

HORVÁTH Csaba Sándor
Nyugat-magyarországi Egyetem Apáczai Csere János Kar

A Cuha-völgyi vasút mint kulturális örökség

Helyi kulturális örökség

2007-ben a Győr–Veszprém vasútvonal bakonyi szakaszát a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal (KÖH) ideiglenes műemléki védelem alá helyezte. A fent említett vonalrész kiemelkedő értéke a kultúrtáj és a hegyi pálya megépítéséhez szükséges műtárgyakban rejlik. Itt külön kiemelendő a Vinye–Porva–Csesznek közötti szakaszon festői tájba illeszkedő egy nagyobb viadukt és három alagút, a Zirc–Veszprém szakaszon Eplény szomszédságában egy alagút, emellett számos műtárgy (híd, átereszt, támfal). A 2007 nyarán megkapott ideiglenes műemléki védelem egy évre szól, melynek a meghosszabbítása és kiterjesztése a bakonyszentlászlói állomásra és árnyékszékre mind a mai napig folyamatban van. A következőkben azt fogom megvizsgálni, hogy Magyarország egyik legszebb vasúti unikuma hogy sodródott megszűntetésének szélére, és milyen folyamat eredményezte azt, hogy végül az ideiglenes műemléki védelem megmenekülhetett. Mindezek előtt a bakonyi vasút rövid történetét és a környékre gyakorolt gazdasági hatását ismertetem. Forrásként napilapokat, internetes lapokat, törvényeket, határozatokat és különböző (civil) szervezetek sajtóanyagait, állásfoglalásait használtam, emellett fontosak a helyiekkel készített beszélgetéseim is. A környék leglátogatottabb turisztikai célpontja a Cuha völgye, melyen áthalad a vasút, így annak látogatottságára is negatív hatást gyakorolt volna a vasúti közlekedés felszámolása. Széles összefogás és a racionális érvek eredményezték végül azt, hogy napjainkban is üzemel a bakonyi vasút.

A kulturális örökség paradigma

A kulturális örökség fogalmát sokan sokféleképp határozták meg. Francois Hartog szerint a prezentizmusra adott válasz, illetve annak tünete. Françoise Choay a történelmi örökséget és annak használatát nem történelmi kutatás, hanem egy allegória tárgya gyanánt ragadja meg klasszikussá vált művében. André Chastel a fogalom zavaros fejlődéséről és jelenkori túlterheltségéről beszél, végül David Lowenthal kísérletet sem tesz a pontos meghatározására, hanem a történelem ellenfogalmaként kezeli a művében. Tehát a kulturális örökség fogalma egyszerre tűnik oknak és okozatnak, meghatározhatatlanul szétfolyónak, diszciplínák felett állónak, illetve olyan fogalomnak, amely szétfeszíti, megkérdőjelezi a bevett diszciplínák paradigmatiszta alapvetését. Az idézett szerzők azonban abban egyetértenek a kulturális örökséggel kapcsolatban, hogy abban a különböző idősíkhöz, a múlthoz, jelenhez, jövőhöz való kapcsolatunk átértékelődése ölt testet; kialakulását egy jóval szélesebb társadalmi részvétel jellemzi, mint a korábbi múlthoz és kultúrához kapcsolódó fogalmaként; szédületes sikerrel intézményesült, amit a bevett szaktudományok megkésve, értetlenkedve követnek. A történettudomány igen heterogén jelenség, ám alapjában véve megfelel a XIX. századi nemzeti szaktudomány elvárásainak. A kulturális örökség ezzel szemben a nyelvi fordulat után intézményesülő tudományág, amely sem paradigmájában, sem módszertanában nem egységes. Az örökségvédelem programját tekintve pragmatikus, hiszen technikai jellegű megoldásokat vár el, ám nem mentes az érzelmi tartalomtól sem, mivel az örökségen keresztül megfogalmazott közösségi

identitásokat mozgósít az elengedhetetlen óvás érdekében. A kisebbségi, regionális vagy univerzális identitás/örökség már nem feltétlenül a nemzetiből levezetendő, sőt sokszor annak ellenében formálódik.¹

A modernista nemzeti örökség kialakulása

A kulturális örökség mai értelemben nemzeti örökségként született meg, amikor Francois Puthod de Maisonrouge a nemzetgyűléshez intézett 1790-es petíciójában arról próbálta meggyőzni a kivándorlókat, hogy családi örökségüket tegyék nemzeti örökséggé. A nemzeti örökség tehát egy családi vagy klasszikus közösség örökölt javainak az átruházását jelenti egy elképzelt közösségre, ami ebben az esetben a nemzet. Ez az átruházás lehet önkéntes, ám általában olyan erőszakos események során megy végbe, mint a polgári a polgári forradalmak. A XX. század közepéig a nemzet elképzelt közösségéhez való tartozást – Krzysztof Pomian ismert elmélete szerint – a „szellem” (a hagyományos intézmények, a föld, a klíma) vagy a „karakter” (az egyént nemzeti hovatartozása által determináló testi, szellemi és lelki jegyei) határozta meg. Ezekre a felfogásokra aztán ideológiák, politikai nézetek épültek, amelyek az intézményi vagy faji örökséghez képest csak másodlagos szerepet szántak a kulturális javak összességét jelentő örökségnek.²

Prezentista örökség, helyi örökség kialakulása

A 20. század ötvözte a futurizmust és a prezentizmust. Míg először inkább futurista irányba hajlott, végül inkább a prezentizmushoz közeledett. A vitalista áramlatok nyilvánvaló befolyása alatt álló bizonyos modern, prezentizmussal áthatott kifejezések a múlt értékvesztéséhez vezettek. Az élet és a művészet nevében a jelen a múlt ellen fordul. Mindez ahhoz vezetett, hogy a professzionális történetírásnak ki kellett mutatnia, hogy a múlt nem a halál szinonimája, és nem akarja elfojtani a jelent. Feladatává vált, hogy a múlt és a jelen között kialakítson valamiféle viszonyt, amelyben a múlt nem próbál leckét adni a jelennek. March Blochnak és Lucien Febvre-nek voltak erre irányuló törekvései az Annales-számokban. A történész munkáját kettős mozgásban képzelik el: egyrészt a múlttól a jelen, másrészt a jelentől a múlt felé mozogva. Ebben rejlik a történelem igazolása, egyszersmind ebből fakadnak a heurisztikus eszközei is.³

1980 és 2000 között jópár olyan egyesületet számláltak össze, amelynek nyíltan vállalt célja az örökség megőrzése. Az egyesületek számára az általuk kiválasztott tárgyak rétéke részben abban rejlik, hogy ők maguk ismerik el ezek értékét. Összességében tehát inkább a helyi örökséget érinti ez, ahol az emlékezet és a terület összefonódik. Egyfajta szimbolikus világ kialakításán dolgoznak, éppen ezért az örökséget nem a múlt felől kell megközelíteni, hanem a jelen felől, mint a jelenre irányuló cselekvési kategóriát. Végül meg kell említeni, hogy az örökség, amely a szabadidőipar fő ágazatává vált, nagyon fontos gazdasági tétek tárgya. Az örökség felértékelése ettől kezdve közvetlenül a mai kereskedelemre épülő gazdaság ritmusába és gyors időbeliségébe illeszkedik, vagy ütközik, de mindenesetre közeledik hozzá.⁴

¹ Sonkoly Gábor: Nemzeti örökség – világörökség. A kulturálisörökség-paradigma. In: Czoch Gábor – Klement Judit – Sonkoly Gábor (szerk.) 2008: Tanulmányok Granasztói György tiszteletére. Bp., (a továbbiakban: Sonkoly 2008.) 247-249.

² Sonkoly 2008. 250-251.

³ Francois Hartog 2006: A történetiség rendjei. Prezentizmus és időtapasztalat. Bp., (a továbbiakban: Hartog 2006.) 109-112.

⁴ Hartog 2006. 178-179.

A Győr-Veszprém vasútvonal létrejötte

Az 1890-es évek végére a Győrt érintő legfontosabb vasútvonalak – így a Bruck–Győr, Győr–Újszöny, Győr–Pápa, Győr–Sopron, Győr–Szombathely – kiépülése megtörtént. Egy terület, a Győrtől déli irányban található bakonyi régió még nem kapcsolódott ezen vasúthálózathoz, aminek az ötlete – pontosan Győrtől Zircig történő vonal létrehozása – már az 1880-as évek elején felmerült, de akkor forráshiány miatt ezt elvetették.⁵ A XIX. század végére azonban elkerülhetetlenné vált a Veszprémet érintő, de egészen Dombóvárig húzódó vasút kiépítése. A vonal gazdaságossága szinte már megépítése előtt szavatolható volt, hiszen a bakonyi fakitermelés és annak szállítása, és a makkon felhizlalt sertések győri piacra történő beszállítása biztos kihasználtságot ígért. Győrben az 1880-as évek végére kezdenek eltűnni a válság jelei, aminek a következménye lesz, hogy a sertéskereskedelem ismét fellendül, így a sertéstermelők rátérnek az iparszerű neveltetésre. Az eddig Szerbiából és Szlovákiából lábön felhajtott sertéseket felváltják az alföldi és a bakonyi fajták, melyekkel még nagyobb végsúlyt lehet elérni, ergo ez már megteremtette a vonal kedvező fogadtatását. Emellett ki kell emelni, hogy az érintett vidék fában és szénben is gazdag, ezáltal Győrhöz való kapcsolása a város kereskedelmére is óriási hatást gyakorolhat. Fontos még megemlíteni, hogy Győr a Kárpát-medencében betöltött közlekedési szerepének megőrzése céljából ezen megépítendő vonal a Fiumével való vasúti összeköttetésnek egyik fontos része lenne.⁶

A vasútvonalat a Győr–Veszprém–Dombóvári HÉV vasúttársaság építtette. A már meglévő tervek és igények után a minisztérium 1895 márciusában adta ki a vasútvonal építési engedélyét az „engedményes” uraknak, Széll Kálmánnak és Getto Frigyesnek. A tényleges munkálatok ezután hamar, április 1-jén megkezdődtek Győrszabadhegyen, majd májustól már Győr és Zirc között folyt teljes erővel az építkezés. A Győr–Veszprém–Dombóvár vasútvonal hossza 189,72 km lett, amiből 1895 májusának végére már 30%-nyi el is készült. Összesen 493 m alagutat kellett elkészíteni, melyből a leghosszabb – a később védelemet kapó – eplényi volt a maga 310 méterével. 1895 októberére készült el a Győr–Bakonyszentlászló 34 km-es szakasz. Befejezték a Cuha-völgy alagútját is, melynek elkészítésén – érdekességként megemlíteném –, hogy 1000 ember dolgozott. Álltak már a hidak is és 1896. augusztus 9-én a műtanrendőri bejárás után átadták a forgalomnak a Győr–Bakonyszentlászló szakaszt. Ezután már csak a Győr–Veszprém vonal átadása volt hátra, amire 1896. december 15-én került sor.⁷ A vonal a helyi érdekű vasút (HÉV) besorolást kapta. A HÉV-ek a Budapest központú horizontális hálózatok transzverzális összeköttetését biztosították, melyek megépítése az 1880. évi XXXI. számú a helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikkkel vette kezdetét. Ebben külön hangsúlyozták ezen vasutak fő célját, hogy az „illető vidék forgalmi és közigazgatási igényeinek megfeleljenek”.⁸

A vasút meg is felelt ezen igényeknek, így a vonal ipari kihasználtsága kielégítő volt, ami mellett sok turista is megjelent a vonatokon, akik a mesésen szép Cuha-völgyet csodálták meg utazásuk közben. A támfalakat többször felújították, és már az ezredfordulón nyilvánvalóvá vált, hogy a vonal rekonstrukciója nem késhet, hiszen így felettébb veszélyes az utazás a bakonyi vasúton. Azonban pénzhiány miatt ez

⁵ Sály István 2001: Győr és a vasutak.... Győr, (a továbbiakban: Sály 2001) 16.

⁶ Sály 2001 18-19.

⁷ Fodor Miklós 2000: Bakonyszentlászló helytörténeti olvasókönyve. 48-50.

⁸ 1880. évi XXXI. számú helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk.

meghiúsult, sőt a helyiek, a vasútkedvelők és a turisták legnagyobb megdöbbenésére felröppent a vonal bezárásának terve.

A megszüntetés szélére való sodródás

2004-ben a bakonyi vasút öt járatát eltörölték, majd szárnyra kapott a vasút bezárásának a híre is. Még ugyanebben az évben a MÁV vezérigazgatója egy Vinyén tett látogatása alkalmával kijelentette, hogy „*nincs az az örült, aki a választások előtt a vasúti átszervezésekről beszélne*”. 2006-ban országgyűlési választásokat tartottak, amely után a gazdasági miniszter Kóka János lett, aki 28 vasúti szárnyvonal leállítását, illetve működésének felfüggesztését jelentette be. A megnevezett vonalak között találjuk a Győr–Bakonyszentlászló–Veszprém szakaszt is, melynek a tervezett megszüntetése a hír megjelenése után óriási felháborodást keltett.⁹ Szükséges megemlíteni azt is, hogy a 2005. évi CLXXXIII. a vasúti közlekedésről szóló törvény 1. sz. melléklet II. pontja alapján a fent említett 11-es számú Győrszabadhegy–Veszprém vonal nem mellékvonal, hanem a vasúti törzshálózat része, tehát törzsvonal.¹⁰ Ez azt jelenti, hogy a Budapest központú magyar vasúthálózat egyik legfontosabb transzverzális szakaszáról beszélünk, mely nem számít mellékvonalnak, de – meglepő módon – a megszüntetendő 28 vasúti szárnyvonal listáján említik. Így egy olyan vasúti szakasz továbbélése került veszélybe, mely egyrészt a környék lakóinak is a szívéhez nőtt, másrészt a turisták kedvelt célpontjává is vált, harmadrészt pedig a régió közlekedése szempontjából elengedhetetlen. Ennek tükrében indult el egy mozgalom, mely a vasút megmentését tűzte ki célként maga elé.

Összefogás a vasút megmentéséért

A hír hallatán az érintett települések lakosai és elöljárói a vasutat egyik fontos értéküknek és közlekedési eszközüknek tekintve szervezkedésbe kezdtek. Az első kezdeményezés dr. Kancsal Károly bakonyszentlászlói körjegyző és Holl András, Zirc alpolgármesterének a gazdasági valamint a területfejlesztési miniszternek 2006. július 25-én írt levele volt, amelyben kérték a cuha-völgyi vasút bezáratási tervének „*haladéktalan és határozott visszavonását*”. Levelükben hangsúlyozták, hogy a vasút nem csupán egy közlekedési eszköz, hanem jóval több annál. „*Nemzeti érték, mely közúton nem pótolható, pompás vonalvezetésű hegyi pályaként kultúrtörténeti emlékeket, és természeti értékeket kapcsol össze*”. Majd 2006 nyarán és őszén aláírásgyűjtést tartottak és egyre népszerűbbé váltak a túrademonstrációk is.¹¹ Következő lépésként a Cuha-völgye Vasúti Védnökség jött létre, mely szervezet a vasút bakonyi szakaszán a vasutat támogató turisztikai rendezvényeket szervezett és Cuha-völgyi vasútmentő relikviákat jelentetett meg. 2006 decemberére 14 ezer aláírás gyűlt össze a 11-es számú törzsvonal megmentéséért, melyet dr. Lamperth Mónikának, az akkori önkormányzati és területfejlesztési miniszternek adták át. Így számos dolgot tudtak már felvonultatni a vonal fennmaradása mellett.¹² Meg kell említeni a Magyar Turisztikai Egyesület (MATUR) Közlekedési Tagozatának 2006 nyarán ezen szakaszcól készített állásfoglalását: „*Tekintettel a Győr–Pannonhalma–*

⁹ Védett lehet a bakonyi vasút. In: Kisalföld 2007. május 23. 6.

¹⁰ 2005. évi CLXXXIII. a vasúti közlekedésről szóló törvénycikk.

¹¹ 14 vasútvonalon szünetelteti a forgalmat a MÁV. In: Kisalföld 2006. december 7. 4.

¹² Magyar Közlekedési Klub, Sajtóanyag. Tájékoztatás a 11-es (Győr)–Veszprémvarsány–Veszprém cuha-völgyi vasút megmaradása érdekében a közelmúltban történekről. In: http://www.mkk.zpok.hu/doc/media_070622.pdf (a továbbiakban: MKK, Sajtóanyag) 2009.05.23. 14.30

Veszprémvarsány–Cuha-völgy (Porva-Csesznek)–Zirc–Veszprém vasútvonal forgalmi, környezetbarát közlekedési, turisztikai, technikai örökségvédelmi jelentőségére elengedhetetlen e vasútvonal Veszprémvarsány–Veszprém szakaszának kiemelése a megszüntetésre tervezett körből. Egyúttal javasolt a vonal cuha-völgyi szakaszának védetté nyilvánítása, a Bakony és a térség közlekedésében, turizmusában betöltött szerepének kiteljesítése.”¹³ Ezekben az állásfoglalásokban fogalmazódott meg először a vasút Cuha-völgyi szakaszának műemléki védettség alá való helyezésének szükségessége.

A vasút fennmaradását támogató nyilatkozatok

A 2007 februárjától márciusig terjedő időintervallumban a bakonyi vasút két végállomásának, Veszprémnek és Győr megyei jogú városnak, Veszprém és Győr-Moson-Sopron megye Közgyűléseinek és a bakonyi vasút menti települések testületeinek megszülettek azon nyilatkozatai, amelyekben a közszolgáltatási személyforgalom fenntartását és a műemléki védelem alá helyezést támogatták.¹⁴ Emellett Győr Megyei Jogú Város Közgyűlése 2007 márciusában támogatta a Győr–Veszprém–Lepsény vasútvonal megtartását, majd a vasúti közlekedés fenntartását is a teljes 11-es vasúti törzsvonalon Győrtől Veszprémig.¹⁵ A későbbiekben – az ideiglenes védettség megkapása után – erre hivatkozva 2008. június 17-én Borkai Zsolt győri polgármester előterjesztette a Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetségbe való belépést, amit a közgyűlés el is fogadott. Ennek értelmében szükségesnek tartották az érintett vasútvonal Cuha-völgyi szakaszának vasúti műemléki védelem alá helyezését, tekintettel annak Magyarországon egyedülálló turisztikai, ipartörténeti és környezetvédelmi értékeire. A Szövetség célja, hogy összefogja és hatékonyabbá tegye a települési önkormányzatok, gazdasági társaságok, civil szervezetek és magánemberek munkáját, melyek részt kívánnak venni a Győr–Veszprém közötti 11-es számú vasútvonal fejlesztésének és üzemeltetésének támogatásában. Továbbá hangsúlyozták, hogy fontos a vasút, mint műemlék – a környezetben található épített és természeti környezeti értékeknek és idegenforgalmi – vonzerejének a növelése, ezzel elősegítve annak a megismerését határon innen és határon túl is.¹⁶

Az engedélyeztetési eljárás megindulása

A győri Reflex Környezetvédő Egyesület szakértője, Bödecs Barnabás már 2006-ban elkészítette „a 11-es vonal és környékének vasútra épülő közlekedésszervezési tanulmányát”.¹⁷ A munka a helyzetelemzésen túl felsorolta a fejlesztési lehetőségeket is, melynek a lényege, hogy a busszal összehangolva jól működhessen a vasút, azontúl pedig elsősorban idegenforgalmi, turisztikai célokat szolgálna. A megmentés egyetlen járható útja az 1895/96-ban épült vasút műemléki védettség alá helyezése volt. A Kulturális Örökségvédelmi Hivatal (KÖH) munkatársa, Sarkadi Márton tudatta az érintettekkel már 2007 májusában, hogy készül az úgynevezett

¹³ A Magyar Turisztikai Egyesület (MATUR) által a (Győr–)Veszprémvarsány–Veszprém vasútvonal megszüntetési tervével kapcsolatban készített elutasító elemzése. In: http://www.termeszetjaro.hu/files/zirc_matur_allasfogl.doc 2009.05.23. 17.47

¹⁴ uo.

¹⁵ Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése, 6/2007. (III.22.) Jegyzőkönyve. 2007.03.22. In: <http://jogtar.gyor.eu/node/3002> 2009.05.23. 16.45

¹⁶ Borkai Zsolt polgármester előterjesztése. A Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetségbe való belépés. Győr Megyei Jogú Város Közgyűlése. 2008.06.17. In: <http://jogtar.gyor.eu/node/9176> 2009.05.23.

17.00

¹⁷ MKK, Sajtóanyag

védési dokumentáció.¹⁸ Majd miután a KÖH saját vizsgálatát követően műemléki védettségre alkalmasnak találta a vonal Bakonyszentlászló–Veszprém szakaszát, megindította az eljárási procedúra emelt szintű fázisát is.¹⁹ Sarkadi elmondta, hogy a Győr és Bakonyszentlászló közötti szakaszon nincs mit védeni, hiszen még az állomásépületek sem az eredeti állapotúak már. A Vinye és Veszprém közötti szakaszt viszont mindenestől védettnek javasolják. Ugyanez mondható el a Zirc–Veszprém közti szakasról, melyet műemléki környezetnek minősítették, itt emelve ki például a két rátóti hidat. Viszont hangsúlyozta a szakember, hogy a védelem önmagában nem megoldás, a KÖH a fenntartási, karbantartási költségeket nem tudja a tulajdonostól átvállalni. Így tehát azon kell gondolkodni, hogy ha meg is marad a vasút, hogyan legyen tovább.²⁰

Az ideiglenes műemléki védettség megkapása

A 2001. évi LXIV. a kulturális örökség védelméről szóló törvény nagy változásokat hozott az eddigi műemlékvédelmi szervezetben. Sok tekintetben jelent ez módosítást az 1997. évi CXL. műemlékvédelmi törvényhez képest. Intézményi szinten létrejött az 1992-ben a kormány által rendeleti úton létrehozott Országos Műemlékvédelmi Hivatal és az 1997-ben felállított Kulturális Örökség Igazgatósága összevonásával a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal (KÖH), mely 2001 októberével kezdte meg a működését. Innentől ez a hivatal intézi a műemléki védettség elbírálását.²¹ A törvény ezenkívül rendelkezik a kulturális örökség három kategóriájáról: a régészeti örökség védelméről, a műemlékvédelemről és a kulturális javak védelméről.²² A Győr–Veszprém vasútvonal érintett szakasza (Bakonyszentlászló–Veszprém) ebben a tekintetben a törvény II. fejezetében tárgyalt műemlékvédelmi csoportba sorolandó. A KÖH Keszthelyi Irodája 2007. június 18-án a Bakonyszentlászló–Veszprém szakasz Bakonyszentkirály 049; 047; 044, Csesznek 079/2, Zirc 0217, Eplény 010, Veszprém 01064/2, 01055 helyrajzi számú ingatlanait ideiglenes műemléki védettség alá helyezte.²³ Ezt Zircen, az ünnepélyes fórumon jelentették be először a hivatal képviselői az alábbi indoklással: *„a vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a védendő vasúti épületek és műtárgyak a vasútvonal esetleges használaton kívülségéből adódóan romlás, pusztulás miatt veszélyeztetettek.... A Győrt Veszprémmel összekötő vonal... a hegyvidéki terep miatt olyan egyedi jelleget mutat, amely hazánkban páratlanná teszi.... Magyarország hajdan nagyszámú hasonló jellegű létesítményei közül az egyik utolsó jelentős emléke...”*²⁴ Az ideiglenes műemléki védettség a fent említett törvény alapján egy évre szólhat, és legfeljebb egyszer lehet meghosszabbítani. Így az ideiglenes védelem akkor szűnik meg, ha vagy nem indokolt már a védettség vagy, ha a határozatban megjelölt időtartam eltelik.²⁵ A dokumentumban emellett megfogalmazták azt is, hogy a millennium környékén épített Győrt Veszprémmel összekötő vasút kivitelezési szempontból komoly erőpróba elé állította az építőket a hegyvidéki terep miatt, így azonban

¹⁸ Védett lehet a bakonyi vasút. Kisalföld, 2007. május 23. 6.

¹⁹ MKK, Sajtóanyag

²⁰ Védett lehet a bakonyi vasút. Kisalföld 2007. május 23. 6.

²¹ Fekete Ilona : Műemlékvédelem és örökség Magyarországon: intézménytörténet, perspektívák, vélemények. In: Erdősi Péter – Sonkoly Gábor (szerk.) : A kulturális örökség. Bp., 379-380.

²² 2001. évi LXIV. a kulturális örökség védelméről szóló törvénycikk.

²³ Kulturális Örökségvédelmi Hivatal, Határozat a Veszprém–Győr vasútvonal Veszprém megyei szakaszának ideiglenes műemléki védelme tárgyában. In:

<http://www.mkk.zpok.hu/doc/ideiglvédettseg.pdf> (a továbbiakban KÖH, Határozat) 2009.05.24. 16.17

²⁴ MKK, Sajtóanyag, 2009.05.24. 17.43

²⁵ 2001. évi LXIV. a kulturális örökség védelméről szóló törvénycikk

hazánkban párját ritkító természeti adottságok mellett jött létre. A vasút jó állapotában maradt fent, mely hűen tükrözi a kor technológiai színvonalát. Mivel a pálya egy rendkívül nehéz terepen vezet, Magas-Bakony, Cuha-patak völgye, ezért építéskor nagyon sok műtárgy – alagút, völgyhíd, támfal – építése volt szükséges. Az ilyen jellegű vasútvonalak közül mára csak ez maradt meg, emiatt a XIX. századi ipari fejlődés jelentős emléke. Fontos műemlékekkel – Győr, Pannonhalma, Zirc, Veszprém – teremt kapcsolatot környezetbarát módon, ezzel a műemlékek megismerését is szolgálja.²⁶ Így a 2004-ben kezdődött hadakozás végül eredményre vezetett, hiszen – noha csak ideiglenes jelleggel, egyelőre egyévnnyi időtartamra – KÖH műemléki védelem alá helyezte a Győr–Veszprém szakaszon az alagutakat és völgyhidakat, az állomásépületek közül pedig a még eredeti formáját őrző eplényit. A jó hír után Bödecs Barnabás a Reflex Környezetvédő Egyesület programvezetője eljutatta a gazdasági minisztériumba a vasútvonal gazdaságosabb működtetése és a személyszállítás megtartása érdekében megtett lépések összefoglalóját. A levélhez egy vastag, 26 mellékletből álló dokumentáció is tartozik, ami tartalmazza az érintett régió választott önkormányzati képviselőinek, térségi és települési önkormányzatainak e tárgyban hozott határozatait. Emellett a Magyar Természetbarát Szövetség és a Pannonhalmi Főapátság támogató állásfoglalását, az Országgyűlés Sport- és Turisztikai Bizottságának a személyszállítás fenntartását szorgalmazó állásfoglalását, a KÖH műemléki védetté nyilvánítási dokumentumait, a Magyar Turizmus Zrt. 600 fős különvonat-akcióját, valamint a győri Baross műszaki klub tagja, Somfai András vasútfejlesztési terveit. Innentől már a közlekedési tárcán a sor, hogy érdemi választ adjon a vasútvonal megtartására és fejlesztésére kidolgozott javaslatra.²⁷ Tudni kell azt is, hogy a gazdasági miniszter által 2006 nyarán bejelentett 26 megszüntetendő szárnyvonal még ugyanezen év decemberére 15 vonalra redukálódott és ideiglenesen lekerült a Győr–Veszprém vonal a vasúti halállistáról.²⁸

Ezen jó hírek után a helyiek 2008. április 27-én vasárnap a Porva-Cseszneki vasútállomáson ünnepelték a megmentett Cuha-völgyi vasutat. Az ünnepségen a sok vasútért protestáló ember mellett megjelent Sólyom László köztársasági elnök is. Az ünnepségen jelent volt mindenki, aki szívéen viselte a bakonyi vasutat, majd a köztársasági elnök egy elismerő oklevelet adott át a megmentésben nagy szerepet vállaló szervezetek képviselőinek, hangsúlyozva azt, hogy a helyi közösségek szaporodó összefogása kikövetelte a beleszólásukat a jövőjüket alakító intézkedésekbe. Az ünneplők örömebe némi ürm is vegyült, hiszen nem szabad elfelejteni, hogy a megmenekülés egyelőre csak ideiglenes. Sokan úgy gondolták, hogy szándékosan ellehetetlenítik a vonal működését, többek között az átgondolatlan menetrenddel, a csatlakozások megszüntetésével. Jó hír viszont az, hogy a KÖH nemsokára ismét felül kívánja vizsgálni az ideiglenes védetté nyilvánítást, és jó esély van arra, hogy végleges védettséget kap a bakonyi vasút.²⁹

A vasút jelentősége a helyiek számára

Vizsgálatom egyik legfontosabb eleme volt az, hogy a helyieket is meginterjúvoljam a vasút megmaradásáról és műemléki védettségéről. Az első beszélgetésemet Földi Vilmosmal, egy volt vasutas, de már nyugdíjas bakonyszentlászlói emberrel készítettem. Ő kiemelte ezen vasútvonal eddig általam már leírt előnyei mellett azt is,

²⁶ KÖH, Határozat

²⁷ Védett bakonyi alagutak és völgyhidak. In: Kisalföld, 2007. szeptember 03. 6.

²⁸ Index 2006. december 06.

²⁹ Sólyom is ünnepelte a vasutat. In: Kisalföld, 2008. április 27. 6.

hogy az Öreg-Bakony Turistaház és Erdei Iskola létrehozásának az egyik oka a vasút megjelenése volt. Ezzel biztosítottak szállást az odaérkező látogatók számára. Ezt csak ezzel a vonattal lehet elérni és osztálykirándulások fontos célpontja is a hely. Ez az erdei iskola korábban vadászakként funkcionált, majd ezt alakították át. Hangsúlyozta a vasút már általam korábban említett fő profilját a teherszállítást, ahol megemlített olyan iparágakat is, melyekkel az eddigi forrásaimban nem találkoztam (bauxitbánya, szénbánya, fűrészüzem, téglagyár, malom, szeszgyár). A fűrészüzem létrehozása Vinyén történt meg, ahol a kezdetek kezdetén ötven család lakott, melynek nagy része az üzemben dolgozott és itt is lakott. Napjainkban, miután a fűrészüzem bezárt, mindössze öt család lakik itt. A rendszerváltozás után emellett szinte minden megszűnt, ma már csak turisztikai szempontból látványos és fontos a vasút. A helybeliek, így Fódi Vilmos szívéhez is nőtt a vasút, melynek elvesztése érzékenyen érintené a lakosságot. Ennek következménye az, hogy a politika eddig soha nem tudta felszámolni a vonalat, hiszen ők tiltakozásaikkal és túráikkal mindig megmentették kincsüket.³⁰

Elengedhetetlennek tartottam egy dr. Kancsal Károly bakonyszentlászlói jegyzővel történő beszélgetést. Számomra fekete foltot jelentett a bakonyszentlászlói állomás és árnyékszék ideiglenes műemléki védettségének ténye, hiszen erről a KÖH honlapján kívül sehol máshol nem találtam forrást. Kancsal Úr érdeklődésemre elmondta, hogy miután 2008. június 18-án megszűnt a korábban említett ingatlanok, műtárgyak ideiglenes védettsége, az érintettek ismételen az örökségvédelemhez fordultak annak meghosszabbításáért, illetve a bakonyszentlászlói állomás és árnyékszék védettség alá helyezéseért. Mind a mai napig (2009. június 2.) semmilyen hír nem érkezett Bakonyszentlászlóra ezzel kapcsolatban. Sőt, elmondása szerint az állomás mellett található árnyékszéket a MÁV Zrt. azóta a helyiek megkérdése nélkül lebontatta, ezzel óriási fájdalmat okozva nekik. Ez azt jelenti, hogy a KÖH honlapján³¹ ezen információt tévesen tüntették fel olyannyira, hogy az árnyékszék már nem is létezik. Ők szerették volna csak, hogy felkerüljön a fent említett két dolog a védettségi listára, azonban ezzel kapcsolatban előrelépés nem történt még. Amennyiben a vasútállomás (ideiglenes) védettséget kap, terveik között szerepel annak kerékpár-tárolóvá való átalakítása, mely a település és a környék turizmusát szolgálhatná. Míg ez nem történik meg, addig az épület állaga folyamatosan romlik, kérdés az, nem lesz-e túl késő, mire a döntés ezzel kapcsolatban megszületik. Bakonyszentlászló mindent megtesz azért, hogy minél előbb hasznosíthassák az épületet.³²

A Cuha-völgyi örökség, mint idegenforgalmi ipar és annak lehetőségei

Amint már olvashattuk, a bakonyi vasút manapság elsősorban turisztikai igényeket elégít ki. Azonban hangsúlyoznám azt, hogy az ideiglenes műemléki védettség sok esetben katalizátorként hathat a környék gazdaságára nézve, hiszen az örökségi helyek gazdasági tevékenység helyszínének tekinthetők, fel lehet becsülni vonzerejüket, és azt is, hogy mennyire nyitottak a gazdasági funkciók irányába. A hely arculatának kialakításában is fontos szerepük van. Az örökségnek a szerepe – ahogy ezt láthattuk tőlünk nyugatra (pl. Bilbao és Groningen esetében is) – igenis

³⁰ Interjú Fódi Vilmos nyugdíjas volt vasutassal 2009.04.22-én, készítette Horváth Csaba. (A szerző tulajdonában)

³¹ http://www.koh.hu/tartalom_archiv.php?id=20090209101152&t=og 2009.06.02. 12.22

³² Interjú dr. Kancsal Károly bakonyszentlászlói jegyzővel 2009.06.02-án, készítette Horváth Csaba. (A szerző tulajdonában)

ösztönző tényezőként hatott a település idegenforgalmára nézve.³³ Esetünkben egy kicsit bonyolultabb a helyzet, hiszen egy vasútvonal egy bizonyos szakaszáról van szó, ahol mind a mai napig inkább a kultúrtáj vonzza a látogatókat és nem a vasút. Viszont a védettséggel elérhették azt a helybéliek, hogy a forgalmat ne szüntessék meg, és a most már több mint száz éve működő közlekedési eszközüktől ne fosszák meg őket. Az örökség, mint idegenforgalmi ipar itt a Cuha-völgyben további lehetőségeket rejt magában. Ezen régió közkedvelt túraútnak is számít, osztálykirándulások célpontja, emellett számos külföldi ember kedvenc turistahelye. Az általam látott és tapasztalt a műemléket is érintő egyik legjobb rendezvény is itt található országunkban. Ez a Cseszneki Nyár elnevezésű rendezvénysorozat, mely – bár a vasúthoz nem kapcsolódik –, de a cseszneki vár és a közvetlen környezetéhez tartozó kőbánya völgye – ahol rendezik tulajdonképpen ezeket – mára már fogalommal vált a magyarok körben, amit kiválóan használnak ki a helyiek és nem egymást hátba támadva, hanem egymást segítve az örökségből idegenforgalmi ipart csináltak. Ez a feladat vár a Cuha-völgyében is a helybéliekre a műemléki védettséget kapó vasúttal kapcsolatban, végső megoldásként akár egy múzeumvasút létrehozásával.

Összefoglalás és következtetés

A vonal megépülését a 19. században gazdasági szempontok inspirálták. A későbbiek során, főképp a 20. század második felében lassan kezdte – főleg a különböző ipari tevékenységek megszűnése miatt – ezen gazdasági funkcióját elveszíteni. Azonban ekkor a vonal regionális közlekedésben betöltött szerepe felértékelődött már. Majd a táj szépsége egyre több turistát vonzott a Cuha-völgyébe és a vasút feladatköre is megváltozott. Látnunk kell, hogy a 2006-os Kóka János által bejelentett, tervezett megszüntetés kizárólag gazdasági érdekeket figyelembe véve fogalmazódott meg, a helyiek megkérdezése nélkül. Az érintettek azonban vidékük egyik kirándulókat vonzó és a régió közlekedése szempontjából elengedhetetlen elemeként aposztrofálják azt, tehát érzelmi szempontok is vezetnek őket. Az ideiglenes védettséggel részben el is érték céljukat. Azonban csak akkor nyugodhatnak meg igazán, ha a szakasz állandó védelmet kap.

A fentebb tárgyalt bakonyi szakasz megmenekülésének csak egy lehetősége adott, mégpedig az, hogy az integrált örökségvédelem részét képezze. Maga a fogalom kulturális örökségi értékek kiemelt nemzetpolitikai, gazdaság- és társadalompolitikai célok megvalósulásának keretén belüli megőrzését jelenti.³⁴ Az örökségvédelem be kell hogy épüljön a fejlesztési politikába, ezzel a Bakonyszentlászló–Veszprém szakasz nem csupán közlekedési szempontból marad fontos, hanem a régió és Magyarország egy új típusú identitását, a turizmust kell, hogy kiszolgálja. Egyúttal a vidéki életminőség, jólét javítása is előtérbe kerülhet. Tehát mindenképp fontos a kulturális örökségre alapozott vidékfejlesztés ez esetben is.

³³ Brian Graham – G. J. Asworth – J.E. Tunbridge 2000: Az örökség a gazdaságfejlesztési stratégiákban. In: Sonkoly Gábor – Erdősi Péter (szerk.): A kulturális örökség. Bp., 396-403.

³⁴ Pálincás József: A kultúra a nemzetstratégiában. Polgári Kormányzás 2006 c. konferencián 2005. márc. 5-én elhangzott előadás szerkesztett változata. In: www.szabad-europa.hu/binary/27/.../NKS_PJ_M_rc5easzerklekt.doc 2009.08.31.

Irodalom

- A Magyar Turisztikai Egyesület (MATUR) által a (Győr—)Veszprémvarsány—Veszprém vasútvonal megszüntetési tervével kapcsolatban készített elutasító elemzése. (2009.05.23.) In: http://www.termeszettjaro.hu/files/zirc_matur_allasfogl.doc
- GRAHAM, Brian, ASWORTH, G. J., TUNBRIDGE, J.E.: Az örökség a gazdaságfejlesztési stratégiákban. In: A kulturális örökség. Szerk. Erdősi Péter, Sonkoly Gábor. Bp. : L'Harmattan – Atelier, 2000. p. 393-420
- FEKETE Ilona: Műemlékvédelem és örökség Magyarországon: intézménytörténet, perspektívák, vélemények. In: A kulturális örökség. Szerk. Erdősi Péter, Sonkoly Gábor. Bp. : L'Harmattan – Atelier, 2000. p. 371-390
- FODOR Miklós: Bakonyszentlászló helytörténeti olvasókönyve. Veszprém: 2000
- HARTOG, Francois: A történetiség rendjei. Prezentizmus és időtapasztalat. Bp. : L'Harmattan – Atelier, 2006
- Index 2006.12.06
- Kulturális Örökségvédelmi Hivatal. Balsorsú műemlékért. (2009.06.02.) In: http://www.koh.hu/tartalom_archiv.php?id=20090209101152&t=og
- Magyar Közlekedési Klub, Sajtóanyag. Tájékoztatás a 11-es (Győr)—Veszprémvarsány—Veszprém cuha-völgyi vasút megmaradása érdekében a közelmúltban történekről. (2009.05.23.) In: http://www.mkk.zpok.hu/doc/media_070622.pdf
- PÁLINKÁS József: A kultúra a nemzetstratégiában. Polgári Kormányzás 2006 c. konferencián 2005. márc. 5-én elhangzott előadás szerkesztett változata. (2009.08.31.) In: www.szabadeuropa.hu/binary/271.../NKS_PJ_M_rc5easzerklekt.doc
- SONKOLY Gábor: Nemzeti örökség – világörökség. A kulturálisörökség-paradigma. In: Tanulmányok Granasztói György tiszteletére. Szerk. Czoch Gábor, Klement Judit, Sonkoly Gábor. Bp. : Atelier, 2008. p. 247-255
- SÁRY István: Győr és a vasutak.... Győr: Győr M. Jogú Város Lvt., 2001

Források

1880. évi XXXI. számú helyi érdekű vasutakról szóló törvénycikk
2001. évi LXIV. a kulturális örökség védelméről szóló törvénycikk
2005. évi CLXXXIII. a vasúti közlekedésről szóló törvénycikk
- Borkai Zsolt polgármester előterjesztése. A Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetségbe való belépés. Győr Megyei Jogú Város Közgyűlése. 2008.06.17. (2009.05.23.) In: <http://jogtar.gyor.eu/node/9176>
- Győr Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése, 6/2007. (III.22.) Jegyzőkönyve. 2007.03.22. (2009.05.23.) In: <http://jogtar.gyor.eu/node/3002>
- Interjú Fódi Vilmos nyugdíjas volt vasutassal 2009.04.22-én, készítette Horváth Csaba. (A szerző tulajdonában)
- Interjú dr. Kancsal Károly bakonyszentlászlói jegyzővel 2009.06.02-án, készítette Horváth Csaba. (A szerző tulajdonában)
- Kisalföld (2006-2008)
- Kulturális Örökségvédelmi Hivatal, Határozat a Veszprém—Győr vasútvonal Veszprém megyei szakaszának ideiglenes műemléki védelme tárgyában. (2009.05.24.) In: http://www.mkk.zpok.hu/doc/ideigl_vedettseg.pdf