

Végleg tilosra válthat az erdei vasút jelzője

A fejlesztési tervet elfogadták, a megvalósításra nem lehet(ett) fedezetet találni

V. SZABÓ SÁNDOR

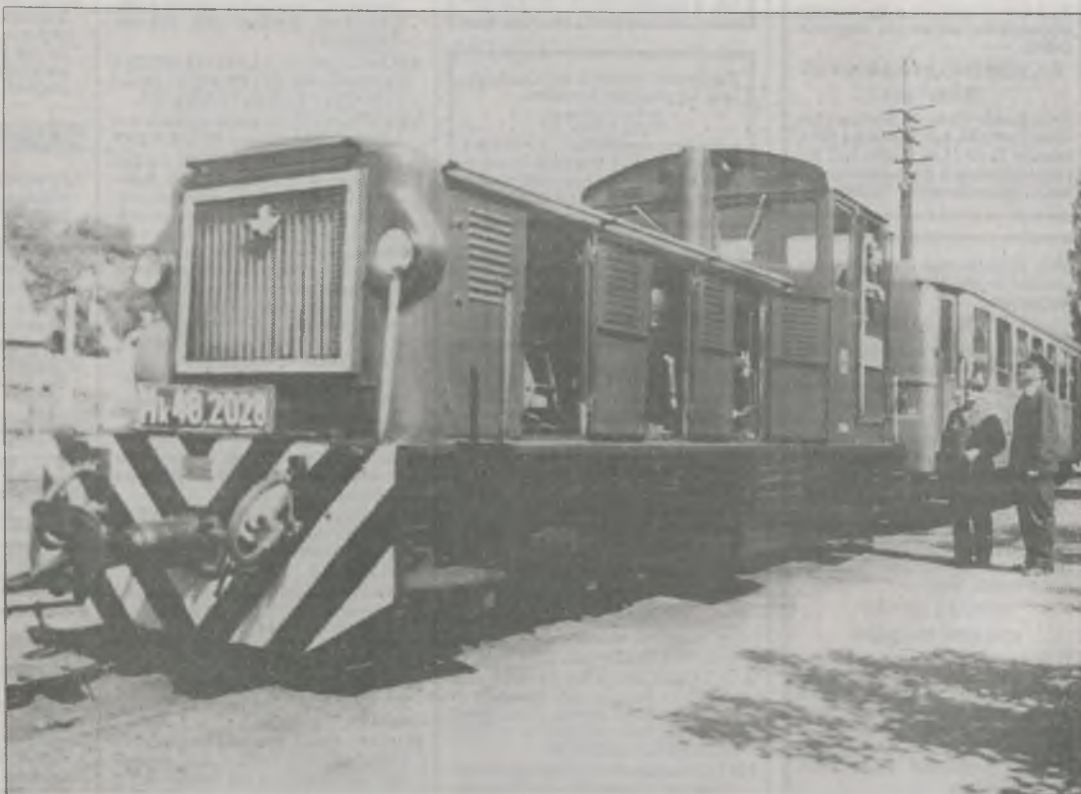
Debrecen (HBN) – Az utóbbi három esztendőben, az erdei vasút működtetésére sorrendben: 7,2 millió, majd 6,9, tavaly pedig 7,1 millió forintot kellett Debrecen városának fordítania. Ha azt is számba vesszük, hogy ez a 21,2 millió forint háromszor öt hónap alatt (május és szeptember vége közötti időben) szükséges az üzemben tartásra, akkor érthető, miért volt szükség középtávú fejlesztési tervre, amit a közgyűlés 1993-ban el is fogadott. Ebből a tervből végül aztán semmi sem lett.

A terv már a kezdeti stádiumban bukásra volt ítélve, hiszen fedezet hiányában meg sem kezdődhetett az erdei vasút vonalának rekonstrukciója. Az évek során a pálya rohamosan vesztett amúgy sem tökéletes biztonsági állapotából, de az erdei vasút azért működött. Aki ült már életében akár ha egyszer is, a „Zsuzsi vonaton”, e sorok olvastán bizonyára a nosztalgia szabad szárnyaiba kapaszkodik s hamar utoléri múltbeli emlékeit. Azokat az emlékeket, amikor a „madarak és fák napja” alkalmából rendezett vonatos kirándulásról hazatérőben, már az udvaron elhakarta szüleinek emlémeit: „...és képzeld a Zsuzsi vonat ablakából...”

Nos, úgy tűnik, a Zsuzsi vonatnak a szeretett becenév ellenére befelegett. Az önkormányzat a Debreceni Közlekedési Vállalattal karöltve tíz éven át üzemeltette a kisvasutat, ám mára oly mértékben vesztéses az üzemeltetés, a pálya állaga pedig oly siralmas, hogy az idei útnak indítása több mint bizonytalan.

Egy kis nosztalgia

Vélhetően akad számos fontosabb kérdés Debrecenben, mint a kisvasút ügyének rendezése, de a költségvetés állandósuló hiánya akkora méreteket ölt, hogy lassan azt is elveszítjük, ami úgy tartozott hozzánk, mint a reggelihez a tej vagy tea. Igaz, reggelizni lehet mindkettő nélkül. Azt is mondják a szakemberek, hogy vizsgálódásaikból egyértelmű és drasztikus utasszámcsökkenés derül ki. Lásuk: 1992-ben még 32 ezren, 1993-ban 27 ezer 400-an, míg tavaly már csupán 19 ezer 600-an váltottak jegyet a Zsuzsi vonatra. A számok



Amikor a Zsuzsi vonatról a MÁV lemondott (1977-es archív kép)

Fotó: Horváth Katalin

ennél még többet is mondanak. Az egy utasra vetített éves költség (igaz az üzemeltetés csupán öt hónapra korlátozódik!) így nőtt sorrendben: 234 forint, majd 252, tavaly pedig már 337 forint. Ezt az önkormányzat zsebből finanszírozta. Ha a tisztelt utas tudta volna, hogy jegyéhez a város tavaly alkalmanként 337 forintot adott hozzá, bizonyára mélyen elszégyellte volna magát. Ha ehhez hozzávesszük azt is, amit nem tudunk: márhogy az ívek olyan csapnivaló állapotban vannak, hogy teljes átépítésük egyszerűen nem maradhat el, akkor arra is következtetni tudunk, hogy az idei működtetés költségei jó ha az előző háromszázötvenből megoldhatók. Az idén, a szakma számításai szerint a Zsuzsi vonatra 27,4 millió forintot kell(ene) költeni, hogy egyáltalán támogatott jegyet válthassunk rá. Mert az egy utasra jutó támogatás összege már 1367 forintra rúg. Ennyiért talán egy iskolai kirándulás esetében, alkalmanként akár bármelyik jeles taxivalalat hajlandó kivonulni.

A MÁV 1977-ben kiszállt az ügyből, így a Debrecen-fatelep-Nyírbéltek közötti keskeny nyomtávú vasútvonalból egy rendelet alapján, a város kérésére erdei vasút lett. Ekkor a város tulajdonába került a fatelepi állomás, 16,5 km fővágány, egy dízelmozdony, 12 darab BAX típusú személykocsi és 3 szakszolgálati kocsi. Az eszközök és létesítmények úgynevezett nullára leírt állapotban kerültek átadásra. A vasút már akkor sok, a nyomvonal mellett lakó utasáról lemondott, akik jobbra ezen a vonaton vitték áruikat piacra, betegeiket orvoshoz, s a háziasszonyok e vonalon utaztak a szokásos debreceni nagybevásárlásokra a tanyavilágból.

A MÁV-nak nem kellett

Abban az időben egy zseniális terv az üzemeltetési költségeket hosszú távra szét akarta osztani a város nagyvállalatai, intézményei között, ami nyögvenyelősen, parancsra is úgy jó hét évig dögögött csupán. Aztán 1984-et követően már a DKV és a város költött az erdei vasútra,

összesen – a dokumentumok szerint – 44,6 millió forintot. A működtetés 1990 óta viszont a közgyűlés évenkénti döntéseitől függött. Mindig az adott tárgyévi üzemelés költségeit sikerült előteremteni. Ekkor jött az a bizonyos középtávú tervekészítés. A tervet a közgyűlés 1993. július 5-én aztán el is fogadta. Időközben kiderült, nem akadt egyetlen vállalkozó sem, aki fantáziát látna a Zsuzsi vonat öt hónapos üzemeltetésében. A jelentkezők csak rápillantottak a vasúti pálya állapotára és szinte köszönés nélkül továbbálltak.

Ami tény: a mai formában és állapotban nem működhet az erdei vasút. Az arra hivatottak kiszámították: 27,4 millió forintnyi költség kell az üzemeltetésre. A várható árbevétel 600 ezer forintra taksálják. Ehhez tehát Debrecen városának a költségvetésből további 26,8 millió forintot kellene hozzátennie. Ráadásul erről már egy alkalommal határozat született. Mindez viszont csak akkor célszerű és átgondolt döntés, ha hosszú távon fennmarad a Zsuzsi vonat, s a pálya- és járműrekonstrukció megvalósul.