

*Kaboddy*

1955. NOV. 15

# Szimfónia egy t

A kinek mestersége, hogy az élményt kifejezze s mások számára érzékletessé tegye, gyakorta küzd a vágyakozással: érteni más művészetek nyelvén is, hogy a benyomást, mely hirtelen éri, minden színében s bonyolult hangulatában híven adhassa vissza. Itt, a ferencvárosi pályaudvar lármasan lüktető forgatagában, bömbölő megafonok és sístergő mozdonyok, kattogó vagonkerekek és föl-fölsivító gőz-szelepek különös hangviharában egyszerre úgy érzem, hogy mindezt igazán és szemléltetőn csak muzsikában tudnám elmondani. Egy szimfóniában, amelynek elsodró ritmusában ott élne és dübörögne ennek a világvárosi pályaudvarnak ezerszínű élete, hangok furcsa és izgatott tolakodása, az a szüntelen moraj s az a látszólag szeszélyes, nyugtalan vágatás, amelyet oly kiszámítottan foglal rendszerbe s megszabott ütembe az emberi akarat. A szívdobogást — nehéz megírni, de a zenei ritmus híven közvetítheti hangjait. Hogyan is mondjam csak? Tessék figyelni!

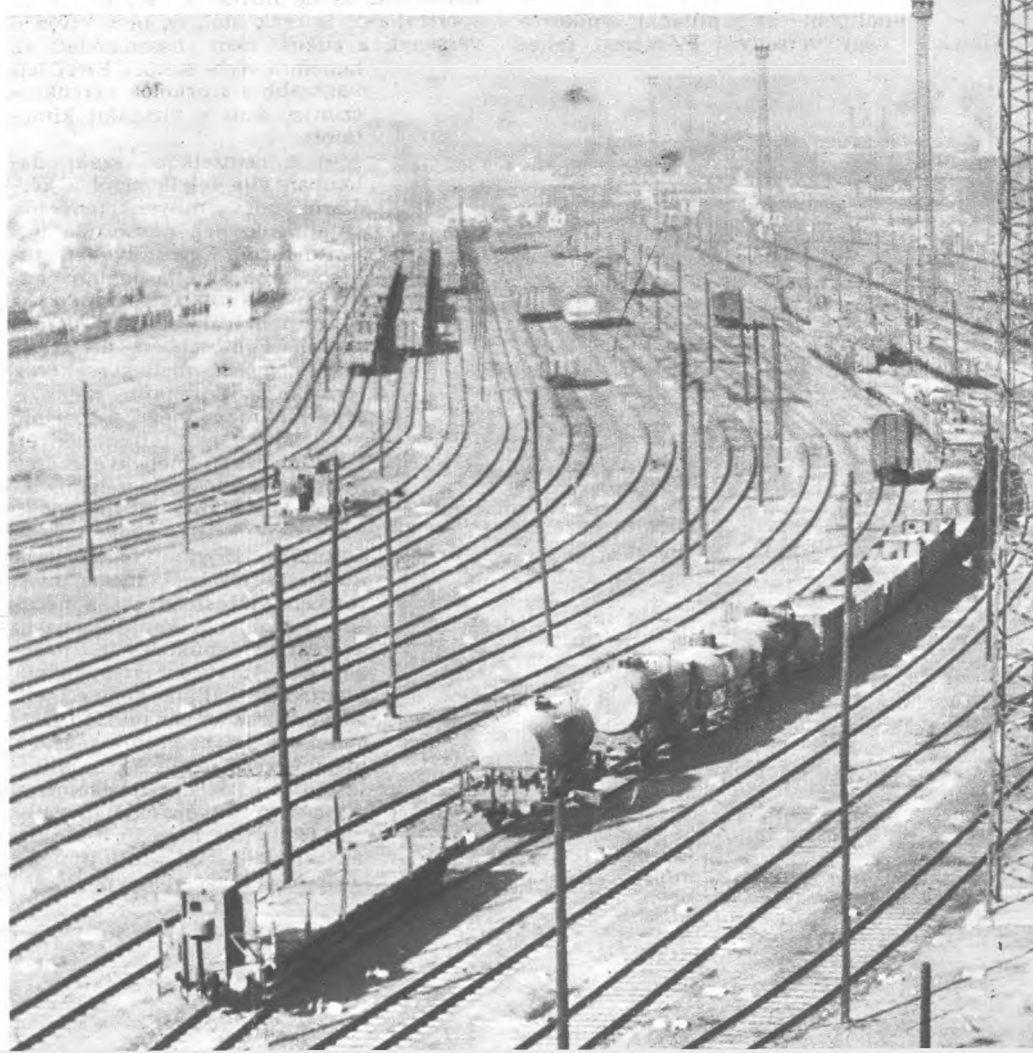
Amerre most haladunk, megafon-hang száll a sinek fölött: »Figyelem! 20-asra kettő rakott! Kettesre egy üres! Hatosra három rakott!« A hang valahonnan a magasból jön s a távolból, egy dombról zakatolva gurulnak lefelé a vagonok, széles üvegablakú fülsze mögött három férfi dolgozik a váltóberendezésnél, előttük a zöldfényű tábla, amelyen egymásután gyulladnak ki a számok: a 20-as, a 2-es, a 6-os, ők állítják a váltókat és a vagonok bedübörögnek sineikre — a két teli vagon a 20-asra, az üres a 2-esre és a három teli a 6-osra, így állnak rendbe és irányba a vagonok, így állnak össze szerelvényekké, aztán mozdony tolat eléjük, csapódnak a vasútközök, remegés fut végig a kocsisoron, erős lódu!ás, a kerekek ritmusa gyorsul s kezdődik a vágatás — az ácsi cukorgyár felé robot az egyik hosszú vagon sor, megrakva cukorréppal, vasércet visz a másik Sztálinvárosba, szenet a harmadik, üvegárut a negyedik Fehérvárra, mezőgazdasági gépeket az ötödik a Sinatelepi Állami Gazdaságba, hengerolajat a hatodik Diósgyőrré, bányagépeket a hetedik Salgótarjában — és így tovább, mind a többi s a párhuzamos sínpárokban más irányokból ömlik vissza mindez, a cukorrépa Somogyból, a vasérc Záhony felől, a szén Tatabányáról, mezőgazdasági gépek a csepeli gyárból, burgonyaszállítvány Sinatelepről s tovább, tovább, mindenfelől és minden irányból, megállíthatatlan mozgásban s a megafonhang higgadt nyugalommal rendelkezik: »Két rakott a 15-ösre, egy rakott a 8-asra, üres a 7-esre« — s mozdonyok sísteregve és meg-megcsúszó kerekzakatolással vontatják a vagonokat a gurítódombokra, a váltóházban villognak a számok a zöldfényű táblán, vagonok gyorsuló lendülettel síklanak helyeikre s aztán tovább, útjaikra. A mondat, amelyben mindezt leírtam, szándékosan ilyen végeérhetetlen, ez a mondat szinte nem tűri a pontot, átrobog rajta, mint ahogyan lankadatlanul újra és újra vágatnak át a ferencvárosi pályaudvar váltóin a vonatok mind a négy égtáj irányából, hogy átcsoportosításuk után ismét útrakeljenek.

Ez volna hát a szimfónia, igen, amely több tételből áll. S a tételek címe: hajnalban, délben, este. Az acélszív mindhárom napszakban más-más küldeményt fogad magába s más bocsát útjára ismét. Az esti órákban, vagy éjszaka futnak be a gép-szállítványok, a nyersanyag, a nem romlandó mezőgazdasági áruk — nappal vagonírozták, este, éjjel ér Ferencvárosra. Valóságos vasutas-hadsereg lép munkába nyomban: fuvarleveleket vizsgálnak, vagonszámokat egyeztetnek, irányvonalakat állítanak össze, valósággal percek alatt kell kidolgozni a vagonok rendezésének ütemét, melyik sürgősebb, melyik szerelvény indul — a szolnoki hajnali ötkor, a szegedi négy huszonötök, mozdonyok vesztegelnek ideges pöfögéssel, de már villan is a fényjel, innen vagonok mehetnek a gurítódombra, rendezés kezdődik! S már száll a megafonhang s gurulnak a vagonok, csapódnak az ütközők.

A forgalmi-irodában kopognak a morse-gépek, harminc vasúti tiszt veszi, adja a jelzéseket, szerelvény bebocsátást kér Hatvan felé. [Kőbánya, Kőbánya! 4007-es 0 óra 9-kor indul... szemafórok jeleznek a sötétben, a másik nagy gurítódombon dolgozik a hatalmas gépi berendezés, a váltókat itt már gombnyomással állíthatják, a guruló vagonokat gépházból fékezik, kivilágított műszertáblán figyelik a vagon útját, amerre a vagon halad, úgy kigyózik a piros fénycsík a táblán, jelzi, mikor, melyik szakaszon halad át, beér szerelvényéhez, követheti a másik.

Aztán hajnalban érik a következő hullám, ez továbbárad a vágóhidak, a vásárcsarnokok felé. A sínpárok mentén vágó-állatok bögése, itt szarvasmarhák dübörögnek a vagonban — mozdony húzza a kocsisort a fertőtlenítő-részleg felé. Arrébb sertések rögöge, visítása, ott egy almászállítványt vesznek át, amott hosszú vagon sor teli káposztával, lejjebb Tolnából érkező hűtőkocsik, tetejükön szélsébesen forgó ventilátorral, a következő sínpáron hófehér tejszállító-vagonok, öt perc múlva indul tovább Kelenföldre, a forgalmi-irodában jelez a morse-gép, szerelvény halad át a pályaudvaron Sztálinváros felé, ez a nagy főútóér, az ipar aortája, külön sínpárja van, a vagonokat nem kell rendezni, néhány perc várakozás, jelzés, a szta- linvárosi szerelvény halad tovább.

Csodálatos és lenyűgöző ez, ahogyan nagy ipari centrumok szinte kezdet fognak itt a távolságok fölött, ahogyan szénbányák szállítványai érkeznek s haladnak tovább, Csepel, Diósgyőr, Inota, Sztálinváros felé s ahogyan a másik sínpáron már érik a felelet — a bányagép Borsod felé, áramfejlesztők Várpalotára, innen szerelvény érik mezőgazdasági termékekkel, arra vetőgép, traktor halad tovább. Az élet itt oly szemléltetően illusztrál, akár egy gyermek-képeskönyv, mint



# herpályaudvarról

a kihúzható leporelló lapjai, úgy kapcsolódnak itt egymásba a nagy ipari összefüggések s az ipar összefüggése falvak népének munkájával, ami itt az egyik sínpáron élelem, a másikon már traktor s vetőgép, hogy a harmadikon már több legyen az élelem s ami a negyedik sínpáron vasércszállítmány, az ötödiken egy épülő híd öv-tartója.

Szinte a sínpárok felelnek egymásnak az acélkerekek vágatása alatt s a kocsisorok nekifeszült íveiben mintha az ország izmai nyujtóznának. S a nyujtózás messzire ér, át a határokon minden irányba, magyar export-áruval rohog a mozdony s nyersanyagokkal be az országba, gépekkel Csehszlovákiából s fával Romániából, táguló ereken át lüktet az ipar, a kereskedelem frissülő árama. Petőfi verse jut az eszembe: *»Száz vas-utat, ezeret! — Csináljátok, csináljátok! — Hadd fussák be a világot, — Mint a testet az erek.«*

Az emberek, akik itt dolgoznak e nagy, országot átfogó sínhálózat középpontjában, furcsa módon kevésbeszédűek. Megszokták, hogy tekintetükkel mindig a látóhatárt fürkészzék, mintha mozdony füstjét kémlelnék a messzeségben. Az a három, ott a váltóházban — Tihon István, Hegedűs József, Csizmadia József — úgy áll az üvegfalak között, mint a hajókormányos a parancsnoki hídon, tekintetük a

zöld táblán, amelyen föl-fölfoszforeszkálnak a vágány-számok, amelyek jelzik, hogy merre, melyik vágányra indul a vagon a dombról, fejük fölött a megafon közli, hogy a vagon rakott-e, vagy üres s ők ugyanabban a pillanatban már nyúlnak is az előtűk sorakozó váltók egyikéhez, egyetlen mozdulattal átrántják s szinte ugyanabban a percben szemük előtt már elzakatol a vagon. A mozdulat, amellyel a váltókat átdobják, könnyed, szinte játékos. Egy ilyen váltókar súlya: ötven kilogramm. De, mondom, a másik gurítódombnál már mindez gombnyomásra történik és elektromos műszerek vezérik, rendezik a pályát — s ilyen lesz jövőre itt is, ezen az oldalon.

És ugyanilyen kevésbeszédű, tekintetével a láthatárt fürkésző ember az is, aki úgy hajol, csaknem szünet nélkül ez acél-szív fölé, hallgatva hangjait, ritmusa játékát, üteme egyöntetűségét, akár az orvos, sztetoszkopjával az emberi szív fölé — ugyanoly figyelmes és elmélyült. Ez az ember az állomásfőnök. Udvarhelyi István a neve. Harminckét esztendeje dolgozik a vasútnál. Hogyan kezdte? *»Mint kisegítő órabéres raktáros.«* Irónikus mosollyal fűzi hozzá: *»Hosszú címmel, nagyon rövid fizetéssel.«* Harminckét esztendő nem éppen kis idő, sokféle beosztásnak tett eleget közben. Ferencvároson is dolgozott már a harmincas évek végén. Azt mondja: *»Szűk kis skatulya volt ez akkor és háromnegyed éven át tartott az uborkaszegon. Igaz, akkoriban még több vidéki pályaudvar rendezett, a kocsik útja nem volt úgy iránybatartva, mint most, de mégis, az év*

teljében csak lődörgés volt, aztán ősszel indult meg a forgalom, aratás, cséplés, betakarítás után, akkor lett itt némi mozgás.« Ez a négy mondat, amit itt leírtam, elég sok szünettel és megszakítással hangzik el. Minduntalan megáll valakivel egy-egy szóra, tán egy óránál is tovább tart, amíg elérünk a keleti dombig s közben dübörögve húznak el mellettünk a vonatok és a mozdonyokról tisztelegnek a mozdonyvezetők és a fűtők és ő személyesen ismeri mindet. S amikor azt mondja egy ténfelvizsgálónak: *»Este majd erre jövök és megnézem újra!«* — akkor megkérdem tőle, hogy körülbelül mennyi időt tartózkodik a pályaudvaron, mert most még csak délelőtt van s ráadásul szombat. *»Mennyi időt? — néz rám —, azt igazán nem tudom, nem is gondolkodtam még rajta. De az állomásfőnök tulajdonképpen mindig kint van a pályaudvaron, még akkor is, ha nincs itt, az esze itt jár. Harminc esztendővel ezelőtt — mondja s megáll egy pillanatra —, amikor megházasodtam, éppen azon a napon, a vidéki állomáson, ahol dolgoztam, a külső vágányokon egy üzemi szerencsétlenség történt, egy személyvonat belerohant a veszteglő teher-szerelvénybe. Emberéletben nem esett kár, de ott dolgoztam negyvennyolc órán át a pályán én is és akár hiszi, akár nem, közben még arról is megfeledkeztem, hogy — megházasodtam. Vasutasnak lenni, az kérem hivatás, arra fölesküszik az ember, az úgy is van rendjén, hogy annak egy kicsit odaadja az életét.«* A családja felől kérdezem és fölcsillanó szemmel mondja, hogy a legkisebb fia, Tamás, most érettségizik. Aztán milyen pályára megy? *»Vaspályára... — feleli nevetve —, vasutas lesz belőle, természetesen.«*

S a vonatok jönnek és robnak tovább. A vágányokon személyvonatok futnak át Ferencvároson, meg-megállnak egy percre, az ablakok mögött ismeretlen emberek, útban valamerre, vagy hazafelé valahonnan. Éjszaka sísteregve időzik néhány pillanatot a gyorsvonat, majd átzakatoz megállás nélkül a nemzetközi expressz, a mozdony kéménye tüzes fénycsíkot húz a sötétbe. És néhány percre itt ad találkát egymásnak az ország, az alberttelepi bányász a csepeli gyár olvasztárával, a baranyai téesz a traktorgyár munkásaival, a vagonok úgy húznak el egymás mellett, mintha üdvözlést hoznának, vinnének. S a személyvonatok postakocsijaiban szótlanul rendezik, csoportosítják a leveleket, van közöttük hivatalos levél és szerelmeslevél, könyvküldemény és újság, faluba és városba, minden irányba. *»Ezek a föld erei — Bennök árad a műveltség, — Ezek által ömlenek szét — Az életnek nedvei.«* Ismét Petőfi jár az eszemben, ahogy föl-árad körülöttem ez a nagy szimfónia, a megafon mély hangja, türelmetlen mozdonyok sísteregése, kattogó vagonkerekek és a vas csapódása vason, ahogy az ütközők egymásnak vágódnak.

És guruinak a dombról a vagonok és utazik a gép, a vas, a burgonya, a cukorrépa, az üveg és a szén, a hengerolaj és a szerelmeslevél.

*Halász Péter*

