

InterCityk egy vágányon

Az 1994/95. évi hivatalos menetrend vitathatatlan szenzációja, hogy a belvárosi InterCity-forgalomba felvették a Budapest – Kecskemét – Szeged és a Budapest – Pécs viszonylatokat. Ennek az újdonságnak ezúttal nem az előnyeit hangsúlyozzuk –, a propaganda majd nem győzi elsorolni azokat.

Azt valószínűleg minden utas belátja, hogy egyvágányú fővonalon expressz- és gyorsvonati forgalmat lebonyolítani nem könnyű feladat. Márpedig Budapest és Pécs között a 228 kilométerből (km) 175 km, Budapest és Szeged között a 191 km-ből 115 km egyvágányú fővonal. A menetrendet ilyenkor úgy kell megszerkeszteni, hogy – valamilyen rendszer szerint – az alacsonyabb rendű teher-, személy-, sebes- és gyorsvonatok bizonyos állomásokon kitérő vágányon várják meg a szemből érkező, magasabb rangú vonatokat. A munka akkor sikeres, ha a sebes- és gyorsvonatok olyan állomásokon mennek kitérőbe, ahol egyébként is megállnak. (Ezek Budapest és Szeged között: Kőbánya-Kispest, Cegléd, Nagykovácsos, Kecskemét, Kiskunfélegyháza és Kistelek.) Az összeállítás másik fontos követelménye, hogy az InterCity-vonatok lehetőleg sehol se kényszerüljenek kitérő vágányon várakozni.

Figyelelmünket most elsősorban a szegedi InterCity-vonatokra szegezzük! A pécsi InterCityk értékelésénél elégedjünk

meg annyival, hogy – bár a célállomásig sehol sem állnak meg – menetidejük (Budapestre 2 óra 35 perc, Pécsre 2.33) csak öt illetve három perccel rövidebb az eddig közlekedett Mecsek-Expressznél (vonatszám: 809), pedig az még Szentlőrinc és Budapest, Kelenföld állomásokon is megállt.

A Budapest, Nyugati pályaudvar – Kecskemét – Szeged útvonalon közlekedő InterCity-vonatok menettartama 2 óra 10 perc, és ennek minősítése: közepes. Csak közepes, mert mindössze hét perccel gyorsabb, mint az Árpád-típusú gyorsautóbusz, amelyik majdnem hatvan évvel ezelőtt, az 1936–37 években – többek között – ezen a vonalon is közlekedett. Csak közepes, mert mindössze tizenegy perccel gyorsabb az eddigi Napfény-Expressznél (706), amelyik pedig Kecskeméten kívül még Kőbánya-Kispest, Cegléd, Nagykovácsos és Kiskunfélegyháza is megállt. Nem kell sokat számolnunk ahhoz, hogy belássuk: az InterCity a vonal egyetlen szakaszán sem közlekedik gyorsabban, mint a többi gyorsvonat –, rövidebb menetideje kizárólag abból származik, hogy csak Kecskeméten áll meg. Tökéletesen érthető, hogy a vasút amolyan „biztonsági pluszt” tesz a menetidőhöz, de jelen sorok szerzőjének meggyőződése, hogy a szegedi InterCity ennél a százharminc percnél lényegesen jobb teljesítményre is képes lenne.

Távolság (km)	Eszményi	Lehetséges Menettartam (perc)	Bevezetett
összesen: két állomás között			
11	Budapest, Nyugati Pu.	9	10
11	Kőbánya-Kispest	32	38
73	Cegléd	(+1)*	(+2)
18		10	11
91	Nagykörös	8	10
106	Kecskemét	(2)**	(2)
25		13	17
131	Kiskunfélegyháza	15	(+1)
29		15	18
160	Kistelek	14	17
28		14	17
188	Szeged, rendező	3	4
3		3	4
191	Szeged, Nagyállomás		
Menettartam:		1 óra 47 perc	2 óra 10 perc
Alapsebesség:		120 km/h	100 km/h
Átlagssebesség:		107 km/h	88,1 km/k***

* Állomáson áthaladás időtartama.

** Állomáson tartózkodás időtartama

*** Összehasonlításként a miskolci InterCity átlagssebessége 102 km/h, a pécsié 89,4 km/h, a debreceni-nyíregyházié 92,6 km/h.

Az „eszményinek” nevezett vonathoz természetesen szabadon engedjük a fantáziánkat. Az 1 óra 47 perces időtartam és a 107 km/h-s átlagssebesség – ez lenne az igazi InterCity! A vonat alapsebessége 120 km/h, ennél gyorsabb sebességre csak késés esetén kényszerülne. Mindehhez elsősorban a Szeged – Cegléd közötti pálya vágánycseréje szükséges lenne (a jelenlegi 48 kg/fm-ről minimum 54 kg/fm-re), illetve a nagy állomások (Szeged, Félegyháza, Kecskemét, Cegléd) új kitérőket igénylenének. Bár ez még illuzórikusnak tűnik, de a fejlesztést már nem lehet túl sokáig halogatni. A jelenlegi realitások talaján marad a második variáció, amelyik 2 óra 5 perces menettartammal számol. A bevezetett InterCity példája bizonyítja, hogy ez az öt perc különbség nincs hatással az említett „biztonsági plusz”-ra. Megfigyeléseink szerint, amikor az InterCity a „jelenlegi ideális” sebességgel közlekedett (Szeged és Cegléd között 100 km/h, Cegléd és Budapest között is csak

elvértve gyorsabban), a kecskeméti megállással két részre osztott úton 3-3, összesen 6 percet faragott le a menetrendben rögzített időből.

De nem szeretnénk ennek az öt percnél túl nagy jelentőséget tulajdonítani. Mégis... Minden perc az InterCity előnyére válik a hagyományos gyorsvonatokkal vívott konkurenciaharcban. Ennek az új menetrendnek pedig az a legnagyobb bűne, hogy a gyorsvonatokat feláldozta az InterCity oltárán! Azok ugyanis eddig 2 óra 23–28 perc menettartammal közlekedtek, és a menetrend készítői joggal tarthattak attól, hogy az InterCity nagyjából tizenöt perces előnye az utasok számára nem tűnik majd túl meggyőzőnek. Mit lehetett tenni? Lelassították a gyorsvonatokat, amelyek ezentúl olyan állomásokon is megállnak (Katonatelep, Városföld, Petőfiszállás, Balástya, Szatymaz, Kiskundorozsma), ahol eddig erre csak forgalmi okokból kényszerültek, vagy ha elűtötték a bakter malacát. Nem igaz az a magyarázat, hogy ez a Fél-

egyházára és Kecskemétre munkába járók, illetve onnan hazafelé tartók érdekében történt. Ezen falvak állomásai ugyanis a település határában épültek, és a bejáró utas még akkor sem váltana az autóbusról vonatra, ha a vasút személy szerint érte küldene különjáratot.

Két Pestről jövő gyorsvonat (712, 714) Kiskundorozsmán várja meg kitérőben a Szegedről induló InterCityket, hét kilométerre a végállomás előtt. Pedig az eddigi menetidejükkal (2.23) az InterCity indulása előtt kényelmesen beértek volna Szegedre, esetleges késésük alkalmával pedig a Nagyállomás és a rendező pályaudvar között a békéscsabai vonal párhuzamos vágánya is használható. Az így 2 óra 40 perc környékére duzzasztott menettartam már meggyőző érv az utasoknak, hogy inkább az InterCityt részesítsék előnyben. Megdöbbentő balkáni technika, nem válik az utascentrikus MÁV dicsőségére...

Az InterCity-vonatok menetrendi fekvése jó. A névválasztásnál a „Nappfény” és a „Maros” hagyományos, a „Kiskun” is megszokható. A „Móra” névvel viszont nehezen tudunk kibékülni. A vasút eddig tartotta magát ahhoz az íratlan szabályhoz, hogy a belföldi IC- és expresszvonatok az adott országrész jellemző tájegységéről vagy földrajzi, történelmi, esetleg egyéb fogalomköréből kapták nevüket (így: Hortobágy, Délibáb, Lillafüred, Savaria, Ciklámen); személyneveket pedig kizárólag a nemzetközi forgalomban használtak (Lehár Ferenc, Bartók Béla, Liszt Ferenc vagy Rá-

kóczi). Jómagam a szabályt felrúgó „Móra” helyett „Fehér-tó”, „Szőke Tisza” vagy „Torontál” nevek egyikét javasoltam volna.

A személykocsik színvonalának értékelése nem időszerű, mert ezek a négykocsis vonatcsoportok csak időlegesen közlekednek ezen a vonalon, az „írni-olvasni-tudó”, vadonatúj motorvonatok bevezetéséig. (Azért ez a levegő-keringető rendszer méltatlan ellenfele a nyári hőségnek...)

Sokkal szomorúbb a kocsik termes elrendezése – a magyar vasút európai integrációjának első lépcsőfoka... A kényelmes fülkék korszaka lejárt! A termes elrendezés – egykoron a harmadosztály kizárólagos rekvizituma – egybemosza a társadalmi struktúrákat, (a vasúti szakírók kedvelt hasonlata szerint:) egymás mellett utazik a koldus és a királyfi. Pedig, aki a vonaton is dolgozik, szívesebben teszi ezt szűkebb körben – a fülkében; aki szájtátva alszik, uram bocsá! – horkol, mégiscsak kevesebb utastársát „boldogítja” – a fülkében; aki pedig unatkozik, inkább próbál beszélgetni a szembenülővel, mint bámul órákon át hetvenkilenc arcot. Csak remélhetjük, hogy egy szép napon még felismerik a fülkés-kocsi előnyeiket azok, akiknek ezzel a legjobban tisztában kellene lenniük.

Mindenesetre, aki nem akar többé negyedórát várni a szabadkai bevásárlójáratra, a halasi csatlakozásra vagy az iztambuli kamionvonatra –, utazon inkább InterCityn!

Nagy Tamás