

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 hálózathoz 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 bambusból – 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 sín pár 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 csettegetnek.

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 bambuszvonal bérlése **O Dambong** és **O Sra Lav** között 8 dollárba (~ 1800 forint) kerül.

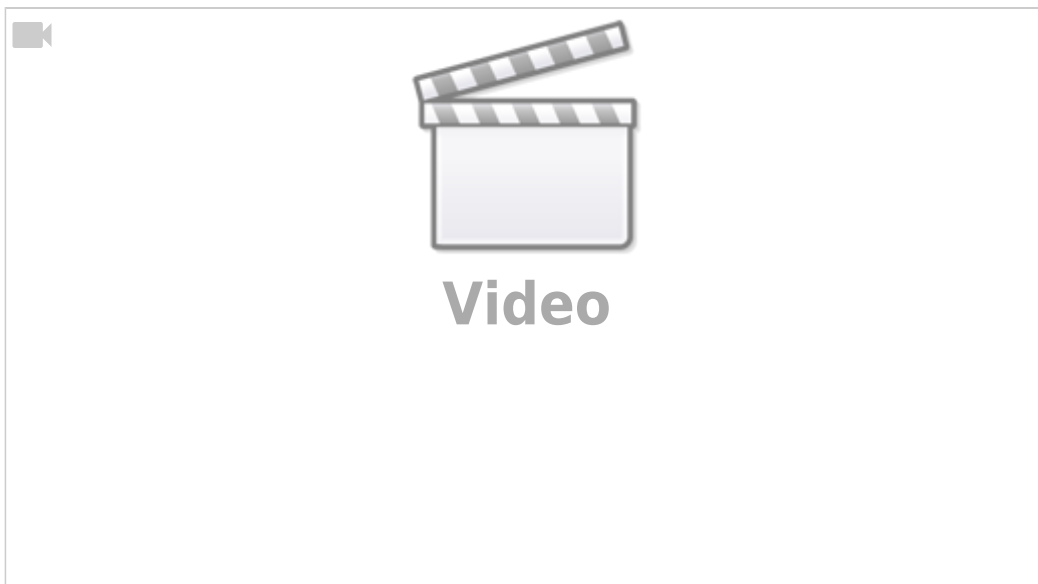
A jövő

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 megemlíti ugyan, hogy a bambuszvonalakat 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, úrszelvény, 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 bambuszvonalak.

Egy hangulatos rövidfilm a bambuszvonalokról:



google.maps

Kedves olvasóm! Ha már idáig eljutottál az olvasásban, talán joggal feltételezhetem, hogy nem volt teljesen érdektelen számodra ez a bejegyzés. Jaj, le ne ixelj még; nem pénzt akarok tarhálni.

Pusztán annyit kérek, hogy ha van olyan ismerősöd, akivel jól tudnál vitatkozni az itt leírtakról, vagy csak simán megosztanád vele, kérlek, ne késlekedj!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az [Impresszumban](#) található.

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: 64

From:

<https://bolyongo.hu/> - **bolyongó**

Permanent link:

https://bolyongo.hu/doku.php?id=passport:bambuszvonatok_kambodzsaban

Last update: **2026/04/21 12:28**

