

Budapestre vonatkozó ujságcikke

Országvizsg.

385.5

Szerző: *Kertész Imre*

Cím: **Miért késnek a vonatok?**

Forrás: *Magy. Szemle*

1956. II. 8.

Hely:

Idő: *" 45 "*

Személy:

Helyszám:

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Miért késnek a vonatok? Ez a kérdés szinte mindennap felmerül az ország nagy pályaudvarain, kis állomásain egyaránt; munkásvonatok, gyorsvonatok utasai pillantanak órájukra és bosszankodva, türelmetlenül jegyzik meg, hogy ideje lenne a vasút pontosságát visszaigazítani a menetrendhez.

A legilletékesebbhez, a MÁV igazgatóságához fordulunk a gyakori kérdéssel. Itt a következő felvilágosítást kapjuk:

Mit mond a MÁV?

— Az utóbbi időben bevezettük, hogy minden egyes késést kivizsgálunk. A vonalakról egyenesen hozzánk érkeznek a jelentések, így módunkban áll, hogy minden esetet megtárgyaljunk és ha a forgalmi közeg hibájából történik a késés, nem marad el a felősségrevonás sem. Főképpen a munkásvonatok késését igyekszünk megszüntetni. Hogy mi okozza a késéseket? Ez bizony bonyolult kérdés, mert ha csak egyetlen szerelvény megtorpan útjában, már egész sor többi vonatot tarthat fel. Az utóbbi évek pezsgő, erősáramú élete az utasforgalmat is megnövelte és bizony a legtöbb pályaudvarunkat »kinőtöttük«. Nem egyszer előfordul, hogy egy-egy vonatot a pályán kell várakoztatni, amíg szabad vágányt biztosíthatunk számára. Sok

műlik ilyenkor az állomásfőnök és a személyzet jó munkaszervezésén.

— A másik nagy probléma: a szén. Gyakran olyan szemet kapnak a mozdonyok, amelynek keveréke nem biztosítja mindig a szükséges 5000—5200 kalóriát és emiatt a mozdonyvezető nem tudja tartani a kazánban a gőzt. Gyakran okozza ez az előírtnál hosszabb ideig tartó gépkezeléseket és emiatt a vonat kénytelen az állomáson vesztegetni. Ilyenkor azután már késéssel indul és ez a késés az út folyamán tovább gyarapodik. A jó mozdonyvezető azonban nem egyszer megoldja az ilyen nehézségeket is. Reméljük, hogy bányászaink munkája a jövőben jobb szemet biztosít majd számunkra.

— Igen fontos, hogyan működik a pályán a forgalmi személyzet — hangzik tovább a magyarázat. — Nem egyszer az történik, hogy késői jelzőkezelés következtében a mozdonyvezető kénytelen lassítani és mire a gép ismét felgyorsulhat, már előáll a késés. Sok problémát okozhat a köd, a nyirkos, csapadékos idő is, amikor fokozottabb óvatosságra van szükség. Végül hadd jegezzük meg, hogy sok függ az utazóközönség fegyelmzettségétől. A reggeli munkásvonatok utasainak gyakran »bérrelt« helyük van a kocsikban

és addig szaladgálnak a szerelvény mellett, amíg meg nem találják megszokott kocsijukat és utitársaikat, akikkel minden reggel együtt utaznak. Ez is feltartja a szerelvényt.

Amint látjuk, a vasút szervezete igen bonyolult és sok ember munkájától függ. Most keressük fel a menetirányítókat is, hadd lássuk, mit mondanak ők.

A menetirányító véleménye

Ki a menetirányító? Egy-egy vonal legfontosabb embere, legfőbb parancsnoka. A MÁV igazgatóságán tanyázik egy kis szobában, előtte bonyolult grafikon, két mikrofon, telefon, hangszóró és kapcsolótábla, amelyen keresztül azonnali érintkezésbe léphet a pálya bármely állomásával. Retkes István, a budapest-ceglédi vonal egyik menetirányítója, így beszél:

— A menetirányítónak mindent tudnia kell, ami a pályán történik. Látja ezt a grafikont? Itt tartjuk nyilván a pályán futó összes vonatot. Ebbe a szobába érkeznek a jelentések, innen irányítjuk az útvonal minden szerelvényét. Nézze ezeket a halványan meghúzott vonalakat... Ezek az egyes vonatok menetrendszerű idejét és útját jelölik. Ez a mi tervünk az úgynevezett »pókháló«. A

pályán azonban gyakran »közbejön« valami, ami felborítja tervünket. Ilyenkor azután jól össze kell szednünk magunkat, hogy rendbehozzuk a hibát. Meg kell gondolnunk, melyek a legfontosabb vonatok, hogyan tudjuk a pálya forgalmát úgy lebonyolítani, hogy a »fontos« szerelvények ne szenvedjenek késést. A munkásvonatok mindig előnyben részesülnek a többiekkel szemben és lehetőleg mindenütt »zöld utat« kapnak. Természetesen azután a forgalmiszemélyzet, vagy az állomásfőnökség hibájából, vagy túllépett gépkezelési idő, a mozdonyvezető esetleges hanyagsága következtében előállott késésről nem tehetünk. Nekünk éppúgy fáj egy-egy késés, mint az utasnak.

A Nyugati állomásfőnöke

A Nyugati pályaudvar állomásfőnökét, Markó Lászlót kerestük fel ezután.

— Az állomásfőnökség legfontosabb feladata a késések megelőzésében, hogy biztosítsa a szerelvények feltartás nélküli behozatalát a pályaudvarra és gondoskodik arról, hogy a kiinduló vonatok rendben induljanak — mondja. — Igyekszünk is mindent megtenni, sajnos azonban nem

kerülhetjük el, hogy a nagy csúcsforgalom idején, amikor szinte percenként érkeznek és

indulnak a vonatok, néha torlódás ne keletkezzék a vágányokon. Bizony, nem egyszer van szükség komplikált »sakkozásra«, amíg a sok szerelvényt a vágányokon elhelyezhetjük. Ez azonban már a forgalmista feladata.

Beszél a forgalmista...

Palla Béla térfőnök a következőket mondja.

— Ez a »sakkozás« alaposan igénybe veszi idegeinket reggelenként. De ha a forgalmista állandó kapcsolatot tart a kocsimesterrel, akkor biztosíthatja a tartalékokat, könnyebben elvégzi a beérkező és a rövidesen ismét útnak induló szerelvények esetleges átcsoportosítását, megrövidítheti a pályaudvari tartózkodást. Ez azért olyan fontos, hogy az érkező vonatokat várakozás nélkül engedhessük be a pályaudvarra. A mi szempontunkból ez a legdöntőbb és szeretném, ha elhinnék, hogy egyikünk sem kiméli erejét, hogy a késéseket a legminimálisabbra csökkentsük.

... és a mozdonyvezető

Fújtatva, zakatolva érkezik most a gyorsvonat Záhony felől. Fődi Sándor főmozdonyvezető, a Munka Érdemrenddel kitüntetett Ságvári DISZ-brigád vezetője száll le róla. Megtörli olajos, megizzadt arcát.

— Ma nem volt késésünk — jelenti boldogan —, nálunk a késés a legritkábban fordul elő. Bármit is mondanak mások, higgye el nekem, hogy a mozdonyvezetőn múlik a legtöbb. Ha mi ellődörögjük az időt, vége mindennek. Jól kell megszervezni a munkát — ez a legfontosabb. A mi brigádunk például nem adja ki kezéből a gépet. Magunk gondoskodunk a karbantartásáról is. Szeretni kell a gépet, indulás előtt át kell vizsgálni, alaposan elő kell készíteni a szemet, és akkor nem fordulhat elő »túlkezelés« es egyéb hiba. Csak más érzés, ha az ember látja, hogy mosolyogva mennek el az utasok a mozdony mellett, mintha felkiabálnak, hogy: »Mért késünk? Mennyi lesz a késés?«

Tudjuk, hogy ezek a nyilatkozatok csak akkor nyugtatják meg végképpen az utast, ha a vonat a jövőben mindennap másodpernyi pontossággal érkezik be a pályaudvarra. Azt azonban kétségtelenül megállapíthatjuk, hogy a vasút dolgozói ezen fáradoznak.

Kertész Imre