

JhN

# A legszebb: vezetni

A villamos Angyalföld felől a Nyugati pályaudvar felé robogott. A vezető gyorsan vette az utolsó kanyart. Az utasok meglódtak, egymásnak dőltek, mégsem haragudtak, mert az egész út folyamán érezték, hogy a szerelvény a szokottnál gyorsabban halad, s így ők is előbb érnek céljukhoz. A leszálláskor elismerő pillantást vetettek a falatozni készülő fiatal vezetőre. Csak egy középkorú férfi kapaszkodott fel a lépcsőn, s beszólt a vezetőállásba:

— Nem izzadt meg a motor?

A vezető felkapta a fejét, és lelkesen mondta:

— Áh, maga az, Imre bátyám? Késésben voltam, de behoztam!

— Jól van no, de azért emlékezz csak, mit mondtam annak idején: a motornak szíve van, s a tied ezúttal sirt, mert az áramot nem volt ideje feldolgozni. Még néhány ilyen szabálytalan kapcsolat és berobban. Akkor aztán, amíg végigtoltnak a Váci úton, minden mögötted jönnek késése lesz.

A fiatal vezető letörölte szája széléről a morzsát és már higgadtan válaszolt:

— Ne haragudjon, nem felejtettem el a leckét. Nem is tudom, mi ütött belém. Két forduló alatt annyi késést „hoztam össze” a Dózsa György úti kanyarban — a szervizés a metróépítkezés miatt —, hogy már szégyelltem magam.

— *Első a biztonság. Sorrendben: az utasé, a tied és a kocsié. Ha bajt okozol, akkor lesz szégyenkeznivalód . . . Elmondom még egyszer — állt a vezető mellé, amikor kigyulladt az indítólámpa. — A kereszteződés előtt időben lassíts, ne menj 15—20 kilométernél gyorsabban, mert a rázkodó sínfékek egykettőre beégnék. Csak nagy szükség esetén fékezz hirtelen, mert akkor megcsúszik a kocsi, a kerekek ellaposodnak, és a lapos kerék ritmikusan üt, rázza az egész szerelvényt. A motor- vagy a kerékcseré nem két fillér ám! Most is lassíts, azon a sarkon buszkijárat van, ha annak vezetője netán óvatlan, tudj időben megállni! Én annak köszönhetem az életem . . . Most fokozatosan kapcsolj . . .*

\*

Tóth VII. Imre munkamódszer-átadó villamosvezető a majd negyedszázados szakmai gyakorlat tapasztalatait nyugodtan, százszor és százszor elmondja a fiataloknak. Most 44 éves, 23 éve került a BSKRT-hoz, a vállalat jogelődjéhez. Fékezésként kezdte. Megismerkedett egy kalauznővel, egymásba szerettek, csak hogy a nősüléshez kevésnek bizonyult a fizetése. Megtanulta a vezetést, 1958 óta vezet, és nem is akárhogy. Ma már közismert munkamódszer-átadó, brigádvezető, s a fiataloknak atyai

barátja, akit nemcsak a foglalkozás szeretete, hanem az emberség is vezérel. Egyik munkatársa — mintegy jellemzésül — a következő történetet mondta el:

— Imre bácsi brigádjában jó a fegyelem. Ő háromszoros kiváló dolgozó, a brigád is megkapta az ezüst után az arany jelvényt. Egyszer megint csak ezüstöt kaptak. Csak ezüstöt! Az egyik fiatal vezető négyesre késése volt az oka, aki éppen annyit késett, amennyit összesen az egész brigádnak elnéznek. Igaz, úgy hírlík, a brigádgyűlésen a fiatalember megkapta a „beosztását”, de maguk között tartották. Imre — erre joga van — 600-ról 300 forintra csökkentette a notórius késő jutalmát, de nem zárták ki a brigádból. Azt mondta: — Jövőre veled együtt ismét megszerezünk az aranyat. Kevés ilyen ember van!

Fiatal, pályaválasztó emberek gyakran megkérdezik tőle: Mit szeret annyira a villamoson? Megfizetik-e?

Ő ilyenkor szerényen elmosolyodik, és csendesen elmeséli, hogy már gyerekkorában is járművezető akart lenni. A sors a mai BKV-hoz vezette. Szereti a forgalmat, a vezetést, nem is akar már más csinálni, más foglalkozás után nézni. A fizetésről szólva tisztes számokat sorol. Alapkeresete havonta 5500—6000 forint. Ehhez évenként még 3500 forint nyereséget és 8000 forint forgalmi juttatást is hozzáadhat. Igaz, olykor 220 helyett 240 órát is dolgozik, mert hol késik a szerelvény, hol pedig nem érkezik időben a váltás, de ez a foglalkozás ezzel jár. Az embereknek utazniuk kell.

— És a szabadnap?

— Hetenként általában egy szabadnapot mindenki megkap, ha nem akar többet dolgozni. Havonta kétszer-háromszor vásárnap vagy ünnepnap adják ki, hiszen akkor általában kisebb a forgalom. Eleinte nehéz megszokni ezt a beosztást, amíg az ember meg nem szereti a munkát. Nincs is nálunk senkinek sem úgynevezett háromnapos hét végi betegállománya.

Ez a foglalkozás fegyelmzett embert kíván. Tóth VII. Imre általában kétrészes műszakban dolgozik. Hajnali fél ötkor kezd és háromnegyed kilencig dolgozik. Akkor hazamegy, otthon rendet csinál, kicsit tesz-vesz a lakásuk előtti kertecskében, vagy olvas, és alszik egy-két órát. Délben ismét elindul, és háromnegyed egytől negyed hétig újra a „sárgát” vezeti. Este korán lefekszik, mert a balesetmentes közlekedés alapfeltétele a jó közérzet, a jó idegállapot. Akinek megvan a 25 évi tengelyszolgálat, és ebből az utolsó öt évet a vezetőállásban töltötte, kordvezeménnyel, 55 éves korában nyugdíjba mehet.

— És addig nincs semmi szórakozás?

— Dehogyan nincs! Még a brigád is eljár együtt színházba, múzeumba. Van kultúrfelelősünk, ő szerzi a jegyeket. Legutóbb a Hány Jánost láttuk az Erkel Színházban, most a Szovjet Kultúra Házába megyünk, majd Fehérasztalnál közös vacsora következik. A családtagokkal együtt leszünk úgy harmincan. Elképzélheti, hogy ilyenkor nem búvalbélelt a társaság. Én szeretek az asszonnal kirándulni is, no meg gyakorta meglátogatom édesapámat Veresegyházán. Az sem utolsó mulatság, amikor elhozzák az unokámat. Látnia kellene azt a hancúrozást!

Aztán még beszél az időtöltés egy sajátos módjáról: a brigád társadalmi munkájáról. Régebben mintavégállomást csináltak a 14-es villamos fordulójában, parkosítottak, festettek. Ám az építkezések miatt mostanában nem jár odáig a „vilcsi”. Részletet vetek hát a budafoki vágányok rendbehozatalában.

— Kevés az ember. Közös érdekünk, hogy sima, biztonságos pályán szaladhassanak a szerelvények.

— Maga is járt már arra?

— Budapesten nincs olyan járat, ahová ne vezényeltek volna. Igaz, mostanában egyre ritkábban fordul elő. Pedig érdekes. Amikor végigmegyek egy-egy rég nem látott útvonalon, csak csodálkozom, mennyire megváltozott a környék arculata.

— Mi a legújabb élménye?

— A Tátra-program. Már hét és fél ezer kilométert vezettem az új típusú villamoson. A lábpedálos vizsgám három éve megvan. De ezt a kocsit leányálom vezetni. Nyugodtan ülhetek, apróságok nem vonják el a figyelmemet, fűthető, van automatikus csúszásvédelem, önmaga homokoz, lehet hajtani, s megy is rendesen. Meg kell becsülni ezeket a nyomtatott áramkörös panelekkel készített Tátrákat.

— Mit nehezebb vezetni, trolibuszt vagy villamost?

— Villamost nehezebb, mint bármilyen más gépjárművet. Itt nem kaphatom félre a kormányt, nem térhetek ki egy centit sem. Nemcsak a járműre, az utasokra is figyelniem kell. A KRESZ-en kívül más szabályok, szabályzatok, forgalmi előírások is kötelezőek a villamosvezetőre. Éppen ezért ideje volna már, ha ezt is elismernék szakmának. A mostani forgalomban nem a fizikai munka nehéz, ellenben szellemileg végig frissnek, a cselekvésben gyorsnak, határozottnak kell lenni. És ez egészséges, pihent embert követel.

Elbeszélgettük az időt. Indulnia kell. Felszáll a szerelvényre, megnyomja a csengőt, az ajtók becsukódnak. Még hallom, hogy köszönti útvonala törzsközönségét.

(x)