

HALÁLRA ÍTÉLVE - ÉLT 149 ÉVET

A felháborodástól nagyon nehéz megszólalni, gondolatokat leírni, de ezt most kötelességemnek érzem. A vasúti szárnyvonalak bezárásáról, illetve „üzemeltetésük határozatlan ideig történő felfüggesztés” szóló hírek kapcsán sok embernél kiment a „biztosíték”. Nálam is.

No, nem csak a 6.400 főről beszélek, aki állítólag érintett – bár ez egy Kisbér nagyságú kisváros népe, ami kipipálódott, eltűntetődött – hanem a jóézésű, talán még gondolkodó emberek nevében is.

Ezen problematikus kérdést közelítsük meg több oldalról is. A többször említett gazdaságossági kényszer. Ennek is több vetülete van. Ha nagyon leegyszerűsíténém a kérdést, akkor egy rövid mondatnál lehetne rá válaszolni. A miniszter szerint 7, azaz hetes milliárd forintot takarítunk meg az intézkedéssel. Ebben ugyan nem vagyok biztos, de hívó emberként ezen kijelentést nem firtatom. Az elmúlt 1-2 hónapban csak a közlekedési tárcánál felmerült ordító pazarlások, szerintem büntetőjogi kategóriát érő végkielégítések összege 3-4 milliárd forintba rúg. Szerintem egyszerűbb lenne ezen, jogtalan kifizetéseket visszavenni!!! Talán sokak számára ismert egy régi tv-film szövege: „Dezsőkének pedig meg kell halnia”, vagy még ismertebb Cato mondása beszédei végén: „Karthagónak pedig el kell pusztulnia”. Nos, a vasúti szárnyvonalakat hívhatjuk Dezsőkének, vagy Karthagónak a dolog egyre megy.

Természetesen lehet gazdaságtalanságról beszélni, számokat felvonultatni, de talán annak feltárásáról, megszüntetéséről tenni kellett volna. Mondjuk 2-3 éve, amióta a kérdés felvetődött. Kisbéren már megéltünk egy szárnyvonal bezárást: Pápa–Környe között. A vonal nem élte meg a 105 évet, csak lakossági fórumon emlékeztünk meg róla. Ott tudtam meg hivatalosan, hogy 500 millió forint éves veszteséget hozott az a vonal, ezért kellett megszüntetni. Hiteles bizonylatok igazolták, hogy egy égő (izzó) cseréje 20 ezer forintba került. No comment. Csoda, hogy csak 500 millió lett a veszteség! A MÁV sorozatos privatizálásokon ment át, melynek vesztesei a személyszállítás, illetve a szárnyvonalak voltak. Csoda, hogy eddig kibírta.

Nem tudom, hogy valaki vizsgálta e már a kamionok milyen milliárdos károkat okoznak naponta (közutak, házak rongálása, környezetünk sárba tiprása)? Lehet, hogy ez több, mint 7 milliárd forint? Éljen továbbra is Budapest centrikussága, épüljön a soha el nem készülő 4. metró, terveződjön az 5.... stb. metróvonal, épüljön új kormánynegyed, „hulljon a férgese”, éljen és virágozzon a főváros és vidék megbonthatatlan ellenségeskedése!? Valószínűleg ez a cél, ez a küldetés.

Sajnos „Dezsőkének meg kell halnia”, így gyógyításról egy szót sem, legfeljebb koszorút a megboldogult számára. Kérdésem: Egy Komárom – Székesfehérvár közötti vonal bezárásakor a koszorút hová helyezzük?

Adott egy születési emléktábla – 1860. Rajta kinek köszönhető. Kellene egy megszüntető emléktábla, rajta „Halálra ítélve, élt 149 évet”. Kérem feltüntetni azok névsorát, akiknek ez köszönhető. A történelem nem felejt, az utókor majd ítélkezik!

Tisztelettel:

Dákai József