

A Bajnai-kormány tönkreteszi a vasutat?

Nem született megállapodás hétfőn a kormány és az öt reprezentatív vasutas szakszervezet között. A kialakult helyzetről és a várható fejleményekről Kőváry Antal kecskeméti szakszervezeti vezetőt kérdeztük.

Antali Károly kormánybiztos az ülésen a harmincegy közül két mellékvonal (Nyíregyháza-Vásárosnamény és Karád-Siófok) megmentésére tett javaslatot. Bárny Balázs, a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete (VDSZSZ) alelnöke újságíróknak elmondta: valószínűleg lesz sztrájk, mert a hétfői egyeztetésről a kormány által beterjesztett emlékeztető valójában egy ultimátum. A dokumentum arról szól, hogy a szakszervezetek vegyék tudomásul, hogy a kijelölt mellékvonalakon a személyszállítási szolgáltatást felszámolják. Az egyeztetést november 9-én és 16-án folytatják. Az öt vasutas szakszervezet azért kezdeményezett közösen kollektív munkaiügyi vitát a kormánynál, mert elutasítják, hogy a Bajnai-kabinet jövőre 40 milliárd forinttal csökkentse a vasút finanszírozását, kifogásolják a helyközi közösségi közlekedés, köztük a MÁV tervezett átalakítását, az elbocsátásokkal járó mellékvonalak bezárását.

Az öt országos, reprezentatív szakszervezet akciójához csatlakozott a kecskeméti székhelyű Vasutasok és Közlekedésben Dolgozók Demokratikus Munkás-tanácsa is. Az érdekképviseleti szervezet elnöke lapunknak úgy nyilatkozott, hogy a kormány tudatosan igyekszik leépíteni a vasutat.

– Ez a tudatosság több vonatkozásban is megfigyelhető – jelentette ki Kőváry Antal. – A lajosmizsei vonalat például három éve újították fel, kiváló állapotban van, mégis rákerült a megszüntetendő vona-

lak listájára. Az utasszámlálásokat nyáron, szünetidőben, a szabadságolások idején, a déli járatokon végezték. Ezt nem lehet alapul venni. A menetrendet úgy alakították át, hogy a fővonalai csatlakozásokat, például az Intercity járatokat ne éri el az utasok. Akik mindezt elkövetik, a mellékvonalak sírósóinak tekinthetők.

– A kormány részben arra hivatkozik, hogy a vasúti és a közúti személyszállítás párhuzamosságát akarja megszüntetni. Mi a véleménye erről?

– Ha hazai pályán maradunk, a lajosmizsei vonalon több olyan megálló is van, amely a tanyavilág közepén található. Az utasok jelentős része onnan jár Kecskemétre iskolába, munkahelyre, orvoshoz, és még sorolhatnám. Ezekre a helyekre soha nem jut el autóbussz, több kilométert kell gyalogolni a legközelebbi közúti járat eléréséhez. Fónagy János, volt közlekedési miniszterrel értek egyet, aki azt mondta: nem az a lényeg, hogy most, 2009 őszén mennyien utaznak a vasúton, hanem az, hogy öt, tíz év múlva is utazzanak, és ne költözzenek el a lakóhelyükről a közlekedési lehetőség hiánya miatt. Elfogadhatatlannak tartom azt is, hogy a kormány pénzhiányra hivatkozik. Az Európai Unió vasútfejlesztési alapja rendelkezésre állna, ha igénybe vennék, ha meglebbe a politikai szándék erre.

– Mit hozhat a jövő?

– A jelenlegi kormány negyvenmilliárd forintot vonna el a vasúttól. Ez teljesen indokolatlan, ráadásul nagyon súlyos következményei lehetnek. Csak a lajosmizsei vonal megszüntetése esetén huszonöt ember veszti el az állását. A mintegy harminc vonal bezárása több száz dolgozót tenne munkanélkülivé. Sajnos úgy tűnik, hogy ez a szociálisan teljesen érzéketlen Bajnai-kabinetet nem érdekli. S. S.

Száznégyszáz éves szárnyvonal szűnhet meg

A szakértők tervei szerint jövő évtől 33 vasúti pályaszakaszon nem ad megrendelést személyszállításra. Ez érinti a Kecskemét-Kiskőrös, Lajosmizse-Kecskemét és a Törökfői-Kiskunmajsza szárnyvonalakat is.

A Kecskemét-Lajosmizse vasútvonal építését sok vita előzte meg. Ezek többek között a vasút vonalvezetését, a végállomások helyét, a kivitelezés és a finanszírozás módját érintették – derül kiadónk Kecskemét vasútjai (1845-1919) című 1995-ben kiadott kötetéből. Az első közigazgatási bejárást 1896. november 30-án tartották a tervezett pályaszakaszon, az építés azonban csak 1904 júniusában kezdődhetett meg. Alig három hónap múlva már tíz kilométer hosszan le voltak fektetve a vágányok. 1904 telén a vasútvonal építése a nagy hi-

deg ellenére is jól haladt, így a munkálatokat 1905 januárjában be is tudták fejezni. A vasútvonalon öt állomás és tíz megállóhelyt hoztak létre. Az utazóközönség február 5-től használhatta a vasutat. A menetrend némi csalódást okozott a város lakóinak, ugyanis a megígért motorvonatok helyett átmenetileg néhány hétig gőzvontatású vonatok közlekedtek. A Kecskemét-Lajosmizse vonalon a megnyitás után négy személyvonatpár közlekedett, ezek közül háromnak volt közvetlen csatlakozása Budapestig. A menetidő Kecskemét és Lajosmizse között átlagosan 1 óra 10 perc, az utazási sebesség 22 kilométer/óra volt. A Kecskemét-Kiskőrös vonalra 1904-től több alkalommal is megszerették az előmunkálati engedélyt, a pályaszakasz azonban csak a második világháború utáni években épülhetett meg. Gál Orsolya

EZT ÍRTA A KECSKEMÉTI LAPOK – 1905-BEN

Megnyílt a lajosmizsei vasútvonal

„Tizenhat esztendei vajúdás után, amelyben anynyi sok rosszakarattal, irigységgel, az akadályok ezer nemével kellett megküzdeni, ma végre megnyílt ünnepélyesen a kecskemét-lajosmizsei vasút” – tudósított lapunk a szárnyvonal megnyitásától 1905. január 15-én. „A megnyitásra a kereskedelemügyi miniszter megbízásából Petényi Vendel főfelügyelő jelent meg... A műtanrendőri

bejárás megállapította, hogy a vasút minden tekintetben megfelelően építettett föl és a közforgalomnak átadható. A bejárás után körülbelül száz tagú társaság gyűlt össze ünnepi lakomára a Millekerhez. Az első felköszöntőt Bagi László h. polgármester mondotta Hieronymi Károly kereskedelmi minisztere, megköszönve annak támogatását, akinek nevében viszont Petényi főfelügyelő üdvözölte Kecskemét városát” – tudósított lapunk 104 évvel ezelőtt.