

Javaslat a

FRANCIÁVÁGÁSI ERDEI KISVASÚT EMLÉKHELY

települési értéktárba történő felvételéhez

Készítette:

Felföldi Andrea (név)

 (aláírás)

Bakonybél, 2024. február 12.



BAKONYBÉLI TELEPÜLÉSI
ÉRTÉKTÁR BIZOTTSÁG
8427 Bakonybél, Pápai utca 7.

I.

A JAVASLATTEVŐ ADATAI

1. A javaslatot benyújtó (személy/intézmény/szervezet/vállalkozás) neve: Guzmics Izidor Kulturális és Idegenforgalmi Egyesület
2. A javaslatot benyújtó személy vagy a kapcsolattartó személy adatai:
Név: Felföldi Andrea
Levelezési cím: 8427 Bakonybél, Zrínyi utca 5.
Telefonszám: +36 20 593 2629
E-mail cím: felfoldi55@gmail.com

II.

A NEMZETI ÉRTÉK ADATAI

1. **A nemzeti érték megnevezése:** Erdei Kisvasút Emlékhely
2. **A nemzeti érték szakterületenkénti kategóriák szerinti besorolása**

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> agrár- és élelmiszergazdaság | <input type="checkbox"/> egészség és életmód | <input type="checkbox"/> épített környezet |
| <input type="checkbox"/> ipari és műszaki megoldások | <input type="checkbox"/> kulturális örökség | <input type="checkbox"/> sport |
| <input type="checkbox"/> természeti környezet | <input type="checkbox"/> turizmus | |

3. **A nemzeti érték fellelhetőségének helye:** Veszprém Vármegye, Bakonybél – Odvaskő – Vörös János-rét közelében a 8301. sz. műút mentén

4. Értéktár megnevezése, amelybe a nemzeti érték felvételét kezdeményezik

- | | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> települési | <input type="checkbox"/> tájegységi | <input type="checkbox"/> megyei | <input type="checkbox"/> külhoni magyarság |
|-------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|--|

5. A nemzeti érték rövid, szöveges bemutatása, egyedi jellemzőinek és történetének leírása:

A Franciavágás és Városlőd között, a Bakony erdein átvezető kisvasút kiépítése 1910-ben kezdődött, mindössze 2 km-es távolságon, 600 mm-es nyomvonalon, a mezőgazdasági termények szállítását szolgálva. Az Ugod község részét képező Diópusztáról a MÁV 13-as számú, Pápa-Tatabánya vasútvonalán, Franciavágásnál létesített rakodót kötötte össze. 1916-ban a Pápa-Ugodi gróf Eszterházy hitbizományi uradalom és *Milch* fakereskedő között szerződés jött létre a vonal addigi végállomásán túl elterülő 200 kataszteri hold erdőség kitermelésére. A kereskedő a pályát a Diópuszta - Huszárokélopuszta - Kőrös-hegy vonalon meghosszabbította, így az 13 km-re nőtt. A pályát lóvontatásra tervezték, a kocsikat öszvérek húzták fel a Milch-vágás rakodójára, ahol kifogták az igásállatokat. A munkások fával felterhelten, fékezve párosával engedték le a kocsikat, az öszvérek pedig egy rövidebb erdei úton maguktól visszaügettek Huszárokélopusztára. A forgalom jelentősen megnőtt, a mezőgazdasági termények mellett évi 30.000 köbméter fát is szállítottak. 1923-ban kiépült a Huszárokélopuszta - Mórcháza 6,5 km hosszúságú vonal. *Egyes források szerint ezt a pályaszakaszt Witt Lajos erdőmérnök tervei alapján építették.*

1928-ban a fakitermelés jogát és a vasútüzemet a *Magyar Keményfa Rt.* vette bérbe, amely egy O&K gyártású dízelmozdonyt állított üzembe. A jármű 1952-ig eredeti állapotában működött. 1947-48-ban a Kőrös-hegyi öreg erdők kitermelése befejeződött, megszüntették a lóvontatású vonalat és megkezdték a vágányok felszedését. Mindig csak annyi sínt bontottak fel, amennyit máshol éppen felhasználni kívántak, így a vonal felszedése csak 1966-ban fejeződött be.

1940-ben az uradalom a szerződés lejártával újra a saját kezelésébe vette a vasutat.

1946-ban a franciavágási fűrészüzemet elkülönítették, a vasutat pedig a Városlódi 760 mm-es kisvasúttal egyesítették üzemviteli szempontból

(A városlódi kisvasutat feltehetőleg a veszprémi Hirschfeld Izidor (1862-1925) fakereskedő építtette 1918-19-ben, aki az akkori püspöktől, dr. Rott Nándortól megvette az itteni püspöki erdőkre szóló fakitermelés jogát. A vasút a Laposok rétjei mellett húzódott fel az erdőbe Németbányáig. Az első vonal 12 km-es hosszúságú volt, már a kezdetektől gőzvontatással, 760 mm-es nyomtávval. A vonatállomány 1920-ban egy újabb gőzmozdonyral bővült. Hirschfeld bérletének 1924-es lejártakor maga Rott Nándor püspök a kisvasutat a Laposok feletti volt tégláégetőtől leágaztatta Farkasgyepűig. Más forrás szerint a vonal Farkasgyepűt csak 1928-ban érte el. 1929-ben Farkasgyepűn tudószanatórium épült, ehhez az építőanyagot a kisvasúton szállították. Az 1939-ben létesült farkasgyepűi fűrészüzem faanyagát is ezen az ágon szállították a városlódi nagyvasúthoz. A gőzvontatást ebben az időben felváltotta egy O&K motormozdony.)

Ettől kezdve napirenden volt a két vonal fizikai összekötése. Ennek egyik akadálya volt a 600 mm és 760 mm közötti nyomtávkülönbség, a másik pedig, hogy a két vasút egymáshoz legközelebb eső két pontja között is 5 km volt a távolság. A franciavágási vonalig hiányzó 5 km-es szakasz végül 1952-ben épült meg 760 mm-es nyomtávval Laposok-Pápváralja és Királykapu között.

1957-ben megtörtént a két vonal egyesítése úgy, hogy a városlódi vonalat építették át 600 mm-re. Az ilyen módon fizikailag is egyesített hálózat hossza 36 km és 390 méter lett.

A gördülőanyag 20-22 platós kocsiból, valamint 30 db rönkszállító truck, más néven villás zsámolykocsiból állt, illetve ezek mellett a pályafenntartás igényeit szolgáló járművek is használatban voltak. A hőskori O&K dízeleket fokozatosan MD-40 sorozatú motormozdonyokkal váltották fel. Valószínűleg a két vonal egyesítésekor beszereztek egy 1927-ben gyártott, 2138 sorozatszámú 40 lóerős O&K Montania 830 típusú dízelmozdonyt, amely 1970-ben Almamellékre került.

1961-ben megindították a rendszeres személyforgalmat, 1964-ben már a Franciavágás - Gerencepuszta - Móriczháza 13 km-es vonalon közlekedtek személyvonatok. A szerpentes vonalvezetésű, a Magas-Bakony legszebb részein zakatoló szerelvények pályasebessége 10 km/h lehetett.

1968-ban a MÁV megszüntette a városlódi rakodót. Ezzel párhuzamosan igen jól haladt a bakonyi erdei utak kiépítése. A nagyvasúti átrakás lehetőségét elvesztett városlódi szakaszt 1969-ben kezdték el felbontani, amit több részletben hajtottak végre.

A személyforgalmat egy darabig még engedték, majd előbb Franciavágás-Gerencepuszta viszonylatra korlátozták, végül 1976-ban ezt is bezárták, a síneket felszedték. Ezzel végleg megpecsételve a Magas-Bakony vasútvonalának sorsát.

Az Erdei Vasút Emlékhely építménye a Franciavágás – Gerencepuszta vonal Odvaskő megállója, annak „váróterme” volt. A viszonylag épen maradt épületet 2012-ben Bakonyvári Andor bakonybéli lakos kezdeményezésére a bakonybéli Guzmics Izidor Kulturális és Idegenforgalmi Egyesület tagjai helyrehozták, és Bakonyvári Andor magángyűjteményéből kiállítást rendeztek be benne, fényképek, térképek mesélnek a múltról. Előtte egy rönkszállító csille emlékeztet a bakonyi kisvasút eredeti, gazdasági funkciójára

6. Indoklás az értéktárba történő felvétel mellett:

A kisvasút emlékhely egyedüli mementója az előző évszázadban, a Bakony területén zajló fakitermelő tevékenységnek, amely meghatározta az ott élők életmódját, életlehetőségét. Emellett jelentős szerepe volt a század második felében a térség turisztikai fellendítésében. Az egykori vasút nyomvonalán, épített töltéseken, hidak romjai között, vadregényes útvonalon vezetnek a kék túra és a dunántúli piros turistajelzések anélkül, hogy erre bármi utalna. Az emlékhelyen látható kiállítás felidézi létét, egykori szerepét. Az emlékhely kialakítása civil kezdeményezés, a társadalmi összefogás szép példája.

7. A nemzeti értékkel kapcsolatos információt megjelenítő források listája (bibliográfia, honlapok, multimédiás források)

Bakony turistakalauz–Cartographia

Szűcs Zoltán József: Franciavágási erdei vasút -<https://kisvasut.hu/showgallery.php?tip=2&i=8649>

Soós Lajos: Egykori masinisták nyomában a Bakony rengetegében – Turistamagazin, 2020. december 1.

Konfár Tibor: Akit a mozdony füstje megcsapott, húzzon néha bakancsot - Turistamagazin, 2022. április 26.

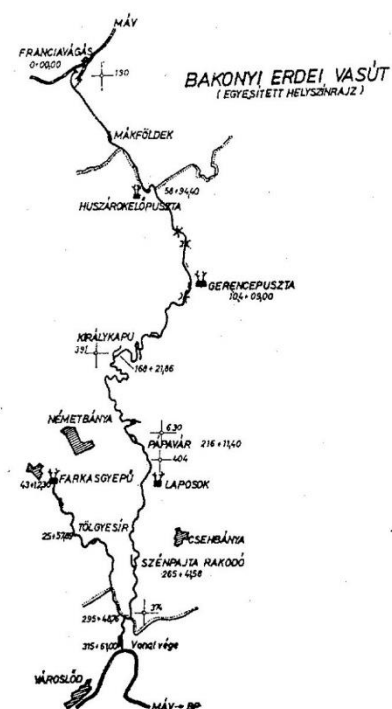
8. A nemzeti érték hivatalos weboldalának címe:

<https://bakonybel.hu>

III.

MELLÉKLETEK

1. Az értéktárba felvételre javasolt nemzeti érték fényképe vagy audiovizuális-dokumentációja



A Franciavágás–Városlőd erdei vasút

2. A Htv. 1. § (1) bekezdés j) pontjának való megfelelést valószínűsítő dokumentumok, támogató és ajánló levelek

3. A javaslatához csatolt saját készítésű fényképek és filmek felhasználására vonatkozó hozzájáruló nyilatkozat