Bambuszvonatok Kambodzsában

Mit lehet tenni egy egyvágányos, rendkívül rossz állapotban vegetáló vasúti vonallal, ahol a vonatok csak sétatempóban vánszorognak, de a vasúti szállításra komoly az igény? A bambuszvonat a kambodzsaiak válasza erre a kérdésre.



Kambodzsa történelme rendkívül véres, a vörös khmerek pusztítását az ország a mai napig nem tudta kiheverni. Az ország egykor francia gyarmat volt, a vasúti hálózatot is ők építették ki (csakúgy, mint korábbi bejegyzésemben, a világ leghosszabb vonatának a pályáját, Mauritániában).

Ebből a hálózatból napjainkra a háborúk pusztításai nyomán nem sok maradt, és az a kevés járható vágány is meglehetősen elhanyagolt. A főváros és a második legnagyobb város, **Battambang** közötti 300 kilométeres távolságot a menetrend szerinti vonat 14 óra alatt teszi meg, azaz nagyjából 20 km/h átlagsebességgel. A vonatok meglehetősen leharcoltak, az imbolygó kocsikból a padlólemezek közötti jókora réseken lehet látni az elfutó talpfákat. A klímaberendezés hiányát is ki lehet pótolni a tetőn utazással (trainsurfing-gel), ami az utazás élményfaktorát jelentősen emeli (lásd a beillesztett Youtube filmet – 1:20).



Ráadásul a menetrend is hagy némi kívánnivalót maga után, a filmben az egyik megszólaló említi, hogy havonta mindössze 4 személyszállító vonat közlekedik, és azok is néha kisiklanak.

A háborúk idején a vonatok elé kapcsoltak néhány kiszuperált teherkocsit, hogy az aknákra futva ezek robbanjanak fel a vonat helyett. Az első kocsiban ingyen lehetett utazni, a másodikban féláron – lehet, hogy a bambuszvonatok ötlete innen ered.



A helyiek leleményessége nyomán születtek meg a bambusz-vonatok. Ezeket a helyiek „**nori**” névvel illetik a francia norry (= teherautó?) szó után. Nem az egész „vonat” készül bambuszból – ahogy a névből gondolhatnánk; ez a jármű ennél sokkal átgondoltabb fejlesztés – csak a mintegy három méter hosszú felépítménye. A vasúti kerékpárokat elhagyott harckocsikból mentették át.

A felépítményen kap helyet a jellemzően 6 lóerős benzin- vagy dízelmotor – mely szíjhajtással csatlakozik az egyik tengelyhez, és a fékberendezés, ami lábbal a kerekhez feszíthető egyszerű farúd.



A bambusz szerkezet a kerekekről két ember által könnyedén leemelhető, így a teljes járművet pillanatok alatt le tudják bontani majd ismét újra tudják építeni a vágányokon. Mivel egy sínpár köti össze a településeket, ha a nori-k szembetalálkoznak rajta, a helyi etikett szerint a könnyebbet vagy ráérősebbet bontják le a sínekről, míg a másik elhalad. A menetirány váltása hasonló módon történik: lepakol, felépítmény felemel - megfordít, felépítmény vissza, rakomány vissza.



A nori-k 10-15 embernek vagy akár három tonna rizsnek biztosítanak elegendő helyet, és akár 40 km/h-s sebességre is képesek, bár jól felpakolva általában 15 km/h-s sebességgel csettegnek.

A bambuszvonatok vezetői ismerik a menetrendet, így általában a „normál” vonat érkezése előtt időben elhagyják a síneket. A mozdony kürtjét is messziről hallják, és az egyébként sem ICE tempóban közlekedik, elegendő időt hagyva a nori lebontására.



A kényszer szülte közlekedési megoldás a helyiek és az idelátogatók között is különös népszerűségnek örvend, és – szerintem teljesen jogosan, én is nagyon kipróbálnám – turista-attrakció is vált belőle. A Lonely Planet szerint egy saját bambuszvonat bérlése **O Dambong** és **O Sra Lav** között 8 dollárba (~ 1800 forint) kerül.

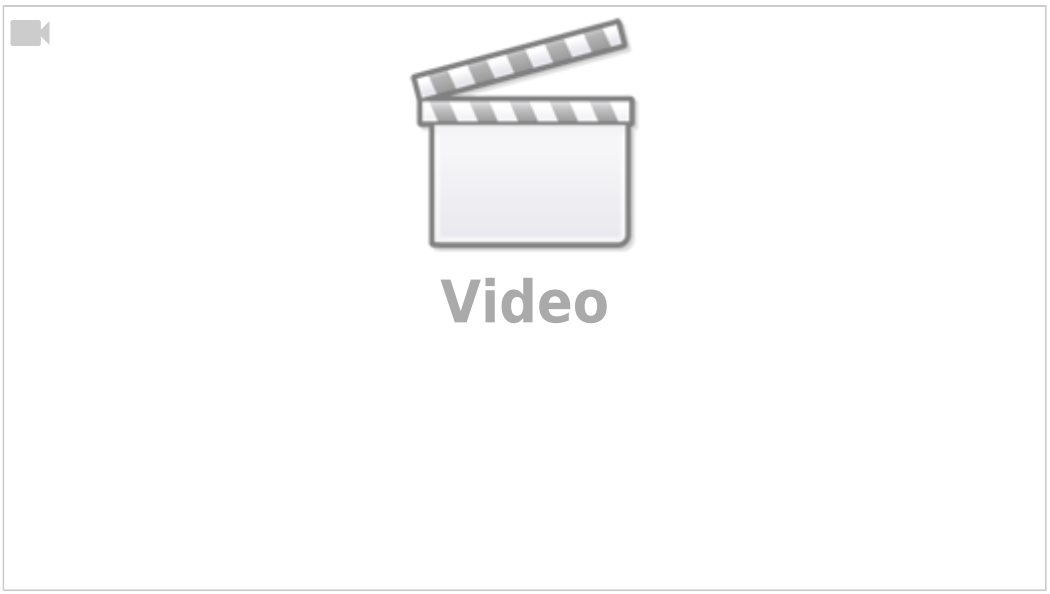
A jövő

Több helyen is megjelent, hogy a vonat már nem létezik, egy ausztrál cég kapta meg a vasúti pályaépítés koncesszióját, és már el is bontották a régi pályát.

Ennek ellentmond a Lonely Planet 2013. április 13-án update-elt írása (link a források között), ahol megemlítik ugyan, hogy a bambuszvonatokat le fogják tiltani, de azt nem, hogy ez már megtörtént volna.

Egyébként sem hiszem, hogy az a leleményes nép, akik kitalálták a nori-kat, egykönnyen megválnának ettől a turista-mágnestől. Az új építésű pályáknak egészen más kritériumoknak kell megfelelniük (alépítmény, pályavezetés, ívek, űrszelvény, felső-vezeték, igazodni a várható utasforgalomhoz), amiknek ez a régi vonalvezetésű pálya szinte biztos, hogy nem fog megfelelni. Részben, vagy egészben meg fog maradni az a vasúti forgalomtól elzárt szakasz, ahol – komoly idegenforgalmat gerjesztve – vidáman gurulhatnak majd tovább a bambuszvonatok.

Egy hangulatos rövidfilm a bambuszvonatokról:



google.maps

Ez egy elfeledett sarka a netnek, örülök, hogy sikerült elvetődnöd ide!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az Impresszumban találhatók.

A passport.blog jelenlegi egyetlen megjelenési lehetősége a Facebook. Ha értesülni szeretnél az új bejegyzésekről, kövesd a Bolyongó Facebook oldalt.

Ha szeretnéd a bejegyzést kinyomtatni, vagy önálló formában menteni, ennek a legegyszerűbb módja a PDF formába konvertálás. Ezt a jobb oldali, fentről negyedik (Adobe) ikonnal teheted meg.

Eddigi bejegyzések a bolyongó.hu-n

Az összes bejegyzés ABC-be rendezett indexe itt található. A blog helyekhez köthető bejegyzései a google.maps térképen is megtalálhatók: A világ valódi csodái. A mostanában a blogon megjelent írások a főoldalon jelennek meg.

2026/05/28 18:05

Források

Wikipedia: Norry
Lonely planet: bamboo train

tech, Kambodzsa, Battambang, 2013, vonat, vasút, bambusz, nori, leleményes, kényszermegoldás, világjáró

Bejegyzésmegtekintések száma: 152

From:
http://bolyongo.hu/ - **bolyongó**

Permanent link:
http://bolyongo.hu/doku.php?id=passport:bambuszvonatok_kambodzsaban

Last update: **2026/08/08 09:29**