

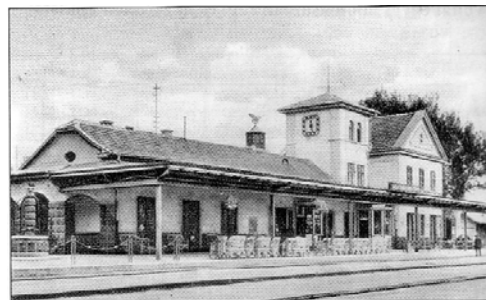
„Van már vasút! Éljen Kossuth”

(Az Észak-Balatoni Vasút Története Fazekas Miklós nyomán – 2. rész.)

Az első részben a vasút építésének történetét próbáltuk nyomon követni az 1907-1909. évek közötti időben. A folytatásban most az állomásépületekről és az átadási ünnepségről szóló beszámolót adjuk közre kivonatolva.

Nézzük tehát a szaknyelven „vasúti felépítménynek” is nevezett megállóhelyek fogadó épületeinek megépítési körülményeit (*Ezek többsége ma már csak értékesítendő ingatlanként van számon tartva*).

„A vonal vasúti épületeit Vasdinnyi Pál mérnök tervezte. A korábbi MÁV-típusú, egyenépületektől teljesen eltérő stílusú, hangulatos épületeket tervezett, jó megérzéssel a vasút nyújtotta idegenforgalmi lehetőségek kihasználására. Az épületek a környezetbe jól illeszkedő, magyaros jellegű, népies motívumokat tartalmazó díszítésűek voltak. Jellemzői a vöröskő lábazat, halványzöld vakolat, sötétzöld farészek és a vörös tető. Sajnos, mára csak Balatonarács megállóhely épületének vasút felőli homlokzata őriz valamit e stílusból. Jellegzetesek voltak az őrházak, csapott konytetővel, fatornáccal, lépcsővel és magyaros díszítéssel.”



Balatonalmádi vasútállomás

Az ünnepélyes átadás időpontjának bizonytalanságai:

„Még folytak az építési munkák, de a kormány engedélyt adott arra, hogy 1909. május 2-án, az akkor már öreg és beteg Vaszary Kolozs, bíboros, hercegprímás szalonkocsiját, a forgalomnak át nem adott vonalon Balatonfüredre továbbítsák. Így ő volt a vonal első utasa.”

„A műtanrendőri bejárás június 28-30-án megtörtént, mindent rendben találtak, és a vonalat július 1-én tervezték átadni a forgalomnak.”

„Az államtitkár egy levelében a következőt írja Óvári Ferenc, országgyűlési képviselőnek: *Kedves Barátom, Szíves tudomására hozom, hogy a Balaton-vidéki Vasút megnyitása július nyolcadikára halasztódott. Üdvözlettel: Sztéryni.*”

Nagy valószínűséggel tehát július 8-án (csütörtökön) reggel indult a különvonat a Keleti Pályaudvarról. Országos esemény lévén, a vonaton utaztak a kormány és a MÁV prominens személyiségei, a felsorolás szerint, legkevesebb húszan, vagy többen is, valamint újságírók, fényképészek. A helyi fogadtatásról a *Veszprémmegye* c. lap – itt csak rövidítve – így számol be:

„*Szababattyántól* kezdve valóságos diadalmenet volt a vonat útja. Minden állomáson rendkívüli fogadtatások mentek végbe. ... a peronokon nagy néptömeg szorongott és banda szólalt, harsány éljenekkel fogadták a berobogó vonatot. A fürdőhelyeken a nyaralóközönség is kijött a vonat elé, és meleg együttérzéssel vett részt az általános örömben. ...

Polgárdiban fehér ruhás leánykák szép virágcsokrot nyújtottak át az államtitkárnak...

Fülén Ferenczy János jegyző volt a szónok ...

Balatonakarattyán, az alagútnál a vonat pár percre megállt, és mindenki gyönyörködhetett a szép panorámában Tihany felé...

Balatonkenesén Hunk Dénes főispán és Bakó József országgyűlési képviselők beszéltek...
Balatonalmádiban Óvári Kálmán birtokos üdvözölte az államtitkárt...

Alsóörsön ér a vonat Zalavármegye területére. Itt a vármegye alispánja, Árvay János fogadta az érkezőket köszönettel és üdvözlettel...

Különösen lelkes volt a fogadtatás *Balatonfüred fürdőtelepen*, ahol a peronon kívül nagy közönség jelent meg, és lelkes éljenzéssel fogadta a berobogó vonatot... (Itt a vonat 2 óra hosszat várakozott – villásreggeli ürügyén...)

Tovább haladva, *Alsódörgicsén* és *Zánka-Köveskálon* volt ünnepélyes fogadtatás...

Révfülöpön Herczegh Mihály, egyetemi tanár fogadta a vendégeket, majd a vonat megkerülte a Badacsonyt, és Csobánc, Tátika hegyormai között érkezett *Badacsonytomajba*, ahol Horváth József, lelkész üdvözölte az államtitkárt.

(Itt, sajnos egy kis újságírói tévedés csúszott be, mert a vonal Badacsonytomaj után kerüli meg a badacsonyi hegyet – a szerző.)” (*Ezen kívül a Tátika is egy kissé távol esik, talán maradjunk inkább a Gulácsi vagy a Szent György hegynél – a szerkesztő.*)

„A pályaudvaron egybegyűlt közönség lelkes tüntetése között érkezett a vonat *Tapolcára*, ahol Marton Gyulának, a város helyettes bírájának üdvözlésére Szterényi József államtitkár válaszolt.”

„A vonal megnyitása után napi három pár vonat közlekedett Budapest Keleti és Tapolca között. Budapestről gyorsvonat indult reggel 8 óra 20 perckor és délután 3 óra 20 perckor, személyvonat pedig 5 óra 50 perckor. A menetidő Budapesttől Tapolcáig gyorsvonattal 5 óra 15 perc, személyvonattal 7 óra 30 perc volt. ... A vonalra engedélyezett legnagyobb sebesség először 60 km/óra, majd két év után 80 km/óra volt.”

Aki még gondját viselte az újonnan megépített vasútnak, az a *Baltoni Szövetség* volt:

„A Baltoni Szövetség megalakulása (1904.) óta nagyon sokat tett a Balaton-vidéki Vasút megépítésének ügyében. Az 1910. évi jelentésében az ide vonatkozó rész így hangzik: Az új, nehezen várt Balaton-vidéki Vasút megnyíltával nagy reménység költözött a felső partra. ... Az új vasút menetrendje és menetideje sok kifogásra adott alkalmat. A legfontosabb része a dolognak azonban az, hogy az új vasút kész, és meglepetésszerű forgalmat mutathat föl, ami biztosítékot látszik nyújtani arra, hogy a vasút fejlesztése elől az irányadó tényezők kitérni nem fognak és megadják a fontos vasútvonal részére a fejlődés eszközeit. Hogy ez így legyen, az iránt szövetségünk is állandó buzgalmat fog kifejtetni.”

A Szövetség kezdeményezte, hogy a paloznaki és lovasi birtokosok érdekében feltételelesen álljon meg a vonat a 30. sz. őrháznál. Elintézte, hogy a vasútállomásokon levélszekrényt helyezzenek el. Javasolta, hogy a vasút környékét nemesfűzzel ültessék be, „ezzel megakadályozzák az árkok elzsombékosodását, másrészt az itt termelt nemesfűz vesszőből a helyi lakosok kosarat és a gyümölcs szállításához alkalmas eszközöket tudnának előállítani.” A Szövetség javaslatára

„1911. július 16-tól egy új vonatpár indult meg a felső parton.” Ezeken kívül számos más javaslattal is folyamatosan próbálták elősegíteni a vasút jobb kihasználását, amelyek egy része meg is valósult. Az ábrahámhegyi vasúti megállóhely 1925. évi létrehozását erkölcsileg és anyagilag is támogatták.



Ábrahámhegy.

Állomás.



2009-ben a 100 éves évfordulóra készülünk. A nosztalgia-vonat menetrendje már tervezés alatt van a MÁV Nosztalgia Kft. berkeiben. A konkrét dátum még bizonytalan (június vége-július eleje). Elkészült az ünnepség előzetes forgatókönyve a Balaton teljes északi parti szakaszára – ennek részleteit következő írásunkban közöljük. Ebben a vasút történetének néhány kalandos eseményéről is szó esik.

Zárszóként idézet a szerző, Fazekas Miklós könyvéből – hol ünnepeltek évfordulót már korábban is?:

„1999. július 8-án ünnepeltük a Balaton-vidéki Vasút átadásának 90. évfordulóját. Mivel nem igazán kerek évforduló volt, nem voltak nagy ünnepségek. Csupán Balatonkenesén, a község és a Falumúzeum lelkes vezetése rendezett egy nivós megemlékezést és kiállítást az évforduló alkalmából.”

„Tapolca állomás eredetileg a Sümeg-Tapolca és a Keszthely-Tapolca HÉV vonalak közös állomása volt, s csak a (29.) fővonal megépítése után kapcsolódott ahhoz. ... Tapolca állomás történetét, fennállásának 100 éves évfordulójára, részletesen feldolgozta Lovas Gyula vasúttörténész (1991.)”

P.Á. Miklós, 2008. október