

Forgalmiroda a vágányok között

További éjjeli vándorlásunk közben a főnök szakadatlanul magyarul. A ferencvárosi pályaudvar személyzete 900 fősől áll. Tizenkétórás szolgálat van és 24 óra szabad. Este 6-tól reggel 6 óráig tart egyhuzamban a munkálkodás. Szükséges, hogy az éjjeli kimerítő szolgálat után egy nappali félnap és egy éjjel következzék pihenésre.

A szétágazó vágányok között áll egy kis emeletes ház: a külső forgalmi iroda épülete. Felkanyargunk a keskeny lépcsőn. A belseje olyan, mint egy nagy postahivatal. Táviróasztalok sorakoznak egymásután. Szakadatlan kattogás, bugás tölti meg a helyiséget. A távirások éjjel-nappal szolgálatban vannak. Azonkívül két forgalmi tisztviselő irányítja innen a pályaudvar éjjeli forgalmát. A vonatindítási parancsot az állomásépületben működő forgalmi központból kapják. De az állomás belső életét innen dirigálják, hihetetlen gyorsasággal és hibátlan pontossággal. A főnök oda is szól a tisztviselőknek, dolgozzanak csak, úgy, mintha mi itt se lennénk, mert a forgalom nem tűr elmélázást vagy beszélgetést.

Hogy készülnek a vonatok?

A főnök kiadja a jelszót, de parancsnak is beillik:

— Gyerünk a gurítóhoz!

A gurító a pályaudvar központja. Néhány méteres emelkedésről jön le két vonalpár.

Ezekbe van bekapcsolva 28 gyűjtősinpár. Az érkező vonatokat itt szedik szét és innen osztják szét a kocsikat az ország különböző irányába készülő vonatokhoz. Van *téli gurító* és *nyári gurító*. Télen a kocsikerék érdeesebb, tapadósabb, nehezebben fordul a sinen, ilyenkor *magasabbról* kell indítani, hogy megfelelő távolságot befusson a kocsi. Nyáron könnyen, simán pörög az acélkerék, akkor két méterrel *alacsonyabb* pályáról eretik a kocsikat.

A gurítón, mielőtt a megrakott vagy üres vagon eleresztik, a rendeltetési bárca mellé krétával, pillanat alatt felírják a vonat számát, amely irányba a készülő vonatot majd indítják. Valóságos földrajztudósok ezek az emberek. Itt kapcsolódik aztán bele a gurító szállítású osztogatásába a *váltóőrök* munkája. Két torony áll a gurítósinnek mentén. Először megnézzük a kisebb, egyszerűbb-berendezésű *váltópontot*. Itt nagy acélkart mozgat félkörbe két vasutas. Amikor belépünk, épp akkor hallatszik kocsiközélgés dühörgése. A szolgálattevők átigazítják a váltókarokat, kifizyelnek az ablakon és amikor meggyőződnek arról, hogy odakint min-

den rendben van, akkor *szesz vigyázz*-ba huzzák magukat:

— Főnök urnak alássan jelentjük...

— Csak odafigyeljenek, fiam...

A serényen ide-oda kapkodó két ember feje fölött régimódi, egyszerű ingásóra ketyeg, csöndben, alig hallhatóan. Valami

régi világból maradhatott itt. Ezek a munkás vasutasok azonban nem hallják a tikk-takkolást, nem látják az óra későre járó mutatóját. A váltószerkezeten, meg az ablak előtt suhanó vagonokon kívül itt nincsen számukra semmi más.

Pillanatok alatt kell átállítani a váltót

Már zug-zörög az ujjab kocsi, mi pedig megyünk az ujjab és *modernebb toronyba*. Csigalépcsőn kanyarodunk be a gépterembe. Itt már finomabb műszerekkel dolgoznak. Hosszu asztalszerű emelvény nyújtózkodik előttünk. Üveggömbök gyulnak ki rajta, vörös-sárga és piros fénnel. Az asztalszél magasságában porcellángombfogantyuk sora szalad végig. Kitűnő szem, jó felfogóképeség kell ide. A gurítón elindítanak egy kocsit. Kis krétaszám van rajta. Rendes nagyságu, négyzetes ablak néz a toronyból a sinek felé. Ezen keresztül figyelik a váltóállító vasutasok a közeledő kocsi oldalát és rajta a számot. Pillanat alatt kell felfogni, hogy milyen vonalszám áll a vagon oldalán. Ha ezt elvétenék, rossz irányba menne a kocsi, Miskolc helyett esetleg a szentgotthárdi vonathoz. Amde, itt tévedés nincs. Mint a gép, amelyen két röntgenszám van beállítva, úgy lángol itt mellettünk a figyelő vasutas szeme. Mire én összeszedem magamat, hogy hol is keressem a kocsi oldalán a számot, ő már

adja a jelzést a másik toronyba: huszonkettes vágány. S a szomszéd toronyban, a tikk-takkoló kis óra alatt megnyomják a 22-es kart és a kocsi már hangos robajjal szalad a szegedi gyűjtővonathoz.

Nagy, óraszerű árammérő áll a gépezet közepén. Ez mutatja, hogy egy-egy váltóállítás mennyi áramot fogyaszt. Ha itt megnyomnak egy villanygombot, kint a váltó milliméternyi eltérés nélkül áll helyére. Ha az áramfogyasztó kilengést mutat, akkor *több áramot* fogyasztott s akkor *odakint baj van*. Azonnal megnézik, mi a hiba. Ilyen eset azonban igen ritka, alig fordul elő.

Kissé odább az asztal fölött egy kis „ki” szócsonka ugrik elő kis üveglak mögött.

— Vonat megy ki az állomásról — magyarázza a főnök. A másik oldalon éppen most ugrik elő a *be*-felírás. Ez meg azt jelenti, hogy vonat jár be valamely irányból. Hogy melyikről, azt itt pontosan látják. Mert az a lüktető-életű kis vártorony az egész pályaudvarnak pontos váltó-tükörképe.

Páratlanul álló intézmény: vasúti ciánozó

A fűtőház mellett lépkedünk egyenes sorban. Nagy, fekete hátú, utrakészülő mozdonyok füstölnek, pöfékelnek és éjszaka sötétjében. Nyolcvan-száz mozdonyt tömnek meg itt naponta széneledellel. Kisérőim el-

mondják, hogy a kisebb forgalom mellett 1800 teherkocsi fordul meg naponta a ferencvárosi állomáson. Erősebb forgalom idején 2400 kocsit rendeznek, tolatnak, irányítanak vonatsorba 24 óra alatt. Mind ezt pontosan, szinte percekre kiszámítva.

Rendkívül fontos és precíz munkát végez a pályafenntartási személyzet is. Mintegy 300 főből áll ez a vasutascsapat. Sokszor megesik, hogy csak 1—2 órájuk van arra, hogy hosszú vágányrészeket vagy váltó-csoportokat cseréljenek.

Az éppen most kelő hold irányában, egy alig észrevehető épületre mutat a főnök:

— Ott van az új *ciánozó*. Európában ez az egyetlen vasuti tisztító-intézmény, amely a személykocsikat is cíanoz.

— Nincs többé polosta a vonaton, — tol dom meg a főnök szavait.

— A magyar vonatokon eddig se igen volt. De a közönség iránti előzékenységből, főleg pedig az állatszállító kocsik fertőtleni tése céljából ezentul cíanozzuk a gyanus kocsikat.

A szem, a kéz sohasem tévedhet

Közel kétórai járás után visszaérünk az állomásépület elé. A főnök vezetésével be-

nyitunk a *központi forgalmi irodába*. A szolgálattevő tisztviselők katonásan kihúzzák magukat. A főnök egyenként bemutatja őket, de egyik-másikra várni kell, amíg kezét idenyujtja kézfogásra, mert közben szakszaktalanul kapcsolnak különböző szerszámokat, nyomkodnak világosodó és elsötétedő gombokat. Ez itt a *főparancsnoki híd*. A külső irodában készítik a vonatindítási terveket, de itt hagyják jóvá, itt adják meg a parancsot a vonatok indítására és beengedésére. A pályaudvar tervrajza és száz vonat menetrendje itt van a tisztviselők asztalán. Itt minden pillanat és minden perc fontos és mulaszthatatlan. Vonatok, emberek, áruk élete, sorsa, biztonsága függ attól, hogy itt a kéz, a fül, a szem soha ne tévedjen.

Leülünk az iroda egyik szegletébe. Négy fiatal hivatalnok és egy távirász állandóan mozgásban van, mint valami óriási gépnek kisebb részei, amit központi erő irányít.

A főnök az örökösen kopogtató tisztviselőre mutat:

— Ő az engedélyes távirász. Ő adja az engedélyt a szomszéd állomásnak, hogy indíthatják ide a vonatot és ő kér engedélyt arra, hogy innen is kimehessenek a vonatjáratok.

Az egyik fiatal tiszt piros sapkát nyom a fejébe. Zöldlámpás tárcsát vesz kézbe. Közben jelzőharangok zugnak a fejünk felett.

— A belgrádi gyors jön a keletiről.

Készülődünk kifelé. A főnök még elmondja, hogy a forgalmi szolgálat itt annyira nehéz és kimerítő, hogy ide csak fiatal vasutasokat lehet beosztani. Hat-nyolc-tíz esztendő itt egy életet jelent...

Jórészt sötét ablakokkal beszalad a belgrádi gyors. Leszálló nincs, néhányan felugrálnak. Mária zugó robajjal nekiiramodik a végtelen éjszakának. Csak kisebbedő, halványodó piros fénypont marad utána.

Magyar Imre

