

A múlt megérkezett a vasútállomásra, s továbbment a jövőbe

Több százan várták a gőzöst Zircen

Vajon az utókor súlyának megfelelően fogja-e kezelni a Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetség tevékenységét, azt az erőfeszítést, amit a 11. számú vasútvonal megmentésének érdekében tettek? – állt elő a kérdéssel *Egervölgyi Dezső* a Bakonyvasút Napjának megnyitóján, majd elgondolkodott: nem is az utókornak kell elsősorban jót tenni, hanem a jelen a fontos, hiszen megakadályoztak egy olyan folyamatot, amely a 21. század emberének egyébként sem nyugodt életét, annak minőségét tovább rontotta volna. „Vannak emberek, akiket csak a közösségért végzett munka boldogít” – fogalmazott a szónok, majd hozzátette: nem csak magunknak, unokáinknak is megmentjük azt, amit meg tudunk menteni. *Talabér Márta* országgyűlési képviselő elmondta: a vonal úgy menekülhet meg végképp, ha megkapja a teljes védeltséget. Mint ismeretes, a 11. számú Győr-Veszprém vasútvonal jelenleg csak ideiglenes műemléki védelmet élvez, ami azt jelenti, hogy még nincs meg a véglegesítő minisztériumi határozat.

Térségünk képviselő asszonya szerint jó irányba halad a teljes védeltség alá helyezés, s *dr. Navracsics Tibor* miniszterelnök-helyettes, közigazgatási és igazságügyi miniszter nevében is szólva hozzátette: erre megpróbálnak rásegíteni. A vonat nem csak a turistákat szolgálja, fontos a helybeliek számára is a munkába, iskolába menetelhez, az ügyes-bajos dolgok intézéséhez – zárta szavait.



Az ünnepségen felszólalt a műemléki védelemben kompetens Kulturális Örökségvédelmi Hivatal vezetője, *dr. Tamás Judit* is, aki a magyar technika egyik csúcsteljesítményének nevezte a Zircen áthaladó vasútvonalat, amely 19. század végi megépülését követően szinte eredeti állapotában maradt fenn. A védeltség kapcsán a köz- és magánérdek összeütközéséről beszélt. Az előző ciklusban félretették a Bakonyvasút Szövetség által benyújtott védési dokumentációt, de az új kormány

felvette az azzal való foglalkozást tavalyi munkatervébe. Mint elmondta, jelenleg a védeltséggel kapcsolatos állampolgári észrevételeket dolgozzák fel, s örömmel közölte, hogy a beérkezettek között nincs egyetlen olyan sem, amely az ellen szólna. Kiemelte a MÁV Zrt. támogatását, s reményét fejezte ki, hogy közel van a védetté nyilvánítás ideje. A magyar államvasutak képviselőjében *Danka Lajos* mondott beszédet. Tőle megtudhattuk, hogy a 11. számú, eredetileg Győrt és Dombóvárt összekötő vasútvonal ellen már a kezdet kezdetén tiltakozások voltak, a győri polgárok ugyanis féltették piaci pozíciójukat.

További történeti adalékkal is szolgált a MÁV Zrt. szombathelyi területi igazgatóságának vezetője: a vasútvonal megépítésében nagy szerepük volt a helyi közösségeknek, amelyek a források hatvanöt százalékát biztosították elsőbbségi kötvényekből, de támogatta a létesítményt Győr és Veszprém megye, az Eszterházyak és a Pannonhalmi Főapátság is. Két legfontosabb tulajdonságát emelte ki a vonalnak: egyrészt ez fekszik az egyik legszebb környezetben, másrészt egyedi technológiával készült.

A régmúltból a közelmúltba érkezve úgy fogalmazott: az előző kormányzat forgalomkorlátozásai nem hozták meg a várt gazdasági hatást. Végül megköszönte azoknak a hozzáállását, akik miatt ma a vonal teljes hosszában van személyszállítás. A közönség soraiból kilépve a közönséghez szólt *Berki Zoltán* is, a Bakonyvasút Szövetség

ügyvivője, aki 2004-ben először vetette papírra, hogy ez a vonal alkalmas lehet a védetté nyilvánításhoz. Inkább a turizmus fontosságát hangsúlyozta, s kérte a törvényalkotókat, hogy a turisztikai célt szolgáló közlekedési eszközöket – így a 11. számú vasútvonalat is – működtetés és finanszírozás terén tegyék bele a készülő turizmus törvénybe. Biztosította a megjelenőket, hogy további programokat fog szervezni a civil szervezet.

Ottó Péter, Zirc város polgármestere az ünneplők között külön köszöntötte a baróti testvérvárosból érkező hét tagú delegációt, akiket taps fogadott, csakúgy, mint pár perccel később az ekkor már célegyenesben lévő gőzvontatású szerelvényt. Mennyi anyagot kellett megmozgatni ahhoz, hogy ez a nyolcvan kilométeres vasútvonal elkészüljön. Mennyi vasra volt szükség a sínekhez, mennyi bazaltra a sínek alapjához, s mennyi kőre a hidakhoz, alagutakhoz – hívta fel a figyelmet a polgármester arra a hatalmas munkára, amelyet az építők végeztek. Nem csak az utazás miatt fontos ez a vonal, hanem a szigorú mérnöki precizitással megtervezett műtárgyak miatt is – méltatta tovább az építőket, majd hozzátette: nem volt hiábavaló a munkájuk, az emberek jelenléte azt jelzi, hogy a vasútnak nem csak múltja, jövője is van.



Amiért a civilek fáradoztak: személyvonat érkezett Veszprém felől a 3-as vágányra. Az utasok a pályafenntartónak köszönhetően magasított peronról szállhattak fel a kocsikba a zirci vasútállomáson

Ahogy ezek a gondolatok elhangzottak, már valahol Zirc határában robogott a gőzmozdony „boldog békeidők”-et idéző kocsijaival. A vasúti emléktáblánál Zirc Városi Önkormányzat nevében Ottó Péter polgármester és Horváth Ivett képviselő, a Széchenyi-fánál és kónél az Országos Széchenyi Kör képviseletében Egervölgyi Dezső, valamint Bödecs Barnabás, a Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetség elnöke és Bittmann Károly, a Zirci Országzászló Alapítvány titkára helyezte el az emlékezés koszorúit.

A gőzös füttyentett egyet. Közel engedte magához, vagy ha tudta, be is fogadta a gyalogosokat, babakocsit, kerékpárt toló polgárokat, meghallgatta egy vasútbarát eb vakkantását, megnézte magát a resti ablakában, s elindult a bakonyi erdőbe.

Ugyanaz, csak kicsiben

A vasútállomás várótermében egy kis gőzös várta a nagyot. Németh Ferenc bemutatta a zirci közönségnek a 11. számú vonal Eplény és Veszprém közötti szakaszának általa elkészített modelljét. A tíz méteres terepasztal alig fért el a helyiségben, az eplényi mangánérc-rakodónak pedig külön termet kellett keresni. – *Mennyi ideig dolgozott rajta?* – kérdezem az alkotót, aki konkrét választ nem tud adni, de közel segít hozzá: amikor az előző kormányzat egyik minisztere kijelentette, hogy megszüntetik a vonalat, ő úgy döntött, megépíti azt. Hozzátette: mindig csak kikapcsolódásképpen foglalkozott vele. A modellező egy egész erdőséget telepített az asztalra, úgy, ahogyan a valóságban van. Nem csak fényképek alapján készült a modell – válaszolja kérdéseimre, s a terembe felállított tablókra pillantva elmondja: történelmi dokumentációk és térképek is segítették munkáját. – *Ez azt jelenti, hogy olyan elemek is láthatók a modellen, amelyek már nem léteznek?* – teszem fel a kérdést, Németh Ferenc pedig már is mutatja az eplényi bauxitfalat, s figyelmembe ajánlja a már említett mangánérc-rakodót, én pedig felfedezek egy gémeskutát is az asztal végén. Hogy végképp elbűvöljön a modellező, egy gombnyomással elindítja a vonatot Veszprém felé, s bár kilenc óra tájban már bőven világos volt, fényeket is gyűjtött a vasúton.



Németh Ferenc újraindította a bauxitbányászatot a 11. számú vasútvonalon



Sok kisgyermek várta a szülők ölében, nyakában a Zircre berobogó gőzmozdonyt

Kelemen Gábor