A Kárpát-medence kisvasútjai – Nemzetközi konferencia
Budapest, Citadella, 2009. október 29.



KISVASUTAK CIVIL SZEMMEL

Jakóts Ádám
MKKA

Hozzászólásom civil szemszögből, mint A Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány tagja, illetve egy alkalmi kisvasúti alkalmazott szemszögéből hangzott el fent nevezett konferencián.

TARTALOM

Bevezető.....3

1.) Műszaki elmaradottság.....4

1.1.) Leromlott állapotú pályák.....4

1.2.) Elavult járműállomány.....5

1.3.) Rendezetlen, ingerszegény épített környezet.....6

1.4.) Hiányos utastájékoztatás.....6

2.) Kisvasúti munkavállalók helyzete.....7

2.1.) Magas bérterhek az üzemeltetőnek, alacsony bérezés a dolgozóknak.....7

2.2.) Zsebre dolgozás hallgatólagos jóváhagyással.....7

2.3.) Általános munkaerőhiány.....7

3.) Szemléleti kérdések.....8

3.1.) Felemás hozzáállás a kisvasutakhoz.....8

3.2.) Korszerű kedvezményrendszer szükségessége.....8

3.3.) Marketingtevékenység hiánya.....9

3.4.) Utasközpontú szemlélet hiánya.....9

3.5.) Alkalmi rendezvények hiánya.....9

3.6.) Kisvasutak közti együttműködés hiánya.....9

4.) Önkéntesek, civil szervezetek szerepe.....10

4.1.) Civil segítők alkalmazhatósági területei a kisvasutaknál.....10

4.2.) Társadalmi hasznosság, közösségépítő erő.....11

5.) Üzemeltetés, az állam szerepe.....12

5.1.) Kisvasútjaink jelenlegi működtetési rendszere.....12

5.2.) Állami költségkiegészítés kérdése.....12

5.3.) Elavult üzemeltetési struktúra.....14

5.4.) Az üzemeltetés nyugati módja.....14

6.) A bezárásra ítélt kisvasutak védelmében.....15

6.1.) Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút.....15

6.2.) Kecskeméti (Bugaci) kisvasút.....15

6.3.) Nyírvidéki kisvasút.....17

7.) Zárszó.....18

BEVEZETŐ

Alábbi értekezésemben elsősorban a hazai kisvasutak jelenkori, sajnos nem túl szívderítő állapotát kívánom jellemezni, civil szemszögből, érintve műszaki, munkavállalói és szervezeti-üzemeltetési kérdéseket is.

Az első részben ismertetem kisvasútjaink **általános műszaki helyzetét**, a *pályák és a járművek* tekintetében. Kiemelem, hogy az elhanyagolt régi vágányok mellett sajnos az új építésű pályák sem készülnek minden esetben tartós és minőségi műszaki megoldásokkal. Kitérek emellett a kisvasutak pályaalkatrész-beszerzési nehézségeire, különös tekintettel a betonaljakra, használt talpfákra, sínekre és kapcsolószerekre.

A járműveket illetően kifejtem, hogy az elavult, 50-60 éves járműállomány a hivatásforgalmú vonalak esetében minőségi cserére, míg a turisztikai profillal működő vasutaknál felújításra, korszerűsítésre szorulna.

Fontos szempont a *kisvasutak környezetének minősége*, valamint az *utastájékoztatás* kérdése. E téren sajnos szintén jelentős lemaradás tapasztalható kisvasútjainkon, holott ezek alapvetően befolyásolják az adott vonalak utasvonzó hatását és az utazók közérzetét.

A második részben egy ritkán érintett témáról, a **kisvasúti munkavállalók** kilátástalan helyzetéről esik szó. Elemzem a munkáltatók felé jelentkező, *magas járulékokkal sújtott bérterhek*, valamint az ezzel szemben a munkavállalóknak jutó *nevetséges bérezés* között feszülő ellentmondást. Nem mehetek el szó nélkül az ebből fakadó fekete „keresetkiegészítések" káros hatásai és az általános munkaerőhiány mellett sem.

Hozzászólásom harmadik részében szót ejtek arról, hogy több kisvasutunk **üzemeltetésében** *szemléletváltásra* lenne szükség. Az alapvetően ipari (erdőgazdasági) célokra létesült kisvasutak még mindig ezen feltételeknek megfelelő üzemeltetési struktúrával bírnak, ami már nem felel meg a mai turisztikai profilnak. A marketingtevékenység és az utasközpontú szemlélet égető hiány a kisvasutak világában.

A negyedik részben nagy hangsúllyal szólok a civil segítők, vasútbarátok, támogató **civil szervezetek** kérdéséről. Ezekből ma még sajnos csak kevés található hazánkban, holott a nyugati példák alapján is sejthető, hogy civil összefogás nélkül nincs jövője a kisvasutaknak. Ennek ellenére sok esetben még a meglevő lehetőségeket sem használják ki e téren, holott a civilek önkéntes munkája különös értékteremtő hatással bírhatna.

Égető probléma az **állam szerepvállalásának** ötödik részben részletezett kérdése, illetve hiánya. Kisvasútjaink zöme nemzeti értéket képvisel, ezért az állam szabályozó és támogató fellépésére lenne szükség a kisvasutak rendezett jövője érdekében. Szükség lenne átlátható és *kiszámítható finanszírozási rendszer és szervezeti struktúra* kidolgozására.

A befejező részben szót emelek a **megszüntetésre szánt MÁV-kisvasutak védelmében**, bemutatva mind a balatonfenyvesi, kecskeméti, ill. nyírvidéki hálózatok értékeit és a bennük rejlő lehetőségeket. Mindemellett reményemet fejezem ki, hogy kisvasútjainknak, mint hungarikumoknak lehet jövőjük a Kárpát-medencében.

1.) MŰSZAKI ELMARADOTTSÁG

1.1.) Leromlott állapotú pályák

Kisvasútjaink az 1800-as évek végén, 1900-as évek elején épültek ki. Pályáik teljes körű felújításon általában a XX. század derekán estek át utoljára. Manapság legfeljebb csak szakaszos átépítések történnek, el-elvétve, így az általános kisvasúti pályaállapotok messze nem nevezhetők megfelelőnek.

Sajnálatos tény, hogy a ritka újjáépítések során ma nem igazán alkalmaznak időtálló, korszerű megoldásokat, de sokszor még az évtizedekkel ezelőtti színvonalhoz képest is rosszabb minőségben készülnek el a pályák.



1. kép – Kisvasúti pályarészlet Magyarországon

1.1.1.) Új pályák rövid életű telítetlen talpfákból

A mai átépítések során általában alkalmazott, telítetlen talpfák élettartama 5-10 év, de fabetétekkel a betonaljak sem teljesítik a tőlük elvárt előnyöket. Igaz, ma egy korszerű betonalj áráért majdnem két telítetlen akác talpfát kapni, de mivel a (műanyagbetétes) betonaljak élettartama sokszorosa (lenne) a talpfákénak, használatuk hosszútávon biztosan megtérülne. A rövid élettartamú, telítetlen talpfák használata főként az erdei vasutaknál jellemző.

1.1.2.) Használt nagyvasúti anyagok felhasználási nehézségei

Hagyományos eljárással telített talpfát környezetvédelmi előírások miatt a kisvasutak sem használhatnak. Ebbe a körbe beleesnek a bontott, akár évtizedes nagyvasúti talpfák is, melyek kisvasúti viszonylatban még bőven megfelelnének az igényeknek, élettartamuk is hosszabb lenne, mint a telítetlen új aljaké. Kívánatos lenne esetleg ezen környezetvédelmi szabályozást újragondolni, észszerű kivételt képezni.

Fentiek miatt kívánatos lenne a korszerű, műanyagbetétes betonaljak alkalmazása, amelyek legyártatásához egyértelműen előnyös lenne a különálló kisvasútüzemek összefogása (ld. később).

1.1.3.) Sínanyagbeszerzési nehézségek

A kisvasutak számára ma az egyetlen beszerzési forrás a nagyvasúti pályákból kikerülő bontott sínanyag. Az ezekhez való hozzájutás a nem MÁV-hátterű kisvasutak számára nehézkes, szervezetlen, így az egyes vasútüzemek leleményességén és kapcsolatain múlik, hogy hozzájutnak-e ilyen anyagokhoz. További gond, hogy a kisvasutakon szükséges könnyebb (kisebb) sínekből egyre kevesebb van, így kénytelenek a nagyobb, drágább, nehezebben kezelhető, és eleve az igényeket bőven túlszárnyaló sínanyagot beépíteni. A hazai síngyártás megszűnésével, és eleve az új anyagok gyártásának magas költsége miatt ez hosszútávon is problémát jelent.



2. kép – Ferde híd a szobi kisvasúton

1.1.4.) Igénytelen, hibás kivitelezés

A nem kielégítő anyagminőségek mellett gyakran kivitelezési hibák is sújtják az új építésű kisvasúti pályákat: ferdén álló hidak – 2. kép, rossz vágánygeometria, pontatlan illetsztések, stb.

Itt kérdésként tehető fel, hogy miért veszik át így ezeket a létesítményeket, miért nem szigorúbb a hatósági ellenőrzés? Efféle kifogásokra sokszor az „Ennek is örülni kell” tévigazság a válasz, ami a kisvasutak teljes reményvesztettségét, perifériára szorultságát bizonyítja.

1.2.) Elavult járműállomány

A kisvasutakon ma közlekedő járművek életkora többnyire 50-60 év. Ez igaz mind a mozdonyokra, mind a személykocsikra. Ezeknek a járműveknek a fenntartása költséges és időigényes, kialakításuk legfeljebb a nosztalgiaüzem (turistaforgalom) számára megfelelő. Műszaki állapotuk az utóbbi évtizedekben már elmaradt alapos főműhelyi javítások miatt nem kielégítő, működésük nem üzembiztos.

1.2.1.) Hivatásforgalmú kisvasutak járművei

Különösen fontos lenne a hivatásforgalmat ellátó kisvasutak járműparkjának fejlesztése, hiszen ezeken még a nagyvasúti mellékvonalakon korábban megtörtént fejlesztések sem zajlottak le (3. kép). Ennek következtében nem meglepő, ha az ötvenes-hatvanas évek szintjén megrekedt fapados, kályhafűtéses kisvasúti szerelvények ma már nem tudnak vonzó alternatívát nyújtani a mindennapos közlekedésben.



3. kép – Jellegzetes kisvasúti személykocsi a Nyírvidéki kisvasúton az 50-es évekből

Ezen a téren főleg a Nyírvidéki kisvasút érintett, de jelentősebb hivatásforgalommal bír a kecskeméti hálózat is. A nagyvasúti mellékvonalakhoz hasonlóan itt is a könnyű motorvonatok alkalmazása jelenthetne megoldást. Használt motorvonatok pl. Lengyelországból beszerezhetők lennének, melyek némi korszerűsítés után megfelelő közlekedési eszközt jelentenének a Nyírségben utazók számára.

1.2.2.) Turistaforgalmú kisvasutak járművei

Ez esetben is kívánatos lenne új, korszerűbb járművek beszerzése. Figyelembe kell azonban venni, hogy ezek jórészt „nosztalgiavasutak” is, így jelenlegi járműparkjuk is megőrzésre lehet érdemes, hiszen éppen ezekben (is) rejlik ezen vasutak vonzereje. Ezek szem előtt tartásával azonban mindenképpen szükséges lenne legalább a mozdonyok igényes, akár korszerűsítéssel egybekötött járműjavítói szintű felújítása a költséghatékony, megbízható üzemeltetés érdekében.

1.3.) Rendezetlen, ingerszegény épített környezet

Kisvasútjaink állomásainak, utasfogadó tereinek állapota sok esetben hagy kívánnivalót maga után. Sokszor semmiféle peron, esőbeálló nem szolgálja az utasok kényelmét, nincsenek padok, szemetesek, stb.

Fontos lenne az állomások igényes, ízléses és egységes arculatú kialakítása, építészeti szempontból ügyelve a helyi hagyományokra, táji jellegzetességekre.



4. kép – Papírgyár állomás a Lillafüredi Állami Erdei Vasút (LÁEV) vonalán

1.4.) Hiányos utastájékoztatás

A kisvasutak jelentős lemaradásban vannak az utastájékoztatás terén is. Az állomásokon és megállókban sokszor hiányoznak az utastájékoztató eszközök, nincs kifüggesztett menetrend, egyértelmű és értelmezhető útbaigazító tábla. Forgalmasabb helyeken indokolt lenne a hangos utastájékoztatás megoldása is. A vonatokon nincs irányjelző tábla, a kocsikban térkép, menetrend, díjszabási tájékoztató, környékbeli ismertető, stb.

Ezzel együtt az internetes megjelenés, vagy a turisztikai tájékoztató anyagokban való szereplés is szegényes.

2.) KISVASÚTI MUNKAVÁLLALÓK HELYZETE

amiről soha nincs szó...

A hivatásos dolgozókkal működő kisvasutak személyzetére sokszor sajnos nagy mértékben jellemző a kilátástalanságból és a létbizonytalanságból fakadó általános fásultság és motiválatlanság. Ez a tény minden téren rányomja a bélyegét a kisvasutak üzemére, úgy az utaskapcsolati, mind a műszaki oldalra – természetesen nem pozitív értelemben.

2.1.) Magas bérterhek az üzemeltetőnek, alacsony bérezés a dolgozóknak

A kisvasutak üzemeltetésében a legnagyobb költségteher sok esetben a bérezés, holott a kisvasúti dolgozók zömének munkáját csak minimálbérrel honorálják. Ez a fizetés a dolgozót nem ösztönzi minőségi munkavégzésre, és túlzott elvárásokat sem lehet megfogalmazni vele szemben, hiszen ilyen összegért magasabban képzett munkavállalókat sem lehetne a kisvasutak szolgálatába állítani.

2.2.) Zsebre dolgozás hallgatólagos jóváhagyással

Az alacsony bérezés hatására általános jelenség a zsebre dolgozás és az egyéb fekete tevékenységek. Vélhetően azonban ezt a jelenséget az üzemeltetők egyfajta „hallgatólagos jóváhagyással" szemlélik, egyrészt mert nincs módjuk a hatékonyabb ellenőrzésre, illetve mert ez a gyakorlat még mindig „kifizetődőbb", mintha magas járulékterhekkel sújtott tisztességes bérezést alkalmaznának. Tisztességes bérezéssel nyilvánvalóan csökkenne a feketézés mértéke (ami már közvetlenül nagyobb bevételeket eredményezne), illetve nagyobb mozgástér kínálkozna a hathatósabb ellenőrzésre, szükség esetén új munkavállalók felvételére.

Fenti jelenség egyértelműen az állam adó- és foglalkoztatáspolitikájának hibás voltára vezethető vissza, hiszen rendkívül magasak az élőmunkát sújtó adó- és járulékterhek.

2.3.) Általános munkaerőhiány

A munkáltató számára jelentkező magas bérköltségek, és a munkavállalóknak jutó nevetséges fizetések ördögi köre az utóbbi években a minimálisra csökkentette a kisvasutak munkaerő állományát. Ez a létszám feszített munkaidő-beosztással a napi közlekedéshez még éppen elegendő, de tisztességes karbantartáshoz, fenntartáshoz messze nem elégséges. A kisvasutak összességében véve munkaerőhiánnyal küzdenek, aminek feloldására nincs meg a szükséges anyagi keret. Ez pedig tovább rontja a kisvasutak általános színvonalát, valamint a feszített munkabeosztás miatt a munkavállalók közérzetét is.

Ezen ördögi kör feloldására kívánatos lenne az állam részéről valamely kedvezőbb szabályozás megalkotása, jelentős adókedvezmények, vagy kedvezőbb járulékfizetési lehetőségek formájában. Azaz a közjóléti tevékenységet folytató szervezetek (jelen esetben erdészetek, nonprofit kft-k) alkalmazhassák dolgozóikat jelentősen csökkentett járulékterhek mellett, amelyek a foglalkoztatás növelését, új dolgozók felvételét ösztönzik. Ez a kedvezmény köthető lehetne a tevékenységi körhöz, a „közjólétiség fokához", avagy a foglalkoztatottak számához, a régió helyzetéhez (hátrányos, vagy sem), a környékbeli munkanélküliség fokához, dolgozók számához, stb. Ez a szabályozás természetesen nemcsak a kisvasutak, hanem pl. a turizmus egyéb, hasonló ágazataiban is segítőleg hathatna.

3.) SZEMLÉLETI KÉRDÉSEK

Több kisvasutunk vezetésében, működtetésében alapvető szemléletváltásra lenne szükség. Többnyire hiányzik a piaci szemléletmód, nincs marketing, a működés nem utasközpontú.

3.1.) Felemás hozzáállás a kisvasutakhoz

Kisvasútjaink sokfelé a gazdátlanság jeleit mutatják. Környezetük gyakori szembetűnő elhanyagoltságán túlmenően ez az üzemeltetés nehézségeiben is megmutatkozik. Szavakban ugyanis általában a kormányzati szintű döntéshozóktól kezdve egészen a kisvasúti dolgozókig mindenki elismerően, szeretettel nyilatkozik róluk, kinyilvánítja, hogy az adott vonalra igenis szükség van és nagyon fontos szerepet tölt be a térség életében. Ez a szeretet azonban sajnos csak ritkán érzékelhető a mindennapokban, az anyagi, kézzel fogható ráfordításokban is.



5. kép – A Mátravasút üzemeltetői nem csak beszélnek a kisvasút szeretetéről
Az első vonat az újonnan átadott, 3,5 km-es Lajosháza – Szalajkaház szakaszon

3.2.) Korszerű kedvezményrendszer szükségessége

Hatalmas szükség lenne az utasvonzó (hatásos marketinggel megtámogatott) piaci alapú kedvezményrendszerek (családi kedvezmények, menettérti, alkalmi, útvonalfüggő kedvezmények) vasutakra szabott kidolgozására és bevezetésére.

Látható, hogy a kisvasutak általában erősen vonakodnak a jelentős kedvezmények nyújtásától, holott azok utasvonzó hatása összességében plusz bevételt eredményezne.

Érdemes lenne e tekintetben (is) tanulmányozni a nyugati nagy személyszállító vasút-vállalatok (pl. DB) kedvezménypolitikáját. Igaz, hogy most „csak” magyar kisvasutakról beszélünk, de az alapvető szemléletnek ilyen szempontból ugyanannak kéne lennie.

3.3.) Marketingtevékenység hiánya

Nagyon hiányzik a marketingtevékenység, ami egyrészt a forráshiányra, másrészt sokszor a szándék (szemlélet) hiányára vezethető vissza, mert gyakran tapasztalható, hogy sajnos még a felkínált ez irányú (civil) segítséggel sem tudnak, akarnak élni a kisvasutak.

3.4.) Utasközpontú szemlélet hiánya

A kisvasutak munkavállalóit oktatni kellene az utasközpontú viselkedésre, érdekeltté tenni őket (anyagilag is) az utasok udvarias, színvonalas kiszolgálásában. A kisvasutak zöme ma már csak az „utasokból él”, így aki a „kisvasútból él”, saját megélhetését veszélyezteti olyan tettekkel, melyek a kisvasutak népszerűségvesztését, végső soron hanyatlását okozzák.



6. kép – A Kecskeméti kisvasúton is több megállóhelyet át kellene helyezni alkalmasabb pontokra

Sokfelé át kellene gondolni a megállóhelyek elhelyezését, hogy azok könnyebben elérhetők legyenek az utasok számára, valamint az utazási igényekhez igazodó menetrendet kellene szerkeszteni. Ez a kérdés főleg a hivatásforgalmú vonalakat érinti, de nem elhanyagolható szempont a turistaforgalmú vasutak esetében sem.



7. kép – A Lillafüredi Állami Erdei Vasút hagyományos Mikulásvonatának feldíszített kocsija

3.5.) Alkalmi rendezvények hiánya

Szükség lenne alkalmi, (hatásos marketinggel megtámogatott) vonzó rendezvényekre, melyek eseti utasvonzó hatása egyértelműen kihatna az adott kisvasút általános ismertségére és hírnevére, hosszabb távon is utasszám-növekedést generálva.

Örvendetesek az egyre több helyen megrendezett mikulásvonatozások (7. kép), és az ezt kiegészítő gyermekprogramok, de az év további részében még számos effélére lenne szükség.

3.6.) Kisvasutak közti együttműködés hiánya

Szükség lenne a különálló kisvasutak nagyobb mérvű együttműködésére, üzemeltetési szempontból. Például a minden vonalon szükséges, hiánycikknek számító tömegalkatrészek közösen, nagy tételben, kedvezőbb feltételekkel akár újonnan is legyártathatóak lehetnének. Ezek a ma már ritka alkatrészek csak nagyon nehezen szerezhetők be, használtan, és ennek lehetősége is igen korlátozott. (pl. sín-összekötő hevedervasak, alátétlemezek, betonaljak, de említhetjük akár a kisvasutakhoz alkalmas síneket is)

4.) ÖNKÉNTESEK, CIVIL SZERVEZETEK SZEREPE

Hazánkban a kisvasutak mennyiségéhez képest elenyésző a körülöttük aktívan tevékenykedő, a napi üzemet elősegítő, vagy csak anyagi támogatást nyújtó civil szervezetek száma. A nyugat-európai kisvasutak példája, ill. a kis számú, de annál örvendetesebb hazai példa azt mutatja, hogy a civil szervezetek hathatós közreműködése nélkül gyakorlatilag elképzelhetetlen a kisvasutak jövője. Ennek ellenére sok vasútüzem még ma sem szívesen fogadja a „vasútbarátokat”, sokszor nem élnek a felajánlott segítséggel, ami lenne akár kétkezi munka, vagy akár csak internetes népszerűsítés, egyéb felajánlás.



8. kép – Kemencei Erdei Múzeumvasút (KEMV)
A kemencei hazánk egyetlen, kizárólag civil háttérrel működtetett kisvasútja.

4.1.) Civil segítők alkalmazhatósági területei a kisvasutaknál

A vasútbarát civilekben a kisvasutak vezetői lelkes, tettrekész segítőkre találhatnának, akik időt és akár még pénzt sem kímélve vállalkoznának arra, hogy kisebb-nagyobb feladatokat végezzenek a kisvasutak felemelkedése érdekében.

4.1.1.) Programok szervezése, népszerűsítés

A civilek legegyszerűbb és talán leghasznosabb „alkalmazása” a népszerűsítés terén jelentkezne, ami a kisvasutak részéről amúgy is (szemléleti okokból, erőforrások hiányában) elhanyagolt terület. Alkalmi rendezvények szervezésével, internetes marketinggel, vagy számtalan más módon segíthetnék elő az adott vasút ismertebbé válását, ezáltal az utasszám emelkedését.

4.1.2.) Egyszerűbb vasútüzemi feladatok

A már fentebb tárgyalt munkaerőhiányból fakadóan sokszor a midennapi üzemhez hozzátartozó feladatok elvégzésére sem jut hivatásos dolgozó. Ennek egyik leglátható eleme például az űrszelvényezés (a vonat útjába eső növényzet visszavágása) elmaradása, illetve a tarthatatlanságig történő elodázása. Jellemző a környezet elhanyagolása, a pálya menti létesítmények festésének elmaradása, stb. Ezekre az egyszerű feladatokra biztosan lennének önként vállalkozó, civil segítők.

4.1.3.) Mindennapi üzemmenethez szükséges személyzetigény kielégítése

Megfelelő oktatás és a balesetvédelmi felelősségvállalás jogi jellegű tisztázása után, hivatalos formában ez is megvalósítható lehet. Az önkéntesek jó eséllyel még minőségibb munkát is végeznének a hivatásos (motiválatlan) állandó dolgozóknál, mivel nekik alapvetően más a hozzáállásuk a feladathoz. A lelkesedésből (megfelelő irányítással) végzett munka biztosan jobb eredményt hoz, mint amit (megélhetési) kényszerből végez az ember.

4.1.4.) Jelenleg teljesen mellőzött tevékenységek

A civilek ezeken felül olyan feladatokat is elláthatnának, ami nem tartozik szorosan a napi üzemeltetéshez, de megjelenési, arculati, közérzeti szempontból kétségtelenül fontos lenne, mint a környezet „parkosítása”, akár az egészen apró részletekbe menő szépítés-jobbítás.

4.2.) Társadalmi hasznosság, közösségépítő erő

Az önkéntes társaságok kisvasutak körüli rendszeres tevékenykedése társadalmi szempontból is rendkívül hasznos lenne. Mivel szerencsére „a jó példa is ragadós”, ezért egy ilyen szerveződés magában hordozza a folytonos bővülés lehetőségét, egyre többen és többen csatlakozhatnak hozzá. Ez a helyi közösségépítő erő jelentősen javítaná a résztvevők és az adott község általános közérzetét, ami aztán a környező térség, végső soron pedig az egész ország és nemzet hasznára válna.



9. kép – Ez az utastájékoztató tábla is civil segítséggel jött létre a LÁEV fővonala mentén

Az önkéntes munkával szebbé tett környezetet, gondozott kisvasutat a rajta munkálkodók magukénak éreznék, folyamatosan óvnák, megbecsülnék. Mindezek összesen az adott kisvasút hivatásos, ma még fásultnak nevezett dolgozóira is jó hatással lehetnek, őket is aktivizálhatja, ők is érzékelhetik, hogy előre is lehet haladni, ha az ember akar és tesz.

Szerencsére van néhány olyan kisvasutunk ma is, ahol a civilek aktív szerepet vállalnak a vasút életében. Erre a legkiválóbb példa a Kemencei Erdei Múzeumvasút, amit a Kisvasutak Baráti Köre Egyesület tisztán önkéntes alapon üzemeltet immár közel tíz éve, elismerésre méltó módon.

5.) ÜZEMELTETÉS, AZ ÁLLAM SZEREPE

5.1.) Kisvasútjaink jelenlegi működtetési rendszere



MÁV által üzemeltetett kisvasutak

Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút
Kecskeméti kisvasút
Nyírvidéki kisvasút
Széchenyi-hegyi Gyermekvasút

Erdei vasutak – (Állami Erdei Vasutak – ÁEV)

Almamelléki ÁEV	(Mecseki Erdészeti Zrt.)
Csömödéri ÁEV	(Zalaerdő Zrt.)
Felsőtárkányi ÁEV	(Egererdő Zrt.)
Gemenci ÁEV	(Gemenci Erdő- és Vadgazdaság Zrt.)
Kaszói ÁEV	(HM Kaszó Erdőgazdaság Zrt.)
Kemencei Erdei Múzeumvasút	(Ipoly Erdő Zrt. > Kisvasutak Baráti Köre Egyesület)
Királyréti ÁEV	(Ipoly Erdő Zrt. > magáncég)
Lillafüredi ÁEV	(Északerdő Zrt.)
Mátravasút	(Egererdő Zrt.)
Mesztegnyői ÁEV	(SEFAG Erdészeti és Faipari Zrt.)
Nagybörzsönyi Erdei Vasút	(önkormányzat > magáncég)
Pálházi ÁEV	(Északerdő Zrt.)
Szilvásváradi ÁEV	(Egererdő Zrt.)
Zsuzsi Erdei Vasút, Debrecen	(önkormányzat > magáncég)

Egyéb kisvasutak

Börzsöny Kisvasút, Szob	(önkormányzat > magáncég)
Debreceni Vidámparki Kisvasút	(vidámpark – önkormányzat)
Hortobágyi Öreg-tavi kisvasút	(Hortobágyi Nemzeti Park)
Mecseki kisvasút, Pécs	(önkormányzat > magáncég)
Széchenyi Múzeumvasút, Nagycenk	(Közlekedési Múzeum > GYSEV)
Tiszakécskei kisvasút	(önkormányzat > magáncég)

5.2.) Állami költségkiegészítés kérdése

Állami szerepvállalás nélkül kisvasútjaink ma sajnos nem igazán életképesek. Az állam felelős azért, hogy ma nincs kidolgozott, átlátható finanszírozási rendszer, rendezett üzemeltetési struktúra. A költségkiegészítési rendszer hiánya elsősorban az erdei vasutakat, de még inkább a tőkeerős (pl. erdészeti) háttér nélkül üzemeltetett egyéb vonalakat sújtja. A MÁV keretei között a keskeny nyomközű vasutak a normál nyomtávolságú vonalakéval azonos feltételek szerint működnek – még.



10. kép – A 600 milliárd forintból felújított Börzsöny Kisvasút is tőkeerős háttér nélkül próbál életben maradni

5.2.1.) Erdei vasutak költségkiegészítési rendszerének hiánya

Az erdei vasutak esetében a korábbi években (2007-ig, ill. erősen korlátozott körben 2008-ig) egy kiszámítható, nem túl bőséges (14 vonalra 2007-ben évi 200 millió Ft,-), de létező állami keret jutott az üzemeltetési költségek kiegészítésére, míg ma ez a szám nulla. Ahogyan pedig az a világ minden táján jellemző –, hogy a közösségi közlekedés nem nyereséges üzem – a tisztán személyszállító, turistaforgalmi profilú kisvasutaktól sem igazán várható ez el.

5.2.2.) A kisvasutak nemzeti értékek

A kisvasutak zöme nemzeti értéket képvisel, amit nem szabad veszni hagyni, rövidtávú gazdasági számításoktól vezérelve. Egy adott kisvasút a település, térség turisztikai vonzereje, avagy az egyéb turisztikai vonzerők közti összekötő kapocs. Ez az adottság ma még sok esetben számtalan kiaknázatlan lehetőséget tartogat. A kisvasutak hasznossága olykor csak közvetetten nyilvánul meg, hiszen az általuk szállított utas a környék egyéb szolgáltatásait is igénybe veszi, fogyaszt az étteremben, szállást foglal, felkeres egyéb látnivalókat, stb.



5.2.3.) Közszolgáltatás-e a kisvasutak tevékenysége?

Sokszor vita tárgyát képezi, hogy a turizmus jegyében történő utaztatás, jelen esetben a kisvasutak szolgáltatásai, közszolgáltatásnak minősülnek-e. Véleményem szerint mindenképpen, hiszen széles hazai és külhoni közönség veszi igénybe őket, olykor idényfüggően ugyan, de napi szinten. A turizmus fontos nemzetgazdasági ágazat, de nemcsak gazdasági, hanem társadalmi kérdés is. A pihenést, feltöltődést elősegítő szolgáltatások a társadalomnak „termelnek hasznot”, ha nem is anyagi értelemben.

Így hát, ha a kisvasutakra szükség van, akkor üzemeltetőik részéről jogos elvárás, hogy eme közjóléti tevékenységükért méltányos költségkiegészítésben részesüljenek, célszerűen turisztikai forrásokból, hiszen ide „termelnek hasznot”.

5.2.4.) Kisvasútfejlesztések ellentmondásossága

Egyes kisvasútjaink fenti nehézségek ellenére is szerencsére fejlődést mutatnak, sőt, az utóbbi években valódi vasútépítésekre sokkal több példát találunk keskeny, mint normál nyomtávon.

A fejlesztési lehetőségek azonban sajnos igen ellentmondásosak. Új vonalak építésére ugyanis akár sokszáz milliárd forintnyi támogatást is el lehet nyerni, azonban az utána következő hosszútávú fenntartásra, vagy a meglevő vonalak működtetésére már akár csak évi tízezer forint nagyságrendű összegek sem állnak rendelkezésre.



11. kép – Hiába épülhetett többszáz milliárd forintból vadonatúj pálya Szobon, ha az üzemeltetés nem megoldott

A hosszútávú fenntartás kilátástalansága igencsak megkérdőjelezi a milliárdos ráfordítások hasznosságát, visszaveti a konstruktív feljesztési elképzeléseket. Jelenleg ezt a folyamatot láthatjuk a szob-nagybörzsönyi kisvasút újjáépítése kapcsán, ahol szintén a kis összegek hiánya viszi veszendőbe a százmilliárdokat is.

5.3.) Elavult üzemeltetési struktúra

További, szabályozásra váró kérdés, hogy ki üzemeltesse kisvasútjainkat? Ez érinti mind az erdészeti, mind a ma még MÁV-kezelésű vonalakat is, hiszen jobbára elmondható, hogy ezek ma már nem eredeti feladatköreiket – azaz a különféle teherszállítási feladatokat – kiszolgálva működnek, hanem a turisztikai személyszállítás a fő profiljuk. A működési struktúra azonban nem követte ezeket a változásokat, hiszen a kiegészítő turisztikai szolgáltatásokat is igénylő személyszállítás egészen másfajta szervezetet és szemléletmódot igényel, mint a faanyag, vagy a mezőgazdasági termények szállításának irányítása. Turisztikai és marketing szakemberek híján ma kizárólag a kisvasutak üzemvezetőinek személyes rátermettségén, leleményességén múlik, hogy az adott vasút mennyire tud megfelelni a turizmusban betöltött szerep kihívásainak.

Célszerű lenne tehát valamely, ezen átalakult szerepnek jobban megfelelő szervezetek irányítása alá helyezni a kisvasutakat. Ez alól a hivatásforgalmú vonalak természetesen kivételt kell képezzenek – főként Nyírvidéki, ill. esetleg Kecskeméti kisvasút.

5.4.) Az üzemeltetés nyugati módja

A nyugati példákat tekintve elmondható, hogy a turizmus számára „termelő” kisvasutak általában a városok, régiók, önkormányzatok által alapított magántársaságok kezelésében, vagy tisztán magántársaságok kezelésében működnek. Vélhetően hazánkban is ez lenne a kívánatos út, de addig biztosan nem, amíg az önkormányzatok egyéb napi feladataik ellátásához sem jutnak elegendő forrásokhoz… Mindemellett a nyugati világban jobbára minden kisvasút mellett működik egy-egy civil szervezet, ami különféle módokon segíti az adott kisvasút működését.

6.) A BEZÁRÁSRA ÍTÉLT KISVASUTAK VÉDELMÉBEN

Napjaink Magyarországán sajnos nem a vasút fénykorát éljük, a vonalbezárások kérdése mindennapos téma. A MÁV által üzemeltetett összesen négy kisvasútból is három léte veszélyben forog. Egyedül a Széchenyi-hegyi Gyermekvasutat nem ítélték halálra, de a balatonfenyvesi, a kecskeméti és nyírvidéki vonalakat igen.

6.1.) Balatonfenyvesi Gazdasági Vasút

A balatonfenyvesi vonal esetében kézenfekvő kérdés, hogy pont a Balaton partján ne lenne létjogosultsága egy már önmagában is turistavonzerőnek számító kisvasútnak?!

A balatonfenyvesi kisvasút dicsőbb korszakában – mintegy kb. tíz évvel ezelőttig – a kisvonatok hazai és külföldi turisták tömegeit szállították a Balatontól egyébként csak igen körülményesen megközelíthető, népszerű csisztapusztai gyógyfürdőbe, vagy Táska községbe, pincepartikra, és egyéb programokra. A nyári idényben rendszeres nosztalgiavonati forgalom volt, gőzvontatással.



12. kép – Amíg volt, népszerű volt a rendszeres nyári balatonfenyvesi nosztalgiavonat...

Mindez a múlté lett, mikor a gőzmozdonyt 2000-ben Budapestre helyezték, majd 2002 őszén a csisztai és táskai vonalakat bezárták. 2002 őszén és 2003 tavaszán azonban felújították a Balatonfenyves – Somogyszentpál szakaszt, mivel ott jelentősebb hivatásforgalom zajlott.

Amennyiben ez a kisvasút valóban bezárásra ítéltetik, akkor az egyik legújabb, legjobb állapotú pályával (6 éve épült!) rendelkező kisvasutunk is az enyészeté lesz, holott értelmes ráfordítással népszerű turistavasút válhatna belőle.

6.2.) Kecskeméti (Bugaci) kisvasút

A kecskeméti kisvasúti hálózat egyik legnagyobb értéke önmaga a vasút, ill. annak jellege. A vonal, illetve legalább a Kecskemét – Bugac – Kiskunmajsa szakasz jövőjét véleményem szerint elsősorban múzeumvasúttá alakítása kéne, hogy jelentse, de minden bizonnyal a helyi hivatásforgalomból is kivehetné a részét, ahogyan azt ma is teszi.

6.2.1.) A kisvasút értéke

A kisvasúti hálózat jellegzetessége annak „nagyvasúti mellékvonali jellege”. Állomásain egyedi, típusterv szerint épült, eredeti felvételi épületek, raktárépületek állnak, melyek önmagukban is műemléki védettségre lennének érdemesek, de megőrzésük nyilvánvalóan a vasúttal együtt lenne üdvözítő. A vasútvonal a Kiskunsági Nemzeti Park mentén, a híres bugaci pusztán halad. A rajta utazó megérezheti Petőfi gondolatát, átélheti, hogy mi szerethető az elszórt tanyákkal tagolt végtelen rónaságban. Ez az érték, valamint a turizmus által is szívesen kínált pusztaprogramok helyszíneinek közelsége a kisvasút turisztikai hasznosítását teszik kézenfekvővé.



13. kép – Bugac felső állomás, a vonalra jellemző, egyedi felvételi épülettel, hamisítatlan pusztai kisvasúti hangulattal és a délutáni kiskunmajsai személyvonattal

6.2.2.) Turizmus a kisvasúton – ami volt...

A turisztikai szolgáltatás nem ismeretlen fogalom errefelé. Régi hagyománya van a kisvasút Bugaci Kispöfögő nevű gőzmozdonyával történő jó hangulatú augusztusi kisvasúti napoknak, az ehhez kötődő hajtányos rendezvényeknek, de a MÁV Nosztalgia Kft. által szervezett programok is igen népszerűek voltak, melyek során nosztalgiavonat vitte a bugaci csárdába a magyar sztereotípiák iránt fogékony nyugati turistákat.

6.2.3.) Jövőkép

A kisvasútnak tehát kell, hogy legyen jövője. Legalább a Kecskemét – Bugac – Kiskunmajsa szakaszon múzeumvasutat kellene berendezni, az állomások és üzemi létesítmények (fűtőház, néhai fordítókorong Kiskunmajsán) igényes felújításával, korhű járművekkel, színvonalas járulékos programokkal. Ezáltal egy korhű, önmagában is turistavonzó közlekedési eszköz köthetné össze a megyeszékhely Kecskemét városát a nevezetességekben bővelkedő Bugaccal, illetve Kiskunmajsával. Kiskunmajsán továbbá megfontolandó lenne a vasút közelebb vitele a népszerű gyógy- és élményfürdőig. Az elnéptelenedő tanyavilág megőrzése szintén kiemelt feladat, melyhez a kisvasút, mint összekötő kapocs szintén szervesen kapcsolódik. Akár egy nagy kiterjedésű „tanyaskanzen” is létrehozható volna ezen a vidéken, melynek látnivalói között valódi, odaillő közlekedési eszköz – a kisvasút – szállíthatná a látogatókat.



14. kép – Itthon és külföldön egyaránt népszerű volt a kisvasút gőzmozdonyos nosztalgiajárata a bugaci pusztába

6.3.) Nyírvidéki kisvasút

A Nyíregyháza – Dombrád, ill. Herminatanya – Balsa vonalakon futó kisvasút ideális nyomvonalon, kisvárosokat, falvakat felfűzve kapcsolja be azokat a megyeszékhely, Nyíregyháza életébe. Vonalvezetését, forgalmi adatait sok normál nyomtávolságú mellékvonal is megirigyelhetné, lévén, hogy ez a vasút nem kilométerekre a településektől, hanem azok központjain halad keresztül. Ezzel szemben szeptember 17. óta már „szünetel” a forgalom a Herminatanya – Dombrád és a Herminatanya – Balsa szakaszokon. A várható vonalbezárások keretében pedig a vasút teljes megszüntetése van napirenden.



15. kép – A falvak központjain áthaladó kisvasút átgondolt fejlesztések után korszerű, gyors és környezetbarát közlekedési eszközzé válhatna

6.3.1.) Szándékos lezüllesztés?

A kisvasút sorsát nyomon követők számára egyértelmű, hogy a jelenlegi helyzethez a vasút teljes elhanyagoltsága, vélhetően szándékos lezüllesztése vezetett az utóbbi években. A járművek és a pálya fenntartására már évek óta csak elenyésző összegek jutottak, aminek következtében azok állapota oly mértékben leromlott, hogy a napi közlekedés került veszélybe. Nem ritkán fordult elő, hogy üzemképes vontatójárművek hiányában kényszerültek vonatpótló buszt indítani vonatok helyett… Az olykor kimaradó, pontatlan és megbízhatatlan vonatokról így nem csoda, hogy az utasok átpártoltak a párhuzamosan futó magánbuszokra. Történt mindez annak ellenére, hogy ezen a kisvasúton még a rendszerváltást követő általános visszaesés után is jelentős hivatásforgalom zajlott. További problémát jelent, hogy a járművek állapota megrekedt az ötvenes évek színvonalán. A kályhafűtéses, fapados kocsik pedig ma már csak a nosztalgiaforgalom igényeit elégíthetik ki…

6.3.2.) Fejlesztések után ideális közlekedési eszköz

A kisvasút megszüntetési szándéka mögött alighanem autóbuszos érdekek állnak. Igen sajnálatos tény, hogy az egyéni érdekek ismét a közösségiek fölé helyeződnek, hiszen a kisvasút – ideális vonalvezetése okán – értelmes és szükséges fejlesztések után egy korszerű, környezetkímélő és pontos közlekedési eszköz lehetne az ott élők számára – amit akár üzemeltethetne magáncég is.

7.) ZÁRSZÓ

Sokszor és sok helyen elhangzik, hogy maguk a kisvasutak önmagukban nem képeznek turisztikai vonzerőt, ha nincs a környékükön turisztikai attrakció. Ez a tétel részint igaz, de nem is, mert egy vasútüzem is lehet vonzerő, ha az úgy van kialakítva. Erre kitűnő példa szintén a Kemencei Erdei Múzeumvasút, ami magáról a vasútról szól, az oda látogatók is a kisvasutazás élményéért keresik fel. Ugyanígy lehetne vonzó múzeumi jellegű kisvasútüzem a kecskeméti is. Maguk a vasút eszközei, épületei, járművei, műszaki megoldásai is, éppen régiségük, „elavultságuk" okán ma már műszaki emlékként múzeumi jellegűek, amik megfelelő „körítéssel" bemutathatók. Ugyanezen az elven népszerű és életképes a budapesti Vasúttörténeti Park is.



16. kép – Az örvendetesen fejlődő, civil üzemeltetésű Kemencei Erdei Múzeumvasút kitűnően példázza, hogy maga a vasút is lehet vonzerő, turisztikai látványosság, ami a község életére is pozitív hatást gyakorol

Nem múzeumi jellegű ugyan, de a vasút vonzerejének szemléltetésére alkalmas példa a Koszovóban üzemelő Nohab mozdonyok esete. Manapság Koszovó aligha nevezhető a világ egyik „legfelkapottabb" helyének turisztikai szempontból. Ennek ellenére, mióta a norvég állam Koszovó vasútjának működtetéséhez 2001-ben többek között 4 db Nohab mozdonyt adományozott, azóta a nyugati országokból nőttön-nő az ezeket felkereső vasútbarát turisták száma. Igaz, hogy ez csak egy szűk kör, de mégis bizonyítja, hogy a vasút eszközei önmagukban is értéket képviselhetnek, így veszni hagyásuk vétek.

Jakóts Ádám
1067 Budapest, Csengery utca 86.
+36 (30) 238-0755
jakadam82@gmail.com
http://www.jakadam.hu