

Ahol a sínek

összefutnak

Mielőtt a felüljáró építéséhez hozzáfogtak, a Róbert Károly és a Hungária körút találkozásánál a kettes sorompó a nappali tizennégy órából általában hetet zárva tartott. A Szegedi úti hármas vasúti kereszteződésnél ma is tízpercenként zsúfolódik össze egy-egy hosszú gépkocsioszlop. Mire a vége átér, az eleje ismét megreked. Milliók úsznak el itt a hosszú tétlenségben, amíg el nem készül az új körpályához tartozó felüljáró-rendszer... 1970-ig százhatvan millió forintot építenek betonba, hogy a vonat alul, a gépkocsi fölül haladva, egymás útját ne keresztesse, szabadon fut-hasson célja felé.

Budapest egyik legforgalmasabb vasúti csomópontjának acélpályái szelik ketté az említett körutakat. A Rákosrendező terjedelmes sínkötegei szorulnak itt a jelzők közé. Állandóan zajló nyughatatlan folyamatban gördülnek a teher-szerelvények egymás után.

Gépkocsivezető legyen a legilletelmesebb fajtából, aki káromkodás nélkül megállja, amíg átevíckél. A kényyszerű várakozás ideje alatt is „vörös köd” homályosítja el a látást, nem enged pillantást az állomás-épület mögé, ahol mint megannyi lusta, sütkérező kígyó nyújtózik el a számtalan, sorsára váró vonat.

Gurítás, tolatás pontos terv szerint

Az ország legforgalmasabb tranzit teherpályaudvarán, Rákosrendezőn a megszámlálhatatlan százfelé tekeredő síneken éjjel-nappal mozgalmas az élet. A kilométereken húzódó irányvágányokon mint nesztelen, saját útját járó automaták gördülnek — látszólag ember, sőt gép segítsége nélkül — a vasúti kocsik. Váltakon csattognak keresztül, elhúznak örbödék mellett és telve áruval, vagy üresen — mintha maguk választanák okosan a célt —, állnak be egymás mögé, ahogy illik.

A síneken átívelő hídról az avatatlanok úgy tűnik, mintha öskáosz uralkodna a lábai alatt. Vonatok vágatnak el füstlepelbe burkolózva, traktort, narancsot, autót cipelő teherkocsik surrannak a bonyolult, kusza sínhálókon. Félelmetes, hogy olykor nem vész el egy-egy szerelvény! Amde, ha valahol, itt igazán rend a lelke mindennek. Gurítás, tolatás, precíz kidolgozott terv szerint történik. Minden egyes kocsin rajta a jelzés, a szám merre visz majd az útja, mi a rendeltetése az árunak.

Az árunak, amely itt a nagy „O”. Minden érte van és történik. A váltókezelőtől kezdve a forgalomirányító tisztig mindenki azért dolgozik, hogy kellő időben és helyre épségben érkezzen meg a sok millió forintos, dolláros, frankos, rubeles érték, amely ott utazik a teherkocsikban. A terv pontos és minden részlete erre az egész acél „útvesztőre” vonatkozik, amelyet Rákosrendező pályaudvarnak neveznek.

Itt nincs nyílt pálya...

Lássuk azt a csodagyereket, aki életében egyszer sem akart mozdonyvezető lenni. Akinek nyolc-tíz évesen a sóvár pillantását soha nem vitte magával egy olajtól csillogó, sístergő, dohogó fekete szörnyeteg, amint neki-lődül a végtelen pályának.

Ha valaha rangsorolnák a gyermekromantika szempontjából a foglalkozásokat, a mozdonyvezető bizonyára előkelő helyet kapna ezen a listán. Az sem különös, ha még a felnőtt ember is bizonyos nosztalgiaiával néz a messzeségbe távolodó vonat után.

Am itt, ahol a fűjtató acélparipák nyergében mindennap ugyanazt a néhány ezer méteres utat kell megtenni, gyakran egy műszakban százszor, kétszázszor, a legszínesebb képzeletű ifjú ember sem találna kalandot. Lehet, hogy önkényes a megállapítás, de ez a feladat legalább annyi szakértelmet, figyelmet, összpontosítást kíván, mint a szakma „hagyományos” ága. Az itteni masiniszta figyelme soha nem lankadhat. Itt nincs nyílt pálya, ember alig járta szép vidék, elsuhanó táj. Csak váltók és kezelők, munkások, akik mint szor-

galmas hangyák lepik el a kocsikat, s a szorosan egymás mellett lapító vágányok mentén ellenőrzik, irányítják, szedik szét és állítják menetre késszé a szerelvényeket.

Még azt sem hiszem, hogy ezeknek a tolató mozdonyvezetőknek egy nyugodt cigarettára futná az idejéből.

Piros kis zászlók lobognak, az utat, s a sebességet jelzik. Fékek csikorognak, szikrázik az acél, amint egymáshoz tapad fékpofa és kerék, hogy aztán az irdatlan hosszú vonatok között lágyan, puhán koccanjon az ütköző, s gyors avatott kezek egymáshoz bilincseljék őket. Mozdonyvezető, fékező, irányító hangtalan utasításra egyszerre mozdul.

Rejtélyes számokkal teleírt lista

Kovács József a gurítóház üvegablaka előtt figyel el és irányítja, hogy a vágánycsoportok közül hová guruljon tartalma szerint a meglődött teherkocsi. Nem sokkal később került ő is a vasúthoz, s ide Rákosrendezőre, minthogy eldőlt a sorsa a teherpályaudvarnak. Az első világháború előtt már felmerült, hogy ezt a füstös, zakatoló, bonyolult vasútvárost át kellene telepíteni. Hiszen Budapest egyre fejlődő, növekvő, táguló metropolissá válik és éppen a szívét szabadalja fel a rendezőről elágazó számtalan vágánycsoport.

Már a helyét is kijelölték Rákosszentmihály és Pest-újhely között, sőt egy kisebbfajta erdőt is fejsze alá mérték és hozzákezdtek a talajmunkákhoz. Néhány sín-pár már végleges helyén feküdt, amikor az első világháború forgószela nemcsak a terveket, hanem a már elkészült munkát is elfújta.

Később a fejlődő város más irányba terjeszkedett, de a szükség szerint bővült Rákosrendező is.

A nappali tizenegy, és az éjszakai tizenhárom óras műszakban a gurítón nyolcvan, száz ember is dolgozik egyszerre. Vasutas nyelven szólva egymásután „fogják be” a szerelvényeket, s a gurítóról szortírozzák a megadott címre. Az ellenőrző házikóban Kovács József előtt rejtélyes számokkal teleírt lista fekszik. Ezek a számok jelentenek gépkatrészeket, műtrágyát, füstölt sonkát és a jó ég tudja, még mit. Talán nincs is a világon olyan áru fajta, amelyet itt ne rejtenének a tehervagonok.

Edzett vasutas-pillantások is néha merengve pásztázzák végig a Hollandiából érkező és esetleg Törökországba távozó teherkocsikat. Mérheterlen itt a tranzit-forgalom. Az egész kontinenst bejárva, itt robnak keresztül ezek a szállítmányok. Talán meg sem számolható hányféle speciális csomagolásban, különleges vagonokban gördülnek tova.

Az óvatosság — fontos törvény

Az idegen, aki még soha nem keveredett a vasútnak ebbe a bonyolult világába, minden lépésnél kapkodja a fejét. Am ez nemcsak a rengeteg látóvaló miatt van így. Az óvatosság a sínek között első számú törvény. Hiszen bár a hangszórón állandóan jelzik, hogy melyik vágányra mikor, hány kocsi robot, senkinek sem káptalan a feje. Hiszen még szélteben sem lehet keresztül látni a síneken. Honnan tudná hát az avatatlan, hogy melyik pár hányas számú.

Az itt sokszor már évtizedeken át dolgozó munkások „vajtűfülék” és „súlyomszeműk”. Úgy kifinomult a hallásuk és pillantásuk, hogy háttal is pontosan érzékelik milyen közel, hány vagon robot mögöttük. Ez legalább olyan fontos tulajdonság itt, mint a gyorsaság és a fürge mértéktartás a kocsik ütközői alatt bujkálva.

Egymásra vigyáznak az emberek és természetesen arra a sok millió, talán milliárdos értékre, amely naponta tengelyeken gurul a Rákosrendező teherpályaudvaron.

MÜLLER TIBOR



Kovács József a gurító „trónjáról” irányítja a tehervagonokat a megfelelő sínparra



Előre!...



Gondos vizsgálat indítás előtt



Egy kis igazítás a rakomány csomagolásán. Hosszú az út még

NAGY Z. IMRE felvételei