

Arccal a vasút és az élet felé!

Fiatalból felnőtt lett 2011-re a Vasutasok és Közlekedésben Dolgozók Demokratikus Munkástanácsa. A kecskeméti székhelyű térségi közösség huszonegyedik évébe lépett, a vasutasok és az utazók érdekei mellett rendíthetetlenül kiálló olyan elnökkel, amilyen Kóváry Antal. A január utolsó hetében a vasútállomás oktatótermében megtartott tanácskozásuk mégsem az ünnepről, mint inkább a mindenkit érintő közösségi közlekedésről szól.

Dicséretére válna a parlamentnek is, ha huszonegy évvel a rendszerváltás után végre átfogóan és felelősen napirendre tűzné: hol és hogyan javíthatnának a tömegközlekedésen? Az rendjén való, hogy a Budapest-Szeged, Budapest-Cegléd-Debrecen-Záhony és más távolsági vonalakon jobb és ütemesebb a személyszállítás, ám a magyar vasút ennél jóval kiterjedtebb. Némi bizakodásra ad okot, hogy a bezárt negyvenhárom mellékvonalból tizenegyet már megnyitottak.

Az utasokkal naponta kapcsolatban álló vasutasok elképesztő állapotokról számoltak be.

Szabó József jegyvizsgáló arról beszélt: az utasok gyakran rajtuk verik el a port, ha az egyes kocsik ajtaját nem lehet kinyitni, ha túl nagy a hőség vagy éppen fáznak. Az egyik járaton például harminc kilométeren át nem tudták az utazók a mosdót használni, mivel beszorult az ajtaja. Nemegyszer hiába utalják javítóműhelybe a sérült személyvagonokat, ugyanúgy kapják vissza, ahogyan beküldték.

Fehér Ilona tizennyolc éve vezető jegyvizsgáló. Mindennap szembesül a munkába járók nehézségeivel a Budapest-Lajosmizse vonalon. Volt rá példa, nem is egyszer, hogy huszonkilenc percig állt a vonat egy harminc kilométer hosszú útszakaszon. A késés több budapesti dolgozónak az állásába került.

Kollár Károly a politikusokat okolta, mivel az elmúlt húsz évben elfordultak a közösségi közlekedés napi gondjaitól. Jöttek-mentek és megint mentek... Miközben sok minden maradt a régiiben.

Gyuricza Gyula közlekedési szakértő, mérnök-tanár is osztotta ezt a véleményt, egyetértve egy izsáki felszólalóval, aki szerint: „Néhány, magas rangú vasúti vezető fizetésen felül kapott juttatásából két év-

tizedig működhettek volna a bezárt szárnyvonalak”.

A helyzet súlyos, ma holnap egyre nagyobb a baj. Fenyegető a létbizonytalanság. Rózsa Sándor egyike a térség azon kétszáz vasutasának, akik szomorú statisztikát könyvelhetnek el. Országosan harmincezerrel húszezerre csökkent a MÁV létszáma. Emiatt családok ezreinek megélhetése került veszélybe. A magyar gazdaság helyi erőforrásai nem biztosítanak kellő jövedelmet. A külföldi kézben levő autógyártástól és a határon túlról beözönlő termékektől nem várható az életszínvonal jelentős javulása.

„Arccal a vasút felé!” – emlékeztetnek még sokan erre a jelmondatra a romba döntött Magyarország második világháborút követő időszakából. Ma is időszerű – erősítették meg a január végi vasutas munkásgyűlésen. A mellékvonalak nem válhatnak mostohagyerekké, amikor a túlterhelt közutakon százak és ezrek veszítik el életüket vagy válnak örökre nyomorékká. A mérgező kipufogógázok milliók

tüdejét roncsolják a nap minden órájában. Tanulmányképpen jegyezte meg az egyik hozzászóló: „Erdekes a magyar ember gondolkodása. Ha éhen is hal, akkor is autóval fog menni.”

Az egészségileg kímélőbb és kiegyensúlyozottabb közlekedésért, a közút és vasút arányos használatáért alighanem még hosszú utat kell bejárni.

Neumann István svájci születésű vasútbarát újságíró, aki magyar arát választott hitveséül, hazánkba települve harmincoldalas tanulmányt tett közzé az interneten arról, miért jobb a vasút a közúttal szemben. Svájcban például közös bérletet adnak ki vonatra, buszra, villamosra és hajóra. „Miért ne lehetne itt is valami hasonlóval próbálkozni?” – kérdezte, majd bírálta a magyar szemléletmódot és gyakorlatot, amely maradiságában a közlekedésben egy lépés előre és kettő hátra. Veszélyes, hogy az üzemanyagpiac „hadd viruljon” és közben fogyjon körülöttünk a levegő (s az oxigén). Megéri?

Kohl Antal