

Látogatás a Keleti pályaudvar I. számú váltótornyában

A Keleti pályaudvar.

Kint nyirkos, szitáló, ködbefulladt novemberi nap. Semmi fény, csak lélekre ülő, komisz és kedvet szegő szürkesség, ólmos téli pára. Körül mozdonyok pipálják a nehéz kőszénfüstöt s méteres gőzszlopokat köpnek sziszegve a levegőbe. Indulásra várnak. Elöl, tovább a pályaudvaron személykocsik százai sűrűn egymás mellett, mintha téltől megbénult, egymásmellé huzódott, gigászi hangyák lennének. S alattuk, köztük, nedvesen, csillogva és feketén a sínek messzibe síkító vonalai. Acélutak, acélpályái a vágató vonatok zugó galoppjának — egész

labirintus. A kultura ütőerei — mondják Igen, vasartériák, Budapestről indulnak é Budapestre térnek vissza. Komplikált érrendszer. Innét felülről olyan a tér, min egy óriási anatómiai tábla. A laikus bele szédül, belezavarodik s a sok egymás metsző vonal rendszere a legvadabb rendszertelenség előtte. Most csodálkozik igazán hogy igen, ezeken a gubancos nagy szalagokon keresztül érkezik meg az ő vonatja is, szép simán begördül a pályaudvarra lassítva és elegánsan, holott innét felülről nézve úgy tetszik, hogy mindez valóságos csoda.

Az I. számú váltótornyban

Amint, hogy egy kicsit talán az is. A szak-képzettség, az emberi pontosság és lelkiismeretes kötelességteljesítés csodája. Nem a gépeké, bár gépek vizsik a parancsokat és az elhatározásokat, de a gépek mögött emberek ülnek, jóarcu, fegyelmzett, biztos tekintetű és biztos kezű emberek: vasutasok, váltókezelők, akik szemrebbenés nélkül, pontosan és soha nem tévedve igazgatják ennek a szinözönnek világvárosi forgalmát. S ezeknek az embereknek a munkájáról akakor most egyet-mást elmondani.

Az első számú váltótornyban vagyunk. A terem baloldalán láncsal összefüggő vas-kallantjuk hosszú és fényes sora: a váltók fogantyúit. Mervek rendben állnak, egyik lefelé, a másik fölfelé fordítva. Olyanok, mintha vasba öntött emberi karok lennének, melyek kemény fogással őrzik a sínek és vonatok rendjét. Mögöttük kis biztonsági záruk.

A váltófogantyuk elején és végén két jelző. A váltófogantyuk elején és végén két jelzőszerkezet az induló és érkező vonatok jelzésére. A sarokban táviró kopog, előtte egy őszhaju, de harmíncskét évi szolgálata ellenére is fiatalos arcu távirótiszt ül, szaknyelven: az engedélyes. Ő tőle kérnek ugyanis az érkező vonatok „belépési engedélyt“ a pályaudvarra. A váltókarok mögött két váltóőr, kint az ablakoknál szintén kettő, ezek a futó vonatok útját vigyázzák s ellenőrzik a váltók működését. Mert 63 váltót kezelnek ebben a toronyban. Hatvanhárom váltót hét ember. A segédtiszt a csengős készüléknél áll s a csengős berreg: két rövid, két rövid, két rövid... Kőbánya jelzi, hogy vonatot indított. A vasutasok már értik ezt a jelzést: az érkező vonatok jele a csengőn 2—2—2, a távolodóké 3—3—3. De nemcsak ezt: a vonatok egyszerű számából meg tudják pillanatok alatt mondani, hova ment a szerelvény, délelőtt-e, délután-e, órát, percet, egészen pontosan s azt is, gyorsvonat volt-e vagy személy. Szinte boszorkányságnak tetszik, pedig ők mosolyogva legyintenek: *gyakorlat*. Lehet, de én hozzáteszem: *tévhetség is és föltétlenül: a foglalkozásuk, a hivatásuk szeretete.*

A váltótorny élén egy tisztviselő áll s az ő kezébe fut itt össze minden. Ő a felelős és ő az összefogó lélek. Hogy mekkora a felelőssége ennek az életre javarészt itt, a váltó-

toronyban töltő tisztviselőnek, mindjárt megértjük, ha megmondom, hogy *naponta 68 vonat indul a Keleti pályaudvarról és 68 vonat érkezik, az utasok száma pedig naponként ötvenezerre tehető* Nyáron, persze a rendes forgalomhoz hozzájön még tizenkét pár vonat, állandóan 10 gépvonat s azonkívül a tolatások légiója. Mindez itt bonyolódik le előtte, előttük, 53 vágány labirintusán s nekik nem szabad tévedni, mert az ő minden legkisebb tévedésük is sokszoros emberhalál és mérhetetlen anyagi kár. *Hisznaponta ötvenezer ember és mérhetetlen vagyon fut a kezükön és — az idegeiken keresztül.*

Jön a vonat

Mindezek után azt hihetné az ember, hogy valami komor, mogorva emberek a váltótorny tisztjei és altisztjei. Nem. Mind jókedélyű, jóvialis ember, derűs arcu és nyílt tekintetű. Mintha játékban telne az életük, nem is szigorú kötelességteljesítésben. Pedig tizenkétórás szolgálat közepén találom őket s meglehetősen nagy a forgalom. A jelzőcsengők folyton berregnek s a távirógép egyre kopog.

— A huszonkettes engedélyt kéri! — jelenti a távirógép mellől az engedélyes s már adja is a könyvet a szolgálatos tisztnek, hogy szignálja az engedélyt. Mert a legkisebb intézkedésért is felelősséggel tartozik itt mindenki. Az állomások távirati utókének a vonat számára bejárás engedélyt, hogy így a Morse-gép szalagján minden intézkedésnek nyoma legyen. Az engedély megadását viszont lekönyvelik s a tiszt, aki az engedélyt adja, aláírja a naplót, hogyha valami hiba van, nyomban felelősségre vonhassák. Csak szükség esetén lehet ezt a műveletet telefonon elintézni, ha a táviró elromlana, de *egy őrt ilyenkor tanul kell az intézkedéseknél szerepeltetni.* Mert a szó elrepül — mondják mosolyogva.

Egyszóval a huszonkettes engedélyt kéri a bejárásra. Megkapja és közben működésbe jön az egész vonal váltókezelési apparátusa. Készítik a helyet az új vonatnak. Közbevetőleg kell megjegyezni, hogy a vasúti pályák térközökre vannak beosztva, melyeken belül egyirányban egyszerre csak egy vonat haladhat. Minden térköz élén őrház és szemafőr áll. A főt jelzett vonat Kőbánya felől jön s míg beér Budapestre, a következő kezeléseken megy keresztül. Mikor Kőbányát 300 méterre elhagyja a vonat, az állomás a készüléken jelzi, hogy a vonat kiindult s a szemafórt tilosra állítja. A készülék úgy van megszerkesztve, hogy a szemafórt addig azután nem is lehet szabadra állítani, míg a vonat az állomás térközén keresztül nem haladt. Ez minden térközön megismétlődik, Budapestben a váltótorny tisztje min

Dán Testvérek

Bundái!!!

Váci ucca 6. (Krisztof tér szarok)

alá-
tem
ke-

s

itán
ber-
chy
lau-
su-
to-
sek
zést
r és
Ha-
Vay
élet
ido-
és a
tiatt

jeje-
zija
tár-
efe-

17

ják.
és
ér-
nint
bele-
nást
end-
zán,
ala-
atja
arra,
ilről
ágos

ljárt
onta
s 68
na-
rsze
nkél
zon-
nyo-
ntu-
z ő
oros
Hisz-
etlen
iken

hog
áltó-
find
u és
e az
ítés
epén
lom.
viró-

je-
s
iszt-
leg-

denhonnét értesítést kap, míg a vonat közeledik.

Működnek a váltók

Végre az utolsó térköz jelez s ekkor lép aktivitásba a váltótorony s annak vezetője, a tiszt. A jelzőkészüléken, mely a kettes számú őrtoronnyal van összeköttetésben (ez a torony odébb áll és a külső váltókat igazgatja) egy fehér lap lecsuszik a csengő alól. Ez jelenti, hogy *a külső váltótorony tisztje beigazította a váltókat s a vonatnak szabad utat csinált.* A második torony emberei erre szabaddá tesznek egy belső bejáró vonalat az új vonat számára s a tiszt kiadja az utasítást, hogy a váltóőr melyik váltókart állítsa át. Mikor ez megtörtént, a váltó mögött álló kis csapszerű fogantyút jobbra fordítják s ez rögzít a váltót olyanformán, hogy *addig ezt nem lehet más irányban állítani, míg csak a jelzett vonat át nem haladt rajta.* A rögzítést csak a sinek mellett elhelyezett, automatikus, ugynevezett *sinérintkező* oldja fel, mikor már a vonat áthaladt rajta. Ugyanezt csinálja végig a váltótorony személyzete, ha vonat indul azzal a különbséggel, hogy akkor nem ő fog fel, hanem ő továbbit jelzéseket.

Bonyolult dolog ezt rendre s teljesen megérthetően elmondani félórás látogatás tapasztalatából, bizonyos azonban, hogy milyen megbecsülni és tisztelni való munkát végeznek a váltótorony emberei. Súlyos, nehéz és kényes munkát ott a váltók labirintusában s emellett: névtelen katonák, névtelen hősei a robogó vonatok világának; senki sem ismeri őket barátaikon és főnökeiken kívül. Mikor most ki akarom írni a nevüket, szerényen tiltakoznak.

— Ne tessék! Miért éppen minket? Mi itt mindannyian egyformák vagyunk: szolgálatot teljesítünk s akik felváltanak bennünket, azok is épp ilyen pontosan elvégzik a dolgukat, hát épp úgy megérdemelnék a nyilvánosságot, mint mi.

Mind egyformák, mondják s ez nemcsak szólam. Soha még ilyen emberséges, szinte baráti hangot nem hallottam feljebbvaló és alantos között, mint itt. Pedig a helyettes állomásfőnök kalauzol és váltóőrökkel beszélgetünk.

A váltótoronyban senkinek sincs 250 pengő fizetése

Tizenkétórás szolgálat, pontosság, nehéz kötelesség — ez a magyar vasutas élete. S ezzel szemben a fizetség? Kérdezem őket erről itt a váltóteremben, majd a torony másik részében a forgalmi távirászokat (tizenöt Morse-gép van itt s ezekhez egy főtávirász és két távirász), de megtagadnak minden felvilágosítást.

— Nincs felhatalmazásunk, hogy erről beszélhessünk, — mondják s amit megtudok tőlük, csak annyi, hogy mennyi ideje vannak a vasut szolgálatában. Ezt megmondják s itthon utánanéznak a dolognak. Amit megtudok, szinte megdöbbenő. A váltótorony emberei közül, bár vannak köztük olyanok is, akik 26—32 éve szolgálnak, egyiknek sincs még 250 pengő fizetése se. A váltóőrök fizetése 155—124 pengő körül mozog, a segédtsízt 163 pengőt kap s az öreg távirász, amint az irás mutatja, 235-öt. Harminckét évi szolgálat után, ilyen felelősségteljes munka mellett. S ezekből az összegekből még le kell 10 százalékot a fizetés csökkentésére számítani. Ilyen kis éhbérből élnek hát azok, akiknek kezére naponta 50 ezer ember bizza az életét. Ha meggondolom, igazán szégyenkezni kellene ezek előtt a kötelességtudó, komoly és nagy munkájuk mellett is nehéz gondokkal küzdő férfiak előtt azoknak az embereknek, akik hivatalos voltak róluk gondoskodni, akik azonban ehelyett a munka megszolgált pénzét improduktív és soha meg nem bocsátható luxusba ölték bele.

D. S.