváron keresztül összekapcsolta a századforduló időszakában. A vonalvezetéssel kapcsolatos nehézségek azonban megfosztották attól, hogy eredeti funkciója kibontakozhassék. A kedvezőtlen lejtőviszonyok, valamint a forgalom fő áramlási irányának hiánya visszakényszerítette a vonalat a nevében foglalt funkcióhoz: helyiérdekű vasut! A vonal létrejöttének fő oka, Győr és Dombóvár összekötése, már az elmúlt évtizedekben is, de főleg ma a sebességi és gazdaságossági szempontokat figyelembe véve, Budapesten keresztül a fővonalakon át a legcélszerűbb. Ezt az előnyt a Győr-Budapest-dombóvári fővonalnak a részben villamosított, részben pedig a kétvágányu volta indokolja. Az előbb említett két végpont közötti átmenőforgalom hiánya azonban egyáltalán nem gátolta a vonal funkcionálását. A vonalmenti helyi gazdasági, közigazgatási és egyéb központok kialakulása lényeges forgalmat is alakított ki maga körül. Ehhez nagy mértékben hozzájárult a Balatoni-vasut szárnyvonalának megépítése Alsóörs-Veszprém között, melynek léte a másik vonalaszakasz helyi forgalma mellett a Balaton megközelítésének kedvezőbb lehetőségét elősegítette Győr, illetve ennél távolabbi területek felől is. A századforduló időszakában kibontakozni készülő balatoni fürdőterület vonzási köre ezzel északi irányba is kiterjedt.

A főképpen csak gyér lakosságú hegyvidéki területen keresztülvezető vonal komolyabb jelentőségre azonban csak akkor tett szert, amikor az ipari tevékenység - bányaművelés - megindult a vonzókörében. A Magas-Bakony peremvidékén feltárt mangán és szén lényegesen fontosabbá tette jelenlétét. Az u-

többi érvénykincs még egy rövidebb szárnyvonalat is létrehozott, amely lehetővé tette a budai bányatermék vasuton való továbbítását Zircen keresztül. A nagyobb tömegű szállítás követelte meg az eredeti győnge al- és felépítmény átépítését is.

A vonal a századforduló esztendőiben jött létre. Építése több szakaszban történt. A Győrszabadhegy-veszprémi szakaszt a Győr-Veszprém-dombóvári helyiérdekű vasut építette meg a múlt század utolsó évtizedében. A Győrszabadhegy-bakonyeszentlászlói szakaszt 1896 augusztus 11-én, a Bakony-szentlászló-veszprémi szakaszt pedig ugyennek az esztendőnek december 16-án adták át a forgalomnak. A vonalnak a Balaton felé való továbbvezetése azonban nem történt meg. A helyiérdekű vasuttársaság Hajmáskéren és Lepsényen keresztül Dombóvárig vezette a vonalat. /1895-ben épült meg ez a szakasz /. Több mint egy évtized telt el addig az időpontig, amikor ismét felvetődött a vonal továbbépítésének a kérdése. Ez azonban csak akkor tudott realizálódni, amikor a MÁV megkezdte a Balatoni vasut építését. Ennek a szárnyvonalként hozták létre 1908-ban vonalunk utolsó szakaszát Veszprém és Alsóörs között.

Hazánkban nincs még egy olyan vasutvonal, amelynek annyi domborzati akadályt kellene leküzdeni, mint a Győrszabadhegy-alsóörsi vonalnak. Noha eléggé tagolt a Bakony hegység, oly mértékben mégsem, hogy minden nehézség nélkül biztosítsa a vasut vonalvezetését. Kelet-nyugati irányban a Veszprém-dévecseri törés még jobban lehetővé teszi a már előbb tárgyalt bakonyi fővonal útját. Észak-déli irányban azonban hasonló nagy árokka, illetve völgyei nem találkoznak. Ezért a vonal a hegység közepében eredő Caha patak, többnyire nagyon erősen összehúzúló völgyét, egy-két helyen pedig majdnem a medrét, kénytelen felhasználni a hegység belsőjébe való behatolás céljából.

A vasut Győrszabadhegynél ágazik ki a Győr-Szombathely-grazi fővonalból és a Kisalföldön 111,8 méter tengerszintfeletti magasságról indul ki, hogy észak-déli irányban átszelje a Dunántul, de egyben Magyarországnak is legnagyobb kiterjedésű hegységét. A síkságot elhagyva a Bakony előterét képező dombvidéken enyhén emelkedővel éri el Veszprémvarsány 167 méteres tengerszintfeletti magasságát. Itt fonódik bele a Vértess és a Bakony északi lábánál végigfutó Tatabánya alsó-pápai vasutvonal. Innen még rövid szakaszon dombvidéki tájon halad tovább, közel déli irányban. Bakonyszentlászló elhagyása után, Vinyesándor majornál, beérkezvén a Cuha völgyébe, a felszín arculata is jelentősen megváltozik. A dombok helyébe hegyek lépnek a mészkőfelszínre jellemző szurdokvölgygel. Ebben a meredek lejtőkkel határolt keskeny völgyben folytatja útját a vasut néhol 20 %-os emelkedővel. A helyenkint nagy mértékben ~~emelkedő~~ elkeskenyülő völgyben csak a patakmeder összeszűkítésével kap helyet a vasutvonal. A kiálló sziklatarajokat pedig három esetben alagutttal vágja keresztül. Hazánkban ezen a festői táján keresztül érkezik meg Porva-Csésznekre. Innen már kevésbé erős emelkedővel halad tovább és Kardosrétnél a kiszélesedő Zirci-medencébe érkezik. Az utolsó 17 kilométeres szakaszon, Bakonyszentlászló /208,8 méter/ és Zirc /377,7 méter/ között, 168,9 métert emelkedik a pálya. Zircből még ezután is emelkedik néhány kilométeren a vasut a Cuha forrásáig, majd pedig egy 321 méter hosszú alaguton megkezdí a lejtését, melyet 20 %-os értékkel erős kanyarokkal folytat lefelé a Séd völgyébe, ahol aztán beágazik a Székesfehérvár-celldömölki fővonalba Veszprém külső pályaudvaránál /208 méter/.

A Séd völgyébe való megérkezés után azonban ismét erős, - 20 %-os - emelkedő következik. Nagy kanyarral kapaszkodik tovább fel a vonat a Veszprémi-fennsíkra. Veszprém állomásáig, a 4 kilométeres szakaszon, 58 métert emelkedik ismét. Az emelkedő még tovább tart, csak mérésnéltebb lejtő-

viszonyokkal. Ez a vonalszakasz Medgyespuszta mellett éri el a tetőpontját 292 méter tengerszintfeletti magasságban. A Balatonfelvidék déli peremét elérve, a Remetevölgyben aztán ismét 20 %-os lejtővel kanyarogva ereszkedik alá a Balaton partjára /26. ábra/.

A vonal végig egyvágányú. Bakonypéterd és Káptalanfűréd között fut a megye területén 68.4 kilométer hosszúságban. Noha teljes hosszában mellékvonal, stabilitása szempontjából az egyes szakaszai különböznek. Az átépítést a bányászattal kapcsolatos szállítások tették szükségessé. A Veszprémvarsány-alsóörsi szakasz már a II. világháború előtt is I. rangú vonal volt. A háború befejezése után került sor a Győr-sabadhegy-pannonhalmi vonalszakasz átépítésére is. Fontosságát leginkább a bányavidék kiszolgálása jelenti. Emellett azonban komoly személyforgalmi jelentősége is van. Győr és Veszprém városa meglehetősen nagy vonzóerővel rendelkezik, mely a vonal személyforgalmában is megnyilvánul a mellettük lévő szakaszokon. A távolsági vonatokon - mellékvonali viszonylatban - elég nagy helyiforgalmat szükségeltet a Győr és Veszprémvarsány közötti települések lakosságának ingázása. Itt a települések mindegyike legfeljebb két kilométer távolságban van a vasutvonal megállótól, illetve állomásaitól. Ez a térbeli elhelyezkedés kb. 15000 embernek biztosítja a rendszeres vasuti közlekedés lehetőségét. Ez a lehetőség minden különösebb nehézség nélkül biztosíthatja a Győrben végezhető kenyérkereseti tevékenységek folytatásához való napi bejárást.

A vonal középső szakasza - Veszprémvarsány-Veszprém-külső között - az előzően említett lehetőségeket már nem tudja nagyon biztosítani. Ez nemcsak a növekvő távolság és a vonzási helytől való fokozatos távolodás miatt van így, hanem a terület, a települések, illetve azok lakosságának különleges földrajzi elhelyezkedése miatt is. A vonal kisalföldi és domb-

vidéki szakaszán a vasutópitkezés jobban figyelembe tudta venni a települések elhelyezkedését. Ennek az eléggé optimális vonalvezetésnek eredményeképpen állt elő az a helyzet, hogy a 28 kilométeres vonalszakasz 7 községet és még néhány kisebb települést kapcsolt be közvetlenül a forgalomba. Ezzel szemben a vonal középső szakasza, a terület sajátos földtani viszonyai miatt, a víznyerési lehetőségek mellett létrejött gyérszámu települést nem tudta mind felkeresni, mert ezt a domborzat nagy mértékben akadályozta. Emiatt aztán itt az előző szakasznak éppen ellentétes képe alakult ki ilyen tekintetben. A középső 45 kilométeres szakaszon csupán csak 3, vasúthoz 2 kilométernél közelebbfekvő, községet és 2 magános települést tud bekapcsolni. Ilyen helyzet mellett aztán természetes az, hogy az előzőhöz hasonló személyforgalmat nem is tud lebonyolítani az igények hiánya miatt. Nemi helyi közlekedés azonban erre felé is megmutatkozik. Zirc és Veszprém-külső között már elég régen szerepel 1 pár személyszállító helyivonat, mely Zirc központi helyzetét, valamint az innen kiágazó dudari szárnyvonal Veszprémhez való kapcsolatát erősíti. Míg a kisalföldi szakasznak személyforgalmi jellege van, a középső hegyvidéki vonalszakasz inkább áruforgalmával emelkedik ki. Ezt a jelleget elsősorban a dudari szénbánya produktumának a továbbítása adja meg. Ez az áru Zirc-től mindkét irányban áramlik, majd pedig Veszprém-külsőn és Veszprémvarsányban megoszlik több irányban, rendeltetése szerint.

A vonal harmadik szakasza - Veszprém-külső és Káptalanfüred között - forgalmi jellegben ismét megváltozik. Ujra a személyszállítás lesz a domináló jelenség. Ez elsősorban a megye központjának jelenlétével, valamint a sűrűtelepülésű balatoni partvidéknek Veszprémmel való összekapcsolásával magyarázható. A vonal létezésének következtében a megyeszékhely vonzóköre déli irányban sokkal jobban kiterjedt, mint az

északiban, noha a vonal közvetlenül csak két települést kapcsol be a közforgalomba. Ez, a közlekedés optimálisabb volta, a sűrűbb lakosság sokrétű igénymegnyilvánulása és Veszprém város vonzása kölcsönhatásának az egyenes következménye. Az ezen a szakaszon lebonyolódó sűrűbb forgalom, noha már egészen nyugodtan nevezhetjük balatoni vonalnak, egyáltalán nem időszakos. A nyár folyamán a hét minden napján közlekedő személyszállító vonatok a téli félévben is közlekednek. Kivételt csak 1-2 pár nyári, vasárnapi fürdővonat képez. A vonatok kihasználtsága pedig mindig megvan. A munkakerőingázáson kívül az iskolák, valamint a közigazgatási központ meglehetősen nagy forgalmat vált ki. Noha az elmúlt esztendőben még elégségesnek bizonyult a személyszállításnak ez a mennyiségi kielégítése, az elkövetkezendő nyár valószínűleg majd újabb igényekkel fog fellépni.

Amint az előzőekből látható, a 68 kilométeres vonal, Veszprém kivételével, elég ritka lakosságú területen halad végig. A megye területén mindössze 9 települést kapcsol be közvetlenül a vasuti közlekedés előnyeibe. A bekapcsolt 36300 főnyi lakosságnak azonban 64.7 %-át Veszprém városa adja. A vonalmenti települések sűrűsége tekintetében ez a vasutvonal nemcsak megyei, de országos viszonylatban is a legutolsó helyet foglalja el. Veszprém nagy agglomerációja mégis elég jelentős szerepet biztosít részére. A vonal hosszához viszonyítva azonban így is csak a megye összlakosságának 13.3 %-át alkotja. Ha a vasuttal jól ellátott megyei lakossághoz viszonyítjuk, akkor 18.1 %-os eredményt kapunk. Azonban mindez mind ez, mind pedig az előző eredmény kizárólag csak Veszprém város nagy lakosságának köszönhető.

A személyforgalommal kapcsolatban meg kell még emlékezni egy egészen rövidke kis szakaszcól, melyet talán jelleg szerint nem is lehetne a vonalnak mellette lévő részeihez csatolni. Funkcionális tekintetben ez inkább üsszekötője le-

9.8 %-át tudja bekapcsolni, noha a vonal hossza a megye összvonal-hosszához

hetne az egyes vonalaknak és a városnak. Veszprém-külső és Veszprém között még a Győr-Veszprém^m-dombóvári hév építette meg a vonalat egy rövid elágazásképpen a főiránytól. Manapság ez a 4 kilométer hosszúságú állomásköz bonyolítja le a legsűrűbb személyforgalmat a megye területén. Ennek oka pedig az, hogy itt nemcsak a Győrszabadhegy-káptalanfüredi vonalon közlekedő alkalmatosságok járnak, hanem Veszprémbe futnak be, illetve onnan indulnak ki a Székesfehérvár és Dombóvár felé és felől közlekedő vonatok is, sőt még több helyi vonat is gyarapítja az itteni személyforgalmat.

A 27. ábra a vonal napi forgalmát mutatja be szemléletesen. Rövid rátekintés elég, hogy meg lehessen állapítani az egyes szakaszok forgalmának mélyenségét, illetve jellegét. Az átlagosan 8-10 vonatpáros forgalomból egy pillanat alatt kigrik a Veszprém-külső-veszprémi, mely a többinek éppen a kótszerese.

A forgalom megindulása óta a legtöbb mellékvonaltól eltérően igen nagy gyarapodás következett be a személyforgalom tekintetében. Az I. világháború első esztendejében még csak 2.7 személyszállító vonatpár közlekedett naponta a vonalon. Ennek kisebb része Győr-Veszprém külső között, nagyobb része pedig Veszprém és Alsóörs között. Ez a forgalom a II. világháborúig megkétszereződött. Itt azonban már némi csökkenés mutatkozott. A harmincas évek idegenforgalmának áramlása ugyanis igen nagy mértékben igénybevette vonalunkat. A nyári időszakban közvetlen sebesvonat is közlekedett a vonalon Bécs és Balatonfüred között... A II. világháború depressziójából aztán ismét rohamosan kiemelkedett a forgalom. 1959 nyarán az 1915-ösnek 229.3 %-a, azaz, 853 napi személyvonatkilométer, illetve 6.2 napi elméleti vonatpár közlekedett /28. ábra/. A forgalom minőségi javulását jelentette az a tény, hogy Győr-Balatonfüred között gyorsított személyvonat is szerepelt a nyári időszakban, mely lényegesen rövidebb idő alatt kötötte össze Észak-nyugat-

Magyarország legnagyobb városát a Balatonnal. A 853 napi személyvonatkilométer mellett 540 tehervonatkilométer a teljesítménye a vonal megyei szakaszának, mely összesen 1393 kilométert, azaz 10.1 napi elméleti vonatpárt jelent.

Noha a személyszállító alkalmatosságok közlekedésének sürübbé válásával az utazási lehetőségek egyik oldala javult, ugyanakkor pedig a másik oldala, a sebesség, csökkenő tendenciát mutat. 1915-ben a személyszállító vonatok átlagos utazósebessége 21.5 kilométer/óra volt. Ez az érték a harmincas évek végére, 1938-ra felnövekszik 25.5 kilométer/órára. A háborús időben aztán megkezdődik a csökkenés, mely a II. világháborút befejező években sem áll meg. 1959 év nyarán 21 kilométer/órás átlagos utazósebességet értek el a személyszállító vonatok. Ez a csökkenés elég lényeges, mert a vonal két végpontja közötti utazást éppen egy órával hosszabbítja meg, mint a 25.5 kilométer/órás utazósebesség. A korszerű közlekedési lehetőségek kialakítása itt is éppen úgy, mint más vasuti vonalon megköveteli a sebesség növelését, hogy a vasut megtarthassa jelentőségét a különböző közlekedési ágazatok között.

A Bakonyt közel észak-déli irányban átszelő vasutvonalból Zircnél egy rövid szárnyvonal ágazik ki. A vonal gazdasági szükségnek köszönheti létrejöttét. A II. világháború alatt a széntermelés Dúdar mellett is egy lelőhelyre bukkant, melynek a megfelelő kiaknázását célszerű szállítási lehetőség nélkül nem lehetett megkezdni. Ennek a lehetőségnek létrehozása céljából indult meg a tömegszállításra szárazföldön legalkalmasabb közlekedési ágazatnak a kiépítése a háború vége felé. A vonal megépítésének befejezésére azonban csak a 3 éves tervben került sor. A személy és teherforgalom 1948-ban indult meg rajta.

A vonal Zirc állomásától északkeleti irányban ágazik

ki. Futása elég híven követi a térszín domborzatát. Noha az építési munkálatok elég sok esetben egyengették a pálya utvonalát, a domborzat változatossága mégis megmutatkozik a pálya lejtőviszonyainak magas értékeiben. Ezek mellett az elég kedvezőtlen - 16 ‰ - es értékek mellett a Zirci-medence helyenkint labilis földtani viszonyai ugyancsak káros hatással vannak a vasút forgalmára. Dúdar előtt ugyanis a vonal harmadkori agyagos térszinen halad, mely sok esetben csuszamlást szenved el és így a vasútvonal is ki van téve ennek a kellemetlen hatásnak. Ez nagy mértékben befolyásolja a rövid vonal forgalmának sebességét is. A műszaki adottságok emiatt nem nagyon teszik lehetővé a 20 kilométer/órás sebesség túllépését.

A forgalom a megnyitástól kezdődően állandóan növekszik. Ez a dudari bányüzem fejlődésével van kapcsolatban. A termelés bővülése a szállítási igények gyarapodásában jut kifejezésre. Személyforgalom szempontjából ez nem nagyon jelentős. A megnyitás utáni esztendőktől kezdve napi 5 pár személyszállító vonat bonyolítja le ezt a forgalmat, melynek elég jó csatlakozási lehetősége van a Győrszabadhegy-Veszprém-külsői vonal személyforgalmához. A helyi igények kielégítését, elsősorban a bányüzem munkaserejének helyváltoztatását, nagy mértékben közuti szállítás végzi. Ez azonban nem csorbitja a vasút jelentőségét. A téli időszakban ugyanis az előforduló hóakadályok sok esetben bénítják meg a közlekedésnek ezt az ágazatát, amikor is a vasút kénytelen átvenni ennek a funkciót teljes mértékben, vagy legalább is részben.

Szerepkör tekintetében talán leginkább az ajkai szárnyvonalakhoz lehetne hasonlítani. Első és legfontosabb hivatása a szénszállítás, emellett azonban egyéb anyagok és személyek helyváltoztatási igényeit is kielégíti. A két település, melyet bekapcsol a vasuti forgalomba, elég gyér lakosságu, mindössze 3000 lelket számlál körülbelül összesen. Így inkább a bővült iparvágány jelleggel bír, noha vonatmenyiség tekintetében azonos számú személyszállító /napi 5 pár/ és teherszállító vonat forgalma bonyolódik le rajta. /29. ábra/

7. Hajmáskér-lepsényi mellékvonal.

A vonal része volt annak a kiépítendő átlóshálózatnak, mely az ország távolabbbfekvő nagy tájait lett volna hivatva összekapcsolni Budapest elkerülésével. A közlekedőhálózat ilyen irányu kialakítása célszerű lett volna, de sem a vasutépítkezések első évtizedeiben, sem később nem került sor ennek a megvalósítására, noha ez mind gazdasági, mind pedig más szempontból előnyt jelentett volna hazánk életében. Ismert tény, hogy vasúthálózatunk Széchenyi elképzeléseinek megfelelően bontakozott ki. A fővonalak Budapestről indultak ki sugarasan. Átlósirányu fővonalunk nagyon kevés volt. /Bécs-Sopron-Szombathely-Nagykanizsa-Gyékényes-Pécs, Dombóvár-Baja-Szabadka-Szeged-Békéscsaba-Nagyvárad, Miskolc-Putnok-Fülek/ Még kevesebb az ilyenirányu hosszabb mellékvonalunk. A Győr-dombóvári vasut, melynek hosszúságát tekintve, első volt a helyi érdekű vasutak között, az ország északnyugati részét, a Kisalföldet, volt hivatva összekötni a Délkelet-Dunántullal, Dombóvárral és azon keresztül Pécs városával és környékével.

A tárgyalt vonal, ennek a nagy távolságot átszelő vasutnak egy középső szakasza. Eredeti funkciójából már manapság nagyon sokat veszített. A mellékvonali jelleg részbeni másodrangúságával, lassúságával, nevének megfelelően sokkal jobban helyi érdekeket elégít ki manapság, mint a megnyitása időszakában. Ezt legjobban az bizonyítja, hogy forgalma tekintetében már nem Győr a kezdő, illetve a végpont, hanem Veszprém és Dombóvár, sőt a helyi vonatoknak pedig egyes közbeeső állomások. A fővonalak forgalmának gyorsulásával ugyanis az átlósforgalom funkciója megszűnt és előtérbe nyomult Veszprém - a megyén kívül pedig Dombóvár - vonzóereje, mely inkább a helyi forgalom lebonyolítását tolta előtérbe.

A közlekedést általánosságban gátló tényezők hatása jelen vonalnál is megmutatkozik. Veszprémtől északra a domborzat lehetőségei szabják meg az utvonal vezetését, Veszprémtől Dombóvár felé pedig a Balaton jelenléte, illetve egyéb domborzati tényezők kényszerítik a vonal futását, hogy ha nem is túlságosan nagy mértékben, de mégis jelentősen eltérjen az ortodromától. Az építkezés idején nagy akadályt jelentő Veszprémi-plató átszelése nehézségbe ütközött volna. Éppen ezért a vasut egy kis kitérőt iktatott be kelet felé Hajmáskérig és eddig a MÁV vonalát használva folytatta útját. A tulajdonképpeni vonalunk innen ágazik el és a dél, majd kelet felé folyó Séd völgyét követi ezután is Berhidáig elég tekintélyes lejtővel. Innen aztán a Cinca patak völgyében 10 ‰-es emelkedővel kapaszkodik fel a Mezőföld nyugati szélét lezáró dombvidékre. Küngöstől északra pedig rátér a Ravaszi patak egyik ágának völgyére, melyben hasonló nagyságú lejtővel halad Balatonfőkajárig - közben aluljárón keresztezve a Szabadbattyán-tapolcai fővonalat - majd délkeleti irányba fordul és Lepsényt megkerülve csatlakozik a volt S U D balatoni vonalához. A vasut, noha a Balaton késztette a főiránytól való eltérésre, a domborzati okok miatt mégsem éri el a tavat, amellyel pedig előnyös helyzeti energiához jutott volna. Legközelebbi távolsága Balatonfőkajárnál 2.5 kilométer. Ez a közelség azonban különösképpen nem hasznosítható a Balatonnal kapcsolatos személyforgalom lebonyolítása szempontjából. A vonal elsőrangú pályával rendelkezik, melynek teherbíróképessége hasonló a Tapolca-bobai vonalához. A biztonságos sebességértékek azonban valamivel alatta maradnak ennek.

A Győr-Veszprém-dombóvári hévnek Dombóvár-hajmáskéri szakaszát 1895. december 30-án adták át a forgalomnak, majd nem egy esztendővel a bakonyi szakaszának megnyitása előtt. A századforduló idejében ez olyan gyér forgalmat bonyolított le, mint a bakonyi szakasz, melyről már

az előzőekben szoltam. Az első világháború alatt még közvetlen Győr-dombóvári vonatok közlekedtek Jutas átmenettel. A két pár személy, illetve vegyesvonat nem tanusodik bővebb és sokrétűbb forgalmáról a vonalnak. A két világháború közötti időszakban azonban megnövekednek és megoszlanak az igények. A bakonyi szakasszal ellentétben, mely az ország északnyugati vidékének és egyben Bécs környékének is szolgálja a Balaton megközelítési lehetőségét, s így erősen megnövekedett forgalmat bonyolít le, a déli szakasz, noha a századfordulóhoz viszonyítva megkétszerezte forgalmát, mégis inkább a helyi vonatkozású igények kielégítésére szorítkozik. Ez a forgalom viszont állandóbbnak bizonyul, mint a bakonyi vonalszakaszé. A negyvenes esztendők elején ugyanis a Balaton vonzóhatása a háborús időszak következményeképpen erősen megerősödött, melynek folyamánynaképpen a Győrszabadhegy-veszprém külsői vonal ilyenirányú forgalma is meggyérült. Ezzel szemben a folyamatos igénybevétel miatt a Hajnáskér-lepésényi szakasz megtartotta régebbi forgalmát, mely 4 pár személyszállító alkalmatosság egészen a háború utolsó időszakáig közlekedett. A pusztítások utáni konszolidáció bekövetkeztével a meginduló forgalom nem érte ezt el. 1948-ban még csak napi 3 pár személyszállító vonat közlekedett. Az ötvenes esztendőben azonban a gazdasági élet erős fejlődésének eredményeként a munkaerőben azonban a gazdasági élet erős fejlődésének eredményeként munkaerőingázás is nagy mértékben megnövekedett. A kisebb munkalehetőségek mellett a peremartoni gyártelep kifejlődése a helybelieken kívül is igen nagy tömeget foglalkoztat. Ezen kívül a vonal dombóvári szakaszán egyéb okok is megkívánták a forgalom növelését. Éppen ezért 1959-ben már napi 5 pár vonat biztosítja ezeknek a helyváltoztatási igényeknek a kielégítését. Ez a mennyiség az 1915-ösnek 250 %-át, azaz napi 302 személyvonatkilométert tesz ki. A személyforgalom mennyiségi alakulását különböző időpontokban a 30. ábra mutatja be.

A személyforgalomhoz viszonyítva a teherforgalom nem mondható nagyinak. Hiányoznak azok a nagyobb ipari objektumok, melyek a tömeges áruszállítást megkövetelnék. A vegyes elegy továbbítása mellett a szén szerepel nagyobb mennyiségben a szállítandó áruk sorában, valamint a peremartoni vegyiüzem nyersanyagai, illetve gyártmányai. Ezt a forgalmat napi 1.5 pár tehervonat bonyolítja le. /2 darab Lepsőny és 1 darab Hajmáskér felé/ A vonal össz-forgalma tehát csak napi 6.5 vonatpárból áll, mely arányosan oszlik meg a 30.2 kilométeres vonal teljes hosszában. /... ábra./ A vonal rövidsége és az igények ilyenirányu hiánya egyéb helyivonatok közlekedését nem teszi szükségessé. Éppen ezért a pályafoglaltsági értékek elég alacsonyak. A ritka forgalom még az adott hosszú állomásközök mellett is csak kevés időn keresztül foglalja le a pályát.

A helyváltoztatási lehetőségek nagyarányu mennyiségbeli gyarapodása mellett a minőségi kívánalmak - elsősorban a sebesség - nem gyarapodott, hanem inkább csökkent. Ez a jelenség a bakonyi vonalon is hasonlóképpen áll manapság. Az Újdombóvár-hajmáskéri vonalon 1938-ban a személy és motorvonatok átlagos utazósebessége 33.1 kilométer/óra, a személyszállításra is berendezett tehervonatok átlagos utazósebessége pedig 24.2 kilométer/óra volt. Sajnos ezeket az értékeket 1959-ben nagyon kevésbé közelítik meg a személyforgalom hasonló értékei. Ebben az időben a személyszállító vonatok átlagos utazósebessége csupán csak 21.9 kilométer/órát ért el.

Szükségeseznek tartottam, hogy ezeket az adatokat megemlítsem és az illetékeseknek a figyelmébe ajánljam a jelenlegi időben, amikor is a közuti közlekedés komoly versenytársként jelentkezik a vasut mellett. Már pedig személyszállítás tekintetében a legfontosabb tényező a kényelem és a gyorsaság. Az első jellemző a vasut oldalán van. Ugyanakkor viszont a második - a sebesség - ilyen ér-

tékekkel valószínű, hogy a gépkocsiközlekedés után jöhetne csak. Szerény véleményem szerint a legfontosabb műszaki és forgalmi tényezők nem is indokolják a sebesség ily alacsony helyzetét, illetve nem gátolják a növelés lehetőségeit. A pályafoglaltság ugyanis nem oly nagy mértékű, hogy forgalmi szempontból a keresztezésekkel járó várkozások a menetidőt tetemesen megnövelnék. A műszakilag engedélyezett maximális sebességértékek sem kényszerítik a járműveket alacsonyabb sebességgel való haladásra. 1938-ban is 40-50 kilométer/órás sebesség volt a maximálisan engedélyezett és manapság is ugyanennyi, sőt helyenkint 55 kilométer/órás is előfordul. A közlekedés gyorsaságára káros hatást kifejtő sűrű megállási helyek száma sem növekedett 1938 óta tetemesen. 1938-ban Dombóvár és Hajmáskér között 23 megállási hely volt összesen, míg manapság 24 van. A felsorolt tényezők mellett - szerintem - csupán csak a menetrendszerkesztésen van a fő hangsúly, hogy az optimálisabb közlekedési lehetőségeket létrehozza, mellyel sok-sok felesleges utazási órát takarítana meg az utazóközönség számára. Ez annál is inkább fontos lenne, mert a Középdunántuli-iparvidék és Pécs környékének összekapcsolása, mind személy, mind pedig teherszállítási vonatkozásban ezen az útvonalon történhetne legcélszerűbben. A két terület összekötésére nagyon sok esetben, főképpen személyforgalmi tekintetben Budapest, vagy Székesfehérvár-Pusztaszabolcs átmenetet vesznek igénybe. Ez az utirány pedig tetemes kerülőt jelent. Még a közelebbi, viszonylag gyorsabb lehetőségeket biztosító részben fővonalis utvonallal - Hajmáskér-Székesfehérvár-Sárbogárd-Dombóvár - is majdnem egyharmadával mulja fölül a lepsényi vonal hosszát. Hajmáskér-Lepsény-Dombóvár távolsága 112.3 kilométer. Ezzel szemben Hajmáskér-Székesfehérvár-Sárbogárd-Dombóvár távolsága 156 kilométert tesz ki. A személyvonattal történő utazásnál azonban mindkét távolságot közel azonos idő alatt lehet leküzdeni. /4.50-5.00 óra/ A kerülő utiránynál azonban a gyorsvonati közlekedés lehetősége is meg van, melynek igény-

bevételeivel ennél rövidebb időtartamot vesz igénybe a hosszabb útvonal.

A gyorsabb közlekedési lehetőségek kialakítása azonban nemcsak az átnemőforgalom szempontjából lenne szükséges. A vonal eléggé sűrű lakosságú területen halad keresztül. Veszprém megyében ugyan csak kislelélekszámu településeket érint többnyire, a szomszédos megyékben azonban egy kivétellel 2000 és annál több lakosu településeket kapcsol be a forgalomba a tárgyalt vonal. A megyei szakaszon /Hajmáskér-Lepsény/ 9 település van vasutközelben, melyeknek lakossága 11300 fő. Ez a megye lakosságának csak elenyésző részét, 2.9 %-át képezi. A vasutvonal viszont a megye összvonalainak 5.9 %-át alkotja és a vasutközelben élő lakosság 5.65 %-át kapcsolja be a vasuti forgalomba.

A vonal Lepsénytől továbbhaladva Dombóvár felé, egészen más nagyságrendű településekkel rendelkező vidéken halad át, mint előbb, Fejér megyének a délnyugati sarka, valamint Tolna megyének az északkeleti szöglete a veszprém-megyei törpefalvakhoz viszonyítva, mamuttelepülésekkel rendelkezik. Ezeknek a népes községeknek egy komoly sorát fűzi fel a vonal, némiképpen alkalmazkodva a dombvidék domborzatadta helyzetéhez. A Lepsény-dombóvári 83 kilométeres vonalaszakasz mennyiségre ugyancsak 9 községet érint, /Dombóvárral együtt tizet/ valamint még néhány kisebb majorsági, települést. A 9 községnek azonban a lakosság száma majdnem háromszorosa az előző szakasz által érintett 9 településnek. /33.700/ Dombóvárral együtt pedig több, mint 48.000 főt tesz ki a vonzáskörébe bekapcsoltak száma. A vonal a kisebb központok mellett, a differenciáltabb igények kielégítése tekintetében két nagyobb városhoz - Kaposvár, Veszprém - kapcsolja ezt a lakosságot. Kisebb központja, Enying és Tamási, mindkettő Veszprém megyén kívül foglal helyet. Ezek azonban nem rendelkeznek azokkal az I. osztályu funkciókkal, amelyekkel az

emlitett két megyeszékhely bir. Képpen a tekintetben körülbelül Mezőhidvég képezi a két város vonzókörének a határát. Kaposvár azonban némiképpen háttérbe szorul az elérhetőségben, mert megközelítése átszállást igényel, ami az esetek majdnem mindegyikében jelentős idővesztést jelent. Kaposvár körülményesebb megközelíthetőségét pótolja némiképpen Dombóvár 15.000 lakost számláló települése, mely a vonal déli szakaszának egyben központját is képezi.

A gyöngébb átmeneti forgalom mellett ez a nagy népesség az a tényező, mely - noha többnyire mezőgazdasági tevékenységet folytat, - gazdasági és egyéb igényeinek kielégítése céljából az emlitett városokkal való jobb összeköttetést, elsősorban a gyorsabb személyforgalmat megkívánja.

8. Pápa-Lázi-/tatabánya alsói/ mellékvonal.

A vasút megjelenése óta sok esetben előfordul, hogy az egyes gazdasági és társadalmi eseményeken kívül egyéb történelmi események is módosították a szervezett közlekedés ezen ágazatának jelentőségét egyes területeken, illetve vonalakon. Az utolsó száz esztendő politikai változásai - országhatár módosulások, háborúk - hazánk területén is gyakoroltak ilyen hatást egyes vonalak fejlesztésére, illetve elhanyagolására. Az I. világháború után bekövetkezett határmódosulás egyes vonalak forgalmát csökkentette /pl. Debrecen-Nyirábrány-/Ermihályfalva//, ugyanekkor viszont előfordult az is, hogy új vonalat, illetve új vonalszakaszt hozott létre /Rocsord-Fehérgyarmat. 1926. január 1. 10.579 méter/. A módosult országhatárnak, illetve a kereskedelmi forgalom csökkenésének a következménye egyes országhatárszéli rövid vonalak üzemelésének a beszüntetése is /pl. Körnend-Pinkamindszent/. A tárgyalt vonal jelentőségében is következett be ilyen okokból némi módosulás az elmúlt évtizedekben, amely aztán azonban bizonyos formában maradandóvá is vált. Ez azonban eltér az előzően említettektől és a forgalom megváltozása mellett a vonal megváltozását is magával hozta.

A Kisalföld északkeleti része, valamint a Bakony- és Vértes-alja sűrű településhálózatával, nagybirtokai-val, egészen a századfordulóig eléggé mostoha közlekedési viszonyokat élvezett. A víziút távolléte, a vasút és közút hiánya óriási területet zárt ki az ország életéből. Győr-Celldömölk-Székesfehérvár-Szöny között fekvő területen /3500 km²/ mindössze egy kieteljesítményű, lassú-közlekedésű vasútvonal haladt keresztül, nagy területet

hagyva kívül a vonzási körén. Az igények növekedése valamint helyiérdekű vasuttársaság alakulása a századforduló utáni időkben közvetlenül - engedélyt nyervén a vasutépítésre - hozzákezdett egy vicinális vonal építéséhez a Dunántuli-Középhegység északi lába mellett Bánhida és Pápa között.

A vonal szerepkörét tekintve hasonló volt azokhoz a vicinális vasutakhoz, melyek az ország sok elhagyott területét szeltek át, bekapcsolván azt némileg a fővasutak által biztosított gazdasági és egyébvonatközú elönyökbe. Szerepköre kizárólag helyi vonatkozású igények kielégítésére szorítkozott. A mezőgazdasági vidék termékcseréjén kívül, fa és egész csekély bányatermék fuvarozását végezte a század első évtizedeiben üzembeállított környebányai iparvágány segítségével. Személyforgalma pedig a vonal vonzási köréhez tartozó vidék lakosságának eléggé szűkös helyváltoztatási lehetőségeit biztosította. Az építkezés utáni esztendőekben nagyobb, illetve távolsági forgalom lebonyolításának az óhaja fel sem merült. A vonalnak ugyanis mind a kezdő-, mind pedig a végpontja azonos fővasutba, a domborzati akadályokat kikerülő és az egyéb forgalmi szempontokat figyelembevevő Budapest-Győr-hegyeshalmi, illetve Győr-Szombathely-grazi fővonalba kapcsolódik bele. Noha forgalmi szempontból előnyösebb helyzetben van hosszúság tekintetében, /Bánhida-Pápa 91 km, Bánhida-Győri delta-Pápa 109 km./ az egyéb műszaki adottságok tekintetében nem vehette fel a versenyt sem a század első felében, sem pedig manapság a fővonal részben kétvágányú, részben pedig villamosított szakaszával. Ezért nem bonyolódik le rajta normális viszonyok között az átmeneti forgalomnak az a tömege, mely a többi kelet-nyugati irányú dunántúli vasutakat jellemzi.

A vonal 1902. szeptember 12-én nyílt meg. Mint a vicinális vonalak általában, jobban alkalmazkodott a

domborzat alakulásához és így kevesebb műszaki létesítményt kívánt meg a pálya vezetéséhez. A középhogyság északi oldalához simuló dombvidék pedig több esetben meg kívánta volna ezt. Így aztán helyet kaptak a vonal futásában olyan lejtőértékek /10-11 %/, melyek gátlóan hatottak a közlekedés menetére. A kezdetben csekély forgalom azonban nem szenvedett sokat ettől a tényezőtől. A gyér igények nem kívántak sűrű és gyors forgalmat. Kezdetben csak egy pár vegyesvonalat közlekedett, mely ezt a gyér személy- és teherszállítási igényt ki tudta elégíteni könnyen. Az I. világháború előtt azonban már megmutatkozott Pépa vonzasköre és a feléje irányuló forgalom Veszprémvassánytól helyivonalat beállítását tette szükségessé. A II. világháború előtti időkben is csak 3 pár személy, valamint 1 pár tehervonat közlekedett rajta, mely azonban személyszállítást is végzett. Ez a megterhelés nem vette túlságosan igénybe a gyöngyfelépítményű pályát és nem is igényelt átalakításokat.

Ekkor következett be a II. világháború, mely a közlekedésre világviszonylatban is, de nálunk is erős módosító hatást fejtett ki. A személyközlekedés általában csökkenő tendenciát mutatott, az áruforgalom pedig nagyjából az előző esztendőék szintjén mozgott. A hagyományos két szállítási típus mellett azonban megjelent egy harmadik, a katonai szállítás, melyet az előzően említett két szállítási ágazat vegyesen képezett. A katonai szállítások a háborús területek földrajzi elhelyezkedésének megfelelően, legfőképpen kelet-nyugati irányúak voltak, melyeknek egyik legfőbb utvonala a dunavölgyi vasút volt. Hazánk területén ezt a Budapest-hegyeshalmi vonal képviselte. A háború folytatásának érdekében bekövetkezett óriási tömegek helyváltoztatása igen nagy mértékben igénybevette ezt a vasutvonalat, amely még a villamosvontatásával és két vágányával is csak nehezen tudta

lebonyolítani a reááhruló nagy forgalmat. Ekkor merült fel a kérdése a vonal tehermentesítésének. A hegyeshalmi fővonal ugyanis a nagy átmenőforgalom nehézményes lebonyolítása mellett a nyugat-magyarországi szállítási igényeket nem tudta kielégíteni. Célszerű terelő utiránynak látszott a Pépa-bánhidai vonalnak a felhasználása ilyen célra. Ez azonban az akkori gyöngye II. rangú építményével nem tudta ezt a hivatását betölteni. A háborus következmények azonban, melyek a közlekedésben is megnyilvánultak, igen erősnek bizonyultak. Jelen esetben az említett vicinális vasut pályájának átépítésére vezettek, melynek elsőrangusítása 1942 elején már be is fejeződött. Ennek az elkészülte nemcsak a pillanatnyi forgalom jobb lebonyolítását tette lehetővé, de az esetleges hadművelleti behatások, légitámadás, bombázás, következtében működésképtelenné váló Bánhida-győri fővonalszakaszt is pótolhatta.

A háboru elmúltával és a békés élet visszatérésével a vasuti forgalom is a régi medrébe tért vissza. A terelőutirány funkciója megszűnt. A vonal azonban most sem tudván felvenni a versenyt a fővonallal, ismét a régi helyi érdekek kiszolgálására szorítkozott. Az átépítés előnyei azonban megmaradtak. A stabilabb al- és felépítmény ezután már nagyobb terhelést is elbirt és a forgalmat magasabb sebességi értékekkel tudta lebonyolítani. A háboru befejezését közvetlenül követő újjáépítési időszakban azonban még nem volt erre nagyon szükség. Az ötvenes esztendőkhöz azonban mindjobban kihasználttá vált ez a lehetőség. Noha a vonal vonzókörében tömegárut szolgáltató gazdasági objektum nem is foglalt helyet, az oroszlányi és a dudari szén teljes egészében, illetve részben ezt használja fel áramlási utvonalának. Emellett azonban a térbeli munkamegosztás termékcseréje is igen élenk forgalmat eredményezett, mely még valószínűen emelkedni is fog a jövőben.

Amint már az előzőekben említés történt, a vonal átadása utáni időszakban csupán csak 1 pár vegyesvonat közlekedett a vonal teljes hosszában. Ez a teher- és a személy szállítást egyaránt kielégítette. De, ahogy a terület élete hatott a közlekedés kialakítására, úgy a közlekedési lehetőség is hatott a terület fejlődésére, elsősorban pedig az egyik végponton lévő nagyvárosra, Pápára. Ez a visszahatás elsősorban a funkciók megerősödésében, de a lakosság növekedésében is megnyilvánult. A századforduló időszakában a Dunántulon hetedik helyet foglalta el népességi szempontból 17426 fővel. A következő esztendő alatt ez a lakosságszám közel 3000-rel növekedett. Helytelen lenne, ha ezt a növekedést az ebben az időszakban megépülő, illetve jobban meginduló 2 vicinális vasútvonal létevel magyaráznám, de minden bizonnyal hozzájárult a város központi jellegének megerősödéséhez ez is. Ezt bizonyítja az, hogy a tárgyalt vonal vonzóköré az I. világháború időszakáig újabb közlekedési igényekkel lépett fel, mely a piacot és a munkalehetőséget kereste Pápán. Ennek a kielégítése céljából már helyivonatok is szerepelnek a vonalnak a város vonzókörébe eső szakaszán. A veszprém megyei részen ez napi 154 személyvonatkilométert jelentett. Ez a mennyiség lassan növekedett. A huszas évek végén 2 pár vegyes vonat közlekedik, melynek menetrendje alkalmazkodik a vonal két végpontjára való napi bejáráshoz is. 1938-ban már napi 3 pár személyvonat van forgalomban s emellett Pápa környékének igényét kielégítendő, tehervonatok is végeznek személyszállítást. 1942-ben hasonló a személyforgalom mennyisége. Ez a vonal megyei szakaszán napi 318 személyvonatkilométert jelent. A háború után azonban némiképpen csökkent ez. 1948-ban mindössze 236 kilométert ért csak el. Az ötvenes esztendő végére azonban /1958-59/ 4 pár, azaz 328 napi személyvonatkilométert bonyolított le. /32. ábra/

A forgalom a vonal megyei szakaszán egyenletesen oszlik meg. Pápa-Lázi-/Kisbér/ között jelenleg 4 pár személyvonat és 3 pár tehervonat közlekedik. /33. ábra/ Ez a forgalom egyáltalán nem terheli meg a vonalat. Az állomásközök foglaltsági ideje igen alacsony, ami lehetővé teszi még a forgalom bővülését. Noha nem a megye területén van és a megyei forgalom vonatkozásában sem bír jelentőséggel, mégis meg kell említeni a vonal keleti szakaszáról Környe és Tatabánya alsó között. A Pápa-Környe közötti egyenletes és nem is túlságosan nagy forgalom itt hirtelen kibővül. A vonalba ugyanis itt becsatlakozik az oroszlányi szárnyvonal, melynek szénszállítása ugyancsak ezt a vonalat veszi igénybe további útján. A teherszállítás mellett azonban a személyszállítás is nagy mértékben gyarapodik. A megnövekedett bányásztelepülés és környéke szorosan kapcsolódik Tatabányához, mely a vasutközlekedésben napi 7 pár személyvonattal nyilvánul meg. A vonalnak ez a szakasza bizonyos mértékben hasonlít a Boba-celldömölki, vagy Veszprém-veszprém külsői szakaszhoz, melyek 2 vagy több vonal forgalmát bonyolítják le egyesítve.

Az I. rangú vonalhoz és a nem túlságosan sűrű megállási helyekhez viszonyítva azonban a sebességi értékek - noha a háború előtti értékeket meghaladják, mégis - túlságosan alacsonyak. A személyforgalom átlagos utazósebessége 1959-ben 23.5 kilométer/óra volt. Ez az érték azonban még a felét sem éri el a műszakilag engedélyezett maximális sebességi értékeknek. A lassuság oka a forgalmi és műszaki okok, valamint a különböző szállítási igények által szükségeltetett tartózkodási idők oly nagyságából adódik, amilyen a megye egyetlen egy vonalán sem tapasztalható még. A 94 kilométer hosszúságú vonalon a menetrendszerűen közlekedő személyszállító vonatok össz-

menetidőjüknek /37.5 óra/ 22.1 %-át /8.3 óra/ tartózkodással töltik el a vonal 3 elágazó állomásán /Környe, Kisbér, Veszprémvarsány/ 1959-ben. Ennek a 8.3 órának a kiiktatása nagymértékben megnövelné az utazósebesség értékét, mely így a 30/ kilométer/órát is elérné. Gőzvontatás mellett azonban ez teljes egészében nem lehetséges. Bizonyos idő szükséges a gépek kezeléséhez, valamint a forgalom biztonságos lebonyolításához szükséges tartózkodásokra is. Ettől függetlenül azonban kissé furcsa, hogy a közlekedő személyszállító vonatok menetidejüknek közel egy negyedét tartózkodással töltik, amikor mapap-ság a személyek helyváltoztatási igényei mind nagyobb követelményekkel lépnek fel a gyorsaság vonatkozásában. Szükséges lenne talán, hogy ezeket a vonatokat más tényezőktől a lehetőségekhez mérten függetlenítsék és kizárólag a személyszállítás, főleg pedig a gyorsabb személyszállítás szolgálatába állítsák. Ebben a tekintetben a menetrendszerkesztésre vár az a feladat, hogy az utazóközönség érdekére oly károsan ható tartózkodásokat kiiktassa a személyszállító vonatok menetidejéből. Ez annál is inkább szükséges lenne, mert a vonal eléggé sűrű településhálózaton vezet keresztül és elég nagyszámú népességet kapcsol be a vasut vonzási körébe, mely fokozottabb gyorsaságot kíván meg a közlekedéstől.

A vonalnak közel a fele fut Veszprém megye területén. Ezen a távolságon 8 települést érint. Ezek, - 3 kivételével, - mind 1000, sőt 2000 lakosnál is többet számlálnak. Ilyenformán a bekapcsolt össznépesség Pápa nélkül 11000 fő körül van. A vonal vonzóhatása azonban kiterjed még ezen kívül távolabb elhelyezkedő településekre is. /pl.Csót/ Ezek azonban már nem mondhatók jól ellátottnak a vasuti közlekedés tekintetében. A vonal megyei szakaszán kívül hasonló nagyságu a népességbe-

kapcsolódás. Itt azonban kissé ritkábban helyezkednek el a települések - 53 kilométeren 7 község - ugyanakkor viszont népesebbek. Kettő van 1000 fő alatt, a többi 2-3000 lakossal rendelkezik, sőt Kisbér, mint a környék gazdasági és kulturális központja, a 4000 lakost is meghaladja. Ezeken kívül azonban itt is szerepelnek 2 kilométernél távolabb fekvő települések, melyek azonban hozzákapcsolódnak a vonal vonzási köréhez. /Tápszentmiklós, Ete, Szák/ A teljes vonal bekapcsolt összlakosságának a száma eléri a 26000-et. Ezt a lakosságszámot azonban a vonal két végpontján lévő mamuttelepülés lakossága is növeli bizonyos mértékben. Teljes egészében azonban nem lehet idesorolni ezeket, noha a fővonalaktól eltérő irányú közlekedési igények kielégítésében ez a vonal is hatással van a városok lakosságának életére.

9. Pápa-Rábahíd-/csornai/ vonal.

A múlt század második felében a mezőgazdaság igen sokat szenvedett az utak hiánya és így a kereskedelem fejletlensége miatt. A természeti erők által engedélyezett gyér közlekedési lehetőség nem adott segítséget a mezőgazdasági termények piacrahozatalának. Egyébként is a szekéren való szállítás nagyon hamar felemésztette az áru, - elsősorban a gabona - árát.

Ez a mezőgazdaságra nézve káros hatás érvényesült a Rábaköz vidékén is. A helyi érdekű vasuti törvény megalkotása után azonban hamarosan megindult ennek a vidéknek is a közlekedésbe való bekapcsolása. 1891-ben a Dunántúli hév létrehozta a Pozsony-porpácsi vonalát. Ez azonban még mindig nagy területet hagyott elhagyottan, melyen a Marcal és a Rába ártere, a vizenyős rétek, valamint az építetlen utak hiánya gátolta a kereskedelembé való bekapcsolódást. Ennek megszüntetése érdekében jött létre a Pápa-csornai hév társasága, mely a vidék mezőgazdasági terményeinek versenyképesse tétele érdekében létrehozta az említett vasutat, összekötve a MÁV Győr-szombathelyi fővonalát a GySEV fővonalával. A vonalat 1896 augusztus 1-én adták át a forgalomnak. Noha magán társaság hozta létre, üzemét azonban a Magyar királyi államvasutak kezelte. A rövidke gyöngécpitményű vicinális vasut az igényelt mezőgazdasági szállításokat könnyen elvégezte. Az időnyforgalom egyáltalán nem terhelte meg a vonal kapacitását. A teherszállítás mellett a mezőgazdasági foglalkozást űző lakosság sem támasztott nagy követelményeket. Eppen e miatt a gyér igénybevétel miatt hosszú évtizedekig, sőt manapság is egyesített teher és személyszállítást végez, vegyesvonatok közlekedtetésével.

A megindulása időszakában, - hasonlóan a Pápa-bánhidai vonalhoz egy pár vegyesvonat bonyolította le a forgalmat elég alacsony utazási sebességgel. Az I. világháborúig már megkétszereződött ez a vonatmenyiség. A két háború között azonban azonos maradt a helyzet. Csak a harmincas évek vége felé jelenik meg külön tehervonat, amely viszont azért személyszállítást is végzett. Így aztán a két pár személyvonat kizárólag ezt a célt szolgálta, de gyorsabban, mint az előzően közlekedtetett vegyesvonatok. A II. világháború után némileg csökkent a forgalma. Manapság azonban Pápa vonzóhatásának erősödésével 4 pár személyszállító vonat köti be a vasútvonal környékét a vidék centrumához, Pápához, illetve a másik végponthoz, Csornához. A vonal áruforgalma azonban nagyon gyér. Emiatt aztán ezeket a szállítási igényeket is a személyszállító vegyesvonatok elégítik ki. /34. ábra/

A megye területén a zalavölgyi vasútvonallal együtt a tárgyalt vonalnak van a leggyöngyösből pályája. A nagyobb igénybevétel hiánya azonban nem is teszi szükségessé, de gazdaságosság szempontjából sem indokolja a pálya átépítését. A főleg idején áruforgalmat lebonyolító vonal terhelése, ha nincs is alatta a gazdaságosság követelményeinek, de nem is lépi azt nagyon túl. Ilyen körülmények között mellett nyilvánvaló, hogy újabb beruházásokat nem fognak egyelőre eszközölni ebben az irányban. Az ipari létesítmények hiánya a közeljövőben sem fog nagyobb szállítási igényekkel fellépni, ami esetleg indokoltá tenné a vonal műszaki helyzetének átalakítását. A jelenlegi gyér áruforgalommal bővült személyforgalmat pedig, melyet a vonalmenti lakosság - körülbelül 9000 fő - valamint a két végpont központi települése igényel, le tudja így is bonyolítani.

A vonal utvonalaának megválasztása annak idején nem a legszerencsésebben történt. A vonalvezetésben nyilván

ván a nagybirtok hatása érvényesült, mely a községtelepüléseknek nem nyújtotta azokat az előnyöket, melyek a lehetőség határában belül voltak. A megyén belül futó 15 kilométeres szakaszon csupán csak két ilyen települést érint melynek összlakossága csak 2000 fő körül mozog. A szomszédos Győr megyében valamivel szerencsésebb a helyzet. Az itt futó 22 kilométeres szakasz ugyanis 4 községet kapcsol be a forgalom előnyeibe, amelyeknek lakossága 7000 főn felül van. Csornát pedig, az északi végpontot, nem lehet teljes egészében ennek a vonalnak a vonzóköréhez sorolni. Inkább a vasut által átszelt terület kapcsolódik ehhez a nagyközséghez, mint fordítva. Ennél inkább Győr szerepel vonzóhatásával nemcsak közigazgatási, hanem magasabb fokú gazdasági és kulturális jellegével is.

Természetesen nemcsak a felsorolt közeli települések, hanem még távolabbiak is érzik a vasut hatását. Ezek azonban nem mondhatók jól ellátottnak, mert a vasuti be- és kirakási, illetve be- és kiszállási helyek elérése jelentős anyagi eszközt és időt vesz igénybe. Ezekből a nagyobb távolságoktól eltekintve azonban mégis elég nagy számú népesség veszi igénybe a vonal közlekedését, elsősorban pápai viszonylatban, de a csornaiban is.

B E F E J Z É S .

Összefoglalva az előzőekben elmondottakat, talán nyugodtan lehet állítani, hogy magyarországi viszonylatban, a helyi adottságokat figyelembe véve, a vasuti közlekedés az igényeket általánosságban kielégíti. A hálózat mindenhol felkeresi a sűrűbb lakosságú területeket, valamint a tömegszállítást igénylő objektumokat és csak a gyér népességű mezőgazdasági vidékeket hagyja ki legtöbbször. Van azonban még 1-2 olyan része a megyének, mely megkívánná a közlekedés ezen ágazatának jelenlétét. Ezek a vidékek a vasutépítkezések fénykorában nem kapták meg ezt a lehetőséget, későbben pedig a gazdasági nehézségek miatt nem jöhetett létre a nagy beruházásokat igénylő vasuti apparátus. Manapság pedig a közuti közlekedés nagyfokú előnyomulása akadályozza a hálózat további fejlesztését. És a tény azonban mégsem tudja elnyomni, illetve megsemmisíteni a vasut jelentőségét és előnyeit, mely a kényesserpályájával és a maximális automatizálás lehetőségével a jövő közlekedési eszközei között is komoly szerep betöltésére van hivatva.

Megyénk hálózatát vasutföldrajzi szempontból - sajátos - nem jellemzői egység. Ha a szomszédos Vas, vagy Somogy megye térképét nézzük meg, ott a megye - nagyjából - geometrikus középpontjában fekvő megyeszékhely, mely a közigazgatási funkciókon kívül a gazdasági és kulturális szerepköröket is betölti, egyben a vasuti központját is jelenti az illető területeknek. A személyi elérhetőség mellett az ipari és mezőgazdasági táj árucseréje is könnyen le bonyolítható így. Ezek a területek tehát előnyösebb helyzetben vannak közlekedésföldrajzi szempontból Veszprém megyénél. Ha viszont az Alföldet vizsgáljuk,

feltétlenül jobb helyzetben vagyunk ennél, mert nélkülözünk a szétszórt magános települések tömegeit, melyek közlekedési igényeit nemcsak a vasut, de sokszor a szervezett közúti közlekedés sem tud kielégíteni megfelelően. Ennek a településtípusnak a hiánya jobb közlekedési alaphelyzetet jelent elsősorban a személyek, de bizonyos mértékig a javak szállításában is.

Megyénk az előzőekben említett Vas és Somogy megyével ellentétben nem egy, hanem több vasuti csomóponttal rendelkezik. Elsősorban Veszprém és Pápa jelentős, melyek hasonlóak a másik két megye székhelyeihez. Funkcionális tekintetben azonban bizonyos megosztottság jellemzi mindkettőt, melyeket Szombathely és Kaposvár maga egyesít. A két nagy vasuti központunknak hátránya még az is, hogy egymással nincsenek közvetlen kapcsolatban. Igen nagy kerülő szükséges a két város vasuti összekapcsolásához. Így mindkettő önálló vonzókört alakított ki magának, mely főképpen a személyforgalomban domborodik ki. A megye délnyugati sarka azonban igen távolesik mindkét központ vonzási területétől. Itt a helyváltoztatási igények a földrajzi helyzet figyelembevételével a történelem folyamán ugyancsak kialakítottak közlekedési csomópontokat. /Keszthely, Tapolca/ Jelentőségük azonban elmarad megyei viszonylatban az előző kettőtől.

Az elmúlt 50 esztendő alatt, ha vonalbővülés tekintetében nem is következett be nagy változás, a lebonyolódó forgalom tekintetében óriási gyarapodást kell konstatálni. Ez, a fő áramlási irányokban fekvő vonalaknál mutatkozik meg legjobban. A Bp-Győr-Szombathely-grazi fővonal ugyan, a monarchia megszűnése után, forgalmában viszonylag nem növekedett oly mértékben, mint a többi fővasut, melyeken hatalmas növekedés következett be. Ez a változás leginkább az elmúlt 15 esztendőt jellemzi.

A bakonyi iparvidék, a Balaton tömegüdülési lehetősége, mind a teher, mind pedig a személyforgalmat óriási mértékben megduzzasztotta. Ez a forgalomnövekedés azonban nemcsak a fővonalakon, hanem egyes mellékvonalakon is bekövetkezett. Az anyagi kultúra gyarapodása a Tapolcabobai és a Győrszabadhegy-veszprém külső vasút forgalmát is lényegesen módosította. A közlekedési igények növekedése és ezzel együtt az igények kielégítése azonban a többi vonalon is megmutatkozott. A megye területén közlekedő személyszállító alkalmatosságok mennyisége 1915 óta 1959-ig közel háromszorosára /292.3 %-ra/ növekedett. Különösen a távolsági forgalomban szereplő gyorsvonatok mennyiségi növekedése óriási. Míg 1915-ben csupán csak a Győr-szombathelyi vonalon volt napi 80 kilométeres gyorsvonatteljesítmény, 1959-ben négy fővonalon és egy mellékvonalon 1342- kilométeres gyorsvonati és sebesvonati napi teljesítményről beszélhetünk. Ugyancsak hasonlóan nagy a teherforgalom növekedése is. /35. ábra/

A vasutközlekedés mennyiségi növekedése mellett azonban minőségi növekedésről - főképpen a gyorsaságról - nem lehet ilyen elismerően nyilatkozni. A háború előtti gyér növekedés mellett, a háború utáni esztendőkből 1958-ig bizony csak stagnált ez a tényező. Talán ez is hozzájárult ahhoz, hogy a XX. század második felének fokozott közlekedési igénye bizonyos tekintetben a szervezett közúti közlekedés felé fordult. Jelenlegi helyzetében azonban ez sem tud különösebb eredményeket felmutatni az utazósebesség terén. Noha az egy járműből álló közlekedési egységek rövidebb fékuttal és rövidebb gyorsulással rendelkeznek, menetrendszerű autóbuszfárataink mégsem tudnak felzárkózni sebesség tekintetében a vasut mellé. A következő adatsor ennek bizonyosságául a megye területén közlekedő, illetve az azt érintő néhány autóbuszvonal forgalmának utazósebességét mutatja:

Távolsági járatok utazósebessége:

Budapest-Veszprém-Zalaszentgrót	200 km.	33.8 km/h
Budapest-Veszprém-Szombathely	228 km.	gyors 43.7 km/h
Tatabánya-Pápa	101 km.	28.4 km/h
Győr-Veszprém-Balatonfüred	100 km.	28.6 km/h
Győr-Sümeg-Keszthely	126 km.	gyors 32.7 km/h
Pápa-Sümeg-Keszthely	81 km	gyors 27.9 km/h
Keszthely-Tapolca-Veszprém	78 km.	gyors 30.6 km/h

A vonalon végigközlekedő járatok utazósebessége:

Pápa-Sümeg-Keszthely	81 km.	21.6 km/h
Veszprém-B.almádi-Füzfőgyárt.-Veszp.	34 km.	24.4 km/h
Veszprém-Balatonfüred	22 km.	24.0 km/h
Balatonfüred-Tihany	12 km.	21.1 km/h
Veszprém-Nagyvázsony	29 km.	25.3 km/h
Veszprém-Tapolca-Várvolgy-Keszthely	79 km.	19.3 km/h
Veszprém-Herend	14 km.	36.4 km/h
Veszprém-Urkut-Sümeg	70 km.	28.5 km/h
Veszprém-Pápa	51 km.	gyors 34.0 km/h
Veszprém-Pápa	51 km.	31.4 km/h
Veszprém-Zirc	23 km.	25.0 km/h

Amint látható, a táblázat értékei hasonlóak a vas-
uti értékekhez, de attól inkább elmaradnak, mint tul-
származik azt. Különösen a gyorsjáratok azok, melyek
a nevükben szereplő "gyors" jelzést egyáltalán nem szol-
gálják meg. A megyében közlekedő gyorsjáratok között
egyedül csak a Budapest-Szombathely között járó autóbusz-
pár ér el magasabb utazási sebességet. A Budapest-szom-
bathelyi gyorsvonatoktól /48.6 km/h/ azonban ez is elma-
rad. A többi hasonló járat mind a személyvonatok értékei
körül mozog, az elektromosvonattal közlekedő személy-
vonatok utazási sebességét pedig távolról sem közelítik meg.

Különösebben nem akarom itt tárgyalni a közúti közlekedés helyzetét, de szükségesnek tartottam a közúti és vasúti közlekedést összehasonlítani utazósebesség tekintetében. Noha manapság nem ezt a tényezőt tekintik mérvadónak az egyes közlekedési ágak versenyében, hanem elsősorban a gazdaságosság tényezőjét. Ettől függetlenül azonban a gazdaságosság fogalma nem szoríthatja a háttérbe a közlekedéssel kapcsolatos egyéb igényeknek a kielégítését sem. A sebesség mellett elsősorban itt a biztonságosság követelményére gondolok. 1953-ban az USA-ban egymilliárd vasúti utaskilométerre 1 halálos balesetet szenvedett utas jutott, ugyanakkor hasonló teljesítményre a gépkocsiközlekedésben 18 haláleset.⁺ Nálunk Magyarországon, noha nem oly nagy a gépjárműállomány, illetve a gépjárműközlekedés, a közúti közlekedésben lényegesen nagyobb a balesetből származó halálos áldozatok száma, mint a vasutiban. / 1956-ban közúti halálos áldozat: 430, vasúti halálos áldozat: 179 ⁺⁺/

Mindez azonban nem azt akarja jelenteni, hogy a közúti közlekedésnek nincs jelentősége hazánkban, illetve megyénkben. Igenis van. Szerény nézetem szerint azonban ez inkább csak a gyérnépességű és gyér szállítási igényekkel fellépő vidékek vasúthoz való kapcsolására alkalmas leginkább. /Véleményem azonban nem érinti a személyes szállító alkalmatosságokat. Kizárólag csak a szervezett közlekedésre vonatkozik./ Ez már a kis befogadóképességből is adódik, valamint abból, hogy nagyobb utazósebességet biztonságosan nem tud felmutatni. Helyi vonatkozásokban /Herend-Veszprém/ ahol csak kis távolságokat kell legyőzni a közlekedésnek, ez nem is jön nagyon számításba. Nagyobb távolságok és tömeges szállítások esetében azonban nem tudja lebonyolítani azt a munkát, melyet a vasút könnyedén le tud bonyolítani.

⁺ Dr. Vásárhelyi Boldizsár Közlekedésügy 76 o.

⁺⁺ Statisztikai évkönyv 1957.

Bizván és remélvén a különböző közlekedési ágazatok oly koordinációjában, hogy az a gazdasági élet és a lakosság igényeit mindjobban tudja^{ki} elégíteni és meggyén-
ben is a jelenleginél sokkal jobb helyzetet fog terem-
teni a már az előzőekben említett hiányosságok kiküszö-
bölésével, a közlekedési alkalmatosságok biztonságossá-
gának, pontosságának, kényelmének, gyorsaságának és gya-
koriságának a növelésével.

Irodalom:

A korszerű menetrendszerkesztés alapjai.- Varga György.- 1953.

Ávasutügy története.- Ujhely Géza.- 1910.

Általános gazdasági földrajz /egy.jegyzet/ - Mendöl Tibor.
1951.

A közlekedési ágazatok komplex fejlesztésének tudományos feladatai. Dr. Czére Béla.-Közl.Tud.Szemle 1959.XI.

A teljesítőképesség problémája a közlekedési ágazatok komplex fejlesztésénél. Turányi István.- Közl. Tud. Szemle 1959.XI.

A teljesítőképesség számításának elvi alapjai a közlekedésben.- Dr.Czére Béla.-Közl.Tud.Szemle 1959. V-VI.

A vasuti vontatási rendszerek fejlődéséről.-Párfai István.- Közl.Tud.Szemle 1959. I-II.

Autóbuszmenetrend 1959 téli kiadás.

Bakony. /utikalausz/ - Vigyázó János.- 1927.

Balaton és környéke./utikalausz/ - Dornyai Béla.-1934.

Emelkedők hatása a tehergépkocsik üzemanyagfogyasztására.-

Kaján Béla -Major Ferenc.-Közl.Tud.Szemle 1959.I-II.

Épül a szocialista vasut.- Zoltán D.

Gazdaságossági számítások a közlekedési ágazatok komplex fejlesztésénél.-Kánya Ernő.-Közl.Tud.Szemle 1959.XI.

Hivatalos menetrend 1915 nyári kiadás.

"	"	1938	"	"
"	"	1942	"	"
"	"	1948	"	"
"	"	1958	"	"
"	"	1959	"	"

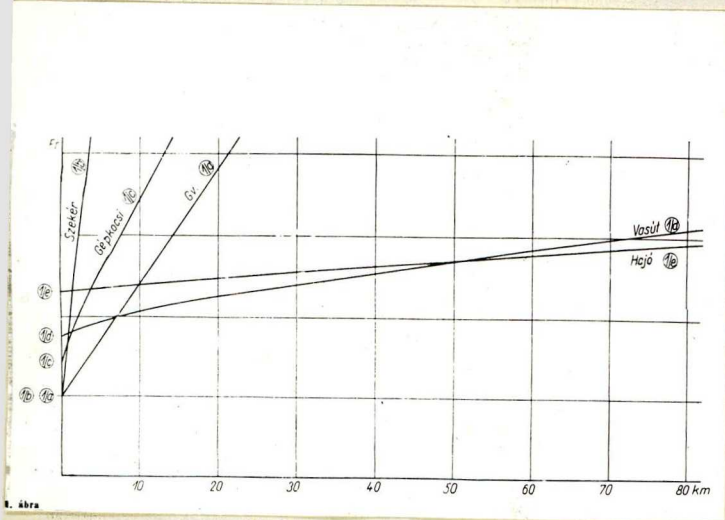
Közlekedéspolitika.- Fellner Frigyes.- 1937.

Közlekedési ágazatok koordinációjával kapcsolatos hazai önköltségszámításokról.- Dr.Hegedüs Gyula.- Közl. Tud.Szemle 1958.X-XI.

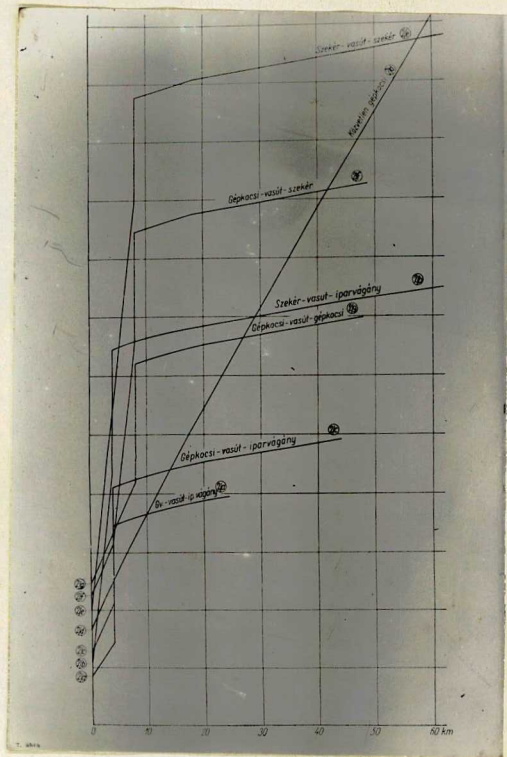
Közlekedés és hírszolgálat.- Kalmár Gusztáv.- 1940.

Közlekedésügy.- Vásárhelyi Boldizsár.- 1959.

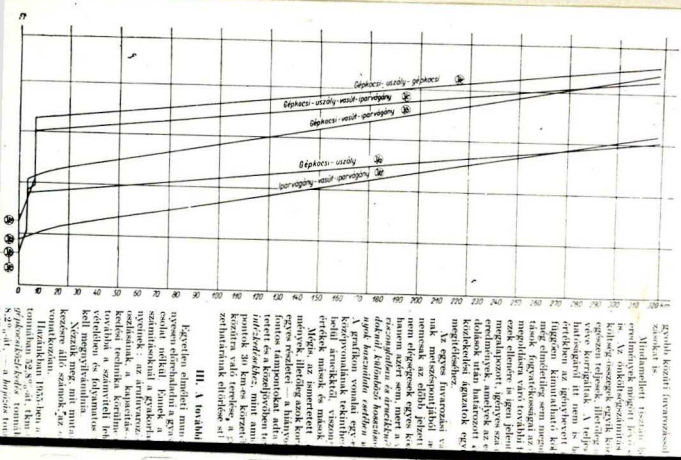
- Közlekedési földrajz.- Dr.Élekes Gyula-Párdányi János.-1957.
Magyar szentkorona országainak vasutai.- 1905.
Magyarország helységnévtára.- 1895.
" " 1935.
" " 1952.
Magyar városok és községek. /statisztikai táblázatok/-1958.
Magyarország gazdasági földrajza./egyetemi jegyzet/ -
- Mendöl Tibor.-1953.
Magyarország közlekedésügye.- szerk:Duzs János.- 1947.
Nemzetközi statisztikai évkönyv. 1957.
Statisztikai évkönyv.- 1957.
Vasuti földrajz és történet.- Gáspárdy Elemér.
Vasuti földrajz és vasuti üzem.- Krausz György.
Vasuti földrajz.- Kerkápoly Iván.- 1943.
Vasuti földrajz és történet.- Török Gyula.- 1930.
Vasuti statisztika.- 1954.
Vasutvonalak tervezése.- Ertl György.- 1955.
Vasuti üzem.- Csánádi György.- 1954.



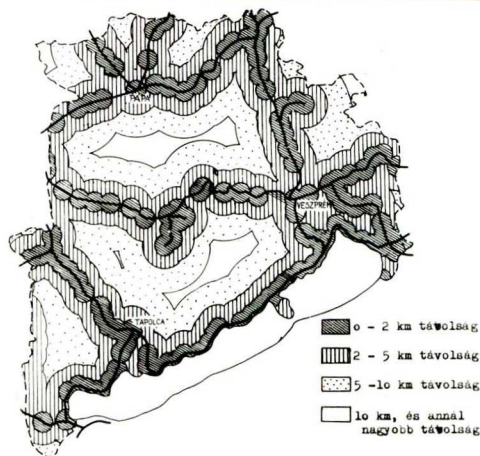
1. ábra. /3. oldal/
Vasut és más közlekedési ágazat közti gazdaságos szállítás határa.



2. ábra. /4. oldal/
Közvetlen gépkocsi és egyéb összetett szállítás közti gazdaságossági határ.

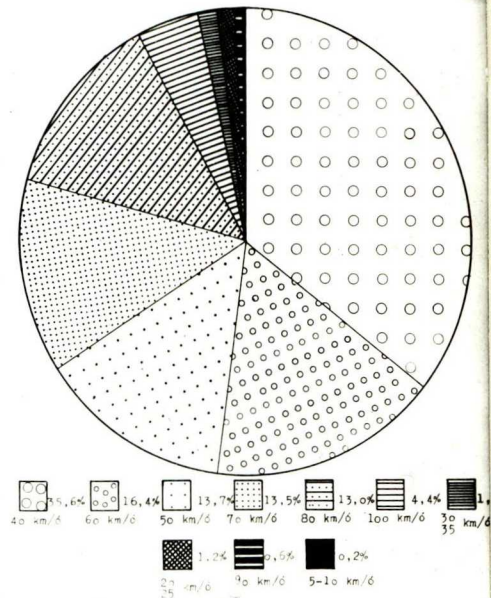


3. ábra. /4. oldal/
Gazdaságossági határok összetett fuvarozásoknál.

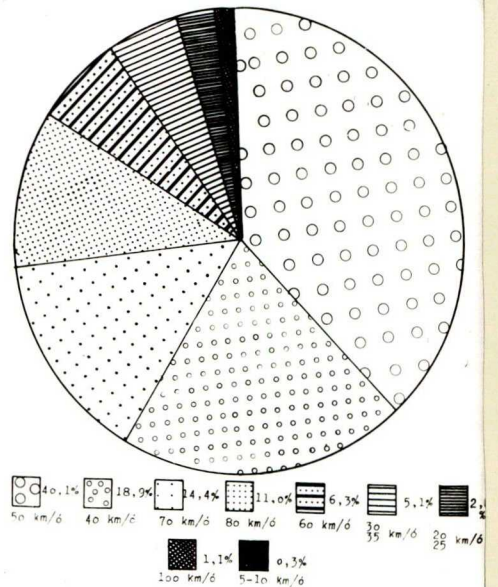


4. ábra. /13. oldal/
Veszprém megye területének távolságai a vasuti megállási helyektől.

Az engedélyezett sebességek aránya Dunántul vasut-
vonalain

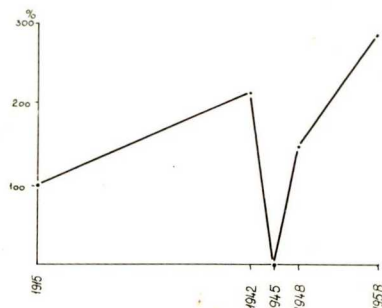


Az engedélyezett sebességek aránya Veszprém megye vasut-
vonalain



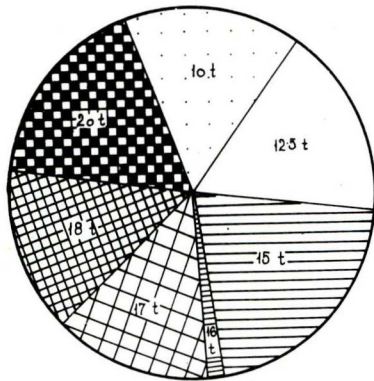
5. ábra. /18. oldal/

6. ábra. /18. oldal/

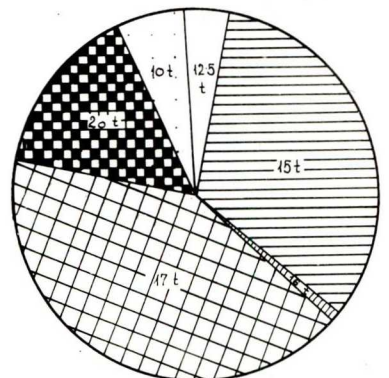


A vasuthálózat engedélyezett tengely-
nyomásának aránya Dunántul területén

A vasuthálózat engedélyezett tengely-
nyomásának aránya a megye területén

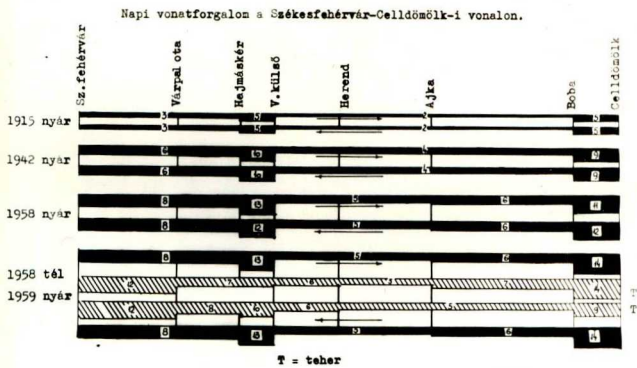


9. ábra. /35. oldal/
Veszprém megye vasuthálózsa-
tán közlekedő személyszállí-
tó vonatok mennyiségi alaku-
lása.

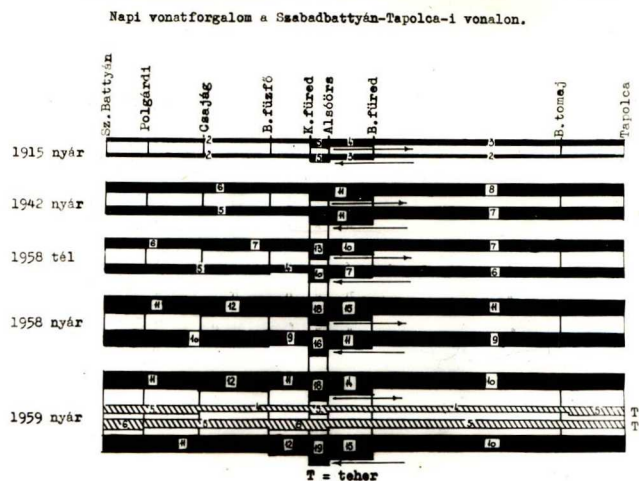


7. ábra. /19. oldal/

8. ábra. /19. oldal/

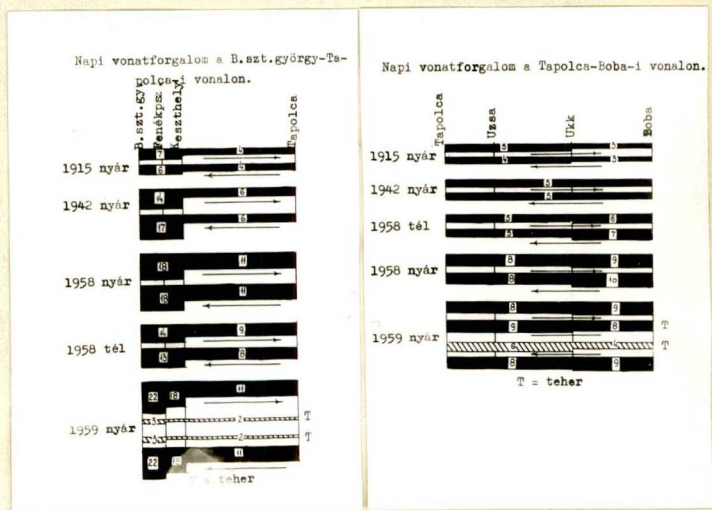


10.a.ábra. /38.oldal/



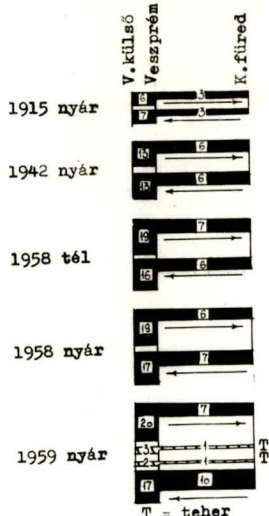
10.b.ábra. /38.oldal/

10.c.ábra. /38.oldal/

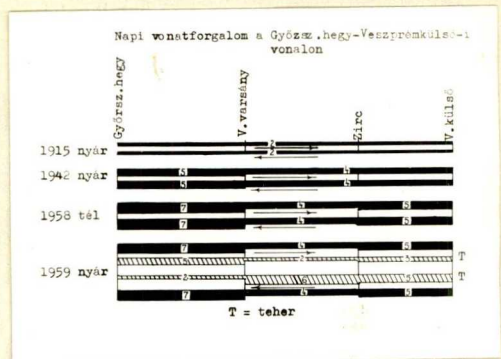


10.d.ábra./38.oldal/ 10.e.ábra./38.oldal/

Napi vonatforgalom a V.külső-Káptalanfüred-i vonalon.

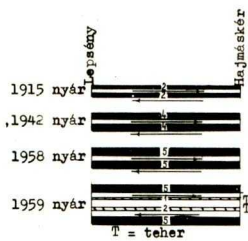


10.g.ábra. /38.oldal/

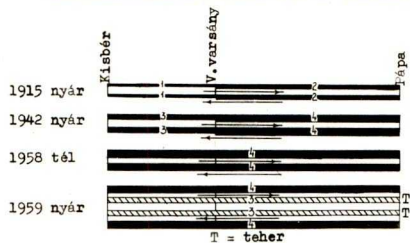


10.f.ábra. /38.oldal/

Napi vonatforgalom a Lepsény-Hajmáskér-i vonalon.



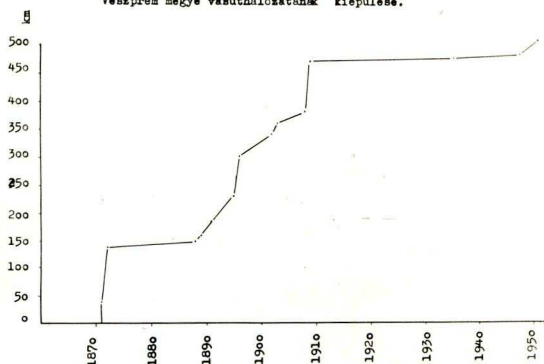
Napi vonatforgalom a Kisbér-Pápa-i vonalon.



10.i. ábra. /38. oldal/

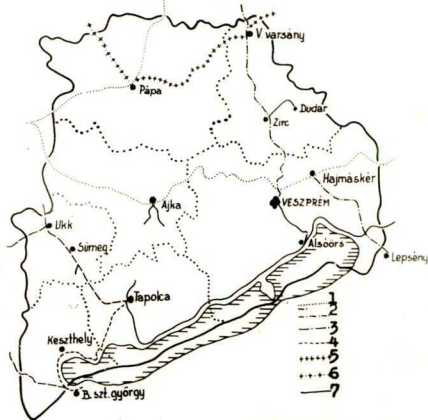
10.h. ábra. /38. oldal/

Veszprém megye vasuthálózatának kiépülése.



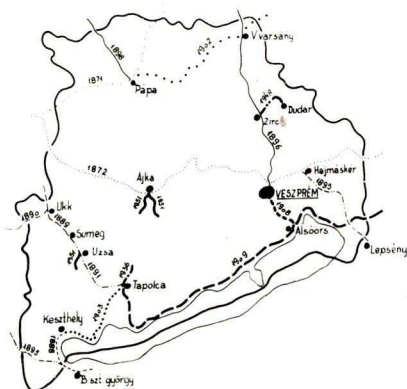
11. ábra. /46. oldal/

Az épített vasútvonalak vonalai a megye területén.

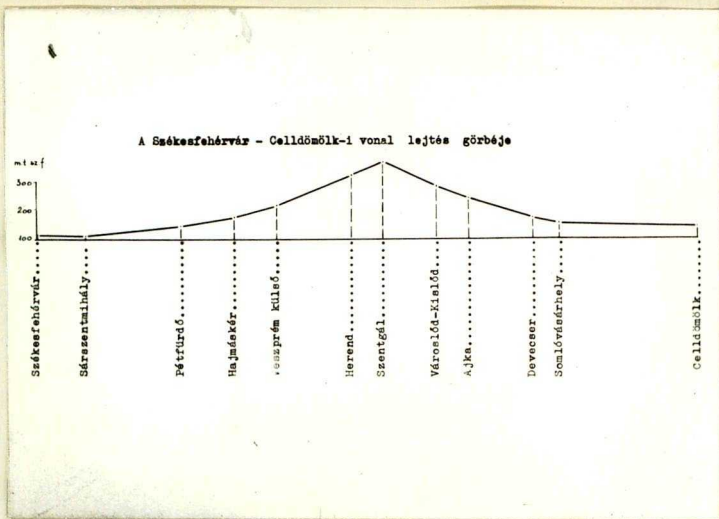


12.a. ábra. /48. oldal/

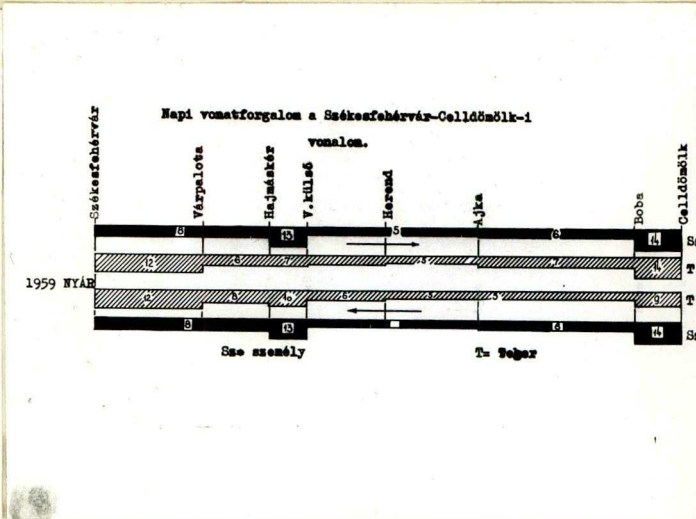
A megye vasutvonalainak kiépülése



12.b. ábra. /48. oldal/

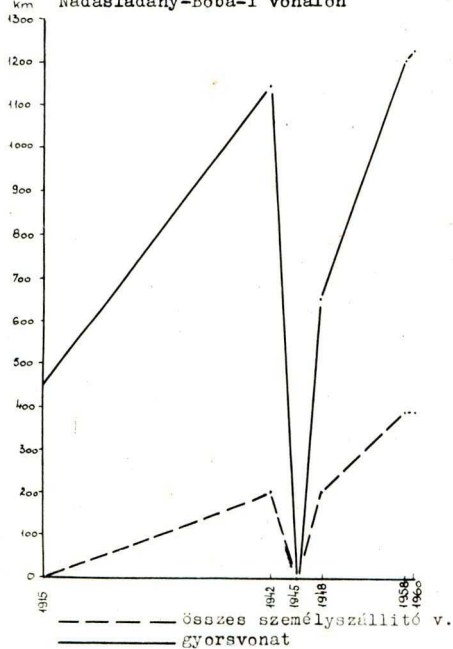


13. ábra. /52. oldal/



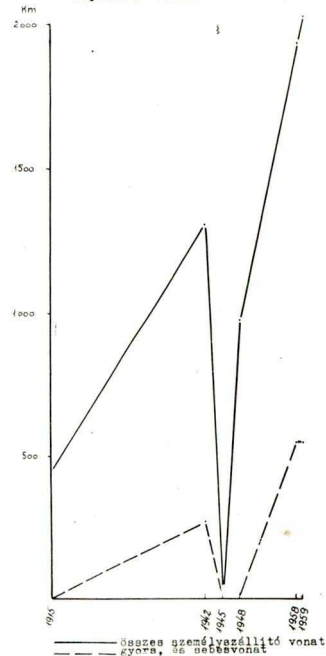
14. ábra. /53. oldal/

Napi személyszállító vonat km-ek a Csór-Nádasladány-Boba-i vonalon



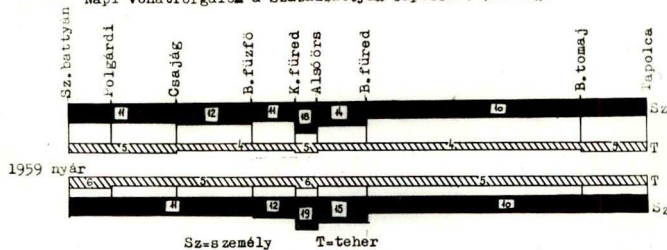
15. ábra. /58. old./

Napi személyszállító vonat km-ek a Szabadbattyán-Tapolca-i vonalon



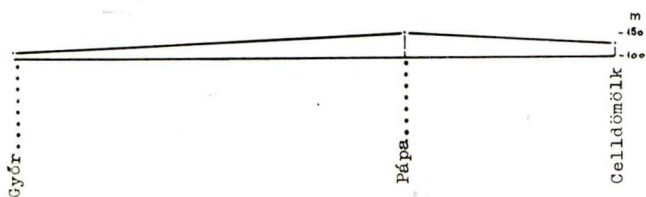
16. ábra. /67. old./

Napi vonatforgalom a Szabadbattyán-Tapolca-i vonalon.



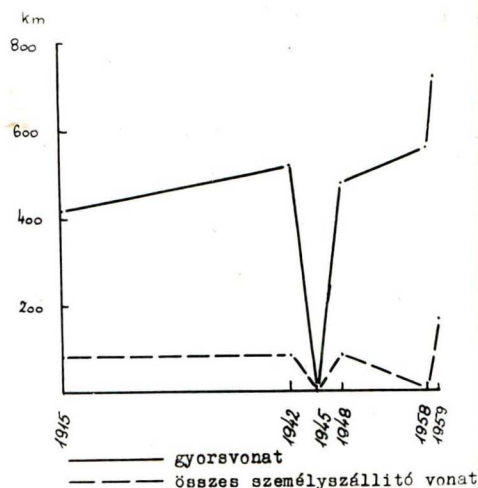
17. ábra. /68. oldal/

A Győr-Pápa-Cellődmölki vonal lejtés görbéje



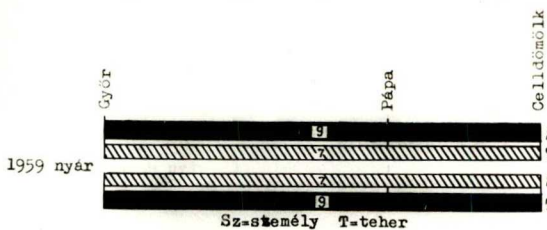
18. ábra. /74. oldal/

Napi személyszállító vonat km-ek a Külsővati Szerecsenyi vonalon

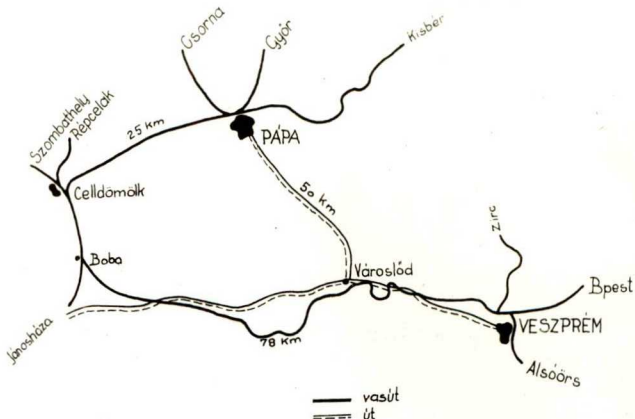


19. ábra. /77. oldal/

Napi vonatforgalom a Győr-Cellődmölki-i vonalon.

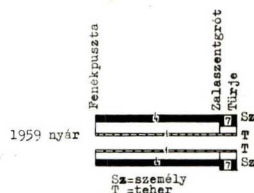


20. ábra. /78. oldal/



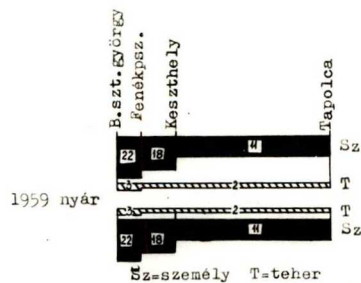
21. ábra. /80. oldal/

Napi vonatforgalom a Fenékpusztai-Zalaszentgróti-Túrjei vonalon



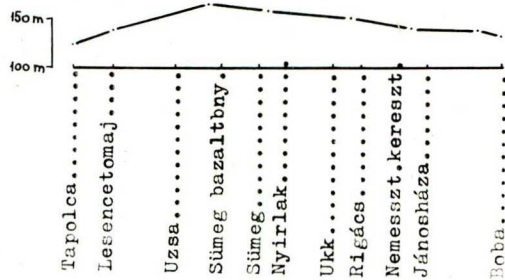
22. A. ábra. /97. oldal/

Napi vonatforgalom a B.szt. György-Tapolcai vonalon



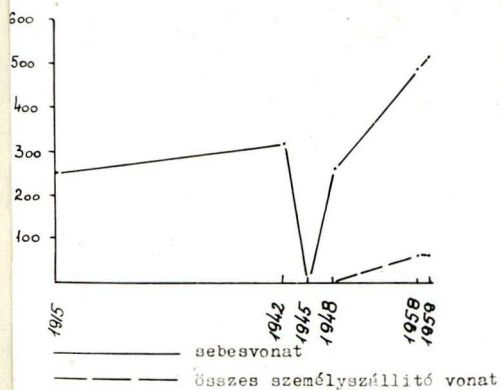
22. ábra. /91. oldal/

A Tapolca-Sümeg-Boba-i vonal lejtés görbéje



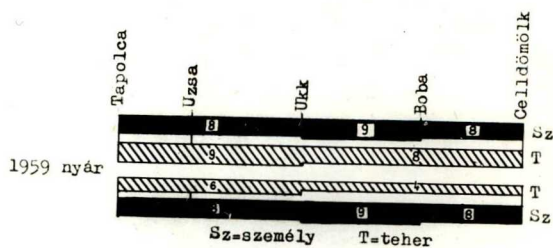
23. ábra. /99. oldal/

Napi személyszállító vonat km-ek a Tapolca-Rigács-i vonalon



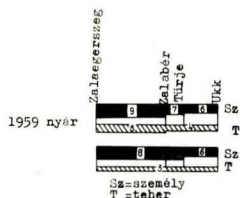
24. ábra. /107. oldal/

Napi vonatforgalom a Tapolca-Boba-i vonalon.



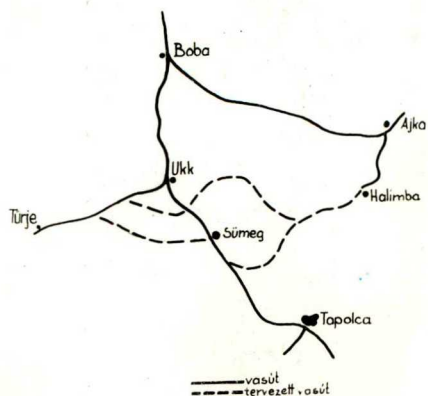
25. ábra. /109. oldal/

Napi vonatforgalom a Zalaegerszeg-Zala-ber-Túrje-Ukk-i vonalon.



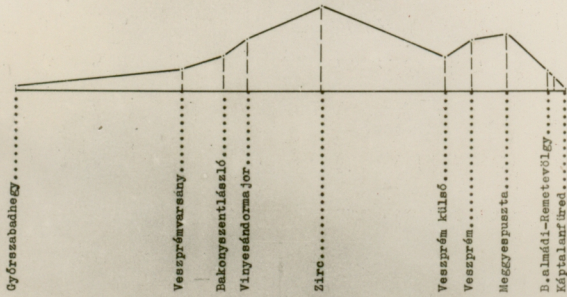
25. B. ábra. /110. oldal/

Tervezendő vasutvonalak



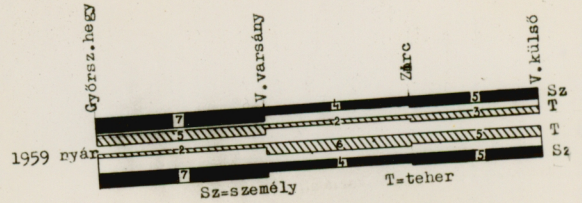
25. A. ábra. /113. oldal/

A Győrszabadhegy-Zirc-Veszprémkülső-Káptalanfüred-i vonal lejtés görbéje



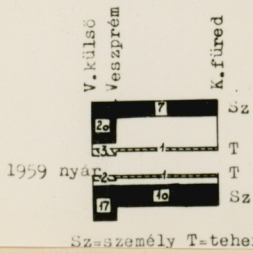
26. ábra. /119. oldal/

Napi vonatforgalom a Győrsz. hegy-Veszprém külső-i vonalon.



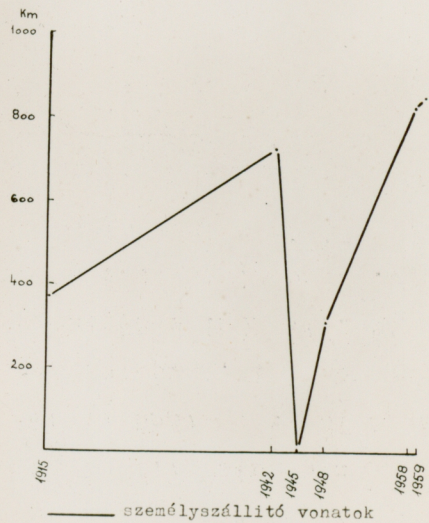
27.A. ábra. /122. oldal/

Napi vonatforgalom a Veszprém k.-Káptalanfüred-i vonalon.



27.B. ábra. /122. oldal/

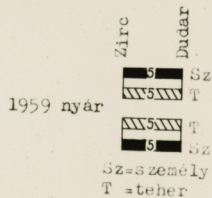
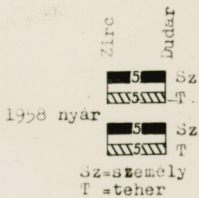
Napi személyszállító vonat km-ek a Bakonyfértő-Káptalanfüred-i vonalon



28. ábra. /122. oldal/

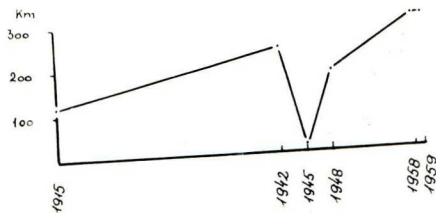
Napi vonatforgalom a Zirc-Dudar-i vonalon

Napi vonatforgalom a Zirc-Dudar-i vonalon.



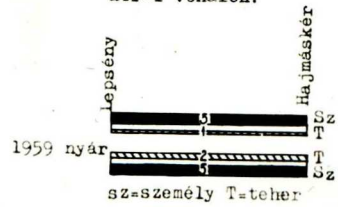
29. ábra. /124. oldal/

Napi személyszállító vonat km-ek a Hajmáskér-Lepsény-i vonalon.



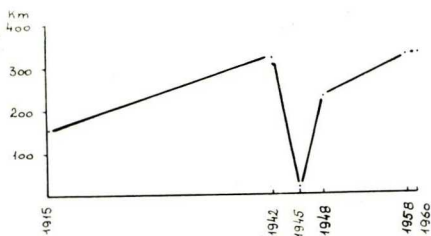
30. ábra. /127. oldal/

Napi vonatforgalom a Lepsény-Hajmáskér-i vonalon.



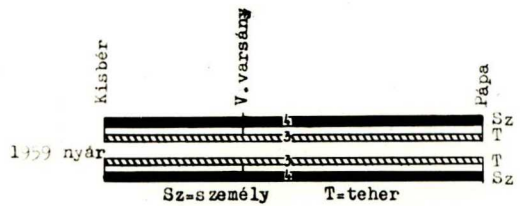
31. ábra. /128. oldal/

Napi személyszállító vonat km-ek a Pápa-Lázi-i vonalon



32. ábra. /136. oldal/

Napi vonatforgalom a Kiszér-Pápa-i vonalon.

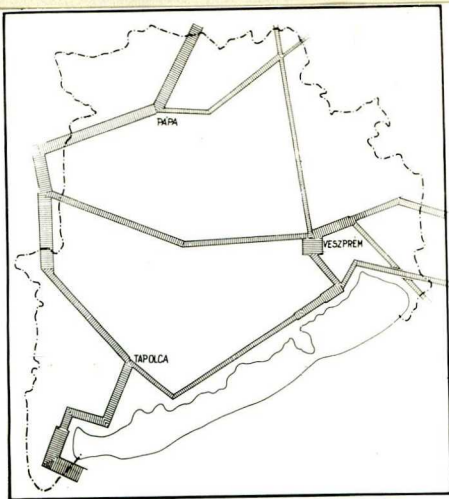


33. ábra. /137. oldal/

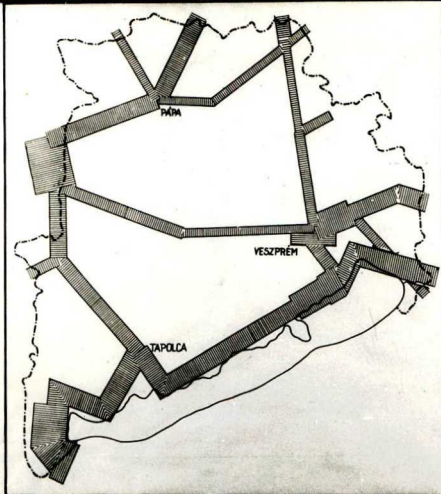
Napi vonatforgalom a Pápa-Csorna-i vonalon.



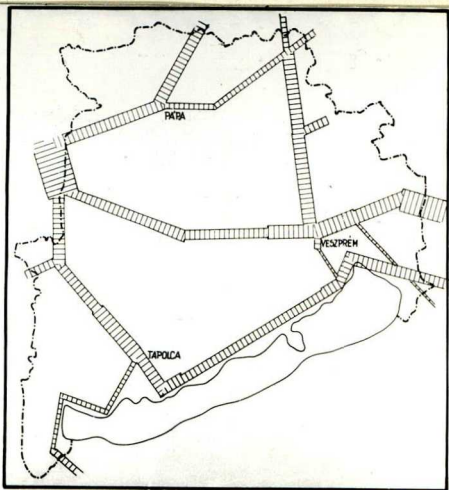
34. ábra. /141. oldal/



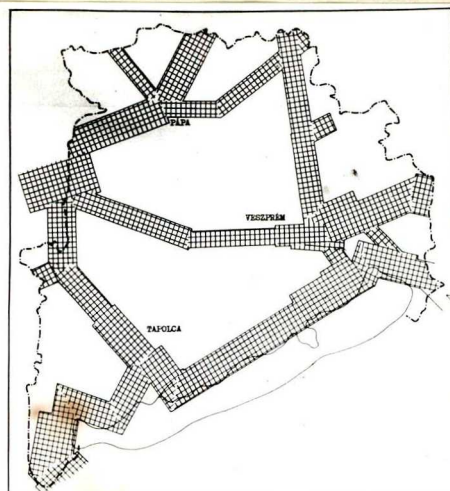
35.a.ábra. /145.oldal/
A vasuti személyforgalom térbeli elosz-
lása Veszprém megye vasutvonalain 1915
nyarán.



35.b.ábra. /145.oldal/
A vasuti személyforgalom térbeli elosz-
lása Veszprém megye vasutvonalain 1959
nyarán.



35.c.ábra. /145.oldal/
A vasuti teherforgalom térbeli eloszlása
Veszprém megye vasutvonalain 1959 nyarán



35.d.ábra. /145.oldal/
A vasuti összforgalom térbeli eloszla
Veszprém megye vasutvonalain 1959 nya

