

„Vár állott, most kóhalom... ”

Lebontották a 115 éves bányahidai indóházat

Ismét gazdagodtunk egy olyan emlékekkel, melyet ezután fizikai valójában már nem tekinthetünk meg, csak fénykép, filmfelvétel idézheti fel egyszerűségében megragadó alakját. Az idei év október–novemberében szorgos kezek lebontották a lassan egy évtizede elhagyatottan álló, teljesen lepusztult régi tatabányai állomásépületet.

Azt, hogy az eredetileg Bányahidának keresztelt, majd Tatabánya alsónak, végül manapság Tatabányának hívott vasútállomás régi felvételi épülete az elmúlt évtizedekben sok nosztalgiát ébresztett a vasút iránt az utasokban és ott dolgozóknak, túlzás lenne állítani. A hetvenes–nyolcvanas években már csak pusztult az épület, omlott a vakolat, a természet erői minden oldalán akadálytalanul kikezdték, télen elviselhetetlenül hideg volt és örökösén valami gyomorfacsaró, undorító bűz áradt a férfi illemhely felől.

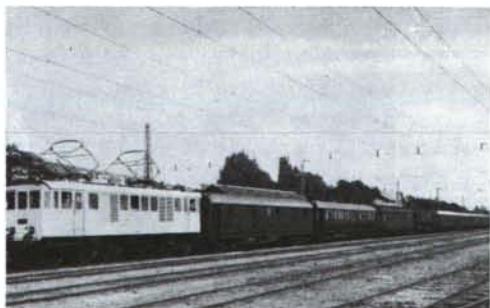
De állomás volt. Fákkaal, terrasszal, restivel, újságossal és várótermekkel. Több mint két évtizede – megannyi kor- és sorstársamhoz hasonlóan –, az apai séták alkalmával itt ragadott magával a vasút iránti érdeklődés és szeretet. A „megcsapó mozdonyfüstöt” a pápai háromhúszonévesek prüszkölték magukból, a mokány Bobókkal tolatgattak, Leó vitte az oroszlanyni ingát, a „börtönrácsos” Szili a győri szemetet, ekortájt jelentek meg az első Gigantok a Cikin és az elegáns emhatvanhármás repítette a barát-ság expresszeket „Cseszkó” felé. A műhelyben pedig az öreg raktárnok – pedig én egy körre sem

adtam át a gokartomat – még egy igazi kézihajtányt is megmutatott.

Itt kezdődtek az iskolai kirándulások, lányokkal és barátokkal... és értek véget. Innen indultunk a nagy Bányász vidéki–pesti meccseire, érkeztünk meg hónaljban a stikában gyűjtött Rolling-lemezekkel.

Az egykor európai rangú Magyar királyi Államvasutak minden épülő vonala számára egyéni állomási típustervsorozatot készített. Az 1884 nyarán átadott kelenföld–újszónyi [komáromi] vasútvonalon harmadik osztályú felvételi épületet emeltek Bányahida állomáson. Néhány magasabb osztályú épülettől (Biatorbágy, Bicske és Tata) eltekintve ugyanilyen indóház állt minden állomáson, de hogy a látvány ne legyen unalmas, váltakoztatták a vakolt (Bányahida, Győrszentiván, Öttevény) és a nyerstégla (Felsőgalla, Ács, Nagyszentjános) homlokzatot. A vasút vilamosításakor, a harmincas években készült fotográfia – a próbavonat mögött – az állomást fasor közepén, tiszta, gondos környezetben mutatja.

Az épületet akkor ítélték halálra, amikor a nyolcvanas évek második felében a megyeszékhely központjának nyugat felé nyitott részében egy nagy üzletközpont építéséről döntöttek. Az épületegyüttes mérete már a tervekben meghaladta a feltételezett igényeket, így hát – a százéves felvételi épület felújítása helyett – „sikeresen beleképzelték” a vasúti személypénztárat és vá-



Fotó: Máthé Zoltán
A síneken

rótermet. A szemtengelyt ferdítően torz, izléstelen, környezetébe nem illő, sem nem modern, sem nem konvencionális – egy szóval: randa Konzum bevásárlóközpontot – szimbolikus módon – az utolsó Új kenyér-ünnepen avatták fel, 1988. augusztus 20-án.

Másfél évvel később, a nyolcvankilences év egyik őszi péntekén ismét Pestre utaztam. Induláskor egy húszasért még a régi indóházban váltottam meg félárú jegyemet, este már a felüljárón és az új épületen át vezetett hazafelé az út.

A köznép utálta, utálja a Konzumot – az első itt nyitott üzletek hamarosan tönkre is mentek –, és dühöngött az új állomáson, mert állandósult a felüljáró provizórikus lezárása az ötödik vágány felett, máig nem épült folytatása az állomáson túli városrészek felé (a vágányokon át-mászkalás pedig életveszélyes és közismerten tilalmas cselekedet); mert a régi állomás(ok) előtér–pénztár–váróterem felosztása helyett itt csak egyetlen mocskos, bűdös, hamarosan hajléktalanokkal telezsúfolt hodályt talált (itt célszerű a vasúti személyfuvarozási tízparancsolat idézése: abban az esetben, ha az állomás felvételi épülete mindössze egyetlen utasfelvételi helyiségből áll, azt nemdohányzó váróteremnek kell nyilvánítani); mert magas a felüljáró (a vágány megkerülése nagyobb utat igényel feléle, mint lefelé), és egy bizonyos kor felett nem a legüditőbb a lépcsőmászás. A fészessz építész minden magyarázatában a kőbánya-kispesti állomást említette típuspéldaként. Azt nem tette hozzá, hogy ott a gyalogos lépcsők mellett mozgólépcső is üzemel.

Ezzel egy időben a vasútállomás átépítése során új vasútforgalmi irodát emeltek a százéves épület másik oldalán. (A forgalmi iroda és a felvételi épület így – képtelen módon – többszáz méteres távolságra került egymástól.)

A régi épület funkciótlanná, elhagyottá vált. Olyan volt, mint egy kísértettanya, az egykor nagyra hivatott, addigra válságba jutott város jelképe Nyugat és Kelet közt, félúton. Betört üvegek, kiforgatott ablakkeretek, mélyről jövő falfirkák tanúsították a társadalom; az aláhulló tetőszerkezet pedig a természet pusztító hajlamát. Epilógiaként az Életveszélyes! minősítést is kiérdemelte.

Az árnyalt eufemizmusával már-már a szocialista propaganda legválasztékosabb demagógiáját idéző vasutas újság adagolása szerint, a „MÁV többször meghirdette az ingatlan bérbeadását, ám hosszú évek alatt nem sikerült megfelelő bérlőt találni”. (Bontják az állomás-épületet. Vasutas Hírlap, 1997. okt. 28. 10.) – A vasút tehát megtett mindent, de hát a kutynak sem kellett.

Nyilván. A ma prosperáló kereskedelmi, szolgáltató ágazatok aligha kíváncznak a dübörgő vonatok szomszédságába. Különösen nem egy olyan városban, ahol tönkrement cégek irodái és műhelyei között tucatjával válogathatnak, és épületrekonstrukcióra nem kell tetemes költségeket áldozni. Itt még a másutt garázs- és barakkbérletben igénytelenkedő jangce díszkont is fejedelmi ott-hont talált magának – a Konzum üzletközpontban.

Nem, a vasútnak nem „megfelelő bérlőt” kellett volna keresnie, hanem magának megfelelőképp gondoskodnia vasúti műemlék jellegű épületéről! Illemhelyből nem lesz étterem, istállóból nem lesz szálloda, a vasúti felvételi épület maradjon felvételi épület! Ha a hegyeshalmi vonalon – és másutt is – a rekonstrukció során gyönyörűen fel lehetett újítani Tata, Mosonmagyaróvár, Győrszentiván és a többi település régi állomásépületét, miért kellett ezen a nagy forgalmú közbúlsó állomáson a bevált régít egy igénytelen újra cserélni? Amikor súlyos milliárdokat költöttek a magyar vasút várva várt európai integrációjának „első lépéséért”, miért nem lehetett a személyszállításban az emberi józslés legminimálisabb igényeit érvényesíteni? Felújítása esetén a százéves típusépület a pusztta utasforgalom lebonyolítására ezerszer alkalmasabb lett volna a máig ideiglenesnek tűnő, méltatlan utódnál. Az pedig lehetett volna de jure az, ami egyébként már évek óta de facto – hajléktalanok szállása.

Feltételes módok gyártása felesleges, ötleteket keresni késő. A nosztalgia az állomásépülettel együtt eltűnt, a bűz megmaradt. Emlék, kaland és nosztalgia nélkül a mai Magyarországon a vasúti közlekedés egyfajta büntetés utas és vasutas számára egyaránt.

Nagy Tamás