

A magyar vonat koszos, büdös és késik. Az ember attól a másodperctől, hogy felszáll, azt várja, mikor szállhat le. Azonban soká kell várnia. Egyes tájakon az illetékesek önfeledten járatni kezdték az új, kényelmes, halkan suhanó fém-üveg hernyókat, ám a sínpályát alattuk elfeledték felújítani; kurrens szakaszokon a száguldásra termett szerelvények harminccal közlekednek.



Székesfehérvárra, amely a Kelenföldi pályaudvartól hatvannégy kilométerre fekszik, hetven perc az út. És az állomások? Nagyvárosi pályaudvaraink elég határozott reterátjelleggel bírnak, s az egykor polgári küllemű vidéki állomásainknak – köztük építészeti remekműveknek – is kétségbeejtő az állapotuk: korom, beszakadt ablak, gaz, kidőlt kerítés.

Jelen esetben az állam tényleg rossz gazda. Na nem azért, mert ez volna a természeté. Az államellenes, ál(vagyis neo-)konzervatívokkal szemben épeszű ember arra az álláspontra helyezkedik, hogy bizonyos közjóságokat helyesebb állami kézben tartani. Az állam jelen esetben azért rossz gazda, mert öneki is rossz gazdája akadt az évek óta fennálló, horribilis politikai helyzetnek köszönhetően. Mitől volna jó gazda a tolvaj? Nem szolgáltat, hanem kénytelen-kelletlen odalök valamit. Nem munkát ad: csicskáztat, lásd a mélységesen alulfizetett vasúti dolgozókat. De persze a fejeseket vastagon kitömi pénzzel: idei távozásukkor két vezetőt sok tíz millió forintos összeggel végkielégítettek fejenként...

Hónig Péter közlekedési miniszter elmondta tegnap a parlamentben kilencszer, hogy nem akarja tönkretenni a MÁV-ot. Ugyanakkor arra panaszkodott, hogy minden állampolgárnak évi harmincezer forintjába kerül a vasút, amit száz emberből mindössze három használ, ráadásul az utasok hetven százaléka nem teljes árú jeggyel utazik. Az Abszolút Állomásfőnök nem tette hozzá: harmincezerbe azért kerül a tisztelt olvasónak a MÁV, mert ha egy függőleges csőbe felül pénzt dobálunk, alul kipotyog. Ha pedig több pénzt dobálunk be, több potyog ki.

Így működik a társaság finanszírozása. Százból azért csak három ember használja a vasutat, mert ahhoz képest, hogy milyen pocsek, undorítóan drága; de ennek nem a nyugdíjasok, a diákok és a gyerekek, vagyis az ingyen vagy kedvezményesen utazók az okozói, hanem például az a kormány, amelynek Hónig a minisztere.

De igen, Hónig tönkre akarja tenni a MÁV-ot, tudniillik ez a dolga. A mellékvonalak után fővonalakat is felszámolnak majd, s városok maradhatnak vasútközlekedés nélkül, mert az erre való pénz eltűnedezett. (Az Állami Számvevőszék néha közli, hogy ordas deficit van a közlekedési társaságnál; ezt a kormány tudomásul veszi, az állampolgár csikorgatja a fogát, és marad minden a régiben.)

Itt jegyzem meg, borzasztó nagy európaiak vagyunk, olyannyira, hogy olykor elfelejtjük az identitásunkat közben, nem úgy, mint az írek, akik kőkemény feltételekkel szavazták meg a lisszaboni szerződést (azt is itt jegyzem meg, hogy ha nem volnék magyar, ír szeretnék lenni). A lényeg: Európában mindenütt fejlesztik a vasútközlekedést, csupán azért, mert van némi eszük. Egy kilométernyi kétpályás vasútvonal áteresztőképessége ugyanis megegyezik ugyanannyi autópályáéval. De az árak nem egyezik: az autópálya néhány százszor többe kerül.

S a vasút nemcsak a legolcsóbb, de a leginkább környezetbarát, legbiztonságosabb és leggyorsabb közlekedési eszköz is. A kontinenst behálózó, két-háromszáz kilométeres sebességre képes, csöndes csodavonatok a hozzájuk illő pályákkal nem az Óperencián túl vannak ám, hanem itt a szomszédban, mondjuk Bécsben. Persze, mire eljutnánk odáig, folyton lekéssük a csatlakozást.

Balavány György (2009.10.06.)
MNO