

A Budapest — Belgrád közötti vasúti fővonal korszerűsítése kínai hitelből

Az MTI-ből kapott hír, hogy ismertetik az LMP „Egymással ellentétes vasútfejlesztések” c. nyilatkozatot.

Négy évtizedes vasútfejlesztési múltam alapján teljesen indokolatlannak tartom az LMP kifogásait. Vagy nem ismerik a vasútfejlesztés céljait, vagy nem akarnak a politikai támadás sikere érdekében erről tudni.

Mindkét vasúti fővonal korszerűsítése elsőrendű érdeke hazánknak. Az egyik az égei-tengeri, a másik az adriai-tengeri kikötő, tehát a Földközi-tenger mindkét öble felé lehető teszi a MÁV kijutását. A Budapest — Belgrád vasúti fővonal az EU főtengelyén fekszik. A felépítmény (a sínek és az aljak) az évtizedek során elavultak. Minden ilyen vasútvonalon, bármerre is van az iránya, a forgalom biztonsága érdekében az elavulás miatt 3-4 évtizeden belül a pálya felújítását el kell végezni. Még inkább fontos és sürgős ez egy olyan nemzetközi fővonalon, amely a Balkán főtengelye. A sebességkorlátozás miatt már mellékvonali forgalomra süllyedt le ez a fővonal. Hogy ez a kínai importáru szállítás érdekeit is szolgálja, az miért fáj egyes politikusoknak. Örülünk, hogy van olyan hitellehetőségünk, amellyel a MÁV hálózatfelújítását rendszeresen el tudjuk végezni. Arról se feledkezzünk el, hogy ez a tranzitfuvarozás a MÁV számára jelentős bevételt hoz. A személy- és a belföldi áru fuvarozás a múltban és jelenleg is veszteséges, és állami támogatásra szorul. Egyedül a nemzetközi áruszállítás, az ún. tranzitforgalom hozott a MÁV-nak nyereséget. Az Európa közepe felé irányuló kínai áru forgalom hazánkban Kelebia és Szob határállomások között 227 km hosszón ad lehetőséget a kínai áru forgalom bevételeire. Örülünk, hogy nemzetgazdaságunkat ezzel is erősíteni tudjuk.

A másik irány a Budapest — Koper (Szlovénia) adriai kikötő. Az 1980-as évek elején még én kaptam feladatot a szlovén állam kezdeményezésére, hogy a MÁV Zala megyei vasútvonalát kapcsoljam össze a szlovén vasúttal optimális nyomvonalon. Három változatot dolgoztunk ki kollégáimmal és kolléganőimmal, és ezután a szlovének és az EU döntötték el a ma használatos nyomvonalat. Amikor elkészült, végig utaztam rajta Ljubljana fővárosig és onnan Koper kikötőig. Akkor dieselmozdony, ma már villanymozdony vontatja a vonatokat. Amikor a szlovén fővárosban kollégáimat faggattam, hogy miért kellett a legdrágább vasútvonal szakaszt választani, azt válaszolták, hogy nekünk így jó, és ne izgasd magad, mert nem mi finanszírozzuk, hanem az EU, ott pedig az a fontos, hogy a műszaki ellenőrök minél nagyobb munkát kapjanak és az minél hosszabb ideig tartson. Szóvá tettem, hogy miért kellett az ésszerűtlen megoldást választani, mert ez nálunk egy egyszerű patak felett egy 1,5 km hosszú viadukt építésével járt két domb között. Amikor én Lendva felé, a síkságon sokkal olcsóbban megoldottam volna ugyanezt a fuvarozási feladatot. Újból azt válaszolták, örülj, hogy az EU fizetett.

A vasút átadásán Orbán Viktor mondta az ünnepi beszédet. Jó beszéd volt és ehhez a beruházáshoz illett is, de egy mondata megütötte a fülemet, amikor kijelentette, hogy Magyarországon ez az első új vasútvonal építés Trianon óta. Meg kell jegyezni, hogy a tanácsadói rosszul tájékoztatták, mert Trianon után is volt új vasútvonal építés Magyarországon, még ha rövid is és helyi érdekeket szolgált, és ez Szatmár vármegyében épült.

Magyarország vasúthálózatának sűrűsége nyugat-európai színvonalú volt, amire csak azért kerülhetett sor, mert 1866-ban a Habsburgokkal politikai kiegyezésre került sor. Baross Gábor indította meg a MÁV fővonalinak építését és szorgalmazta részvénytársasági alapon mellékvonalak csatlakoztatását. Baross Gábor a magyar közlekedés történetének kiemelkedő egyénisége, mert 1914-ig hazánk egész területén elértük a nyugat-európai vasútvonal sűrűséget, valamit vasúti tarifa politikájával elérte, hogy Budapest világvárossá fejlődhetett, ugyanis a 782 km hosszú Brassó — Budapest vasútvonalon ha Budapestre váltottak jegyet,

akkor annyit fizettek, mintha Debrecenből utaznának Budapestre. Tehát a magyar érdekek szerinti vasútfejlesztésre csak azután kerülhetett sor, amikor a császárral megegyeztünk és önálló magyar kormányt alakíthattunk. Persze, ennek 54 év múlva meg lett a börtje, mert a birodalmat Osztrák-Magyar Monarchiának nevezték el, és a háborúvesztés után a győztesek Magyarországot név szerint is bűnösnek mondták ki a háború elindításában annak ellenére, hogy egész Európában csak egyetlen magyar vezető tiltakozott a háború elindítása ellen, gr. Tisza István miniszterelnök, akit végül a liberális korszak terroristái meggyilkoltak. Tragikus magyar sors, és pozitív maradéka csak az európai színvonalú vasúthálózat kiépülése és Budapest 2 millió fős világvárossá való felfejlődése.

vitéz Hábel György
ny. MÁV főmérnök
Budapest