



Kis ?szöd

2012 április 22. Flag

Szöveg méret

Mentés

-
-
-

• [0](#)

Még nincs értékelve

Mérték

A 2006. szeptember 17-i kiszivárogtatást követő hetekben országszerte összesen százezres létszámban vonultak az utcára az emberek. Elemi felháborodást váltott ki, hogy az ?szödi beszédből kiderült: jól kitervelt hazugságokkal nyerte meg Gyurcsány Ferenc és az MSZP a tavaszi választást, és eszük ágában sem volt beváltani a kampány során tett ígéreteiket.

Az akkor kialakult hatalmas népharag azóta is meghatározza az ország közéletének témáit, hangulatát. A többség úgy gondolta: jogilag alátámasztott módon vagy sem, de ami történt, az nagyon durva választási csalás.

Mondhatni, ennek a választási csalásnak a ténye rántotta egybe a választók kétharmados összefogását. Akik alighanem azóta sem felejtették el, hogy aki mer?ben mást csinál, mint amit a kampányban ígért, az csal. Most nem az ?szödi beszédhez fogható óriási csalásról, de ebben az értelemben mindenképpen csalásról lesz szó.



„Alapvet?en súlyos, gazdaságilag káros, az európai trendekkel ellentétes és az emberek mindennapjait semmibe vev? intézkedés” - mondta egy fideszes politikus 2009 ?szén, mielőtt a Bajnai-kormány 24 vonalszakaszon megszüntette volna a vasúti közlekedést. (Megjegyzend?, a mostani brutális leépítések gyakorlatával szemben akkor nem írtak alá titoktartási kötelezettséget a vasutasokkal, így el?re lehetett tudni és vitatni a tervezett lépést.) Ugyanez a személy azt is mondta akkor: „A nyilvánosságra került adatok kegyelemdöfést jelentenek a vidéki embereknek és a magyar gazdaságnak.” Meg azt is: „A vidéki vasútvonalak bezárása nem takarít meg költségeket, hanem többletkiadásokat jelent, ráadásul a kormány komoly károkat okoz, és a vidéken él? százezrek, milliók életét nehezíti meg.”

Nem melleleg a Fidesz helyi és országos politikusai lakossági fórumokon és tüntetéseken ígérték meg: ha egyszer bizalmat kapnak, visszacsinálják a barbár csonkolást.

2010-ben aztán gy?zött az igazság, újra is nyitottak néhány (korántsem 24) vasúti szárnyvonalat, mi több, bevezették az ütemes, azaz kiszámítható id?közönként, de mindenképpen rendszeresen induló járatokat magában foglaló menetrendet, és úton-útfélen hangoztatták, hogy a mai, agyonfogyasztott világunkban és a méregdrága üzemanyagok mellett a közúti helyett a kötött pályás közlekedése a jöv?. Az ember zöld szíve egészen ellágyult.

Aztán eltelt újabb két év, és mintha a vidéki ember szükségletei, a kegyelemdöfés mint kifejezés fogalma, de talán még a fizika egyes elemi törvényei is alapjaiban megváltoztak volna.

Például kinyitja az ember a Heti Válasz múlt heti számát, amelyben a sosem látott vehemenciájú járatritkításokat (ami egyes vonalakon nyolcvan-kilencven százalékos leépítést jelent!) úgy magyarázza a fent is idézett fideszes szakpolitikus: „Reggel, délben és este egy vonat, a közben? id?ben buszok fognak közlekedni.” És tényleg, a szanalás térképét nézve kiderül: összesen húsz olyan vasúti vonal van az országban, ahol múlt vasárnaptól legalább tíz vonatpárral csökkentették a járatok számát. Azaz mondjuk ki nyíltan: felszámolták a közlekedést, hiszen napi két (a három ugyanis apró csúsztatás a nyilatkozatban) járat egyenl? a likvidálással. Azzal a különbséggel, hogy a kormány a szociálliberálisok durvaságával szemben nem is vállalja a tettét, és méregdrágán

fenntart olyan vonalakat, amelyeket valójában bezárt. Mert azt Fónagy Jánosnak (igen, tőle, a mai Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkárától idéztük a 2009-es és a mostani szavakat) is illene tudnia, hogy legfeljebb az ezernyolcszázhetvenes években minősült bármiféle szolgáltatásnak, ha reggel meg este elpőfögött egy vicinális a síneken. És mást sem hallottunk tőlük ellenzékben, mint hogy a vasútnál a vonal és a személyzet fenntartása kerül sok pénzbe, nem pedig a Bzmozba öntött gázolaj, így ha megtartunk egy szakaszt, azon minél sörőbb közlekedést kell biztosítani. Akkor most hogy is van ez a közbevetett (nyilván majd gebinbe adott) buszokkal?

Tegnapi hír, hogy Fónagy Jánost a közösségi közlekedés átalakításáért felelős kormánybiztossá nevezték ki. Tehát a mellékvonali közlekedés múlt heti szétveréséért elsősorban felelős Völner Pál szakállamtitkár felettese lesz mostantól. Remélhetőleg azzal a céllal, hogy helyre tegye az űszödi tévelygést, egyszersmind felülírhasa a Heti Válasz-os, vérciki magyarázkodást. Ha nagyon siet, a 2010-es kétharmad szemében talán még csekély presztízsveszteséggel megteheti.

Huth Gergely - magyarhirlap.hu

[Tweet](#)



DR. DRÁBIK JÁNOS
100 ÉVVEL TRIANON UTÁN
DVD A trianoni gyalázatról tabumentesen



„Egy film amelyet minden magyarnak látnia kell”

Ajánló