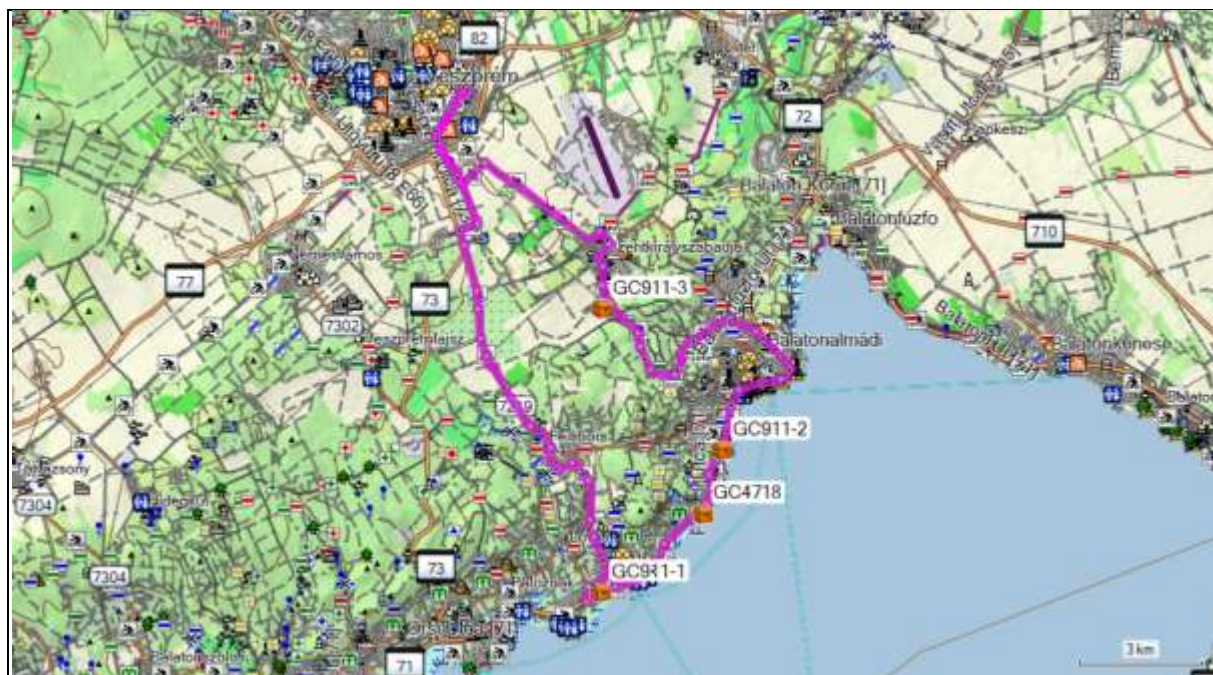
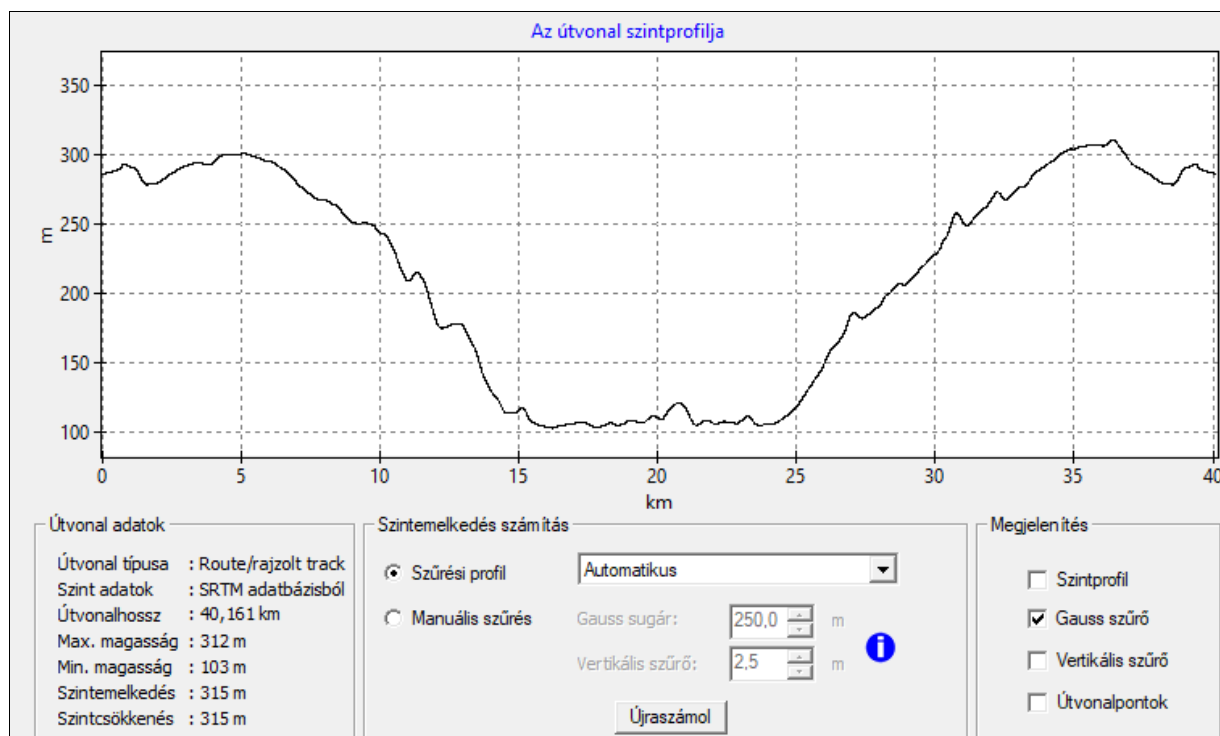


2024. július 06. Bringával a Balatonra

Útvonal: Veszprém Ady Endre utca – Felsőörs – Alsóörs – Káptalanfüred – Balatonalmádi – Szentkirályszabadja - Veszprém Ady Endre utca

Táv: 40 km; szint: 300 m



Ládák:

gc911 <https://geocaching.hu/caches.geo?id=5798>

Rejtés típusa: Multi geoláda (4H), telefon: 06303423964, Nehézség / Terep: 2.0 / 1.5

Eredetileg négypontos multi - most az első pont átmenetileg nem kereshető - az egykori gyönyörű Veszprém Alsóörs útvonalon. Minden ponton jelszórészlet. A multit biciklivel a legélvezetesebb lejárni.

1. pont: 15x8x8 cm - A fordítókorongból kényelmesen elő tudod venni.
2. pont: 8x8x4 cm - Légy korlátolt!
3. pont: 15x15x8 cm - Mérföldkőhöz érkezted!
4. pont: 8x8x4 cm - Nem zár!

Jelszó: az egyes pontokon összegyűjtött jelszórészletek 3-4-1-2 sorrendben. Az első pont az Alsóörsi vasútállomás teljes átépítése miatt nem kereshető, a hiányzó jelszórészlet azonban egyértelműen kitalálható. Ha kérdésed van, keress bátran.

A geoláda végigvezet az egykori 11-es számú Bakonyvasút Alsóörs-Veszprém szakaszán. Legcélszerűbb kerékpárral keresni a ládát, ugyanis az Alsóörs-Balatonalmádi-Veszprém kerékpárút nagyrészt megegyezik a vasút nyomvonalával. A vasút egyes elemei, hidak, támfalak, töltések, talpfák sok helyen megmaradtak, a multi célja ezek bemutatása. A vasút állomásépületei a mai napig állnak, csak immár lakóházként, nyaralóként funkcionálnak.

Gyerekkorom legszebb nyarait Káptalanfüreden töltöttem, sokat meséltek az idősök az ország legszebb vasútvonalának tartott 911. számú Alsóörs-Veszprém vonalról, mely Káptalanfüredet is érintette.. Megszüntetését gazdaságtalanságra hivatkozva az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció rendelte el: 1969-ben megszüntették a Meggyespuszta-Alsóörs szakaszt, majd 1972-ben a megmaradt Veszprém-Meggyespuszta szakaszt is. A vasút nyomait számtalan helyen fel lehet fedezni, a multi célja ezeknek a bemutatása.

A 911-es számú Alsóörs-Veszprém vasútvonalat 1909-ben építtette Veszprém városa a város és a Balaton áru- és személyforgalmának megkönnyítésére. 1909. június 8. napján avatták fel a vasútvonalat. Megszűnése előtt a mai 11-es számú Győr-Veszprém-vasútvonal részeként üzemelt, közvetlen vonatok is indultak Győrből a Balaton partjára. 22 km hosszú vasútvonal megállói a következők voltak: Veszprém, Veszprém külső pu., Jutas Veszprém régi, Veszprém ipartelepek, Veszprém honvédlaktanya, Meggyespuszta, Meggyespuszta 2. sz. őrház Szentkirályszabadja, Balatonalmádi-Remetevölgy, Sárkuta, Sárkuta 4. sz. őrház, Balatonalmádi-Öreghegy, Káptalanfüred, Balatonkáptalanfüred m.h., Alsóörs

A balatoni vasút gondolatának felvetődése és tervek a megvalósításra

"1881-ben sokan javasolták egy lóvasút megépítését a Veszprém és Balatonfüred közötti közlekedés megoldására. [...] Óvári Ferenc 1892-ben elmondott parlamenti szűzbeszédében a filoxiavész miatt kilátástalan helyzetbe került kivándorlásra ítélt Balaton melléki nép helyzetén való javítást éppen egy jó közlekedési politikában látta. A tapolcai, nagyvázsonyi és veszprémi választókerületek országgyűlési képviselői (Csigó Pál, Óvári Ferenc és Szabó Imre) 1893. február 15-én memorandumot

intézkedtek a miniszterelnökhöz, melyben a filoxiavész miatt szükségessé vált szőlőfelújítások támogatására tett javaslataikat a Balaton-parti vasút kiépítésének szükségességével zárták.

1894. augusztus 12-én Balatonfüreden a Balaton-parti vasút ügyében Óvári Ferenc és Véghely Dezső javaslatára kimondták, hogy a vonalat Veszprémtől, Szentkirályszabadja, Almádi és Vörösberény érintésével a Balaton-parton haladva egészen Keszthelyig kell megépíteni. Az értekezleten elfogadott javaslat megvalósítására 200 tagú végrehajtó bizottságot választottak Véghely Dezső Veszprém megyei és Cserán Károly Zala megyei alispán elnökletével.

Az építés előkészületei 1899-ben kezdődtek meg. Mivel a Balatonparton 103, Szentkirályszabadjánál 286, Veszprémben pedig 266 méter tengerszint feletti magassággal kellett számolni, a Malom-völgyi meredek vonalvezetés miatt elsősorban személyforgalommal számoltak. Ráadásul mivel a villamos vontatás drága és fejletlen volt, a gőzvontatás pedig nehézkes, a vasutat motorkocsis üzemre tervezték. Az előkészítés és a terület kisajátítások az érintett települések érdekellentétei miatt végül több évet vettek igénybe: az építkezés csak 1907 októberében kezdődhetett meg. A huszonkét kilométer hosszú Alsóörs-Veszprém szakaszt hét hónap alatt hozták létre, 1908 szeptemberében gördült rajta végig először vasúti szerelvény. A hivatalos átadás és avatás 1909. július 8-án volt. Mivel a vonal áthaladt Veszprémen, így a külvárosban lakók számára megkönnyítette a belvárosba jutást. A Balaton környéki településekről is egyszerű eljutást kínált Veszprémbe, valamint az idegenforgalom szempontjából is fontossá vált, mivel Északnyugat-Magyarországról is gyorsan el lehetett érni a Balatonhoz.

Megszüntetés: Megszüntetését gazdaságtalanságra hivatkozva az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció rendelte el: 1969-ben megszüntették a Meggyespuszta-Alsóörs szakaszt, majd 1972-ben a megmaradt Veszprém-Meggyespuszta szakaszt is. A pályát 1974-ben végleg felbontották, ma csak pár száz méter emlékeztet a veszprémi vasútállomásnál, a Veszprém belvárosa felé kanyarodó rövidke szakasz.

Jövő: A Veszprém-Alsóörs vonal új nyomvonalon történő újjáépítése nagyon sokba került volna 2011-ben az NFM szerint. A közelmúltban közlekedési fórumot tartottak Balatonalmádiban, melyen a 11-es számú Győr-Veszprém vonal egykor a Balatonig vezető, Veszprém-Alsóörs szakaszának helyzete, esetleges újraélesztése is szóba került. A Magyar Idők szerint a rendezvényen elmondták: először is fel kellene mérni az egykori nyomvonal jelenlegi állapotát, a vasúti forgalom visszaállításához azonban a környező települések komoly összefogására lenne szükség. A lap a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumnál (NFM) arról érdeklődött, van-e esély a megszüntetett vonalszakasz újraindítására. A minisztérium válasza meglehetősen egyértelműsíti a helyzetet. Az 1968-as gazdasági reform közlekedéspolitikai koncepciója következtében közel ötven éve megszüntetett, huszonkét kilométeres vonal két szakaszán kerékpárutat építettek a vasúti alépítményen. Máshol nemcsak a síneket, hanem a szükséges műtárgyakat, például a 71-es főút felett átvezető felüljárót is elbontották. Az egykori nyomvonal jelentős részén Veszprém és Balatonalmádi belterületén is közutakat és épületeket alakítottak ki. Vagyis gyakorlatilag nincs esély a forgalom ismételt felvételére. Egy új nyomvonalon való újjáépítés pedig rendkívül magas költségekkel járna a nehéz terepviszonyok miatt.

gc4718 <https://geocaching.hu/caches.geo?id=95>

Rejtés típusa: **Hagyományos geoláda, telefon:**

Kisméretű hagyományos dobozt keress a megadott szép kerek koordinátán. Maga a rejtés nem nehéz, de odáig eljutni... Nem véletlen a nehézségi fok, kérlek felkészületlenül ne vágj neki! A com-on "Premium Member only" ládának jelentettem be, ezzel védve a nádaszt a túl nagy forgalomtól.

Megközelítés: jelen állapot szerint (2011.09.07) én nyugodt szívvel csak a víz felőli megközelítést javasolnám, onnan "csak" 4-5m-t kell a nádasban megtenni. Ugyanez a part felől közel 100m, szerintem nem embernek való. Esetleg télen a jég hátán... A legközelebbi strand a káptalanfüredi, van vízijármű-kölcsönző.

Upgrade: a terep nehézségi foka a vízállással arányos; 90-95 cm esetén már jó 4-es értékkel számolj. Aktuális vízállást [itt](#) találsz.