



Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

# ZÁHONYI VASUTAS

IX. évfolyam, 45. szám

2020. június 02

## Csiki-csuki koncepció



Kormányokon, sőt, rendszereken, történelmi korszakokon átívelő probléma a magyar vasút helyzete. Komoly fejlesztések és vonalbezárások követték egymást, gyakran párhuzamosan ment a visszafejlesztés a korszerűsítéssel. Jelenleg is zajlanak felújítások, de lassan évszázados hagyomány szerint ismét felröppentek rossz hírek, most épp nem vonalbezárásról, hanem jelentős járatritkításról. Logikai úton nehéz követni, értelmezni, miért érzi néha a vasutas, és természetesen az utas, hogy hullámvasútra emlékeztetünk.

Mindez akkor is aggályos, ha tudjuk, voltak nagy pofonok is a magyar vasút történetében, az elsőt alighanem Trianontól kaptuk. Az új határok a vasutat is brutálisan megcsönkítették, sok vonal vezetett a semmibe, állomások maradtak funkciók nélkül. Mire aztán fejlesztésekre került volna sor, ismét pofon következett, még ha áttételesen is, hiszen az 1929-33. évi világválság megakadályozta egy újabb vasúti koncepció megvalósítását. Viszont a párhuzamosság jegyében 1932-ben elkészült Kandó Kálmán tervei alapján a Budapest-Komárom vonal villamosítása, a vontatás a kiváló Kandó mozdonyokkal történt.

Aztán mire a gazdasági válságból kikecmergett az ország, jött a háborús készülődés, majd a világháború. A második világhégés természetesen nem csak a fejlesztéseket akadályozta, de tovább rombolta az épp, hogy „lábadozó” vasúti hálózatot is. Ezért a múlt század második fele a vasúton is kármentéssel, illetve újjáépítéssel kezdődött. Becsületükre az akkoriaknak, komoly munkát végeztek és gyorsan úgy, hogy nem bezártak és megszüntettek, hanem meghagyták a lehetőségét, hogy egy jobb korszakban jobb vasút jöhessen létre.

Születtek is tervek, kezdődtek munkálatok, de a pénzhiány miatt kevés valósult meg az elképzelésekből. Sőt, 1959-ben megkezdődtek az első vonalbezárások a trianoni határok miatt kettévágott vonalakon. És természetesen párhuzamosan történt ismét jó, megindult a gőzösök dízelmozdonyra cserélése, később a villamosítás folytatódott gőzerővel. Majd 1968-ban született egy közlekedéspolitikai koncepció, mely a közút és a vasút kapcsolatával vizsgálta. Nem nehéz kitalálni, hogy nem a vasút nyert...igaz, a döntéseket „megalapozó” adatok hitelessége is kérdéses volt akkoriban.



4625 Záhony Európa tér 5.  
vasúti tel: 03/33-49, 03/33-48, mobil: 30-386-6083, 20-286-1440,  
E-mail: [zhtk@ysz.hu](mailto:zhtk@ysz.hu)





## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

Több mint ezeröttszáz kilométernyi vasútvonal bezárásával vélték kibekkelni a vonalak elhanyagoltsága miatt várható költségeket. Pedig a forgalom közútra terelése akkor sem lett volna olcsóbb hosszú távon, ha nincs a soron következő olajárrobbanás, de bizony volt. És így sem lett több pénz a közutak fejlesztésére, sem vasútfejlesztésre. Megtakarítás nemigen látszott, a vasút helyzete, műszaki állapota egyre csak romlott, az állami pénzek csökkentek.

Ami a rendszerváltozás korát illeti, a hullámvasutazás tovább folytatódott, átszervezések, privatizációk, kiszervezések sora között volt fejlesztés, de vonalbezárás is a kétezres években. Majd következett vonalak újra nyitása, és rendszeresen felröppenő pletykák újabb bezárásokról. Nemrég pedig kiderült, járatritkítás várható sok mellékvonalon, ezért Meleg János, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke május huszonötödikén levélben kért felvilágosítást az illetékes államtitkártól. Az elnök többek között megkérdezte: „...változott-e a Kormány azon álláspontja, miszerint minden szempontból a vasutat részesítik előnyben...?” És egyben kérte az érintettek körében egy konzultáció összehívását a döntés előtt. Már csak, hogy senkinek ne kelljen találgatnia.

Ami biztos, hogy lesz járatritkítás, ami nem biztos, hogy csak ideiglenesen – mert ahogy ilyenkor szokott, beindult az utasok és a vasutasok fantáziája egyaránt. Az is biztosnak látszik, hogy továbbra sem költenek sokat ezen vonalak jobbítására, így a fantáziánk logikája szerint akár meg is szűnhetnek az érintett mellékvonalak.

Nem tudni, kinek jó ez. Az utasoknak és a vasutasoknak biztosan nem.

Dolhai József

**A JÁRATRITKÍTÁSOK AZ UTASOK ÁLTAL  
ELÉRHETŐ MENETRENDEN MÉG NEM  
SZEREPELNEK...**

**DE A VASÚTÜZEMVITEL IRÁNYÍTÁSI  
RENDSZERÉBEN MÁR OTT A  
CSÖKKENTETT ÜZEMVITELI MENETREND...**

**KI DÖNTÖTT?  
KIVEL EGYEZTETETT?  
MI LESZ AZ UTASAINKKAL?  
MI LESZ A DOLGOZÓINKKAL?**

**VÁLASZOKAT AKARUNK!**





## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

### Válaszokat akarunk!



Ezzel fejeződött be az előző írás, az enyém pedig ezzel kezdődik. Mert valóban nem tudjuk, mi lesz az utasainkkal, mi lesz a dolgozóinkkal, és egyáltalán kivel egyeztetek, miről és mikor. Hogy a Vasutasok Szakszervezetével nem, az biztos, de gyanítom, hogy a többi szóba jöhető szakszervezettel, de még szakmai szervezetekkel sem.

Mindenesetre azt a vasúti számítógépes rendszerből már tudni lehet, hogy térségünket illetően a Záhony-Mátészalka vonalon a jelenlegi nyolc pár vonat helyett, csak két pár fog közlekedni. Az még a homályba vész, hogy a kimaradt járatokat fogják-e vonatpótló buszokkal helyettesíteni. Ehhez az infóhoz még nem jutottunk hozzá, mint ahogyan az a gyanútlan utas sem, aki az Elvirán keresi az utazási lehetőségeit június hatodika után. De nálunk marad két pár vonat, ami arra elég, hogy a műszakba járó vasutas be- és haza is juthat.

Sajnos ma még bizonytalan, hogy akik nappaloznak, hogyan utazhatnak majd haza. Vagy azok a Debrecenbe járó kollégák, akik a hajnali IC vonathoz a legkorábbi járatral jutottak el Záhonyig. No és mi lesz a diákokkal, vagy azokkal az utasokkal, akiknek a járvány miatt nem veszett el az állása? Ők majd a járatritkítás áldozataivá válnak? Persze ez nemcsak helyi probléma, hiszen a mi mellékvonalunk csak egy a sok közül. S bár a cirka 57 kilométert majd két óra alatt teszi meg a mi vonatunk, mégiscsak sokan megérik majd a hiányát. Mint ahogyan megérik hálózati szinten, mert a járványhelyzet áldozatául esett mellékvonalak az ország sok régiójában elzárják az ott élő embereket a külvilágtól. A mi környékünkön kicsit talán jobban...

Nekünk hol az áruszállításért, hol a személyszállításért kell aggódnunk. Vajon értünk miért nem aggódik senki? Például a jegyvizsgálókért, a mozdonyvezetőkért, a jegypénztárosokért, a forgalmistákért, a váltókezelőkért...

Várjuk a válaszokat!

Juhász Tiborné





## Vasutasok Szakszervezete Területi Képviselő Záhony

### HUMORSAROK

#### MOTOROS INFORMÁCIÓ

Ha ezt a feliratot látod, leesett az asszony...

#### IHLET

A nyuszika és a farkas minden héten sakkoznak, mindig a nyuszi nyer. A farkas megkérdezi:

- Nyuszika, hogy lehet, hogy mindig te nyersz?
- A sakkozás előtt mindig elmegyek a barátnőmhöz, és jól "ellátom a baját".

A farkas hazamegy, és úgy gondolja, a feleségével ugyanezt teszi. Bemegy a konyhába, és hátulról letámadja, mire az hátra sem fordulva:

- Mi van nyuszika, mész sakkozni???



#### SZAKMAI KIHÍVÁS

Az ügyvéd haldoklik a kórházban, és amikor egy barátja meglátogatja, éppen a Bibliát lapozgatja kétségbeesetten.

- Hát te meg mit csinálsz? – kérdezi a barát.
- Joghézagot keresek...

Balogh Attila