

Akit a mozdony füstje megcsapott...

Riport

KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTERIUM

VASÚTI FŐOSZTÁLY

FŐOSZTÁLYVEZETŐ, A MÁV VEZÉRIGAZGATÓJA

MEGBÍZÓLEVÉL

Moldova György... író könyvet készít a Magyar Államvasutak történetéről, mai munkájáról és a vasutas dolgozók életéről.

Munkáját a Magyar Államvasutak vezetése és személy szerint én magam is támogatom, ezért kérem a Vasút vezetőit és dolgozóit, hogy számára minden szükséges segítséget, felvilágosítást adjanak meg. Ezt a magam hatáskörében engedélyezem.

Engedélyezem továbbá, hogy Moldova György minden külön engedély nélkül a Vasút egész területén szabadon mozoghasson.

Fontosnak tartom, hogy közös segítségünkkel Moldova György olyan anyag birtokába jusson, mely méltóan mutatja be a vasutasok életét, munkáját, harcait.

Ez a megbízólevél visszavonásig érvényes.

Budapest, 1975. január 23.

Urbán Lajos

A forgalomnak menni kell!

Budapest-Ferencváros

„Az 1970-es évekre a vasútnál

csak a hülyék maradtak

– és a megszállottak.”

Egy vasúti vezető

1

Ha meg akarja tanulni a vasutat, Ferencvárosban kell kezdenie. A Fradi az ország legnagyobb pályaudvara; ha leállna, megbénul az egész magyar vasút Záhonytól Hegyeshalomig.

Vállat vonok, még nem tudok semmit a MÁV-ról, egyelőre mindegy, hová küldenek. Kinyitom a jegyzetblokkomat.

– Ha lehet, holnap reggel kimegyek, mondjuk nyolc órára. Kit keressek?

– Az állomásfőnököt, Berendi Tibort.

Nyomtatott betűkkel felírom: BERENDI TIBOR. A nevek a legfontosabbak, a legjobb hangulatú beszélgetés is zátonyra futhat, ha eltévesztem a riportalany nevét. Valahol olvastam, hogy anyanyelvünk összes szava közül fülünkben a saját nevünk cseng a legkellemesebben.

– Akkor kiszólnának Berendinek, hogy megyek?

– Várni fogja magát. De arra az egyre vigyázzon, hogy pontos legyen, mert Berendi nem tűri a késést. Állítólag, ha a névnapján 18

óraára hívja a vendégeket, 18 óra 05 perckor már nem ereszti be őket. Tudja, merre van a ferencvárosi pályaudvar?

– Tudom, már jártam arra.

Másnap korán indultam el, már hét órára kiértem a Könyves Kálmán körútra. Volt időm „felderíteni” a környéket, találomra fordultam be az utcasarkokon. A táj földszintes, a város a hátát mutatja errefelé, minden szürke vagy kopott barna: egy laktanyakerítés, a Siketek futballpályájának betonfala. Feltör a vad fű és a tarack, belepi a szépítő igyekezet emlékeit: száraz virágok lehorgasztott fejét, egykori kis utcakertek földbe süppedt téglaperemét.

Már lefutott a reggeli csúcsforgalom, zsákutcában kiuzsorázott CA-s, CB-s kocsik parkolnak, egy hurokvágányon háború előtti falépcsős villamos jár be csikorogva. A remíz előtt beton gerendarakások között egy vastalicskában meggyulladt a bitumen, füstje a szélben zászló alakúan meghajol.

Lejjebb egy felvonulási épületből átalakított munkásszálló ablakait mésszel telefirkálták: FTC, DÓZSA, BUZI-LAK. Egy cejgruhás öregember salakot hord ki a füsttől köhögve, nem ismer, de azért köszön nekem; isten tudja, mit árthatok, ha megharagszom?!

Ahol a tekintet kiszabadul a falak közül, ott is csak gyárkéményeket látni és a vágóhidak roppant bástyáit, mindig is ők uralták a környéket; a Könyves Kálmán körutat régen Hajcsárok útjának hívták, gulyákat és sertéskondákat vertek végig rajta a vágóhidak felé.

Átmegyek egy folyosón egy örökre lezárt sorompó alatt – állítólag tíz éve még ki-kinyitották hajnali sietős pékek kedvéért, akik friss kiflivel fizették meg a baktort –, elfordulok jobbra, a Péceli útra, a gyalogjárót itt is sorompó és öt-hat sín pár keresztezi, itt már minden a vasúté. Feltűnik a pályaudvar épülete – illetve, amit én annak gondoltam; itt derül ki, hogy valójában a vasúti szertár; a pályaudvar a túlsó oldalon van.

Egy felbontott, csonka hídon, tehervonatok fékezőfülkéin kapaszkodom át, az órára nézek: mindjárt negyed kilenc, a januári hidegben is kiver az izzadság, nincs mese, elkéstem. Az ügy rosszabbul nem is kezdődhetne.

Visszafogom a lihegésemet, és bekopogok az állomásfőnöki előszobába, a titkárnő befelé int. Berendi az asztal mögött ül, telefonál, közben lámpája fénykörében jelentéseket olvas, mikor meglát, felkel, és elém jön a szoba közepéig. Magas, testes, ötvenöt év körüli férfi, öntudatos és gyermekien jókedvű, olyan, mint egy orosz tábornok, ha csapatainak már sikerült körülzárnia az ellenséget.

Asztalán négy vagy öt telefon áll, papírnehezékként egy sínmetszetet használ, a polcon egy Árpád sínautóbusz modellje, a falon a füleki vár képe lóg és egy cirádás betűkkel megírt *Házirend*:

1. §: A Főnöknek mindig igaza van.

2. §: Ha a Főnöknek netán mégsem volna igaza, automatikusan életbe lép az 1. §.

Berendi kis rosszallással szemet huny a késés fölött, kávét hozat, és jugoszláv sligovicával kínál, de előtte behajtja az ajtót; az előszobában jönnek-mennek a vasutasok, benézhetnek, nem szabad őket ingerelni és megdöbbenteni asztalon álló kupicával. Közben szól a telefon, felveszi, nem köszön, nem társalog, félmondatokkal felelget:

– Hallom. Rendben. Majd meglátjuk. Vettem.

Leteszi a kagylót, intézkedik egy másik telefonon, közben szól a harmadik.

– Általában ez a ritmus?

– Nagyjából.

– És hány órát dolgozik egy nap?

Berendi lassan és tagoltan válaszol, szüneteket tart, és figyeli, hol tartok a jegyzetelésben; már megszokhatta, hogy felírják, amit mond:

– Reggel két óra ötven perckor kelek, három óra tíz perckor lépek ki a kapun, éppen elérem a szolgálati trolibuszt és a 23-as villamost, ha kések, a vezető néha már megvár. Négy óra előtt köszönök itt, Ferencvárosban a kapusnak. Este még fogadom az éjszakára belépő szolgálatot, és tizenkilenc órákor teszem le a lantot.

– És mindennap tizenöt órát dolgozik?

– Kivéve a vasárnapot, akkor egy órával később kelek, és már délben hazamegyek. Pontban tizenkét órákor ebédelek a családommal.

– Elő van írva, hogy vasárnap is be kell jönnie?

– Nem kell, de ha három problémát meg tudok oldani, már megérte.

– Nem kár a vasárnapért? Három problémáért?!

– A magam példájával szuggerálnom kell az embereimbe – nekik viszont be *kell* jönniük vasárnap –, hogy a vasárnap olyan nap, mint a többi, a vasút nem áll le, a forgalomnak mennie kell.

Berendi arcára öntudatos mosoly ül ki, bár sokba kerül neki, de kétségtelenül elégedett magával. Óvatosan keresgélem a szavakat ellenvetésemhez, ilyenkor legjobb egy idézetre hivatkozni.

– De Gaulle azt írja a visszaemlékezéseiben, hogy a munka értékét *nem* a munkahelyen eltöltött órák száma határozza meg. Mi a véleménye erről?

– Nem ismerem a könyvet, nem tudok hozzászólni, de az biztos, hogy ma már nyolcórás munkaidő kevés egy vezetőnek. A munka nem tűzoltás, nem lehet beérni azzal, hogy *ma* rendben mennek a dolgok, az irányító munkájában csak negyven százalék a jelené, hatvan százalék a jövőnek szól, ehhez pedig nem elég a nyolc óra. Nem kell méricskélni az időt, az embernek a szíve is legyen ott, ahol a kenyerét szelik.

– Ebben a felfogásban volt példaképe?

– Udvarhelyi, a régi ferenci főnök. Itt lakott a Gyáli úton, ő néha reggel két órakor bejött körülnézni. Ha éjszakás forgalmi rendelkező voltam, és felhívtam a gurítódombot vagy a rendezőt, biztos, hogy ha valaki felvette a kagylót, az nem a forgalmista volt, hanem Udvarhelyi. Katonabakancsban járt, el volt szakadva a kabátja, lobogott a haja, úgy rohanguált; a vasutasok úgy is hívták, hogy Kis Borzas. Mikor elküldték nyugdíjba, engem akart az utódjának.

– De a túlórakat külön elszámolják magának.

– Szó sincs róla; hol látott itt bélyegzőórát?! Egyszer, még 1955-ben, Bebrits engedélyezte, hogy a túlóráim *felét* kifizessék, abban az évben ötezer forint fölött kerestem havonta, többet, mint a Vasúti Főosztály vezetői.

– De annyit azért elismer, hogy tizenöt óra munka sok egy embernek?

– Úgy általában lehet, hogy sok. Azt szoktam mondani: belőlem egy is elég, két Berendit már nem bírna el a vasút. De ha volna még egy, versenyre kelnék vele.

Ahogy a zsidó legenda szerint harminchat igaz ember léte tartja fenn a világot, úgy támaszkodik a MÁV is Berendiék korosztályára, az ötven-hatvan év közti vasutasokra.

Ezek az emberek, akik még a háború előtt tanulták ki a vasutat, teljes szívvel kötődnek a munkájukhoz: az állomásfőnök, aki a pályaudvaron lakik, álmában is ellenőrzi a hangosanbeszélő jelzéseit, nem ébred fel az egymáshoz csapódó ütközők dördülésére, de felriad, ha egy rosszul meghúzott csavarkapcsot hall csikorogni. A mozdonyvezető hiába fut be éjfélkor a pályaudvarra, még két órát rászán, hogy mozdonyát megpucolja. A vonalbejáró viharban még egyszer kimegy megnézni: nem dőlt-e rá egy fa a sínekre?

Újabb, hasonló nemzedék nem jön utánuk; egy régi, felelős munkaerkölcs utolsó mohikánjai ők, nekik köszönhető, hogy a vasút

minden romlása ellenére még ma is különb, mint az átlagos magyar vállalatok. Magyarországon ma körülbelül napi ötezer vonat indul útnak, ha a közért, egy színház vagy egy építőipari tröszt munkatempójában dolgoznának azok, akik indítják, viszik, futásukat biztosítják és fogadják őket, talán kétezer vonat sem indulna el, és ezer sem jutna el a céljáig.

– Hány éve dolgozik a MÁV-nál?

– Harmincöt.

– Hogy került ide?

– Füleken laktunk, nyolc évig vonattal jártam át Losoncra a gimnáziumba, és minden reggel arra gondoltam, hogy egyszer majd én indítom el ezt a vonatot. 1939-ben, mikor leérettségiztem, beadtam a kérvényt a vasúthoz, nyolc hónap múlva kaptam rá választ; nem azt, hogy felvesszük vagy nem vesszük, csak annyit, hogy előjegyeztük.

Akkoriban nehéz volt bejutni a MÁV-hoz, diplomás emberek letagadták a végzettségüket, hogy altisztek vagy szolgák lehessenek a vasútnál, olvastam valahol, hogy Nagyváradon egy váltóőri állásra ezerkétszázan jelentkeztek.

– Maga ebben a pillanatban hány embert tudna felvenni Ferencvárosba?

– Három-négyszázat minden további nélkül, de most más időket élünk.

Egy évig dolgoztam apám mellett a füleki porcelángyárban, 1940-ben rendelték be felvételi vizsgára a vasúthoz. Az orvosok nagyon megnézték minket, elég volt három-négy rossz fog, hogy az illetőt elutasítsák. Még a memóriánkat is kipróbálták, felolvastak egy cikket a Simplon-alagút építéséről, teli számokkal, egy óra múlva írásban vissza kellett adnunk az egész lényegét.

Felvettek iskolára, Pestre küldtek a Luther utcába; egy év alatt öt vizsgát tettem le. Jolsvára kerültem gyakornoknak; én haza, Fülekre szerettem volna, de a nómenklatúra szerint ott csak tisztképzőt végzett forgalmista teljesíthetett szolgálatot. Mikor levizsgáztam, akkor végre Fülekre kérhettem magam, és úgy, ahogy elképzeltem, reggelenként én indítottam a diákvonatokat.

1943 októberében behívtak katonának, de egy fél év múlva leszereltek, egy miniszteri rendelet mentesítette a vasutasokat. A háború végéig szolgáltam Füleken; mikor a csehek visszajöttek, a cseh állomásfőnök mondta, hogy maradjak, de a feleségem pesti lány volt, egy szót sem tudott csehül vagy szlovákul – meg én valahogy mindig magyar vasutas szerettem volna lenni.

Miskolcra helyeztek a szovjet vasúti ezred mellé. Beszéltem a nyelvüket, összebarátkoztam velük, a cukortól a sóig, a konzervtől a pálinkáig mindent megkaptam tőlük.

Mikor a háború végre elvonult, rendezhettem az életemet. Miskolcon nem tudtak lakást adni, el kellett jönnöm. Több hely között is választhattam, de én mindig nagy állomásra vágytam, azt szoktam mondani: nagy tóban lehet nagy halakat fogni. Hogy sokat kell majd dolgozni, azt nem bántam, a munkának én sohasem a kisebb oldalát választottam. Beadtam a pályázatot Budapest-Ferencvárosba, átvettek, 1945. november 28-tól szolgálok itt, öt éve vagyok állomásfőnök.

– Már elkezdtek, de nem mondta végig, hogy zajlik le egy napja?

– Reggel négykor, mikor bejövök, rekonstruálom az éjszakát. Felhívom a Budapesti Igazgatóságon a főirányítót, és megkérdezem, hogy mi történt nálunk: hány kocsi gurult le, hány vonat indult és mikor, előfordult-e baleset? Utána hívom fel a saját szolgálattevőimet, és kérek tőlük jelentést az éjszakáról.

– Miért nem a saját embereit hallgatja meg először?

– Mert így már vannak adatok a kezemben, hogy ellenőrizni tudjam őket.

– Nem bízik bennük?

– Ha egy főnök úgy foglalkozik a beosztottjaival, ahogy kell, a távollétében még jobban kell menni a munkának, mint ha ő jelen van. Az ellenőrzésről mégsem szabad lemondani egy pillanatra sem. Itt az asztalomon áll egy telefon, ha felveszem, bele tudok hallgatni a pályaudvaron folyó beszélgetésekbe, és megmondom őszintén: néha felveszem a kagylót.

– Arra kíváncsi, hogy mit mondanak magáról?

– Engem nem érdekel, ha Berendit elküldik az anyjába, de hibás utasításokat ne adjanak ki, mert akkor közbeszóllok.

A jelentések után tovább tájékozódok; ellenőrzöm a forgalmi naplót, mennyi vonat érkezett be, és mennyi indult ki. Megnézem, milyen *főnöki* segítségre van szükség, például ha két-három vonatot be kell hozni, presszionálom a rendező pályaudvart, hogy teremtsenek helyet, tartalék mozdonyt követelek a fűtőháztól; én, a főnök, az asztalra vághatok ilyenkor, a helyettesem nem.

Hét órakor bejön eligazításra az új szolgálat, majd a leváltott éjszakás személyzet. Megbeszélem velük, mi volt a jó, mi volt a rossz a munkájukban. Azokért a hibákért, melyek nem ismétlődő hibák, nem kell levágni az emberek fejét, de szó nélkül hagyni nem szabad. A nagyobb vétségekért súlyosabban büntetek, de nem őrzőm a haragot, aki öt percen belül nem felejt el az indulatait, az nem való vezetőnek.

– És a jutalmazás?

– Meg van kötve a kezem. Az előírások szerint szabadnapot adhatok saját rendelkezésemben, más jutalomra csak felterjeszthetek.

Mindaz, amit idáig elmondtam, a forgalmi irodában történt, ezután megyek csak át a helyemre.

– Mikor reggelizik?

– Nem szoktam, egy presszókávéval vagyok délig. A feleségem nem is érti, hogy harmincegy éve vagyunk házasok, és még sohasem főztem vele reggelit.

Fél nyolckor valamennyi főnök jelentkezik nálam a szolgálati helyéről, eligazítást tartok telefonon.

– Milyen főnökök?

– Ferencvároshoz három pályaudvar és négy állomás tartozik:

1. Ferencváros személpályaudvar.

2. Nyugati rendező pályaudvar – ez persze nem azonos Budapest Nyugati pályaudvarral.

3. Keleti rendező pályaudvar – ez meg a Keletivel.

4. Sertésvásártér állomás.

5. Marhavásártér állomás.

6. Budapest-Duna-part állomás.

7. Kőbánya Sertéshizláló állomás.

Ezenkívül még vannak gyári kirendeltségeink is, például a Hungária Vegyiművekben, és minden részleget külön főnök irányít.

– Ezek a kisebb főnökök is reggel négykor kezdik a napot?

– Ők ötre vagy hatra jönnek. Osztott munkaidőben dolgoznak, délben két-három órára hazamennek, megebédelnek; ez benne van a kollektív szerződésben.

– Maga nem mehetne haza?

– Az ebédidő papíron nekem is jár, nem is lakom messze, de az én helyzetem más: ha Berendi elmegy, azt mindenki észrevenné. A vezetői munkában kevesebb agitációra és több példamutatásra van

szükség; azt szoktam mondani: ha egy főnök leül, a beosztottjai megágyaznak maguknak.

– És mi a helyzet, ha egy főnök beteg?

– A beteg főnököt nem szabad a helyén hagyni, mert akkor más is megengedi magának, hogy beteg legyen.

– Folytassuk a napirendjét.

– Fél nyolcra az irodisták is bejönnek; a Fradi teljes gőzzel elindul. Behozzák a postát, egy óráig tart, amíg átnézem. Utána beszélek a többi szakszolgálat főnökével, a vontatással vagy a pályafenntartással, közben a feletteseim is rám kongatnak, hogy mi a helyzet.

– Rögtön tud nekik válaszolni?

– Nekem mindig mindent kell tudnom – mondja Berendi –, még soha senkinek nem mondtam, hogy várj egy kicsit, utánanézek, és majd holnap válaszolok. Csak a dolgok teljes ismeretében lehet vezetni. Ha valaki jön hozzám panaszkodni, hogy egyik beosztottja berúgott, ki tudom igazítani: ezt úgy mondd, hogy én panaszlok, aki tavalyelőtt kétszer is berúgtam.

Közben egyik fülemmel a külső szolgálatot figyelem, félóránként átugrok a forgalmi irodába, megnézem, van-e gép az induló vonatokhoz, mi van útban Ferencváros felé a csatlakozó fővonalakon.

Tizenkét órakor megebédelek...

– Azt mondta, hogy délben nem megy haza; a felesége reggel elkészíti az ebédjét?

– Nem, az üzemi ebédet hozzák át az irodámba. Ebbe néhányan bele is kötöttek, és fel akartak jelenteni; majd mi megmutatjuk, hogy Berendi nem fog a szobájában ebédelni! Az nem érdekli őket, hogy én evés közben is dolgozom, mert az üzemmérnök vagy az üzemgazdász ott ül mellettem, és referál. A vezérigazgatóságtól külön írásbeli rendelkezést kellett kérnem, hogy jogom van a szobámban ebédelni.

De még ez is kevés; a minisztériumba, a pártközpontba járnak vitatni: hol egyem meg a krumplilevest és a mákos tésztát!

Néha szeretném megkérdezni tőlük, hogy például egy szakszervezeti funkcionárius mikor került a Markóba azért, ami az állomáson történt? Mindig a főnököt vonják felelősségre. Néha elkeseredek, és arra gondolok, hogy elmegyek innen, én is beülök valahova gazdasági tanácsadónak: „Ma nem sikerült, elvtársak, majd holnap készítünk egy új tervet.” De ez nekem olyan, mintha Rodostóba készülnék, én nem adhatom fel a ferenci harminc évemet.

Ebéd után a forgalmi irodában figyelek, bámulok egy óra hosszat, nézem, milyen biztonsági intézkedéseket hoznak, hogy dolgoznak az irányítótornyok. Ha nem csinállok semmit, akkor is sokat jelent a fegyelem szempontjából, hogy előttem kell kiadniuk az utasításokat.

Délután két-három óra mindig rámegy valamilyen értekezletre: termelési, szakszervezeti, üzemi konferencia, igazgatói eligazítás. Be kellene vezetni, hogy értekezleteket csak szombat délután vagy vasárnap lehessen tartani. Meglátnánk, mennyi volna.

Ha Isten különös csodájára egy napot megúszok értekezlet nélkül, bejárom a pályaudvart, ha lehet, a hét végén, mert ilyenkor több a dilemmás probléma. Ezt szeretem a legjobban! A ferencvárosi pályaudvar hat-hétszáz holdon fekszik, egy kisebb téesznek nincs ennyi földje, nyáron két-három kilót is leizzadok magamról, mire végigjárom. Meg szoktam állni a Gubacsi-hídon, és lebámulok, alattunk külön szintben fut a vasút és a közút:

– Istenem, ez a birodalom itt mind a miénk!

Száz és száz sín fut szerteszét, minden mozog, sohase tudnék elszakadni innen. Ha majd nyugdíjban leszek, felvitetek egy karosszéket a Gubacsi-hídra, és onnan fogom nézni Ferencvárost.

Tizenhat és tizenhét óra között újra informálódok, megnézem a hivatalos lapot, a KPM rendelkezéseit. Fél hatkor eligazítást tartok a forgalmistáknak, a részlegvezetőknek elmondom, mik a súlyponti tételek az éjszakai munkában, ha például napközben kiesett a

forgalomból egy vágány, hogyan számolják fel a torlódást. Egy órával később az összes részlegvezető visszajelent, hogyan igazította el a szolgálatot, beszámol a napi teljesítményről. Még egyszer felkongatom a főirányítót: mi a probléma, aztán tizenkilenc óra után bezárom az ólajtót.

Otthon megvacsorázok, utána nincs program, ha másnap két óra ötvenkor fel akarok kelni, fél kilenckor már ágyban kell lennem, ahogy az első tévéhíradóban megjelenik a sport, már indulok a fürdőszobába. Moziba kétévenként egyszer jutunk el, színházba négyévenként.

– És mit szól ehhez a felesége?

– Otthon nekem soha sincs vitám, minden erőm a vasúté.

– Nyáron hogyan tölti a szabadságát?

– Huszonnégy nap jár. Van egy barátom; a szentgyörgyi főnök, nála húzódunk meg két hétig.

– Megkérdezhetem, hogy mennyit keres?

– Az évi teljes jövedelmem nyolcvanezer forint, nincs aranyam, bungalóm, autóm, aminek vasárnap aláfekhetnék. A környékünkön lakik egy kalapos, tizenöt-húszezer forintot is megkeres havonta, reggel szoktam találkozni vele, akkor jön haza valami bárból vagy eszpresszóból, mikor én munkába indulok. Mégsem cserélnék vele, mert ő csak egy kalapos, nem veheti fel *ezt* az egyenruhát, csak én, a ferenci főnök! Ő pontosan annyit ér, amennyit keres, de engem megbecsül az egész ország, két mell is kevés volna a kitüntetéseimhez. Ötvenéves voltam, mikor megkaptam a Munka Érdemrend arany fokozatát, más hetvenéves korában sem szerzi meg.

Becsukom a jegyzetblokkot:

– Ez mind szép, főnök, de meddig bírja még ezt a tempót?

– Én bírom, csak a föld bírja.

Mit kell „bírnia a földnek”? Budapest-Ferencváros a fordítókörong szerepet tölti be Kelet és Nyugat között, az exportszállítmányokon kívül itt cserélődnek ki a Tiszántúl és a Dunántúl termékei is.

A pályaudvaron tíz különböző osztályba sorolt vonat halad át. A személyszállító vonatokkal nincs sok gond, a nemzetközi és belföldi gyorsok megállás nélkül futnak át Ferencvároson, a szolgáltatnak csak arra kell vigyázni, hogy lehetőleg ne késleltesse meg őket – úgyis összeszedték már a maguk késését, mire Ferencvárosba értek.

A személyvonatok közül a Budapest Keleti-Győr-Hegyeshalom és a Budapest-Józsefváros-Kiskunhalas-Kelebia viszonylatban közlekedők állnak meg, a Pénzverőben, a Gyáli úti, Kén utcai gyárakban dolgozó munkásokat hozzák-viszik. Különleges „egyedi” utazóközönsége nincs Ferencvárosnak, leszámítva a szombat délutáni horgászokat és telektulajdonosokat, akik a délegyházi kavicstavakra utaznak.

Nem adnak munkát Ferencvárosnak a LIM-ek, a külföldről érkező és a határon túlra tartó nemzetközi gyorstehervonatok, csak mozdonyt cserélnek, és átrohannak az országon.

Annál több gonddal járnak a másik nemzetközi hálózat, a TEEM (Trans Europe Expresses Merchandises) szerelvényei, melyeket Ferencváros állít össze, és indít el a határ felé.

Az ország minden tájáról éjszaka érkeznek meg a TEEM-kocsik az exportra szánt élő vagy romló áruval, vágott baromfival, tojással, frissen szedett gyümölccsel; ehhez jönnek még esetleg a Görögországba, Jugoszláviába feladott küldemények. A kocsik háromnegyed része hűtőberendezéssel van ellátva, mégsem szabad vesztegelniük, mert az áruk átlagosan tizenkét óra alatt elvesztik frissességüket, hajnalban el kell hagyniuk Ferencvárost. Az érkező vonatkból azonnal kisorozzák a TEEM-kocsikat.

A TEEM-vonatok két főirányba futnak: Hegyeshalmon át Nyugat-Európába, Szob kilépővel pedig Csehszlovákia, NDK, Skandinávia felé. Őszibarack-, narancs-, citromszállítási kampány idején Komárom is bekapcsolódik, s Lengyelország felé engedi át a vonatokat. A TEEM-vonatok a nemzetközi személyszállító expresszekhez hasonló jogok illetik meg, rendkívül pontosak, száz szerelvényből talán egy-kettő késik meg.

A napi hat-hét TEEM-vonat a maga száz-százötven kocsijával, minden fontossága mellett, szinte elveszik Ferencvárosban a többi teherszállító vonat: a gyors és közvetlen tehervonatok, irányvonatok, tolatós vonatok tengerében.

1974-ben 61 649 vonatot indítottak el a pályaudvarról, és 27,5 millió tonna árut szállítottak el; ha jól számolom, napi átlagban 70,3 ezer tonnát, és az 1975-ös teljesítménynek még ennél is nagyobbak kell lennie. Ferencváros kocsiforgalma nagyobb, mint az egész Szegedi Vasútigazgatóságé, egy hét alatt a teljes magyar teherkocsiparknak megfelelő számú vagon fordul meg a pályaudvaron.

Csodaszámba megy, hogy Ferencváros jelenlegi műszaki állapotában, súlyos létszámhiánnyal küszködve el tudja látni ezeket a feladatokat.

A bajok gyökerei visszanyúlnak a második világháborúig. A háború úgy elsöpörte a ferencvárosi csomópontot, mint a népvándorlás a római utakat. Elsőrendű hadi célpontnak számított, már akkor is az ország legnagyobb teherpályaudvara volt, a német hadiszállítások egyik gócpontja, és külön balszerencséjére más fontos ipari létesítmények is elhelyezkedtek a közelében: a Fanto olajfinomító, vegyiművek, vágóhidak.

A pályaudvart kétszer sújtotta szőnyegbombázás. Az első nagy támadásnál alig néhány szolgálattevő vasutas tudott beugrani a bombák elől a Marhavásártér vízlevezető árkaiba. A sportkör helyiségeiben épp segédtiszti tanfolyamot tartottak, az épületet

telitalálat érte, majdnem minden tanár és hallgató ott pusztult a romok alatt.

Két mozdonyvezető már nem tudott eljutni az óvóhelyig, jobb híján egy aknába bújtak, és magukra húzták a tetőt. Elfelejtették feltámasztani, egy robbanás betakarta homokkal és kövekkel az aknatetőt, a mozdonyvezetők nem tudták feltolni, és megfulladtak. Mielőtt meghaltak, sokáig szenvedhettek: akik kiásták őket, elborzadva látták, hogy kínjukban lerágták a húst a kezük fejről.

A támadást követő reggel a munkába érkezők nem ismertek rá a pályaudvarra. A sínek az égnek meredtek, a széttépett mozdonyok darabjait a légnyomás feldobta a raktár tetejére, a szilánkok átvágták a kerekek vastag acélját. Munkaszolgálatosok, vasutasok, katonák a bombatölcsérekbe temették a vagonokban elpusztult állatok maradványait, de a következő bombázás újra kivetette a csontokat.

1944 karácsonyán áll le végképp a forgalom Ferencvárosban, a front elvonultával 1945 februárjában tértek vissza újra a vasutasok.

A felszabadulás utáni első időben ismét a bombatölcséreket próbálták eltüntetni a vasutasok, a romok közül keresték össze a kijavítható mozdonyokat, kocsikat, néhány méteres darabokból tákolták össze a síneket, erre futottak be Dombóvárról, Kanizsáról, Kiskunhalasról a fővárosnak szánt első élelmiszer-szállítmányok.

– Tizenhat-tizennyolc órát szolgáltunk egyfolytában – mondja egy öreg kovács a mozdonyszínen –, s mire hazaértem, már ott várt az értesítő, hogy menjek vissza. Aztán már haza sem jártam, itt ültem le a színen, és egy hokedlin aludtam. A pénznek nem volt értéke, napi két kiló kenyérért dolgoztam.

1945 novemberében, mikor Berendi Ferencvárosba került, a pályaudvaron összesen három vágány fogadta a vonatokat, ma körülbelül száztíz vágányra lehet őket beállítani.

1949-től 1954-ig részletes rekonstrukciót hajtottak végre, rendbe hozták a félig romokban heverő, más részeiben teljesen elhasználódott személypályaudvart, a fulladásig telített Nyugati rendező

tehermentesítésére megnyitották a Keleti rendezőt, kicseréltek hat-hét kilométernyi „tövig lekopott” vágányt és negyvenkét váltót.

– A vasút akkori vezetői azt hitték, hogy ezzel örök időkre megoldották Ferencváros minden gondját-baját – mondja a ferencvárosi pályafenntartási szolgálat főnöke –, a pálya állapota azonban fokozatosan leromlott. Az 1970-71-es tél, mely zordságát és hosszúságát tekintve évtizedek óta a legszigorúbb volt, lehetetlenné tette a szükséges fenntartási munkák elvégzését, az elsávosodott, vízlevezetésre alkalmatlan ágyazat plasztikussá vált – magyarul kenődött, mint a lekvár –, és az egymást követő fagyások és olvadások a pálya fekszintjét tönkretették.

Azt talán tudja, hogy a magyar vasúti vágányok nyomtáva 1435 milliméter; ettől három milliméterrel lehet szűkebb vagy tíz milliméterrel szélesebb. Májusban végeztünk egy felmérést a pályaudvar területén: a nyomtáv 4145 aljnál meghaladta az 1460 millimétert, az A érkező vágányon pedig 1490 millimétert mutatott a mérce, a legkisebb kocsihiba – például, ha a kerékpár szűkebbre van felsajtolva a tengelyre – beláthatatlan következményű balesetekkel járhat.

A száz és száz helyen jelentkező forgalomveszélyt elérő vagy az azt súroló hibákat csak több lépcsőben, jól beütemezett munkával lehetett volna helyrehozni. Mi, erőnkhez képest, megpróbáltuk; első lépésként a Nyugati rendező irányvágányai közül hatot, az induló és fogadó vágánycsoportokat és még néhány más vágányt is lezártunk, úgy terveztük, hosszabb időre.

– És meddig tartott ez a vágányzár?

– Semeddig. A lezárás ellenére tovább használták az irányvágányokat, nem törődve azzal, hogy súlyos veszélyt jelentenek a forgalomra. Meg kell jegyezni, hogy nem daczból vagy lelkiismeretlenségből jártak el így, hanem azért, mert a feldolgozandó és továbbítandó vonatok olyan tömege zúdul Ferencvárosra, hogy már néhány vágány lezárása is súlyos fennakadást okoz. Egy vágányon huszonnégy óra alatt tizenöt-húsz vonat is megfordul.

A „lezárás”-t követő harmadik napon a 12. vágányban a nagymérvű süppedés miatt eltörött a sín, és kiesett egy kocsi. Lehetett keresni a felelősöket.

– Emberekkel hogy áll?

– Ha hatszáz fős létszámom volna, akkor épp hogy el tudnám látni a legsürgősebb fenntartási munkákat a vonalon, vágánycserékre vagy új építésekre még mindig nem gondolhatnék, és ehelyett van háromszáztizenkét emberem. Pedig nem lehet mondani, hogy magasra állítjuk a mércét, tizenkét analfabéta is dolgozik nálunk, majdnem mindenkit felveszünk, aki jelentkezik, akkor sem utasítom el az illetőt, ha tudva tudom, hogy csak két hétig marad nálunk.

A főnök elgyötört arccal rakosgatja össze az iratokat:

– A döntéseket *fenn* hozzák: hol és milyen rekonstrukciók szükségesek, de a felelősséget *lenn*, nekünk kell viselnünk. Amit megcsinálunk, azt vállalom a végletekig, nekem mindig ideálom marad az a Kádár nevezetű régi műszaki tanácsos, aki épített egy hidat, és mikor az első vonat végigrobogott rajta, a híd alá állt, hogy ha leszakad, őt is temesse el. De nekünk azért is vállalnunk kell a felelősséget, amit nem tudunk megcsinálni, mert sem pénzünk, sem emberünk, sem helyünk nem volt hozzá.

– Meddig még?

– Elmegyek innen, az már el van döntve. Én már megfizettem a kilépődíjat, összeszedtem az ideg- és szívbajt.

3

Nemcsak a pályafenntartás, a forgalmi szolgálat is súlyos munkaerőgondokkal küzd Ferencvárosban. A létszám – a terv szerint – ezernégyszáznyolcvan főből állna, de a gyakorlatban az ezerkétszázat sem éri el. Kocsirendezők, sarusok, váltóőrök, vonatvezetők kellenének, mint az egész országban mindenütt, itt is a

nehéz, veszélyes és nélkülözhetetlen munkakörökben mutatkozik hiány.

A vasút legfontosabb természetes utánpótlása: a vasutasdinasztiák megszűnőfélben vannak, ma is találni még olyan forgalmi szolgálattevőt vagy pályamunkást, akinek szépapja még dolgozott Budapest-Vác között az első magyar vasútvonal építésén, de a vasutasok többsége ma már más pályára küldi a gyerekeit.

Az 1950-es években hivatalosan is próbálták meggátolni, hogy a vasutas apák helyébe fiaik lépjenek, „nehogy arisztokrata beltenyészet alakuljon ki”! Lehet, hogy a „vérfrissítés” szándékát mélyebb, politikai természetű okok indokolták – ezekkel még foglalkozunk –, de ez ma már mindegy, a vasúti dinasztiák felbomlásának folyamatát nem lehet visszafordítani.

– Amit a vasutascsaládoktól vártunk, az már csak várás marad – szokta mondani Berendi.

A vasút különféle eszközökkel próbál új embereket toborozni: a Keleti pályaudvaron felvételi irodát nyitottak, más helyen kilenctagú munkásszerző brigádot alakítottak, egy harmadik pályaudvaron függetlenítettek egy régi állomásfőnököt, hogy járja az iskolákat és a kiegészítő parancsnokságokat, csábítsa a vasúthoz a végzős diákokat, leszerelő katonákat.

Ferencváros nem agitál külön, Berendi önérzetét egyébként is mélyen sértené minden alkudozás.

– Amíg Berendi és egy sarus lesz, addig Ferencváros megteszi a magáét – szokta mondani, és legfeljebb arra hajlandó, hogy ha valaki hoz egy új embert, és az három hónapig megmarad a helyén, kiutaltat háromszáz forint prémiumot a szervezőnek. Egy év alatt hetven új ember jelentkezett a pályaudvarra, de csak negyvenöt tartott ki a helyén, az összlétszám tovább apadt, mert ugyanennyi idő alatt kilencven-száz öreg vasutas nyugdíjba ment.

De a látványos és szerényebb toborzási eszközök egyformán eredménytelenek, tudomásul kell vennünk, hogy a vasút elveszítette

régi vonzóerejét, a kedvezmények, melyeket fel tudott kínálni, elkoptak.

Ma, a hetvenes évek Magyarországon kinek a szíve ver gyorsabban arra a gondolatra, ami régen tízezrével csábította az embereket, hogy a MÁV *nyugdíjas* állást ajánl neki? Hol vannak ma már nyugdíj nélküli állások?

(A nyugdíj, ha majd rászorul a vasutas, különben sem elég a megélhetéshez, a harminc évvel ezelőtt vagyonnak számító ezer-ezerkétszáz forintba sem lehet alapozni. A nyugdíj legtöbbjüknél csak egy tétel a *Bevétel* rovatban, nyugdíjas mozdonyvezetők stabil kazánok fűtését vállalják, mások kertészkednek, találkoztam egy öreg pályamunkással, aki napi három órát segített egy Bosnyák téri zöldségkereskedőnek, és nyugdíja háromszorosát kereste meg vele – nem is szólva a két-három féldeciről a munka befejezése után.)

Kit érdekel a vasúti *illetményezés*, mikor hasonlót vagy jobbat vehet bármelyik TÜZÉP-telepen? Vagy ki fog rohangálni azért, hogy kedvezményes áron jusson leselejtezett *talpfákhoz*?

Régen az *utazási kedvezmény* a legirigyeltebb kiváltságok közé tartozott, és anyagilag is jól jövedelmezett, de elmúlt a milimárik ideje, mikor a vasutasfeleségek a hajnali vonaton hozták fel Pestre a gyümölcsöt, a szlutyát – a liszttel hamisított tejfölt –, a tejet, amit néha úgy felvizeztek, hogy halak úszkáltak benne. Most egy vasutas legföljebb két zsák krumplit hoz faluról, vagy ünnepekkor meglátogatja a rokonait – és ennyi az egész.

Talán csak a munkaidő szerkezete, mely lehetővé teszi, hogy a vasutas szinte minden másnap „maszek” munkát végezessen, besegíthessen a téeszbe járó feleségének, és az átlagosnál jobb orvosi ellátás nyom valamit a latban, de semmiképpen sem billentheti el a mérleg nyelvét a vasút javára, mert a terhek, melyek a szolgálattal járnak, változatlanok maradtak.

Nincs mit csodálkozni azon, hogy a vasútnál a nehéz munkakörökben katasztrofálisan csökken a létszám. Például a Budapesti Igazgatóságához tartozó tíz pályafenntartási főnökség 1964-

ben 7048 fizikai dolgozóval rendelkezett, 1974-ben már csak 3662-vel, tehát tíz év alatt minden második emberét elveszítette. Az életkor statisztikája szerint ez az ütem az elkövetkezőkben is aligha fog lelassulni: a húsz-huszonöt évesek száma a harmincat sem éri el, az ötvenhét-hatvan éveseké viszont a háromszázat közelíti.

A vasút évenként ezeket veszít létszámából, de „a forgalomnak menni kell!”, a legfontosabb posztokat minden áron be kell tölteni. Különféle tervek születnek: nyugat-európai mintára mi is szerződtenénk külföldi vendégmunkásokat – talán lengyeleket vagy jugoszlávokat. Egy szakértő, akit megkérdeztem, óvatos becsléssel havi tíz-tizenkétezer forintban jelölte meg azt az összeget, melyet egy vendégmunkásnak fizetnünk kellene, azaz egy magyar pályamunkás keresetének három-négyszeresét. Nehéz elképzelni, mekkora bérfeszültséget teremtené, ha a talpfa egyik végét emelő munkás tizenöt forintot kapna óránként, a másik végét emelő pedig hatvanat, illetve három dollárt.

Aki a vonat ablakából kitekintve, a sínek mentén pályaeépítő katonai alakulatokat lát, valószínűleg meg van győződve róla, hogy a hadsereg könnyen megoldhatná a vasút gondjait. De a katonáknak elsősorban mégiscsak a fegyverforgatásban kell gyakorolniuk magukat, szabad munkaerejükre viszont nemcsak a vasút tart igényt, hanem az építőipar, a bányák és más fontos nagyvállalatok is. Valaha a vasutat a „második hadsereg”-nek nevezték, de a helyzet nem fordulhat úgy, hogy a hadsereg legyen a második vasút.

Ha újak nem jönnek, külföldiek és katonák pedig csak drágán vagy nehezen kaphatók; meg kell próbálni a vasutastól vasutast nevelni. Vidéken még akad ember, egy-egy tolató mozdonyon három-négy sárgakalapos is kapaszkodik, a korszerű biztosítási rendszer, a „vasbakter” felszabadítja a pályaaőröket, és a megszűnő kis állomások személyzetét is át lehet irányítani más munkakörökbe. Ferencváros is hozzájuk fordult segítségért, Sátoraljaújhelytől Nagykanizsáig, Emődtől Kötegyánig sok állomás küldte el embereit. Jelenleg kétszázharminc-kétszázötven *kirendelt* dolgozik a pályaudvaron: vonatvezetők, kocsirendezők, de nagyrészt ők látják el a sarus szolgálatot is a két gurítódombon.

Ha egy érkező vonat minden kocsija ugyanarra a leadó állomásra tart, Ferencvárosban csak új mozdonyt akasztanak eléje, és mehet, de ilyen „tisztá eset” ritkán fordul elő. Egy záhonyi elegy esetleg két kaposvári, két hegyeshalmi, négy komáromi és még Isten tudja, hány és hova irányított kocsiból áll; fel kell bontani a szerelvényt, és a kocsikat a megfelelő irányok szerint rendezni kell.

A munka nagy részét a két gurítódombon végzik. Egy 520-as sorozatszámú háborús német gőzmozdony – a vasutasok „Hruscsov Diesel”-nek hívják, mert mi a Szovjetuniótól kaptuk őket – feltolja a szerelvényt a gurítódombra, lépésben halad, megyek mellette, és nézegetem a kocsik bárcáit: az egyik Óbudáról Nagykanizsára tart, a másik Murakeresztúrról Záhony-Csap felé, a harmadik a Kőbányai Gyógyszergyárból Kalocsára.

A domb emelkedő szakaszán a mozdony még jobban lelassít, egy kocsirendező oldalról egy hosszú rúddal benyúl a kocsik közé, és kiakasztja a horgot. A rengeteg ütődéstől deformálódott horgok nehezen mozdulnak, a kocsirendező belép a kocsik közé és kézzel segít. Elszörnyedve látom, hogy gumitalpú cipőt visel, csak különös szerencse őrzi, hogy meg ne csússzon a síneken vagy a zúzott kövön. Mikor figyelmeztetjük rá, a kocsirendező vállat von, a hosszú rúddal a lassan tovagördülő kocsik után szalad.

– Sokat kell itt rohanni! – mondom a kíséremnek.

– Nyugodjon meg, épp eleget emlegetik. A főnök azt szokta mondani nekik: ha túl gyors a munka, menjetek a Vörös Csillagba futószalag mellé, ott ha pisálni kell, akkor sem állhattok le öt percre sem, hacsak a művezető be nem ugrik helyettetek.

A „Hruscsov Dieselek” éjjel-nappal nyomják fel a vonatokat, a régebbi, a Nyugati gurító huszonnégy óra alatt háromezer–háromezer-ötszáz kocsit dolgoz fel, a Keleti gurító valamivel többet. A munkát a gurításvezető irányítja, kis toronyépület ablakán figyel ki, előtte egy jegyzéken a vonat összetétele: a kocsik leadóállomása, fajtája, rakománya, súlya. A kocsikat huszonnyolc irányvágányra küldheti,

mindegyik meghatározott leadóállomás felé gyűjti az elegyet, a 6-os irányvágány például Nagykanizsáé, a 19-es Soroksáré, a 21-es a mosóvágány, a piszkos kocsikat fogadja, és így tovább.

A kocsi felért a domb csúcsára, a mozdony taszít egyet rajta, nagy lendülettel megindul lefelé a lejtőn. A gurításvezető beleszól a hangosanbeszélőbe, utasítja a vágányféktornyot, hogy az érkező kocsit melyik vágányra továbbítsák. Mikor a kocsi a lejtő aljához, a torony elé ér, már negyven-ötven kilométeres sebességgel is futhat, meg kell fogni, mert ha ilyen sebességgel ütődne neki az irányvágányon tárolt többi vagonnak, megsérülne a rakomány. Évekkel ezelőtt egy székesfehérvári bútorokkal megrakott kocsi akkora ütést kapott, hogy a bútorokból csak egy halom aprófa maradt; úgy, ahogy volt, el lehetett volna szállítani egy TÜZÉP-telepre. De jutottak már erre a sorsra ballonban tárolt savak, különféle gépek és tévéképernyők is.

Fent a toronyban a vágányfék kezelője megránt egy kart, egy vágányszakasz hirtelen megemelkedik a kocsi alatt, a fékpofa megfogja a kerekeket, néhány pillanatig tartja, szinte megállítja, és az elrendelt irányvágány felé tereli.

A kocsi, mikor kiszabadul a fékpofák szorításából, alig-alig gurul, de egy lejtős szakaszon még egyszer felgyorsul, az irányvágány elején újra meg kell fogni. Ekkor jön a *sarus*, kezében egy hat-nyolc kilós, negyedkerék formájú, fogóban végződő vaskengyellel, a saruval, leteszi a sínre, a kocsi kereke nekifut, megakad rajta, egy darabig tolja-vonszolja maga előtt a sínen, közben mind többet veszít a sebességéből, az ütközés, mellyel a már álló kocsisornak csapódik, nem veszélyes, legfeljebb a rosszul rögzített vagonajtók nyílnak ki.

Minden vasúti ember közül a sarusok azok, akik a legközvetlenebbül néznek szembe a veszéllyel. Soha látványosabb „bikaviadalt”! A „torero” egy darab rozsdás vassal száll szembe az irdatlan „biká”-val; egy tartálykocsi súlya hetvenöt tonna is lehet, és gurulhatnak a kocsik párosával, sőt négyesével is. A ferencvárosi helyi körülmények tovább növelik a veszélyt. Az előírások szerint egy sarus *két* erősen igénybe vett irányvágányt láthat el, a Ferencvárosi pályaudvaron viszont *négyre* vigyáz, sőt ha nem jön be a megfelelő létszámú csapat, esetleg *öt*re is. Négy-öt vágányon fogadni a gyors

egymásutánban legördülő kocsikat még akkor is elég volna, ha szabadon lehetne mozogni a sínek között, de itt a kocsisorok alatt kell bujkálni, melyeket egy figyelmetlenebb személyzet bármikor elindíthat. A szállítmányokat – deszkát, gerendát, ládát – a feladáskor sokszor hanyagul rögzítik, egy-egy erősebb rántásnál kicsúszik a drótkötél alól, és rázuhanhat a sarusra.

A technika is korszerűtlen és a végletekig lestrapált, a kocsik öregek, fékjeik nehezen fognak, deformálódott kerekeik lecsúsznak a sínekről, vagy átugorják a sarut, egyszer a szemem láttára zúzódott ízzé-porrá egy ötvenöt éves favázás vagon. A saruk maguk is könnyen törnek és csúsznak, hiába homokolják meg őket, nem fognak. A viszonylag modernebb vágányfék sem üzembiztos, ha esik az eső.

– Előfordult mostanában baleset?

Az irodában elém tesznek egy jegyzőkönyvet:

– Ez volt az utolsó.

„Sajtos Tibor sarus 1974. január 24-én 6.45 órakor jelentkezett szolgálatba, a Nyugati gurító 13-16. vágányára osztották be sarusnak. A Nyugati gurító 14. számú vágányáról Gubacs (ez az egyik rendezőállomás neve) 7.45 órakor a vonatot kivitte, és a vágányon hat kocsi állva maradt. A 22-55-556-8932-6-os és a 21-80-151-1288-9-es számú kocsi között körülbelül száz-százötven centiméteres nyílás volt.

7.50 órakor Sajtos Tibor a két kocsi közé akart bebújni, hogy azokat összeakassza, mikor a Nyugati gurító 14. vágányáról guruló 02-555-2541-6-os számú kocsi az álló kocsisornak ütközött, azokat megmozdította, és mivel Sajtos Tibor a rövid távolságot nem vette figyelembe, nem kapaszkodott meg a mellgerendán levő fogantyúba, és nem az ütközők alatt bújt be, a két kocsi összenyomta, és meghalt. A baleset oka: a forgalmi utasítás be nem tartása.”

– Szóval az ő hibájából történt?

– Papíron biztos – mondja az egyik sarus –, csak szeretném látni azt az embert, aki itt nem követ el hibát. Az is épp elég büntetés volna

valakinek, ha csak kiállítanák ide egy műszakra, nappal tizenegy óra hosszára, éjjel tizenháromra, nem is kellene hogy dolgozzon, cigarettázhatna, beszélgethetne, csak legyen itt elejétől végig.

A gurítódomb felől most egyszerre vagy tíz négytengelyes kocsi közeledik. A sarus megmarkolja a vaskengyelt:

– Add, csillagom, hadd menjen.

Ide-oda ugrálva a sínek között megakasztja a kocsikat, mikor lement a fogás, visszajön.

– Mindig el tudja végezni a munkát egyedül is?

– Ha az embernek nincs jó szomszédja, aki segít neki, abban a pillanatban vége van.

Maguk az iparvágányok a végletekig szennyesek; a szemetet ha összekotorják is, sokáig a sínen hagyják, feltölti a vágány közét, néha tíz-húsz centivel magasabban van, mint a sínkorona, halomban áll az összetaposott fémforgács: a „spén”, dobozok, rothadó krumpli, salak hever a sínek mellett, kisiklással fenyegetve a ráfutó kocsikat.

Hátrább megyek a sínek között, a sérült kocsikból halomban ömlött ki a rozs és a búza, összekeveredik a lepergett műtrágyával, nyaranként állítólag magasra nő a gabona a váltók között. A téli sárban szétszóródva vidáman sárgállik a kukorica, a világ legkövérebb galambjai keringenek a gurító fölött, a sarusok kosarakból, táskákból csapdákat szerkesztenek, és néha négy-öt galambot is hazavisznek magukkal.

Mint mondtuk, a sarusok nagy része kirendelt ember, akad olyan túrváltás, melyben csak két standbeli ferencvárosi sarus dolgozik. Legtöbbjük gyakorlat nélkül, csak kényszerűségből került ebbe a beosztásba, hiszen Vésztőn vagy Ernődön nincs gurítódomb, sohasem végeztek hasonló munkát. A betanítási idő is igen rövid, sokszor egy nap, egy éjszaka dolgozik felügyelet alatt, és már „felszabadítják”, teljesítőkéességük legfőljebb hatvan százalékosnak tekinthető. Nem

véletlen, hogy a kirendeltek vágányain aránytalanul sok kocsitörés, kisiklás fordul elő.

Miért jönnek el ezek az emberek távoli falvaikból, és miért vállalják el a szokatlan és veszélyes munkát? A felelet nyilvánvaló: pénzért, pontosabban több pénzért. A kirendelt dolgozó megkapja a ferencvárosi sarusok átlagos munkaköri bérét, a vasútnál töltött évek után járó rangfokozati bérét és a kettő összegére még külön húsz százalékot, a „ferencvárosi pótlék”-ot. Ezenkívül kapja a napidíjat: az első hónapban harmincegy forintot naponként, a másodikban huszonötöt, utána tizenkilencet. Továbbá jár neki az első hónapban ötszáz, minden következőben pedig ezer forint jutalom. Mennyit tesz ki ez összesen? Ha egy-két szabadnapját is bennhagyja, vagyis végigdolgozza, havi keresete elérheti az öt-hatezer forintot is; ez különösen akkor számít nagy pénznek, ha figyelembe vesszük, hogy nemcsak polgári értelemben iskolázatlan, hanem a vasúti ismeretekben sem túl járatos emberekről van szó. Összehasonlításképp megemlíthetjük, hogy egy kisebb állomás főnöke a háromezer forintot is alig keresi meg, pedig mégiscsak tisztii tanfolyamot végzett, és egy egész állomásért, nyolc-tíz ember munkájáért felel.

Miért van, hogy a kirendelt dolgozók közül sokat nem tart itt a pénz, hanem egy-két hónap után visszatérnek kis vidéki honállomásukra? Elsősorban: az aránytalanul több munka, igaz, hogy dupla fizetésért, de Ferencvárosban négyszer-ötször annyit kell dolgozniuk, mint otthon. Egy eldugott állomáson reggel lefut a szokásos tíz-tizenöt szerelvény, utána délig hosszú vonatmentes időszak következik, itt, Ferencvárosban viszont nincs kihagyás, egy pillanatra nem lehet elábrándozni.

A másik baj: távol kell élni hazulról. Szabadnapján alig ér haza, máris fordulhat vissza, nem jut hozzá, hogy a kerttel, állatokkal törődjön, a gyerek nem érzi az apja kezét, elkanászodik.

A hangnem is más itt, mint otthon, az állomás megszokott környezetében, nincs „kérem, Sanyi bácsi” meg „legyen szíves”.

– Már két hete nem jártam otthon; valami rosszat éreztem, szerettem volna látni a családomat. Kértem csúszót (áthelyezett

szabadnapot), a térfőnök meg sem hallgatott, azt mondta: mars ki! Elmentem Berendihez, a főnök azt kérdezi:

– Hány éve nős maga?

– Tizenhét.

– Akkor már nem hiányozhat annyira az asszony magának! – és nem adta meg a csúszót. Beálltam dolgozni; egy óra múlva jön a távirat, hogy beteg az asszony. Nem maradok itt, a jövő hónapban hazakérem magam.

A harmadik vagy sokadik baj: a szállás. Vasúti szálláson sohasem öröm aludni; az ablakok előtt vonatok tolatnak, és behallatszanak a hangosanbeszélő utasításai. Egy nyolc-tíz ágyas szobában minden ember más időben érkezik és indul tovább, minden órában lámpát gyújt valaki, levetkezik, és a helyét keresi, vagy morogva szedelőzködik, kint a mosdóban zubog a nyitva felejtett vízcsap, csak erős természetű vagy nagyon fáradt ember tudja végigaludni az éjszakát.

Ami a szállások színvonalát illeti, széles a skála: a záhonyi Tisza modernebb, mint egy átlagos hotel, a bátaszéki – betonpadlójával, gödrös tábori ágyával, kiszellőztethetetlen dohszagával – régi, masszív börtönökre emlékeztet, de még mindig jobb, mint a szekszárdi, mely az állomás előcsarnokából nyílik, és fala szomszédos a nyilvános WC-helyiséggel.

A három szállás, melyeket Ferencvárosban végigjártam, úgy hiszem, az elmaradottabbak közé tartozik. Az egyik munkásszállást öt éve nem meszelték, nem festették; a falat csak a legyek mintázzák, ha egyet agyoncsapnak, évekig ott marad szétkenődve. A szobák ablakain rongyokban lógnak le a régi elsötétítő függönyök, itt nappal senki nem tud aludni.

A szoba padlóján főzőedények hevernek, az ágy alá betaszították a nagy vasutastáskát, az ágy fölött nedves ruha szárad. A szekrénytetőn szolgálati menetrendek halmozódnak, a mozdony- vagy vonatvezető mindig azt emeli le, amelyik vonatra vezényelték.

Próbálom találgatni, hogy melyik ágynak ki lehet a gazdája, de nagyokat tévedek. Egy ágyon, melyet elborítanak az üres üvegek, ételmaradékok: kenyérhég, zsíros papírban kolbászvég, egy tekintélyes forgalmista alszik, másutt virág, műanyag gyümölcs, falvédő díszíti az ágy környékét, a párnát szabályos gyufaskatulya alakra verték fel, pedig gazdája csak egy kocsirendező – „olyan ittas ember, hogy néha a világát sem tudja, de a renddel törődik”.

Megnézem az ágyneműt, elhasznált, piszkos a lepedő és a párnahuzat.

– Milyen gyakran cserélik?

– Kéthetenként, illetve egy hónapban kétszer – mondja a gondnoknő.

– És ha egy ágynak nincs állandó gazdája, hanem minden éjszaka más fekszik benne?

– Akkor naponként – feleli, de szemmel láthatóan nem tart rá igényt, hogy elhiggyem.

A fürdőben több bojlert is felszereltek, de közülük jelenleg csak egy működőképes. Háromszáz liter meleg vizet ad, ha ezt elosztjuk a szálláson lakók számával, papíron négy liter és hét deci víz jut egy személyre, a gyakorlat persze az, hogy két ember megfürdik királyi módon, a többi pedig mosdik hideg vízben – ha akar.

Pingpong- vagy biliárdasztal nincs a szálláson, az egyetlen szórakozás a tévé, de a szoba, ahol a készüléket felállították, szomszédos a konyhával, a konyhán nincs ajtó, akik főznek, zavarják a nézőket. A készülék is lestrapált, ugrál vagy kimarad a kép, ha valakit érdekel egy műsor, átmegy a szemközti Siketek-futballpálya vendéglőjébe, és ott nézi meg.

És milyenek a lakók? Fáradtak, kedvetlenek, és nem mindenki tűri békességgel a terheket. Előfordulnak verekedések, egy sarust haza is kellett küldeni a múltkorjában; pénzt kérnek egymástól, és nem

adják meg, nőket próbálnak becsempészni, gyakran a rendőrség teremt rendet.

Sokat isznak, némelyik úgy berúg, hogy maga alá csinál az ágyban, ketten is alig tudják kiemelni a mocsokból. Ha elindul a „hosszú menetelés”, mindenről megfeledkeznek: mozdonyvezetők részegen jelentkeznek szolgálatba, kalauzok elhagyják lámpájukat-táskájukat, tizenkét-tizenhárom éves lányokat hajkurásznak.

Bent az állomás területén is találni egy szállófélét; ez a készenléti laktanya, többnyire kirendelt, vidékről feljáró vonatvezetők tartózkodnak itt. Egy hónapban kétszáznyolcvan órát kell teljesíteniük, tizenhat órás szolgálatokkal; ezt már 26-a körül letudják, és hazamehetnek, de addig folytonos készenlétben állnak, bármikor elvezényelhetik őket.

– Úgy vagyok, mint a sapka a fogason, ha kellek, leakasztanak – mondja az egyik. – Két szolgálat között megkapom a pihenőt, de akkor sem mehetek el még bevásárolni sem, ha kilépek a szobából, jelentenem kell a segédvezénylőnek és a laktanyaügyeletesnek, hogy hova megyek.

– És milyen az élet itt, a szálláson?

– Ha azt mondom, hogy jó, hazudok, ha azt mondom, hogy rossz, akkor is hazudok.

– Mit csinálnak itt benn?

– Alszom, felkelek, nézem a sajtót: ezt már olvastam, keresek egy másikat, leülök, lefekszem, kimegyek a WC-re. Járkálok a folyosón, várok.

– Mit esznek?

– Ha van időnk, főzünk magunknak.

A sötétszürkére festett, bonctani folyosóra emlékeztető homályos és koszos konyhában egy bordó pizsamás, kopaszodó férfi két lábast

kavargat a villanyrezsón, az egyikben leves fő csirkeaprólékkal, a másikon marhapörkölt.

– Ilyen jó étvágya van?

– Másodmagamra főzök. Van itt még egy somogyszobi ember, falumbeli, egy bagón élünk.

– Mióta dolgozik itt kirendelésben?

– Már másfél éve.

– Haza nem vágyik?

– Isten tudja. Otthon, Somogyszobon van a feleségem, beteg az idegeivel, de el tudja látni magát. Ha otthon lennék, én is csak idegesíteném őt. Minden héten hazamegyek megnézni, mi van vele, nincs senkim rajta kívül.

– Akad viszont egy-két ember, aki isten tudja, miért jár a vasútra, a szőlője eltartaná. Önti itt a petróleumot a váltóvilágító lámpákba, otthon pedig tele van a szekrénye pénzzel.

A „szőlősgazda”, akivel én találkoztam, Ferencváros egyik gyári kirendeltségén dolgozik, leadja egy műtrágyás vagon papírjait, közben rosszkedvűen bámul ki az ablakon az olvadó hóba:

– Nem tudja az ember, mit csináljon. Február van, a szőlő takaratlanul tizenöt fok hidegben már elpusztul, ha viszont betakarom ilyen időben, befülled.

– Mióta foglalkozik szőlővel?

– Egész életemben szőlőből éltem, nem tanultam szakmát. Apámnak volt hat holdja, két évben egymás után elverte a jég a szőlőt, el kellett jönnöm hazulról, a vasúthoz jelentkeztem.

– Miért éppen oda?

– Mert csak így tudtam megoldani, hogy mindig ingyen utazhassak haza. Otthon a téeszbe nem akartam beállni.

– Most mennyi szőlőjük van?

– Öt hold, a szüleim művelik, és a fiam a feleségével.

– Magára nincs szükség otthon?

– Még egyelőre győzik, de ha a fiam abbahagyja, nekem kellene hazamennem. Idegen erővel drága volna, százötven forintnál kezdődik a napszám.

– És mennyit hoz?

– Ezerjót, kövidinkát tartok, két-három éve fordult termőre, átlagos évben összejön hatvanezer forint.

– Csak?

– Jó évben több.

– A vasútnál mennyit keres?

– Havi háromezret.

– Akkor a vasút magának csak a zsebpénzt adja. Nem gondolt rá, hogy itthagya?

– Nem mondom, nyaranként elfogadnék egypár szabadnapot, inkább, mint a fizetést, de nem hagyom itt a tizennyolc éves állásomat. Most szakszövetkezet van, engednek minket dolgozni, de ha meggondolják magukat, és újra betagosítják a szőlőket a téeszbe vagy az állami gazdaságba, akkor mihez kezdjek?!

Éjszaka van; Berendi már hazament, két ember irányítja most Ferencvárost: a *rendelkező* – ő biztosít férőhelyet vagy szabad

tovahaladást az érkező vonatoknak – és az *ügyeletes*, aki az induló vonatokat szervezi, és mozdonyokat igényel.

A háború előtt ilyenkor éjszaka volt egy-két vonatmentes óra, mikor a szolgálat megpihent; krumplit sütött a kályhán, rumos teát főzött, de ezek a nyugodt idők már elmúltak, Ferencvárosban egy fél órára sem áll meg a forgalom, éjfél előtt 23.42-kor megy el az utolsó vonat, és éjfél után 0 óra 03 perckor jön az első.

A forgalmi irodában nem ég csillár vagy más mennyezeti világítótest, a félhomályból csak az asztali lámpa összefogott fényköre válik ki. A falra szerelt szemléltető táblán vékony, hosszúkás fénypálcikák villognak, az érkező szerelvények vágányútját jelzik. A mozgások fényvonala megjelenik a rendelkező előtt is egy kis terepasztalon, de ő nem bízta rá magát; függőlegesen rubrikázott papírlapra felírja minden vonat számát, a vágányt, melyen tartózkodik; ha elmegy a vonat, egy vonással áthúzza. Ha szóló mozdony jár át, azt nem jegyzi fel, csak egy fémkupakot tesz a megfelelő vágányt jelző gombra. Az ablakon nem néz ki, ha nem volna sötét, akkor sem tudná áttekinteni a száz-száztíz sínpárt.

A rendelkező harminc év körüli alacsony férfi, feketésre kopott fogakkal, egyenruhája zakóját ledobta, és pulóverben könyököl az asztalon. Ha kiad egy-egy utasítást, hangjából vívócsörték és sakkjátszmák feszültsége árad; úgy rémlik, munkáját felfokozott, majdnem ihletett idegállapotban végzi. Meg-meginduló ujjai között vibrál a cigaretta parazsa.

– Sokat szív?

– Egy szolgálat alatt elfogy hatvan Kossuth.

– Ennyi cigaretta után reggel el tud aludni?

– Rendesen, csak álmomban tovább rendelkezem: ez a vonat bejár, az a vonat áthalad.

– Nem fél, hogy elront valamit?

– A rendelkező nem hibázhat, sőt mások hibáit is neki kell kijavítania.

Például 5.35-kor indul egy TEEM-vonat Szob felé, tegyük fel, hogy valamiért a szokásosnál később állítják össze, mit csináljak, hogy időben, 7.03-ra Szobra érjen? Tudnom kell, hogy ha késve indul, a Nyugati pályaudvar félrevágja, mert a saját gyorsvonatainak biztosít helyet. Fel kell rúgnom a menetrendet, félreállítom a reggeli személyvonatokat, pedig ezek hozzák a munkába az embereket, elkésnek, jön a gyáraktól a sok panaszos levél.

Vonat fut át az állomáson, a rendelkező fel sem emeli a fejét, úgy mondja:

- Az Orient megkéssett.
- Utazott már az Orienten?
- Még nem.

A rendelkező jobb kezénél az *engedélykérő távírász* ül, már rég nem illik rá a távírász név: a Morse-géppel múzeumba került, a Keleti, Kőbánya, Kelenföld és a többi szomszédos állomás telefonon jelentkezik. A távírász már nyugodtabb ember, a pillanatnyi szünetben totózsebkönyvet nézeget, vasárnap a 108-as variánst szeretné játszani hatvanhat tipposzloppal. Csörög a telefon, felveszi, Kelenföld küldene egy tehervonatot.

- Mi van? – kérdi a rendelkezőtől.
- Vár!
- Vár! – szól bele ő is a telefonba, és eltöpreng: elhozhat-e az Oroszlány egy pontot Debrecenből.
- Mit szól Kelenföld, hogy maga sem engedi be a vonatot?
- Nem örül neki, de megérti. Nem szoktunk kitolni egymással!
- Lehetne?

– Bőven. Tegyük fel: Kelenföld beküld nekem egy vonatot azzal a megjegyzéssel, hogy gyorsan áthalad. A vonat beér Ferencvárosba, a személyzet leszáll róla, bejelenti, hogy nem mennek tovább, már Kelenföldön is megmondták, hogy letelt a tizenhat órájuk, további szolgálatra nem kötelezhetők. Elmennek, a döglött gép pedig lefoglal nekem egy vágányt. De hát kontrával menne, hamar visszaadnám.

Szemben velünk testes, nyugodt vasutas dolgozik: az *ügyeletes*; tempósan dörzsölgeti a kezét, és nézi a meteorológiai jelentést:

– Milyen lesz az éjszaka?

– Plusz egy, mínusz két fok között, erős szél is fúj majd, még hozzá északi, de a forgalomra nem veszélyes.

– Melyek a legnehezebb órák?

– Hajnal négy óra felé mennek a TEEM-vonatok, és a személyforgalom is megindul, de könnyű órák nincsenek. Most például szükségünk volna egy Fehérvárról jövő vonat gépére, vinné vissza a kanizsai gyorstehert, de a fehérvári vonatot leállították Érd alsónál, el kell engednie egy személyvonatot. Már késik, érkezés után még be kell mennie a fűtőházba, kisserelik, fékpróbát végez, 22.10 helyett jó, ha huszonhárom órakor elindulhat Kanizsának. Egy másik vonat Józsefvárosból késik, az is hátráltat egy sor vonatot; a hegyeshalmi, a szombathelyi gyorstehert. Mindegy, majd reggel lesz.

– Egy hónapban hány éjszaka szolgál?

– Mi tizenkettős-huszonnégyes fordában dolgozunk, tizenkét óra szolgálatra huszonnégy pihenés következik, minden második műszak éjszakára esik.

– Nappal tud aludni?

– Reggel 9.10-re érek haza Kartalra, senki sincs otthon, csend van, tíztől kettőig alszom, az ajtóba úgy rakom a kulcsot, hogy a fiam ki tudja nyitni, ha megjön az iskolából.

A *naplózó* asztalánál két mozdonyvezető jelentkezik: az egyik Szolnokról hozott egy tehervonatot Sopron felé, itt most leadja, és a másik vezér viszi tovább; a szolnoki mozdonyvezető kap egy lökösházi tehervonatot, azzal hazatérhet és nem kell rezsibe utaznia – alapórabérért.

Hátul egy üvegfal mögött fiatal lány kezeli a telexgépet, cukorkát eszik, édeskés málnaszag tölti be a fülkét.

– Hogy került a vasúthoz?

– Közgazdasági technikumot végeztem, utána egyéves szakképzőt.

– De *miért* jött ide?

– Apám, öcsém is vasutas, és én is szeretek utazni. Már voltam Csehországban, Jugóban, és amíg megvoltak a váltótársak, minden héten két napra el tudtam menni vidékre, és megnéztem egy részt az országból. Most már ez nincs, hiányzik egy váltótárs, sok a túlóra, összejön kétezer-háromszáz forint, de nekem inkább az idő kellene. Nem maradok itt.

Közben elindul egy tehervonat Hegyeshalom felé, a vasutaslány hívja Hegyeshalmot, megjelenik a telex száma, leadja a jelentést a szerelvény jellemzőiről: közli a kocsik számát, úticéljukat, kíséri-e vonatvezető? Közben egy lyukkártyaszalag rögzíti az üzenetet. Az adás végén újra megjelenik a hegyeshalmi jelzés, vették, nem szakadt meg a kapcsolat közben.

A lyukkártyát beilleszti a gépbe, és hívja a közbeeső nagyobb állomásokat: Komáromot, Győrt; a lyukkártya magától leadja a szöveget, nem kell ütögetnie a billentyűket.

Csönd lesz, a vasutaslány elnyom egy ásítást.

– Tud aludni valamennyit?

– Éjjel egy óra után alszom az asztalra dőlve, de a gép kattogására rögtön felébredek.

Közben a pályaudvaron áthalad egy kék nemzetközi expressz, az ablakok mögött a folyosón színes blúzos nők, pizsamás férfiak tűnnek fel, mozdulatukon látszik, hogy poharat, cigarettát visznek a szájukhoz.

– Ez nem áll meg itt, csak beköszön.

A rendelkező utasításait az irányítótornyokban valósítják meg. A városhoz közelebb fekvő I. toronyban néhány nappal ezelőtt jártam. Sovány, középkorú vasutas állt a torony üveglapja előtt, a belépőnek háttal, tarkóján súlyos ütés begyógyult nyoma látszott. Az ajtó nyitódására nem fordult vissza, nem vette le a szemét a sínekről.

Elmagyaráztattam magamnak az irányítókészülék működését: a fekete gombok elfordításával lehet állítani a váltókat, a zöld gombokkal jelölik ki és biztosítják az áthaladó vonatok vágányútvonalát, a pirosakkal a jelzőket kezelik.

– Hány éves ez a készülék?

– 1932-es Siemens-gyártmány. Minden berendezésünk korszerűtlen és balesetveszélyes. Ki kell állni az ablakba, és figyelni. Vonatkozási pontokat mérek be, mint a tűzerek; ha például azon a jobb oldali oszlopon már látszik mind a két lámpa, akkor a mozdony túlhaladt a váltón.

– Mi történik, ha rosszul méri fel, és alávált?

– Kiborul a mozdony. Én egyszer egy Szergejt raktam le két sín közé, százezer forint volt a kár.

– Megbüntették?

– Megbüntettek, és részkártérítést is fizettem. Mi vagyunk a világ legokosabb emberei: sohasem tévedhetünk.

– Milyen iskola kell ehhez a beosztáshoz?

– Elég volna a nyolc általános; érettségizett gyereket hiába is küldenének ide, mert az rögtön azt nézi, hogy mikor mehet el tisztképzőre; de még hat általánossal sem jönnek. Egy műszak alatt kétszázötven vonatot kell átengednünk, ehhez jönnek még a tolatások; ezerszer-ezerkétszázszor kell kihúznunk és elfordítanunk a váltógombot. És mindegyik túrból hiányzik egy-egy ember, néha arra sem jut időnk, hogy a kazánt kezeljük, fagyoskodunk egész nap.

– Gyakran akad rendkívüli esemény?

– Gyakrabban, mint kellene. Néhány éve kigyulladt egy olajtartálykocsi, két vágányon kellett lebonyolítani az egész forgalmat. Reggel negyed ötkor már nem tudtam állni a lábamon, rá kellett támaszkodnom az asztalra.

– Mennyit keres?

– Kétszázötven-kétszázhusz órára háromezer-ötszáz-háromezer-hétszáz forintot. Lehet, hogy egy százassal többet kapok, mint aki lent dolgozik, de ma, mikor mindenki menekül a felelősség elől, száz forint nem pénz. Különben is, ha valaki meg akarja próbálni, van hely bőven.

– Ha végez a műszakkal, hogyan lazítja le magát? Iszik valamit?

– Régen úgy volt, hogy a szolgálat után elmentünk, megittunk egy-két féldecit, közben megbeszéltük, mi történt, de mostanában már nem ülünk le a kollégákkal.

– Miért nem?

– A vasút nem az, ami régen volt. Hol találni olyan főnököket, mint az Udvarhelyi volt? Reggel fél négykor bejött hozzánk, nézett egy fél percig szótlanul, utána nem is kérdezett, tudta, hogy mi történt a toronyban.

Nincs már vasúti szellem. Épp tavaly év végén gondoltam rá, hogy régen a szilvesztert szolgálatban is megünnepeztük; összegyűjtöttük a durrantyúkat, kiraktuk a sínre, elsötétítettünk, mikor

a vonat ráfutott, durrogott és szikrázott, mint a csillagszóró. Éjfélkor az irányító végighívott minket, és boldog új évet kívánt. Ez már nincs.

– Mégis, mit csinál műszak után?

– Megyek egy darabig, amíg el nem fáradok, otthon nem szólok senkihez, lefekszem. Ha délben nehezen ébredek, a feleségem már fogja is a kislányt: csöndesen legyél, apukádnak nehéz éjszakája volt.

Idegmunkát nem lehet kipihenni, aki itt fenn a toronyban lenyomott tíz-tizenöt évet, teljesített annyit, mint aki másutt harminc évet dolgozott.

– És így, fáradt fejjel nem fél?

– Uram, aki fél, az ne jöjjön a toronyba.

Elköszönök, lefelé menet kérdezem a kísérelőtől:

– Hol sérült meg a térfelvigyázó feje?

– Vonat alá került – mondja szinte egykedvűen –, négy kocsi ment végig rajta.

– Túlélte?

– Sok vasutassal előfordul; én is hányszor elléptem már olyan vonat előtt, melynek én adtam szabad jelzést, egyik még a birgerim sarkát is levágta.

Nappal még ez a munka is egyszerűbb és könnyebb. A tolatások kétharmad része éjszakára esik, és sok a fontos vonat, a II. irányítótoronyban, ahova éjfél körül kapaszkodtam fel, az emberek háta ívben hajolt meg a feszült figyelemtől.

Kibámulok az ablakon: a környéken minden nagyobb üzemi épületet kivilágítottak; a sertésvágóhidat, ahol ilyenkor senki nincs, az alvó villamosremíz bagi kövel kirakott udvarát; a MÉH-telepen éles fényszórók őrzik az ócskavasat, de itt, az ország legfontosabb vasúti

pályaudvarán alig ég néhány lámpa, a szemnek erőlködni kell a sötétben.

– Tudnak így dolgozni?

– Muszáj, kérem – mondja egy Balbo-szakállt viselő felvigyázó – , a vasút, ugye, elindult 1846-ban, azóta egyfolytában megy, és nem lehet törődni néhány lámpával.

– És nem történnek balesetek?

– Azok bizony előfordulnak; a mi munkánk legnagyobbbrészt figyelésből áll, észre kellene vennünk, ha a tengely törött, a rakomány megcsúszott, vagy más balesetveszély fenyeget, de az az igazság, hogy éjszaka nem nagyon látjuk.

– És a biztosítóberendezések nem segítenek?

– Azok nem erre valók, különben sem sokat érnek. A sínek elszennyeződött sóderon fekszenek, az eső nem folyik le róluk, az olaj is megáll, tönkreteszi a szigetelést, a jelző foglaltat mutat, pedig esetleg semmi sincs azon a vágányon.

– A maga hibájából már fordult elő baleset?

– Volt olyan fél év 1952-ben, hogy kétszer is. Előbb egy üres kocsit törettem össze, aztán egy gépet eresztettem neki egy kocsisornak, ami teli volt áruval: bikákkal, propán-bután gázzal. Ennél csak az Isten mentett meg a börtöntől, mert épp május elseje előtt történt, és rám akarták fogni, hogy szabotáltam.

Az emlékektől most is rángatózni kezd a szakáll.

– Ne haragudjon meg a kérdésért: maguk, akik itt, a toronyban dolgoznak, mind ilyen idegesek?

– Mi vagyunk idegesek?! Akkor maga nem ismerte az elődömet, *M.* -et!

– Ő milyen ideges volt?

– Tessék csak idejönni – egy asztalhoz int, a nagy üvegablak elé –, nézze meg ennek az asztalnak az alját.

A keményfából készült asztallap aljába nyolc, két-három centis mély lyuk vágódott bele:

– Mik ezek a lyukak?

– Ezeket *M.* kaparta ki a körmeivel, nézett ki az ablakon, a sötétben ő sem látott rendesen, rátámaszkodott az asztalra, hogy az orrát odanyomhassa egészen az üveghez, az ujjai pedig közben kaparták a fát. Elképzelheti, mennyire félt attól, hogy valamit elnéz, és balesetet okoz.

– Miért van csak nyolc lyuk?

– Ha az ember belekapaszkodik az asztalba, a két hüvelykujját felülre teszi. Nézze meg jól, mert ilyen asztalt az igazgatóságon nem fog látni.

Még egyszer végigkövetem ujjaimmal a nyolc mélyedést. Ha elfelejteném, az majd eszembe juttatja, hogyan éltek, hogyan dolgoztak a vasutasok Ferencvárosban.

Fent a pályaudvar fölött kisüt a hold.

– Ez a hold nem tetszik nekem – mondja gondterhelten a jelzőőr –, annyi közetet elszednek belőle, hogy már nem is kerek.

– A hold besegít a világításba?

– Még a hóban is jobban látszik minden – mondja a szakállas térfelvigyázó.

A váróteremben a 0.03-as hegyeshalmi személyvonatra várakozók, részegek, cigányok alszanak a padokon, lábukat a kályha felé fordítva. A környéken beszüntették a féldecis italok árusítását, ezért most kétdecis pálinkásüvegek hevernek a kövön az alvók mellett. Szivárog a füst és a korom, még a bekeretezett hirdetések

üvege alatt is lerakódik. Jólesik kilépni a pályaudvar elé, a grupp zörgő, száraz virágai közé.

Két kocsmá van a környéken: a Süket (a Siketnéma-pálya vendéglője) és a Körülszagos; már mind a kettő bezárt, a munkásszálló öreg portása aggódva várja haza a lakóit:

– Nem az a baj, ha sokat isznak, mert akkor eldőlnek, hanem ha keveset, mert akkor hangosak.

– Kellett már verekednie velük?

– Verekedésbe nem kerülök, én inkább lépek kettőt elfelé, mint egyet oda. A múltkor a Babos, egy kirendelt randalírozott; láttam, hogy nem bírok vele, átszaladtam a biztonsági főnökért, de Babos őt sem respektálta:

– Magának van felesége, főnök? – azt kérdezi tőle.

– Van.

– Itt, Pesten?

– Igen.

– Akkor magának könnyű, mert akkor csúzilhat, amikor akar, én meg kéthetenként egyszer jutok hozzá – ilyen nyers-nyakasan kimondta.

– Magát, bátyám, ilyen gondok nem bántják?

Az öreg portás hunyorít.

– Tetszik tudni, a fennálló tehetség nincs már meg, fiatalkoromban a kalapomra pisáltam, most már inkább a cipőmre.

Elhasználódunk, kérem, mint maga a vasút. Tüdőlövással jöttem haza a frontról. Saruztam egy darabig, de megemeltem magam, tüdővérzést kaptam, akkor raktak ide portásnak. Kétezer-száz forintot keresek, de meg kell dolgozni érte. Az egész országból jönnek az emberek, fogadnom kell őket, és óránként kelteni a vonatokhoz. Nem

ismerem őket, egy szobában tízen-tizenketten alszanak. Hármát-négyet fel kell zavarnom kérdezősködni: maga melyik? Amiket aztán mondanak!

A portás nincs egyedül a fülkében, egy vonatvezető olvasgat mellette:

– Miért nem fekszik le? Nem kapott helyet?

– Ágy lett volna, csak gusztusom nincs hozzá. Koszos a lepedő, talán még bogarat is össze lehet szedni. Nyáron is inkább a padon alszom, vagy ledobok egy pokrócot a földre.

Kínéz a reménytelen februári éjszakába:

– Majd csak megvirrad, fél négykor kell jelentkeznem.

Az irányvágányokon indulásra készítik fel a vonatokat. Az összeállított szerelvény minden kocsiját külön-külön felírják, megkeresik a fuvarleveleket, összerakják, egy kocsirendező összeakasztja a kapcsolókat, összeszereli a légféktömlőket, kipróbálja az ajtókat, jól zárnak-e.

Egy tizenennyolc-húsz éves fiú veszi át a vonatot, rövidhullámú rádión egyezteteti az adatokat az irodában ülő kezelősökkel. Kézilámpájának fényköre lassan halad, az egymást takaró kocsisorok között még mélyebbnek látszik a sötétség.

– Milyen a munka? – kérdezem a fiút.

– Nem szeretem, el is fogok menni. A vasút elintézné a felmentésemet a katonaságtól, ha aláírom, hogy huszonnyolc éves koromig a MÁV-nál maradok, de nekem ez nem kell, inkább sürgetem, hogy hívjanak.

– Leszerelés után mihez kezd?

– A BM-hez megyek, rendőr akarok lenni, a haverok is azok.

Kísérőm közben utolért bennünket, végigmérte a vonatátvevőt:

– Miért van civil kabátban?

– Reggel nem volna időm átöltözni, lekésnék a vonatról.

– Egyenruhában szégyell utazni?

– Hát nem vágok fel vele – mondja a fiú, és állja a farkasszemet a felettesével.

– Holnap jelentkezik raportra – egy kis noteszbe felírja a fiú nevét, és továbbmegyünk. A főnökhelyettes nem tudja megemésztetni a jelenetet, tovább füstölög magában.

– Ilyeneket is le kell nyelnünk! Én nem ragaszkodom a formaságokhoz, pedig még a régi vasútnál nőttem fel, ahol az is elő volt írva, hogy éjszakai szolgálatban éjfélig *jó esté-t* a köszönés, nulla órától *jó reggel-t*, de reggel hétkor, ha megy haza az ember, újra *jó éjszaká-t* kell mondani, és megnézhetette magát, aki eltévesztette.

De ők még az egyenruhának sem adják meg a tiszteletet. Berendi, ha egyenruhát visel, még a várótermen sem megy keresztül benne, akárhogy siet is, mert ha részegek vagy kóbor cigányok megszólítanak, és összevitatkozna velük, az ártana az egyenruha tekintélyének. Ezek meg eljönnek szolgálatba színes ingben, sárga cipőben...

– Ne haragudjon a kérdésért: a fegyelmen kívül van még valami jelentősége az egyenruhának?

– Azért is kell ragaszkodnunk az egyenruhához, illetve a szabályszerű munkaruhához, mert így lehet megismerni az idegent. Találtunk már disszidálni szándékozót, aki el akart rejtőzködni egy hegyeshalmi vonatban, mások meg lopni próbálnak.

– Ki vigyáz ilyenkor a pályaudvarra?

– Az ipari örök, de hát ezt nem lehet komolyan venni. Összesen ötven-hatan vannak, és mind sérült emberek: tüdőbetegek, süketek, a

fél kezük hiányzik, és így tovább. A pályaudvar nincs bekerítve, a Dzsumbuj, az Aszódi-telep felé is nyitott, csak az nem jön be, aki nem akar. Kíván beszélni egy ipari örrel?

– Ha lehetne.

– Majd keresünk egyet, nem biztos, hogy találunk, kint járnak ilyenkor.

A gurító mellett megyünk végig, megállunk figyelni a munkát. Egymás után gördülnek le a dombról a kocsik, a sarusok bujkálnak a vagonok alatt, ütközők között. A lényeget már értem, a kísérem a technikai részleteket magyarázza: ha netán kocsi jön, akkor az álló kocsisortól távolabb kell letenni a sarut, mert így megnövekszik az útszakasz, ahol lelassulhat; ha a kocsi túl gyors vagy túl nagy, két saruval kell megfogni, az elsőn átugorhat, de a másodikon biztosan megakad.

Most is rengeteg az elszóródás, két rozsdás hordóban bitumen hever a földön: egy nyitott kocsiról eshetett le; lejjebb húsz-harminc mázsa nyersvas szóródott szét nagy darabokban – Ózdra vagy Dunaújvárosba vitték volna –, marhasóra lépek, szétmegy a talpam alatt, mint a megfeketedett, kásás hó.

– Néha nagyon szépen pakolnak a kocsiba, néha nagyon csúnyán. Régen, mikor még a románoktól kaptuk az ipari fát, úgy volt megrakva a vagon, hogy abban a legnagyobb ütközésnél sem mozdult meg semmi. Másutt viszont a rakodógépek összetörik a kocsik padlódeszkáit, elhajlítják az ajtókat, a merevítő kötésekkel úgy teszik rá a csövekre, hogy ha a csőre ráfagy a jég, a rázkódásnál kicsúszik a kötés alól, kitöri a kocsi elejét, és a sínre zuhan a mozgó szerelvényből, vagy ha keresztbe fordul, a másik vágányon kisiklást okozhat.

– Én is így sérültem meg – mondja a főnökhelyettes –, jártam a pályaudvart, észrevettem, hogy tolatás közben egy kocsi ajtaja kinyílik, és kicsúszik egy láda, még a címkét is láttam rajta: gyógyszeralapanyag volt. A kerekek alá esett volna, felkaptam és

kiemeltem, valami megroppant a hátamban az erőltetéstől, sem állni, sem ülni nem tudtam, bevittek a kórházba, gerincporcsérv.

Elértünk a külön álló kis házhoz, melyben az ipari örök tartózkodnak, csöngetünk, de senki nem nyit ajtót.

– Vagy elmentek valahova, vagy alszik az ügyeletes. Elég lesz, ha csak holnap beszél velük?

– Elég.

– Akkor menjünk át inkább a kocsivizsgálókhoz. Ők az utolsó emberek, akik az állomásról kiinduló vagy átmenő vonatokat komolyabban megnézik. Átvizsgálják a futóművet, vonóhorgot, de még a kocsi oldaldeszkáit is.

Meg kell nézni külön minden kereket, nem túl éles-e, mert a váltó után könnyen kifordul a sínről.

– Mitől kopik le élesre a kerék?

– Ha egy szegény kocsinak hónapokig ugyanazon az útvonalon kell futnia, akkor a kerék egy oldalára kopik. Ezért volt régen, hogy az új kocsikat egy idő után a fordítókorongon megfordították, hogy egyenletesen kopjanak le.

A bárcát is megnézzük, hova tart a kocsi, különösen, ha átlépi a határt. A külföldre menő kocsira más előírások vonatkoznak, ha elfelejtünk valamit, és az osztrákok vagy a jugók a határon visszadobják, akkor is a kocsivizsgálót veszik elő.

– Sok a hiba?

– Megmutatom magának – a kocsirendező körülnéz –, jön egy vonat, figyeljük meg.

Mikor a tehervonat lelassít, megfogja egy fékezőfülke kapaszkodóvasát; alul el van törve, szinte lebeg:

– Látja?! Képzelve el, valaki úgy ugrik fel, hogy ebbe kapaszkodik, biztos, hogy a vonat alá esik, legjobb esetben az ütközőre.

– Nézze azt a nyitott kocsit, hogyan pakolták meg, összevissza állnak a deszkák, a paraszt különül rakja meg a szénás szekerét. Persze, Záhonyból jön.

– Ha valami leesik, azért is maguk felelnek?

– A múltkor lezuhant egy gerenda, megütött valakit. Hatvanszor hívtak be a főosztályra, faggattak; már mondtam, hogy büntessenek meg inkább háromezer forintra, csak ne idegesítsenek tovább. Szerencsére kiderült, hogy én akkor a kocsí átellenes oldalát ellenőriztem.

Azt mondja a vizsgáló:

– Magának akkor is kellett volna látni, hogy egy gerenda meglazult!

– Igen?! Az ügyvéd úr a fal egyik oldaláról meg tudja mondani, hogy a túloldalon hámlik a vakolat?

Hogy annak idején megtalálta ezt a jó replikát, a kocsi vizsgáló még most is elégedetten sóhajt, kigombolja munkáskabátja felső gombját.

– Naponta tizenöt-húsz vonatot kell átvizsgálnunk, húsz-huszonöt kilométert gyalogolunk, ehhez szükséges a magyar királyi turistaláb. Télen ha csak egy pár lábnyom van a hóban, az mindig a kocsi vizsgálójé; hányszor felbukunk a sínek mellé kikészített salakdombokban, mert a hó magasan belepí; hányszor volt, hogy átszólt a túloldali társam: gyere értem, derékig estem a hóba.

A kocsi vizsgálás nem culáger munka, tanulnom kellett: géplakatosi vizsgát tettem, öt kötet szabályzatot kell tudnom kívülről. Valaha megfizették a munkánkat...

– Mikor?

– Mikor? Amikor még azt énekelték, hogy havi kétszáz pengő fixszel az ember könnyen viccel, most meg van egy tizenennyolc éves fiam, friss segéd, az orrát sem tudja megtörölni, és a gyárban többet keres, mint én itt, a szabad ég alatt. Mit csináljak? Én már nem mehetek el gyári lakatosnak, hiába van meg hozzá a fejem, a kezem már nehéz a finomabb munkához.

– Nem gondolt rá, hogy átmenjen kocsirendezőnek vagy sarusnak? Úgy hallottam, azok jobban keresnek.

– Én?! Én sarusnak?! – kérdezi a kocsivizsgáló méltatlankodva. – Én műszaki ember vagyok!

Három óra elmúlt, egy-két vonásnyival mintha már oldódna a sötétség, de lehet, hogy csak úgy rémlik. Most van a leghidegebb, de tűz nem ég sehol.

– Vigyázni kell, mindenütt benzines, vegyszeres vagonok állnak. Régen egy nagy vashengerben hulladékfát égettünk, a tetejére cukorrépat kötöttünk dróttal, megsült a tűz fölött malátásra.

Visszaindulunk az állomás felé, a sínen járásnak is megvannak a maga szabályai: talppal nem szabad rálépni a sínfejre, mert megcsúszik az ember lába; gyakran körül kell nézni, de ha egyszer szabad az út, akkor menni kell, mert beállhat egy vonat, és száz métereket kerülhetünk vagy kapaszkodhatunk át a fékezőfülkében.

Egyik vágány előtt megállunk, tolatnak rajta. A kocsirendező jelére a mozdony meglöki a kiakasztott kocsit, az enyhén lejtős pályán elgurul, a kocsirendező kéziváltóval tereli a megfelelő irányba. Újabb és újabb kocsit indít el a mozdony hatalmas dördüléssel.

– Így kell ennek szólani?

– Azt mondják, úgy szép a tolatás, ha csattog.

– Meg azt is mondják: csak a vas a vason maradjon, már tudniillik a kerék a sínen.

Egy vágányok között álló kis fülkéből lépett elő a közbeszóló sovány öregember – filmen talán Siménfalvy Sándor játszáná –, jelentkezik a kísérmnél, régi ismerősök, kezét fognak:

– Hogy van, Feri?

– Hogy lehetnék, főnökhelyettes elvtárs, negyed gyomorral?!

– Majd a tavasz meghozza a kedvét!

– Majd a tavasz elvisz – felemelt tenyérrel hárítja el a vigasztalást –, nem félek, előkészültem rá.

– Gyerek van?

– Egy van, az is bajnak. Lakatos, épületekre vett fel pénzt, nem végezte el, amit vállalt, és most börtönbe került.

– Jár hozzá?

– Most nem lehet látogatni a börtönben, az influenza miatt, az asszony idegeskedik, hogy mi lehet vele.

– Gondolom, vigyáznak ott rá – mondja a főnökhelyettes.

– Én is úgy hiszem. Nem tudom, kiről vett példát az életével; csavargott, ivott. Engem a családom még sohasem látott részegen, nekem nincs kocsmacimborám.

Szól a telefon, az öreg felveszi, elnézést kér, kifut a vágány végéig, körülnéz, visszajön, és jelent a telefonba.

– Tulajdonképpen mi a beosztása?

– Vágánybenéző vagyok, a második vágánytól a tizedikig az enyém.

– Mit csinál a vágánybenéző?

– Jönne egy vonat, a torony leszól, hogy az állomás hanyadik vágányára járatná be, ő odáig nem lát, én odamegyek, és *benézek*,

vagyis megállapítom, hogy üres-e az illető vágány, visszajelek, és akkor a torony kiadja az engedélyt.

– Nem volna elég egy műszer, amelyik jelezné a vágány foglaltságát?

– Biztos, hogy elég volna, de úgy látszik, hogy én olcsóbb vagyok.

– Hányszor riasztják egy szolgálat alatt?

– Innen a fülkéből csak a hatos és hetes vágányt látom, a többihez ki kell menni, ma éjszaka is vagy százötvenszer kiugrottam.

– Hány órás a műszak?

– Tizenkét-huszonnégyes fordában dolgozom, egy hónap alatt összejön a kétszázhatvan óra. Ehhez jön még másfél óra út oda, másfél vissza. Fülöpszállásról járok be.

– Mennyi a pénz?

– Háromezer-kétszáz forint meg a túlóra.

– Meddig szolgál még?

– Két évem van nyugdíjig, aztán egy nappal sem tovább. Flekksuszter vagyok, majd azt csinálom; a hat-nyolcszáz forint, ami a nyugdíjhoz kell, még összejön belőle.

A tolatás már véget ért, tovább botladozunk a sínek között, utunkban most egy veszteglő, sötét mozdonyt kell kikerülnünk.

– Ez miért állt meg itt?

– Egy győri vezér hozta, tíz percet kellett volna várnia, erre lehúzta az áramszedőt, és ott hagyta a gépet. Addig, amíg itt áll, nem lehet beengedni a Kelenföldön és Budaörsön engedélyre váró vonatokat. Csak akkor küldhetjük ki, ha megjön a váltás, azaz egy új mozdonyvezető.

– Joga volt itt hagyni a mozdonyt?

– Papíron lehet, hogy igen, ha a tizenhat óra szolgálata már letelt. Más kérdés, hogy egy rendes vezér ennyit még rátett volna. Minden mozdonyvezető más lelkivilág: az egyik, ha elromlik a mozdonya, szól, hogy állítsák egy foglalt szakaszra, lehúzza az áramszedőt, bebújik a géptérbe, és kijavítja, a másik, ha unja a szolgálatot, direkt meglazít egy csavart, hogy bemehessen a műhelybe, mindig akad szerelő haver, aki igazolja neki.

Visszaértünk az állomásépülethez; még mindig nincs négy óra, de Berendi friss, fehér ingben, vörösre borotválva már ott ül a helyén, és telefonál:

– ...szóval, kire hasonlít a gyerek? Rád? Ne mondd! Nem akarsz észrevenni rajta a szomszéd szeme villanását?...

Közben egy kézmozdulattal behívja az előszobában várakozó forgalmistát, és jelentést kér tőle: mennyi vonat ment el ma éjszaka, melyik vágányon mi maradt. A forgalmista sorolja az adatokat.

– Az emberek megvannak?

– Nem történt rendkívüli esemény.

Berendi elégedett:

– Ez szép volt – mondja, és kezet fog a forgalmistával, mint koncert után a karmester az első hegedűssel.

5

– Az éjszaka nem tudtam beszélni az ipari örökkel – mondom másnap este Berendinek –, de talán jobb is, ha magától kérdezem meg először: mi a helyzet a lopásokkal?

Az állomásfőnök kényelmetlenül forgatja a nyakát.

– Hát... előfordulnak.

– És kik követik el a lopásokat: csak a civilek vagy a vasutasok is?

– Meg kell mondani őszintén: a vasutasok is. Az alkalom kínálja magát, a sarusok csak egy kicsit jobban megcsapatják a vagon, kinyílik az ajtó, és találnak mindent: pulóvert, korcsolyacipőt, tévét, a lakatosok pedig berendelnek magukhoz „javításra” egy borral teli tartálykocsit, és megcsapolják, a vonatátvevők megnézhetik a fuvarleveleket, és pontosan tudják, hol érdemes kísérletezni.

– Igaz, hogy egyszer meg is vertek egy forgalmista nőt, mert nem volt hajlandó elárulni, hogy mi lesz az érkező vagonokban?

– Nem hallottam erről.

Kutatok az emlékeim között; milyen biztonsági intézkedésekre emlékszem:

– És az ólomzár? Az ólomzár nem véd?

– Nem sokat. Motozásnál már találtunk kocsirendezőnél egy összemarék plombát, bármit le tud zárni újra, nyoma sem marad, hogy itt nyitották fel. De jött már Budafokról is bor sértetlen ólomzárral, a vagon mégis félig üres volt, már ott helyben megdézsmálták, és úgy adták fel.

– Mit lopnak?

– Mindent, ami a levegőnél valamivel sűrűbb. A szellőzőablakon keresztül vagy bottal kihalásszák az üvegeket, megisszák a faszeszt, hiába van rátéve a halálfej, azt hiszik, csak félre akarják vezetni őket.

Mások is belekapcsolódnak a beszélgetésbe:

– Indult már tehervonat egynapos késéssel, mert kiemelték belőle négy karton cipőt. Egy kirendelt dolgozó egy fél disznót lopott el, egyben nagynak találta, kis zsebkéssel akarta szétarabolni a combot; addig farigcsálta, amíg észrevették.

Kelenföldön valaki az órákat gyűjtötte, telerakta a szekrényét vekkerekkel, úgy állította be őket, hogy minden negyedórán csörögjön egy. Szorgalmas ember volt, mikor lebukott, a rendőrség egy háromtonnás púpozott teherautóval vitte el tőle a lopott holmit.

– A kocsikról leszedték a fűtést irányító termosztátot, mert kiválóan alkalmas akváriumok fűtésére is. Egy kalauz háromszáz szemétládát lopott; vízmerő kerékre szerelte fel tartálynak, ezzel öntözte a kertjét.

– Rákos rendező előtt egy pályamunkás benyúlt a drótfonaton, amivel lezárták az almát szállító vagon ajtóresét, beleakadt a keze, a vonat elindult, vonszolta magával az embert, és levágta az egyik lábát. Két vagy három almáért! A nyomozásnál kiderült, hogy az illetőnek nagy kertje van, és ötven-hatvan almafa nő benne.

Berendi nem szól közbe, csak kényelmetlenül játszik egy golyóstollal.

– Ferencvárosban hány dézsmálás fordul elő egy év alatt?

– Százharmincra-százötvenre becsülöm – mondja Berendi. – Négy-öt tettest tudunk megtalálni, ezek sem ismernek be többet öt-hat ügynél. Csak amit rájuk tudunk bizonyítani.

Két év alatt tizenöt embert küldtünk el fegyelmi úton Ferencvárosból lopásért. Utoljára hatan álltak össze fosztogatni, itt a jegyzőkönyvünk.

Jegyezgetem a tételeket: zöldpaprikát és paradicsomot loptak a szalonnához, világos sört, bikavért, fejenként egy üveg kövidinkát, fehér-fekete pettyes műanyag labdákat, összesen kétezer-négyszáz forint értékben. A jegyzőkönyv végére lapozok, és megnézem az ítéletet: mind a hatot elbocsátották.

– Rám szóltak a rendőrségtől, hogy legyen azért bennem humanitás – folytatja Berendi –, fél kiló paradicsomért még nem kell tönkretenni egy embert. Nem arról van szó – mondtam nekik –, hogy

elvett egy fél kiló paradicsomot, hanem arról, hogy benyúlt egy vagonba! Éppúgy lehetett volna ott húsz deka arany is!

Sajnos, a vasút nem következetes, ebből a hat tolvajból is kettő már visszakerült a MÁV-hoz, az egyik a hatvani állomáson dolgozik, a másik itt, Józsefvárosban. Csak annyi hátrány éri őket, hogy új felvételseknek számítanak, alacsonyabb rangfokozati bért és részesedést kapnak, de egy év után ez alól is mentesülnek.

Belátom, hogy nincs emberünk, de szerintem, ha azt akarjuk, hogy a vasút vasút maradjon, még így sem szabad megtűrnünk azokat, akik megsértik a fegyelem alapvető előírásait.

Berendire nézek, már mozdulna a szám, hogy emlékeztessem egy hasonló esetre, amikor ő nem mutatkozott túlságosan következetesnek.

Néhány nappal azelőtt történt, hogy Horváth II. kocsirendező délben a műszak közepén otthagya a tartalék mozdonyt, és hazament, mert kevesellte a részfizetésnél kapott pénzt. Ez megzavarta a műszak egész szervezését, mert egy sarusnak kellett a helyébe lépni, a sarust viszont nem lehetett pótolni, egy ember négy helyett öt vagy hat irányvágányt fogott, fokozódott a baleseti veszély.

Jelentették Berendinek, felháborodott a nyilvánvaló munkamegtagadáson, azonnal el akarta bocsátani a kocsirendezőt, de aztán elsimult az ügy, Horváth II. maradt. Mikor az okot kérdeztem, a főnök azt mondta, hogy az illető régi vasutascsaládból származik, ismerte az apját is, és nem akarta megbántani. Indoknak szép, csak nem lehet komolyan venni, valószínűbb, hogy senkit nem tudott volna Horváth II. helyére állítani.

Emlékeztetném erre az esetre, de meggondolom magam, milyen jogon oktassam ki én ezt a magát pusztító, napi gondokba belesüppedt embert. Egyébként is a szabályok közé tartozik: a riporternek nem kell hogy igaza legyen alanyával szemben, de ha mégis igaza volna, gondosan kell vigyáznia, nehogy kiderüljön. Becsukom a jegyzetblokkot:

– Akkor hívatna egy ipari őrt, akivel bejárhatom a terepet?

Berendi kiszól, néhány percen belül bekopogtat az irodába egy harmincöt-negyven éves, sovány férfi, igyekszik „sarkosan” mozogni, fejét hirtelen mozdulatokkal kapja ide-oda, mintha semmi sem kerülhetné el a figyelmét. Bemutatkozásnál a bal kezét nyújtja:

– Halom Lajos vagyok.

– Mi történt a jobb kezével?

– Saruztam a 23-as vágányon, négy darab négytengelyes kocsit nem fogott meg a vágányfék, színültig voltak rakva gömbvassal, nekizúdultak volna a Videoton tévés vagonoknak. Próbáltam megfogni saruval, de egy pétisóleszóródáson megcsúsztam, nem kifelé estem, hanem befelé, akkor lett oda a jobb kezem. A 23-as különben is veszélyes vágány, egy hónappal azelőtt egy Mészáros nevezetűnek vágta le a karját a kocsit.

Halom Lajos egyenesre rángatja le kabátja alját:

– Akkor mehetünk?

– Gyerünk.

A korán leszálló alkonyatban bukdácsolunk a sínek között:

– Fegyvere nincs?

– Egészségileg C csoportosak vagyunk, nem kaphatunk fegyvert, csak a főnöknek adnak.

Hamarosan kiderül, hogy az ipari örökért nem rajonganak a pályaudvaron.

– Megkezdtek, Béla bácsi? Hogy megy? – szól fel barátkozóan Halom Lajos egy mozdonyvezetőnek, de az csak foghegyről válaszol:

– Meglegyen, csak baj ne legyen. Annyi elég ide – és elhúz a mozdonnyal.

– Hányan őrzik a pályaudvart?

– Egy túrban három ember szolgál, de ha beteg valaki – ilyen állapotú embereknél, mint mi, gyakran előfordul –, akkor egy őr tizenkét óra hosszat egyedül vigyáz az egész nagy pályaudvarra.

– A rendőrség nem segít?

– Régen a rendőrséggel jobban együtt lehetett dolgozni. Tartottak razziákat, a hétvégi munkásvonatokon összeszedték a lopott szerszámokat, lemezeket, késeket, mindenfélét. De a rendőrök nagyon rühellték az egészet, nem is akartak találni semmit, behúzódtak egy üres fülkébe, és rádióztak. Itt a pályaudvaron most már csak akkor látunk rendőrt, ha olyan külföldi vonat érkezik, hogy vigyázni kell rá.

– De hát mihez kezdhet egyetlen ipari őr fegyver nélkül hatszáz holdnyi területen? Végig sem tudja járni.

– Nappal az ember messzire ellát, sötétben meg az a taktikám, hogy keresztben vágok át a síneken, és főleg azokat a vágányokat figyelem, ahol bort tárolnak. Üveges bort könnyebben lopnak, de a tartályból is kiemelnek egy kannafedéllel.

– Nehéz feltörni a vagon?

– Nem egy ember szokta csinálni, egész banda figyeli a kocsit már onnan, hogy behúz az állomásra, nézik a bárcát, és kiválasztják, mi kell. De egy embernek sem nehéz pajszerrel vagy vasdarabbal kinyitni, a hűtővagonok ajtaján pedig csak el kell fordítani a kart.

– Mi a tapasztalata: kik közül kerülnek ki a tolvajok?

– Itt belül csak a vasutasok lopnak. Ha valahol egy felnyitott ólomzárat veszek észre, jelentem, és már kezdek is motozni a környékbeli őrállásokban, melegedőkben. A kirendelték már ismerik ezt a szokásomat; ha valamit akarnak, inkább átmennek a másik gurítóra, és ott nyomnak fel egy vagon. Idegenek csak a pályaudvar szélén, az Aszódi-telep felől jönnek be. Ha kíváncsi rá, megnézhetjük azt a környéket.

Meg sem várva a választ, fürgén megindul a sínek mellett. Száz méter hosszan lehullott búzán taposunk, a csík vastag és széles, mint egy kézzel kötött pulóver, aztán szénben gázolunk bokáig, Halom Lajos felvesz egy marékkal.

– Daraszén, kazánba való.

Az Aszódi útnak a pályaudvarra nyíló oldala gyerekkorom Augusztá-telepére emlékeztet ócska, deszkából tákolt sufnijaival, korcs, földet szaglászó kutyaival, züllött bozótjával a földszintes házak körül, a különbség csak annyi, hogy az utcai lámpák fényében már egy-egy magánautó is parkol.

Kerítés nincs, a telepet egy harminc-negyven méteres, gazzal felvert sáv választja el a vasúti pályatesttől. Idáig nem ér el a lámpák fénye: egy gyorsabb mozgású ember pillanatok alatt eltűnhet a homályban.

– A telep melletti öt vágányra nem állítunk be értékes árut, ezt már a telepiek is tudják, és beljebb jönnek. Szalámit, női csizmát szednek ki a vagonokból, de nem válogatnak, ha csak ecetet találnak, az is jó nekik. A cuccot nem viszik magukkal, mert a házkutatásnál lebuknának, eldugják a szemétdombon vagy a bokrok között, aztán érte jönnek. Én egy fékezőfülkében szoktam állni, és figyelem, mikor lógnak be, aztán mozgósítom a közelben dolgozó embereket.

– Ha elfog egy tolvajt, jár magának valamilyen jutalom?

– Kétszáz forint. Mondok egy érdek eset: tavaly karácsonykor a legkisebb fiam lámpákat kért a fenyőfára, de nem volt pénzünk, öten élünk a fizetésemből meg abból a kilencszáz forintból, amit a kezem után kapok. Mit csináljak, honnan vegyem, hogy meglegyen az öröme a gyereknek?! Aztán az Isten megsegített: karácsony előtt elfogtam egy kocsivizsgálót – diódákat lopott egy vagonból –, és a főnök soron kívül megadta érte a kétszáz forint jutalmat.

Sertésvásártér állomás felé tartunk; kísérőm azt ajánlja, hogy útközben tegyünk egy kerülőt a mosóvágány felé. Sertés- és marhaszállító vagonok sorakoznak itt tisztításra várva, egy gumicsizmás ember lapátolja ki belőlük a trágyával kevert homokot, aztán vízsugárral lemossa a deszkákat.

Felkapaszkodunk a vágány melletti platóra, a felső bitumenréteg nyáron elfolyt, ősszel elporladt, a betonból kiállnak a vasszálak, másutt lyukak tátonganak, majd betömi a hó; aki erre jár, nyakát szegheti benne. Úgy gondoltam, nem lehet nagy öröm itt dolgozni; elutasító, zsémbes hangra számítottam, de a gumicsizmás ember jókedvűen fogadott, nem is kezet adott, hanem belecsapott a tenyerembe:

– Jó napot kívánok. Én vagyok, kérem, a „trágyamester”.

– Milyen munka ez?

– Milyen munka? Szar munka. Langyos víz kellene a mosáshoz, de nézze meg, most is olyan hideg, mintha a Dunából jönne.

Ilyenkor még istenes, de keményebb télen annál nehezebb, mert a marhaszar ráfagy a padlóra, csákánnyal kell kidobni, rosszabb, mint a beton, mert a beton elreped, de ez csak szikrázik, ha odavágok. De hát mit csináljunk, ha a trágya lapos.

– Az miért baj?

– Mert ha kerek volna, elgurulna – felemeli az ujját, mintha most érne el a lényeghez. – Régen kaptam tíz százalék piszkosságít, most elvették, azt mondták, hogy már nem olyan piszkos a munka. Aki ezt kitalálta, szeretném beküldeni egy kétszintes sertésszállító kocsiba, takarítsa ki, aztán, mikor jön ki, eléje raknék egy tükröt.

– A ruha megfelelő?

– Ruha, csizma van, ahogy kell, nem számítanak kihordási időt.

– Nem volna jobb egy gumiruha?

– Igazság szerint vízhatlan ruha járna, ez meg csak zöld vászon, de jó erős anyag, elvágja a cérnát is, dróttal varrom fel a gombokat, „műszaki cérnával”.

Beszélgetésünket a szomszédos vágányon álló vagon nyitott ajtórésén egy kérődző tehén hallgatja figyelmesen.

– Mióta csinálja?

– Már 1943 óta.

– Miért nem választott más munkát?

– Nem lehetett akkoriban szanaszét kereskedni, elhalt az apám, volt egy nyomorék húgom, aki várta a kenyeret, jönni kellett pénzt keresni. Örültem, hogy felvettek a vasúthoz. Viszneken laktunk, éjjel két órakor indultam el munkába és gyalog.

Beszéd közben nem áll meg, mos, lapátol kifelé a vagonból, egy műszak alatt tizenöt-húsz kocsit kell rendbe hoznia. Nem akarom feltartani, már távozóban kérdezem meg:

– És a trágyával mi lesz?

– Régen elvitte a téesz, még a vasutasok is hordták haza a kertbe, de most már minden homokkal van felszórva, legföljebb ötévenként, mikor kiállításra hoznak tenyészállatokat, akkor almoznak meg alájuk rendesen. Ez a homok megy a bányába töltésnek.

Sertésvásártér állomás már a vágóhíd területén fekszik, vasúti ügyekre hivatkozva csúszunk át a portán. Közvetlenül a bejáratnál lapos boncház áll, a szállítás közben megdöglött állatokat vizsgálják itt, miután megtalálták az elhullás okát, átviszik a dögöt az ÁTEV-hez, lisztet örölnek belőle.

Az út nagy, szabad térségbe torkollik, az állomás nevéhez méltóan valóban kikövezett *vásártérre* emlékeztet, itt érnek véget a vasúti sínek is. A tekintetnek nincs mibe kapaszkodnia, legföljebb egy

görbe nyakú lámpán akad meg, a ferde rámpa szélén, és egy esővédő gombán, ahova az állatokat vizsgáló orvos szokott behúzódni.

A fogadón tíz-tizenkét üres sertésszállító kocsi vesztegel, benézek: két szintre osztották őket, úgyhogy valójában emeletes vagonnak számítanak. Az oldaldeszkák között hézagokat hagytak, hogy körös-körül szellőzzön, a négy sarokba itatóedényeket rögzítettek. Keveslem a kocsik számát, kísérem bólint:

– Öt-hat éve még százhusz kocsit állítottunk be naponta, most talán harmincat. A téeszek egyre több sertést küldenek teherautón.

– Megéri nekik?

– Kevesebb a súlyveszteség. Például Békéscsabáról elindul az autó reggel kilenckor, délfelé már felér a vágóhídra – a vasúton viszont a szállítás kötve van a vonatinduláshoz. Ha húsz órakor indul, tizennyolc órára már be kell rakni a sertéseket, éjszaka két-három órát vesztegel valahol, jó, ha öt órára be tudják állítani a rámpára. Ha a teherautón egy kilót fogy az állat, a vasúton négyet-ötöt, egy kilóért élősúlyban huszonöt-harminc forintot fizet a vágóhíd, csak egy sertésnél hetvenöt-száz forint a különbség.

Egy törökszentmiklósi teherautóval nyolcvan sertés érkezik, az állatorvosi ügyelet előtt megáll, lajtorját támasztanak a kocsi oldalához, karbonáriköpenyt viselő öreg állatorvos mászik fel rajta, fokosával megpiszkálja az állatok lábát, orrát, fülét.

– Mit tetszik vizsgálni ilyenkor?

– A nyálkahártyákat, lábvégeket figyelem, tartási hibákat; ezek kalciumhiányra vallanak, sántaságot. Nincsenek-e gyöngyházzsínű hólyagsorok a köröm fölött a párta szélén.

– Gyakori a körömfájás?

– Előfordul. Vésztőről hoztak be egy szállítmányt, és csak itt a vágóhídon derült ki, hogy a környék fertőzött. Ennek a betegségnek a bacilusa úgy terjed, mint az influenzáé, ahova a vésztői szállítmányt besoroztuk, mind az ötezer sertést azonnal le kellett vágnunk.

– Tömeges elhullás?

– Az már ritkább. Egyszer olyan zárt kocsiban hoztak disznókat, melyben előtte vegyszert vittek, mire megérkezett a szállítmány, minden állat megdöglött.

A törökszentmiklósiak befizették az illetéket – minden állat után harminc forintot –, aztán mehetnek tovább. Alig-alig haladnak a teherautók sorában, lépést tudunk tartani velük.

– Mindenütt ilyen szigorúan veszik a fertőzött árura szóló tilalmakat? – kérdezem a kísérelőtől.

– Mostanában már igen, de régen, az ötvenes években sok volt a dribli. Mondjuk, ha Békéscsabát járvány sújtotta vidéknek nyilvánították, onnan nem lehetett búzát vagy disznót feladni külföldre. Mit csináltak? Felküldték a búzát vagy disznót Ferencvárosba, az már nem számított járványveszélyes állomásnak, mi már továbbíthattuk bárhova.

Beértünk a nagykapu elé, a teherautó megáll, de a disznók nem akarnak lejönni a platóról, egy falkában behúzódnak a belső sarokba, az ülés ház mellé.

– Vakok, nem látnak semmit – magyarázza egy kocsikísérő –, zárt szálláson nevelkedtek, sötétben esznek és fekszenek, vörös lámpa melegíti őket. Az anyát, hogy jobban szoptasson, a nyakánál fogva még le is szíjazzák a vályúhoz, csak előre-hátra mozoghat, lefeküdni nem tud.

Négyen is felugranak a teherautóra, ostorral-seprűvel hajtják lefelé az állatokat, fülüket-farkukat megfogják, és rugdossák őket, állítólag, ha egy megindul, követi az egész falka. Az állatok a deszkákhoz próbálnak bújni, kapaszkodnak, megcsúszó lábukkal túrják le a homokot az oldalréseken. Végül mind lefut az alkalmi rámpán, előrehajtott fejjel szaglászva indulnak el a vágóhídhöz vezető, felmosott klinkerúton, a kocsi mellett csak egy törött lábú disznó marad.

Mi is belépünk a nagykapun, üres ólak között csúszkálunk szárazjégzilánkokon, arrébb rúgok egy elhagyott fél szalmapapucsot.

A trepninél egy Eurocar Transporti feliratú kamionba rakodnak. Egy hentes késével még egyszer végigsimít a fél disznókon, eldobja a túl zsíros, lelógó cafatokat, aztán fehér köpenyes, fehér vászonba takart csizmát viselő munkások veszik a vállukra a húst, és a kamion hodályszerű belsejében felakasztják a horgokra. Az olasz átvevő rövid, szürke kabátban, hajadonfőtt toporog a kamion mellett, minden darabot külön megnéz, amelyik fél disznóval elégedetlen, annak egy szürke lapot tesz a körme közé, ezt túltolják a kamionon, marad itthon.

– Mi a bajuk?

– Vagy egy foltot talált rajtuk, vagy csúnyán lett kivágva.

Egy bécsi cég, a Gebrüder Convalexius, tiszta zsírt visz ki, a tartálykocsikba fűtőcső van beépítve; a cég telephelyén olvadtan veszik ki a zsírt.

A követ mindenütt vér, zsír és szárazjég borítja, a tartósítószeres és a klór átható szaga terjeng. Már jártam a sertésvágóhídon, nehéz gyomorral, de tudomásul veszem a folyamatot: a hirtelen éles fénybe jutó disznók megtorpanását, az elektromos bénítást, az „igazság pillanatát”, az állatok leszúrását, a futószalagszerű bontást, a forgó hengert, amely lefaragja a bőrt, inkább a mellékes jelenségeket figyelem.

Külön tárolják az öreg kocák húsát, a szalámigyárba küldik, a kisült, szinte porrá tört tepertőt nagy tartályokba töltik, táp vagy trágya lesz belőle.

Egy pata hever az út közepén, mintha egy feledékeny disznó elhagyta volna.

Fehér köpenyes, állapotos nő egy targoncán nagy kondér félig megfőzött húscafatot tol maga előtt.

– Hogy bírja ki itt egy állapotos nő? Milyen gyereket szül majd?

– Lehet, hogy jobbat és szelídebbet, mint az a nő, aki tejüzemben dolgozik.

Jólesik belépni a porszagú, papírokkal zsúfolt vasúti kirendeltségre, nekidőlök a falnak. A vasutasok épp egy csoportvezetőnővel tárgyalnak, aki a vágóhídról jött át vagonokat igényelni.

– Hány sertést dolgoznak fel naponként? – kérdezem a nőtől inkább csak túlzott lelkiismeretességéből; mit érek vele, ha azt mondja: tízezret vagy egymilliót?!

– Per pillanat? – kérdezi vissza a nő bizonytalanul.

– Igen, per pillanat.

– Per pillanat nem tudom. Tessék megkérdezni a minisztériumban X. elvtársat.

– Köszönöm, majd ha arra járok, bemegyek hozzá.

Mikor a nő elmegy, a kísérem rám néz:

– Ha akarja, átugorhatunk a Marhavásártér állomásra is. Vagy azt inkább holnap?

Meghúzom az övet az anorákomon:

– Essünk túl rajta.

Közben eleredt a hó, a falak mellett rögtön elolvad, de a sínek mentén megül a száraz gyomokon, elfedi a talpfákat, a zúzalék réseit. Néhány száz méter után a sínek kétfelé ágaznak, mi a bal oldali vágányt követjük a marhavásártéri lejáró felé.

A kikövezett, enyhe emelkedésű rakodón marhákat hajtanak fel, nehezen megy, az állatok patája megcsúszik a vékony havon. Egy-egy kocsiba tizenhat marha kerül, kettesével fűzik őket egy karikára, a megkötésnél vigyázni kell, a figyelmetlen munka nagy bajt okozhat: ha az egyik állat lefekszik, felrántja, valósággal felakasztja a másikat.

Két bála szénát vetnek eléjük – ez nyolc órára elegendő; vizet a vagonba rakás előtt kaptak, kibírják Záhonyig.

Néhány bikával megkínlódnak a hajcsárok, öten-hatan rángatják, taszigálják a helyére.

– Akkor a legmelegebb a helyzet, ha két bika kiszakítja a karikát a vagon falából, és be kell menni közéjük. Úgy forog az ember, hogy az oldalukba kerüljön, és a bottal a szemük alá ver, vagy ha nincs más mentség: a szemükbe. Gyakran megtapossák az embert, kezét-lábát törlik.

Kísérőm rágyújt, és nekitámaszkodik a korlát vizes vasának:

– Nem biztos, hogy csak erő és bot kell az állatokhoz. Néhány évvel ezelőtt Miskolc mellett jártam egy kisebb állomáson, már nem emlékszem, Ernőd volt vagy Ludas. Egy öreg paraszt egy bikát hozott leadni az állomásra, hatalmas egy állat volt, erős, mint egy 424-es. Még a teherautóról lehozták, de aztán öten sem tudták beállítani a vagonba, pedig piszkálták botokkal, rudakkal. Fújtatott, tombolt, kikötötték egy távíróoszlophoz, de azt is elhúzta. Már azon tűnődtek, hogy lelövik vagy agyonverik, én sem kötöttem volna meg még az áráért sem.

Volt a parasztnak egy nyolc-kilenc éves unokája – állítólag többet törődött a bikával, jobban szerette, mint maga a gazda –, előjött, és azt mondja a népnek: Nem kell a Sanyit bántani, én majd felviszem.

Elkérte a kötelet, duruzsolt a bikának, és felvezette a vagonba, a nagy test engedelmesen ment utána, hagyta befűzni magát a karikába. Az öreg paraszt megkapta a pénzt, hívta az unokáját, hogy vesz neki valamit a boltban, de a gyerek csak rázta a fejét. Úgy sírt, hogy orvost kellett hívni hozzá.

Új teherautó érkezik, itt is egy nyugodt, öreg állatorvos végzi a vizsgálatot, melléje szegődök:

– Most, hogy a Közös Piac nem veszi át a szarvasmarhákat, hanem a Szovjetunióba szállítjuk, változtak-e valamit az egészségügyi előírások?

– A szabványok ugyanazok maradtak, mint az olaszoknál voltak, sőt talán még szigorúbbak lettek, mert most lépfene ellen is beoltjuk az állatokat.

– Minden marha, amit itt beraktak, eljut a célállomásra?

– Ezt nem mondtam, elhullás mindig lehetséges. Már maga a hizlalás is természetellenes folyamat, a zsírréteg úgy veszi körül az élő sejtet, mint egy vastag foglalat a pecsétgyűrű kövét. Agyon is tiporhatnak egyet a többiek, szállítási stressz léphet fel – ez is okozhat vérbőséget és gutát, előfordulhat, hogy nyáron rosszul szellőztetik a vagon, nem engedik le az ablakokat, de Fényeslitkén, ahol még egy utolsó ellenőrzést tartanak, legfőljebb egy-két döglött állatot kell kiemelni egy egész vonatból.

A kocsikat lezárják a marhák után, a gép rájár a vonat elejére, itt már nincs dolgunk tovább.

– Maradt egy kis időnk délig; bemenjünk erre a vágóhídra is?

Még nehéz a gyomrom a másik vágóhíd vérszagától, úgy érzem, mintha túl sokat ettem volna, de bólintok, munka közben számomra nem adhat felmentést az, hogy irtózom valamitől.

Az udvar kövei csillognak az olvadó hótól, az épület mellett halomba rakott besózott, nyers marhabőrök áznak. Most is először a vasúti irodába nyitunk be, a szolgálattevő az íróasztal mellett könyököl, bárcákat, menetleveleket tölt ki:

– Délután öt vagon ló megy ki Olaszországba. Vágólónak veszik, de szerintem munkára fogják őket.

– Erre nem szól az embargó?

– A lóra nem, meg a pacalra sem, azt vinnék az olaszok meg a svédek minden mennyiségben, mert minden vörösárunak a pacal az alapja.

Az irodában hagyjuk a kabátunkat, fehér köpenyt öltünk, és felmegyünk az emeletre. Az egyik folyosó végét egy körülkerített, lingeritpadlózatú karám foglalja el.

– Ez az?

– Ez.

Kevésbé látszik ijesztőnek, mint a sertésvágóhíd párában, vérgőzben úszó „vesztőhelye”. A karám most üres, csak három-négy ember cigarettázik benne; a korlátnak dőlve tenyerükkel takarják el a parazsat. Kisvártatva elnyomják a csikket, egyikük hátramegy, és kinyit egy széles ajtót: öt szarvasmarhát terelnek be, nem ismerem a fajtájukat, csak annyit látok, hogy hatalmas termetűek és barna-fehér foltosak, megállnak, és békésen várakoznak.

Egy alacsony és vézna férfi lép eléjük, rövid, kopott fémtusú géppisztolyt szorít a derekához, felemeli a csövet, és egészen közel viszi az állat fejéhez; a marha túri, csak nyugtalanul pislog. Majd a férfi hirtelen halántékon lövi, vér jön ki az állat száján, néhány pillanatig még állva marad, aztán jobbra-balra inogva összeecsuklik.

A többi állat most sem mozdul, szájuk mozog, mintha rágnának valamit, a géppisztolyos sorra járja őket, az oldalukba kerül óvatos, menekülni kész léptekkel, és a halántékukba lő, de még amelyik utolsónak maradt, az sem sejt semmi rosszat.

Egy halomba hullanak, aztán kampók viszik tovább őket a szalag mellett ülő fehér ruhás hentesek között, az egyik megkezdi a nyúzást, a negyedik vagy ötödik befejezi, tárolókba kerül a hús, a hatalmas gyomor, a máj, a szív.

Felfordulna a gyomrom az undortól, emlékszem még egy régi tanácsra: úgy lehet elkerülni a hányást, ha az ember mereven nyitva

tartja a szemét, megpróbálom, de még akkor is remeg a lábam, mikor kilépek a kapun.

Másnap az állatok poklának utolsó körét, a csonttelepet is be kellett járnom, de azt már könnyebben bírtam. A portánál bűvárfelszereléshez hasonló pipás gázálcot láttam felakasztva:

– Fel kell venni? Bűdös van?

– Most nem fontos, hidegben nem érezni.

Ma szabad szombatot tartanak a telepen, alig mozdul ember, minden kihalt, csak a mi jöttünk rebbennek fel a varjak, megülnek a dróton, és várják, hogy mikor megyünk el.

A sínek mellett négy-öt méter magas halmokban állnak a csontok vagonokra várva, a frissebb szállítmány élénkebb, vörös színű, a két-három hónapja összedobált halmok már szürkülnek. Az olvadó hó fellazította a föld felszínét, néhány elszóródott csont benyomódott a sárba.

Csakugyan nincs bűdös, bemerészkedem a halmok közé, próbálom felmérni, melyik csont milyen állathoz tartozott: ló állkapcsa fogakkal, tehénszarv homlokcsontmaradvánnyal – egy csomónyi szőr is rajta maradt –, egy kerek combnyakforgó, lófej kiütött szemekkel, három összefüggő oldalborda. Minden résben megült és megalvadt vér; külön halomban fehérlenek a kifőzött birkacsontok.

– Teherautón hozzák ide a csontokat a pesti vágóhidáról, a betegség miatt elkobzott disznók belsőségeit; a nagy árvíz idején ide hordták a rengeteg vad tetemét is: nyulakat, őzeket, vaddisznókat.

Mi csak összegyűjtjük, rakodógéppel felpakoljuk, és leszállítjuk Hidasra. 1973-ig itt helyben dolgoztuk fel a csontokat, durva darabokra törtük, benzingőzzel kivettük a zsírt, a maradék csontliszttel savanyú földeken javíttatják a talajt.

Nemcsak Ferencváros, hanem az egész magyar vasút kis falvakban eresztette mélyre a gyökereit, ahonnan időtlen nemzedékek óta az embereit kapja. Tura, Újszász, Karácsond, Ludas, Pusztaszabolcs, Vésztő, Kelebia mind vasutasközségek, ahol az élet ritmusa a vasúti műszakváltásokhoz igazodik, szerdán van vasárnap, ha a családfő akkor kapja ki a szabadnapját – de a hagyományok szerint egyik falu sem mérhető Adácshoz.

Még alig néhány éve egész Adács – minden arra alkalmas férfi – hajnalonként felkerekedett, és elment a MÁV-ot szolgálni. Külön motorvonat vitte őket Ferencvárosba, Rákosra, a Keleti pályaudvarra, erre a szerelvényre nem is osztottak kalauzt, mert csak vasutasok utaztak rajta.

Az idők változnak, ez a vonat már rég megszűnt, az adácsi vasutasok már elférnek a menetrendszerű személyvonaton is. Egyre kevesebben szállnak át Kőbánya-felsőn a Prolira, a motorkocsira, mely Ferencvárosba és Kelenföldre viszi a szolgálatot, ez a maradék is – mint mondják – a malom mellől jön, mert fehéredik a haja.

Még így megfogyatkozott létszámmal is tartanak néhány régi hadállást, például Ferencvárosban az egyik gurítótoronyban most is három adácsi dolgozik, az egyik túrt egészen ők adják. Közülük leginkább S., a gurításvezető vonja magára a figyelmet, hatalmas, kövér ember, tavaly negyven korsó sört nyert a kocsmában, mert fogadott, hogy az áruátvevő mázsán őt nem tudják lemérni; eltolták a mutatót egész a százharminc kilós határig, de a mérleg nyelve meg sem moccant.

Ami pedig különösen fontos egy gurításvezetőnél: S. hangja is arányban áll roppant testével. Az egyik műszakból korábban akart lelépni, de váltótársa vagy öt kilométerre Erzsébeten lakott, elmenni hozzá vagy üzenni már nem tudott neki, ezért S. teljes erővel beleszólt a mikrofonba:

– Simon Jani, Simon Jani Erzsébeten, hallasz engem? Reggel fél ötre gyere leváltani!

Kétszer megismételte, másnap reggel a jelzett időben be is ballagott a váltótárs.

S. egyébként is szóra termett ember, többször is beszélgettünk a toronyban. Egyszer Adácsról kérdeztem, S. összevonta a szemét, száját kissé félrehúzta – aki ért hozzá, tudja, hogy így a legcélszerűbb összeterelni a gondolatokat:

– Mi, adácsiak a vasútra születtünk, mint a cigány a hegedűre. Az adácsi embert bárhova állították a vasúton, egy hét alatt belejött a munkába.

– Ez valami adottság?

– Azt mondják a régi öregek, hogy Adácson a csecsemőket ki szokták vinni a töltésre, és a fejüket a sínhez ütögették:

– Te is vasutas leszel, mint az apád és a nagyapád volt.

Ez persze csak tréfa, az viszont valóság, hogy a fiúk már tíztizenkét éves korukban az apjukhoz szegődtek, feljártak velük Ferencvárosba, füvet szedni a sínek mellett, tizennyolc éves korukban már felvette őket a pályafenntartás vagy a forgalom. Aztán szolgált a vasútnál egészen a nyugdíjig vagy még azon túl is. Ez volt az élet Adácson.

– Szeretném látni egyszer ezt a falut.

– Tessék eljönni hozzánk a Szent Jakab-napi búcsúra, akkor mind otthon lesznek az emberek. Idegen ugyan csak szájkosárban jöhet be az adácsi búcsúba, de magával majd kivételt teszünk.

Mintha egy homokbánya aláfejtett oldala szakadna le, olyan tömegben szállnak le a vendégek az adácsi állomáson, kezükben csokorral vagy fehér papírba takart üveggel, elvegyülnek a várakozó vendéglátók között, de S.-t a sokadalomban sem lehet eltéveszteni. Fekete öltönyt vett fel az ünnepre, fehér ingét kihajtja kabátja gallérjára. Vele együtt vár rám K., egy másik adácsi ismerősöm is.

Kezet fogunk, aztán elindulunk a falu felé; itt is sűrű a tömeg, leszorulunk a poros kocsíútra.

– Fogyasztunk valamit? – kérdezi S.

Közben ugyanis egy kocsmá elé értünk, beállunk egy üveg sörre, S. nagyot húz belőle, aztán tűnődve ingatja a fejét:

– Hogy mitől tud ez ilyen jó lenni?!

– Mennyit tudna meginni, ha muszáj volna?

– Egy lámpaburával biztos, azt már kipróbáltam, mert 1956-ban lámpaburában hozták. De én mindig csak annyit iszok, hogy a lábam hazavigyen.

Óvatosan körbefordítom a tekintetemet – az Élet megtanított rá, hogy a kocsmában nem szeretik az emberek, ha az arcukba bámulnak. Mellettünk félkarú vasutas iszik, és szidja a főnökeit, vállán szíjra akasztott aktatáska lóg, most jött haza a szolgálatból. Másik oldalt cigányok állnak, lábuknál egy nejlonszatyor hever, három nagy hal rángatózik benne. Egy öreg cigány viszi a szót, kerekre nyitott szájában feltűnik néhány rossz, fekete foggyökér:

– Én száz nyelven tudok, minden nyelvből legalább egy mondatot.

– Latinul mit tud, Pista bácsi?

– Deus laetificat iuventutem meam.

– És ez mit jelent?

– Azt már nem tudom – mondja az öreg, és mosolyog.

S. követi a tekintetemet, de nem szól, csak mikor a cigányok már elvonultak:

– Lopták a halat; itt a közelben van egy halastó, oda járnak. Belevágnak egy üveget oltatlan mésszel, felrobban, és feldobja a halakat. Tetszik még egy sör?

– Nem, köszönöm.

– Akkor induljunk, ma még sokat kell végezni.

Végigballagunk a falun, először K.-éknál ülünk le. A házigazda felesége tálat hoz – sült hússal megrakott szendvicsek vannak rajta – és sört. K. átfogja az asszony vállát.

– A feleségem is vasutas, a forgalomnál volt, távírdász.

– Tetszik tudni morzézni?

– Persze hogy tudok.

– Tessék lekopogni valamit, például a nevét.

Az asszony kopogni kezd az asztalon, de a harmadik-negyedik betűnél idegenkedve megáll:

– Ezzel nem szabad játszani.

– Miért nem?

– Nem tudom, de nem szabad.

Kimegy, de az ajtóból még egyszer megrovóan visszanéz rám.

– Csakugyan jól morzézik? – kérdezem K.-t.

– Aki egyszer megtanulta, az már nem felejtí el. Ismertem egy forgalmistát, fél lába hiányzott, azzal szórakoztatott minket, hogy a falábával morzézott.

A vasúton is hányszor hallani, hogy valaki elaludt, és csak úgy magának kopogtat.

Kinyitom a jegyzetblokkomat:

– Beszéljünk egy kicsit Adácsról. Milyenek itt a földek?

– Jó, fekete agyag, tizenöt-húsz aranykoronás. Csak az volt a baj, hogy kevés jutott belőle, két-három hold egy családnak, azért is

mentek el az emberek annak idején a vasúthoz. Csak nyáron jöttek haza, beálltak részes aratónak, egész évre megkeresték a kenyeret.

– És kiemelkedni hogy lehetett? Az adácsi emberek taníttatták a gyerekeiket?

– Az az érdekes, hogy épp a kulákok, akiknek a legtöbbjük volt, azok nem küldték iskolába a gyerekeiket, mert nem akarták, hogy elkerüljenek a földtől. Most, hogy a föld már nem érték, mind holtszegény és nyomorult, mert sem iskolájuk nincs, sem szakmájuk. A vasutas viszont, ha csak egy kis módja volt, beíratta a polgárba a fiát. Nagy vasúti vezetők kerültek ki Adácsról, vasútigazgatók, szakszervezeti titkárok.

– A mostani n.-i érsek is Adácson született. Az apja írástudatlan ember volt, követ hányt, váltókat kötött a vasútnál. A papok látták, hogy tehetséges a fia, elvitték tőle, és kitaníttatták. Rendes gyerek az érsek, még nemrégiben is hazajárt, és segített a szüleinek, megpakolta a lovas kocsit, és ő maga hajtotta fel a szőlőbe.

– 1945-ben felosztották a Batthyány-birtokot, Olga-majort, Kenyérvár-pusztát, akkor sok vasutas le is lépett a MÁV-tól, kocsit-lovat vett, és inkább a földben dolgozott. Így tartott, amíg a téeszek egyeduralkodók nem lettek, akkor a vasutasok leadták a földjeiket, és visszajöttek.

– Most már megint nem kapni egy kiló paprikát az egész faluban, mert a téeszben nincs munkás.

– Most is a vasút viszi el őket?

– Nem, hanem az ipar. Ott a Pipisen gyár van, Jászárokszálláson a Hűtőgép, Visontán a bánya.

– A bánya kaputól kapuig fuvarozza a népeket, és még ezért is fizet, hogy az autóbuszon ülnek, tíz fillér kilométerpénzt. Ki tudna versenyezni velük?

A búcsú maga egy rövid sátorutcából áll, a bejáratnál körhinta forog, utána jobbról-balról céllövölde következik. S. átnéz az alkalmi

lövészek feje fölött, szakértő szemmel megvizsgálja a hurkapálcikára tűzött nyereménybabákat, -tálakat:

– Csalás az egész, a hurkapálcikák be vannak áztatva.

– Az miért baj?

– A száraz pálcika akkor is elpattan, ha csak a szélén találja el az ember, a nedves viszont szívós, még akkor sem mindig törik el, ha a sörét pont a közepére csap. Egyet lehet ilyenkor megpróbálni: az ember fordítva rakja be a sörétet a csőbe, mert a másik fele sokkal szélesebb, nagyobbbat üt. De a céllövöldések is dörzsöltek; biztos, hogy nem engednék meg.

Megállunk a következő bódé előtt – történetesen éppen büfé –, S. sört rendel, nekitámaszkodunk a bádogfalnak, és kezünkben az üveggel nézzük a hullámozó tömeget.

– Meglehetősen kis búcsú ígérkezik, bár a régi búcsúhoz hasonlítani nem lehet. Ha csak egy ember halt meg, a következő vasárnap pótbúcsút tartottak.

– Verekedős nép lakott errefelé?

– Hivatalosan nem kedvelték a verekedést; valamikor, ha a csendőr kiakasztotta a sapkáját a Hangya szövetkezet sarkára, rend volt, féltek a fiúk, de ha úgy magunk között voltunk, tartottuk magunkat a becsülethez.

A falu közepén folyt egy négysugarú artézi kút, ez volt a határ alvég és felvég között, ezt átlépni nem volt tanácsos. A kis ólmost a zsebben hordtuk, a hatvancentis tengerinádat megöntöttük cines ólommal, elég rendeset lehetett ütni vele.

– Más falukkal nem állt a harc?

– Csak ha ők belénk kötöttek. A hevesiek egyszer megverték minket egy búcsún, szerettük volna visszaadni nekik, de sokáig nem jutottunk hozzá. Ők is a mi vonatunkon jártak fel Pestre, de a vonaton nem lehetett kezdeni semmit, mert a felügyelő nem engedte. Egyszer

észrevettük, hogy a hevesiek az utolsó vagonba ülnek, Adácson kiakasztottuk a horgot, a vonat otthagya a kocsit, mi meg felugrottunk, aztán adj nekik, ami belefér!

A sokadalomban öszülő ember közeledik, karján hozza az unokáját. S. arca mosolyra húzódik.

– Ő volt az én gyerekkori ellenségem, de sokat téptük egymást. Szerbusz, Péter, mennyi van még nyugdíjig?

Ebéd után átmegyünk a szomszédba, ott is egy öreg vasutas lakik. Atlétatrikóra vetkőzve a tévét nézi, a búcsúra nem várt vendéget, üres az asztal, csak a szeme villanásával kiküldi a feleségét; sört, pálinkát, frissen sült túrós rétest hozat be vele.

– Hány éve dolgozik a vasútnál?

– Harminchét.

– És mit szerzett ezalatt?

Az öreg vasutas arcára erőlködő figyelem ül ki:

– Szerezni? Hogy tetszik érteni?

– Házat, kocsit, nyaralót?

– Apámnak ezt a régi házát hoztam helyre negyvenezer forintért; lehet, hogy jobb lett volna újat építeni, de nem mertem belevágni, mert a vasút mindig rosszul fizetett.

Például az egyik sógorom bányász volt, csak húségjutalmat ötezret kapott, mikor mi egész hónapban ötszáz forintot kerestünk. Hívott, hogy menjek át én is hozzájuk; de mi volna, ha mindenki elmenne a vasúttól?! A másik sógorom meg esztergályos a Danuviában, feleannyit sem dolgozott életében, mint én, és ezer forinttal több nyugdíjat kap majd.

– És ki hasonlíthatja a bányász vagy az esztergályos életét a vasutashoz?! Mi sem mindjárt hatvanévesnek születtünk, szerettünk volna szórakozni fiatal fejjel, de vasárnap délből, mikor mindenki a kocsmában üldögélt vagy a lányok előtt támasztotta a kerítést, mi indultunk ki az állomásra, mentünk dolgozni.

– Én nehezen bírtam, inkább nappali műszakban szerettem járni, sötétben mentem, sötétben jöttem, legalább nem láttam semmit.

– És az ember még álmában is tovább játszotta a vasutat. Emlékeztek arra a kalauzra, aki mindig elaludt a templomban, és elkezdte kiabálni az állomásokat a Keletitől Hatvanig?!

A házigazda legyint, és kitölti a maradék sört:

– Mindegy, nekem már a hét is páros szám, ez az utolsó évem. Jövőre én is megyek a Népstadionba salakot szitálni meg gyepéglázni, mint a többi öreg a faluban.

– Ha elengednek! Régen egy hízó kellett, hogy az ember bejuthasson a vasúthoz, most meg lassan egy hízó kell, hogy elengedjék nyugdíjba.

– Az összes nyugdíjast, még a tíz évvel ezelőttit is visszavenné már a vasút.

– Annyira nem jönnek a fiatalok?

– Be sem teszik a lábukat. Egyszer Udvarhelyihez, a régi ferenci főnökhöz odament két fiatal gyerek:

– Főnök elvtárs, mi vasutasok szeretnénk lenni.

– Meggondoltátok, fiúk? – kérdezi Udvarhelyi.

– Meg.

– Akkor menjetek be, jelentkeztek a személyzeti irodában.

Már indulnak, mikor az egyik visszafordul:

– De szombat-vasárnap nem kell dolgozni?!

– Már hogyan kellene? Akkor is megy a vasút.

Egymásra néznek.

– Hallod, mit mond az ürge? Szombat-vasárnap is! Dehogy jövünk ide.

– Azt mondták a ferenci főnöknek, hogy ürge? – ismétli háborogva K. – Mi ezt sohasem mertük volna megtenni.

– A mai szülők is hibásak, hogy ilyenek a fiatalok, mert a gyilkos sem akkor gyilkos, mikor kést fog, hanem mikor oda nevelik.

– Amilyen nevelés mostanában a családokban folyik! Ismerek valakit, aki együtt fürdik a feleségével és a gyerekével; mutat neki mindent, ilyen lesz neked is, ha megnősz majd. Persze, hogy az óvodában már nézegeti a lányokat, meg az óvó nénit is.

– Legalább egy lapulevél mindig kell, mert a családot is csak úgy lehet fenntartani, mint a társadalmat: álcázással. Teszem azt, ha 1945-ben megmondtuk volna a parasztnak, hogy a föld végül mégsem lesz a tiétek, nekiestek volna kapával, hogy megnyissák? Hagyták volna a francba!

Ez az út messzire vinne, visszakanyarodunk:

– És maguk szerint mi segíthetne a vasúton? Hogyan jönnének ide újra a fiatalok?

– Az 1920-as évek valósága ha visszatérne egypár évre, az jó volna nekik, abból tanulnának. Ezek a fiatal emberek meghalának mint koldusok.

A házigazda S.-re mutat:

– Kérdezze meg az ő apját, majd S. bácsi megmondja, hogyan éltek azokban az időkben.

– A gazdák válogattak az emberekben – mondja a fekete ruhás öregember. – Gyöngyösön, aki három órákor nem guggolt ott a piacon, azt már nem fogadták meg.

Jártunk fel Pestre is munkát keresni, a Beszkárthoz meg a kőművesekhez, de sehol nem kellettünk. A pénzünk meg közben elfogyott, velem háromszor is előfordult, hogy gyalog kellett hazajönnöm, pedig Pesttől Adács majdnem száz kilométer út. Reggeli harangszóra indultunk el Kőbánya-Hizlalótól, másnap délben érkeztünk meg, elbújtunk a Borjúkútnál, ne lássák a faluban, hogy nem kaptunk munkát, csak sötétben mentünk haza.

Megbecsültük utána a vasutat, pedig keményen fogták ám az embereket. Valaki lapát nélkül jelentkezett reggel, Branikovics pályamester rögtön rászólt, hogy vegyen egy lapátot a szövetkezetben, ne a vasútét használja. Olyan is előfordult, hogy mindennap dolgoztunk, és eltűrtük, hogy az előmunkás csak minden második napot írjon be nekünk, senki nem szólt, jaj istenem, csak megmaradhassunk a vasútnál. Egyszer mondta valaki: Ne túrjátok, mit féltek? Száz úrnál is több van, száz évig meg úgysem élünk.

Meghallották, örökre kitiltották a vasúttól.

Csak a vasúti fizetésből nem lehetett megélni akkoriban...

– Ma sem lehet – szólt közben csendesen S. –, még valakinek dolgozni kell a családban.

– ...mikor reggel hazajöttem a szolgálatból, nem fekettem le pihenni, apósom kihozta elém az állomásra a kaszát-kapát, mentem a földünkre vagy napszámba.

Az öregember tölt magának egy pohárral a piros borból, és lassan kortyolgatva megissza:

– Nehéz volt a munka, azokat a régi váltókat csak úgy tudtuk emelgetni, hogy csákányt raktunk alá, nem volt elektromosság meg mindenféle önműködő szerkezet, mégis mennyivel vidámabban dolgoztunk, mint a maiak.

Az a sok verseny meg bolondság, amit kitaláltunk! Egy két méter hosszú sáncszál százötven kiló volt; ki viszi el a vállán fél liter rumért? Ki vágja át a váltókörtét úgy, hogy csak két ujjal fogja meg?

A nagy Bencsik szokott győzni; ez a nagy Bencsik különben nagy franc volt, egyszer fogadott, hogy ha levetkőzik, senki sem tudja őt eltolni egy kubikostalicskában. Aki tartotta a fogadást, elveszítette próba nélkül, mert rájött, hogy ha előrehajol a talicska szarvával, az orra pont beleért volna a nagy Bencsik seggébe.

Egy erősebb embert ismertem nála, az én legnagyobb fiamat. Ő is derék – mutat az öregember S. felé –, de inas nem lehetett volna a bátyja mellett. Száznegyven kilós búzászsákot elvitt a vállán egész Vámosgyörkig. Ha valakivel szervuszozott, az táncolt előtte.

A Detki molnárnak nem volt gyereke, kérte őt örökbe, ígért mindenfélét:

– Detki úr – mondtam neki –, Oroszország elég nagy, de a fiamat nem adnám érte.

Mozdonyvezetőt szerettem volna nevelni belőle. A vezérek akkoriban nagy urak voltak: pincskalapban jártak, fehér kesztyűben, kemény ingnyakat gomboltak fel csokornyakkendővel; ha felszálltak a mozdonyra, egy fűtő ronggyal megtörölte nekik a fogantyút. Kívántam ezt az életet a fiamnak.

Meg is beszéltük, hogy jön a vasúthoz, felveszik a fűtőházba, de virtuskodott, megemelte egy löcsös parasztszekér elejét, és arrébb rakta. Erővel bírta volna, de rosszul nyelte a levegőt, és megszakadt. Elment, így hát a kisebbik fiam állt be a vasúthoz, Ferencvárosba.

Túl Adácson sípol a vonat, bár ma szabadnapja van, S. önkéntelenül az órájára néz.

KÖZLEKEDÉS- ÉS POSTAÜGYI MINISZTERIUM
VASÚTI FŐOSZTÁLY – MÁV VEZÉRIGAZGATÓSÁG

ENGEDÉLY

Engedélyezem, hogy Moldova György író – a MÁV munkájáról készülő riportkönyvének megírásához szükséges ismeretek megszerzése céljából – a mozdony első vezetőállásán tartózkodjon.

Kérjük, személyazonossági igazolványát, valamint összvonalas szabadjegyét a jelen engedéllyel együtt a mozdony- és vonatvezetőnek bemutatni.

Felhívjuk figyelmét, hogy a mozdonyon való utazás fokozott balesetveszéllyel jár.

A munka végeztével ezt az engedélyt a kiállító hivatalnak visszaküldeni szíveskedjék.

Budapest, 1975. február 8-án.

Szakosztály

7. Gépészeti

Maráz Béla

szakosztályvezető

Vezérállásban

Mozdonyvezető-arcok

*„A mozdony többet tett az emberért,
mint minden filozófus, költő és próféta előtte.”*

Buckle

*„Most már nyugodtan lefekszem,
mert magyar masinista kezében van a szabályozó.”*

I. Ferenc József,
mikor az udvari vonat átjött a Lajtán.

1

Tusor János mozdonyvezető ezen a napon, július 28-án, a 406-os számú, Budapest Keletiből Miskolc Tiszai pályaudvarig közlekedő gyorsvonattal kezdett. Fél háromkor kellett volna jelentkeznie az irányítóban, de már dél körül bejött hazulról, Hatvanból, az irodán felvette a mozdonyteljesítményi lapot, elkészönt, és ment az öltözőbe, mikor utána szólaltak:

– Ez az utolsó utad, János?

– Nem az utolsó utam, az utolsó szolgálatom.

Átöltözött, erre az útra fehér inget és egyenruhát húzott, a táskája aljára betett egy nyakkendőt is. Átvette a mozdonyt, fájós térdével sziszegve felkapaszkodott a vezérállásba, zakóját felakasztotta a fogasra. Átvizsgálta a gépet, megtapogatta a biztosítékokat, óvatos húzogatóással ellenőrizte a kábeleket.

Én is elkísértem az öreget Miskolcig és vissza – furcsa az *öreg* szót használni, hiszen a nyugdíjba vonuló mozdonyvezető csak tizennégy évvel idősebb nálam, a „fiatal író”-nál –, igyekszem úgy elhelyezkedni a szűk fülkében, hogy ne zavarjam. Megállás nélkül

rendezkedik, megnézi a zárlámpákat, leltár szerint sorra veszi a szerszámokat, végigkopogtatja a kerekeket, üt egyet-egyet az abroncsokra, de egy óra múlva mégis elfogy a munka, Tusor nekidől a vezérállás oldalának:

– Tőlem akár mehetnénk is.

– Most, az utolsó szolgálata után, mit visz el magával emlékebe?

– Csak azt, amit már húsz éve magamnál hordok: van egy literes fazekam az ételnek, egy kanalam, amit még a háború alatt szereztem a hadikórházban, meg ezt az általános szerelvénykulcsot; 1964-ben én próbáztam le az első magyar szilíciumos mozdonyokat, akkor kaptam ezt a kulcsot a ganzosoktól. És ezt a fehér inget direkt azért vettem fel, hogy beleivódjon a mozdony szaga.

Én ettől már meghatódnék, de Tusor elneveti magát, csak viccelt. Az alacsony, ősz hajú, de mokány emberen egyébként sem látszik semmiféle elérzékenyülés, inkább visszafojtott, ideges feszültség munkál benne:

– Szóltam a reszortos mérnökünknek, ő is velünk jön, ha nem érzem biztosnak magam, átadom neki a mozdonyt. Az utolsó szolgálattól már fél az ember, eddig megúsztam, ne most csináljak gikszer!

– Előfordult már ilyen?

– Dolgozott a fűtőházban egy Vas nevezetű mozdonyvezető; olyan sovány ember volt, hogy Laposvasnak hívták. Vas az első szolgálati napját azzal kezdte, hogy egy gőzmozdonnyal nekiment a fűtőház kapujának, és kidöntötte, aztán huszonhat évig dolgozott baleset nélkül. A nyugdíj előtti napon Vast készenlétbe osztották be, azt akarták, hogy csak üldögéljen nyugodtan a várakozóban, de lerohadt egy gép, ki kellett küldeni az öreget, hogy húzza be egy gőzmozdonnyal. Tíz perc múlva szól a telefon a felvigyázónál: Képzeliétek, Laposvas a gőzmozdonnyal *megint* nekiment a fűtőház kapujának, és kidöntötte. Hogy huszonhat évig jól dolgozott, egy perc alatt elfelejtették.

Egy másik nyugdíjba menő mozdonyvezető meg most, a vasutasnapon „feküdt le” a kormányzati vonattal. Kitüntetésként bízták rá; a minisztert, a vezérigazgatót meg az egész vezérkart vitte, Nagykáta előtt megakadt, és húsz perc késéssel ért le Szolnokra, a Vasútbiztonsági Osztály még most is vizsgálja az ügyet. Én nem akarok így járni, megnyugtató, ha eljön velem a reszortos mérnök.

Négy-öt munkás áll meg lent a mozdony előtt:

– Nem ezzel a géppel megy, János, hanem a 1215-össel. A főnök azt mondta, hogy legalább most engedjünk ki tiszta mozdonnyal.

Tusor fogja a zakóját és a táskáját, átszállunk a másik mozdonyra. Csak toporgunk, nem tudunk hova állni, egy egész brigád mossa le a villanymozdony hatalmas, kék testét kefékkel, vastag vízsugarakkal, a vezérállásba is felkapaszkodik egy alacsony, öreg férfi, nagy vödör szappanhabbal. Tusor megfogja a vállát.

– Ő volt az én régi gépkezelőm, öt évig dolgoztunk együtt, az idén már neki is letelik.

Ezt az új mozdonyt is át kell vizsgálni, a tempó most már sietősebb, Tusor felgyűri a fehér inge ujját, így is megizzad, a keze csupa olaj lesz. Még lecserél egy lakatot, aztán beugrik az őrházba, megmosakszik, és vizet vesz az útra a piros kecskeméti kannába. Az ablakon kihallatszik a harsogó fogadtatás:

– Nem elég, hogy húsz évig a nyakunkon lógtál, még most is ide jössz kezét mosni?

Közben befut K., a reszortos mérnök is, fújtatva felkapaszkodik a lépcsőn. Testes fiatal férfi, isten tudja, hányadízíglén vasutas származék, nem nősült meg, nem iszik, nem kártyázik, egyetlen szenvedélye van: a mozdonyvezetés. Munkanapjain hivatali kötelességből, szabadnapjain szórakozásból utazik, néhány kilométert elácsorog a háttérben, aztán megkéri a vezért, hogy adja át neki a mozdonyt. Mérnök létére sok százezer kilométert vezetett, többet, mint néhány profi mozdonyvezető.

A fűtőházi határhoz érve Tusor kijelentkezik az őrnél, innentől már a forgalom rendelkezik a mozdonnyal; jelzőlámpák, hangszórók, zászlós örök terelnek minket a csarnok felé. Betolatunk a várakozó szerelvény elé, felszáll a vonatvezető piros sávós sapkájában, hóna alatt az úti okmányokkal, már csak egy kocsirendező kellene, aki ráakasztja a vonatot a mozdonyra. Mi is halljuk, hogy a hangosanbeszélő többször is szólítja a kocsirendezőket, de senki sem jelentkezik. Tusor és a vonatvezető a vezérállás bal oldalán komoran nézegetnek ki az ablakon:

– Már nem leszünk rendesek. (Ez vasutas nyelven *pontos-t* jelent.)

Egy másik vonat jár be mellénk, a lépcsőn fiatal kocsirendező integet a zászlójával, Tusor leszól neki:

– Ferikém, légy szíves, akaszd már össze a vonatot!

Most végre kezdődhet a fékpróba, Tusor összehúzott szemmel figyeli a feszmérőt, a mutató lassan elmozdul jobbra, a légvezetékben a nyomás eléri az előírt szintet. Tizenhat órákor jön oda hozzánk egy kedélyes, kövér kocsirendező:

– Doktor Bubó vagyok, hol a beteg?

– Merre járt eddig?! Jelenteni fogom, hogy maga miatt nem tudtam elindulni.

– Jelentse, jóember, én meg majd megindokolom, hogy miért nem jöttem. Ad a vasút ceruzát.

– Magukat is könnyebb odább rúgni, mint arrébb küldeni.

– Ahhoz a vontatásnak semmi köze nincs – mondja a kocsirendező gögösen, lévén ő forgalmi ember.

Másutt is tapasztalhattam, hogy a kék és piros paroli nem egyezik egymással, súlyosabb összezördülések is előfordulnak. Egy mozdonyvezető bejelentette, hogy T.-n a forgalmisták későn kezelik

az előjelzőket; ettől kezdve, ha a forgalom megtudta, hogy az illető vezér jön, félrevágták a vonatját, és órákig várakoztatták T. előtt.

Már tizenöt percet késünk, mikor az indító magasba emeli a tárcsáját, Tusor megfogja a kontrolert, és a jelzőre néz:

– Na, aki bújt, bújt... Meneszt. Sárga-zöld a kijárat.

– Meneszt, sárga zölddel – ismétli meg a vonatvezető.

Azért kell jelenteni egymásnak, mert *két* ember már nehezebben néz el egy jelzőt.

A mozdony még lépésben halad, Tusornak van ideje, hogy leköszönjön a hazafelé ballagó fűtőházi főnököknek. Szokatlan szemszögből, az átellenes oldalról látjuk a csarnokba tartó vonatokat, cigányok ülnek a nyitott ajtóknak, élénken gesztikulálnak a sörösüvegekkel. Tusor bal kezét felemelve köszön a mellette elhaladó mozdonyok vezetőinek.

– Zöld.

– Zöld az eleje.

Sípoló jelzés hallatszik, az éberségi ellenőrző figyelmeztet – van, ahol *holt ember*-nek hívják ezt a berendezést. A mozdonyvezetőnek öt-hat másodpercenként be kell nyomnia egy gombot, vagy a lábával rá kell taposnia egy pedálra, ha ezt elmulasztja, a főmegszakító kikapcsol, és megállítja a vonatot.

– Arra való – mondja a mérnök –, hogy a mozdonyvezető ne aludjon el menet közben; sajnos, az évek során annyira automatikussá válik a kezelése, hogyha a vezér elalszik, álmában is nyomogatja a pedált, és a vonat megy tovább.

Másik érdekes szerkezet: a vezetőpulton kattogó sebességmérő óra, ez a vonat *fekete doboz*-a: szalagon rögzíti az időt, a sebességet, hol és mikor állt meg a mozdonyvezető, figyelembe vette-e a jelzők utasításait.

– Bajban véd és bizonyít, hogy mi volt előbb, a tojás vagy a sárgája.

Hort-Csány és Vámosgyörk, valamint Füzesabony és Miskolc között automatikus vonatbefolyásoló berendezés van felszerelve; a jelzők képe egy kis üveglapon megjelenik a mozdonyvezető előtt; ködben, esőben, mikor száz méterre sem lát, felbecsülhetetlen segítség. A szerkezet valósággal átveszi a mozdony irányítását, például ha óránként negyven kilométeres sebességet ír elő a jelző, és a mozdonyvezető hatvannal akar menni, másodpercek alatt megállítja a vonatot.

De még csak a főváros határában járunk, a sátorjelző üvegén nem ég semmiféle fény. Az öreg mozdonyvezető mereven figyeli a pályát, felgyorsít, aztán leveszi a sebességet, fékpróbát tart. Most először van időm és alkalmam alaposabban megnézni őt: szabályos, egyenesre lenyírt, ritkás, ősz haja világít napsütötte barna arca fölött; ötvenöt éves korára sem szedett össze súlyfelesleget, izmai kötöttek, de átdolgozottak. Nem értek a mozdonyhoz, de úgy látszik, esztétikusan, lazán vezet, nem kapkod, mozdulatait távolról indítja, és hosszan, pontosan fejezi be; felsőteste szinte mozdulatlan marad, ujjait akcióra készen a kontroleren tartja.

Rákos állomásnál egy öreg férfi ül a sínen, és csajkából eszik valamit, a vonat közeledtére sietség nélkül felkel, és arrébb vonul, a mozdony eleje centiméterekkel megy el mellette. Tusor körmei elfehérednek a szorítástól, de az arca alig változik.

– Ilyenek! – mondja K., a reszortos mérnök.

– Van a mozdonyon valamilyen életmentő szerelék, mint például a régi villamoson a mentődeszka volt?

– Nincs, különben is reménytelen volna, úgy megcsapja az illetőt a mozdony eleje. Egyszer fordult elő, hogy egy részeg a mozdony alá esett, lementünk megnézni, hány darabra vágták a kerekek, de olyan szerencséje volt, hogy a betonaljaknál nagyobb volt a mélyedés a szokásosnál, elfért benne. Flegmán elővette a cigarettatárcáját, és kinyújtotta a vonat alól:

– Gyújtson rá, mester!

Az öreg mozdonyvezető ingatja a fejét:

– Aki pedig öngyilkos akar lenni, azt nem lehet kivédeni. Tatabánya előtt egy öregasszony járkált a sínek mellett fel s alá, egymást figyelmeztettük rá, négy-öt mozdony megállt neki, de a hatodik elgázolta.

– Maga hány embert ütött el?

– Tízet, egyről sem tehettem, de bár sohase jutnának az eszembe.

– És az emberek hogy emlegetik! – mondja a vonatvezető. – A mendei baleset után, ahol meghalt harminc ember, egy olyan vonatot vittem, amit nem tudtunk rendesen fűteni, az utasok fáztak. Beértünk a Keletibe, egy öreg néni előrejön a vezérállásig, és felkopog, hogy nyissam ki az ablakot.

– Mit kíván, néni?

– Mit kívánok? Járjatok úgy, mint a mendeiek.

Nézegetem a szolgálati menetrendet, az indulásnál szerzett tizenöt perces késés nem csökken. A pálya állapota nem engedi, hogy felgyorsítsunk, a vonat alig néhány kilométert haladhat teljes sebességgel, óránként száz kilométer körül, utána máris visszafogja egy lassújel, mely csak negyven vagy hatvan kilométer per órát engedélyez.

– Ha lelassítjuk a vonatot, nemcsak a menetidő növekszik, hanem a költség is. Ha egy vonat százhusz kilométer per óráról lelassul hatvanra, és aztán újra fel akarjuk vinni százhúszra, körülbelül negyven forintnyi energia megy veszendőbe.

Beérünk Hatvanba, az őr kint áll a bódéja előtt, és tiszteleg; Tusor leint neki:

– Ez is most megy el nyugdíjba, a jövő hónapban, nem bírja... – a mondatot abbahagyja a közepén, mert a forgalmista felemeli a tárcsáját.

– Meneszt. Zölddel szabad!

– Meneszt. Zöld a jel! – ismétli a vonatvezető.

– Nem fáradt még, Tusor elvtárs? – érdeklődik K., a mérnök. – Átveszem.

– Köszönöm, mérnök elvtárs, de még bírom. Majd talán visszafelé.

Hatvan határában kimutat egy kertes utcára:

– Ott lakunk.

Szemközt jön velünk a Tokaj expressz; mivel késünk, az előírtnál egy állomásközzel hamarabb találkoztunk. Csak másodpercekig látjuk egymást, de annyi kivehető, hogy a Tokaj vezetője csúfondárosan mutatja az óráját.

– Így szoktuk ugratni egymást – mondja Tusor mosolyogva, de önkéntelenül fokozza a sebességet.

A negyedórás késést egész Miskolcig megtartjuk. A Tiszai pályaudvaron Tusor sietve leakasztja a szerelvényt, és elhúzza a mozdonnyal tolatni. K.-val bemegyünk a restibe, visszaindulásig maradt annyi időnk, hogy megvacsorázzunk. A mérnök nem ihat, hátha vezetnie kell, négy üveg Traubisodát rendel a brassói aprópecsenye mellé, két hosszú korty között elmorfondíroz.

– Nagyon sajnálom, hogy elmegy az öreg, igazi vasutas volt, mindig lehetett számítani rá. Egyszer disznóvágásnál böllérkedett, mikor kereste a küldönc, szó nélkül levette a kötenyét, és elindult rendkívüli szolgálatba. Szakmai szempontból a fűtőház három legjobb mozdonyvezetője közé tartozott, nem véletlenül kapott Állami Díjat...

– Tusor bácsi állami díjas?

– Nem mondta? Az idén tavasszal tüntették ki.

Az ő szakmai tudása dicséretesebb, mint egy fiatalé. Az ő nemzedéke, a gőzösről villanymozdonyra átkerült vezérek nem tudnak megszabadulni régi, beidegzett reflexeiktől, hiába járnak már évek óta villanymozdonyon, lejtőn felfelé lassítanak, lejtőn lefelé gyorsítanak, önkéntelenül kímélik a nem létező fűtőket, János bácsi viszont teljesen át tudott állni az új technikára.

– Csak azt nem értem, hogy akkor miért megy el ilyen fiatalon nyugdíjba?

– Én viszont meg tudtam érteni, hogy kihasználta az első adandó alkalmat. A szolgálat egyre nehezebb, csak egy példát mondok: a Cracovia expressz eddig hétszáz tonnából állt – ez volt a legtöbb, amit a gép vontathatott, most hozzácsaptak újabb kocsikat, a súly felment nyolcszáz tonnára. A körülményeken viszont semmit sem javítottak: nem vették le a sebességet, nem állítottak be még egy gépet, csak átírták az utasítást: a mozdony ezentúl nyolcszáz tonnát is vontathat. És nincs visszafőzés, hogy veszélyes, nem viszem.

Másrészt akármilyen strammul néz is ki az öreg, egészségileg is embertelen dolog volna igénybe venni az ötvenöt évnél idősebb vezéreket. A figyelési kötelesség plusz az idegmunka kikészíti a vegetatív idegrendszert. Régen a vizet figyelték, és a pályát, most nyolc-tíz dologra kell koncentrálniuk. A láb- és vesebajt hozták magukkal a gőzösről, meg a reumát, itt a villamos mozdonyokon megszerezték hozzá a magas vérnyomást és az érszűkületet – ezt úgy hívják, hogy *kirakatbetegség*, mert úgy fáj a lábuk, hogy nem tudnak menni az utcán, hanem meg-megállnak pihenni a kirakatok előtt.

K. megitta a negyedik Traubisodát, és tűnődve megismétli:

– Meg lehet érteni az öreget, hogy elmegy.

A Rákóczi expresszrel megyünk vissza Pestre, a vonat Miskolcon áll össze, fele Kassáról, fele Ózdról érkezik. Kassa felől késik a csatlakozás, akárhogy igyekeznek is a kocsirendezők, most is tíz perc késéssel indulunk el. Már sötétedik, az alkonyi hűvösben feltámadó

bogarak meszes teste kenődik szét a szélvédőn. Tusor meggyújtja a fényszórókat, meglepően gyöngé a fényük, száz méterre sem világítanak el. A mozdonyvezető ránk hunyorít:

– A lámpa nem arra való, hogy a vonat lásson, hanem hogy lássák a vonatot.

A szeme hibátlan lehet, ebben a legnehezebb órában sem idegeskedik; hogy a belső fény se zavarja, sapkájával letakarja a műszerek világító skáláját.

Lent a töltés mellett apró tüzek égnek, teknővájó cigányok főzik a vacsorájukat. Kitelepültek a szabadba a sínek mellé, nagy munkában vannak, kivágják a pálya mellékén a nyárfákat, a vasút eladta nekik felesbe.

– Nem kár ezekért a fákért?

– A nyárfa nagyon árt a villanymozdonynak, mert a virágja száll, és eltömi a szellőzőnyílásokat. Ki kellett vágni őket.

Ahogy közeledünk Pest felé, Tusor Jánoson egyre inkább érződik az ideges feszültség. Élénkebb menetű szakaszokon jobban vigyáz magára, de ha a jelzők megfogják a vonatot, türelmetlenül dobol. Hogy könnyítsen a lelkén, beszélgetni próbál; Hort-Csány után kimutat a pályára:

– Ez volt a *Hálaisten-part*, ha a gőzös felkapaszkodott ide, a vezér azt mondta: hála isten, mert innen begurult Hatvanig.

Hatvan állomásnál egy váltóról beszél.

– Ennek *Ötezer forintos váltó* a neve. Egy mozdonyvezető egyszer megállt itt, és elkerülte az összeütközést a Tokajjal. Ötezer forint jutalmat kapott.

Hatvan után egyre gyakrabban néz ki az ablakon, egy kanyarban hátrafordul:

– Milyen szép a vonat így a kanyarban, látni a zárlámpát is.

Mintha nyújtani akarnák a búcsút, a pálya tele van lassújelekkel, óránként nyolcvan-száz kilométer helyett csak hússzal-negyvennel mehet a vonat. Félórás késéssel, negyed tizenegykor érünk be a Keletibe.

Tusor János mozdonyvezető megállítja élete utolsó vonatát; előbbre lépek, hogy láthassam az arcát: lecsorduló könnyekre számítok, de az öreg mozdonyvezető tekintetében csak leplezetlen megkönnyebbülést látok. Összerakja a táskáját, felveszi az egyenruha kabátját, és minden sietség nélkül lemaszik a lépcsőn. Egy kissé zavartan megöleli a váltótársát és a tiszteletére várakozó fűtőházi főnököt.

Még a miskolci úton megbeszéltük, hogy meglátogatom Tusort Hatvanban, és nála folytatjuk a beszélgetést. A már pihenőbe vonult vezér az állomás főbejáratánál vár, rövid ujjú fehér inget, vászonnadrágot visel, arca kisimult, mintha tíz évet fiatalodott volna.

– Hallotta, Moldova elvtárs, hogy Nyékládházánál kisiklott a Tokaj?

– Miért? Mi történt?

– Nem tudom, csak azt hallottam, hogy Jakab Gyula vitte.

– Őt nem ismerem.

– Dehogynem, hétfőn, az utolsó szolgálatom után, neki adtam át a mozdonyt.

– Szóval, ha egy héttel később megy nyugdíjba...

– Ezen az embernek kár is törnie a fejét.

Tusor nem Hatvan-Újtelepen, a vasutaskolóniában lakik, hanem Öreg-Hatvanban egy csendes polgári utcában, kint a város szélén. Messze esik az állomástól; mozgósította hát a fogorvos menyét, ő szállít ki minket szürke Zsiguliján.

A ház maga olyan, mintha az 1930-as évek családi képeslapjaiból lépett volna elő: a magas deszkakerítés, a becsukódó kapu még a ritka utcai zajokat is kirekeszti, a kerti út, a téglafeljáró tisztára felsöpörve, darazsak döngenek egy kaska fölött, rá-ráereszkedve a leszedett korai szőlőfürtökre. A tornácon Tusor felesége nyújtja a kezét:

– Isten hozta minálunk. Tessék beljebb jönni.

A berendezésben két ízlésben-korban távol eső réteg heveredik: a lábbal hajtós, de még használatban levő varrógép fölött divatos népi tányérok és korsók sorakoznak a polcon, a szürke márványlappal fedett kredencen Selye stresszkönyvei és a *The Modern University Dictionary* piros kötete fekszik.

– A lányom most végzett, üzemi orvos a Nyugati pályaudvaron, a fiam állattenyésztési szakágvezető a szövetkezetben. Én szerettem volna, ha legalább a fiam műszaki pályára megy, de hát nem lehetett erőltetni.

– Azt szokták mondani: hiába húzza az ember a kutya fejét az asztalra, ha a kutya az asztal alá kívánczik – teszi hozzá az asszony.

– Jani bácsi, a maga apja is a vasútnál dolgozott?

– Nem, a cukorgyárban volt betanított munkás, a szezonban gépkezelő volt, szezonon kívül pedig javította a gépeket. A szüleinek otthon volt földjük, megtalálta volna a maga dolgát, de őt csak a gép érdekelte. Itthon is folyton pepecselt – srapnelekből öngyújtókat, kerek hurkatöltőket – disznóvágásnál kölcsönadta; volt olyan tél, hogy három hurkatöltője járt kézről kézre Hatvanban.

Én nyolc elemi végeztem; utána apám ácsnak akart adni, anyám azt szerette volna, ha péknek megyek.

– Ott legalább mindig van mit enni, fiam.

Engem akkor is a mozdony érdekelt már – minden reménység nélkül, a mozdonyvezetéshez lakatosszakma kellett volna és négy polgári. Ha mozdonyvezető nem lehetek, akkor nem leszek semmi –

gondoltam, és beálltam a téglagyárba, nyers cserepeket pakoltam hat-hét pengőért hetenként.

Apám nem hagyott ott, mikor megindult a szezon, átvitt a cukorgyárba, előbb a szigetelőtéglákat pucoltam, hogy vissza tudják tenni a gőzcsövekre, aztán, ahogy megismertek az apám után, áttettek a kazánházba. A kövér kazánszerelők nem fértek be a nyílásokon, engem küldtek be, hogy kaparjam le a vízkövet, reszeltettek, faragtattak velem. Itt már tíz-tizenkét pengőt kerestem egy héten, de az üzem folyamatosan ment, éjszakázni is kellett; egy műszak tizenkét órát tartott, a hatodik nap a váltáskor pedig tizennyolc órát kellett teljesíteni.

1937-ben épp betöltöttem a tizenhetediket, nagy protekcióval sikerült bejutnom géplakatosinasnak báró Hatvany nagygyombosi uradalmába, a nagy műhelybe. Úgy történt, hogy a nagygyombosi igazgató veje ott volt orvos a cukorgyárban, az ő ajánlatára vettek fel; később sokat jártam hozzájuk kerékpárt pucolni és javítgatni.

Az inaskodás három évig tartott, az első évben egyáltalán nem kaptam fizetést, a második évben adtak öt pengőt, a harmadikban tíz pengőt a tanszerek biztosítására.

– Egy hónapra tíz pengőt?

– Egy évre tíz pengőt.

– És miből élt?

– Az uradalmi főgépész megszeretett, elküldött vizsgára Pestre, a Technológiai Intézetbe, a második évben már mint gépész dolgoztam a cséplésnél. Napi öt pengőt és egy liter tejet kaptam, egy cselédlány hozta utánam a reggelit, az ebédet, sokszor még a vacsorát is, mert reggel fél négykor kezdtünk, és dolgoztunk, amíg csak láttunk. Vékony dongájú, de szívós gyerek voltam, kibírtam; három-négy nyári hónap alatt kerestem annyit, hogy felruházkodtam belőle.

Az uradalomban komolyan fogták fel a szakmát, mindenre meg akarták tanítani az inasokat. Az első nyolc hónapra a kovácsműhelybe

kerültem, mert egy lakatos tűzimunka nélkül nem lehet meg. Három tűznél három kovácsmester dolgozott, olyan csodákat hoztak ki a tűzből, hogy én csak bámultam.

A mesternek érdekében állt, hogy az inas minél hamarabb betanuljon, mert annál kevesebbet kellett dolgozni neki. Én is már a második héten patkoltam a lovakat, raktam a ráfot. A nap reggel hattól este hatig tartott, néha vasárnap sem pihenhettem, be kellett fogni a kocsiba, és bevittem a mesteremet Hatvanba, vendéglőbe, piacra; a mester felesége adott érte egy-két pengőt.

A kovácsok után két és fél hónapra a villanyszerelőhöz küldtek; az egyik majorban akkor cserélték ki a vezetékeket, és más új szerelések is adódtak. Nem érthettem mindenhez tökéletesen, de a fogásokat el kellett sajátítanom.

Csak ezek után mehettem át a lakatosműhelybe, beosztottak egy mester mellé, és el kellett végeznem mindenféle munkát: traktor-, gőzekejavítást, épületlakatosságot, a cselédházakból odahozták a rossz sparhertokat, hamuládát, a szőlészetből a prést meg a szivattyút. Szabadulásig már a lakatosoknál maradtam.

Bent Hatvanban a Szilágyi és Kókai cég műhelyében tartották a segédvizsgát, négy mesterből állt a bizottság. A vizsgán először tűzből kellett dolgozni, meghajtani vasat sarokra, ablakkeretet készíteni vasból. Vödröt kellett csinálni, de szabásrajz alapján, abból igazítani, a szélét utánavágni nem lehetett.

Közben a mesterek kérdezgettek; ha ilyen és olyan menetet akarok vágni, milyen és mennyi anyag kell hozzá, ismerni kellett a fogaskerék beállítását az esztergán, a csavarmenet-táblázatot pedig fűjni kellett az inasnak. Mikor végeztünk mindezzel, a mesterek kezet fogtak velem:

– Elismerünk segédnek! – és kiadták a bizonyítványt. Jeles eredménnyel végeztem, az inasiskolától is kaptam száz pengőt.

Szabadulás után az inasok, illetőleg már segédek, nem szoktak visszamenni a régi helyükre, nem is fogadták volna be őket, hiszen az

állások be voltak töltve. Engem marasztaltak az uradalomban, de én akkor már mindenáron a vasúthoz akartam kerülni, a lakatosszakmát megszereztem, most már csak a négy polgári hiányzott, hogy mozdonyvezető lehessenek.

Már készülődött a háború, mentek Erdélybe a vasutas benépesítő vonatok, duzzasztani kellett a létszámot a MÁV-nak. Májusban szabadultam fel, novemberben felvettek a hatvani fűtőházba.

Szenet rámoltam, kocsit pucoltam, értesítőkönyvet hordtam, csak egy év után vettek fel a műhelybe. Ezt az utat mindenkinek végig kellett járnia, még négy polgárral is, csak jó ismerettséggel kerülhette el valaki ezeket a nehéz munkákat. Nem törődtem semmivel; azzal a céllal mentem a fűtőházba, hogy mozdonyvezető legyek, és ezért mindenre hajlandó voltam.

– Mi vonzotta annyira a vasúthoz?

– Mi vonzott? A gép, az utazás, az anyagiak. Egyes szakmák akkor is pangottak, de a vasút mindig biztos állásnak számított.

A műhelyben hamar megtaláltam a helyem, a gőzmozdony javítása nem bonyolult munka, leszámítva néhány állítást, bemérést. Kint a cséplőgépnél nehezebb volt, mert ott egyedül van az ember, és maga felel mindenért, a műhelyben pedig csoportban dolgoztunk, ha valamit nem tudtam, jött a csoportvezető, és megmagyarázta.

Én mindjárt az elején kértem engedélyt a főnökségtől, hogy elvégezhessem a négy polgárit; megadták, de azzal a kikötéssel, hogy a vasút nem veszi figyelembe a képzettségemet, ne számítsak rá, hogy elfogadnak mozdonyvezető-tanoncnak. Nem úgy volt, mint most, hogy a gyerekek még az iskolában tanul, és már biztosítják neki a helyet.

A polgáriból csak három osztályt végeztem el, mert 1942-ben elvittek katonának. Na de itt talán meg lehet állni, ebédidő van.

Tusor egy üveg hűvösen izzadó bort tesz az asztalra:

– Nehogy azt higgye majd a szegény csirke, hogy a kutya ette meg.

Ebéd után visszaülünk a fotelokba, újra körülnézek, most tűnik fel, hogy oldalt a polcon térképek, nemzetközi menetrendek hevernek.

– Készülnek valahova?

– Elmegyünk Svédországba, az asszonynak egy régi ismerőiséhez. Én utoljára ebben az évben kapok utazási kedvezményt külföldre, kihasználjuk.

– Sokat járt külföldön?

– Csak egyszer voltunk a feleségemmel Olaszországban. Pedig vagy százmillió kilométert már megtettem életemben.

(Egy jugoszláv vasutas jut az eszembe, akivel Párizs felé tartva találkoztam a vonaton. Félig üres sligovicás üveget szorongatott, úgy magyarázta: „Ik tuzsur im Bahnhof, nun kukk in der Welt!”)

– A háborúban sem látott világot?

– A fronton én nem jártam, egyenest műhelybe vezényeltek. Tizenhat hónapos kiképzést kaptam, elvégeztem egy tisztestanfolyamot, utána kineveztek tüzér műmesternek. Kevesen voltunk szakképzett emberek, engem is ide-oda helyeztek, Hajmáskéren, a Timót utcai tüzérszertárban, a diósgyőri ágyúgyárban teljesítettem szolgálatot.

Egyszer kivonultunk Eger mellé, a Bükkbe; új páncélosokat lőttünk be, az egyik domb tetejéről tüzeltünk a másik dombon felállított célokra. Gyakorlat közben egymás után hívtak balesetekhez; Csehországban, ahonnan a löszert kaptuk, valami szabotázs folyt, hét vagy nyolc lövedék is felrobbant a csőben, nem vigyáztam, egy robbanásnál nekem is megégett az arcom, a szemem, három hónapig nem is láttam.

Ausztriába vittek gyógyítani a Sankt Pölten-i kórházba. Mikor rendbe jött a szemem, visszahelyeztek a régi ezredemhez – akkor már Zala környékén, jugoszláv területen állomásozott, egy nagy erdőben. Sátrakban tanyáztunk csoportosan, külön a legénység, külön a tisztek családotul. Közelünkbe ért a front, a tisztek feltették a kérdést, hogy

merre menjünk? Lehetett választani. Ők nyugatnak indultak, mert amerikai fogságba akartak esni, mi egy zászlós vezetésével hazafelé.

Fegyverünk már nem volt, benzinünk is alig maradt, egy autó két-három másikat húzott. A harckocsi rádiókat, a nagy R5-öket vittük magunkkal, azon hallgattuk, hogy mi történik a fronton. Május 9-én bementék, hogy vége a háborúnak, május 10-én jelentkeztünk Szentgotthárdon az orosz parancsnokságnál. Elvették a műszaki felszerelést, és kiállítottak egy elbocsátó igazolást. Mi hazamehettünk, de aki másnap, május 11-én jelentkezett, azt már fogságba vitték.

Május 15-én értem haza Hatvanba; úgy néztek rám, mint egy kísértetre; még decemberben elvonult egy hadifogolycsapat az utcánkban, és valaki a sor széléről odakiabált a szüleimnek, hogy meghaltam.

Itthon sok szomorúság fogadott, épp a házunk ablakában robbant fel egy akna, szétvitte a falat, 1945 januárjában pedig szült volna a feleségem, de meghalt ő is, a gyerekek is.

Csodálkozva intek a konyha felé:

– Nem ő az első felesége?

– Ő a harmadik. Az első gyerekkori pajtásom volt, még a téglagyárban ismertem meg, együtt jártunk táncolni, fiatalon házasodtunk össze, két évig éltünk együtt, akkor meghalt tüdővészben. A másodikat, mondom, a szülés vitte el, 1946-ban nősültem meg harmadszor. Mozdonyvezető nem élhet egyedül, az utazó élet megkívánja, hogy otthon várja az embert valaki.

– Dolgozik a felesége?

– Az asszony éljen a családjának, sok kellemetlenség van abból, ha ő is dolgozik, elkerülik egymást a férjjel, és csak levélben találkoznak, előbb-utóbb összekoccolódnak.

A mozdonyvezető feleségének éppolyan nehéz a szolgálat, mint a vezérnek magának. Hajnalban velem együtt felkel, nem kellene, de ő akarja berakni a táskát, hogy minden a helyére kerüljön. Régen, mikor

három-négy napig is elmaradtunk egy vonattal, még azt sem tudtam neki megmondani, mikor vetődök haza:

– Honnan tudom, hogy mikor jössz? – kérdezte.

– Majd kopogok.

Én kilépek a kapun, ő visszafekszik egy-két órára, aztán a gyerekeket indítja. A ház, a kert, a gyereknevelés minden rámarad, éjszaka fél egyedül az üres szobában, mégis mosolyogva kell hogy várjon engem.

Sajnos, sok ember nem becsüli meg a feleségét. Régen is előfordult, hogy egy mozdonyvezetőnek a felesége meg a szeretője ugyanakkor vitte ki az ebédet a pályaudvarra, ott a mozdony előtt verekedtek össze, de legalább a házasság kitartott. Most, mióta sok kalauznő és vonatvezetőnő dolgozik, már a válások is megszaporodtak. Az utazó személyzet este megérkezik, mondjuk Oroszlányba, csak reggel indulnak vissza, van idejük összeszűrni a levelet. Egy ötvenkét éves mozdonyvezető, akinek húsz évnél idősebb gyerekei vannak, teherbe ejtett egy kalauzlányt, elvállalta az apaságot, otthagyta a feleségét, és elvette a kalauzlányt. De kár is erről beszélni.

(Később, mikor négyszemközt maradtunk Tusornéval, őt is megkérdeztem a férjéről:

– Huszonkilenc éve vagyunk házasok, de még sohasem veszekedtünk. Ha valami vita támad, nem hallgat végig: Ezt ne is mondd tovább, mert összevesznénk – és kimegy a kertbe.)

– Hol is tartottunk? Szóval, mikor hazaértem Hatvanba, bementem a fűtőházhoz jelentkezni. Az igazoló bizottság elfogadott; mivel hadköteles korban voltam, megkérdezték: akarok-e katona lenni, mondtam, hogy igen; a katonák viszont adtak egy papírt, hogy egyelőre nincs szükségük rám, ha kellek, akkor majd szólnak. Négy nap után már a műhelyben dolgoztam.

Hatvant nagyon megszórták a háborúban. A szőlőhegy felől jöttek a bombázók, olyan alacsonyra ereszkedtek le, hogy még a

pilótát is látni lehetett, közelről céloztak, és nem spóroltak a bombákkal. eltűnt az állomás és a szomszédos lakórész, az úgynevezett prolinegyed; egy találattól beszakadt az utasóvóhely egy méter vastag vasbeton födéme, száznyolcvanhat halott maradt benne. A sínszálak az égnek álltak, egymásba értek a nyolc-tíz méteres bombatölcsérek, olyan mélyek voltak, hogy víz fakadt az aljukon. A tölcsérekbe belefordultak a szénnel megrakott, nagy, húsztonnás kocsik; a vízben lefojtva még hetek múlva is füstölögtek, a romos kocsik a pályát is eltorlaszolták.

Napközben dolgoztunk, javítottuk volna a működőképes mozdonyokat, de sehol nem találtunk alkatrészeket. Nem szabad erről beszélni, de feljártunk Rákosra, ahol a szovjet katonák a jóvátételben elkobzott német és magyar mozdonyokat őrizték; megvártuk, amíg a katona elfordul, besurrantunk, és gyorsan leloptunk egypár alkatrészt valamelyik mozdonyról.

Négy óráig dolgoztunk a műhelyben, utána pedig mentünk rohamunkára, hogy az építők elkezdhessék a munkát; nagykalapáccsal vertük szét a pályát eltorlaszoló romos kocsikat, de minden ép darabot külön tettünk, még a méteres deszkákat is.

Magánúton lettem a negyedik polgárit is, s 1946 decemberében jelentkeztem mozdonyvezető-tanoncnak. Felküldtek Pestre, intelligenciavizsgára, mozdonyalkatrészekből, számtanból, történelemből kérdeztek, meg folytatnom kellett azt a verset, hogy „Ejh, mi a kő, tyúkanyó, kend...” Felvettek.

Másodfűtőként kellett kezdenem, először egy állomási tartalékra kerültem tüzelni, egy vénséges 326-os mozdonyra – száz évvel ezelőtt, mikor megnyitották a hatvan–salgótarjáni vonalat, ezek talán már akkor is dolgoztak. Három hónapot töltöttem az állomási tartalékon, csak akkor kerülhettem át tehervonatra, egy 410-es csehszlovák gépre, a Tisóra.

– Minden mozdonytípusnak van beceneve?

– Általában van; a 242-es a Koporsó, mert mindenütt be volt fedve; a 411-es, amit az amerikaiaktól vettünk, a Truman; az M62-es szovjet gép a Szergej.

A teher után személyvonatra kerültem. Kádár Bélának hívták a mesteremet, még most, öreg nyugdíjas korában is olyan, mint a villám, mint a tűz, de nagyon jó ember és jó vezető volt. Sok mester nem engedte meg, hogy a tanonc a szabályozóhoz nyúljon, nem is foglalkozott vele, féltette a kenyerét a konkurenciától. Kádárnál viszont az volt a szabály, hogy mikor az egyik tanonc tüzelt, a másiknak utazni kellett, vezette a mozdonyt. Kádár ott állt mögöttem, közel, hogy akármikor visszavehesse a szabályozót, ha valamit eltoltam, rettenetesen káromkodott.

Tőle tanultam meg az összhangot mozdonyvezető és fűtő között. Könnyű bohócot csinálni a fűtőből, csak annyi kell, hogy az ember a kanyarban dobát rá vele a tűzre, a mozdony megrántja a fűtőt, és az egész lapát szén szétszóródik a padlón, sokkal nehezebb megkímélni a másik ember erejét. Ha nem kellett, sohasem húztam meg a szabályozót, hadd pihenessen a fűtő, lejtős részeken is spóroltam neki, sík pályán állomás előtt mindig megnéztem az órát: na, ráérek még, nem adok rá gőzt, mert akkor neki újra kell dobni a rostélyra.

– A gőzmozdony vezetésénél mi a legnehezebb technikai feladat?

– A fékezés. A mozdonyt bárki el tudja indítani, de kellő helyen és kellő időben megállítani csak nagyon kevesen. Fékezni olyan finoman kellett, hogy ha egy pohár vizet magam mellé tettem, abból egy csöpp sem rázóddhatott ki.

Egy évig fűtöttem; 1948 januárjában mentem el Miskolcra, gőzöstanfolyamra; öt hónapig tartott. Kint, a Gömöri pályaudvaron egy régi pályamesteri irodában rendeztek be nekünk szállást; háromemeletes ágyakban aludtunk, olyan szűkös volt a hely, hogy alig tudtunk elmenni egymás mellett. Ösztöndíjnak keresetünk átlagát kaptuk, ebből levonták az ebéd árát, reggeliről-vacsoráról magunk gondoskodtunk. A főnökök nagyon komolyan fogták fel a tanulást, nem lehetett hiányozni vagy az órákon mellébeszélni. Öt hónap elméleti képzés után egy hónapot vezettünk felügyelet alatt, majd

három nap összefoglalót tartottak, a mérnökök ellenőrizték, ki hogy haladt, ki mit felejtett.

Az Északi fűtőházban vizsgáztunk – ma Hámán Kató fűtőháznak hívják – délelőtt elméletből, délután gyakorlatból; felraktak minket egy öt kocsiból álló vonatra, melyet egy 342-es gép húzott, és elindultunk Vác felé.

Először a kocsiban utaztunk, két vizsgabiztos tett fel kérdéseket gépszerkezetből és kazánismeretből, ha megfeleltünk, kettesével előremehettünk a mozdonyra. Egy-egy tanonc öt-hat kilométert vezetett, többször meg kellett állnunk, le kellett vennünk a sebességet, ha a vizsgabiztos bemondta a lassújelet, figyelték, az ember hogyan fékez, hogyan old, hogyan gyorsít fel minél rövidebb idő alatt.

Vácnál fordultunk, még a visszaúton is vezetett három mozdonyvezető-tanonc. Aztán a vizsgabiztosok összehívtak minket az első kocsiba, és megmondták, hogy ki milyen jegyet kapott; én jelessel végeztem; ezt a fűtőház is figyelembe vette a beosztásnál. Először persze csak tartalékra tettek, hogy megszokjam a mozgásokat, két hónapig dolgoztam egy Trumanon, a kisebb gépeket akkor már csak ipartelepeken használták.

1948 őszén vittem az első tehervonatomat Hatvanból Budapest-Ferencvárosba a 411-391-es géppel. Ez akkor hosszú útnak számított, Ferencváros napokig nem fogadott, ácsorogtunk Turán, Rákoson; egy forduló addig tartott, hogy a mozdonyszemélyzetből közben valaki hazaugrott kosztért. Nekem szerencsém volt: Aszódtól Ferencvárosig nem fogtak meg, tíz vagy tizenegy óra alatt beértem.

Szeretném elérni valamelyik kora délutáni gyorsvonalat Pest felé, felállok és elköszönök; megállapodunk, hogy néhány nap múlva újra lejövök Hatvanba, és folytatjuk. Tusor nem enged el üres kézzel: egy műanyag szatyrot megrak korai érésű Csabagyöngye szőlővel.

A fogorvos meny nem ért rá, most Tusor násza jött ki elé a szürke Zsigulival. A második látogatásnál már illik megnézni a kertet. A telek nagy részét gondosan ápolt hosszú szőlősorok foglalják el; Tusor hozzáértő és szorgalmas szőlész, olvasgatja a szakkönyveket, és

kísérletezget: egy tőkére hat-nyolc különféle vesszőt olt rá; tervezi, hogy fóliasátrat állít fel, az két-három héttel előre hozza az érést; a szőlő annál jobban fizet, minél hamarabb jelentkezik vele az ember a piacon.

– A mi családnak mindig volt földje, nagyapám még paraszti munkából élt, apám akkor lépett ki, mikor megnősült, de még ő is hagyott egy darab földet nekem. Az inflációs időkben abból éltünk, megtermett rajta minden, a lisztet kivéve. Itt Hatvanban egyébként is összefért a föld a vasúttal, a vasutas, ha kapált, akkor sem tette le a vasutassapkát, csak kék kötényt kötött maga elé.

– Mostanra mennyi földje maradt?

– A kerten kívül hatszáznyolcvan négyszögöl szőlő, hosszú, keskeny szalagforma. Sokat kínlódok vele, a gyerekek biztatnak, hogy adjam el. Nem akar szőlőt venni?

– Csak kosárban.

– Na, ha nem kötünk üzletet, akkor menjünk be.

Elhelyezkedünk a fotelban; az öreg vezér kinyit két sörösüveget.

– Jani bácsi, volt valami alapelve a munkában?

– Különösebb alapelvem nem volt, legfőljebb annyi, hogy rend a lelke mindennek. Én sohasem *néztem bele* a ládába, hanem *belenyúltam*, mert pontosan tudtam, hogy egy csőnek vagy szerszámnak hol kell lennie. Kevés hasonló embert, váltótársat találtam magam mellé; dolgozott az illető valamilyen szerszámmal, összemarkolta olajosan, és belerakta a ládába, én mindig utánapucoltam, és úgy tettem a helyére.

A rend meghálálja magát; azt hiszem, a rendszeretemetnek is köszönhető, hogy huszonhét év alatt egyetlen baleset sem történt az én hibámból, nem haladtam meg jelzőt, nem szakadt el a vonatom.

– Meddig vezetett gőzöst?

– 1948-tól 1961-ig. Fel van írva, melyik évben hány kilométert vezettem, mennyi szemet fogyasztottam; most a télen lesz időm, majd összeadom a számokat.

1952-ben hívtak fel Pestre villamostanfolyamra, akkor át is helyeztek a Keleti fűtőházba. A Keleti elit fűtőház volt, ahogy mondják, a magyar villamos vontatás bölcsője, válogatott az emberekben, négy-öt év gyakorlat nélkül itt senki nem kerülhetett szóba, viszont akit ide felvettek, azt mindenütt elismerték.

– És hogy szokta meg a gőzös után a villanygépet?

– Ha az ember hosszú ideig járt egy típuson, és másokra teszik át, nehezen alkalmazkodik, még akkor is, ha gőzösről gőzösre kerül. Másutt helyezték el a kart, ha nem figyelek, melléje nyúlhatok, meg kell tanulnom járni a másfajta lépcsőkön, ezért a mozdonyvezetők legtöbbször ellenzik a változásokat. Ismertem olyanokat, akiknek egész életükre megfelelt a Pulyka, a 342-es, elővárosi forgalmat bonyolítottak le vele.

– Csak addig megyek – mondogatták –, amíg az OTI-tornyot látom, onnan rögtön visszafordulok.

Ezeket az embereket például a világ minden kincséért sem lehetett volna gyorsvonatra ültetni.

Sokan megértették, hogy a villanymozdonyoké a jövő, letették a villamosvizsgát, de lélekben gőzösvezérek maradtak. Az még nem számít, hogy most is kihajolnak az ablakon, úgy néznek hátra, pedig a visszapillantó tükörből mindent láthatnak, hogy hosszabb megállásoknál körbejárják a mozdonyt, nem sípol-e valamelyik szelep; nagyobb baj, hogy félnek a villanymozdonytól. Nem merik kihasználni a teljes feszültséget, ezernégyszáz volt helyett sokszor csak ezerszázat adnak rá.

– Mitől félnek?

– A körtűztől, leég a motor, és ők fekvé maradnak.

Nekem szerencsém volt, korán kezdtem, az elsők között kaptam kezembe a V43-akat; a mérnök azt mondta: csak bátran, Jani bácsi, most kell terhelni a mozdonyt, amíg új és kevés van belőle, jobb, ha most jönnek ki a hibák, a menetrendet is úgy szabták meg, hogy beleférjen.

Szerettem volna a dízelvizsgát is letenni, ismeretség útján jelentkeztem, a felvételi sikerült is, de táviratilag letiltottak. A Keleti fűtőházban nem állomásoztak dízelmozdonyok, csak gőzösök és villanygépek, a főnököknek az volt a véleményük, hogy két vizsga elégséges. Sajnálom, mert engem érdekelt volna a dízel, és az a hír is járta, hogy a harmadik vizsga után különpenzt fizetnek majd.

Mintha le akarná zárni a témát, Tusor tölt a poharakba.

– Általában hogy bírta végig a tizenhat-húsz órás szolgálatokat? Nem fáradt el túlságosan?

– Mindennek megvolt a maga forszja; gőzösön állva szerettem vezetni, ez már magától is ébren tartja az embert. A villanymozdonyon le kellett ülni, mert úgy könnyebb kezelni a biztonsági jelzőt, persze hamarabb elálmosodtam. Nem volt szabad sokáig mereven előrefigyelni, ha szabad részre értünk, ahol kilométerekre el lehetett látni, felálltam, kinyitottam az ablakot, és elnéztem oldalt.

– Mit figyelt?

– Nem sokat: mit fejlődött a vetés, mennyit haladt egy ház építése, mióta ott jártam.

– Sohasem aludt el?

– Éjjeli vonathál, ha tízperces állomás volt, postakezelésre vagy tolatásra várva, elengedtem magam, nekidőltem a falnak, és aludtam, csak úgy nyúlalvással, ahogy szólt valaki lent a gép mellett, már néztem is ki. Mégis úgy kipihentem magam, mintha órákig aludtam volna.

Persze ez a tíz perc is szabálytalanság volt, küzdeni kellett az álmoság ellen, ahogy a régi mozdonyvezetők mondták: „Ha az álmoság kerülget, pisálni, kakálni, táncolni kell!” Én is kitaláltam olyanokat, hogy veszek egy csomag kekszet, de benn hagyom a táskámban, hogy darabonként kelljen érte nyúlnom, ha ez nem segített, valódi nótaversenyeket rendeztünk.

Az álmoság – betegség. Volt egy fűtőm, aki mindig józanul és kipihten jött szolgálatba, nappal prímán is dolgozott, de éjszaka rögtön elaludt. Magamban meg tudtam érteni az emberek álmoságát, de nem volt szabad elfogadnom. Ha egy vonatvezető elaludt mellettem, hiába tudtam róla, hogy abban a hónapban már négyszáz óra fölött szolgált, és talán már a negyedik éjszakára vezényelték egymás után, fel kellett ráznom őt.

– Vagy összeszedi magát, vagy megállunk, és kérje a leváltását.

Panaszkodott, hogy ő már nem is él a fáradtságtól, de én csak azt mondhattam neki:

– Nézze, ha maga behunyja a szemét, én is elalszok, aztán mind a ketten benne vagyunk a slamasztikában.

Hogy ébren tartsam, foglalkoztatni kellett, minden jelzőt külön bemondattam vele, nemcsak a zöldet vagy a sárgát, és úgy tettem, mintha nem hallanám, háromszor-négyszer elisméltettem vele egyre hangosabban.

Szerencsére a fűtőháznál már ismerték az álmos embereket, és olyannal rakták őket egybe, aki éber.

A mozdonyvezető másik nagy ellensége a köd; az embernek az ablaknál az orra, mégsem látja a pályát, teljesen a jelzőkre van utalva. Ha nagyon sűrű a köd, a jelzők is eltűnnek benne. Én nem szerettem belevágódni a ködbe, ahol jelzőt sejtettem, mindig lelassítottam. A menetidővel ilyenkor nem kell törődni, egy óra késésért nem szólhatnak, ha a köd volt az oka.

– Hogyan tájékozódnak?

– A mozdonyvezetőnek vonalismeretet kell szereznie, hat nappali és hat éjszakai utat kell teljesítenie azon a vonalon, amerre járni fog. Meg kell ismernünk a veszélyes helyeket, például a Tokaj vonalán különösen kell vigyáznunk Nyékládházánál, ahol két út találkozik egy mélyedésben, a Mályi-tónál, mert ott sok fürdőző járkal; Taktaharkánynál pedig egy domb takarja el a kilátást a mezei útra.

Ahol a vasút és az országút találkozik, mindig számítani kell rá, hogy az autók S alakban kikerülnek a fűsorompót, de ha az előírt százszáztíz kilométer per órával megyünk, nem sokat tehetünk. Nemrégiben Tarcálnál nyomott szét a vonat egy teherautót, a kocsi vázát még most is látni lehet a sínek mellett, minden mást leloptak róla. A mozdonyvezetőnek szerencséje volt, hogy a teherautó csak ruhát vitt a Patyolatnak, ha követ vagy vasat szállított volna, darabokra törte a vezérállást. A 242-esen volt, ami felfogja az ütest: az egész kazán, a villanymozdonyon csak egy lemez és egy üveglap van a vezető előtt.

– Mióta nyugdíjban vagyok, mindig a vasútról álmodom, régen csak a szabadságom ideje alatt fordult elő ilyesmi. Rossz álmok: *Megállj* jelzésnél fékezek, de nem tudok megállni, csak megy-megy a vonat. Felébredek, és nem tudom eldönteni, megtörtént-e valóban, vagy csak álmodtam. Biztosan azért jönnek ilyen álmok, mert napközben sokat gondolok rá. Beszélgettem mozdonyvezetőkkel, akik már régebben nyugdíjba mentek, azt mondták, hogy el fog múlni a vasút hiánya.

– Ha most hívnák, visszamenne a vasúthoz?

– Csak kényszerhelyzetben vagy háborúban vinnék újra mozdonyt. Utazószolgálatot már nem vállalnék, ahhoz már elhasználódtam.

– Van valami betegsége?

– Így különösebb bajom nincs, ha a lábammal elmennék Harkányba, „edzőtáborba”, biztosan rendbe hoznák, de ha erősen megkopogtatnának, találnának hibát. A szemem a vizsgálatoknál már igencsak a szélére szorult, a távolba látásom még jó, senki nem

mondta be hamarabb a jelzőket, mint én, de olvasásnál már összefutnak a betűk. A hallásom is romlik, hangosabban beszélek, mint öt-tíz évvel ezelőtt, ha kint dolgozok a kertben, már nem hallom meg a csengőt. Mindennek meg kell fizetni az árát, évekig olyan zajos mozdonyokon dolgoztam, hogy szédültem, mikor leszálltam, és zúgott a fejem.

– Az életét a vasútnál töltötte; ha minden jót és rosszat összevet, elégedett ezzel az élettel?

– Nem tudom, hogy máshol mit kaptam volna. A velem egyívású fiúk majdnem mind a vasútnál dolgoztak, ezen a pályán egyik sem ért el többet, mint én, még ha nem kaptam volna meg az Állami Díjat, akkor sem. Aki pedig máshol próbálkozott, legfeljebb művezető lett a cukorgyárban.

De a képesség, ami bennem volt, belátom, nem jött ki egészen. Többször lett volna módom, hogy egyetemre menjek, de egy mérnök kevesebbet keresett, mint én, és mondjam úgy: meg voltam elégedve azzal, hogy mozdonyvezető vagyok. Háromszáz óra szolgálat után kellett volna tanulni, minden időt el kellett volna venni a családtól.

Még 1968-ban is el akartak vinni utazó felvigyázónak, de oda se mentem, velem egykorú kollégáknak sem mertem volna megmondani, hol hibáztak, mert féltem, hogy visszavágnak:

– Mi az? Felkerültél, és már rögtön utasítgatsz?!

– Sok barátja volt?

– Testi-lelki jó barátom sohasem volt, az élettapasztalat azt mutatja, hogy vissza szokott ütni. Ismertünk barátokat, akik olyan jóban voltak, hogy szinte egymás asszonyát használták, a végén mégis összeverekedtek a kocsmában.

A mi szakmánk olyan, hogy eltávolítja egymástól az embereket, bent az öltözőben néha hónapokig nem láttam a szekrényszomszédomat.

– Mi bajod volt?

– Semmi, dolgoztam. És te hol voltál?

– Én is dolgoztam.

De ha találkozunk, a szakma összehoz bennünket, a mozdonyvezetők nem a Fradiról és a Vasasról szoktak beszélni, hanem a mozdonyról és a szolgálatról. Hallom, más szakmákban másképp szokás, kilépnek a gyárkapun, és mindent elfelejtenek, de én nem tudom felfogni, hogy létezhet, hogy az emberek otthon is nem a munkájukban élnek tovább.

2

Vannak még gőzmozdonyok, vagy eltűntek a régi vezérekkel együtt? Még találni, de már csak keveset, például a Hámán Kató fűtőház mozdonyainak alig egyötöde gőzös. A rendelkezések szerint már ezek sem járnak kint a vonalon, többnyire tartalék szolgálatot látnak el Rákos rendezőn, vagy magában a fűtőházban vontatnak hideg mozdonyokat, egyikük gőzt termel kazánjában, és ellátja meleg vízzel a fürdőt.

Néha nagyobb feladat is hárul a gőzösökre; 1975 nyarán a Hámán Kató fűtőházban egyszerre tizennégy új M41-es dízelmozdony dőglött be a hajtóműcsapágy hibája miatt, és újra 424-esek viszik a vonatokat Lajosmizsének, Veresegyházának, Esztergomnak. Választhatok, melyik vonattal akarok elmenni: az esztergomi mellett döntök. Csak jó két óra múlva indul, szeretnék addig megnézni egy *régi* gőzmozdonyt.

A széntér elején százévesnél öregebb kis „kávédaráló” vesztegel. Felkapaszkodunk a vezetőállásba, körülnézek: kazánja alig nagyobb egy takaréktűzhelynél, a megszokott szabályozókarok helyett a vezető hosszú, fekete vasbotokat rángat indításnál és fékezésnél.

– Itt minden alkatrész még az eredeti?

A hatalmas termetű, ősz hajú, vörös arcú *gépkezelő* – rangban a mozdonyvezető és a fűtő között áll – végignézi az öreg gépen:

– Ennyi idő alatt a mozdonyból csak a száma marad meg, minden más kicserélődik. Már a legtöbb 411-esen is újak vagy foltozottak a kazánok, pedig alig negyvenévesek.

– Megmutatná, hogy megy a mozdony?

– Nagyon szívesen.

Gőzt ad, lassan haladunk a fekete dombok között, a széntér túlsó végén megállunk.

– Régóta dolgozik már ebben a fűtőházban?

– Én? Itt helyben kezdtem a vasútnál.

– Pesti születésű?

– Belegi vagyok, Somogy megyéből. Bognár volt az apám, korán meghalt, kenyeret kellett keresni a családnak. Szakmát nem tanulhattam, akkoriban még nem fizettek a gyerekeknek, hogy iskolába járjanak, hanem három mázsa búzát kellett adni a mesternek, hogy egy fiú a keze alá kerülhessen. Annyi tellett a családnak, hogy a bátyám kitanuljon kovácsnak, nekem nem jutott hely, fel kellett jönnöm Pestre.

– Maradt valami lent Belegen?

– A régi házunk. A háború után a bátyám is elköltözött, lakót fogadtunk bele, de hihetetlenül hanyag ember volt. Tél elején a méhkasok oldalát betámasztotta kukoricakóróval a hideg ellen, tavaszra lebontotta, de nem hordta el, a kóró még a következő évben is ott hevert az udvaron, magasra nőtt benne a gaz. Persze egy ilyen lifánder ember kezében tönkrement az egész ház.

– Mikor jelentkezett a vasúthoz?

– 1938-ban vettek fel fűtőházi munkásnak huszonnyolc fillér órabérrel. Csak azért sikerült bejutnom, mert akkor már pengetődött a háború szava, növelni kellett a létszámot. A szertárnál kezdtem, a magam ruhájában dolgoztam, rakodtam. Aztán áthelyeztek a

széntérre, egész nap toltuk a csilléket, száraz időben még csak tűrhető volt, de ha csepergett az eső, a szénpor ráragadt a sínre, és a csille csak csikorgott, mozdulni sem akart.

Jöttek a téli idők, fent a mozdonyokon az idősebb fűtők betegségekre kerültek. Egyik nap kijön a főnök a széntérre, sorba állít minket, és azt mondja:

– Fiúk, aki segíteni akar rajtam, lépjen előre egy lépést.

Nem tudtam, miről van szó, de kérdezni nem lehetett, előreléptem. Később derült ki, hogy kisegítő fűtőket verbuváltak. Tartottak nekünk egy háromnapos tanfolyamot, aztán gépre kerültünk, az órabérünket felemelték harminc fillérre, és kilométerpénzt is kaptunk.

Tavasszal a többieket mind visszahelyezték a széntérre, háborogtak is miatta, de én egyszer ráléptem a mozdonyra, és többet nem léptem le róla. Szolgálat ha volt, mindig eleget tettem neki, nem néztem sem ünnepet, sem vasárnapot, a mozdonyból kikönyökölve figyeltem, hogyan sétálnak mások ünneplőben az utcán.

Volt, hogy kétszázharminchárom órát töltöttem egyvégben a vonaton, mikor a háború alatt Hegyeshalomról a felvidéki Volócig vittünk egy szerelvényt – és ez felért ötszáz óra mai szolgálattal. A fűtőállás akkor még nem volt olyan kényelmes, mint a háború után, sokat fáztunk, a főnökök azt sem engedték meg, hogy lábmelegítőt szereljünk fel, pedig csak egy kis csőről lett volna szó, amit elvezetünk a kazánból, hogy a gőz legalább térdig melegítsen minket, a ponyvákat is csak később, a légiriadók idején tették fel, hogy ha tüzel az ember gyereke, ne lássák a repülőket. Elképzelheti, hogyan folyt a munka: félnehéz vastag tűz égett a kazánban, habos lett az ingem, amíg kibökdöstem, mikor megálltam, háttal nekidőltem a kazánnak, de mellből vágott a szél.

Mikor a németek visszavonultak, elpusztították az Északi fűtőházat; tudja, akkor még így hívták a Hámánt. Felrobbantották a mozdonyok tűzterét, a hengereket, egy 377-esünk maradt meg, és a felszerelésből egy kézzel hajtós fordítókorong.

Romokat takarítottunk, a híd mellett is fel volt robbantva a pálya, négy-öt tonnás köveket húztunk le róla puszta kötelekkel. Egy vágányt elbontottunk, kifűrészeltük belőle a jó darabokat, azokkal javítottuk meg a másik vágányt.

1945 márciusában már csapatszállító vonatokat vittünk Balassagyarmat–Korpona felé. Két hétig egyfolytában mentünk-fordultunk. Enni nem kaptunk, az oroszoknak maguknak sem volt, két hétre egy darab szalonnát vittem, épp csak megszíroztam vele a kést, hogy legyen valami íze a kenyérnek. Feltört vagonokból szedtünk ki szemes kukoricát, azt főztük meg és ettük.

Akármit mondanak is, a vasutasnép akkoriban szokott rá a lopásra. 1945-46-ban elküldték az embert Záhonyba kétnapos útra húsz deka szalonnával és egy kiló kenyérrel, útközben csak a Sztálin-konyhán adtak enni egy tányér levest egy darab kolbásszal. Otthon a családnak kenyere sem volt, ha vinni akartunk valamit, lopni kellett.

Voltak a vasút környékén hengermalmok, ahol lisztet adtak gépolajért. Éjszaka az állomásokon felnyitottuk a tartályokat, megnéztük, milyen olaj volt benne, és mennyi maradt, valaki belemászott, és lapáttal terelte a csap felé. Ha összejött húsz-harminc liter, átvittük a malomba, és kaptunk érte egy zsák lisztet.

Később, a forint bejövele után is sok mozdonyvezető és fűtő feketézett. Nyíregyháza felé kérték magukat olyan fordába, hogy visszaindulás előtt maradjon egy szabad órájuk, három hasított fél disznót is felraktak, és elhoztak Pestre. Ezt viszont már nem tudtam helyeselni.

– Egy román mozdonyra kerültem, ami a háborúban valahogy nálunk ragadt. Eredetileg olajtüzelésre építették, de mi átalakítottuk szénfűtésre. Milyen szenekkel fűtöttünk, uramisten! A háború előtt a vasútnál nem számított a szén, olyat kapott, amilyen kellett neki, a háború után viszont nem volt rossz szén, csak rosszabb.

– Milyen szenet kaptak?

– Volt először is a *B...-szar*. Valahol a Balaton mellett egy lápos vidéken tőzeget bányásztak, felhordták Pestre, meglocsolták pakurával, keverőben összeforgatták, és ezzel töltötték meg a mozdony szerkocsijának a felét. Rádobtak ugyanennyi szenet, ha a fűtő rosszul kapálta össze, félúton tiszta *B...-szarral* fűtött. A tőzegnek nincs súlya, repkedett a tűzrács fölött, az alaptüzet rendes szénből kellett megcsinálnunk, mert a tőzeg lehullott volna a rácsok között, ha rosszul zárt a hamuláda, a szél kivitte a könnyű parazsat a talpfákra, előfordult, hogy meg is gyújtotta, égett a pálya a vonat után.

Kaptunk aztán majdnem tiszta *pakurát* is, ez olyannak számít az olajok között, mint a gyümölcslekvár a konzervgyárban; összesöprik az udvart, és megvan. Teknő alakban vékonyan betakartuk a szerkocsi falát szénnel, azt telefolyattuk pakurával, szítóvassal megszurkáltuk, hogy egy kicsit ülepedjen, de a pakura néha így is befolyt a mozdony konyhájába, és térdig álltunk benne.

Fel kellett használnunk a füstszekrényből kikapart *pernyét*, sőt a *kormot* is újra el kellett égetnünk, minden szerelésnél legalább egy csille kormot fel kellett vennünk.

A *porszén* már a jobbak közé tartozott, de ez is elégett, mintha gyertya égett volna, kilyukadt a tűzünk, a rostély fele sötét volt. Valahogy el kellett dugnunk a réseket a rostélyon, a vágányok közül felszedtük a zúzalékköveket, és azzal tömtük el, Süttön a pályamester egyszer fel is jelentett minket.

Ami elfogadható szén volt, azzal is sokat kínlódtunk. A széntér idomaiban az öngyulladásról gyakran kiégett a szén, piros volt, mikor feladták, mégis el kellett vinnünk, bizony kutyalékkal, pakurával kevert napraforgóhéjjal és régi, elégett szenekkel fűtöttünk.

Ezekkel a szenekkel is gazdálkodnunk kellett, előírták, hogy száz elegytonna-kilométerre – hogy száz tonnát egy kilométerre elszállítsunk – 2,8-3,3 kiló szenet lehet felhasználni a mozdony típusától függően. Ha spóroltunk belőle, egy tonna szén után harminc forint jutalékot kapott a mozdonyvezető, húszat a fűtő, egy hónapban húsz-harminc tonnánál elérte a fizetésünk felét. Persze loptuk egymástól a szenet, csúszlattunk egy húszast a szénleadónak, hogy

egy *kutyá*-val, tizenkét-tizennyolc mázsával többet rakjon be, de ha láttunk a sínek mellett egy lehullott szénkupacot, képesek voltunk megállni és fellapátolni a szerkocsiba.

1950-ben, ha valaki elvitt egy táska szenet, jelenteni kellett, két-három hónap börtön járt érte; ha a felvigyázó vagy más tudott róla, de nem szólt, akkor őt is elvitték.

Emlékszem egy régi esetre: egy széntéri munkás a faládájában akart hazavinni szenet, a haverok észrevették, és viccből kicserélték a szenet bagi kőre. Este oson a mi emberünk a ládával, mikor két civil nyomozó megállítja a sínek között.

– Mit visz olyan nehezet a táskájában?

– Követ – mondja kínjában.

– Követ?! Mutassa csak!

A nyomozók megnézik a ládát: valóban kő van benne; legyintenek:

– Maga hülye. Menjen a fenébe!

Az ember aztán harminc liter bort fizetett a haveroknak.

(Nem akarom dicsérni a régi módszereket, de annyit el kell ismernünk, hogy jobban fogták az embereket, mint a későbbi lágyszívű bánásmód. Az idők oldódásával olyan év is elkövetkezett, hogy kétezer-hétszáz tonna szén tűnt el nyomtalanul a Hámán Kató fűtőház szénteréről. Mint Marosán György mondta akkoriban: még sohasem volt ennyi ellenőr a vasútnál – és még sohasem loptak ennyit.)

– Ezek után hogyan mehetett a vasút? Bizony tempóztunk, mint Bernát a ménküvel. Huszonnégy óra alatt értünk be Szolnokról Pestre. Nemcsak a jelzők fogtak meg, de negyven-ötven kilométer után a nyílt vonalon is meg kellett állnunk, a mozdony alá feküdtünk, és

kihúztuk a tűz alját, a pernye már eltömte a rostélyt, a kazán nem kapott elég levegőt. Budapest és Záhony között nyolcszor-kilencszer pucoltunk tüzet; százötven mázsa rossz szén elfogyott, a záhonyi bejáratnál már nem volt mit dobni a tűzre, csak a lendületünk vitt be, az ingem nem is izzadt, hanem habos volt.

Gyakran szétesett a rostély, fekvé maradnunk viszont nem lehetett, mert szabotázsnek vették volna. Egy kicsit lelohasztottuk a tüzet, és megpróbáltuk visszarakni a rácsot. Azbesztkesztyűt húztam, a fejemre vizes kendőt kötöttem, beálltam a hamuládába, és felnyúltam a mozgórács ötvenszer ötven centis részén, kívülről locsoltak, hogy meg ne égjek, de így is kiolvadtam, mint a zsírszalonna. Máskor gőzvezetékét szereltem három és fél atmoszféra nyomással azbesztkesztyűben, később láttam egy filmet; *Halálhajó* volt a címe, ott ugyanezt mutatták, csak ott nem sikerült a fűtőnek, rácsapott a gőz, lefolyt a kezéről a hús.

A tizenöt-húsz fokos hidegekben meg elfagytak a kormányselepek, ugrottunk le az állásból, égő olajos gyapottal, hogy felolvasszuk. Nehéz volt a tél; szerelésnél, ha a rámolók rosszul rakták meg a szerkocsit, menet közben izzadt testtel ki kellett mászni a havas szénre, és közelebb dobni; sokan tönkrementek ilyenkor, vezérek és fűtők.

(– Női átképzősöket nem hoztak fűtőnek?)

– Nem nőnek való munka volt a miénk. Hatvan-nyolcvan centi vastag tűz égett, ha kinyitottuk az ajtót, majdnem kifolyt. A salak egybesült, mint az öntecs, mi, férfiak alig tudtuk szétverni; és akkor egy nő? Egy fiatal lány próbálkozott a fűtéssel, fent a szerkocsin felcsinálták, elment szülni, aztán már nem is jött vissza.)

– A félelem hajtott bennünket, mondom: akkoriban nagyon szigorúan vették, ha a mozdony szolgálatképtelenné vált, főleg, ha munkásvonatokat vitt, pedig péntektől hétfőig úgy mentek ezek Nyíregyháza felé és vissza, mint Pesten a villamosok.

Egyszer egy mozdonyvezetőnek lerohadt a gépe, nem tudott tovább menni. A vezér letérdelt a sín mellé, úgy imádkozott, hogy ha

az Isten megsegíti, hálából összetöri otthon a Sztálin-képet. Aztán Istent, Ávót átvert, mert tovább is ment, a Sztálin-képet is megtartotta.

Mester és fűtő között általában nem volt ellentét, ha nekem volt bajom, én hallgattam, ha neki, akkor ő hallgatott, nem kérdeztük egymást. De 1948-ban volt egy mesterem, fuzsitus, goromba ember, lenézte a fűtőket. Egy pohár bort meg nem ivott velem, ha egy lámpaüveget eltörtem, nekem akart esni. Egyszer aztán nagyon rám szorult. Mentünk a Nyugatiból Kiskunhalas felé, alig léptünk ki a pályaudvarról, mikor eltörött a hengerpréshajtó, ami a mozgó alkatrészeket keni. Elkezdett könnyörögni, hogy segítsék rajta, mert börtönbe kerül, ha leáll a mozdony. Megsajnáltam, bőrkabátot húztam, és a hatfokos hidegben kiültem a mozdony tetejére, és kézzel hajtottam a kenőprést Kiskunhalasig és vissza.

Budapest területén már nem volt ember, aki el mert vállalni egy munkásvonatot, ha tíz percet késett, már a Nyugatiban felfüggesztették, és csak a fele bért fizették neki, amíg az ügyet ki nem vizsgálták.

Megszűnt a régi bizalom a vezetők iránt. Valaha a reszortosok azt mondták nekünk:

– Ti csak mondjátok meg az igazat, mi majd hazudunk helyettetek.

Később nekik is hazudniuk kellett, mert még a saját mérnökeink sem hittek nekünk. Ha késtünk, mert nem volt gőz, nem vallottuk be, hanem azt jelentettük, hogy szétment a fékvezeték, és megálltunk szerelni; mutattunk nekik egy gumicsövet, amit megcsavartunk és kidurrantottunk előtte, ilyen akkoriban minden mozdonyvezető hordott magánál.

Aztán ott fönt is megértették, hogy a mozdonyvezetők és a fűtők nem akarnak rosszat, azt szeretik, ha forog alattuk a kerék, mert abból élnek. Akkor már prémiumot adtak minden percért, amit behoztunk, egy forintot.

– És akkor jobban ment a vasút?

– Ördögöt, ugyanazokkal a rossz, földes szenekkel fűtöttünk tovább. A nyíregyházi személy reggel négy óra helyett tízre-tizenegyre ért be, össze kellett húznunk magunkat a sarokban, mert az utasok felköpködtek.

Eltelt az idő, az öreg gépkezelőnek lassan indulni kellene vissza a kávédarálóval.

– Mi érdekli még, kedves uram?

– Sokan mondják, hogy a régi vasutasok nagyon szerették a bort. Igaz ez?

– A fordulóállomásokon voltak Mari nénik, ahol le lehetett ülni egy kolbászos rántottára, utána elpoharaztunk, néha le is gyökereztünk, hogy onnan mentünk a mozdonyra, de mindig tudtuk, mennyit lehet.

– Szolgálatban nem ittak?

– De, két-három üveg bort mindig tartottunk aládában, egy-egy kortyot húztunk belőle. Vagy a két kecskeméti kanna közül az egyiket megtöltöttük híg fröccsel, ezt neveztük *jó víz*-nek, a másikat vízzel, ez volt a *rossz víz*.

De olyan embert nem lehetett a közelébe engedni, aki nem tudta, hol a határ, részeges fűtőt, más erején pénzt keresőt nem is tűrtek meg a vezérek. Ha imbolygott, rászóltak:

– Melyik a maga táskája? Fogja meg, és szálljon le vele.

– A főnökök mit szóltak?

– Szerintem tudniuk *kellett*, hogy a népek isznak, azért hunyták be a fél szemüket, mert ital nélkül nem bírtuk volna a három-négyszáz óra szolgálatot egy hónapban.

Nehéz élet volt, soha egy teljes éjszakát nem aludtam otthon, a fűtőház fürdőjében dőltem le egy padra; a mozdonyon, a hídláson leterített pokrócon feküdtem, óránként felriadtam, hogy van-e gőz, mert hajnalban indulni kell visszafelé.

– Mennyire érzi meg azokat az éveket?

– A múltkor beteg lettem, epehólyag-gyulladás, sárgaság, gyomorbaj jött rám egyszerre. Mondja az orvos:

– Ötven év után már minden betegség bejelentkezik.

– Ez azt jelenti – kérdeztem –, hogy az ember ötvenéves korában legyen öngyilkos?

– Azt nem, de legyen türelmes.

Én, ha meggondolom, egy szót sem szólhatok.

Örülöm kellene, hogy látok egyáltalán. Harminc évig néztem a gőzöskazánban a fehér fényt, aztán ki a sötétbe figyeltem, hány embernek vette ez el a szeme világát?!

Közben készítik fel a 424-314-es gépet, mely az esztergomi vonatot viszi majd. A kazánt harminc-negyven kiló hulladék fával gyújtják be, olajos gyapotot vetnek alája, hogy hamarabb lángra kapjon. Ha a fa teljesen beizzott, a szítóvassal széthúzzák, és szenet dobnak rá, egyszerre csak keveset, folyamatosan, teljes lánggal kell hogy égjen. A gőzfejlesztés hideg vízzel hat óráig tart, ha egy másik gépről szivattyúval meleg vizet emelnek át, három óra is elég.

A 424-314-est felfűtötték, bent áll a mozdonyszínben, a fűtők fent a szerkocsi tetején hajlonganak, vastag tömlőkkel locsolják a szenet, a mozdonyvezető, kezében hosszú nyelvű kalapáccsal, körüljárja a gépet. A mozdony tisztaságával nem sokat törődnek, a lemezeket, mozgó alkatrészeket vastag olajszeny borítja.

Felkapaszkodom a mozdony konyhájába, a vezető dob felém egy köteg gyapotot, majd ebbe törölhetem a kezem. Kevéssel később lejönnek a fűtők is a szénhalom tetejéről, indulás előtt még esznek: szalonnát, zöldpaprikát, paradicsomot, házi kenyeret hoztak magukkal.

– Ilyen melegben is ízlik a szalonna?

– Kell. Az ember sokat izzad, és a szalonna visszapótolja a sót a szervezetbe.

Most először utazom gőzmozdonnyal; a dízel- és villanymozdonyok után nehézkesnek, piszkosnak és kényelmetlennek érzem. Itt nincs panorámakilátást nyújtó szélvédő üveg, a mozdonyvezető csak egy kis, ovális ablakon lát ki maga elé, ha meg akarja figyelni a pályát, mélyen ki kell hajolnia. Arról így sem tájékozódhat, hogy a bal oldalon mi történik, mert a mozdony hosszan előrenyúló orra lezárja a kilátást, a figyelő fűtő jelzéseire van utalva. Ha rükvercel, neki magának is vissza kell fordulnia, a szél a szemébe fújja a szénport, hiába locsolták végig a szerkocsi tetejét. Nincsenek állítható magasságú, támlás székek, mint a V43-as villanymozdonyon vagy a Szergejen; az ember beáll egy sarokba, és megkapaszkodik, ahogy tud. Innen fentről a gőzmozdony nem olyan romantikus, mint ha egy nyári resti teraszáról bámuljuk.

A mozdonyvezető az órájára néz:

– Ha lehet, akkor menjünk – mondja a fűtőnek –, vágja a témát, titkár úr.

Szűk hely, a fűtő rövid nyelű lapáttal hányja a szenet, a lapát végén kerek markoló, hogy jobban kézre álljon. Egyenletes tempóban dolgozik, egyik kezével fogja a kazán ajtaját, a másikkal megmeríti lapátját a tatai szénben, majd kinyitja az ajtót, és most már mind a két kezével megmarkolja a lapátot, úgy dob. Minden lapát után újra lezárja az ajtót; egy-egy emelkedőnél húsz-huszonöt lapáttal is kell tennie a tűzre; ha a kazán ajtaja végig nyitva volna, két-háromszáz fokkal csökkenne a hőmérséklet. A kiáradó meleg így is szinte perzsel.

A fűtőháztól gépmenetben futunk a Nyugati pályaudvarig, itt vár ránk az esztergomi vonat, lassan rázárunk. Még mindig van néhány perc az indulásig, a fűtők kihajolnak:

– Nézd, milyen szépen nőnek a nyárfák a mozdonyszín tetején.

A szél néhány éve besodort valamilyen magot a mozdonyszín csatornájába, ott megeredt, és most már jó egy méter magasak a fácskák, zöld leveleik meg-meglebbenek a szélben. Az ember belegondol: mennyit törődhetnek a szín tetejével és a csatornájával?

A mozdonyvezető mögé állok, fiatal, talán harmincéves férfi.

– Mindig gőzmozdonyt vezet?

– Nem, csak most, hogy lerobbantak az M41-es dízelek, mindenkit visszavezényeltek a gőzösökre, akinek megvan a vizsgája.

– Tiltakozni nem lehetett?

– Ha az ember szólt, felküldték a főnökhöz. Én már nem szeretem a gőzöst, az ember szeme teleszáll pernyével, hiába alszom ki magam, reggel úgy kell kimosogatni a szemem, és vörös, mint a házinyúlé. A piszoktól is elszoktam, a táskámban most külön ruhát tartok a gőzösre és külön a dízelre.

A vonat hirtelen befut egy alagútba. A füst megreked a *konyhán*, éppoly reménytelen próbálkozás levegőt venni, mintha egy gőzfürdő izzasztókamrájának legfelső padján ülnénk. Szikrák futnak visszafelé a mozdony mellett, a behúzó levegő lassan lehül, közeledik az alagút vége. A pára hideg cseppekben csapódik le a bőrünkre.

Esztergom-Kenyérmezőnél a fűtő leengedi a salakot, nem tesz rá újabb szenet, a gép már saját lendületétől befut Esztergomba. Két szítóvassal oldalról középre húzza a megmaradt tüzet, és azt dobja meg jó tizenöt lapát szénnel, ebből lesz majd a tűz két óra múlva, ha visszafelé indul a vonat. A fűtő fellelegzik, nekidől a könyöklőnek, a szolgálat nehezebb fele letelt, visszafelé a társa tömi a kazánt.

– Régóta fűtő?

– Attól függ, mit nevezünk régnek. 1952-ig paraszt voltam Domonyban, Aszód mellett, hét holdam volt. Aztán egy év alatt felfúvódott és megdőglött a tehenem, egy kölcsönállat és két hízóm. El kellett jönnöm hazulról; a vasút akkor hatvan forintot fizetett egy napra, a téesz meg jó, ha harmincat.

1956-ban ha kölcsönből is, de már tudtam építkezni, kőalapot raktam, rá vályogból a falakat. Az elmúlt években bevitem a vizet is a fürdőszobába.

– Ki lehet vésni a vályogban a csövek helyét?

– Éppúgy, mint a téglafalban. Persze a vályog nem olyan kemény, mert van benne egy kis törek is, ami kirothad.

1959-ig kétlaki voltam, akkor odaadtam a földet az államnak, nemsokára ezt a lapátot is odaadom, még két évem van a nyugdíjig.

– Nem dolgozik rá egypár évet?

– Egy napot sem. A ház körül van egy kis kert, szőlő, bejárok majd a téeszbe is.

Megállunk az esztergomi állomás előtt, a mozdonyvezető megfordul a géppel, aztán elmegy ebédelni. A fűtő néz rám, de csak vállat von:

– Egy régi mester ilyenkor minden idejét a tisztogatásra fordította volna, végigvizsgálja a tömítéseket, szelepeket, de a maiak már nem törődnek vele. Elég annyi, hogy menjen a mozdony.

A fűtőházak egyre nehezebben tűrik meg a gőzösöket. Ahol a gőzös salakolt, arra a dízel nem járhat egy ideig, mert olajsáros az alja, és a forró salaktól begyulladna. Ha kevés a hely a színben, és téli éjszaka a szabadban kell járatni a mozdonyokat, hogy be ne fagyjanak, akkor sem állhatnak egymás mellett, mert a dízelt mindig vékony olajréteg borítja, a gőzös meg hányja a szikrákat. A javításukat nem

lehet ugyanabban a műhelyben végezni, mert a gőzösökről száll a rozsda, és a por tönkretenné a motorokat.

A gőzös javítóműhelyeket lassan felszámolják, a megmaradtakra is sajnálják a pénzt. A b.-i fűtőház gőzősműhelye is egy viseltes vidéki purgatóriumra emlékeztet. Már a bejáratnál majdnem orra esek az összevissza repedt, morzsolódó betonpadlón; a tetőről még mindig csepeg az eső, a palasor hézagain látni a felhőket.

– Nem a palával van baj, hanem a deszkákkal, amire szegeznek, a felszálló füsttől megpuhulnak és tönkremennek, nem tudják tartani a szögeket, hiába raknak újat, az is elrothad, a szél persze így lekapkodja a palát.

– Füstelszívó nincs?

– Mi kértük, hogy állítsanak be egy magas kürtőt, ami elvinné a füstöt, de nem hallgattak ránk, pedig ha a füst megöli a deszkát, megöli az embert is.

Az egyik akna fölött egy öreg 324-es vár javításra, a pakolásoknál csurog belőle a víz, szétfröcsköl, a betonon tócsákban áll a sár, olaj úszik a tetején. Egy ócska lámpa fényénél alámászik a szerelő, és görnyedten kopácsol, neki is a nyakába folyik a víz, sőt lassan bokáig vízben áll, mert az aknának nincs lefolyója.

– Milyen gyakran kell javítani a gőzösöket?

– Papíron minden három hónapban, de olyan kijavíthatatlanul rosszak már, hogy majdnem mindennap kell igazítani rajtuk valamit. Hatvanévesnél idősebb mozdonyok is szolgálnak, és a legfiatalabb is elmúlt húszéves.

– Alkatrészt kapnak hozzá?

– Nincs anyagunk, a vasút már leírta a gőzösöket. Például a 424-esekhez is hiába kérünk hordrugót; gépek állnak félre, mert nem tudjuk pótolni rajtuk.

Kézi szerszámot sem adnak, saját fűrészemet, hajlítómat hozom be, de dugnom kell, hogy ne vegye észre a revízió, mert bekönyvelnék a vasút javára.

A tapasztalat azt bizonyítja, hogy egy gőzmozdony karbantartására és javítására másfél embert kell számítani; a b.-i fűtőház harmincöt mozdonyára tizenhat ember jut. A fiatalokat átkérik a dízel- és villamosjavító műhelyekbe, csak kölcsönbe viszik, kisegítőnek, de egy sem tér vissza. A megmaradt gárda így jórészt nyugdíjhoz közeledő vagy rokkant emberekből áll. Egy öreg, nagyothalló kovács válla furcsán előre és befelé hajlik.

– Két éve volt, hogy vittünk hatan egy nagy lemezt, a többiek hirtelen elengedték, az egész súly rám bukott, megrántott, és itt a szívem alatt elszakadt valami, izom-e, ideg-e, nem tudom, de azóta nincs magatartásom.

Nem volna olyan nehéz a munkánk, ha az emberek segítenének nekünk. De a mozdonyvezetők is olyanok, hogy felszállnak jobboldalt, és leszállnak baloldalt, ha csak egy métert kellene vinni a mozdonyt a szerelőig, azt már nem teszik meg.

– Nem gondoltak rá, hogy más munkát keressenek?

– Már mindenkit kiemeltek közülünk, akit csak lehetett. Vagy húsz évvel ezelőtt engem is elvittek volna, rám akartak bízni egy traktorállomást negyven traktorral, de nem vállaltam, mert nem volt hozzá szótehetségem. Azóta is hívtak négyszer-ötször, de én már nem megyek el, addig maradok, amíg a gőzösök.

Egy 411-es Truman még vonatra vár a Rákos rendezőn, de tőle vagy ötven méterre a hegesztők már nekitámasztották piros létráikat egy másik 411-esnek, és lángvágóikkal darabolják. A kompresszort, mint a vágóhídon az állat belsőségét, már kiemelték, és a földre dobták, a lehulló szikráktól lángot vetett rajta a vastag fekete olajréteg, és ég kitartóan.

Botorkálunk a vágányok között a térdig érő gazban, keresünk egy szélvédett sarkot, ahol a zsíros, vastag füst nem csap az arcunkba.

– A mozdonyokat akkor selejtezik le, mikor végképp üzemképtelenné váltak?

– Nem biztos; elképzelhető, hogy ez a Truman még tudott volna vonatokat vinni, ha rendbe hozzák, de a javítása már nem érte volna meg. Egyébként is, tudja, a gőzösöket rendszeresen leselejtezzük, eltűnnek a 275-ösök, a 324-esek, a 375-ösök, a 411-esek, az ütem csak attól függ, hogy a vasútnak mikor lesz pénze új mozdonyokra.

– Semmiféle módosítással nem lehet megmenteni a gőzösöket?

– Minek? Még száz évig állítsunk embereket a kazán elé?! Különben is a számok beszélnek, uram: száz tonna áru továbbítása egy kilométerre gőzössel huszonhat forintba kerül, dízellel két forint nyolcvan, villanymozdonnyal egy forint negyven fillér.

– És ha mégis kiderülne, hogy szükség van a gőzmozdonyokra, úgy, mint a szénbányákra, melyeket annak idején bezártak, és most újra fel kell tární?

– A Vizafogón és még több más állomáson is leraktunk biztonsági tartalékba gőzmozdonyokat, ezeket háborúban vagy szükségállapotban – ha nem lesz olaj és elektromos áram – elő lehet majd venni.

– Azokat ugyan nem – szól közbe egy hallgatag vasutas –, mert már leloptak róluk minden mozdíthatót. Tartják még egy darabig Vizafogón, aztán csak kiselejtezik őket.

Miközben beszélgetünk, előttünk tovább dolgoznak a hegesztők, egy-egy levágott alkatrész puffan a földön.

– Mi a mozdony szétbontásának menete?

– Mikor a gépet felajánlják selejtezésre, egy bizottság megvizsgálja, és ha ők is a selejtezés mellett döntenek, kilencven nap

alatt el kell bontani a mozdonyt, különben a vasút eszközlekötést fizet utána...

– A mozdonyt a régi vezetője hozza be?

– Író úr, itt ne keressen regényeket, az hozza be, aki éppen ráér. Ha beérkezik a mozdony, megnézzük a listát, hogy mit igényeltek a fűtőházak és a műhelyek, ki lehet-e venni ezeket az alkatrészeket.

Először a lakatos kulccsal-hidegvágóval leszedi a mozdonyról, amit csak tud, ha ő már nem boldogul, akkor jönnek a lángvágók. Az alvázzal kezdik, „lepucolják” róla a hajtórudat, a kenőprést, aztán levágják a konyhát, ahol a mozdonyvezető dolgozott, a sátort és a taposót.

– A kazánnal mi lesz?

– Ha megfelelő állapotban van, eladjuk, beépítik stabil kazánnak. Kertészetek veszik meg üvegházakhoz, szövetkezetek a fürdőjüket fűtik vele. Jól járnak, mert tőlünk háromszázhatvanezer forintért megkapják, egy új kazán pedig egymillióba is belekerül.

Ha rossz a kazán, vagy nincs rá igénylő, szét kell vágnunk. Két ember kezdi a kazán két végéről, be kell bújniuk a kazántérbe. Ha kint harminc fok meleg van, bent legalább hetven a lángvágó tüztől; ahova a láng ér, pattog le a vízkő, papíron csak egy milliméter vastag lehetne, de a valóságban néhol egy centiméternél is több. A vas forró, az emberekről rothad le a ruha, egy kazánnal egy-két nap alatt végeznek.

A Trumanról levágták a konyhát, kis dombnyi salak hullt le helyén a földre, mint a sertésvágóhídon kis trágyarakás. Egy másik szétbontott mozdonyról a daru leemeli az acél alvázat, az enyhén lejtős pályán a magukra maradt kerekek meggurulnak, és összekoccannak.

– Az újra beépíthető alkatrészeken kívül mi a legnagyobb érték ezekben a régi mozdonyokban?

– A színesfémek. A csapágyfémeket szétolvasztjuk, és tömbökbe öntjük. Ha addig el nem lopják.

– Ki lopja el?

– Ki tudja? Már a félreállított mozdonyokról lelopnak mindent, még a kábelt is leszedik. Régi személykocsikból kivágják a sárgaréz csöveket, pedig ez olyan munka, hogy még a szakmunkásokat is megizzasztja. És itt bent a telepen is lopnak.

A technikus a hegyekben magasodó szén- és fadepók felé mutat:

– Ott a szénben meg a fák között csövesek laknak, ott esznek, ott alszanak; már az is előfordult, hogy egy csöves nő a farakásban szült. A rendőrség még sohasem jött ki hiába razziázni, itt mindig találnak egy-két körözött vagányt.

Éjszaka két vagyonőr vigyáz egész Rákos rendezőre, tanakodhatnak, hogy a megrakott vagonokat védjék vagy a mi alkatrészhalmainkat. Lejön egy csöves a széndombról, ellop ötven kiló színesfémeket, már ezeröttszáz forint a kár.

– Egy szétbontott Trumanból mennyi pénzt lehet kiárulni?

– Nagyon sokat, főleg ha meggondoljuk, hogy a háború után kilónként hat fillérért vettük meg az amerikaiaktól, nem akarták hazaszállítani az óceánon túlra, és azóta is szolgáltak vagy harminc évet. Ma egy kiló ócskavas egy forint tíz, egy forint ötven fillér, ezenkívül egy Trumanból legalább öt-hat mázsa színesfémeket is kiemelnek. A kerékpár és az alváz nagyrészt minőségi acél, megy nyugati exportra.

– Amerika nem vesz belőle?

– Nem tudok róla. Miért kérdezi?

– Csak úgy, érdekes volna, hogy visszavásárolják a saját mozdonyaikat.

A hegesztők közben megpihennek, odamegyünk hozzájuk beszélgetni. Többségük néhány éve még a széntéren lapátolt, átképzős vizsgát tettek, de bonyolultabb munkán aligha állnák meg a helyüket. Órabérük tizenöt forint körül mozog, ami szép pénz volna, ha a bontás nem volna annyira koszos és sokszor veszélyes. A levágott alkatrészek a lábukra zuhannak, ha nem figyelnek, a láng alatt ólomtartalmú gáz szabadul fel a festékekből, bevonatokból, és a mérge lerakódik a vérben, az orvosok egyik-másik hegesztőt évente háromszor is eltiltják bizonyos időre a munkától.

Három kiégett, első osztályú személykocsi áll egymás mögött; kívülről is csak nyomokban maradt meg rajtuk a zöld borító festék. Felkapaszkodunk az utolsó peronra, és végigmegyünk a kocsikon, az összetört ablakok apró cserepei csikorognak a talpunk alatt.

A peron mellett levették a WC falát – vagy talán az is elégett? –, a kagyló darabokra hullott, az üres csövön lelátni a vágányra. Bent a kocsikban mindent ellep a korom, az épen maradt villanykörtét mintha feketére festették volna, feketék a falak, a csupasz rugók, a megégett huzal vékony, fekete rétegben válik el a fejtámasztól, csak egy műbőrrel bevont karfán tűnik fel egy zöld folt. Minden, amit a lemezek, takarások elrejtettek a szem előtt, most szabadon mutatkozik, kísérem megrántja a vészfék fogantyúját, látni, hogyan rándul végig a szerkezet.

– Mitől égtek le ezek a kocsik?

–Valamilyen rövidzárlat lehetett.

A vágánycsoporton másutt is bontásra váró vagonok vesztegelnek. Némelyiket egyben elviszik valahova horgásztanyának, a másikat szétszedik, deszkáit újra beépítik. A vasút annak idején jól kiválogatta az anyagot: a mennyezeti és oldaldeszkák még most, annyi év után is natúrszínűek és épek.

A sínek mellett békés máglya lángol, a hulladék fát égetik. Hátrább a raktárnál az alkatrészeket válogatják; különös gonddal rakosgatják össze az ütközőket, ezekből igényelnek legtöbbet, minden balesetnél az ütközők sérülnek meg először.

A raktárakon túl kocsira szerelhető, nagy, zöld boroshordók állanak.

– Igaz, hogy némelyik hordó belülről tele van *stift*-ekkel?

Állítólag olyanok, mint egy sündisznó, annyiszor megfúrták már őket.

– Én nem tudom, de meg lehet nézni.

Bebámulok egy hordó részén, de csak borkő vagy valamiféle seprűréteg fehérlik a dongákon.

– A vasutasok nem úgy szokták kivenni a bort. Kissé arrébb tolják az abroncsot, és ott fúrják ki, mert úgy nem marad nyoma. Ha megtelt az edény, elütik a rést egy faékkal, és újra ráhúzzák az abroncsot.

Előjött a téma, kifelé tartva a lopásokról beszélgetünk:

– A fűtőházban leginkább szerszámokat lopnak; könnyű kivinni, egy kisebb kulcs még a *brifkó*-ban is elfér. A csillagkulcsokat, kombinált fogókat, villamos munkalámpákat otthon is fel lehet használni az autó és a motor javításához. Visznek vörösréz csöveket pálinkafőzéshez, kapcsolókat, villanszerelési anyagokat barkácsoláshoz, a marmonkannák úgy tűnnek el, ahogy jönnek, otthon is kell az olajkályhákhoz.

A legnagyobb kárt mégsem a lopások okozzák, hanem a *cserék*, sokkal gyakrabban is fordulnak elő. A mozdonyvezető kint, a Ferroglobus kőbányai telepén, megvesz egy komplett szerszámkészletet ötven forintért – persze csupa elhasznált darab –, és azt becseréli egy újra, ami legalább ötszáz forintba kerül.

– Kérdeznék valami furcsát: mozdonyt már loptak a MÁV-tól?

– Személykocsiról már hallottam; állítólag éjszaka leemelték a sínről, és beépítették az anyagát, de speciel mozdonylopás még nem fordult elő. Legalábbis azt hiszem.

Hogyan folyik a mozdonyvezetők képzése napjainkban? Ha egy érettségizett vagy vasipari szakmát végzett fiú jelentkezik a MÁV-nál mozdonyvezetőnek, először is orvosi vizsgálatra küldik. A követelmények szigorúak most is, a későbbi ellenőrző vizsgálatok során is, a sínek között a jó szem és fül az életet jelenti.

Szétszórt figyelmű, bizonytalanul látó ember nem vezethet mozdonyt; a vasút üzembiztonsága megköveteli, hogy időben és pontosan reagáljon a jelzésekre. Az érzékszervekre fokozódó munkát ró, hogy növekszik a forgalom tempója, a vonatok óránként száz-százhusz kilométeres sebességgel követik egymást. Egy-egy térközben most is csak egy vonat vagy gép tartózkodhat egyszerre, de míg régen három kilométerre álltak egymástól a térközök határait mutató jelzők, most már ezerméterenként; egy hosszú tehervonat majdnem végigéri az egészet, állandó az utoléréses baleset veszélye.

A régi vezérek egynapi teljesítménye alig tett ki többet egy Budapest–Hatvan–Budapest fordulónál, a maiaknak egy szolgálatba már a Budapest–Nyíregyháza–Budapest út is belefér, következésképpen háromszor-ötször annyi jelzést kell felvenni, értelmezni és utasításuk szerint cselekedni, mint tíz-husz évvel ezelőtt.

A jelzők kedvező körülmények között négy-ötszáz méterről láthatók, de utasításaikat akkor is észlelni kell, ha túl mélyen vagy túl magasan vannak elhelyezve, köd takarja őket, vagy szembesüt a nap. A jelzők felismerését külön megnehezíti, hogy üvegbetéteikben az ősvörös, őszöld, őssárga hamar átváltozik jellegtelenebb átmeneti színekké, a magyar ipar még nem tud meghatározott angströmszámú üveget gyártani, sokszor csak a felvillanó lámpa elhelyezkedése igazítja útba a vezért. A jelző után már hiába kap észbe, és fékez, a tilos jelző meghaladását szigorúan büntetik, úgy veszik, mintha a mozdonyvezető balesetet okozott volna.

A jelentkező fiataloknak azzal is számolniuk kell, hogy súlyos egészségi ártalmak fenyegetik majd őket. Régen a reuma volt a

mozdonyvezetők szinte kizárólagos betegsége; jobb oldala megfagyott, ahogy a gőzös ablakán kihajolva figyelte a pályát, közben a bal oldalon meggyúlt a kazán mellett. Most az idegi és gyomorbántalmak, ízületi kopások dominálnak, de sohasem sejtett vasutasbetegségek is előrevetik az árnyékukat. Francia orvosok leírják például, hogy ha a vonat a sötét pályáról hirtelen erősen kivilágított térségbe ér, a sokkhatástól a mozdonyvezető elveszítheti az eszméletét. Szerencsére ilyen eset nálunk még nem fordult elő, egyik pályaudvarunkon sincs annyi fény.

Régen csak egy orvos vizsgálta meg a vasutast, most a vizsgálat csapatmunkává lett. A szakorvosok között bizonyos esetekben már a pszichológus is megjelenik, bár véleményüknek nincs nagy jelentősége; a vasúton – szemben a közúti forgalommal – a vezetők nem élhetik ki rejtett agresszív hajlamaikat, mert a zárt pálya és jelzésrendszer meggátolja őket, nehezen képzelhető el, hogy például egy dízelmozdony vezetője meggondolatlan előzésbe kezd.

A jelentkezőknek fontolóra kell venniük, hogy a mozdonyvezetők sohasem tudhatják, meddig maradhatnak meg a vezérállásban. Háromévenként időszakos orvosi vizsgálatnak vetik őket alá, sőt ha betöltötték a negyvenötödik évüket, minden második évben meg kell jelenniük az orvosok előtt. Mikor a táppénzből kiírják őket, minden súlyosabb betegség után felvetődik a további alkalmasság kérdése; például, ha a mozdonyvezető otthon építkezik, és munka közben mészhull a szemébe, látása egy kissé meggyengül, orvosilag lehet tökéletesen egészséges, de mozdonyt talán soha többé nem vezethet.

Az időszakos vizsgálatok során ha valami baj mutatkozik, más beosztásoknál a vasút adhat némi könnyítést, számításba veheti a hosszú szakmai gyakorlatot; egy sorompóőr csökkent látóképességgel is megmaradhat azon a helyen, ahol már huszonöt-harminc éve dolgozik, a mozdonyvezető ilyen kedvezményben huszonöt-harminc tengeren töltött év után sem részesülhet.

Meg kell mondanunk, hogy ezek az előre látható és nem titkolt nehézségek nem riasztják vissza a jelentkezőket, talán ez az egyetlen szakma, ahol a vasút nem küszködik létszámihiánnyal. Töretlen a hit, hogy a mozdonyvezetők a vasút legelső és legfontosabb emberei; a

forgalmista, a lakatos, a pályamunkás legfőbb feladata: lehetővé tenni, hogy ő elindulhasson, és biztonságban haladhasson a vonattal.

Ha a fiú megfelelt az orvosi vizsgákon, még mindig messze van a céljától: körülbelül két évig kell tanulnia, amíg elindulhat élete első vonatával.

Felvétel után a jelöltek hat hónapot töltenek valamelyik fűtőház műhelyében, lakatos-szerelő munkát végeznek. Általában dízel- és villanymozdonyokkal foglalkoznak, gőzösre már nem képeznek ki mozdonyvezetőket – legfeljebb néhány kisebb vidéki fűtőházban.

A jelöltek havi kétezer-ötszáz forint alapfizetést kapnak, ami alig kevesebb, mint az őket oktató szakmunkások keresete; ebből már adódtak összekoccanások, az öregek megsértődtek:

– Mire tanítsam? Inkább én tanulom meg tőle, hogyan kell pénzt keresni.

De – amennyire meg tudom ítélni – a műhelyekben sokoldalú és alapos képzés folyik. Ma már nem hallani, hogy a mesterek féltik szakmai titkaikat; régebben, ha a mozdonyon egy-egy érdekes, bonyolultabb javítás akadt, elküldték a tanulót valamilyen szerszámmért, és akármilyen lélekszakadva fordult meg vele, a mester a fiú távollétében kijavította a hibát, sőt le is zárta a mozdonyt.

Féléves műhelymunka után a jelölt mozdonyra kerül; hat hónapot utazik hol ezzel, hol azzal a mozdonyvezetővel, menet közben figyelőszolgálatot lát el; csak ezután következik a tulajdonképpeni mozdonyvezetői tanfolyam.

Három-négy hónapos kemény és összefogott tanulás után a jelölt forgalmi vizsgát tesz, és egy oktató felügyelete alatt elkezdi vezetni; ez a szakasz is hosszú hónapokig tart. Ha megfelelő haladást mutat, két hét alatt átismételtetik vele az elméletet, és hatósági vizsgára bocsátják.

Külön vizsgavonat indul most is, mint Tusor János idejében, általában Nagykáta felé, útközben mindenki vezet. Már a vonaton kihirdetik az eredményt, igen ritka a bukás, ha valaki másodszorra sem megy át, abból már aligha lesz mozdonyvezető, el szokták tanácsolni.

A frissen végzett mozdonyvezetőnek nem kell bejárnia a gőzös világban elkerülhetetlen számárlétrát, évekig verejtékezni lerobbant gépeken, amíg feljuthat az áhított 424-es mozdonyra, a Bivalyra. Például a Keleti fűtőházban a fiatalok a Körvasúton kezdenek, és két-három év alatt az elit Tokaj-fordába is felkerülhetnek.

Ezt a gyors előrejutást felkészültségük is indokolja. Részt vettem a fiatal mozdonyvezetők Kandó Kálmán-vetélkedőjének zsűrijében, elragadott szakmai tudásuk, egyöntetű vélemény szerint megközelítik vagy el is éri a mérnöki színvonalat. Bár néhány „öreg vezér” lankadatlan szorgalommal, kártya és krimi helyett szakkönyveket hordva magával az aktatáskájában, kézzel másolgatva a kapcsolási rajzokat, nagy elméleti tudást szedett össze, a fiatalok képzetebbek, otthonosabban mozognak a nagy sebességű mozdonyok vezérállásaiban, nagyobb biztonsággal nyúlnak a kapcsolókhoz, ha szükséges, fel merik törni a tabunak tekintett ólomzárakat is. (A méltányosság nevében meg kell jegyeznünk, hogy az ő helyzetük könnyebb volt, nekik már a középiskolás fizikai anyaghoz tartozott a félvezetők és nyomtatott áramkörök elmélete, míg a ma ötven év körüli vezérek a mozdonyfűtés szabad óráiban nézegették a rádió szerkezetét.)

A fiatal és az öregebb mozdonyvezetők között a felszínen zavartalan a jó viszony, de egy-egy bizalmasabb beszélgetésben előjönnek az ellentétek. A fiatalok átképzősöknek nevezik az öregeket, utalva arra, hogy gőzmozdonyokról kerültek dízelre vagy villanygépre, szívesen emlegetik azt a *futtatott* öreg vezért, aki úgy ment el nyugdíjba villanymozdonyról, hogy nem ismerte az Ohm-törvényt, felróják anyagiasságukat, a falusi kis ház és a szőlő körül forgó világukat.

Az öregek viszont sofőröknek hívják a fiatalokat, és ebben is megtalálni az igazság elemeit.

– A fiatalok felfogásban különböznek tőlünk – mondja egy idősebb vezér –, könnyebben veszik a bajokat. Ha egy öreg mozdonyvezető „fekve marad”, bántja az önérzetét, és addig próbál javítani valamit, amíg úszik az izzadságban; a fiatalabb legyint, és túlteszi magát az egészen. Tőlünk fiatakorunkban többet követeltek, jobban ellenőriztek, és hamarabb felelősségre is vontak, ez a fegyelem alakult át bennünk félelemmé, és sohasem engedett nyugodni.

Nekünk annak idején beosztott gépeink voltak, egy mozdonyon két, legföljebb három ember szolgált állandóan; ha elromlott a gépünk, nem mehettünk útra, mert nem volt mivel. Ma meg *téesz*-gépek vannak, nincs gazdájuk, egyszerűen kiadnak egyet, ha az rossz, akkor egy másikat.

Nekünk a mozdony volt a névjegyünk, a felvigyázók megnézték az állapotát, és aszerint vezényeltek minket jobb vagy rosszabbul fizető vonatokhoz. Ma a fiatalok még arra sem hajlandók, hogy végigtöröljék a mozdony oldalát. Ha szólok nekik, azt felelik, hogy ők nem puccerok, pedig a mozdonyt nemcsak azért kell tisztogatni, mert úgy jobban csillog, hanem mert ha átdörzsöli az ember, hamarabb észreveszi, hol sérült meg a lemez, honnan hiányzik egy csavar.

Az ellentétek persze nem életre-halálra szólnak, az öreg vezérek belenyugvással mondhatják a fiatalokról:

– Ők fogják megcsinálni maguknak a vasutat. Ők már nem fognak havi négyszáz órát dolgozni, és nem engednek úgy beszélni magukkal, mint a kutyákkal!

4

Mikor a második világháború tűzvonalára Magyarországra ért, a moszkvai rádió csak annyit kért a magyar vasutasoktól, hogy valamennyi munkájukkal kapcsolatos előírást tartsanak meg – ez a hadiszállítási teljes csődjét jelentette volna. Ez nagyjából ma is érvényes, ha a vasutasok ragaszkodnának az F1, F2 és F3 és a többi

megszámlálhatatlanul sok utasítás minden pontjához, a napi ötezer vonatból ezer sem indulna el.

Nehéz megvonni az eltűrhető szabálytalanságok határvonalát; valószínűleg nem kell felháborodni azon, hogy a túlterhelt Ferencvárosi pályaudvar engedményeket kap a váltókezelés egyébként merev szabályainak alkalmazásában, a forgalmista nem köteles a peron felőli oldalról meneszteni a vonatot, ha például a pályaudvari építkezés gátolja a mozgását. De a szabálytalanságok szelleme egyre terjed, és már nemcsak az előírások betűit veszélyezteti, hanem a forgalom biztonságát, a mozdonysemélyzet és az utasok életét is.

1974. július 17-én hajnalban a Budapest Nyugati pályaudvarról közlekedő 220-as számú vonat beért végállomására, Vácra. Mivel visszafelé is ugyanez a mozdony vitte volna a vonatot, leakasztott, és körbejárt, hogy újra a szerelvény elejére kerüljön. A 21-es számú váltónál a forgalom engedélyt adott, a mozdony elindult, a vezér csak későn vette észre, hogy azon a vágányon, melyet igénybe akart venni, Szob felől bejár a 239. számú személyvonat. Próbált fékezni, de mikor nem mutatkozott fékhatás, a mozdonyvezető oldalt kivetette magát, és a sorsára hagyott mozdony belerohant a bejáró vonatba. A baleset következtében két utas meghalt, nyolcvan utas és vasutas megsérült, közülük többen életveszélyesen, vagy kezüket, lábukat veszítették; az anyagi kár elérte a két és fél millió forintot...

Nagyon ritkán fordul elő, hogy a vasúti balesetet *egyetlen* ember okozza, általában több ember hibáinak láncolata idézi elő, a vizsgálat most is sokszoros mulasztásokat derített ki.

Először is megállapították, hogy el lehetett volna kerülni a mozdony végzetes körbejárását. A vonatot „toli” szerelvényként kellett volna közlekedtetni; ez azt jelenti, hogy Vác felé a mozdony húzza, Váctól Pestig tolja, és a mozdonyvezető a vezérlőkocsiból irányítja. De előző nap a vezérlőkocsi világítása nem működött megfelelően, és ahelyett, hogy kijavították volna, egyszerűen kisorozták a vonatból. Legföljebb körbejár a mozdony Vácon! – mondta valaki.

Másodszor: az egyik mozdonyvezető már napokkal korábban beírta az üzemi naplóba, hogy a féklöketek hosszúak; egy másik mozdonyvezető hozzátette: nagyon hosszúak; szóban is bejelentették, de nem történt semmiféle intézkedés. A baleset után 143 és 153 milliméteres lökethosszt mértek; tájékozódásul megemlítjük, hogy az előírás 90–120 milliméter. A féktuskók is csak egyetlen keréknél tapadtak, így fordulhatott elő, hogy a mozdony 183 méteres távolságon nem tudott megállni – adott sebességet tekintve hatszor is le kellett volna fékeznie. Nem kell azt képzelni, hogy ez a mozdony valami „reszli”, a magyar átlag alatt kullogó gép lett volna; a vizsgálat megállapította, hogy a Hámán Kató fűtőház más V43-as mozdonyainak sem volt meg a közlekedési biztonságuk. A vezető csak akkor tartotta a kezében az irányítást, ha szerelvényt akasztottak utána, mely a súlyával fékezte, ha szólóban haladt, nem volt megfelelő fékhatása. Korábban is előfordult olyan eset, hogy egy vezető a lépésben haladó mozdonyt is csak háromszáz méteres fékúton tudta megállítani.

Harmadszor: a Hámán Kató fűtőházban a mozdonyok huszonnégy óránként esedékes vizsgáját csak negyvennyolc, illetve hetvenkét óránként tartották meg; a vizsga néha el is maradt, úgy engedték ki a gépet a forgalomba. A vizsgáló létszám sem volt elégséges, éjszakai műszakban a minimumként előírt két ember helyett egy vizsgált át hat-hét villanymozdonyt.

A baleset utáni felelősségre vonásnál tizennégy embert állítottak bíróság vagy fegyelmi elé; néhányukat csak a felszabadulás harmincadik évfordulóján meghirdetett amnesztia mentette meg a börtöntől. A főmérnök leköszönt, több mint egy évig nem tudták betölteni a posztját.

Ha valaki azt képzei, hogy ebből a balesetből mindenki tanult, akire az ügy tanulságai vonatkoznak, az kevésbé járatos a vasút ügyeiben. Egy mérnök próbálta megtartani a napi vizsgálat előírásait, és legfeljebb huszonnyolc óránként berendelte a mozdonyokat, de a mozdonyirányító mindig megkontrázta: ezt és ezt a gépet nem lehet kivenni a forgalomból! Fegyelmi tárgyalással végződött az ügy, és a mérnök csak nehezen tudta megvédeni magát.

És hogy áll a helyzet 1975 nyarán, egy évvel a váci baleset után?

A Hámán Kató fűtőház Nyugati pályaudvaron levő vontatási telepén a kék V43-asokat télen-nyáron a szabadban vizsgálják. Télen egy embernek fel kell másznia a tetőre, és le kell vernie a jeget az áramszedő saruiról, és valamilyen kíméletesebb módon ki kell szabadítania az érzékenyebb porcelánkorongokat is.

A gépek mozgatásához fel kell melegíteni a váltókat, a géptér alulról megtelik füsttel.

De még ebből a fedetlen szabad térségből sem jut elegendő. A nagy budapesti pályaudvarok területe nem nőtt az utóbbi időben, sőt például a Keleti pályaudvaré *csökkent*: a földalatti építése, az átalakítás egy jó tizenöt méteres darabot elvett tőle. A pályaudvarok nagyjából azonos nagyságú területén a forgalom megsokszorozódott, és összetettebbé vált; a Nyugatiban is zavarják egymást a különféle vontatási nemek: például az olajkút úgy van elhelyezve, hogy ha egy dízelmozdony megáll előtte szerelni, egyszerre két vágányon zárja le a villanymozdonyok szabad útját.

A V43-as gépek vizsgálatára összesen két rövid vágányszakasz áll rendelkezésre. A mozdonyokat úgy egymásra tolják, hogy az ütközőik összeérnek, így is csak tízet lehet beállítani. Elég ez? Aligha. A reggeli csúcsidőben héttől háromnegyed kilencig tizenhét mozdonyt kellene kiadni.

Egy mozdony átvizsgálása három lakatosnak legalább egyórás munkáját igényli, de sokszor csak negyedóra jut rá, mert a forgalom követeli a mozdonyt. A gépre várás, a mozdony nélkül várakozó, menetrendszerűen már indítandó vonat a legsúlyosabb vasúti mulasztások közé tartozik. A helyzeten nem sokat javít, hogy ha három helyett hat vagy nyolc lakatos száll meg egy mozdonyt, csak zavarják egymást a szűk helyen, nem férnek hozzá a szükséges részmunkákhoz.

A Hámán Kató fűtőház huszonöt darab V43-as mozdonyára és a többi fűtőháztól vizsgára ide irányított gépekre összesen egy vizsgálócsatorna jut, ahol a gépeket alulról is megnézhetik – ez a

vizsgálat tehát kapkodó, formális, vagy el is marad. A gyors ritmus valósággal buzdít a felületes munkára, a csavarokat kapkodva és erőszakoltan húzzák meg, nem törődnek vele, hogy a menet és az anya tönkremegy. Apróról apróra az egész mozdony idő előtt elhasználódik.

Minden mozdonytípusra egyaránt vonatkozik, hogy nincsenek hozzá tartalék alkatrészek. Az még érthető, hogy a vasút kétszer is meggondolja, hogy a svéd MOHAB gépeihez valutáért alkatrészeket vásároljon, de az már felfoghatatlan, hogy a viszonylag legegyszerűbb magyar dízelmozdonyokhoz, a BOBÓ-khoz miért nincs például hengerfej? A MÁVAG-nak, úgy látszik, nem üzlet, az elhasználódott hengerfejeket jobb híján a Rozmaring Tsz melléküzemága hegeszti újra és újra, jóllehet háromszor hegesztett hengerfejet már nem volna szabad újra beépíteni.

Sok mozdonyt – néha nemzetközi expresszvonatok gépeit – regiszteróra nélkül engednek el, vagy ha van is óra, nem tudják megfelelő szalaggal ellátni. Ez tág teret nyújt a visszaéléseknek, mert az ellenőrzés során nem lehet megállapítani, hogy a mozdonyvezető figyelembe vette-e a jelzőket és a sebességi előírásokat. Utaztam olyan Szergejjel, melyen nem működött az ablaktörlő és a páramentesítő berendezés; téli éjszaka volt, félcentis havas jég fagyott az ablakokra, a vezér nem látott ki, csak „érzésből” vezetett. Féktuskókból is akkora a hiány, hogy ha jön egy szállítmány az öntödéből, meg sem várják, amíg kihűl, azon forrón felrakják a vagonokra.

A váci katasztrófa annyi eredménnyel járt, hogy a kirívóan balesetveszélyesnek látszó gépeket vissza lehet tartani, de maga a mozdonyszín csoportvezetője nincs meggyőződve róla, hogy a forgalomba kiengedett mozdonyok biztonságosan tudják ellátni feladatukat. Minden reggel összehúzódnó gyomorral érdeklődik, hogy mi történt az éjszaka.

A 12. számú személyvonatot, mely hat óra harminc perckor indul Budapest Keleti pályaudvarról Hegyeshalom felé, ezen a napon B. Ignác mozdonyvezető viszi.

Huszonöt-huszonhat éves, sovány és hallgatólagos férfi, fekete haját nem növesztette hosszúra, mint némely más fiatal mozdonyvezető, és régi módon, frufu nélkül hátrafésüli. Szolgálat előtt gondosan megborotválkozott, és olajpecsétet, kék munkaruháját is igyekezett elfogadhatóvá tenni.

– Ignác az az ember – mondta róla a főmérnök –, aki fejből tudja az egész szabályzatot és a kollektív szerződést. Mindig az utasítások szerint akar dolgozni; mikor levizsgázott, ki sem akart menni mozdonyra, azt mondta: ilyen utasításellenes forgalomban nem veszek részt!

Bár főnökei előre közölték vele, hogy én is a mozdonyon utazom majd, B. elkéri az igazolványomat, és elfogódott hangon, de határozottan megkérdezi az utazás célját is.

– Beszélni szeretnék magával a tápiószecsői esetről.

– Sajnos, most nem állhatok a rendelkezésére, mert a mozdonyt kell felkészítenem, de útközben nagyon szívesen.

Lapozgatom a mozdony üzemi naplóját, afféle átadó-átvevő könyv; a mozdonyvezetők nem sokat törődnek vele, a rovatokba belefirkálják az R betűt – rendben találtam, aztán aláírják. Váratlanul egy sűrűn teleírt lapra bukkanok, ezen B. Ignác tette meg észrevételeit.

„Rendellenességek a mozdony üzemében: 1-es vezetőálláson a vörös jelzőlámpa kapcsolóját bekapcsolva fényjelenség nem észlelhető. 1-es fülke bal oldali ablaktörlője nem működik. A fékhengerek erősen levegővesztesek. 1-es fülkében a bal oldali homlokablak három ponton sérült. 1-es fülkében a menetrendtartón elhelyezett csíptető (az írásbeli rendelkezések részére) rugó hiánya miatt nem használható. A fékberendezés tömörtelen. 1-es fülkében a nyomásmérők burkolatát 6 db helyett csak 4 db csavar rögzíti. 1-es fülke jobb oldali lehúzható ablaka keretéről (bal felső sarok) 1 db

rögzítőcsavar hiányzik. 1-es fülkében a rádió csatornajelzője nem világít. 1-es fülkében az egyik szék huzata szakadt, a magasság beállítására szolgáló csap hiányzik róla, de nem is lehet emelni, mert meg van szorulva. 1-es fülkében a fűtési árammérő mutatója nem 0-t mutat (alatta van). A géptérben található laza tetőrögzítő csavar is (baloldalt, hátsó földelő rúdnál). 2-es fülke végén a vörös jelzőlámpákat bekapcsolva azok nem vörös fényt adnak. 2-es fülkében a menetrendtartón a csíptető nem használható. 2-es fülkében a 2-es motorárammérőnek nincs világítása. 2-es fülkében a nyomásmérők burkolatának rögzítését 6 db helyett 4 db csavar látja el, az egyesített vonatbefolyásoló és éberségi berendezés sátorjelzőjének burkolatáról 1 db rögzítőcsavar – alátéttel együtt – hiányzik. 2-es fülke jobb oldali homlokablaka 1, a bal oldali pedig 3 helyen sérült. 2-es fülkében bal oldalon az alsó, jobb oldalon a felső fűtőtest nem fűt, a fülkefűtési kapcsoló 1/1-es állásában sem. 2-es fülkében a bal oldali lehúzható ablak keretéről fölül, balról a 3. rögzítőcsavar hiányzik. A rádió csatornajelzője a 2-es fülkében nem világít. 2-es fülkében az egyik székről hiányzik a magasság beállítására szolgáló csap, de emelni sem lehet, mert megszakadt. 1-es fülkében a fűtési árammérő rossz. 2-es fülkében a vonalfeszültség-mérő 25 kW-nál 30-at jelez. Az 1-es motor a 4. söntfokozatot nem „vette”. Szalag nincs. (Ami nekem van, az szorul az órában.)”

Ha az olvasóban az az érzés támadt volna, hogy B. Ignácot tévedésből olyan mozdonnyal akarják útnak engedni, melyet eredetileg a roncstelepre irányítottak, meg kell hogy nyugtassam: a szóban forgó V43-1076-os villanygép semmivel sem rosszabb az átlagnál, csak B. vette a szokásosnál komolyabban az ellenőrzést.

A forgalmi szolgálattevő lábujjhegyre ágaskodva felnyújt egy papírt az írásbeli rendelkezésekkel, ez felsorolja az útközben jelentkező, szolgálati menetrendben nem szereplő sebességkorlátozásokat, lassújeleket, vágányzárakat. A Keleti pályaudvartól Komáromig szóló előírások két sűrűn teleírt oldalt tesznek ki – Komáromban majd új rendelkezéseket ad fel a forgalom. B. Ignác összeráncolja a homlokát, az egyik példányt aláírja, és visszaadja, a másikat a menetrend üveges tartódobozába teszi.

A vonat Győrig mindenképpen összeszed tizenöt-húsz perc késést, a vezetőnek nagyon kell igyekeznie, hogy ne legyen belőle fél, esetleg háromnegyed óra. A mozdonyvezetők általában nem tehetnek a késésről – meghatározott pályán haladnak előírt sebességgel –, némelyik vezér mégis annyira a szívére veszi, hogy az idegességtől fehéren, görcsbe álló kezekkel száll le a mozdonyról. A percek most is szaporodnak, de B. Ignác nem kapkod:

– Az *első* cél, hogy odaérjek, a *második* cél, hogy rendes legyek.

Mellettünk ülve elalszik a vonatvezető, csak akkor riad fel, mikor egy hirtelen kanyar megrántja a mozdonyt.

– Mikor kelt fel, vezető úr?

– Még tegnap reggel hatkor, most tizenhatodik órája szolgálk egyfolytában.

– Egy hónapban hány óra jön össze?

– Az előírás százkilencvenegy volna, de kétszáznegyven-kétszázhatvan órát teljesítünk. Kevés a vonatvezető, ha nincs, aki vigye a vonatokat, tizenhat óra szolgálat után hatórás pihenővel újra visszaküldhetnek minket tizenhat órára, ilyenkor egy napunk harmincnyolc órát tart.

– A kereset?

– A múlt hónapban négyezer forint jött össze.

– Elég jó.

– Így első hallásra igen, de ha utánagondol az órák számának, nem négy hetet dolgoztam egy hónapban, hanem legalább ötöt.

– Most hol váltják le?

– Tatabánya felsőn, ott lakok a közelben. Hazamegyek, lefekszem, délig nem is lehet szólni hozzám. Délután is visszafeküdnék; de ha mindig alszunk, mikor élünk?

És hány órát dolgoznak a mozdonyvezetők? A kollektív szerződés szerint egy mozdonyvezető szolgálata *tizenkét óra*, csak rendkívüli esetekben terjedhet tizenhat óráig, az irányítás viszont a gyakorlatban a tizenhat órát tekinti alapnak. A szabadnapok miatt az összesített havi óraszám nem túl magas, de azt nem kell magyaráznunk, hogy egy tizenhat órás munkanap mennyivel jobban elfárasztja az embert, mint két nyolcórás.

(Előfordul, hogy a szolgálat a tizenhat órát is meghaladja, a mozdonyvezető „besokall”. A szabályok szerint ilyenkor szigorú vizsgálat következne, hogy felderítsék az okokat, de a mozdonyvezetők inkább kevesebb órát írnak be, hogy elkerüljék a vizsgálatot.

– Miért?

– Ha besokalltunk, másnap be kell mennünk a főnökségre. Nyolcra rendelnek be minket, de a főnök még kilenckor is raportot tart, sétálunk a folyosón, és dombokba nő körülöttünk a csikk. Aki ismerős elmegy mellettünk, annak mindnek el kell magyarázni, hogy mi történt, nehogy valami rosszabbra gondoljanak, meg kell hallgatni a tanácsokat és az ijesztgetéseket. Tízre előkerül a főnök, akkor viszont írógép nincs, egy másik szobában használják, tizenegyre van írógép, de a titkárnő épp kávéfőz. Tizenkettőnél hamarabb semmiképpen nem szabadulunk, és olyan nincs, hogy valamiben el ne marasztaljanak minket. Ha háromszor jelentettük, hogy közeledünk a tizenhat órához, és kértük a leváltásunkat, miért nem kértük négyszer, akkor biztos leváltottak volna. Egy fél napunk kiesik, a főnök megharagszik ránk – csak ezt érhetjük el, hát nem inkább kihúzókat egy-két órát?! Hadd menjen a vakok javára! – mesélte egy tapasztalt régi vezér.)

Az idősebb mozdonyvezetőknek a tizenhat óra nem jelent hosszú szolgálatot – néhány éve még havi négyszáz óra fölött teljesítettek –, szó nélkül vállalják, főleg ha egy-két jobban fizető vonat is belefér, a fiatalabbak viszont tiltakoznak ellene.

– Az öregek addig vezetnek, amíg le nem esnek a gépről: gyerünk, gyerünk ki a világból! Ez ma már nem megy, én egy fél nap után leteszem a csákányt – mondják.

B. Ignácra nézek:

– Maga hogy áll a túlszolgálattal? Igaz, hogy a „tápiószecsői csata” is emiatt tört ki?

– Igen. Egy tehervonatot vittem az új V63-as mozdonnyal Szolnokra. Hajnali négy óra felé járhatott, akkor már tizenkét órája szolgáltam, a kollektív szerint ennél többre csak rendkívüli esetben vagyok kötelezhető, ilyen viszont nem látszott. Álmos voltam, egyébként is rosszul éreztem magam, nem láttam biztonságosnak a további utat; elhatároztam, hogy leállok.

Mendén ledobtam egy papírt a forgalmistának, hogy a következő állomáson járassanak kitérőbe, mert le akarok állni. Ennek ellenére Sülysápon a forgalmista egyenesben fogadott, és tovább akart küldeni, lefüttyültem a menesztést, és megálltam.

A forgalomirányító követelte, hogy menjek tovább Szolnok felé; nem voltam hajlandó, akkor a mozdonyirányító jelentkezett, arra kért, hogy vigyem be a vonatot Tápiószecsőre, és ott álljak félre. Ezt megtettem, Tápiószecsőn lezártam a vonatot, és visszatértem a Keletibe; mire visszaértem, már a tizennegyedik óra is letelt, a szolgálat pedig jelentkezéstől jelentkezésig számít.

A fő-mozdonyirányító nem fogadta el a mozdonyirányító rendelkezését, berendelt, jegyzőkönyvet vétetett fel, egész délelőtt bent tartott az irodájában.

A fűtőház utasítást kapott, hogy huszonnégy órán belül büntessenek meg. Levettek a V63-ról; a reszortos mérnök azt mondta, egy hónap múlva visszatesz, ha biztosítékot adok, hogy többé nem fordul elő hasonló eset.

– Nem adhatok semmiféle biztosítékot, hogy soha többé nem érzem magam rosszul, vagy nem leszek álmos a tizenharmadik órában.

Így hát a vegyes fordába kerültem, munkásvonatokat és távolsági személyvonatokat viszek; hosszú és nehéz a szolgálat, a fizetésem pedig három-négyszáz forinttal kevesebb.

Később egyik kollégája mondta B.-ről:

– Ha mindenki olyan volna, mint Ignác, nem volnának balesetek a vasúton, de nem is járna a vasút.

5

A mozdonyvezető fizetése két fontosabb részből tevődik össze; többé-kevésbé *állandónak* tekinthető a rangfokozati bér – ez a vasútnál eltöltött időtől függ; aztán a munkaköri besorolás, sőt még a túlórák is, mivel a szolgálat tartama nem haladhat meg egy havonként rögzített óraszámot. Ez együttvéve sem sok, százkilencvenegy órára kétezer-háromszáz-háromezer forintot tesz ki. A fizetés másik fele a változó illetmény, a vonatok után járó pénz.

Minden vonatnak meghatározták a menettartami díjazását. Ha a mozdonyvezető expressz- vagy gyorsvonatot visz, óránként körülbelül tizennégy forintot, tehervonatért hat-nyolc forintot, gépmenetért – mikor szóló mozdonnyal szalad – öt forint ötvenet. Vegyünk egy példát: a 3202-es gyorsvonat, a Tokaj expressz, az előírások szerint két óra ötvenhét perc alatt ér le Budapest Keleti pályaudvarról Nyíregyházára, ehhez még hétpercnyi tartózkodást számolnak a közbeeső állomásokon, a teljes menettartam tehát három óra és négy perc. Ezt szorozzuk meg tizennégygyel: a mozdonyvezető negyvennégy-negyvenöt forintot kap a Tokajért; ha szerencséje van, és ugyanabban a szolgálatban visszafelé is ő hozza, összesen kilencvenet – természetesen ehhez hozzájön még az állandó illetménynek arra a napra eső része.

Az utaknak szabott áruk van, mint a zsömlének; ha a mozdonyvezető hat vagy hét óra alatt ér le a Tokajjal, akkor is csak negyvennégy-negyvenöt forintot kap, nem számít, hogy ő esetleg nem tehet a késésről, a három-négy órányi többletmunka, mint mondani szokás, megy a vakok javára.

Előfordulhat az ellenkezője is: ha egy tehervonatot a forgalom az előírt, általában bőven megszabott tartózkodási időnél hamarabb kienged, és a tehervonat két-három órával hamarabb elér a céljához, akkor is a *teljes időre* járó díjazást kapja, így megeshet, hogy a mozdonyvezető tizenkét óra alatt tizennégy órára szóló menettartami díjazást is összeszed.

Vannak jól, és vannak rosszul fizető vonatok. Általában jók a gyorsvonatok, néhány távolsági személyvonat; a mozdonyvezető műszakja alig haladja meg a tíz órát, és ebből hétre-nyolcra menettartami díjazást is kap. Ennek ellentéte a hatvan kilométeres körzetben mozgó helyi vonat; például valakit este önköltségben elküldenek Tápiószecsőre vagy Nagykátára, hogy váltsa le az ott várakozó mozdonyvezetőt, az illető lent tölti az éjszakát – óránként egy forintért –, másnap reggel hazahozza a vonatot, és kész, letelt a műszak; feleannyit sem keresett, mint például Budapest-Hegyeshalom között „lovagló” szerencsésebb társa.

A beosztást – a fordát – az irányítók készítik csorbítatlan önállósággal. Döntéseiket maga a fűtőházi főnök is óvakodik megkontrázni, mert ha vitára kerül sor, a főnök elveszett: a mozdony- és személyzeti irányítók a vasút minden lében megmosdott szakértői, az összes szabály és szabálytalanság abszolút ismerői. Az irányítók megtámadhatatlan eszközökkel el tudják érni, hogy egy mozdonyvezető változó illetménye, vagyis a vitt vonatok után járó pénz havi négyszáz forinttal növekedjen vagy csökkenjen. Egy mozdonyvezető részegen jelentkezett az irodában, és belekötött az irányítóba; egy hónapig, amíg bocsánatot nem kért, ötven forintot sem keresett meg egy nap. Régebben egyik-másik fűtőházban szokás volt, hogy a mozdonyvezetők keresetük bizonyos százalékát leadták az irányítónak, hogy kedvezőbb fordába kerüljenek, vagy több túlórárt

kapjanak. Nyíltan nem merték, hanem bérfizetéskor letettek egy százast:

– Gyula bácsi, a tartozásom!

A mozdonyvezetők egy fűtőházon belül is különböző fordákra oszlanak, szakmai képzettség, szolgálati idő és *nagy néha* jó helyezkedés alapján. A Keletiben a Tokaj, a Hámán Kató Fűtőházban a NOHAB-osok alkotják az elit fordát, ők szinte kizárólag expressz- vagy gyorsvonatokat visznek.

Az elit fordán belül külön csoportot alkotnak az útlevelesek, akiknek állandó szolgálati útlevelük van, és átjárnak Párkányánára, Galántára, Szabadkára és Kürtösre. Keresetük papíron néha alacsonyabb, mint itthon futó társaiké, de kis üzletekkel bőségesen kárpótolják magukat. Csehszlovákiából melegítőket, gyerekholmikat hoznak, disznóölések idején olcsó rizst a hurkába, Jugoszláviából farmernadrágokat, fonalat és mindenekelőtt alkoholt. Az üzlet néha bonyolulttá válik, és nemzetközi tranzakciók képét ölti; például a Jugoszláviában vásárolt rumpuncsot továbbcsempészik Csehszlovákiába, ahol kedvezőbb áron lehet eladni, mint Magyarországon.

Néhány üveg vagy csomag a mozdony hatalmas testében feltalálhatatlan; a jugoszláv vámőrök sem szólnak érte, csak akkor léptek közbe, mikor egy magyar mozdonyvezető nyolcvan üveg italt akart hazahozni egyszerre, és villás targoncával vitette ki a mozdony mellé; ez már a szabadkai hídon nézgelődő fináncoknak is fel kellett hogy tűnjön.

Néha nem is a vámosok, hanem egy másik mozdonyvezető jelenti be a főnöknek, hogy az „útleveles” melegítővel vagy alkohollal üzletel – abban a reményben, hogy leváltják, és esetleg ő kerül a helyére.

Másik, apróbb kiváltságuk az „útlevelesek”-nek, hogy az ő üres óráikat jobban fizetik. Ha a mozdonyvezető Békéscsabán vár a vonatra, vagy a hegyeshalmi vasúti laktanyában kénytelen tölteni az éjszakát, egy forintot kap egy órára, Galántán viszont öt forint ötvenes órabérben alszik.

(Lehet, hogy ezek nem nagy összegek, de a mozdonyvezetők közül sokan minden fillért számon tartanak, a hónap közepén is pontosan meg tudják mondani, hogy addig mennyit kerestek. Minden vélt vagy valódi anyagi hátrányt személyük elleni merényletnek tekintenek; előfordult, hogy egy mozdonyvezető, mikor megtudta, hogy egy rosszabbul fizető mozdonyra osztották be, annyira indulatba jött, hogy idegrohamot kapott, és szolgálatképtelenné vált. Erről a típusról mondta egy sokat tapasztalt irányító, hogy tíz forintért elhajtanának egy sánta poloskát Miskolcig.)

Az elit fordát számos más garnitúra követi, gyorsfordák, személy- és teherfordák, körvasúti szolgálat és így tovább. Kevés mozdonyvezetőt érdekel egyébként, hogy személy- vagy teher-, gyorsabb vagy lassúbb vonatot visz, csak a fiatalokban van vonzódás a nagyobb sebességű és „ablakos”, vagyis személyszállító vonatok iránt. Fizetésben nincs kiugró különbség, annyit el lehet mondani, hogy alacsonyabb fordába sorolt vezérek több órával kereshetik meg ugyanazt a pénzt.

Mennyit is keresnek a mozdonyvezetők? Kétségen kívül ők alkotják a vasút legjobban fizetett rétegét, jövedelmük nagyobb, mint vezetőiké, mérnökeiké; egy főnök a fűtőház összesített fizetési listáján talán a huszadik helyet sem foglalja el. Ha egy mérnök szóvá teszi ezt az aránytalanságot, hamar kész a felelet:

– A mérnök elvtársnak is van engedélye mozdonyt vezetni, álljon be maga is a vezérállásba!

Lássunk néhány mozdonyvezetői fizetést 1975 első feléből. Zs. István, a Keleti Fűtőház egyik elismerten legjobb régi vezetője

januárban:	261 óra	6168 forint
februárban:	212 óra	5188 forint
márciusban:	225 óra	5557 forint
áprilisban:	228 (!) óra	6258 forint

(itt mutatkozik meg, hogy nem az órák száma a döntő, hanem hogy milyen menettartami díjazású vonatokat visz valaki)

májusban: 232 óra 5845 forint

júniusban: 239 óra 6287 forint

Ugyanebben a fél évben H., egy fiatal mozdonyvezető szolgálati óráinak száma és keresete

januárban: 232 óra 4690 forint

februárban: 228 óra 4590 forint

márciusban: 230 óra 3991 forint

áprilisban: 231 óra 4538 forint

májusban: 238 óra 4314 forint

júniusban: 200 óra 3530 forint

(ebben a hónapban H. szabadságon is volt).

Az óraszámok, mint látható, általában meghaladják a rendeletben előírt százkilencvenegy órát, de sehol nem lépik túl a kétszázhatvan-kétszázhetven órát, ezen túli szolgálatért a személyzetet vezénylő felvigyázó fegyelmi büntetést kapna. Egyébként azokban a fűtőházakban, ahol megfordultam, a mozdonyvezetők legnagyobb havi keresete hatezer-ötszáz és hatezer-nyolcszáz forint körül ingadozott.

6

Napjainkban a világ közútjain futó kétszázhuszmillió gépkocsi évi kétszázötvenezer halálos áldozatot követel, a súlyos sérültek száma meghaladja a hétmilliót; Magyarországon is egy közepes

nagyközség lakossága vérzik el évente az országutakon. Ehhez képest a magyar vasúti statisztika megnyugtatóbbnak látszik: 1973-ban 227 ember halt meg a vasút területén – ezt a számot is csak a helvéciai átjárónál történt autóbusz-katasztrófa 35 áldozata növelte ilyen nagyra; az 1972-es évben például „csak” 190-en veszítették életüket. Súlyosabb sérülést 1972-ben 531-et, 1973-ban 518-at jegyeztek fel.

A halottak kétharmada idegen – nem utas és nem szolgáltatot teljesítő vasutas, ez is jelzi, hogy a súlyosabb balesetek zömét vasúton kívül álló személyek mulasztása vagy hibája idézte elő. Válasszuk ki találmra a folyó évből egy nap krónikáját: 1975. március 1-jén négy halottat jelentett a VBO (Vasúti Biztonsági Osztály); egy mozdony elgázolt egy pályatesten kerékpározó nőt; egy férfi leesett a vonat túlsó oldalán; egy cigány házaspárt pedig a tolató mozdony vágott el, amint a lopott szénnel kifelé igyekeztek a fűtőházból.

A balesetek nagy része a vasút területének tört százalékán következik be: a pálya és a közút kereszteződésénél. Magyarországon 1973-ban a 9287 szintbeni kereszteződés közül alig harminc százalékot biztosítottak sorompók, a többit csak út menti andráskeresztek jelezték. Mivel a keresztezésekben régi és új KRESZ-ek egyaránt abszolút elsőbbséget adnak a vasútnak, csak a gépjárművezetők figyelme előzheti meg a baleseteket. Ez a figyelem, úgy látszik, egyre csökken: 1972-ben 293 baleset történt az útátjárókban 45 halálos áldozattal, 1973-ban már 405 baleset 82 halottal.

Egy fénysorompó felszerelése körülbelül egymillió forintba kerül; tegyük fel, hogy a vasút nagyobb pénzhez jutna – ez kevésbé valószínű, legfeljebb ha rendszeresen nyerne a lottón –, és minden kereszteződést el tudna látni vele, az sem oldaná meg a bajokat. A statisztika azt mutatja, hogy éppen a modernebb félsorompóval és fénysorompóval biztosított keresztezésekben szaporodnak a balesetek. A sofőröket nem lehet meggyőzni, hogy a piros fény után negyven másodpercen belül megjelenik a vonat; ezen úgy megdöbbennek, hogy, mint a rémálmokban, épp a sínek közepén fullad le a kocsik motorja.

Az összeütközések nemcsak az autókra és autóbuszokra veszélyesek, több mozdonyvezető is áldozatul esett már; a legutóbbi eset így történt.

Augusztus 16-án este Kovács László motorvezető a Tapolcáról Szombathelyig közlekedő motorvonatot vitte az előírt óránként nyolcvan kilométeres sebességgel. Uzsabánya-alsó megállóhelyet elhagyva kürtjelzést adott, mert egy sorompó nélküli átjáró következett, melytől minden vezér már előre félt.

A vonattal egy időben ért az átjáróhoz egy forró bitument szállító tehergépkocsi, a vonat kürtjelzése ellenére tovább folytatta az útját. Kovács a vezérállásból látta, hogy az összeütközés elkerülhetetlen; ha rögtön kiugrik, valószínűleg megmenekül, de ő maradt, és a fékezőcsapot gyorsfék állásba téve próbálta menteni a menthetőt. Ha ezt nem teszi meg, a teljes sebességgel rohanó vonat ütközése utasok sokaságát pusztította volna el.

Az összeütközés bekövetkezett, a vezetői asztal jobb oldala összenyomta Kovács Lászlót, az asztal éles széle szinte kettészelte, és a gépkocsin szállított forró bitumen is bezúdult a vezetői állás összetört ablakán. A motorvezető meghalt; dízelmozdonyok és -motorok kúrtszava kísérte ki a temetőbe.

A gondatlanságból, felelőtlenségből eredő baleseteken kívül előfordulnak szándékos merényletek is a vasúti közlekedés biztonsága ellen, szerencsére ritkán; évtizedek eseményeiből tudok csak összeválogatni egy csokorra valót. Vadászpuskával rálöttek a mozdonyra; Kisteleknél egy szabadult rab tönkretette a váltókat; Lajosmizsénél talpfákat löktek a sínre – ez csak akkor veszélyes, ha ki is feszkézik, mert különben a mozdony letúrja. Ajka körül kirobbantottak a sínből egy darabot – az illető csak „gyakorolt” nagy vállalkozására: Pesten a Szabadság-szobrot akarta levegőbe röpíteni.

Nem tudom, merénylőnek lehet-e nevezni azt a tizennégy éves fiút, aki Füzesabonynál kiszerelte a biztonsági berendezések jelfogóit, és otthon különféle készülékeket épített belőle; az egyik vasúti vezető azt mondta, hogy figyelni kellene a fiút, és ahogy kiszabadul Tökölről vagy Aszódról, a vasúthoz kellene hívni, kiváló szakember válhatna

belőle. Vagy mit szólunk azokhoz a cigányokhoz, akik Máriabesnyőn túl szokták megdobálni a vonatokat, mert fél évvel ezelőtt egy gyereket elgázolt itt egy mozdony, és nem tudják megbocsátani?

Kevéssel megtörténnte után én is láttam egy balesetet Kőbánya-felső pályaudvaron; az éles sarok fölötti hídon egy V43-as mozdony lefutott a vágányról, egy ideig a sínek mellett haladt, a kerekek úgy összehajtogatták a vaslemezeket, mint egy sietős ember a kiürült gyümölcszacskót, a talpfák összetörtek, a sínek S alakban meghajoltak. A nyolcvantonnás mozdony lóg a hídon a forgalom fölött.

A mozdonyvezető, sápadt, negyven körüli ember, kék munkásruhában, nem tudja, mi okozhatta a balesetet:

– Éreztem, hogy a mozdony lefut a sínről, és ugrál, néztem, hogy lehetne lelépni, elég veszélyes lett volna a sínek közé. Jó, hogy a hídon megfogott a tartó, különben lezuhanunk.

A vezérnek nincs türelme egy helyben maradni, tétován járkál a sínek mellett, bár nem esett baja, később a mentők elviszik kivizsgálásra.

Megyek visszafelé, a hídon túl a mozdony harmincöt-negyven centiméterre elhúzta helyükből a síneket, feltűnik az alépítmény; a sárga kavicsgerendán a napsütésben átfut egy hangya. Lejjebb már megtalálták a hibát: az első forgóváz nem arra ment, amerre a váltónak kellett volna terelni, átugrotta a csúcssínt. A váltó régi és elhasználódott, ahol a kerék lekapott róla, a pereme élesen letörött.

– Ezt a pechet – mondja K. –, már épp búcsúzott ez a váltó; már ott volt kikészítve az új, ha kaptak volna vágányzárat, hogy dolgozni tudjanak, ezen a héten kicserélték volna.

Közben szabadítják fel a síneket, csak a lefutott mozdony és a törött kocsik maradnak a helyükön, mellettük a földön a kerékagyakból kifolyt olajtócsák. Jön a tornyos kocsi, lebontja a felső vezetéket, hogy a daru szabadon tudjon mozogni. Nincs áram, a munkásvonatok villanymozdonyait Rákoson átcserélik dízelekre.

– Mennyi a kár?

– Körülbelül egymillió.

– És ki a felelős?

– Még nem tudom; annyi valószínű, hogy a mozdonyvezető nem tehet róla, tizennyolc kilométerrel vitte a gépet.

– Lesz vizsgálat?

– Minden olyan esetben, ahol a kár meghaladja az ötvenezer forintot, a vasút hivatalból köteles feljelentést tenni. Ma már nem veszik szigorúan ezt az értéket, hiszen ha egy huszonötmillió mozdonnyal nekikoccan valaminek, már összejön az ötvenezer forint. Az ügyészség többnyire visszaadja a vasútnak saját hatáskörébe.

Talán belátják az illetékesek, hogy hat-hét elemi végzett emberekre nagy felelősség hárul a vasúton, és kis mulasztások óriási következményekkel járnak, a foglalkozás körében elkövetett cselekményeket most már nem bírálják el túl szigorúan. Szajolnál, mikor kiborult a tehervonat, nyolc és fél millió kár keletkezett, és a vétkesek csak felfüggesztett börtönt kaptak.

De ha emberek is elpusztulnak, a bíróság nagyon odavág. A mendei negyvenes halálesetnél tizenkét évet adott a felelősnek; mikor negyvenkét gyerek meghalt egy favázas kocsiban, mert a mozdonyvezető elnézett egy jelzőt, tizenhárom évre ítélték a vezért.

Az öngyilkosokat nem veszik be a vasút halálstatisztikájába, rendőrségi ügy, legfeljebb a pusztaság számokat jegyzi fel: 1973-ban százhuszonnégy, 1974-ben százhuszonegy ember vetett véget életének a vasút területén.

Záhony felé fut a Puskin; fent a vezérállásban az öngyilkosokról beszélgetünk.

– Mikor történik a legtöbb?

– Április-májusban, tavaszi szerelmi bánat miatt, és a szüret után bor miatt.

– Hol?

– Az egész országban mindenütt. De ha egy vidéket kell választani, akkor Tatabánya és környéke. Tatabánya előtt a 21-es térköz az öngyilkosok tanyája – a bánya mindenféle embereket felvesz. A múltkor is ott jön velünk szembe egy fiatal férfi, a kabátját a fejére húzta, és lépkedett a sínek között, még mondtam is a vonatvezetőnek:

– Na, ez olyan erővel jön, hogy visszalök minket Komáromig.

Aztán meghalt. Kérdeztem utána, de a rendőrök azt mondták, hogy ne érdekeljen, legyen elég annyi, hogy a fiúnak már volt dolga velük.

Még mindig nem tudom felfogni:

– Ment szembe a vonattal a sínek között, kabáttal a fején?! Hogy akarhatta ennyire a halált?

– A legelszántabb öngyilkosok választják a vasutat, itt nem úszhatják meg gyomormosással.

– Hány embert ütött már el, vezér úr?

– Huszonöt év alatt tizennyolcat vagy húszat. Utoljára Tápiószele előtt vágtam el egy húszéves nőt, jött a sínek mellett, aztán hirtelen a vonat alá vetette magát.

– Nagyot koppan egy ember?

– Alig érződik. A mozdony nagyon erős, szétvágja vagy meggyűri. Az elütötteket a gép általában levetkőzteti, a kabátjuk fennakad a mozdonyon.

– Egy ilyen gázolás után a mozdonyvezető kérheti a leváltását?

– Kérheti, de én nem idegesítem fel magam. A vasútnak az a felfogása, hogy a sínek között csak a vonatnak van helye.

– Nem is döbbsentette meg soha baleset?

– Egyszer életemben. Békéscsaba felé mentem, a jobb sínszál mellett magasra nőtt a gaz, nem vettem észre, hogy egy hároméves kislány játszik benne. Nem tudtam megállni, túlhaladtam rajta, és visszafutottam, megnéztem: semmi baja sem történt, csak a babája után sírt, amit a léghuzat kivitt a kezéből.

– Miért épp ez hatotta meg?

– Nekem is akkor volt három év körül a kislányom.

A többi vezért, akit megkérdeztem, jobban megviselték az öngyilkosságok és a gázolások. Vannak, akik napokig nem esznek a baleset után, másokon később jön ki az idegfeszültség. Egy szegedi mozdonyvezető B. állomáson elgázolt egy forgalmistát, aki szeretőjét kézen fogva ugrott be a sínek közé; akkor semmi sem látszott a vezéren, tovább vitte a vonatot, de két hét múlva elütött egy nyulat, akkor ideg-összeroppanást kapott, és a körmeivel tépte az arcát.

Ha előjönnek ezek az ügyek, a vezérek még évek múlva is sápadtan beszélnek róluk:

– Mikor jött a gép, az öreg ott ült a jobb sínszálon, megnyúlt az árnyéka, de már nem tudott felállni, a vonat nekilökte egy villanyoszlopnak.

– Egy férfi lefeküdt a sínre, két-háromszáz méterről észrevettem, de már nem tudtam csinálni semmit, száz hússzal vittem a vonatot, majdnem egy kilométer a féktávolság. A férfi tudta ezt, nézett fel rám a vezérállásba, és kinyújtotta a nyelvét.

Néha sikerül felderíteni az öngyilkosságok indítékait: az adminisztrátornő elsikkasztotta munkatársainak fizetését; az öregembert, aki eldobta görbe botját, s úgy ugrott a vonat elé, a családja kergette el; V.-n egy pályamunkást kiemelték tanácsi tisztségre, de nem állta meg a helyét, és visszakerült a sínek közé;

munkatársai „rászálltak”, ugratták; ezt nem bírta elviselni, először egy gyümölcsfára akasztotta fel magát, de levágták, egy héttel később egy kanyarban a vonat alá lépett.

7

Elkérem a szolgálati menetrendet, és míg az indulásra várunk, kikeresem a mi vonatunkat: 914. számú távolsági személyvonat első és másodosztályú kocsikkal. Indul Budapest-Józsefvárosból 14.17-kor, érkezik Kiskunhalasra 17.04-kor, majd 947/A számmal 17.42-kor továbbmegy Balotaszállás, Kisszállás, Tompa felé, 18.16-kor ér végállomására, Kelebiára.

A szerelvény tizenhárom kocsiból áll, nyolcszáznegyvenhat ülőhellyel, Szergej, más néven M62 mintájú, kétezer lóerős dízelmozdony továbbítja. A mozdonyvezető M. Negyvenöt év körüli, magas, sovány arcú, de enyhén pocakosodó férfi, éles, messzire néző szemével, kissé szétnyomott orrával kiöregedett bokszolóra emlékeztet.

Három perc késéssel indulunk, de M.-et nem izgatja.

– Behozzuk Kelebiáig. Vagy összeszedjük magunkat, vagy minket szednek össze.

Kora délután itt a síneken is tetőzik a forgalom, a jelzők feltartanak bennünket. Lassan haladunk, M. rátámaszkodik a műbőr bevonatú, kárpitosszögekkel kivert könyöklőre, és mutogatja a tárolóvágányokon veszteglő mozdonyokat; nehezen értem, mit mond, hangja rekedtes a cigarettától:

– Ez a régi Hargita motorvonathoz tartozott, ma már roncs az egész. Ez itt az első típusú magyar elektrohidraulikus mozdony. Ezt a NOHAB-ot én hoztam haza Svédországból.

A pályaudvar kijáratánál vastag szemétréteg: műanyag poharak, szalvéták, papírdobozok, törött üvegek lepik el a sínek mellékét; M.

utálkozva vág át rajta a mozdonnyal, mintha attól félne, hogy bepiszkítja a kerekeket.

– Az Utasellátó itt pakol ki.

Ez a hömpölygő szemét tovább kíséri a vonatot. Mint a nagyvárosok környéke általában, Budapest határa is foltos a hulladékoktól: rossz lavórokat, tűzhelyeket látni, egy füstölgő szeméttelen szorgos guberálók válogatnak. Pesterzsébetnél egy cigánytelep húzódik fel a domb oldalába, korhadt deszkákból, fémlemezekből tákolták össze a kunyhókat, a tetejüket elszabadultan csapkodó nejlonfólia borítja. A kunyhók előtt meztelen gyerekek mérkőznek viszonylag egyszerű szabályokkal: ki tud bottal minél több sarat felcsapkodni a másokra.

– Kis London, ugye? Ezt kellene megszüntetni, ezt a prérit! Jönnek a külföldiek, és rögtön benyomást szereznek Magyarországról.

A vezérállásban egy másik mozdonyvezető is utazik velünk, vonalismeretet jött szerezni; megjegyzi:

– Nekem sok bajom volt velük. Felszálltak a gyorsra, aztán a telepnél meghúzták a vészféket, és leléptek.

– Utánuk ment?

– Dehogyan mentem, legalább tízen voltak, jól fejbe vágta volna. Visszaállítottam a féket, aztán gyerünk tovább.

Figyeljük a pályát, még magasan jár a nap, de a sínek fölött már enyhe, szürkés pára lebeg.

– Hiába telepítik ki az ipart, Pestnek koszos marad a színe.

Dunaharaszti után változik falusiasra a táj képe. Meleg és párás volt a tél, a föld már nem issza be az újabb esőket, a legelőkön nagy tócsákban pang a víz, még a széles keréknyomokban is felgyülemlik, a malacok szárazat keresve kijönnek egészen a sínekig.

Tanyák mellett futunk el, néhányban még laknak – a villanyt nem vezették be, de az autó ott áll a kapu előtt –, a legtöbbet azonban már bontják, ajtót, ablakot, minden mozdíthatót leszednek róluk, csak a csupasz vályogfalakat hagyják ott.

A tanyák romjai mellett a téesz egybeszántotta a hajdani kis parcellákat; ezer holdakon át egy vonás sem töri meg a barázdák egyforma rendjét, eltűntek a dűlőutak. Ezt a változást a vasút is megérezte: a dűlőút már nem szeli át a pályát, a sorompó helyét mozdíthatatlan útelzáró rúd vette át, és bontják a feleslegessé vált őrházakat is. Az őrt beköltöztetik a faluba; mihelyt kitette a lábát, rögtön bedöntik a falakat, nehogy valaki megtelepedjen a házban, a húszforintos lakbérből a fenntartás költségei nem térülnének meg.

Kunszentmiklóson várakozunk, el kell engednünk az ellenvonatot.

– Miért nincs két vágány?

– Az első háború előtt megvolt egész Kőrösig, de a békeszerződés csak egy vágányt engedélyezett, hogy ne lehessen gyorsan mozgósítani a hadsereget. Akkor felszedték a síneket, most meg nincs pénz lerakni.

Még mindig állunk, M. kinyitja a táskáját, egy üveget vesz ki, valamilyen zavaros, szürke folyadék lötyög benne:

– Szörp?

– Mentolos keverék nikotin ellen. Dunaharasztn találta ki egy öreg, állítólag viszi szabadalmaztatni is. A feleségem ötszáz forintot ígért, ha leszokom a cigarettáról.

Iszik egy kortyot, elfintorodik, aztán elrakja az üveget.

Erdőbe érünk; ahol a rét az első fákkal találkozik, vékony ködréteg lebeg, a lombok felfogják a maradék fényt is, észrevehetően besötétedik, oldalt rejtélyesen mozognak az ágak, mintha állatok járkálnának alattuk.

- Nem fél, hogy szarvas vagy valami odaáll a vonat elé?
 - A szarvast észre lehet venni, mert a szeme már messzire vöröslik.
 - Sok állatot ütnek el a mozdonyok?
 - Egyszer egy puli elém terelte a sínekre a nyáját; negyvenkét birkát vágtam el, még az ablaktörlőm is faggyús lett. Gyakran kapunk el fácánt, fennakadt a fogantyún, Pesten találtuk meg, a szél minden csontot összetört benne, meggyűrődött, mint a rongy, el kellett dobni. Varjút nehéz elkapni, mert rendkívül jó érzékkel kihajózik a vonat elől.
 - Jobb is, mert ha nekünk puffan, betöri az ablakot. A mozdonyvezetők ezért ülnek egy kicsit oldalt, és nem pont szemben az ablak közepével, nem csapja meg őket annyira a szilánk.
 - Mi lesz az elütött állatokkal?
 - Valaki mindig felszedi, ha nem, akkor jönnek rá a varjak csoportostul, és felfalják.
- Aztán újra síkságon futunk, a levágott kukoricaszárak tövében látszik a sívó homok. A soltvadkert borvidékhez közeledünk, az emberek már hazatértek a munkából, mindenki a szőlőben dolgozik.
- Olvastam valahol, hogy az olajvezetékek fölött a sivatagban is különleges buja növények nyílnak, itt is minden gazdagabb a *bor* közelében. Több az autó, nagyobbak a házak, még a bakter is kövérebb, aki előjön köszönteni vonatunkat.
- Az almán és a jó boron hízott meg a bakter – mondja M. – A bor nagy erőt ad. A nagyobb lányom gyerekkorában vészes vérszegénységben szenvedett, bevitettem a MÁV-kórházba, de az orvos csak rázta a fejét:
 - Fiam, hiába írok fel neki vasbort egész hordóval, nem segít rajta. Hanem ha jársz Villánykövesd felé, onnan hozz neki vörösbort.

Mikor azon a vonalon jártam, lefelé odaadtam az őrnek a demizsont, és a bort visszafelé már fel is adta. A lányom napi egy decit megivott, és magához tért tőle.

A vonattal párhuzamos úton furcsa alkotmányok tűnnek fel: gumikerekű lovas kocsiról levették a rudat, büffögős, lendkerekes MIA-motort szereltek a helyébe, ül a gazda a bakon, és úgy fogja a kormányt, mint régen a gyeplőt. Trágyát, permetezőszert, építőanyagot szállítanak rajtuk. Óránként talán huszonöt-harminc kilométerre képesek, az egyik „kentaur” mégis merészen kikerüli a sorompót, és bevág elénk; a Szergej majdnem elcsípi a sarkát.

– Ne te ne, Bimbó! – mondja M. alig-alig szigorúan. – 1953-ban épp itt az útátjáróban elkaptam egy teherautót, és lelöktem a töltésoldalba. A teherautó felborult, a tetején hasábfák voltak, alul pedig tejföl, tojás, túró. Feketéző világ volt, csak titokban, a fa között merték szállítani az árut. Csupa tojás lett a fű a töltésoldalban.

Még egy megállóhelyen haladunk keresztül, ahol egy nagy nyárfa az állomásfőnök; tudniillik itt már nincs vasúti szolgálat, csak egy üres téglabódé a várakozóknak – aztán befutunk Kiskunhalasra. Itt jó egy félórát tartózkodunk, lehet enni, a motorra kötözött csajkában megmelegedett M. vacsorája.

– Csak ilyenkor, amíg hűvösebb az idő, addig tudok főtt ételt hozni magammal, nyáron a felvágott is elromlik, megzöldül, szalonnát szoktam bepakolni, attól nincs betegség.

Míg eszik, a helyére állok, nekidőlök a könyöklőnek, és kinézek a városra:

– Mit ismer Kiskunhalasból?

– Semmit, ami az állomáson túl fekszik. Még a vidéket sem figyelem, csak a pályát, jelzőtől jelzőig élek. Ha kocsival hoznának erre, nem ismerném fel azt a csoport fát vagy azt a tanyát, pedig már vagy ezerszer elmentem előtte.

– És más városokat? Hiszen maguknak szabadjegyük van, oda mennek, ahova akarnak.

– Az év végén néha úgy dobjuk el a szabadjegyeket, ahogy megkaptuk. Szegeden például csak egyszer jártam életemben, bent az igazgatóságon, egy baleseti kihallgatáson, egyébként csak a bejáratot ismerem meg a fűtőházat.

Tavaly a feleségem lement a lányommal a szabadtéri játékokra, megnézni a *Bánk bánt*, kérdezi:

– Ha veszünk jegyet, lejössz te is?

– Vedd meg, ha tudok, lemegyek.

Aztán aznap este Kelebiára vezényeltek.

Közbeszól a másik mozdonyvezető:

– Mi sem jutunk el a *Bánk bánra*. Tudja, mit nézünk mi Szegeden? A járdát, hogy orra ne bukjunk.

Tovább makacskodok:

– És a szabadságidejük alatt sem jutnak hozzá?

– Teszem azt, le akarok menni Pécsre a feleségemmel és a két lányommal három napra; szállodában nem lakhatunk, mert nem tudok kifizetni három-négyszáz forintot naponként, vasúti vendégszobát viszont hiába igényelek. Ha márciusban jelentkezem, már akkor is azt mondják: sajnáljuk, betelt egész nyárra; de egy aranygallérosnak elég, ha az előző este szól, akkor is kap helyet.

– És legalább igazi vasutasok volnának ezek az aranygallérosok, de betömött lyukak – semmi egyéb. Régen egy tanácsosnál csakugyan volt tanács, most próbálnánk beszélni velük.

M. nem eszik, csak kedvetlenül kavargatja az ételt:

– Nekünk mozdonyvezetőknek nincs semmi becsületünk a vasútnál. Ránk bíznak egy megrakott tehervonatot, százhusz-

száznegyvenmillió forintot ér, annyit, mint egy közepes üzem; ketten felelünk az egészért a vonatvezetővel, de itt fenn a vezérálláson nincs WC, de még kübli sem. Nincs egy pohár hideg víz.

– Más vasutakon törődnek ezzel?

– Láttunk Komáromban egy cseh mozdonyt, vízcsapot, mosdót szereltek bele.

– Én egy osztrák vasutassal beszélgettem Hegyeshalomban. Vett a szerkocsiból egy pohár vizet, dobott bele egy tablettát, mikor leforrt a hab, jéghideg, tiszta vizet adott.

– Hogy csinálod? – kérdeztem tőle.

De csak nevetett, és integetett, hogy nem szabad megmondani. Otthon aztán víz az orrvérzésig. Ha hazaérek, megiszok két szifon szódát, csak aztán köszönök.

– Ha a vasút nem becsül, hogy tartana minket valamire az utazóközönség, az emberek?! Hogy lenéznek minket! Ismeri a viccet a *hülye* melléknév fokozásáról? Nem? Hülye, hülyébb, leghülyébb, rendőr, postás, vasutas.

– Meg hogy mi csajkával megyünk az ötórai teára.

– Szégyellenünk kell az egyenruhát – a pultra mutat –, ezt a svájcisapkát is inkább viselem, mint azt, amit a vasút adott.

– Száz kilométerrel megyünk óránként; tudja, mit jelent száz kilométer a ködben? Az ember csak tapogatja a zsebét cigaretta után, de belenyúlni nem mer, hogy a keze mindig szabad legyen. Mögöttem tizenöt-húsz kocsis teli emberekkel, mind ránk bízsa az életét, a halál szélén visszük őket, de ha megérkezünk, már nincs becsületünk előttük.

– A múltkor állok lent a mozdony mellett, jön egy *huli* gyerek, és csak úgy a szája széléről odaböki nekem:

– Mikor indul ez a szemétláda?

– Majd ha megtelik szeméttel, tessék helyet foglalni.

– Nincs mit csodálkozni, ha a mozdonyvezető egyszer csak elfásul, és nem a vasút céljaival törődik, hanem azzal, hogy ő maga épségben megússza.

Áll a kijárat Kelebia felé.

– Na, Jézus! – mondja M., és óvatos mozdulattal elfordítja az indítókart.

Lassújel

„A vasutat nyáron a gaz, télen a fagy tartja össze.”

Vasutas közmondás

*„A vasút akkor is elmegy,
ha madzaggal van összekötve.”*

Régi vasúti vezető

1

Ha hinni lehetne a hivatalos statisztikáknak, év végi összefoglalóknak, a MÁV pontosságban – *menetrendszerűségben* – felvehetné a versenyt a japán vasutakkal: ott tudvalevőleg olyan ritkán fordul elő késés, hogy a kalauz már egyperces időtúllépés esetén is sorra járja a kocsikat, és megfelelő kártérítést fizet az utasoknak.

Sajnos, a tények mást mutatnak. A b.-i állomásfőnök csak úgy magánszorgalomból rendszeresen jegyezte a vonatok érkezését, hosszú heteken át egyetlen gyorsvonat sem volt „rendes”. Én magam is hasonlókat tapasztaltam, legalább hússzor utaztam Záhony és Budapest között gyors- és nemzetközi expresszvonatokon, melyek állítólag elsőbbséget élveznek a vasúti forgalomban, és a végállomásig mind összeszedett legalább húsz, de néha ötven perc késést. Félek az általánosítástól, de mégis megkockáztatom azt az állítást, hogy jelenleg, az 1975 nyarától 1976 tavaszáig tartó időszakban a Magyar Államvasutak egyetlen fővonalán sem számíthatott rá az utas biztonsággal, hogy a menetrendben jelzett időre eljut a céljához.

Munka közben került kezembe a legfrissebb adatgyűjtemény: a MÁV 1974. évi statisztikai zsebkönyve. Statisztikáról lévén szó, eleve nem sok jót vártam, mégis elhűlve olvastam, hogy 1974-ben a személyszállító vonatok menetrendszerűsége meghaladta a kilencvenhat százalékot, a tehervonatoké pedig hetvenöt százalék körül ingadozott.

– Hogyan jöhettek ki ezek a számok? – kérdeztem egy ismerős vasutastól.

– Először is: négy-öt perc nem számít késésnek; ezt „szocialista késés”-nek hívják, sőt a mozdonyszemélyzet nyolc-tíz perces késéseket sem ír be, hogy védje a mündér becsületét. És ha egy vonatvezető beadja a menetlevelet, rajta egy félórás késéssel, az sem biztos, hogy továbbjut, lehet, hogy fent az irodában bedobják a szemétkosárba, és kiállítanak egy másikat, hogy ne rontsa a statisztikát. Urbán ezekből nem tudhatja meg, hogy mi van.

Másodszor: a statisztika nemcsak a fővonalakra vonatkozik, hanem a mellékvonalakra, ott pedig olyan alacsonyra van szabva a sebesség, hogy a vonatok tudják tartani.

– És a tehervonatok?

– Ott más a helyzet. Öt-hat óra várakozás is bele lehet kombinálva a menetrendbe.

– De én magam láttam, hogy a tehervonatok órákig vesztegelnek egy-egy bejáratnál, vagy órákat várnak mozdonyvezetőre, vonatvezetőre.

– Ezt a késést is el lehet könyvelni. Vegyünk egy példát. A nagy állomásoknak jogukban van, hogy a menetrendben jelzett időnél egy-két órával hamarabb elküldhessék a tehervonatokat. Mondjuk, Ferencváros kilenc óra helyett már hétkor elindít egy vonatot Hegyeshalom felé; az Komáromig összeszed két óra késést, de az *eredeti* menetrend szerint pontos volt, és azt jegyzik fel.

– De Komáromtól Hegyeshalomig esetleg megint összeszed egy órát!

– Az már másik vonat! A vonalat kettéosztották Budapest–Ferencváros–Komárom és Komárom–Hegyeshalom szakaszra, Komáromban a vonat menetlevelet cserél, és úgy megy tovább. Tehát, ha a vonat hétfő helyett csak szerdán ér Hegyeshalomba, akkor is van nekem *egy pontos vonat* Ferencváros–Komárom és *egy késett vonat* Komárom és Hegyeshalom között, már ez is ötvenszázalékos menetrendszerűség nulla százalék helyett.

– Csak azt nem értem, hogy mi szükség van erre a játékra? Miért nem lehet bevallani, hogy a menetrendszerűség, teszem azt, csak ötvenszázalékos?

– Mert a régi vezetés is így csinálta, sőt a még régebbi vezetés is. Gondolja meg: milyen helyzetbe kerülnének a vasút mostani vezetői, ha az egyik legfontosabb gazdasági mutató negyven-ötven százalékkal visszaesne?! A Központi Statisztikai Hivatal sem tűrné el, hogy összezavarják a munkáját ilyen adatokkal. Maradjunk abban, hogy a statisztika olyan, mint a bikini: sok mindent megmutathat, de a legfontosabb dolgokat el kell hogy takarja, mert kitör a botrány.

De mi az *oka*, hogy késnek a vonatok? Mozdonyaink, ha nem a legmodernebbek is, de teljesíteni tudják a szolgálati menetrendben megszabott sebességeket, a kocsiparkunk is megfelel a célnak, és az

utazó személyzet is megteszi a magáét. A forgalmi szolgálattal már több a baj, főleg a Budapesti Igazgatóság területén sok gyakorlatlan forgalmista dolgozik: magam is láttam, hogy expresszvonatot megkésleltetnek tehervonatok tolatása miatt, meg-megfeledkeznek az előjelzők kezeléséről, a vonat kénytelen lelassítani, összeszed öt-hat perc késést, mely a továbbiakban csak növekszik; a forgalmisták éjszaka néha elalszanak, úgyhogy a türelmetlen vonatvezetők szállnak le a mozdonyról, és keltik fel őket, de ezek mégis csak szórványos esetek, és még napi száz forgalmi mulasztás sem indokolná a kialakult helyzetet.

Amennyire én meg tudom ítélni: a bajok legfőbb oka a pálya – vasutasnyelven a *felépítmény* – állapotában rejlik. Évtizedek, sőt nemzedékek hibái, kompromisszumai halmozódtak össze, szinte a vasút őskorától napjainkig.

A magyar vasúti hálózaton most is érződik, hogy vonalai nem egységes, központi tervezés nyomán születtek. Számtalan magántársaság, vállalkozó építette, mind a saját „kódé”-ja szerint, különféle síneket, aljakat használtak, vonalaik kijelölésénél sem az országos érdekekkel, sem a logikával nem törődtek. Bátran beiktattak egy kis ívű kanyart, hogy egy uradalmat jobban ki tudjanak szolgálni, vagy kikerüljék egy-egy tiltakozó, fizetni nem akaró birtokos földjeit. Bicske és Székesfehérvár között azért kanyarog ide-oda a vasút, mert az állam csak az ötven kilométernél hosszabb vonalakhoz adott dotációt, és Bicske–Székesfehérvár között az egyenes út nem tett volna ki ennyit. Az állapotokon nem sokat változtatott az a jogi tény, hogy a század végére az állam magához váltotta a magántársaságok vonalait, a kis sugarú ívek ezrei mind megmaradtak, sőt a használat során még jobban tönkrementek, és ma is felére-harmadára veszik le a vonatok sebességét.

Nem tekintve a napjainkban folyó munkálatokat, a magyar vasúti vonalakhoz utoljára az első világháború előtt, valamikor 1910 táján nyúltak hozzá komolyabban. A francia vasutak fővonalain, úgy hallottam, tizenöt évenként cserélik ki a síneket, nálunk, figyelembe véve a valamivel kisebb terhelést, az volna kívánatos, hogy huszonöt évesnél idősebb sínszál ne legyen beépítve, ezzel szemben a MÁV

vonalaiban a sínek korátalaga meghaladja a negyvenkét évet; találni még például Szeged térségében 1888-as, Vésztőn 1883-as resicai öntésű síneket, melyeket még a vasút építésénél raktak le mostani helyükre. Némely sínfajta – például az 1870-es gyártású, úgynevezett R sín – már sehol a világon nincs használatban, csak nálunk, az ipar már évtizedek óta nem gyárt hozzá kapcsolószerkezeteket. Ha eltörik egy rögzítőheveder, a pályamunkások a régi váltók alól kivett lemezekből vágják ki „új”-at, persze az elfáradt anyag nem bírja sokáig, ezen a vonalon egy évben öt-hatszáz heveder is felmondja a szolgálatot.

A kor szerinti megoszlás is tarka képet mutat, a MÁV némely vonala a különféle korú sínek nemzeti parkjának tekinthető. Vegyük például az Eger–Putnok vonalat: Eger és Felnémet között 1888-as építésű a pálya – némi 1930-as korrekciókkal, Felnémet és Bélapátfalva között 1966-os, Bélapátfalva és Királd között megint 1888-as, míg a befejező szakasz Királd és Putnok között 1895-ös – 1921-es korrekciókkal! De arra is akad példa, hogy két egymás mellett futó vágány között mutatkozik huszonöt-harminc év különbség, az egyiket talpfákkal, a másikat vasbeton aljakkal rögzítették.

De miként fajult idáig a helyzet, mért esett ki majdnem egy emberöltő a pályafenntartó munkából? A Horthy-rendszer inflációval, válságokkal küszködött, majd erejét a háborús előkészületekre összpontosította. A rendszer vasúti vezetése beírta annyival, hogy az apróbb karbantartási munkákat rendkívül pontosan végeztette el – kihasználva a pályamunkások óriási tartalék hadseregét. Új vasútvonalat mindössze tizenkét kilométernyit épített, és nagyobb felújításokra nem vállalkozott; akadt olyan vonalmérnök, aki szolgálatának húsz éve alatt, 1919 és 1938 között egyetlen kitérőt (váltót) nem cseréltetett ki.

A második világháború forgalma előregedett, korszerűtlen vasúti pályára zúdult rá. Irányvonatok ezrei, tankokkal megrakott szerelvények gördültek végig vicinálisokra méretezett vágányokon, néhol a töltés is leszakadt alattuk, a tankok legurultak a kubikba.

Amíg a magyar ipar háborús vesztesége harmincszázalékosra tehető, az Államvasutak hetvenszázalékos kárt szenvedtek. A visszavonuló fasiszták elpusztították a vasúti hidak nyolcvanöt

százalékát – köztük az összes Duna- és Tisza-hidat –, a vágányok nyolcvanöt százalékát, a kitérők negyedrészt, a víztornyok felét. A németek berobbantották az alagutakat, külön sínekét szerkesztettek: egy mozdony után hatalmas horgot bocsátottak le, mely közepén összeroppantotta a talpfákat.

Közvetlenül a felszabadulás után fel sem merülhetett a vasúti vonalak korszerűsítésének a gondolata sem, minden erőt a forgalom megindítására kellett fordítani. Csak egyetlen állomás, a Keleti pályaudvar területén százhetvenkét helyen kellett kicserélni a lebombázott-felrobbantott síneket.

A vasút kevés és rossz minőségű sínanyagot kapott; ezen, az idők ismeretében, nincs mit csodálkozni, mert a kohók megfelelő alapanyag helyett tankok roncsaiból, mosdótálakból, bilikből öntöttek acélt. Tölgy- és bükkanyag nem volt elegendő, Sátoraljaújhely térségében fenyőből, vagyis puhafából készült talpfákat raktak le.

A felszabadulást követő években csak a vasútépítők önfeláldozó munkája pótolta az anyagok és a megfelelő szerszámok hiányát.

„– Amikor megkezdtuk Penteléről az új városhoz vezető vasútvonal építését, hetekig sárban dolgoztunk, csak sejteni lehetett, hogy a mérnök hol és mit húzott ki abban a nagy pocsolyában. Mikor a teherkocsikról lepakoltuk a síneket, talpfákat, minden eltűnt a nagy sárban. Bár vödörrel meregettük, térdig ért köröttünk a víz.

Megfelelő szerszámok nélkül pusztán kézzel kellett emelgetnünk a kitérőket, majd megszakadtunk alattuk, sehol egy csigasor vagy legalább egy lánc.

Megjött a nyár, ha végeztünk egy-egy szakasszal, a nagy melegben tudtunk fürödni néhány percet a Dunában. Egyszer mélyebben beúsztam, találtam egy elsüllyedt hajót, mely uszályokat vontatott, az uszály végén egy vastag lánc lógott le. Elmentem a többiekért:

– Gyerekek, vegyük le ezt a láncot, tudnánk emelgetni vele a kitérőket.

Az uszályok és a hajó körül örvény kavargott, de mi beúszunk, vasfűrész-szel-hidegvágóval, és leszereltük a láncot.

Bizony így éltünk mi akkoriban, vasútépítők, egy pokróc volt a takarónk, és a talpfa volt a vánkossunk.”

A vasút talán könnyebben elviselte volna a szegénységet, ha mindenki elismeri a bajokat, arányosan és okosan szervezik az erőket, de a vezetők hajhászták a látványos eredményeket, a tervek teljesítésénél szinte csak egyetlen mutatót vettek komolyan: a kilométerhosszt, a többivel alig törődtek. Előfordult, hogy élő forrásra telepítették rá a pályát.

Ha egy mérnök óvatosan kifejtette ellenvéleményét, értelmiségi aggályoskodásnak bélyegezték. „A vasúthoz nem diploma kell, hanem józan paraszti ész!” – jelentette ki az egykori miniszter. Ugyancsak ő róla mesélik, hogy a máriafürdői kisvasút vonalának kijelölésénél maga mellé vette a pályamestert, és azt mondta neki:

– Gyere velem, fiam, megmutatom neked, hogy merre megy majd a vonal, de aztán nehogyz ide engedj majd egy mérnököt.

Mindezt összevetve, a felszabadulástól 1953-ig a felépítmény állapota alig javult valamit a háború előtti helyzethez viszonyítva, csak a júniusi új kormányprogram után kezdődött el a lassú fejlesztés – mint mondtuk, akkor már legalább negyven év elmaradást kellett volna behozni.

A felújítás mértékét a rendelkezésre álló pénz és munkaerő határozta meg; volt, hogy százötven, volt, hogy négyszáz kilométernyi sínt cseréltek évenként. Megkezdődik a gépesítés, az 1950-es évek közepétől az anyagszállító csilléket felváltják a dömperek, a juhlábhengerek helyett vibrátorok tömörítik a földet. 1956-ban Hajdúszoboszló és Ebes között lerakják az első hézag nélküli hegesztett vágányt, beépítik az első betonalkat, mind erősebb és nehezebb síneket használnak fel.

Az a mérnök, aki 1948-ban végzett az egyetemen, a vasúti ívek kiigazításának csak egyetlen gyakorlati módját ismerte: a

pályamunkások rukkolófákkal a helyükre tolják a síneket; nem is hallott azokról a gépekről, melyek most önállóan és megbízhatóan elvégzik ezt a műveletet, gépesítik az aláverést, a sínfektetést és más öröknek hitt nehéz fizikai munkákat.

Egy évtizedes fellendülés után újra leszálló ágba kerül a vasúti pályafenntartás ügye: 1973-ban az éves teljesítmény visszaesik százötven kilométernyi síncserére. Az okok közül nehéz kiválogatni a legfontosabbakat, de első helyen talán mégis a munkáslétszám katasztrofális méretű csökkenését kell említeni.

A valaha oly irigyelt pályamunkási állás a felszabadulás után néhány évig még megőrizte a vonzóerejét. A vasút ugyan keveset fizetett – 1948-ban két forint negyven, két forint ötven fillér körül mozgott az átlagórabér, és még 1951-ben is csak ötszázhat forintot tett ki a *havi* átlagkereset –, de aki itt dolgozott, az megmenekülhetett a tsz-től, mert a tanácsok a vasúthoz kötelesek voltak elengedni az egyébként a község határához kötött embereket. Az idők és indulatok lassú lecsillapodásával aztán megkezdődött a pályamunkási létszám lemorzsolódása.

A pályafenntartás akkor is nehéz fizikai munka volna, ha fedett és hőkondicionált teremben kellene végezni, de kitéve az időjárás viszontagságainak, tízszeresen igénybe veszi az embert. A pályamunkás nyáron feketére ég a naptól, elszédül az arcába csapó melegtől – mikor a levegő harmincfokos, a sín ötven-hatvan fokra is felhevül, télen aktatáskájában megfagy a kenyér. A sínre, ahol dolgozik, ürülék hull a vonatokból; egészséges embertől vagy fertőző betegről származik, ki tudja?! Csak egy biztos: a pályamunkás ezért nem kap veszélyességi pótlékot.

Ha esik az eső, a pályamunkásnak nincs hova beállnia előle, nincs egy mosdótál, amelyben a kezét megmoshatná; ha talpfával dolgozott, kátrányos kézzel eszik. Kabátja naphosszat a töltésoldalban fekszik, a vonaton, mikor utazik hazafelé, jól teszi, ha kint marad a peronon, mert izzadt testétől fintorogva elhúzódnak az utasok.

A vasút általános fejlődése, furcsamód, tovább nehezítette a pályamunkások sorsát. Amíg csak kézi szerszámokkal: krampáccsal, emelőrudakkal, trefonkulccsal dolgoztak, addig ritkábban és rövidebb időközökben kellett megszakítani a munkát. A forgalom kitűzött egy lassújelet, kitette a csákányos embert mutató ábrát, a vonatok csak tíz kilométeres óránkénti sebességgel közlekedhettek ezen a szakaszon, a csapat figyelőöröket állított, azok jelentettek, a vonat közeledtére a munkások kiléptek a sínek közül, majd mikor az utolsó kocsi is elhaladt, visszaálltak, és ment tovább a munka.

Most viszont a gépeket nem lehet ide-oda rakosgatni; ha munkába állnak, le kell zárni a vágányt. Minél hosszabb időre, annál jobb: tizenhat óra alatt a gépek többet végeznek, mint kétszer nyolc óra alatt, mert csak egyszer kell felvonulni velük, és ez a művelet igényli a legtöbb időt. A hosszú vágányzárak ellen viszont a forgalom tiltakozik, mert minden forgalomból kikapcsolt vágányszakasz fennakadásokat, késéseket okozhat, egy-egy vágányzár vitája az igazgatóságig is elmegy. A pályafenntartásnak tizennyolc nappal előtte kell kérni a vágányzárát; ez lehetetlen állapot, mert a munka függ az időjárás kiszámíthatatlan változásaitól. Az őszi csúcsforgalomban a fővonalakon egyáltalán nem engedélyeznek vágányzárát; a vasút egyik vezetője teljes komolysággal kijelentette nekem, hogy a pályafenntartás végezze el a munkáját a forgalmi szempontból viszonylag csendes november-márciusi időszakban – mintha ez kizárólag a jó szándéktól függne.

Mit érez meg ebből az egyszerű pályamunkás? Amit húsz évvel ezelőtt még egy ütemben megcsinált, annak most háromszor-négyszer kell nekiállnia – és ennek megfelelően a munkanap is három-négy részre oszlik. Belenyúlik a munka az éjszakába is, mert a modern, hézag nélküli, hegesztett síneket csak meghatározott, plusz tizenöt fok körüli hőmérsékleten lehet javítani-cserélni, ilyen idő viszont nyaranként napközben csak ritkán adódik.

A kereset nincs arányban a munka nehéz körülményeivel: az emberek tíz-tizenhárom forintos órabért kapnak. Nincs tehát semmi csodálatos abban, hogy a pályafenntartási létszám évente ötszáz-nyolcszáz fővel csökken; néhány évvel ezelőtt még harminckétezer

ember dolgozott itt, most alig tizenötezer. Aki tud, kényelmesebb és közelebb fekvő munkahelyet keres magának; kimutatható, hogy ha valamelyik vidéken új üzemet nyitnak, ott érezhetően csökken a pályamunkáslétszám.

Csak az öregek tartanak ki a nyugdíjig, de az ő magatartásukban is megfigyelhető a fordulat: akik régen a téesz elől menekültek a vasúthoz, most bejárnak a téeszbe segíteni a feleségüknek. Ezért ragaszkodnak a szabad szombathoz, és gyakran kérnek illetmény nélküli szabadságot; ha nem kapnak, hamar kiveszik a munkakönyvüket.

Új embert a vasút nem kap, vagy ha kap is, java részük bizony gyenge képességű.

– Az embereim közül hatvan olyan böszme, mint a borjú! – panaszkodott nekem egy pft.-főnök. – Az egyikük egy igazgató-tanító harmadik fia; mindig kitolnak vele a többiek, előfordult, hogy beküldték a pöcegödörbe, és ott etették meg vele a kenyerét. Van egy epilepsziásunk is.

– Az hogy kerülhetett ide?

– Az orvos előtt megjátszotta magát, de itt ki-kitör rajta a dühöngés, gyorsvonatok előtt, éles és hegyes szerszámok között; kétméteres atlétatermet: négyen alig tudják lefogni, ha rájön a bónája.

A főnök felsóhajt:

– És képzelje el: ezzel a gárdával még mindig mi vagyunk a legjobbak az igazgatóság területén! Hogy állhatnak a többiek?

Két-három általánossal még jelentkezhethet valaki a vasúthoz pályamunkásnak, de nyolc általánossal már nagy ívben elkerüli. Sokmunkakönyves cigányok jönnek, kitöltik a papírt, felveszik a szabadjegyet, munkaruhát, bakancsot, és meglépnek, a pályamester fizethet utánuk. Rendes, dolgos cigányembereket csak ritkán sikerül

megtartani, két-három nap után összevesznek a pályamesterrel, ha több munkára noszogatja őket.

– Vagy órabér van, uram, vagy dolgozunk! A kettő együtt nem megy.

Még asszonyok sem jelentkeznek, ha meg tudnak keresni tizennégy forintot tollfosztással, miért jönnek el nyolc-kilenc forintos órabérbe takarítani a vasúthoz? A magyar vasút méltán lehet büszke az új Déli pályaudvarra, de könnyen lehet, hogy értékét-fényét veszti a másfél milliárdos beruházás, mert takarítónők hiányában esetleg elkoszosodik, és lezüllik az egész pályaudvar.

Természetes következmény, hogy a megmaradó létszámra még több és még nehezebb munka hárul. A kétszáznegyven kilós betonalkat ezután is meg kell emelni; csak négy ember helyett kettő vagy három viszi majd. Néhány öreg munkás érzi a bajokat, és többet akar adni, mint kell és lehet. Néhány évvel ezelőtt, egy kemény téli éjszaka Békéscsaba térségében lefagytak a váltók. Hat-nyolc ember helyett ketten-hárman mentek ki, hogy felszabadítsák a váltókat, úgy hajszolták magukat, hogy nem vették észre a közeledő mozdonyt.

A bajok okait sorolva másodiknak a vasút pénzügyi nehézségeit kell említenünk. A MÁV 1958 óta lényegében azonos szinten tartja a díjszabását, körülötte viszont egyre nőnek az árak. 1975-ben tizennyolc százalékkal növekedett a sínek ára, és hasonló mértékben a talpfáké és a vasbeton aljaké is. A felépítménycserére 1975-ben 1,3 milliárd forint hitelt kapott a vasút; ez igen szép pénz volna egy magánháztartásban, de a vasútnak az elemi szükségleteit is alig fedezi; meg kell gondolnunk, hogy egyetlen szál huszonnégy méteres sín tízezer forintba kerül.

Ez az 1,3 milliárd beruházási hitelnek számít, és vonatkoznak rá az összes, beruházással kapcsolatos korlátozások. Az illetékesek nem veszik tudomásul, hogy a síncsere nem új beruházásnak számít, hanem az állag megóvását szolgálja.

(Alacsonyabb rangú, de korántsem élhetetlen főnökök megtalálják a módját, hogyan játsszák ki a megszorításokat. Például,

ha új embereket vesznek fel, és kellene nekik két új íróasztal, nem vehetnek, mert az új beruházásnak számítana. Mit tesznek? Behívadják az asztalost, kivesznek az íróasztalukból két fiókot, mind a kettőhöz csináltatnak egy-egy íróasztalt – és maguknak két új fiókot, így az ügy formailag megmarad a fenntartás keretei között.

Mikor egy anyagtelepen megdőglött az őrkutya, és egy másikat vettek, véres elvi viták folytak: vajon az új kutya a régi kutya felújításának tekinthető-e vagy új beruházásnak?!)

A MÁV köteles vállalni az összes új nagy beruházás vasúti következményeit is; egy új cementgyár viszont aligha fogja beérni a régi, alig terhelhető vasúti felépítménnyel, hanem modernebbet követel. És a MÁV legfőbb a kiemelt beruházásoknál, például a paksi atomerőmű építésénél kap erre a célra külön pénzt.

Mindent összevetve: nagy eredménynek kell tekintenünk, hogy a sokasodó gondok ellenére a fővonalakon, ha késésekkel is, de viszonylagos rendben bonyolódik le a forgalom, sajnos korántsem biztos, hogy a vasút jövőre vagy két-három év múlva is tudja tartani ezt a szintet.

A vasutat sokáig el lehet hanyagolni, mert a pálya nem kiabál, legfőbb akkor, ha kiesik róla valami. Mint láttuk, negyvenéves lemaradást is el lehet viselni egy darabig, ha lassújeleket tűznek ki, és a vonat óránként húsz kilométeres sebességgel megy, vagy felére-negyedére veszik le a tengelynyomást. Aztán egyszer csak eljön a nap, mikor az egész vasutat ki kell cserélni.

– És újra meg lehet hirdetni az „Arccal a vasút felé!” jelszót, csak ez sokkal keservesebb lesz, mint 1945-ben volt.

2

A magyar vasúti felépítményt harmincnégy pályafenntartási főnökség gondozza, néhányat végigjártam, és ismerkedtem a munkájukkal.

A Budapest-Krisztinavárosi Pft. a Budapest–Pusztaszabolcs és a Budapest–Szár közti vonalszakaszokat tartja fenn. A több mint kétszáz vágánykilométer-hosszhoz a főnökségnek összesen százharminc olyan embere van, akik szerszámot foghatnak, de még ez a létszám is meg-megcsappan, mert nekik kell pótolni a nyugdíjba menő vagy kilépő térközöröket is.

– Mi még úgy tanultuk, hogy egy kilométernyi pályahosszra egy pályamunkást kell számítani – mondja a pft.-főnök –, de most ennek a létszámnak a fele sincs meg. Egy folyóméternyi pálya fenntartása évenként öt-hat munkaórát igényel, egy folyóméternyi vágány építése alépitményi munkák nélkül tizennyolc-húsz órát. Csak ahhoz harmincezer óra kellene, hogy a főnökség területén levő összes síncsavart rendszeresen és rendszeresen meghúzzuk, de az egész vonalfenntartásra fordítható kapacitás hatvanezer munkaóra. Az előírások szerint évenként ki kellene cserélni a talpfák négy százalékát, mert így huszonöt év alatt kicserélődne az egész állomány. Háromszázezer talpfánk van, ennek négy százaléka tizenkétezer; a tavalyi év igen jól sikerült, mert nyolcezeret ki tudtunk cserélni, de akad év, hogy csak öt-hatezerig jutunk.

– Nem kapnak embert sehonnan?

– Hatvan embert felveszünk, száz elmegy. Ha egy vidéki ember ma Pestre jön, a vasút csak az első lépcső a számára. Megunja, hogy kerekas kútból igyon, hogy nem viszik utána az üzemi konyháról a kosztot, megunja az olvasztó meleget a sínek között.

A bánásmódot sem tűrik. A mi előmunkásaink régi vasutasok, még abban a korban nőttek fel, mikor nem szokták megvitatni az előjárók utasításait, hogy teljesítsék-e, és úgy szeretnék megkövetelni a munkát, ahogy annak idején tőlük is megkövetelték. Erre a hangra viszont ma már felhúzzák az orrukat az emberek. Nem beszélnek vissza, de éreztetik, hogy nekik az előmunkás nem parancsol, például ha jön egy vonat, és az előmunkás azt mondja: jobbra lépjetek ki, direkt balra lépnek ki, inkább megkockáztatják, hogy elvágja őket egy vonat.

És ahogy a nóta mondja: aki elment, nem jön vissza soha már. Tavaly kísérletképpen írtunk tizenöt dolgozónknak, akik régebben kiléptek tőlünk, megírtuk, hogy sokat javult a kereset, ha annak idején azért ment el, mert kevesellte a pénzt, most visszajöhet, szívesen fogadjuk. Tizenöt emberből csak egy válaszolt, ő is csak annyit, hogy köszöni, de nem jön. Legalább húsz-huszonkét forintos órabér kellene, hogy megtarthassuk az embereinket.

A réseket egy negyvenfős gépesített pályamesteri szakasszal próbáljuk betömni, de rájuk sem lehet alapozni. Télen nincs baj, mert a földeken amúgy sem tudnának dolgozni, nálunk pedig készenléttel, hótakarítással megkeresik a pénzüket, de ahogy kisüt a nap, az emberek mennek betegállományba – és a földekre.

Ezek után elképzelheti, hogy milyen állapotban lehet a pálya. Az ágyazat elszennyeződött, a sínek, kapcsolószerkezetek elhasználódtak, Budaörs–Szár között a bal vágány idősebb negyven évnél. Sok a kis sugarú ív, a korszerű, nehéz mozdonyok hamar lestrapálják, régebben minden évben ki kellett cserélni az íveket, most az edzett fejű sínek sem bírnak ki többet három-négy évnél.

Különben mit beszélek én itt magának egy irodában? Ha érdekli az ügy, adok maga mellé egy mérnököt, menjen ki a vonalunkra, nézze meg például a Sáros-kanyart.

Valahol Herceghalom és Bicske között térünk le az országútról, félreállítjuk a kocsit, ritkás kukoricatáblákon, süppedékeny réteken át kapaszkodunk a vasúti pálya felé. Erre vezet majd az új budapest–hegyeshalmi vonal, a sínek mellett már elhagyatottan áll a halálra ítélt őrház, útban volt. A környező fákat is kivágták, gyökereiket is kiszedték, sárosan és nehézkesen hevernek a fűben.

– Mi lesz ezzel az őrházzal?

A mérnök rám néz.

– Már úgy érti, hogy az anyagával? A vasút odaadja valakinek bontásra, ha vasutas jelentkezik érte, ő kapja meg, ha nem, akkor idegen. Fizetni nem kell az anyagért, csak egy kikötést szabtuk: a kutat be kell tömni.

– Nagy munka?

– Nem csinálnak nagy ügyet belőle, egyszerűen betolják dózerrel. Meg akarja nézni belülről a házat?

Kettős őrház volt, két család lakott benne. Az elköltözők még az ajtó-, ablakokat is kiszedték, és elvitték magukkal, csak egy virágos bevonatú, kibelezett dívány, kilógó belű matrac, rossz paplan maradt utánuk.

Végigjártuk a szobákat: a falak tövében összegyűlt a lehullott, vastag vakolat, pirosan feltűnnek a csupasz téglák. A hajópadló gödrösen berothadt, a kályha egykori helyét egy odaszegezett bádoglap jelzi.

– Széntüzelésű volt.

– Miből látni?

– Nézze meg a gödörben a hamut, a fahamu sokkal fehérebb. Van még valami?

– Nem, azt hiszem, mehetünk.

A kert régi díszai: a kék íriszek, de még az alacsony orgonabokrok is eltűnnek a gazban, csak üggyel-bajjal tudunk átvágni a bozótban. Átkapaszkodunk a vízelvezető árkon, kiérünk a sínekhez, kísérem egy reménytelen mozdulattal körbemutat.

– Szóval ez a híres Sáros-kanyar!

– Merre induljunk: lefelé, fölfelé?

– Mindegy, akár a Jézus, akár a Krisztus.

A sínek között, megdöbbenésemre, harsogó zöld foltokban búza nő, másutt kukorica bújik elő a szürke kövek közül.

– Hoznak csöveket is ezek a kukoricák?

– Csenevészek maradnak, mert a gyökerük nem tud lejjebb hatolni, nem hoznak termést. Majd szeptember-október elviszi őket a dérről.

A vágány közepén haladunk, a talpfák között még az én gyakorlatlan szemem is felismer néhány vörösfenyő, tehát puhafa aljat, a kevéssé ellenálló rostokba belesüpped az alátétlemez, a csavarok kotyognak rajta.

A talpfák életkorát a beléjük ütött szegekről szokták megállapítani, az 56-os szám például 1956-ban lerakott vagy felújított talpfát jelez, de itt hiába keresem ezeket a szögeket, mert a talpfák förtelmesen elrothadtak, a szó szoros értelmében ki lehet lapátolni őket a sínek alól. Egy talpfabölcény már teljesen szétmállott, csak a közepén maradt épségben egy hatalmas görcs.

– Ez a talpfa már isa, por. Ha egy talpfa bemonджа az unalmast, de az előtte meg a mögötte levő jól tart, akkor még nincs nagy baj, de itt három-négy talpfa is kirothadt egymás után.

Az előírások szerint a vágányok közét egészen a talpfa magasságáig fel kellene tölteni zúzott kővel, de az ágyazatból mindenütt hiányzik öt-hat centi.

– Kő sincs?

– Kő sincs. A vasút valaha a saját kőbányáiból termelt magának, de leadta őket, és most rászorul az állami kőbányákra. Sorban kell állnunk, és képzelheti, hányadikok vagyunk a sorban. A mostani ágyazat nem ér egy kalap szart sem...

A felszínről lerúg két-három szürke követ, alatta mindent elborít a por, a mérnök belemarkol, sötétbarna lesz a keze:

– Szén. Tatabánya felől jönnek a vonatok, ami lehull róluk, itt marad a sínek között. Ha átrostálnánk az ágyazatot, a rosta aljával fűteni lehetne, vagy eladhatnánk Inotára; az biztos, hogy jobbat nem kap az erőmű.

– A szénpor árt az ágyazatnak?

– A kőágyazatnak az az egyik feladata, hogy minél gyorsabban levezesse a vizet a pályáról, ezért jók a friss, éles, sarkos kövek, már az egymáshoz kopott, összeilleszkedő zúzalék sem olyan hatásos, mint kellene. A szénpor pedig elzár minden rést, a víz egyszerűen nem tud lefutni, sárban fekszik és rothad az egész pálya.

Még a sínek mellett is nagy sárkoloncok hevernek, napok óta nem esett az eső, de a sínek illeszkedésénél, az „ütközők”-nél friss, élő sár csillog. A talpfák külső végeinél valaha vízlevezető árkok húzódtak, de ezeket is eltömte a barnás szénpor; egy szakaszon, ahol régen útátjáró szelte át a síneket, már ki sem ásták az árkokat, a bokrok összekapaszkodó gubanca egészen a sínekig vonult.

– Álljunk félre; jön az Arrabona.

Elrohan előttünk a kék expresszvonat, akkorát üt a sínek illeszkedésére, hogy tízméteres körzetben mindent elborít a latyak, a kerekek alatt minden csavar külön mozog, az egész vonat rettenetesen rázkódik.

– Itt bizony az utolsó kocsiban már nem lehet meginni egy üveg sört, mert több megy az ember kabátjára, mint a szájába.

A vonat kirázott a helyéből egy V csavart, a mérnök lehajol, két ujjal kihúzza, megmutatja: az alja sáros, a csavar helyén pedig csillog a víz.

– Csináljunk vasutat – mondja, és visszadugja a csavart a furatba.

A sínek közelében váratlanul néhány új talpfa tűnik fel, a mérnök rááll, és ugrál rajta egyet-kettőt, az egész nyög és recseg.

– Hallotta?! Pedig én hatvannyolc kiló vagyok ruhástul. Mit csinál majd ez a talpfa pár ezer tonnás vonat alatt? És ez is vízben áll majd, mint a régiek. Beszéljünk őszintén: ez a vonal száz éve készült, még favázás könnyű kocsiknak, és most nagy terhelésű vonatok százai robognak végig rajta.

– Hol a segítség?

– Itt már csak az segíthet, ha minél hamarabb felépítenék az új vonalat. Nem vagyok részeges ember, de ha az új vonal felépül, becsületszavamra berúgok.

– Mikor lesz kész?

– Ki tudja? Akkor, amikor. Állítólag Budaörsnél leszakadt a töltés, mert rosszul mérték fel a talajt, és egy forrás szétverte az alépítményt.

– Amíg az új vonal fel nem épül, nem lehetne több fenntartó munkát végezni a régin?

– Kivel? Én az egyik legnagyobb szakasznak vagyok a mérnöke, kétszáz kilométerért felelek, és egy nap legfeljebb harminc munkást tudok kiállítani. No de álljunk félre, mert jön a bécsi gyors.

A vonatok indulásánál a forgalmista írásbeli rendelkezéseket ad fel a mozdonyvezetőnek, feltüntetve a szolgálati menetrendben nem említett sebességkorlátozásokat, vágányzárakat. Nézzük meg, mit írnak elő *erre a szakaszra* Budapest Keleti pályaudvar és Tatabánya között.

„Írásbeli rendelkezés az 1975. évi VIII. hó 8-án közlekedő 12. számú vonat számára.

1. Budapest Ferencváros pályaudvar V-XVIII. vágányán 20 km/h sebességgel (a menetrend 80 km/h-t engedélyezne);

2. Budapest Kelenföld és Budaörs állomás között a jobb és bal vágányon, a 167-172. számú szelvényen 80 km/h sebességgel (a menetrend eredeti előírása: 90 km/h);

3. Budaörs állomás II-V. vágányán 20 km/h sebességgel;

4. Budaörs és Biatorbágy között a jobb vágányon, a 227-280. szelvényben 60 km/h sebességgel (a menetrend szerint 80-90 km/h-val mehetne);

5. Budaörs és Biatorbágy között a bal vágányon, a 227-281. szelvényben 60 km/h sebességgel;

6. Biatorbágy állomás II. és V. számú vágányán 10 km/h sebességgel;

7. Biatorbágy és Herceghalom állomás között a jobb vágányon, a 363-364. számú szelvényben 40 km/h sebességgel (a menetrend 60 km/h-t engedélyez);

8. Biatorbágy és Herceghalom állomás között a bal vágányon, a 363-364. számú szelvényben 20 km/h sebességgel;

9. Herceghalom állomás I-II. számú vágányán 40 km/h sebességgel;

10. Herceghalom állomás jobb és bal átmenő fővágányon 30 km/h sebességgel;

11. Budaörs és Biatorbágy között a bal vágányon, a 281. szelvénytől és folytatólag Biatorbágy állomás bal átmenő fővágányon;

– Biatorbágy és Herceghalom állomás között a bal vágányon;

– Herceghalom és Bicske állomás között a bal vágányon;

– Bicske állomás bal átmenő fővágányon;

– Bicske és Szár állomás között a bal vágányon, az 597. szelvényig 50 km/h sebességgel (a menetrendi előírás 60-70 km/h);

12. Szár és Tatabánya felső állomás között a bal vágányon, a 635. számú szelvénytől és folytatólag Tatabánya felső állomás bal átmenő fővágányon, folytatólag Tatabánya felső és Tatabánya alsó állomás között a bal vágányon, a 689. szelvényig 50 km/h sebességgel (a menetrend szerint 70 km/h-val kellene...).

Ez a két, kézzel írott korlátozás csak egy hetven-nyolvan kilométeres szakaszra vonatkozik, további egy oldal sorolja fel a Komáromig előírt korlátozásokat, Komáromban pedig újabb rendelkezéseket ad fel a forgalom. A vonat Győrig mindenképpen összeszed tizenöt-husz perc késést, a vezetőnek igyekeznie kell, hogy ne legyen belőle fél vagy háromnegyed óra.

A pályahibák nemcsak itt befolyásolják a sebességet; például Budapest és Miskolc között a vonatok sehol nem léphetik túl a száz kilométer per órát, ennek következtében husz-huszonöt perccel megnőtt a Borsod expressz menetideje.

A b.-i állomáson kerestük a pályamestert, de ez a poszt jelenleg nincs betöltve; I., a régi pályamester, öngyilkos lett, és nem találnak a helyébe megfelelő embert.

– Kövér, jó kedélyű, kopasz ember volt – mondja egykori főnöke –, a koránál idősebbnek látszott, már negyvenéves korában mindenki I. bácsinak szólította. Tizenhét emberrel dolgozott, mintaszerű rendben tartotta a szakaszát, értekezleteken mindig őt idéztük példának, hogy a mai nehéz viszonyok között is lehet tisztességesen dolgozni.

Aztán őt is utolérte a vasutasatok: a környéken új gyárat nyitottak, az emberei egymás után kérték ki a munkakönyvüket, csak két-három idősebb pályamunkás tartott ki.

I.-t rettenetesen bántotta, hogy nem tudja elvégeztetni a szükséges munkákat, berohant a főosztályra, ment a járási tanácshoz, mindenütt kiabált, csapkodott. Én csak figyeltem messziről, láttam, hogy egy-egy

dührohama után kóvályog, és zavaros a szeme, megfordult a fejében: nincs-e agyér-elmeszesedése vagy valami idegbaja?

Nagy nehezen rábeszéljük, hogy feküdjön be kivizsgálásra a budakeszi szanatóriumba. Kezelték, a terápián perzsaszőnyeget csomózott, kipihente magát, és jobban lett. Visszatért a helyére, már azt hittük, minden rendbe jött, mikor épp I. szakaszán egy pályahiba következtében kisiklott a teher-vágánygépkocsi, és egy ember súlyosan megsérült.

A pályafenntartás embereit általában nem szokták túl szigorúan felelősségre vonni, a vezetők és a hatóságok is tudják, hogy a pft.-sek így is erejük fölött dolgoznak, és nem az ő bűnük, hogy a pálya ennyire leromlott. I.-nek is csak a forma kedvéért szóltak néhány szót, de ő ettől is kifordult magából; a b.-i állomásfőnök látta, hogy esténként járkál a pályán, és szuggerálja a síneket.

A vonalkezelő üzent nekünk, hogy jó volna, ha kimennénk, és beszélénk az öreggel. Én nem tudtam, mit mondjak neki, napról napra tologattam, halasztgattam a látogatást, egyszer csak megjött a hír, hogy I. öngyilkos lett, belépett a vonat elé. Mint életében mindent, ezt is pontosan, forsriftosan csinálta; kiválasztott egy hirtelen kanyart, nehogy a mozdonyvezető távolabbról észrevegye, és esetleg lefékezzen, levetett minden ruhát, összehajtogatta, és a tetejébe odarakta a gyűrűjét.

Én ennek ellenére is megpróbáltam úgy feltüntetni, hogy I.-t üzemi baleset érte, mert ebben az esetben I. súlyos beteg felesége élete végéig özvegyi nyugdíjat kaphatott volna, míg öngyilkosság után csak egy évig jár a segély.

Minden körülményt meg tudtam volna magyarázni, de sajnos, I. egy búcsúlevelet is hagyott hátra – valami olyat írt, hogy a világ nem érti meg őt, ezért végez magával. Egy rendőr századossal ketten folytattuk le a vizsgálatot, egyszerre láttuk meg a levelet, kérdezem tőle:

– Nem lehetne megfeledezni erről a levélről?

De a százados ragaszkodott a levélhez, őt is meg lehet érteni: a búcsúlevél mindent tisztáz, nem kell tovább nyomoznia.

A Székesfehérvár–Bicske közti vonalat 1898-ban adták át a forgalomnak, gyenge minőségű, *i* rendszerű kis felépítmény, vézna sínekkel. Tizenkét tonna tengelynyomásra szánták; a vasutasok régi jó szokás szerint négy-öt tonnával túllépik ezt a határt, de a vonatok így is csak félig rakottan vánszorognak rajta, modern, nehezebb mozdonyt pedig rá sem lehet engedni. A sebességet óránként húsz kilométerben maximálták; a repülőgép hamarabb ér el Budapestről Moszkvába, mint a vonat Bicskéről Székesfehérvárra.

Évekig olyan hírek terjengtek, hogy a „koncepció” keretében ezt a vonalat is felszámolják, de állítólag honvédelmi érdekből mégis a fennmaradása mellett döntöttek, közben persze a pályával senki sem törődött, a felépítmény elképesztően leromlott.

Csala állomáson nézelődünk: az ágyazat teljesen eliszapolódott, nem tudja elvezetni a Vértes felől támadó esőket, a víz maga vág utat magának, a talpfák mellett valóságos barlangok tátonganak. A talpfákon 28-as, 29-es szögek tűnnek fel, majdnem ötvenévesek ezek az odvas, redves, összevissza hajlott, keresztben megrepedt szegény talpfahullák, a sínen kívüli részekből kézzel is nagy darabokat lehet letörni.

– *Tölgy* talpfák, és a tölgy őszinte: kívülről korhad, a bükk viszont belülről, ha az ember ránéz, épnek látszik, de ha megkopogtatjuk, kiderül, hogy már nincs is közepe.

A síneket alátétlemezzel nélkül, csak úgy sínszegekkel erősítették fel a talpfákra, isten tudja, mikor, lehet, hogy még a háború előtt, és azóta sem nyúltak hozzá.

– Itt nincs ember?

– A vonal negyvenkilenc kilométer hosszú, erre jut összesen *nyolc* pályamunkás, de a pályamester éppúgy felel mindenért, mintha

ötven embere, és ideális állapotú pályája volna. Nincs olyan, hogy felmérlek mindent: kérem, én ilyen minőségű felépítményt vettem át, és *csak az általam elkövetett hibákért* tessék felelősségre vonni engem.

Én próbáltam okos lenni: mikor ide kerültem, írtam egy bőrpapírt...

– Mi az a bőrpapír?

– Amivel az ember menti a bőrét: „Az állásra szükségem van, mert kell a kenyér a családomnak, de a rám bízott szakaszt létszám- és anyagihiány miatt rendbe hozni nem tudom!”

– És mit válaszoltak rá?

– Semmit, szerintem el sem olvasták.

A pályafenntartás az a gyerek, akit a királyi család gyerekei mellett tartanak, és ő kapja a pofont, ha a trónörökös nem tudja a leckét. Igmádon 1938-as síneket raktak le, melyek a hegyeshalmi vonal átépítéséből kerültek ki, a fáradt sín eltörött a vonat alatt, karambol, tizennégy kocsi egymásra torlódott. Kit vettek elő? A pályamestert.

Nemcsak a sínekhez nem nyúltak tíz-tizenöt éve, hanem az őrházakhoz és más épületekhez sem. Miért is törődtek volna velük, úgyis megszűnik a vonal – gondolhatták. A vértessacsi állomásépület így is megdőbbszett: a falai eredetileg sárgák lehettek, de az idő már nemcsak a festéket, hanem a vakolatot is lerúgta róla, sok helyen a téglák is kirothadtak. Az eső az ajtókról-ablakokról is lemosta a mázolás nyomait, az esőcsatornából hiányzik egy másfél méteres darab, nem ér le a földre, a levezető cső nyílása szemmagasságban ásít.

Jöttünkre előkerül az állomáskezelő, gyanakodva köszön, csak akkor nyugszik meg, amikor megmutatjuk papírjainkat. Velünk együtt járja körül az állomásépületet.

– Ki kellene cserélni a födémgerendákat – mondja a kísérőm.

– Dehogy kell, százéves, de még jobb, mint az új – tenyerével megütögeti a falat –, acsai mesterek csinálták, ma ilyen masszát biztosan nem tesznek rá.

– A túloldalon már nincs is vakolat.

– Arról veri a szél, azért rosszabb, de a fal olyan erős, hogy egy százas szöget nem tudok beleverni, elgörbül.

A kísérem vizsgálgat, és tovább morfondírozik:

– Nem érdemes költeni már erre a házra, le kellene bontani az egészet.

– Maguk mindent csak lebontanának! A raktárt is lebontották, csak romok vannak a helyén.

– Mit tartottak benne?

– A mérleget meg a szenet, azóta a váróterem a raktár; hova menjenek az utasok?!

Benyitok a forgalmi irodába, nézegetem a váltókarokat, a falra kirakott vezérigazgatói utasításokat, az üveglappal letakart vasutasesküt, de sehol sem látni a mindennapos munka nyomait: egy levetett kabátot, ételcsomagot, kibontott cigarettásdobozt.

– A többiek hol vannak?

– Nincsenek többiek, már csak egyedül szolgállok, kérem. Régen annyian voltunk Vértesacsán, hogy nem fértünk rá a pályakocsira, de mikor meghallották, hogy leállunk, elmentek az emberek.

Most már hiába maradtunk meg, nem jönnek vissza.

– Egyedül hogyan bírja ellátni az egész állomást?

– Napi tizenegy órát dolgozok; délben, vonatmentes időben hazamehetek egy-két órára. A váltókhoz nem kell nyúlnom, 1968. augusztus elsején mozgattuk utoljára, azóta állandó „szabad” állásban vannak. A váltókulcsot odaadják a vonatvezetőknek, a

kereszteződéseknél leszállnak, és ők állítják maguknak a váltót. Ezt úgy hívják, hogy egyszerűsített szolgálat.

– Forgalom?

– Rosszul van beállítva a menetrend, a vonat nem ér be műszakkezdésre Fehérvárra, az autóbusz viszi el az utasokat, nincs bevétel. Az árurakodásra meg Lovasberény van kijelölve, nálunk el is bontották a rampát, ha érkezik valami, csak a kocsiról lehet kirakni.

Az állomáskezelő megfogja biciklije kormányát, és elköszön, megy haza ebédelni:

– Maguk azért csak nézzenek körül, érdemes.

A raktárnak még az alapzatát is felszedték, az egybehányt földkupac tetejére valaki egy rozsdától korhadó, törött nyelű lapátot vetett.

– Okvetlenül le kellett bontani ezt a raktárt?

– Mindenképpen. Nem használták semmire, de fizetni kellett utána az ötszázalékos eszközlekötési járulékot.

A kerekes rakodóhidat, melyen valaha az állatokat terelték fel a vagonokba, belefordították az út menti árokba. Kerekei eltörtek, a küllők kivetődtek a kerékagyból, a két korlátfa még ép, a vaspántok is tartanak, de a hiányzó deszkák helyén feltörnek a keserű szagú sárga virágok, a híd alja pedig már eltűnik a felfelé vonuló, sűrű magvú gazban.

Lovasberényben három embert találunk a forgalmi irodában, de közülük az egyik csak vendég, Vereben szolgál. A pályamunkási létszám egy főből áll, a Bicske melletti KÖFÉM gyártól Lovasberényig huszonhét kilométeres hosszon ő egyedül gondozza a pályát; napverte, jókedvű öregember.

– A múltkor üzentek Pestről, hogy menjünk be kapcsolószerekért, de nagy a súly, az összes embereinket küldjük. Aztán bementem én

magam mint összes ember. Úgy vagyunk, mint az egyszeri fiú, hazamegy nagy hanggal:

– Anyám, éhes vagyok, tyúkokat öljön!

– De fiam, csak egy van.

– Akkor vágja le mindet!

Próbálom elképzelni, mit csinálhat *egy* pályamunkás huszonhét kilométernyi pályán.

– És mit csinál, ha eltörik a sín? Egyedül nem tudja kicserélni.

– Jön a pályamester, a vonalkezelő, még a másik szakasról is hívunk segítséget. Másutt, ahol szintén kevés az ember, úgy szokták lerakni a sít, hogy kihozza a teher-vágánygépkocsi, a sín egyik végét megkötik, aztán a kocsi kijár alóla. Ha a sín nem törik el rögtön, sokat kibír majd.

– A maga szakaszán régen hány ember dolgozott?

– Huszonhat, de ez soha többé nem lesz; ki jönne ma már ide?!

– A pénz ma már nem is olyan kevés, végül is megadták azt a két-három forintos órabéremelést – de már későn. Lehet, hogy valakit megdicsértek, mert két-három évig spórolni tudott a munkabéren, de sokszor annyi pénz elment arra, hogy pusztult a pálya meg az anyag, mert nem volt munkás, aki karbantartsa. Ki jönne ma már ide?! A gyárba reggel bemennek ünneplősen, azt sem tudják, hova készül az illető: sétálni-e? Este meg kijön ünneplősen. Nekem meg ha be kell utaznom Fehérvárra, húzódnak el tőlem, mint a front alatt a tetvestől, mert a kátrány szaga beleivódott a kabátomba.

Azt még el lehetne viselni, ha ezek az állapotok egyedül a Bicske–Székesfehérvár vonalra volnának jellemzőek, legföljebb úgy tekintenénk, mint a MÁV múltjának a mába is tovább élő, sorvadó darabját, elkönnyelnénk afféle *vasúti Gyűrűfű*-nek, de kelettől

nyugatig sok helyen találhatunk hasonlóan leromlott felépítményt. A Ferencvárosi pályaudvarról már szoltam, de például Pécsbánya előtt is úgy meglazultak a sínek, hogy mikor a cipőtalpammal beléjük rúgtam, egy-két centire elmozdultak a helyükről, másutt meg úgy kitágultak, hogy a vágánymérce teljesen kinyitva sem fogja át. Említésre érdemes a Sopron Déli pályaudvaron uralkodó helyzet is:

– 1948-ban jöttem haza a fogságból, azóta itt nem csináltak semmit – mondja az állomásfőnök. – Elbombázott sínek darabjaiból rakták össze a pályát a háború után, az átmenő fővágány sínei közül némelyik szál nyolcvan évesnél idősebb.

– Szar és sár az alap – folytatja egy másik vasutas –, nem képletesen szólva, mert a szennyecsatorna lefolyóját is kivezették a sínek mellé. Nagyobb esőben ki sem látszanak a sínek, a vezérek leszállnak a mozdonyról, és a kezükkel kaparnak valami árkot, hogy lefolyjon a víz. Az a világon sehol nem fordult elő, mint itt Sopron Délin, hogy egy álló mozdony alatt eltört a sín. Rendbe kellene hozni sürgősen, mielőtt a MÁV becsülete el nem megy a világ előtt.

Az állomásépület is tönkrement, a homlokzatáról lehullt a vakolat, alatta már a deszka is kirothadt.

– Százhuszonnyolc éves ez a pályaudvar; hogy milyen állapotban van, arra én csak egyet mondok magának. A nyáron a filmesek itt forgatták a Sztragoff Mihályt, és Sopron Délit úgy, ahogy volt, el lehetett fogadni múlt századi moszkvai pályaudvarnak, csak két ablakot kellett kivenni, és én ragasztottam szakállt.

Sajnos, a MÁV-nak a vértessacsainál és a Sopron Délinél fontosabb állomásépületek rendbe hozására sem jut pénze. A békéscsabai pályaudvar várótermében évtizedes pókháló lepi el a mennyezetet, előbb tűzoltólétrával próbálták leszedni, de a bátor vállalkozó lezuhant, és eltörte a combcsontját, azóta nem akadt, aki a nyomdokaiba lépjen. Tavaly felállítottak volna egy állványzatot, hogy arról tisztítsák le a mennyezetet, de mikor kiderült, hogy az állványzat harmincezer forintba kerülne, sürgősen felhagytak a tervvel.

Megértjük, hogy takarékoskodni kell, de ez a takarékoskodás néhol pazarlást, fölösleges kiadásokat eredményez. M.-en húszmillió forintba kerülne a pályaudvar újjáépítése; mivel ennyi pénz nem áll rendelkezésre, *kétmillió* forintért feldúcolták az épületet – ez a kétmillió, ahogy én meg tudom ítélni, hosszabb távon elveszett pénz.

3

A vasút szervezési furcsaságai közé lehet sorolni, hogy az állomások területén szolgáló bakterek – ezt az elnevezést a vasutasok sem tartják sértőnek, a német Wachter = őr szóból származik – a forgalmi szolgálathoz tartoznak, a kijárat jelzón túl viszont a pályafenntartáshoz, így az ő sorsuk leírása is ide kívánczik.

Herceghalom állomástól gyalog indulunk kifelé az őrházhoz, döngölt úton, ösvényen, de leginkább csak a sínek között lépkedünk, cipőm orra bele-beleakad az ágyazat köveibe, majdnem spárgába megyek le.

– A bakternek naponta kétszer végig kell mennie ezen az úton. Dinnyésről jár be, és csak itt kap vonatot.

Pedig a bakter már „nem mai mákos”, nyugdíjba mehetne, csak a főnökök iránti szívességből helyettesít, amíg beteg társa fel nem gyógyul, de aztán irgalmatlanul elvonul.

– Elég volt, mindenképpen elég volt negyvenkét évig szolgálni. Hány karácsonyt megértem úgy, hogy az ünnep jött, én meg mentem. Volt borom, eljött a rokonság ünnepet köszönteni, ők ihattak, én meg nem, mert indulni kellett szolgálatba.

Talán még maradnék, mert a fizetés, az rendes, de megváltozott az egész vasút, *normálitlan* lett. Látom, mennyire örülnek a főnökök, ha az embereik egy-két órás késéssel, de egyáltalán bejönnek; mikor én kezdtem a pályamunkások között, ha késtem öt percet, az előmunkás azt mondta:

– Most vagy menj haza, vagy ülj le a fa alá, és kezdj el nyolckor dolgozni, de én ma neked csak kilenc órát számolok el.

Pedig az előmunkás pertu barátom volt a faluban.

Régen a vasút területére ember nem léphetett, ha egy csendőrrjárőr találkozott valakivel a sínek között, és az illetőnek nem volt arra való bélyeges papírja, biztosan kiszabták rá a kétpengős büntetést. Most meg a gyerekek a sínek mellett mennek haza az iskolából, telirakják a vágányt konzervdobozokkal meg lemezdarabokkal; ha szólok nekik, azt mondják: Kopj le, öreg, vagy lekoptatunk.

A bakterek is megkapták az illő tiszteletet, ma pedig alig merek kiállni a sínek mellé fogadni a vonatot, mert az utasok azzal szórakoznak, hogy üres sörösüvegekkel célba dobálnak rám.

Meleg van, az őrház sarkában sárga mellényes, izzadt ember hűti magát a falnak dőlve, mellette a földön spárgával összekötött, vállra akasztható két nagy villáskulcs, hosszú nyelű kalapács, jelzőzászló mutatja, hogy vonalgondozó; naponta bejárja a pályát, meghúzza a csavarokat, figyeli a síneket. A beszélgetés fordulatra most ő is előrekönyököl az asztalon:

– Nemcsak az utasok dobálnak ki mindent, hanem a faluban is mindenütt szemétlerakónak használják a pályát, ahol a kertek vége a vasútra nyílik.

– Miért nem szólnak a tanácsnak?

– A főnök írt az érdi tanácsnak; azt felelték, hogy ez mind a vasútról lehulló szemét, mintha valaki is kidobna a vonatablakon bilit vagy sparheltot.

Ha valaki Pesten vagy Fehérváron megunta a kutyáját, ide szokta kihozni és itt engedi el. A szegény kutya keresi az ételt, rámegy a sínre, és ez a vége. De olyan is előfordul, hogy dróttal rákötik a sínre, hogy ne tudjon elfutni, aztán én áshatom el, ami megmaradt belőle.

A vonalgondozó nyögve feltápászkodik:

– Indulni kell, mert sohasem érek a végére.

– Sokat kell gyalogolni?

– Tizennégy kilométert naponta, egy héten kilencvennyolcat. Egyszer középen megyek a sínek között, egyszer a padkán, hogy oldalról is lássam.

– Milyen állapotban vannak a sínek?

– Fáradtak; a csavarok is már mind el vannak öregedve, az ember meghúzza, és két nap múlva már újra kotyog.

– Szabad idő?

– Ha szabadságot akarok csinálni magamnak, elvállalom egy hétre a szomszéd szakaszát is, aztán ő visszasegít.

Ha már végeztem, de vihar tör ki, újra be kell járnom a vonalat. Egyszer láttam, hogy az öreg kőrisfák már nagyon bólogatnak, a vihar rá is döntötte őket a sínre; egyedül nem tudtam lehúzni, fel kellett kiabálnom az egész környéket.

A legtöbb bajt a hó okozza; egész nyáron készülünk, erősítjük a földsáncokat, a tetejét csipkebokrokkal ültetjük be, az északi oldalt meg cserjékkel, azok fognak valamit. Már ismerem az első hó jeleit: a verebek felborzolják a tollukat, a kányák nagyon csendesesen ülnek a fán. A szél nemcsak a havat, hanem a murvát is ráhordja a vágányokra, néha annyira belepi, hogy nem találom a síneket, húsz méterre is eltérek a vonaltól.

– Erővel hogy bírja?

– A lábam visszeres, fáj a derekam, de ha nem figyel az ember, akkor nem fáj – mondja már kilépve az ajtón.

Magunkra maradunk a bakterral.

– Soha nem félt?

– Mitől?

– Rosszulléttől, hogy egyedül van...

– Csak olyanoktól féltem, hogy kimegyek letekerni a sorompót, azt hiszem, hogy letekertem, valójában pedig fenn hagytam.

– Előfordult már ilyen?

– Ismertem egy őrt, jószívű volt, átengedett még egy kocsit, aztán sietett tisztelegni, és nyitva felejtette a sorompót, valaki meglátta a vonatból, azonnal kirúgták. A császárfürdői állomáson pedig huszonnégy óra alatt felkötöttek egy váltóőrt, mert balesetet okozott. Ezért is, ahogy csak tudok, elmegyek nyugdíjba, nekem elég annyi, hogy jól szolgáltam, és köszönöm szépen.

Egy másik őrház szinte jelképszerűen mutatta meg nekem, hogy a pályafenntartás mennyire elmaradt a vasút általános fejlődése mögött.

Békéscsabán jártam, a Villamos Vonalfelügyelőség új épületében – ez látja el árammal a Szajol–Lökösháza vonalon közlekedő vonatokat. Körbevittek, megmutatták a berendezéseket; a nagy vezérlőtermet, ahol egyetlen technikus kezeli a modern Brown–Bowery-gépeket.

Nem sokat értek az elektrotechnikához, nem is nagyon érdekel; a tájékoztató közben jegyzetblokkommal leplezve egy ásítást, kibámultam az ablakon, rá lehetett látni a „kapcsolókertre”: betonba ültetett szakaszolók, árammérők, megszakítók nőttek benne. A kerítésen túl a sínek mellett egy őrház áll, a tetőt nemrégiben javíthatták, frissen csillog néhány sor világosabb új cserép.

– Azért a vasút kezd adni magára – mondom elégedetten a mérnöknek –, magukhoz biztosan sok vendég, sok külföldi ellátogat, kinéz ezen az ablakon; mit szólnának, ha egy ilyen modern létesítmény mellett a szomszédos őrház tetején egy csomó törött cserepet látnának? Ennél csak az volna furcsább, ha egy ilyen energiagócponthoz közelében, mely, ahogy mondják, minden tíz másodpercben elindíthat egy villanymozdonyt, a szomszédos őrházba nem volna bevezetve a villany – és magam is nevettem, jelezve, hogy tisztában vagyok a feltevés teljes képtelenségével.

– Márpedig, sajnos, az őrházban nincs sem víz, sem villany.

– Hogyhogy?

– Harminc méterre áll a háztól az utolsó villanyoszlop, le lehetne csatlakoztatni róla két szál drótot, vitatkoznak róla, de még nem született döntés.

– Mennyibe kerülne?

– Talán tíz-tizenkétezer forintba.

– Gyerünk át, nézzük meg a házat.

Az őrházban egy kilencgyerekes család lakik, az asszony hasán látszik, hogy már a tizedik is útban van. A konyha kikopott kövén eldobált kis cipők és papucsok hevernek, minden zugban gyerekek játszanak, az egyik műanyag borosdugót rág, a másik zöld sárgabarackot, ketten egy koszos lekvárosüvegből etetik egymást.

A falon petróleumlámpa lóg, a sarokban egy kétlyukú takaréktűzhelyen fő az étel, a fiatal, de megereszkedett és megromlott fogú asszony egy-egy darab fát dob a tűzre:

– Az a legrosszabb, hogy mosógépet nem tudok tartani, ennyi gyerekekre kézzel kell mosnom.

– És miért nem kértek soron kívül villanyt?

– Nem akartunk háborgatni senkit. Az uram elődjét, a Fazekas bácsit is állítólag azért küldték el, mert írt a Rádiónak, meg akarta kerülni a vasutat. Mi inkább kivárjuk, amíg a vasút bevezeti hozzánk a villanyt.

Bátaszék állomáson vár ráuk egy vágánygépkocsi, egy ócska Hudson–Commodore autókarosszériába Volga-motort építettek be. Már talán minden eredeti alkatrészt kicseréltek, a foszladozó kárpitot is piros ripsszel pótolták, még a plafont is bevonták vele.

Beülök a sofőr mellé és körülnézek. Még az én gyakorlatlan szemem is hiányol valamit, de idő kell, amíg rájövök, hogy nincs kormány. Aztán persze belátom, hogy nem is lehetne kormányozni a kocsit, hiszen a sínek és a váltók terelik a kerekeket.

– Már gondoltam rá – mondja a sofőr –, hogy odarakok egy kormánykereket, hadd csodálkozzanak az utasok.

Elindulunk, a mozdonyok vezérállásánál alacsonyabbról figyelem most a pályát, a sínek között a zúzalékköveken éles, fehér középvonal húzódik, a mozdonyok ide fűjják le a kemény vízből kioldott kalciumot. Fácánok repülnek fel a pálya menti zöld bozótból, megülnek a sínek között, aztán továbbroppennek.

– Miért szeretik a fácánok a vasutat?

– A pálya reggelenként nem olyan harmatos, mint a rét, az ágyazat köve is jobban tartja a meleget, mint a fű; mikor feljön a nap, a fácánok kivonulnak szárítkozni a sínekre. Itt védettebbnek érzik magukat, mert messzebbre ellátnak, a vagonokból kihulló magokat is megtalálják.

– És nem félnek a mozdonytól?

– Ki tudja számolni a sebességet. Mikor az új dízelek jöttek, melyeket még nem ismertek, a mozdonyok tíz kilométer alatt két-három fácánt is elütöttek, most viszont már úgy sétálnak el előtte, hogy fél méterre járnak az ütközőtől.

A vonal mentén alig látni embert; egy lebontott őrház tűnik fel, minden használható anyagot kivettek belőle, a szürke törmeléket középre borították, csak a téglabudi és a kút zöld léckalitkája maradt épen.

Egy kis megállóhely, N. közeledik, az öreg vonalőr kijön fogadni minket. Az őr abból a gárdából való, amelyet a MÁV még egyszer nem kap: erőteljes, egyenes tartású, piros arcú ember, minden mozdulata fegyelmezett, és a környezetét is példaszerű rendben tartja: az épület elé szabályos négyszögben zöld mohaágyat telepített, a

moha köré apró, fehér virágokat ültetett úgy, hogy a virágok fehér vonala kiadja a megálló nevét.

– Lehetne beszélni ezzel az örrel?

– Nem ajánlom – mondja a kísérőm –, mostanában rosszkedvű az öreg.

– Történt vele valami?

– A lányának egy cigányfiú udvarolt, de az öreg nem tűrte meg a háznál: az ő lánya és egy cigány! A fiatalok úgy gondolták, hogy kivesznek egy kis előleget a házasságból, csak megbékül az öreg, ha már útban van az unoka. A lány teherbe esett, és a fiút kézen fogva odaállt az apja elé, de az minden tárgyalás nélkül elkergette őket a háztól. Már össze is házasodtak, a gyerek is megszületett, de az öreg most sem akar tudni róluk, pedig a fiú nagyon igyekvő, már vett egy használt Moszkvicsot is. Az ör azóta a kocsmába sem jár be, azt hiszi, mindenki rajta nevet a háta mögött, ül otthon egyedül.

A pálya állapota ezen a szakaszon is leromlott: a rögzítések kikoptak, az „ütközők”-nél a talpfák elindultak, nagy koloncokban kitúrták maguk előtt a földet, viszik a sínt is magukkal, mögöttük sötét rés tátong.

– Ezt mi okozza?

– Tudni nem tudom, miért van, de ha akarja, szívesen megmagyarázom.

Mint más pft-főnökségnél, itt is egy mozgóbrigád próbálja betömni a létszámhiány lyukait.

– Ezt a brigádot hogyan toborozták?

– A pécsi vasútigazgatóság kapott egy új buszt, az értekezleten kérdezi a főnök: ki vállalja, hogy ezt a buszt megtölti újfelvelelésekkkel? Annak adom.

Csak én jelentkeztem érte. Már rég kiválasztottam magamnak Bátát; négyezres nagyközség, távol fekszik a vasúttól, különösebb ipara nincs, csak találok húsz embert, aki eljön hozzánk. Így is történt, sógor hívott sógort, koma hívott komát.

A bátai mozgóbrigád most éppen ebédel, fent a töltés partján ülnek, ahova a bokorsor árnyékot vet. Köszönök, és én is leülök a szerszámosládára:

- Van tanult mesterségük?
- Én halász voltam.
- Én traktoros.
- Én mezőgazdasági technikus.

Felcsapom a fejem.

- És miért nem megy inkább a téeszbe?
- Annak idején hívtak, de vitatkoztunk a bérrel, és nem álltam be, mostanra meg felfejlődtek, és már nem kellek nekik.
- Mennyit keresnek?
- Tizenegy-tizennégy forint között van az órabérünk.
- Nem sok.
- Most kaptak ötven fillért – mondja a munkavezető.
- Az igaz, de az építőiparban többet emeltek.

Már letelt az ebédidő, a szerszámokért nyúlnak. A munkavezető panaszkodik, hogy a villa, a csákány edzetlen, hamar elhasználódik, két hét alatt a felére kopik az acéljuk; a munkások a vállukat vonogatják, ők nem bánják, a kopott szerszám mindig könnyebb.

Sínrögzítő csavarokat cserél a brigád, a régi csavarok már berozsdáltak, olajat öntenek rájuk, két-két ember fogja a csavarkulcsot, erőlködnek vele, de alig mozdul.

– Nem találtak fel még gépet erre a munkára?

– Lehet, hogy feltaláltak – mondja a munkavezető –, de mi még mindig olyan szerszámokkal dolgozunk, amiket már húsz-harminc évvel ezelőtt is használtak a pályamunkások. Talán az egy aggregátor jött hozzá újonnan a felszerelésünkhöz.

Dömsödön találkoztam a pályafenntartás kútásó és kútcarbantartó brigádjával. A feltöltött út egyik oldalán az állomás kertjében dolgoztak – a töltés túloldalán a réteken víztócsák csillogtak –, már kikotorták a kutat, a vastagon elterített sóder a tavaszi időben is nyirkos hideget áraszt. Belenézek a kútba, tíz méter mély lehet.

A brigád négy főből áll, kucsmát viselő, komoly, bajuszos parasztember a vezetőjük, tekintélye csorbíthatatlan, ő tart magánál minden papírt, kulcsot, mérőeszközt, ő beszél a munkájukról, senki sem meri zavarni közbeszólással:

– Minden kút rászorul időnként a tisztításra, akárhogy vigyáznak is rá, behull a levél, leszáll az aljára, megrothad, a rothadó levelek elvonják az oxigént, és megfeketedik a víz. Néha bilit, bugyit is találunk a kút alján, de ezt már jelentenünk kell a felsőbbségnek.

– Hogyan végzik a tisztítást?

– Felszerelünk egy állást, két fémbak tart egy gerendát, drótkötelet húzunk rá, és leengedjük az angolkapát a kút fenekére. Meg egy külön kötél is van kötve a kapára, ha megrántjuk, a kapa éle felágaskodik, mint a dózerek tépőfelülete, és belemar a sóderba, kimarkol egy negyed köbméter koszos anyagot.

Itt most nagyon fertőzött volt a kút, kimertük szárazra, és feloldott mésszel végigszórtuk az alját. Csak lassan haladtunk, mert ezen a részen a szűrőréteg nem agyag, hanem finom sóder, hiába

mertük ki a kutat szárazra, húsz perc alatt utánatolult három méter víz; a vasút adott szivattyút, hogy szárazon tarthassuk a kútaknát.

– És új kutat hogyan kezdenek építeni?

– A felsőbbség megadja nekünk a helyet, hogy ide és ide kell...

– Maguk közbeszólhatnak?

– Igen; ha például ma kellene kiásni ezt a dömsödi kutat, mi nem erre a helyre javasolnánk, mert az a talajvizes tó a töltés túlsó oldaláról folyton táplálja. Más kútnál meg az lehet az akadály, hogy közel van a WC vagy a temető. Temetőben nem is lehet ásott kút, vagy ha van, nem szabad inni belőle.

Ha kijelölték a helyet, és tudjuk, hogy mondjuk, egyméteres lesz a szelvény, leszúrunk egy vasat, lemérünk ötven centi spárgát a vasra, tekerjük és körbeforgatjuk, meghúzzuk, és ásóval megjelöljük a kút peremét. Aztán beáll egy ember, és egy rövid nyelű lapáttal kiássa a kört annyira, hogy az első kútgyűrűt be lehessen rakni.

– A lapát mindig elegendő?

– Nem, a köves földet meg a kemény agyagot rövid csákánnyal vágjuk fel.

Ha már bent van az első gyűrű, két ember leereszti a vödört, aki ás, abba dobja bele a földet. Úgy kell helyezkedni, hogy az egyméteres szelvényben a vödör elférjen, az ember a kút falának támasztja a homlokát és a farát – ahogy mondja, önkéntelenül behajlítja a derekát, és felveszi a tartást –, a föld nagyon hideg, itt szedjük össze a reumát; régen adtak gumilapokat, amiket a derekunkra köthettünk, de ez már megszűnt.

A gyűrű aztán úgy halad lejjebb, hogy az éle alatt kiássuk a földet, és a saját súlyától csúszik lefelé, be lehet rakni a következő gyűrűt.

– Milyen veszélyek fenyegetik a kútásókat?

– A legnagyobb veszély a fosóhomok; a vékony, állhatatlan homokot nyomja fölfelé a víz, és mindent elmos. Két-három kútgyűrű is eltűnik benne, vasszalakkal fogattuk össze a gyűrűket, de ez sem segített.

Fent Hegyeshalom mellett dolgoztunk, nem akart menni a munka, mindig eldőlték a lerakott gyűrűk. Lement egy fiú megigazítani, csak úgy *ülcsi* nélkül – ez olyan, mint a hintaszék, ha valami baj éri azt, aki bent dolgozik, hirtelen ki lehet rántani vele. Lent hajolgatott, mikor feltört a homok, olyan gyorsan, hogy csak a haját láttuk csappanni. Három órát ástak a tűzoltók, amíg kiszedték, de már nem volt benne élet, a homok egy fél perc alatt kiszorította belőle a levegőt.

– Saját magának is épített már kutat?

– Én? – kérdezi vissza a brigádvezető. – Igen, az volt az első munkám otthon, Imrehegyen; gémes kút, falazott aknájú. Az aljára letettem egy fakarikát, és erre raktam rá a téglát, éleiket úgy fordítottam, hogy kört mutasson. A következő sorba a téglákat nem pontos fedésbe tettem le, hanem kicsit elcsúsztottam kötésbe, és így falaztam fel végig.

– Cementet, maltert nem is használt?

– Nem volt rá pénzem, mohával fogtam össze a fugákat – szemével keres egy mohás részt a kertben és rámutat –, de nem ilyennel, hanem kint a határban szedtem hosszú szárú rétimohát, az belekapaszkodik a téglák közeibe. Lent megfeketedik a moha, de ha a nap éri, akkor mindig kizöldül. Ez a moha természete.

– Most is épít otthon kutakat?

– Hát a hétvégeken szoktam segíteni itt-ott. A vasútnál ötnapos a munkahét, néhány évvel ezelőtt minden második szabad szombatunkat el akarták venni, de akkor mind leléptünk volna. Jár nekünk annyi, hogy péntek este hazamehessünk, és a hét végén egy kis pénzt keressünk.

– Itt hogy élnek?

– Lakókocsiban alszunk, üzemi konyha nincs, hazulról hozunk ennivalót; tésztát, krumplit, szalonnát – vékony, sózott szalonnát, mi otthon még mindig zsírsertéseket nevelünk.

– Együtt főznek?

– Mindenki külön; a kétliteres lábosba nem is férne bele négy ember kosztja; úgy főzünk, hogy reggelre is maradjon. Nekem meghatározott menüm van: hétfőn zöldségleves, kedden tészta, szerdán paprikás krumpli, csütörtökön bab, pénteken este már otthon eszek.

– Húst sohasem főz?

– Nem szoktam, az asszony vár hússal péntek este. Ad velem is, a múltkor bepakolt két csirkecomb; az egyiket megettem, a másikhoz már nem volt kedvem, addig-addig tartogattam, amíg megromlott, és bevágtam a tűzbe.

– Ital?

– Az itallal csínján kell bánni; képzelje el, hogy valaki részegségében a másik fejére szalasztja a vödört! Részeges ember nem maradhat meg közöttünk, még azt a lakót, akinek a kertjében dolgozunk, azt sem tűrjük meg, ha iszik. Húzok egy vonalat:

– Idáig a miénk, maga járjon a túloldalon.

– És a nőkkel hogy állnak?

– Én nem tilthatom meg az embereimnek, csak figyelmeztetem őket: gondold meg, milyen nőkkel találkozol, összeszedsz valami betegséget, aztán elkevered otthon az egész családot. És persze megkövetelem, hogy reggel, mikor indulni kell a vonattal, ne kelljen költögetni senkit sem.

– Miért nem támogatják jobban a pályafenntartási munkákat? –
kérdzem az egyik pft-főnököt.

– Honnan?

– Felülről sem kapnak segítséget?

– A felsőbbségnek arra még van ereje és felkészültsége, hogy minket letoljon, de arra már nincs, hogy segítsen rajtunk. Egyet tudnak: mindenféle jelentéseket, terveket, programokat összeállíttatni velünk.

– Hányféle tervet kell készíteniük rendszeresen?

– Mindegyiket fel akarja írni?

– Ha tudom.

– Akkor kezdjünk hozzá, de jó nagy papírt vegyen!

1. Éves műszaki intézkedési terv.
2. Munka- és üzemszervezési terv.
3. Nőpolitikai határozat végrehajtásával kapcsolatos intézkedési terv.
4. Munkaerő-gazdálkodási intézkedési terv.
5. Az Ifjúsági Törvény végrehajtásával kapcsolatos intézkedési terv.
6. Munkavédelmi és balesetelhárítási intézkedési terv.
7. Tűzrendészeti és tűzvédelmi intézkedési terv.
8. A prémiumszabályzat végrehajtásával kapcsolatos intézkedési terv.
9. A kollektív szerződés végrehajtásával kapcsolatos intézkedési terv.

10. „Tiszta vasútert”, „Szép, tiszta Budapestért”, „Kulturált utazás biztosításáért” – feladatterv.

11. Az állami személyzeti munkával kapcsolatos intézkedési terv.

12. A társadalmi tulajdon védelmével kapcsolatos intézkedési terv.

13. Az őszi forgalom lebonyolításával kapcsolatos intézkedési terv.

14. Téli forgalmi intézkedési terv.

15. Ellenőrzési ütemterv.

16. Csomóponti intézkedési terv.

17. Energiagazdálkodási és -takarékosági intézkedési terv.

18. Oktatással és beiskolázással kapcsolatos munkaterv.

19. Az ünnepi forgalmak lebonyolításával kapcsolatos feladatterv.

20. A szigetelt sínmezők vizsgálatának ütemterve.

21. A kongresszusi munkaverseny szervezésével kapcsolatos akcióprogram.

22. Az Ifjúsági Parlament lebonyolításával kapcsolatos intézkedési terv.

23. A fontosabb törzshálózati vonalak vágányzárainak tervezése.

24. A kirendelt dolgozók szociális ellátottságának és a velük való foglalkozás megjavításának szolgálati intézkedési terve...

És még hány terv és program, ami most nem jut az eszembe!

Maga úgy gondolja, hogy azért kérik ezt a rengeteg kimutatást, azért kötik le naponta egy-két órát, mert segíteni akarnak rajtunk?

Másról van itt szó. A frissen végzett diplomások nem hozzánk jönnek a pft.-főnökségekre, hanem be a központba; ha körülnéz az igazgatóságokon, csupa fiatalembert talál az íróasztalok mellett, bent legalább tíz évvel alacsonyabb az átlagéletkor, mint nálunk a külszolgálaton. Nem ismerik a kis főnökségek munkáját, és nem is nagyon érdekli őket, csak formálisan próbálnak tájékozódni, és elbújni a papírhegy mögött.

4

Magyarországon jelenleg csak a diósgyőri Lenin Kohászati Művekben gyártanak síneket; a MÁV-nak itt kell jelentkeznie igényeivel. Évenként hatvanhatezer tonna sínre volna szüksége, de a kohászat csak negyvenegy és fél ezer tonnára kötött szerződést, és valószínűleg ezt a mennyiséget sem szállítja le az év végéig. Az üzem a termelése tíz százalékát adja a vasútnak, a többi kapacitást nyilván jobb vevők kötik le.

Szerettem volna látni, hogyan készítik a síneket; csatlakoztam egy Diósgyőrbe látogató vasúti vezetőhöz. Az egyik öltözőben kék munkáskabátot kaptunk, bőrtokban kék üvegnézőkét, és elindultunk a martinkemencék felé.

Az ég borús, párás a levegő, már a szabadban is megizzadunk. A gyárudvaron kis szürke kocsikból összeállított vonatok kanyarognak, acélfalukat sűrűn szegecselték, láthatóan nagy súlyok szállítására szánták. Most üresek, de csak nemrég kerülhetett le róluk a forró acél, ahogy a kocsik elhaladnak előttünk, szinte sütik az arcomat.

A martinkemencék előtti vágányon vesztegelnek az ócskavassal megrakott vagonok, mágneses daru üríti ki őket. Közelebb lépek; az anyag hihetetlenül piszkos; a törött tűzhelyek és fémforgácskötegek között még ócska félcipőt és csomagolópapírt is látni, de azt mondják, hogy minden, ami felesleges, majd kiég belőle. Az ócskavasat maga az üzem gyűjti össze és a KAF. (Mi lehet az? Talán Kohászati Alapanyag Feldolgozó?)

– Meg amit mi adunk hozzá – mondja a vasúti vezető. – Egyszer Ózdról felküldtek nekünk egy vagon új Grower-gyűrűt, valamelyik állomáson ócskavas került a tetejére, erre visszaküldték az egészet Ózdra, és újra beolvasztották.

– És senki sem szólt.

A vezető reménytelenül legyint:

– Ki szólt volna?!

Most tanulom meg azt, amit a középiskolai fizikaórákon kihagytam. Az ócskavas nyersvassal keverve a martinba kerül, különféle ötvözőanyagokat: krómot, vanádiumot adagolnak hozzá. Átmászunk egy hídon, a kemencesor túloldalán már csapolnak. Hátul, a kemence mélyén, még lángol a tűz, három vastag tűzpatakban folyik az acél az üstbe, onnan pedig a kokillákba. Előveszem a kék nézőkét, különféle piros, zöld színeket látok, a gőz is torzítja az árnyalatokat, de a csapolás így is olyan, mint egy gazdag kiállítású revü fényvizesése.

– Meg lehetne nézni közelebbről a kokillákat?

– Nem ajánlom, hatszáz fok meleg a faluk.

A kokillákból egy szürke tömb, az *öntecs* kerül ki, ezt átszállítják a hengerdébe. Szállítás közben kihűl, egy mélykemencébe kerül, újra felmelegítik az előhengerlésre. Mikor belépünk a csarnokba, épp egy hosszú acélszál fut végig a görgőkön, felülete még most is nagy foltokban lángol.

A kísérem előről szeretné megmutatni a munkafolyamatot, de ehhez fel kellene jutnunk egy hídra, ahonnan a munkát irányítják. Lefut az acélszál, a kísérem belém karol, és megránt:

– Most!

Átrohanunk a görgők közé fektetett lapokon, cipőm talpán keresztül is érzem a forróságot, a korlát, amelybe kapaszkodni

próbálok, megfoghatatlan meleg. Mellettünk daruk vágtatnak, és mintha mind épp minket akarna elütni.

Kibámulok az irányítóhíd ablakán: egy daru hozza a forró öntecset a kemencéből, és ledobja, az öntecs még ég, és gyanútlan, mint a bikaviadalon a sötétből kiengedett bika. Enyhe sugarakban víz ömlik rá, ettől a felületen vékony rétegben kiül a salak, hamarosan le is pattan róla.

A görögök elkapják az öntecset, újra és újra a sajtolópofák közé viszik, az öntecs formája megnyúlik, hosszúkás *buga* lesz belőle. A vasúti sínnek szánt buga újra hengersorra kerül, az eljövendő sínszál oldalára fordítva, kissé meghajolva fut a görögökön, hőmérséklete még most is eléri az ezerszáz fokot, csak a sarkainál, ahol ránézésre is sötétebb, hűlt le kilencszáz fokra. Egy-egy rázkódásnál szikrákat vet.

Egy bugából negyvennyolc méternyi, folyóméterenként negyvennyolc kilós sínszál kerül ki. Ezért a sínfajtáért a Lenin Kohászati Művek tonnánként hatezer-nyolcszáz forintot kér, vagyis a sín mintegy kétszer annyiba kerül, mint a kenyér.

Az egy üstből származó sínek közül az üzem általában egy szálát vet alá különféle szakító-, ütőpróbáknak, a vasúti átvevő viszont minden darabon ellenőrzi a megfelelő talpszélességet és a többi előírt méretet. Az átvevő a síneket első vagy második osztályba sorolhatja, a másodosztályúakat állomási vágányokba építik be, ahol kisebb igénybevételnek lesznek kitéve. A selejtsíneket újra beolvasztják.

– Sok a selejt?

– Másfél és tíz százalék között ingadozik. A nedves, hűvös időben gyártott sín rosszabb, mint a nyári vagy a téli; sínt vagy nagy melegben, vagy nagy hidegben a legjobb készíteni.

– Nem csak az időjárástól függ: valaha válogatott ércből dolgoztunk, most olyanból, amilyen épp van, kevesebb mangán is kerül az acélba, rövidebb az egy adagra szánt idő, ez mind csökkenti az acél homogenitását.

A friss anyag harminchat órát pihen, az úgynevezett *melegrámán* oldalukra fordítva fekszenek a szürke sínek, felettük még mindig vibrál a levegő a hőségtől; az egyik sínszál végén fadarab lángol, valaki ezen főzte meg az ebédjét. Ha kihűl, elviszik egyengetni, huszonnégy méteres darabokra fűrészelik, lyukakat fúrnak bele az összeillesztéshez-rögzítéshez.

– A sín jó üzlet Diósgyőrnek?

– Jó ára van, és sok tonnát jelent, ami kell a tervhez.

– Ezért főleg a hónap végén nyomnak rá – egészíti ki a vasutas vezető.

– Maguk szerint milyen a sínek minősége?

– Kifogástalan – vágja rá a kohómérnök –, ha valami baj történik velük, annak csak egy oka lehet: a túlzott igénybevétel.

Az egyik pályafenntartási főnökségen mutattak egy metszetet egy régi sínből, mely tavaly még be volt építve, több mint kilencven évig futottak rajta a vonatok, mégis csodálatos épségben maradt, csak a sínfej türemkedett ki néhány milliméternyire az egyik oldalon. Különösen akkor tudtam megbecsülni a resicai acél tartósságát, mikor melléje raktak egy másik metszetet a Kelenföldi pályaudvarról kiemelt diósgyőri sínből, mely alig két év alatt féloldalasra kopott, és használhatatlanná vált.

Óvatos becslés szerint évente kétezer-kétezerötszáz síntörés fordul elő a magyar vasút vonalain. A legtöbb törés nem jelent közvetlen veszélyt a forgalomra, a vonat kereke akadálytalanul átfut a vonalnyi résen; a pályafenntartás egy idő múlva hevederrel rögzíti, mintha csak két ép sínszál összeillesztéséről volna szó. A vasút néha tudatosan is vállalja a törés kockázatát, például iparvágányokra ráenged az előírtnál nagyobb terhelésű kocsikat is; anyagilag jobban jár, ha kijavít egy törött sínt, mint ha félig üres szerelvényeket továbbítana.

Balesetveszély csak akkor fenyeget, ha egy sínszálon belül négyöt törés is keletkezik, és egy darab kiesik a sínből. Mi okozhatja ezt? Az 1960-as évekig a törések nagy része fáradásos, úgynevezett *rideg* törés volt: a túlterhelt acél felmondta a szolgálatot; de akkor két baleset váratlanul új veszélyforrásra hívta fel a figyelmet.

Az első balesetnél Csór–Nádasladány körzetében darabokra tört a sín, és kisiklott a vonat; itt nem keletkezett nagyobb kár, és az egész ügy fölött napirendre tértek volna, ha valamivel később Felsőzsolca és Szerencs között megint nem következik be hasonló baleset: itt a gyorsvonat két kocsija lefutott a pályáról, és lefeküdt a mezőn. Egy biztonsági megbízott idegesen kérdezte a pályafenntartási mérnököt.

– Szerinted kit kell letartóztatni? Ki a bűnös?

– Gyere velem, megmutatom.

És ahhoz a sínszakaszhoz vezette, mely számtalan darabra törött, akár egy kőre ejtett üvegpohár. A törések felületén a sínfejen vese alakú fényes nyomok látszottak; megjelent a pályafenntartást riogató újabb lidérc: *a vese alakú törés*.

A jelenség először a háború után vásárolt lengyel bankovai sínekben mutatkozott, de aztán megjelent a diósgyőri sínekben is; volt úgy, hogy a tehervágánygépkocsiról ledobtak egy új sínszálat, és a munkások elképedésére darabokra törött. A hegesztési hibákat leszámítva a síntörések nyolcvan százaléka a vese miatt következne be, ha ezt előzetes vizsgálatokkal nem szűrnék ki; egy évben legalább száz forgalomveszélyes szakaszt kell kivágnak vese alakú törésre utaló hibák miatt.

Még nem tisztázták kielégítően e törés okait. A vasutasok szerint a vese alakú törés a helytelen kohászati módszerek következménye. A kohászati vállalatok néhány évvel ezelőtt növelni akarták a termelésüket, ezért a kohógázzal átálltak a földgázra, mely kalóriában majdnem háromszor gazdagabb. A kemencék samottbélése el is bírta volna a megnövekedett terhelést, de az acélba – olvasztáskor, öntéskor – sok *hidrogén* került, s ez nem mindig oszlik el megfelelően, hanem apró buborékok formájában megmarad.

A hengerléskor a hidrogénzárvány a sín legnagyobb tömegű részébe, a sínfejbe nyomódik fel. Nem kolbász alakú és vastagságú rést kell elképzelnünk, hanem a hajszálnál is vékonyabb elcsúszást a kristályszerkezetben; az ellapított hidrogénbuborék minden oldalról zárt.

A sínszálat – fejében a hidrogénzárvánnyal, esetleg zárványok sokaságával – beépítik, vonatok százai robognak el fölötte óránként nyolcvan-száz kilométeres sebességgel. A terhelés nyomán az alig gombostűfejnyi zárvány növekedni kezd, mint egy vékony pengevágás, átszeli és eltöri a sínfejet.

Szerencsére a jelenség viszonylag gyorsan és biztosan felismerhető. Évenként kétszer ultrahangos mérőműszerekkel átvizsgálják a vonalakat; azokat a szakaszokat pedig, ahova még mindig lengyel bankovai sínek vannak beépítve, évenként négyszer. A mérőműszer értékeli is a vesehibákat: forgalomveszélyes-e, és szükség van-e azonnali cserére?

A kohászati üzem nem hajlandó elismerni felelősségét; mint hallottuk, a fokozott igénybevételt tartja a vese alakú törések legfőbb, majdnem kizárólagos okának. Az egyik vasúti laboratóriumban egyszerű és számomra meggyőző kísérletet folytattak ezzel kapcsolatban. Ugyanabból a sínszálból, melyben vese alakú törés következett be, kivágtak egy olyan darabot, ahol a vizsgálat nem mutatott ki hidrogénzárványokat. A síndarabot az úgynevezett fárasztógépbe rakták, sok százezerszer gördült végig rajta egy kerék, de a legnagyobb terhelés sem támasztott vese alakú törést.

Még egyértelműbben kohászati hibára vall a másik tipikus sínbetegség, a *lunker*. Az acéltömbön salak marad, és a hengerléskor belekerül a sínbe. A salakszemek a sín gerincében futnak össze, elmorzsolódnak, és a sínen rések keletkeznek. Szerencsére ez a jelenség ritkább, mint a vese, és talán nem is annyira veszélyes.

A nyomtáv bővülését, a sínek magassági és sík torzulásait a pályamesterek kézi mérésekkel már aligha győznék megállapítani; mérőkocsi járja be, és vizsgálja rendszeresen a MÁV vonalait. A mérőkocsi önálló vonatként közlekedik; az a vasúti igazgatóság, melynek területén méréseket folytat, külön menetrenddel biztosítja a mozgását.

Engedélyt kaptam, hogy két-három napig a mérővonaton utazhassam. Tapolcán a pft.-irodán vártam, hogy értem jöjjön valaki; a vonat személyzete tudott rólam, de az utolsó percekig sem jelentkezett senki, hogy a szárnya alá vegyen; nem rajonghatnak túlságosan az idegenekért.

Épp hogy sikerült elkapnom a vonatot; az utolsó peronon szálltam fel, végigmentem a szerelvényen. A hálókocsikban nyitva a fülkék ajtaja; szokatlanul kényelmesen rendezték be, egy fülkében egy-két ember alszik, a konyhában igényesebb ételeket is meg lehet főzni, a mosdóban hideg-meleg víz, zuhany, a szalonban kényelmes, alacsony asztal áll fotelokkal, műbőr bevonatú kanapéval, a sarokpolcon televízió, mellette sakk-készlet, kártya, néhány könyv.

Az első kocsit maga a mérőapparátus foglalja el. A kocsi aljára tapogató karok vannak szerelve; ezek a síneken futnak, és pontosan érzékelik az egész vágány és külön a két sínszál helyzetét, esetleges torzulásait. A tapogatók a mérési eredményt feladják a kocsiba, ahol féltucatnyi golyóstollbetét egy mozgó papírhengerre rögzíti. A mérések eredményét megkapják a pályafenntartási főnökségek, ki kell javítaniuk a gép által észlelt hibákat.

Valahol Balatonederics környékén járunk, a mérővonat erősen rázkódik, a tollbetétek követve a döccenéseket, messze kilendülnek a síneket jelző vonalak koordinátaiból.

– Itt nagyon gyenge a pálya, úgy építették, hogy ami föld volt a vasút mellett, mind összekaparták, és ebből lett a töltés. Négy-öt méter vastag tőzeg fekszik alattunk, a Szent Mihály-hegynél olyan magasra feljön, hogy a gyalog ember alatt is úgy süpped, mint a perzsaszőnyeg.

Fél év alatt tizenennyolc sínyszerét kellett elvégezni, de ez sem sokat javított a pálya állapotán. Az útátjárókban, ahol az áthaladó nehéz kocsik megnyomják a sín fejét, összeszűkül a nyomtáv, másutt kitágul. Talán majd jövőre vagy két év múlva átépítik az egész pályát.

– Ezek a sínek többnyire bizonytalan altalajon fekszenek – mondja a kocsiparancsnok –, például Újszeged és Szőreg között kövér agyagon; ha vizet kap, kilométerhosszan *gumizik*, az ágyazat belenyomódik a sárba, és alatta négy-öt méter mély, vízzel telt kavicszsákok alakulnak ki. A víz átáztatja a töltést, a töltésmagok megcsúsznak, de nincs mit csinálni; egy öt-hat kilométeres vonal helyrehozásához több tízezer köbméter földet kellene megmozgatni.

– A fővonalak általában jobb állapotban vannak?

– Nem okvetlenül: vannak olyan mellékvonalak is, ahol jobb a pálya, mint egy fővonalon, például Sárvár és Zalabér között.

– Elég disznóság, hogy most megszüntetik!

– Mit csodálkoztok? Veszprém és Alsóörs között nehéz milliókért renoválták a pályát, aztán két-három év múlva megszüntették azt is.

– Miért?

– Ki tudja?! Kellett egy példa a koncepcióra.

Szinte jelképesen mi is egy felszámolt mellékvonalra érünk Sármellék állomáson; a mérésvezető előreszól:

– Állj meg a felvételi épületnél, mert nincs tovább vasút.

Megfordulunk, a déli parton megyünk. Balatonszentgyörgy után tökéletes a pálya, a mérővonalat egyenletesen, kattanások nélkül fut, a tollbetétek alig-alig lengenek ki. Az ősz hajú pft.-főnök velünk utazik, nem akar dicsekedni, de alig tudja leplezni büszkeségét:

– Ilyennek kellene lennie a legrosszabbnak, és akkor a magyar vasút vasút volna. Jönnének hozzánk kérdezni, hogyan csináljuk, de mi nem mondanánk meg, csak nehéz pénzért.

A mérővonat csak egy láncszem a pályafenntartás gépesítési programjában. A MÁV kénytelen volt belátni, hogy a pályamunkások fogyó-kiöregedő seregébe nem jelentkeznek új emberek, a hiányzó létszámot csak gépek pótolhatják, anyagi forrásaiból egyre többet fordít gépek beszerzésére. Lassan-lassan átformálódik a munka egész arculata, jelenleg már tíz nagy géplánc gondozza a magyar vasút vonalait.

Az a géplánc, melyet megnéztem, Füzesabony térségében áll. Mellette, a szomszédos vágányon, pályamunkások dolgoznak, irányhibákat korrigálnak, ütik helyre a talpfákat. Figyelem őket, és az jár az eszemben, hogy ha a fáraók ősi birodalmában lett volna vasút, a „pft.-rabszolgák” ugyanilyen szerszámokat használtak volna: egy gerendát, melyet vezényszóra nekivágnak a sínnek, egy pitlit, melyből kavicsot csorgatnak a talpfák alá. A munka pontossága is az előmunkás szemmértékétől függ.

A létszám itt sincs meg; ahol régebben hatvan-hetven ember dolgozott, most tizenkettő; legalább huszonöt-harminc munkás kellene még.

– Nem tudjuk elvégezni, ami ránk hárul – panaszkodik a pályamester –, a lemaradás egyre nő, folyton rettegünk, hogy valami kibukik, és jön értünk a rendőrség. A fizetésünk kétharmada a félelem bére.

– A gépek nem tudják pótolni az embert?

– Vannak olyan munkák, melyeket még ma is jobban el lehet végezni kézi erővel: a sínnek és az aljnak derékszöget kell bezárnia egymással, és ehhez a gép „keze” nem elég finom. A talpfacserét külföldön már gépesítették ugyan, de a gép kiszolgálásához több

ember kell, mint magához a cseréhez. De a jövő a gépeké, bár átvennének mindent minél hamarább.

Kilenc óra, de a géplánc még vesztegel, a forgalom nem zárta le a vágányt.

– Nagy ráfizetéssel jár, ha a géplánc nem dolgozhat?

– Egy gépláncnak egy hónapban hárommillió forint értékű munkát kell elvégeznie, a többit, azt hiszem, ki tudja számítani.

Jut időm megnézni a személyzet szállását. Egy hosszú szerelvény vesztegel a tároló vágányon, tizenöt vagon foglalnak le a hálókahelyek, a zuhanyzók, étkezők, raktárak. Egy-egy vagonban négy ember alszik, rádiót, televíziót szereltek be nekik, a kézmosáshoz bojlert. A körülmények lényegesen jobbak, mint például a hídépítők lakókocsijaiban, ahol téli éjszakákon mínusz öt-tíz fokra is leszáll a hőmérő, a tető illesztésein becsorog az eső, ráfolyik az ágyakra, úgyhogy az emberek vízben fekszenek.

Az étkezést is megoldották. Ha nagyobb állomás mellett dolgoznak, akkor az üzemi étkezőben ebédelnek, ha a géplánc lakott helyektől távolabb áll meg, mindenki főz; egy segédmunkás gondoskodik az ellátásról, egy ZSUK kocsival jár bevásárolni. Szórakozás kevés akad: néhány könyv, sakk, kártya, ha hosszabban kell várakozniuk, futballmérkőzések.

– Ital mennyi fogy?

– Esténként egy-két üveg sör zsuga közben. Aki a gépláncon dolgozik, az nem ihat, mert az életével játszik. A tíz gépláncon, ezerszáz emberre számítva, négy-öt súlyosabb ittasság fordul elő egy évben.

[(Ismerem egy kissé a vasúti szállások hangulatát, néhány napig én is laktam egy mérőkocsin. Esténként egyetlen téma került elő: a nők; sokan csak a forma kedvéért szálltak be, de egy-két komolyabb „vadász” állandó készenlétben élt. Feszült érdeklődéssel lapozgatták a menetrendet, számolgatták, hogy például Balatonfüreden várakozik-e

annyit a vonat, hogy ők elfuthassanak a szívkórházig, ahol egy ismerős konyhalány dolgozott.

Előfordult, hogy valaki túlságosan hozzászokott a szabad élethez, otthon sem tudott átállni. Egyik este meg akarta látogatni valamelyik „alsó kapcsolat”-át, mondja a feleségének:

– Elmegyek a fogorvoshoz, négytől hatig rendel.

Elkészve és elcsigázottan ért haza, a felesége felöltözve fogadta:

– Én meg elmegyek most egy olyan fogorvoshoz, aki egész éjszaka rendel.

(És válással végződött az ügy.)]

Itt is csak óvatosan kérdezem meg:

– Nőügyek sűrűn előfordulnak?

– Ki tudhatja azt?! Nem szokták bejelenteni. Annyi biztos, hogy öt év alatt két esetben ítélték meg gyerektartást a dolgozóink ellen.

– Mennyit keresnek az emberek?

– Képzettségtől és gyakorlattól függően háromezer-ötszáz és hatezer forint között. Szép pénz; ennek ellenére sokan megunják a vándoréletet, és nem tartanak ki a nyugdíjig. Ahogy felépítették a családi házat, és megvették a kocsit, lelépnek.

A forgalom közben lezárta a vágányt, a géplánc elkezdheti a munkáját. Első lépcsőben a *Plasser* indul el; feladata az, hogy megfelelő magasságba és irányba emelje a lesüppedt vagy oldalirányba elhajlott síneket.

– Milyen pontossággal dolgozik?

– Hetven milliméteres torzulást egy milliméteres tűréssel korrigál ki.

Mélyen meghajolva figyelem a gép munkáját. A *Plasser*-ből menet közben kinyúlik négy korong, megfogja a sínt, és megemeli a betonraljakkal együtt úgy, hogy a betonralj ágyazatban fekvő részéből is kilátszik egy nedves csík. Elképzelhetetlen erő van a gépben: szinte felszippantja a mozdíthatatlanul lerögzített síneket. Hogy a megemelt sín ne a régi hibás helyzetébe kerüljön vissza, a *Plasser* kalapácsai befúródnak az ágyazatba, és a zúzott követ beverik a betonraljak alá.

– Nem töri nagyon a követ?

– Kevésbé, mint a krampács, mert nem ütéssel, hanem vibrálással tereli a zúzott követ.

Felkapaszkodunk a gépre; mintha dülőúton haladna, erősen rázkódik, mind a két kezünkkel kapaszkodnunk kell. Beszélgetni hiábavaló próbálkozás volna, a zaj szintje eléri a százhusz decibelt. A kezelő fülvédőben dolgozik, merev tekintettel figyel, egyszerre harminckét kalapácsot kezel, pedállal szabályozza, hogy a kalapácsok mikor fúródjanak bele az ágyazatba; ha egy fél másodpercet téved, épp telibe talál egy betonraljat.

Egy ember legföljebb egy-másfél órát bír ki a gépkezelő székében, öt óra alatt hárman váltják egymást.

A *Plasser* végzi a munka nagyját, a többi gép inkább csak kiegészíti, és rendet teremti utána: az egyik lesöpri a talpfákat, és rendezi a követ, a másik a betonraljak közötti résen tömöríti az ágyazatot.

Egy géplánc egy óra alatt hat-hétszáz folyóméternyi vágányt hoz rendbe; ha négy-öt órás vágányzárat biztosítanak neki, három kilométer körüli teljesítménnyel fejezi be a napot.

– És meddig érződik a gépi munka hatása?

– Elvileg egy évig kellene, de sok szakaszon már három hónap múlva leromlanak a vágányok. Tudomásul kell vennünk, hogy a gépek sem tehetnek csodát, nem hozhatnak helyre napok alatt évtizedek során tönkrement felépítményeket. A pálya el van

sárosodva, belemegy a kalapács a kövek közé, mikor a *Plasser* kiemeli, csöpög róla a víz. Itt nemhogy javítana, hanem ront a helyzeten, mert még jobban elkeveri a sarat a kővel.

– Nem lehetne követ utánatölteni?

– Sárba hiába rakunk követ, a terhelés hatására oldalt kijön, mint a krémesből a krém, ha késsel akarják elvágni.

– Mi a megoldás?

– Ilyenkor át kell rostálni az egész ágyazatot; persze ezt is csak gépek győzik. Hogy a gépek eredményesen tudjanak dolgozni, újabb és újabb gépek kellenek.

Leutaztam Jászkisérre – a gépláncokat a MÁV itteni üzemének emberei kezelik és tartják rendben. Felkészítettek rá, hogy az üzem igazgatóját rossz idegállapotban találom majd, néhány hónappal ezelőtt meghalt a kisfia. Máig sem tudta összeszedni magát, a leváltását kérte, de a MÁV-nak egyszerűen nincs olyan embere, akivel pótolhatná, így ki kell hogy tartson a helyén.

Nem minden rossz érzés nélkül nyomtam le az igazgatói iroda kilincsét; meglepődtem, hogy bent egy nyugodt vagy legalábbis fegyelmezett, udvarias, negyven körüli férfi fogad. Kávét, Traubisodát hozat, aztán várakozó tekintettel rám néz, nem befolyásol; kezdem olyan témával, amilyennel akarom. Nem hozhatott volna nehezebb helyzetbe, sohasem jártam Jászkiséren, nem ismerek hasonló üzemeket, semmiféle fogódzó nem segít:

– Ez az üzem mindig a MÁV-hoz tartozott?

– Az üzem alig néhány éve működik a mai formájában. Elődünk, a Jászkiséri Gépállomás, 1949-ben alakult meg, tizenegy fővel és tizenegy Hoffer traktorral, de hamarosan az ország legjelentősebb gépállomásai közé emelkedett, 1959-ben már nagyobb földterületet művelt, mint egész Komárom megye.

Én fiatal diplomásként kerültem a gépállomásra; féltem, hogy a régiek nem fogadnak be, visszaélnék azzal, hogy kezdő műszaki vagyok, és megpróbálnak majd leégetni, de csak szeretetet és megbecsülést kaptam tőlük.

Volt egy főgépész, alacsony képzettségű, de kiváló gyakorlati szakember, az ő keze alatt dolgoztam. Néhány hónapos közös munka után a főgépész bement az igazgatóhoz, és behívatott engem is:

– Tudom, látom, mi a fejlődés, ide az én tudásom már kevés lesz. Te mérnök vagy, lépj te a helyemre.

És zokszó nélkül elfogadott egy alacsonyabb beosztást. Ma is itt dolgozik nálunk, művezető.

Nehéz évek voltak. Kellett a traktoros, már négyheti kiképzés után nyeregbe ültették az embereket; persze még nem értettek a géphez, el sem tudták indítani. Reggel két órára bejöttünk, és mi indítottuk el nekik a traktort, ha már ment, könnyebben elboldogultak vele. Néha a földekre is ki kellett menni utánuk, mert elfelejtettek légteleníteni, és a traktor lefulladt.

Divatban voltak a „pizsamás értekezletek”; azért hívták így őket, mert reggel ötkor kezdődtek, mikor más ember még pizsamában alszik. A főnök első kérdése mindig az volt:

– Az elvtárs merre járt már ma?

1965-ben, mint a többi gépállomás, mi is átadtuk traktorainkat a termelőszövetkezeteknek. Minden gépet felújítottunk, de csak a nyilvántartott érték hatvanöt százalékát kérhettük érte. Még ebből is lehetett alkudni, nem paragrafusokkal, hanem vitával, kézbe csapással, áldomással ment az egyezkedés; tudtuk, hogy az állam burkolt formában így is segíteni akar a téesznek. Emlékszem, egy tizennégyezer forintos vetőgép nyolcezerért „kelt el”.

Átalakultunk gépjavító állomássá. Az állomásokat gépfajták szerint profilírozták, ránk a Super Zetorok javítása jutott, de át kellett vennünk mindenféle típusú traktort, még a láncalpasokat is. A téeszek

sokat reklamáltak, és még jó, ha nekünk szóltak, és nem a megyei vezetéshez fordultak, mert onnan esetleg már úgy jött a kérdés:

– Miért *nem akarjátok* kijavítani nekik azt a traktort?

A téeszek a gépjavításnál is ötven százalék árengedményt kaptak, mégis, ahogy múlt az idő, egyre kevesebben fordultak hozzánk. Rájöttek, hogy ha behozzák a gépeket az állomásra, télen nem tudnak munkát adni a saját traktorosaiknak, márpedig aki nyáron gépeken dolgozik, az télen sem fog elmenni a tehenészetbe. Maguk javígtattak; inkább lemondtak a dotációról.

Lassan munka nélkül maradtunk, nekünk kellett megrendelések után járnunk. Bábolna körül géppel lyukakat fúrtunk csemeteültetéshez, robbantókocsikat gyártottunk a kőolajbányászoknak, karambolos kocsikat hoztunk helyre a TEFU-nak.

Néha a kín szülte az ötletet. Nem tudtuk átadni a kijavított tehergépkocsikat, mert nem kaptunk hozzá stoplámpát; nekiálltunk stoplámpát gyártani, először csak magunknak, aztán kértek a szomszéd üzemek, végül az Autoker is rendelt hetvenezer darabot évenként.

Elterjedt a hírünk az egész országban. Éjszaka fölkeltek a külkeresek: eladtak egy darut Dél-Amerikába; le a kikötőig országúton kellett volna szállítani, de nem volt stoplámpa hozzá. Összetett kézzel könyörögtek: ha a daru reggel hétig nem indul el, nem éri el a hajót. Éjszaka álltunk neki, összeszereltünk tíz darabot.

Először negyvenhét forintból hoztunk ki egy lámpát, újításokkal, ésszerűsítéssel levittük tizenhétre, a haszonból építettük fel a mostani forgácsolóműhelyünket és az étkezdét. Két évig tartott a stoplámpaszezonzunk, akkor ráállt a gyártásra egy kisipari szövetkezet.

A főnökséget nem érdekelte, hogy mit csinálunk; nekik csak az volt fontos, hogy az ő fenntartási költségeiket megkeressük, mindegy, hogy miből. Mi viszont már untunk folyton munka után kilincselni, valahova csatlakozni akartunk, hogy biztosítsuk a jövőnket.

Akkoriban már eladtak a környékünkön egy gépállomást, a karcagi Szerszámgépgyár vette meg; én is tárgyalni kezdtem a Kőolaj- és Gázipari Tröszttel. A tröszt Szolnokon készült építeni egy gépjavító telepet, de foglalkozott azzal a gondolattal, hogy átvesz minket, és itt fejleszti ki a telepét. Jelentettem a feletteseimnek, tudomásul vették, engedélyt adtak, hogy felmehessek Pestre megbeszélni a csatlakozás feltételeit.

Az ócska kis vállalati autónkkal utaztunk – a kísérő papírok szerint már 1943-ban Tobrukban nagyjavítást kapott –, de azon a napon kitett magáért, a megbeszélte tizenegy óra helyett már tízre felértünk. Bátyám a Népköztársaság úton, a Vasúti Főosztályon dolgozott, beugrottam hozzá.

– Mi járatban vagy? – kérdezi.

– Jöttem eladni magunkat – és elmeséltem a körülményeket; azt mondja a bátyám:

– Te öregem, hallottam, hogy a MÁV-nak is kellene egy gépállomás javítóüzemnek. Már körülnéztek, de nem találtak megfelelőt: vagy messze feküdt a vasúttól, vagy régi uradalmi épületekbe települt, és sokat kellene költeni rá. Nálatok viszont minden rendben volna.

Felszólta a főnökeinek, aztán családi dolgokról beszélgettünk, egyszer csak csörög a telefon:

– Ott van még az öcséd? El ne engedd!

Felmentünk a gépesítési csoporthoz, egyre nagyobb gyűrű vett körül, kérdezgettek létszámról, berendezésekről. Végül arra kértek, várjak egy hétig, addig ne tárgyaljak senkivel. Megígértem, lemondtam a megbeszélést a Kőolaj- és Gázipari Tröszttel.

Otthon a főnököm megharagudott rám:

– Pont a vasúttal kezdesz?! Azok majd jól kitolnak velünk.

A járási pártbizottság viszont nem bánta.

Egy hét múlva, 1967 szeptemberének első napjaiban értesítést kaptunk a vasúttól, lejönnek körülnézni. Tizenöt tagú küldöttség érkezett, alaposan felkészültek, még vízügyi és elektromos szakértőt is hoztak magukkal.

Mindent apróra megvizsgáltak. Van-e terület a fejlesztésre? Volt bőven. Hogy állunk munkaerővel? Itt a Jászság szívében nem működik más nagyüzem, Jászberény nem vonzza el az embereket, mert nincs jó közlekedés arrafelé. Azt hiszem, jó benyomást keltettünk.

A MÁV nehéz helyzetben volt: budapesti gépjavító telephelyét már nem tudta bővíteni, embert nem kapott a fővárosban. Miskolcra terveztek egy új üzemet, de évekbe tellett volna, amíg elkészül, Jászkisér kihúzhatta őket a bajból. A vasút tárgyalni kezdett a Földművelésügyi Minisztériummal, és egy hónap alatt megvett bennünket: 11,4 millió forintot fizetett ki a gépállomásért.

Az üzemben akkor kétszáznegyvenegy ember dolgozott, kétszáznegyvenen vállalták, hogy átjönnek a vasúthoz, csak egy szerelő nem volt hajlandó, ő már korábban is Dunántúlra készült, oda udvarolt. Egy embert pedig a MÁV nem akart átvenni: egy süketnéma festő szakmunkást; a vasúti egészségügyi előírások ezt a fogyatékossgot kizáró oknak tekintik.

Ez a fiú a szívügyem volt. Az apja, régi munkásunk, még évekkel azelőtt bejött hozzám panaszkodni: a fia Mátyásföldön tanulta ki a szakmát, most is ott dolgozik, de nehezen bírja, mert a munkatársai kigúnyolják a fogyatékossgáért. Már fél mindenkitől, még bevásárolni sem mer magának.

Behívtam a festő brigádot:

- Egy embernek életértelmet kell adni. Vállalják, hogy segítenek?
- Csak jöjjön nyugodtan – mondta a brigád.

Hazahívtuk. A fiú megtanult ötven-hatvan szót szájról leolvasni, megnősült, szakmájában is törekedett; és most küldjük el őt?

– Nem – mondtam a MÁV-nak –, ha őt nem veszik át, én sem megyek el, és velem együtt még kétszáz ember.

Akkor végre beleegyeztek.

Egyebekben a MÁV úri módon járt el; a gépállomáson eltöltött időt beszámították a vasúti szolgálatba, rangot, besorolást adott, még a nyugdíjba menők is szabadjegyet kaptak.

Új ember nem jött, a vasút csak időlegesen küldött ide néhány oktatót, akik a technikai munkára, raktárlapvezetésre és egyéb adminisztrációs fogásokra tanítottak meg bennünket. Át kellett vennünk azt a ritmust, ahogyan a MÁV már száz éve zakatol.

Egy évig a budapesti Kőér utcai géptelephez tartoztunk, egy év után önállóságra érettnek nyilvánítottak minket, akkor kaptuk meg a mostani nevünket: MÁV Építőgépjavító Üzem. Betonkeverőtől dízelvontatóig, tömörítőig mindennel foglalkoztunk.

1970-ben a MÁV megkezdte a pályafenntartási munkák gépesítését, megvette a Plasser és Matisa gépeket; ezeknek nemcsak a javítását, de az üzemeltetését is ránk bízta.

Ezeket a gépeket akkor a vasút szakosztályvezetőjén kívül még csak nem is látta senki, nekünk kellett betaníttatnunk a kezelőket. Először mérnököket küldtünk ki három hónapra Linzbe a Plasser céghez, aztán technikai végzettségű szakmunkásokat, összesen százötíz-százhusz embert.

Mint igazgatónak, nekem kellett vállalni értük a felelősséget; mi lesz, ha kint marad valaki? Aki jelentkezett, azokat otthon a lakóhelyükön is megnéztük: nem vészett-e össze a feleségével vagy a családjával, nincsenek-e adósságai? Egyébként mindenki visszajött.

Meg kell mondanom, hogy a Plasser cég kezdettől mindmáig korrekt módon viselkedett. Nemcsak a kiképzésben segített, de a hétvégeken körutazásra vitték a fiúkat, a focicsapatunkat is meghívták Linzbe, az osztrák válogatott edzőtáborát bérelték ki nekik. Még a

gyárban dolgozó magyar disszidenseket is eligazították, hogy kirúgják őket, ha agitálnak.

A Plasser cég Magyarországgal tört be a szocialista piacra, a gépei ma is itt dolgoznak a legjobban. A cég fizet a MÁV-nak, hogy ide hozhassa külföldi partnereit, és nálunk mutathassa be a gépek működését. A gépsorok garanciája már lejárt, de Plasserék most is tartanak itt egy szerelőt, aki rögtön átutazik Linzbe, ha valami alkatrész hiányzik.

Egyébként mi is ötven-hatvanmillió forint értékű alkatrészt tartunk raktáron, némelyik egy Zsiguli árába kerül, például a szervoszelep. Az Apollo űrhajóba is ugyanez van beépítve, az indítórakéta fokozatait választja le.

Az alkatrészeket mi sokkal tovább használjuk, mint az osztrákok, ott, ha egy kalapács elromlik, egyszerűen eldobják, mi kétszer-háromszor is felújítjuk, meghegesztjük. Egy új levegőhengert Plasserék nyolcezerért adnak, mi leöntetjük egy téesz melléküzemben ezerért, minden darab rossz, sípol, fűj, de ha műanyag gyantával eltömjük a réseket, lehet használni.

A gépek ma nyolcezer pályamunkást helyettesítenek, akiket egyébként sem tudnánk honnan venni. Biztosan említették magának, hogy további gépek beszerzésén dolgozunk, ha minden sikerül, gépek húzzák meg majd a síncsavarokat, és gépek rostálják meg az ágyazat köveit.

Ezerharmincheten vagyunk összesen – örkutyától az igazgatóig, mint egy újságíró írta rólunk –, a feladatok nőnek, az embereinkre nagy munka vár majd.

– És magának személy szerint mik a tervei?

Az igazgató kinéz az ablakon, próbálom követni a tekintetét: szemközt egy új üzemcsarnok áll, előtte vörös rózsagrúpp virul:

– Nem tudom, melyik költő sírjára írták fel: „Csak a teste van itt.” Én is így érzem magam, nem tudom elfelejteni a kisfiamat. Még az

üzem is őrá emlékeztet, vasárnap délelőttönként bejött velem, míg én körbejártam ellenőrizni, ő játszott az udvaron. Tizenkét éves volt, matematikai problémákat oldott meg, egyetemi tankönyveket kellett hozni neki Pestről – hangja először csuklik el. – Túl tökéletes volt, ezért vette vissza a természet.

Elhallgatunk, a beálló csendben óvatos csikorgással kinyílik az ajtó, elnézést kérő mosollyal benéz a titkárnő: több mint egy órája várakozik egy tárgyalópartner. Az igazgató bólint, elnézést kér, hogy lejárt a beszélgetésre szánt idő, de még elkísér a kapuig.

Útközben néhány öregember különös tisztelettel köszönti.

– Ezek is az én kádereim. Sok régi tanácselnök, régi téeszvezető dolgozott a környéken, megtettek, amit tudtak, de vagy az erejük, vagy a képzettségük kevés volt, és az idő túllépett rajtuk. Salakot talicskáztak, vagy trágyát hordtak, és akik régen a jóindulatukat keresték, azok röhögtek rajtuk. Hát ne röhögjenek. Szóltam a személyzetisnek, összeszedtem ezeket az embereket, és behozattam az üzembe kertésznek, a konyhára, udvari segédmunkásnak. Tizenhat forint órabért kapnak, és valaha majd ipari nyugdíjat; megérdemelnek ennyit.

6

A MÁV a vasúti hidakat sem tudja megfelelően karbantartani, például Budapesten a nagyobb hidak: a déli vagy az újpesti összekötő híd állapota kielégítőnek mondható, de tőlük alig néhány kilométerre a Fertő utcai hídnál a vizsgálóbiztos kalapácsának koppantására beszakadt egy lemez, mert annyira megette már a rozsdá.

A bajoknak ugyanaz az okuk, mint a felépítmény leromlásának: nincs munkás, nincs pénz. A MÁV nyolcszázezer négyzetméternyi hídfelületet gondoz, de a hat igazgatóság közül csak a debreceninek van annyi embere, hogy „házilagosan” végezzék el a munkát, a többiek külső cégekre szorulnak. Ez aránytalanul drágább: egy négyzetmétert saját munkásokkal hatvanhét-száz forintért mázoltat át

a vasút, idegen vállalatoknak viszont kétszáz-kétszázötven forintot kell fizetni, sőt olyan is akad, amelyik négyszázat kér. Egy közepes nagyságú híd átmázolása így legalább tizenkét-tizenötmillió forintba kerülne, a vasútnak viszont még az eddiginél is kevesebb a pénze, mert 1976-77-ben kell visszafizetnie azt a hitelt, melyet a korszerű mozdonyok vásárlására vett fel.

De ha legalább gyorsan és folyamatosan dolgoznának ezek a partnerek! Néha csak három-négy gyereket küldenek ki, akik többet fürdenek, mint amennyit a pemzlit fogják; a j.-i összekötő hidat *nyolc évig* festették; mire befejezték, már kezdhették előlről az egészet. Egy ktsz félig lefestett egy hidat, akkor kibukott valamilyen panama, a vezetőségből kit leváltottak, kit becsuktak, az új vezetőség nem vállalta a munka folytatását, a mázolás azóta sincs befejezve.

A MÁV érthetően szeretné biztosítani magát, szívesen kötne állandó szerződést a hidak karbantartására. Egy szakipari vállalat hajlandónak mutatkozott volna: négyszázmillió forintot kért, hogy berendezkedjen erre a munkára; aztán, úgy látszik, a saját maga által megszabott összeget is kevesellte, mert visszalépett.

A dunaföldvári híd, melynek lábánál állunk, közös vasúti-közúti híd, a fenntartás minden hasonló esetben a MÁV dolga, a Közúti Igazgatóság legföljebb a költségekbe száll be, a hídra is vasúti őr vigyáz mind a két feljárónál.

A hidat a második világháborúban robbantották fel a visszavonuló német csapatok, 1952-ben építették újjá; azóta huszonöt év telt el, de egyetlenegyszer sem mázolták át.

– Milyen gyakran kellene?

– Nyolcéves periódusokban. Így lehetne garantálni, hogy a híd hetven-nyolcvan évig híd lesz.

– Mennyit csökken az élettartam, ha elmarad a mázolás?

– Erre nincsenek számítások, én úgy becsülöm, hogy tizenöt-húsz százalékot. De mit csináljunk?

Az őrházban csörög a telefon. Dunaföldvár felől közeledő vonatot jeleznek. Az őr hóna alatt a kemény fedelű naplóval kerékpárra pattan, behajt a híd közepéig, itt találkozik túloldáról érkező társával, jelentik egymásnak, hogy a hídon a vonat mozgása biztosított, aláírják a naplót, és visszatérnek az őrhelyükre, lezárják a sorompót, ezután sem gyalogos, sem autó nem mehet rá a hídra. Ez a „szertartás” minden vonat érkezése előtt megismétlődik, napjában néha negyvenszer is.

Mi a kísérő mérnökkel – vagy én vagyok az ő kísérője? – afféle hivatalos embereknek számítunk, a tilalom ránk nem vonatkozik, elindulunk befelé a sínek mentén. A járda erősen lefagyott, a gőzmozdonyok újra és újra lelocsolják, hízik a jég.

A híd kapuzata egységesen barna a rozsdától, csak az egyik lábánál látszik egy árnyalatnyi zöld folt, és a kicserélt szegecsek helyén szürke a festék. A mérnök lakáskulcsával kapargatja a festéket, nagy foltokban hámlik le – főleg derékmagasságig.

– Só. A sózás megeszi a kötszereket, és rongálja a szerkezetet is. Kértük a közutasokat, hogy a szózó kocsi ne menjen át a hídon, vagy legalább ne szórjon közben, de nem hallgatnak ránk. Nézze meg, a sótól mindenütt feltáskásodik a festék.

– Egyébként melyik a híd legjobban romló része?

– Alul a hídgerendák alatt, mert ott rakódik le a legvastagabban a kosz, ami mindig tart valamennyi nedvességet, mert nem éri a nap és a szél. Meg akarja nézni a hidat alulról is?

– Gyerünk.

Átkapaszkodunk a híd korlátján, és egy sárlepte vaslétrán mászunk le a pilonra, a szabad víz fölött lebegünk, a mérnök úgy siklik lefelé, mint a macska, az én cipőm vastag nyersgumi talpa meg-megcsúszik, két kézzel kapaszkodom a létrafokba. Megállunk a pilonon, jöttünkre galambok röppennek fel a szerkezet rácsai közül, állandó tanyájuk lehet, mert száraz, fehérös fröccsentéseik ellepik a pilon tetejét.

– Mindenhova befészkelődnek.

A köd lecsapódik, minden vizes; óvatosan araszolgatunk az alig néhány négyzetméternyi betonon, megfogódzkodom, mielőtt felnéznék. A keresztkötés alja olyan, mintha sötét ragya verte volna ki, söpörni lehetne róla a vedlő festéket. Főleg a szélről védett, örökké nedves sarokban maradt csupaszon a vas, de másutt is, ha végighúzom az ujjamat, a felülete elporlik, elkrétásodik a festék, és feltűnik a rozsda.

– A rozsda csökkenti az acél ellenállóerejét?

– Biztonsági szempontból nem veszélyes; például egy húzott rúd akkor is kitart, ha nemcsak a borítófestéket, hanem átmérőjének két-három százalékát is megeszi a rozsda. Másképp bosszulja meg magát, ha a mázolókat elhanyagolják. Egy viszonylag ép mázolókat lehet foltokban javítani, itt-ott, ahol szükséges, felvisznek rá egy új réteget, de tizenöt-húsz év kihagyás után már el kell távolítani a teljes régi festékréteget egész a csupasz vasig, az pedig bonyolult munka.

Először is be kell állványozni a hidat, aztán le kell pucolni a régi festéket vagy kézzel – ezt hívják laskettázásnak, vagy vibrátorgéppel, de a kromofág is engedélyezve van.

Aztán jön az alapmáz, az ólommínium, pemzlivel kell felkenni két rétegben.

– Az ólom nem veszélyes az emberre?

– De igen; szerencsére a hidakon a víz fölött elég jó a széljárás, nem engedi megüledni a permetet. A míniumra két réteg olajfesték kerül, „a hídzöld”, eltérő árnyalatokban, hogy meg lehessen állapítani, hogy még a felső réteg látszik, vagy már az alsó.

Most már nem kapunk hídzöldet, a Budalakk leállt vele, Durolt és Trinátot kell használnunk helyette.

– Mennyivel drágább?

– A hídzölddel tizenhét forint hetvenbe került egy négyzetméter lefestése, az új festékkel negyven forint.

– Legalább jobb?

– Nem lehetne mondani, az új festék élettartama nem hozza a hídzöldét. Három éve Dombóváron Trináttal festettünk be egy acélszerkezetet, és már kellett javítgatni. Lehet, hogy nem is a festék a hibás, hanem az, hogy a felületet nem lehet úgy előkészíteni, ahogy kellene, de hát ez híd, nem patika.

Felkapaszkodunk a létrán, indulunk tovább a túlparti őrállás felé. A hídoszlopokon ütődések, zúzódások nyomai látszanak, a gépkocsik rakománya kiér a szelvényből, és töri-zúzza még az acélt is.

Az algyői hídon egy tologépet vittek át, és nem szerelték le róla az oldallemezeket, meghámozta a hidat.

Az autók a sorompó szakállát is felgyúrték, már az egész sorompót is kidöntötték; a csöngetésre meg kellene állniok, de a sofőrök gázt adnak, hátha mégis át lehet jutni, a hidat takarító öregasszony is alig tud ellépni előlük.

Alulról a hajók fenyegetik a hidat, főleg, ha északnyugati szél fúj, megzavarva a vízfolyást, a tapasztalatlanabb hajósok nem ismerik ki magukat a vízen, neki-nekiviszik a híd lábának.

A Szentese–Csongrád közti Tisza-hídra apró kőkockás út visz fel, magát a hidat fazsindelyek borítják, a szerkezet olyan gyöngye, hogy nehezebb burkolatot nem bírna el, még 1902-es szerkezetdarabok is akadnak benne, a háború után kerültek ide Magyarcsanádról. Megjegyzendő, hogy szinte mindegyik vasúti hidunk megjárta már a Duna vagy a Tisza fenekét, mert az újjáépítéshez a felrobbantott hidak roncsait használták fel.

Nézem a zsindelyeket: telített tölgyfából vágták ki őket, ha rájuk lép az ember, alig koppan a lába, olyan, mintha szobában járna.

– Mennyi ideig tart ki a faburkolat?

– A háború előtt tizenhat évenként kellett cserélni, de ahogy nő a forgalom, úgy csökkent az élettartam előbb tizenegy, majd nyolc évre.

A felépítmény itt is elképesztő állapotban van, hegyet-völgyet alkotva emelkedik és süllyed, a lejárónál el is törött a sín, egyujjnyi magas „lépcsőn” döccennek meg a kerekek, itt a kocsik már nem is sínen, hanem a puszta kövön futnak.

A tiszaugi hídon még rosszabb a helyzet: 1949-ben mázolták be utoljára, a festéket golyóstoll végével is le lehet kaparni, a rozsda mintha ráégett volna a hídra. A gyalogjárón tizennégy-tizenöt centi átmérőjű kráterek tátonganak, törött vasak merednek ki belőlük, ha egy elhaladó kocsí felszorítja az embereket, nyakukat törhetik bennük.

A csavarok, kötszerek kikoptak, csak a puszta kockakő fogja a síneket. A kockakövek alatt kirothadtak az 1957-ben lerakott fenyő – vagyis puhafa – talpfák, de a betonlajak is úgy tönkrementek a sótól, hogy mikor cserénél kiemelik őket, leesik a végük.

Az ütközőknél – a sínek illeszkedéseinél – vaksüppedések mélyednek be, majdnem orra bukik bennük a mozdony. Hatvan-hetven centis darabon hirtelen tíz millimétert szűkül a nyomtáv, a kerék nyomkarimája alig fér el a szögvas és a sín között, másutt huszonhat milliméterrel kitágul – de talán minden részletezésnél többet mond, hogy az alig négyszáz méter hosszú hídon öt perc alatt megy át a mozdony.

Panaszkodnak a hídőrök.

– Egy nap harmincöt-negyven vonat megy végig a hídon, a két szolgálati hely között hatszázötven méter a távolság, közepén találkozunk a másik őrrrel, egy szolgálat alatt tizenhárom-tizennégy kilométert is legyalogolunk. A vasút nem ad kerékpárt, lábbal meg nem győzzük, itt a víz fölött teli vagyunk reumával meg isiással.

A hídon egyirányú a forgalom, negyedóránként kell váltani az irányt; ha lehet, igyekszünk még gyakrabban fordítani, ötpercenként kérjük vissza egymástól a véget, de így is előfordulhat, hogy ha a vonatok sűrűn követik egymást, negyven percig is zárva kell tartani a sorompót. Vasárnap a csúcsban néha kétszáz személykocsi is összegyűlik egy oldalon. Amit azok mondanak! A múltkor négy hosszú hajú fiú demizsonokkal – biztosan mentek át mulatni a szigetre – odaállt az ablakhoz, és mindenféle ocsmányságokat kiabált be. Szóltam a többi várakozónak, de azok csak nevettek; mit tehettem? Behúzódtam oldalt, a kályha mellé, hogy ne halljam annyira.

Itt a híd mellett van a Potyka csárda; éjfél után, mikor bezár, a részegek jönnek végig a síneken, nem törődnek velünk: Nekem még az apám se parancsol, hát még egy sínbohóc! A múltkor is húsz percig állt egy vonat: addig tartott, amíg le tudtunk terelni egy részt a sínekről, és még akkor is szépen kellett ám beszélni vele!

Máskor meg egy egész részeg társaság mászott át a sorompón, hiába kiabáltam nekik, hogy az életükkel játszanak, mert jön a vonat, az egyikük elkapta a kerékpáromat, elindult a vonat elé az őrházig, mikor visszajött, odavágta a kerékpárt a korláthoz.

– Én már körülcsókoltam a másik baktert, és még mindig nincs itt a vonat.

A kollégámnak azt is megígérték, hogy beállítják a Tiszába.

És mit kapunk ezért a munkáért meg a nagy szekatúraért? Huszonöt évi szolgálat után kétezer-háromszáz forintot, mikor a Bajai Posztógyárban a nők is háromezer forint fölött keresnek. Csak én vagyok vasutas az egész családból, és csak én lakom olyan házban, hogy a cigarettapapír tartja össze a repedt falat, más minden rokonom téesztag, ők palotákat építenek maguknak. Ki gondolta volna, hogy valaha ennyit fognak osztani – mikor tíz évvel ezelőtt még csak egymást osztották?!

Földem nekem is van, nyolcszáz négyszögöl, de azt csak a Tisza műveli, hiába ültetem, a krumpli között feljön a gyékény. Már fel is törettem, de a következő évben újra ott kukucskált a Tisza.

Így élni nem lehet, idegenbe nem mehetek dolgozni, mert hiába keresek többet, egy ezrest biztosan elköltök magamra. Itthon pedig egy kanál zsírral megvan az egész család leve. De ha itt Csongrádnál megindul a Tisza III. vízlépcső építése, én itthagynom a vasutat huszonöt év szolgálat után, három évvel és egy hónappal a nyugdíj előtt.

Dolgoznak a kiskörei Tisza-hídon, az ártér fölött cserélik a szerkezeteket. A híd mellé állványokat ácsoltak, a betonozók és vasszerkezeti lakatosok itt állítják össze a híd új részeit, ha elkészülnek, csörlővel kihúzzák a régi elemeket, és ezek kerülnek a helyükbe.

A munkások az Alföldről, a Tiszántúlról jönnek, hétfő déltől péntek délig tart a munkaidő, hogy a hétvégét otthon tölthessék, a többi napokon tíz-tizenegy órát teljesítenek. A vasútnál sok a kemény, embert pusztító munka, de a hídépítők sorsa még itt is a legnehezebbek közé tartozik. Mínusz négy fok alatt már nem lehet hegeszteni, de ők csak tizenöt fokos hidegben hagyhatják abba a munkát, az állás deszkapadlóján tüzet nem gyújthatnak, a vasszerkezeten is leégetné a felvitt takarást. Nyáron pedig, ahogy leereszkedik az este, a szúnyogok kergetik be a szállásra az embereket. Lakókocsikban élnek, az ételt, de még a vizet is a faluból kell kihozni.

Órabérük alig haladja meg a tizenhárom-tizennégy forintot, ehhez már csak a különélési pótlék jön, napi tizenöt forint – családfenntartóknál húsz; napidíjat nem kapnak.

– Van elég ember?

– Még legalább tíz kellene, de nem jönnek újak. Két-három évvel ezelőtt, mikor a kiskörei erőmű már elkészült, és csökkentették a létszámot, átlépett volna hozzánk egy egész brigád, tizenkét ember, betonozók, ácsok, lakatosok. Tizenegy ötvenes órabért kértek, mi csak kilenc ötvenet tudtunk volna adni; elmentek Dunaújvárosba tizenötért.

Még a középkorú emberek is otthagyják a vasutat; a kecskeméti pft-nél négyszázötven kilométerre 130 lapátos jut, több mint három kilométerre egy. A műszakiak is húzódnak el a tanácshoz, közúthoz, a Volánhoz; negyedrészes felelősség – kétszeres kereset.

Néhány száz méterrel feljebb kecses új híd látszik.

– A Tisza II. vízlépcső kiszolgálóhídja, de nem szolgál ki semmit. Rá lehetett volna terelni a közúti forgalmat, meggyorsult volna a közlekedés, és a vasúti híd is húsz évvel tovább tartana, mert az autók nem tennék tönkre a felépítményt.

– És nem lehetne most utólag átvinni a közúti forgalmat a Tisza II. hídjára?

– Nem, mert úgy építették meg, hogy a szélességéből húsz-harminc centi hiányzik a két nyomsávhoz, és a hidat nem lehet úgy bővíteni, mint a tyúkketrecet.

A híd lábánál kopott őrház áll, udvarán egy szemüveges öregember dolgozgat a februári napsütésben. Hídépítő ács volt valaha, kézszerítése még most is meglepően erős.

– Hány éves tetszik lenni?

– Kilencvenhárom. 1905-ben kerültem a MÁV-hoz pályafenntartási ácsnak, én még dolgoztam az első kiskörei fahídon.

– Milyen volt az a híd?

– Gitter, vagyis egy kilométer hosszú fahíd volt. Tizenhat méteres, harmincszor huszonötös tölgyfa volt a cölöpje, azt vertük bele a mederbe. Tíz métermázsás vasbárányt hat ember hajtott láncsal felfelé olyan magasra, ahogy kellett, megakasztottuk a „görbe macskát”, és a vasbárány lezuhant. Akkorát ütött, hogy a cölöp fejét vaskarikába kellett fogni, hogy el ne repedjen, mégis jó, ha egy centit beljebb tudta verni. Egy méter ötvenre kellett süllyeszteni a mederbe, néha még lejjebb, hogy a süvegfa pontosan feküdjön.

Az öreg ács elkéri a jegyzetblokkomat, és reszkető kézzel rajzolgat bele:

– ...a járomra jött rá a hossztartó, tíz méter hosszú, egy méter vastag fenyőfa gerendákat használtunk. Három gerendát szépen kibárdoltunk, kifaragtunk, megkampóztuk, és befogtuk a kalodába. Közéje álltunk, és addig feszítettük, amíg ötven milliméteres sprengel, görbeséget nem adott; ha nem volt meg benne, kidobtuk. Tíz méter hosszú, ötven milliméteres csavarokkal fogattuk össze a gerendákat, de állt is a híd keményen, mint a római vallás. A románok égették le 1919-ben, a kommün idején.

– Milyen fával dolgoztak akkoriban?

– Erdélyből jöttek azok a finom gerendák; szabályosan négyszögre faragták őket, sehol nem hagyták félgömbösre. Kiss, a felvigyázó mondta nekem:

– Jenei, amelyiken a legkisebb félgömböt is látja, azonnal dobassa félre!

Kiss aztán megegyezett a kereskedővel, megvette a félredobott gerendákat is majdnem semmiért; először a finomját használtuk fel, aztán mindet, nem számított a félgömbösség, az akkori ácsok mindent meg tudtak csinálni.

Olyan vékonyan tudtak bárdolni, hogy a csaptatózsinór piros nyomának a fele rajta maradt a gerendán. Ha valaki elrontotta, a felvigyázó rászólt:

– Fiam, maga szarjon a markába, tanuljon meg bárdolni.

Volt egy Csicsó nevű ács, egyik fizetésnél azt mondja a többieknek:

– Hozzatok egy húszkoronás bankót, ragasszátok rá a gerendára, egyre leszedelem a bárdal. Ha belevágok, adok helyette két másikat.

A pénz az első forgáccsal leszállt, olyan vékonyan, mint a cigarettapapír. Csicsónál maradt. De levágta fogadásból bárddal egy ember kezéről a köröm feketéjét is.

– Milyen szerszámmal dolgozott ez a Csicsó?

– Csicsó nem szerette, ha könnyű volt a bárd, mert lassan dolgozott a fában, ha meg nehéz volt, kiesett a kezéből, mikor melléje vágott, a félnehezet szerette.

– És a mai ácsok?

Az öreg legyint:

– A mai ácsok már nem tudnak faragni, szekercével legyilkolják a fát, de gömbfából négyszöget nem tudnának kibárdolni, éhen halnának, ha nem méretre fűrészelt fával dolgoznának. Én nem is nézem azt a munkát, ami most a hídon folyik, mást sem hallani, mint hogy: Csapold meg, állítsd fel! Csap helyett is nagy szöget, kapcsokat használnak.

Mikor én vizsgáztam, harmadmagammal mentem a mesterek elé; egy kováccsal meg egy pintérrel. Én egy kis tetőszerkezetet ácsoltam méretarányosan, a kovács megpatkolt egy nyers tojást úgy, hogy a héja sem repedt meg, a pintér viszont üres kézzel jött. Kérdezik a mesterek:

– És mi a te remeked, fiam?

– Szabad elvennem azt a ceruzát? – kérdezte a pintér.

– Tessék.

Rajzol vele egy kört:

– Ez az én remekem.

A mesterek utánamérték körzővel, hajszálpontos volt.

Egy baja volt a régi ácsoknak: erősen ittak. József-napkor ács nem dolgozott, mert József volt az ácsok védőszentje, felmentek a

hídra, és ott ittak. De a literes üvegek hétköznapi is ott álltak fenn, a rácsrudak alá is berakták, jött föl a mester, és rugdosta lefelé az üvegeket.

– Mit ittak?

– Pálinkát. Ahány fokos volt a pálinka, annyi krajcárba került, a negyvenes negyven krajcárba. Vízből meg spirituszból volt csinálva, fél hordó víz, fél hordó spiritusz, a kocsmáros beleeresztette a láncot, összekeverte, három nap múlva a legjobb pálinka volt.

Nyáron dinnyeérés idején két falat dinnyére is lehúztak két-három korty pálinkát, mire megették a dinnyét, addigra be is rúgtak. Mindenkinek inni kellett, ha nem fogadta el, szemközt öntötték vele: „A tiéd volt, miért nem ittad meg?!”

– Nem ártott meg nekik?

– Az ital csak akkor ártott nekik, ha nem ihattak. Erősek voltak, mint a bálvány, azzal játszottak, hogy ki tudja megfordítani a tíz méter hosszú, harmincszor harmincas gerendát, aztán ki tudja megemelni a végét. Felvettek egy alma nagyságú jeget, és átsuhintották a hídon, közepes ember még a híd alatt sem tudta volna átdobni.

Az igaz, hogy vagyont nem gyűjtöttek, Csicsó mindig azt mondta: „A nyári kabátomra már rá van varrva a téli gomb, hét véka búza be van rakva a kamrámba, jöhet a tél.”

Bejárt a kocsmába, de nem volt pénze pálinkára: „Van nekem, amim van, az mind rajtam van!”

Mármint az ócska kabátja, azért kért egy fél liter pálinkát.

– Sok baleset történt?

– Előfordult. Egy ács úgy zuhant le a földre, hogy a lába szárában kiállt a két csontja. Megfogtam, és mintha csizmát húztam volna fel neki, visszarántottam, a csont visszacsúszott.

– Hozzatok faszindelyt!

Csapózsínórral körülkötöttem a zsindelet a lábán, úgy vitték el.
Kérdezi az orvos:

- Ki csinálta?
- Jenei bánt ki vele.
- Nem kibánt vele, hanem emberül megcsinálta.

Másszor egy öreg beleesett a Tiszába, mentőcsónakkal mentünk utána, az öreg már billegett, hol föl volt a feje, hol le. Mikor kihúztuk a partra, megrázta magát, mint a liba.

- Minek jöttetek érettem?! Ki tudtam volna már úszni.

Pedig már csak a haja látszott!

Az öreg legyint:

- Így van ez, aki sokat él, sokat megél.
- Meddig tetszett dolgozni?
- 1905-től 1940-ig szolgáltam a MÁV-nál; akkoriban harmincöt év után letelt az idő, járt a nyugdíj. Százhusz pengőt kaptam havonként, ez a háború után elfogyott, be kellett mennem dolgozni a csoportba, dohánypajtákát, garázst ácsoltunk; tizenhét évet töltöttem náluk.
- Most mennyi a nyugdíj?
- Ezer korona, akarom mondani, forint.

Záhony – az ország kapuja

„Záhony, Ung vármegye, magyar falu, Tisza bal partjához közel, 24 római katolikus, 35 görögkeleti, 513 református, 14 zsidó lakos. Református anyaszentegyház. Répacukorgyár. Nagy ökörhizlalás. Földesúr: Ritter. Utolsó posta: Ungvár.”

Magyarország geographiai szótára 1851.

„Záhony, kisközség a tiszai járásban. Területe: 1090 kat. hold, melyből szántó 702, kert 68, rét 19, legelő 125, erdő 60 és terméketlen 116 kat. hold. Lakosainak száma 1267 (640 férfi, 627 nő), akik 3 egyén kivételével magyar anyanyelvűek, és közülük 238 róm. kat., 130 gör. kat., 835 ref., 9 ág. ev., 53 izr. és 2 egyéb vallású.

Lakóházak száma 238. Ref. templom van a községben. A községben 1 állami kisdedóvó, 1 állami népiskola és 1 állami általános továbbképző működik.

Lakosainak fő foglalkozása az őstermelés és az ipar. Határa kis- és törpebirtokok között oszlik meg. Állatállománya 1935-ben 337 szarvasmarha, 95 ló, 289 sertés és 3 juh.

Gyárüzeme: 1 fűrésztelep és 1 hengermalom. A község gazdaságilag Kisvárdára gravitál.

Körorvos helyben, legközelebbi gyógyszertár Mándokon 11 km-re, közkórház Kisvárdán 24 km-re van. Hősi halottainak száma 28. Vasútállomás helyben a nyíregyháza-záhonyi vonalon.”

Szabolcs vármegye leírása 1939.

1

1938-ig a csehszlovák területen fekvő Csap volt a közös cseh-magyar határállomás, mellette Záhony állomás teljes jelentéktelenségbe süllyedt. Egy kis téглаépületben helyezkedett el a főnöki lakás meg az első és másodosztályú váróterem; az egész állomáson tíz-tizenkét ember dolgozott: a főnök, két-három forgalmista, néhány váltóőr és egy málházó. Öt sín párral rendelkezett, egyre-egyre alig nyolcvan tengely fért rá.

Már érződött a háború szele, mikor megkezdték Záhony fejlesztését. Egy irányító blokktornyot húztak fel, meghosszabbították a fogadóvágányokat, hogy a katonavonatokat ne kelljen megosztani, hanem a teljes szerelvény beférjen.

A bécsi döntések után – melyek újra átrajzolták a Tisza környékének térképét – és a háború első éveiben megélénkült a forgalom: Csapot két vonal is összekötötte Budapesttel. Kassa-Miskolcon, illetve Záhony-Nyíregyházán keresztül napi százhusz-százharminc vonat indult ki.

– 1943 februárjában, Erdélyből hazaérve, kerültem újra Záhonyba – kezdi az állomás forgalmi szolgálattevője –, tudniillik már korábban is dolgoztam itt mint pályamunkás; az első vizsgáimat is itt tettem le. Nem szívesen jöttem vissza; Magdóval, a főnökkel kijöttem ugyan, de olyan nagy állomás mellett, mint Csap, rossz dolgozni, mert folyton parancsolgatnak a kisebb állomásnak.

1944 nyarán már minduntalan bombázták a környéket, csodaszerű volt, hogy Záhony állomást és a Tisza-hidat egyetlen találat nem érte. A bombák a mostani vörösvasérc-tároló helyére estek; ezt a részt pályaőrök művelték, a kukorica közé köztesen tököket vetettek, felülről Isten tudja minek látszott.

Ősszel a Tisza túloldalán még harcoltak a magyar csapatok, de az oroszok dél felől a hátukba kerültek, egyre jobban szorult a kapca. Október 24-én egy motorvonattal kijött a debreceni vasútigazgató, le sem szállt, csak az első kocsi lépcsőjéről szólt le nekünk:

– Szabad az út?

– Igenis, igazgató úr.

– Hát, fiaim, akkor az én Istenem áldjon meg titeket, vigyázzatok magatokra.

Ez volt az utolsó utasítása, aztán eltűnt, otthagyt minket a magunk kínjára.

Hamarosan megjöttek az utolsó erdélyi vonatok is, Vásárosnamény-Kassa felé mentek fel Pestre, minden menetrend, biztosítás nélkül, látótávolságban követték egymást.

Október 28-án már lőttek át ágyúgolyókkal a túloldalról, vitte el a tetőt a fejünk felől. Egy német komisszár rendelkezett Záhonyban a szállítmányokkal, kérdeztem őt:

– Mi lesz, kamerád? Bontsunk, vagy megvárjuk a zenét?

Beszaladt a másodosztályú váróterembe – ott tartotta az irodáját – , felhívta Csapot, sokáig beszélt vele, aztán visszajött:

– Hány mozdony van az állomáson?

– Jelenleg kettő.

Rátette a két mozdonyt két szerelvény élelmiszerre, aztán ő is elment Kassának. Másnap Mátészalka felől jöttek a német robbantó alakulatok, egész le Tiszaszentmártonig minden váltót, minden sínszálat elpusztítottak, csak az útátjárókat hagyták meg a saját visszavonuló csapataik részére.

A hidat 1944. október 29-én robbantották fel. Még a nyáron százkilós ágyúgolyókat engedtek le a vízbe a híd lábához, legalább egy vagonra valót. A régi hidakat eleve úgy építették, hogy a pillérben különféle kis kamrákat alakítottak ki arra a célra, ha esetleg fel kellene robbantani, ezeket mind megrakták dinamittal. A robbanásnak olyan ereje volt, hogy a hídlábak helyén tizennyolc méter mély lyukat vágott a Tisza medrébe.

A vasutasok akkor már látták, hogy semmi értelme sincs a további munkának, sorra leléptek. Egy mozdonyvezető megmutatta egy magyar katonának, hogyan kell vizet szívadni, tüzet pucolni, aztán otthagya neki a mozdonyt, és hazament. Záhonyban nem is volt vasutas halott, a lakosságból is csak később haltak meg tízen, mikor a Tisza töltésén lovas kocsival ráhajtottak az aknákra.

A németek behálózták gyújtózsínórral az egész állomást. Az állomásfőnöki iroda elé toltak két vagon lőszert, volt abban

mindenféle golyó meg lövedék, nem is egyszerre robbantak fel, hanem egy óra hosszat úgy sziporkázott az állomás, mintha tűzijátékot tartottak volna.

De én ezt már csak messziről láttam; október 30-án mentem Komoróba, az anyámhoz. Az oroszok másnap foglalták el Záhonyt, Nyíregyháza felől jöttek, Mándoknál és Komorónál törték meg a védelmet.

Nem sokáig maradhattam Komorón. Az orosz parancsnok, egy húszéves százados, nálunk lakott, meghívtuk vacsorára, elbeszélgettünk. Mikor megtudta, hogy vasutas vagyok, átküldött Záhonyba:

– Csináljátok meg a vasutat – mondta, és adott egy nyílt parancsot, hogy szabadon mozoghatok. Gyalog mentem át, útközben csak néztem, és fájt a szívem. A németek ismerték a vasutat, nem a síneket robbantották fel, hanem a kocsikat, mert az sokkal nagyobb fennakadást okoz. Csak magában Záhonyban négyszáz kocsit égett el, vagy ment tönkre más módon, benne a sok búza, tengeri, rozs, árpa. Azért gyűlt össze ennyi áru, mert a kiürítési parancs úgy szólt, hogy mindent el kell venni az oroszok elől, a búzát még nyitott kocsiban is, ha ponyva nincs, csutkaszárral kell lefödni a tetejét.

A nép mindent széthordott a vagonokból; akinek volt szekere, éjjel-nappal fordult vele, egyszerre ötszáz pár bakancsot is elvittek. Egy kórházvonatot is kirámoltak az utolsó szögig, csak tűzifa maradt valamennyi. A vasúti anyagokat később összeszedte a pályafenntartás, de a többi holmi nem került elő; még két év múlva is jöttek erdélyi menekültek, és keresték előre feladott bútoraikat, melyek a háború végén Záhonyban rekedtek. Ha megszólalna a mozdony síp, de sok ház meg bútor utánaindulna ezen a környéken!

Az állomásfőnöki lakást a robbantások eltörölték a föld színéről, csak egy-egy fal és kémény maradt meg csodaképpen. A forgalmi irodában az orosz katonák tartották a lovaikat, a kötelet a blokkgombokra tekerték; ablaküveg persze itt sem volt, a hideg ellen magasra rakták szénával az ablak közét. Mikor megmutattam nekik a komorói százados nyílt parancsát, szó nélkül kimentek az irodából.

Debrecen felé hamar rendbe jött a vonal, itt csak néhány szakaszt és az átereszeket robbantották fel. Tartalék sín persze itt sem volt, a felrobbantott szálakat kellett felszedni, és azzal foldoztuk ki a többit.

December elején jöttek ki hozzánk a debreceni igazgatóságtól a demecseri keményítőgyár Nyalóka nevű kis gőzgépével meg egy kocsival. Leszáll az igazgató, látja a pusztulást, felsóhajt:

– Mátészalka felé már soha többé nem megy a vasút, amíg a világ világ lesz.

Elmondta, hogy az egész igazgatóság, a tisztviselők majdnem mind elfutottak, meg lehet számolni, hányan vagyunk. Megfogta a kezem:

– Mégis azt mondom: csináljunk vasutat!

– Hát mi megteesszük, ami tőlünk függ.

Visszaszállt a Nyalókára, és elment; igazgatósági intézkedést aztán még vagy egy évig nem kaptunk, a magunk feje után kellett dolgozni.

1944. december 20-án két hosszú szerelvény érkezett Nyíregyháza felől, háromezer orosz műszaki ember jött vele, többnyire katonák. Hídprovizóriumokat hoztak, műhelykocsit: kohóval, fúrókkal, aggregátort, és nekiláttak a híd építésének. Mozdósították a környéket is, kimentek például Komoróra a bíróhoz, megmondták: kell nyolcvan ember, és azt ki kellett állítani.

Ami anyagot Záhonyban találtak, mind felhasználták; a hídjáromba fehér követ hordtak, a fűrésztelep udvaráról összeszedték a rönköket, deszkákat, bunkerajtók vasát, de még a bombaburkolatokat is, a facölöpök végeit erősítették meg velük. Két gépünk volt: egy 328-as és egy 424-es, azzal segítettünk.

Egy hónap alatt, december 21-től január 21-ig felépült a fahíd, már nem emlékszem pontosan, hogy öt vagy hat pilléren állt-e, a nyílástávolsága száz méter lehetett. Egy sín párat fektettek le rá, és megkezdődött a kipróbálás. Először egy üres mozdony ment végig

rajta öt kilométer per órával, recsegett minden, mint a hét nyavalya, de kiállta, aztán egy nagyobb mozdony negyven kilométer per órával, végül egy teljes, megterhelt vonat. Mivel a magyarok részéről én voltam a legmagasabb rangú, nekem mindig ott kellett lennem a vezetőállásban, ha szabotáltunk, velem együtt szakadjon le a híd.

Egy év múlva a jég kiszakított egy pillért, újat kellett rakni, hajóalakban cölöpöket vertek le, a közepét telehordták kővel, előtte járom törte a vizet, a jármot magát pedig vaslemez védte.

Először tankokat hoztak át a hídon, négy-öt naponként érkezett egy szerelvény, 1945 februárjában jött az első polgári szállítmány: gyapjúval, sóval, faszénnel. Kifelé a jóvátételi vonatok mentek búzával, élőállattal, gépekkel. Egy darabig még szabadon lehetett mozogni, júniusban zárták le a határt, azon túl minket vasutasokat is csak útlevéllal engedtek át a hídon.

A belső forgalom nehezen indult meg, minden hiányzott, még szenünk sem volt. A mándoki bírónak meghagytuk, hogy minden szekér akácfát hordjon; behoztak tíz vagonra való tuskót, ezzel szereltek a mozdonyok. A szekeres gazdák szívesen dolgoztak nekünk, kérdezgették:

– Hozzunk fát holnap is?

– Persze hogy hozzanak.

A kiteglázott kutat is felrobbantották a németek, lejártunk a mozdonyokkal vízért a Tiszára, az oroszoktól kaptunk búvárszivattyút és szerszámokat. Öt mozdonyunk volt akkor – ebből kettő még az Osztrák–Magyar Monarchiából maradt ránk –, ezekkel kellett dolgoznunk.

1945 februárjától már kétnaponként érkezett személyvonat Nyíregyházáról, és mi is vissza tudtuk küldeni. Mindenki Záhonyig jött, itt fogyott el a térkép, itt lehetett kívánni, hogy lesz-e vonat Budapest vagy Kijev felé. Nemcsak a váróteremben feküdtek le az emberek, hanem a forgalmi irodában is, tetű az volt bőven mindenütt.

1946-ban indult meg az átrakó építése. Raktárakat, melegedőket húztunk fel, és két új vágányt fektettünk le. Egy széles csonkavágányon szereltük át a Magyarországon maradt német kocsikat, ezeket az oroszok elvitték hadizsákmányban. A hatodik és a hetedik vágány között még mindig látni azt a betonozott részt, ahol az átszerelés folyt.

1947-ben hoztak egy rendeletet, hogy itt Záhonyban kell felépíteni a nagy átrakóállomást, Magyarország és Szovjetunió között. Februárban a mai hetedik vágánytól befelé megkezdték az állomás, az átrakópályaudvar és a széles nyomtávú pályaudvar rendezési munkáit. Fel kellett tölteni a gödröket és a laposabb partokat, a környéken nem volt elég „sitt”, vonatszámba érkeztek a romos épületek maradványai az egész országból. A régi vasúti területen nem fértünk el, igénybe kellett venni a határos református egyházi birtokot, sőt később a temetőt is.

Részletek a Záhonyi Református Egyházközség presbitériumának jegyzőkönyvéből:

1

„1947. július 20-án

3. pont alatt

Lelkészelnök bemutatja a 154 391. helyrajzi számú 4 kataszteri hold és 468 négyszögöl területű és 773/2. helyrajzi számú 1 kataszteri hold és 33 négyszögöl területű egyházi földekre vonatkozó kisajátítási szerződést. Ezeket a területeket a MÁV vette igénybe az átrakóállomás építésével kapcsolatban. Az előbbi ingatlanak négyszögöle 4 forintban, míg az utóbbi ingatlanak 3 forintban lett megállapítva. Ez az összeg volt az elérhető legmagasabb vételár.

Lelkészelnök közlését a presbitérium pártolólág tudomásul veszi.”

„1949. október 2-án

1. pont alatt

Lelkészelnök jelenti, hogy szeptember 28-án az állomás bővítésekor a községi temetőt a MÁV azonnali hatállyal igénybe vette, és a további temetkezés elől lezárta.

Lelkészelnök közlését a presbitérium pártolólálag tudomásul veszi.”

A záhonyi állomás átrakó kapacitását kezdetben napi kétezer tonnára tervezték. Hamarosan kiderült, hogy ez kevés, már az építkezés közben elkezdődött a toldozgatás. Sok épület máshova került, mint ahova tervezték, nem szereltek fel korszerű biztosító berendezéseket, a váltókat ma is kézzel kell állítgatni. Az akkori idők kapkodásának nagy szerepe volt abban, hogy a Záhonyi átrakókörzet főbb állomásai közül most maga Záhony a legelmaradottabb.

Az állomás fejlesztésével egy időben gondoskodni kellett az emberek elhelyezéséről is. Záhonyban a háború végén összesen kétszázharmincnyolc ház állt – kilencszáz-kilencszázötven lakossal –, most egyszerre kétezer építőmunkást és a vasutasok százait kellett volna befogadnia. Lefektették az úgynevezett templomvágányt – azért hívták így, mert a templom felé irányult –, és nekiláttak egy új lakónegyed, a Gerő-telep építésének. Az elnevezést a Hídverő országos népszerűségén túl az is indokolta, hogy éppen az ő nevéhez fűződött a Záhony fejlesztését előíró rendelet. 1948-ban adták át a Gerő-telep első negyvenöt ikerlakását, az első beköltöző Bessenyei György forgalmi szolgálattevő volt, aki később magát Gerő Ernőt hívta meg újszülött lánya keresztapjának. A régi záhonyi

állomásfőnök visszaemlékezései szerint Gerő elfogadta a meghívást, és el is küldte megbízottját a keresztelőre.

– Gerő elvtárs nem feledkezett meg a keresztlányáról, mind a mai napig támogatja, természetesen pártszerű keretek között – sietett megjegyezni az állomásfőnök.

A lakások elkészülte után a templomvágányt felszedték, és egy másik lakótelep építéséhez rakták át, most lucernavágánynak nevezték, mert egy régi lucernaföldön vitt keresztül. Felépült a vonatkísérők laktanyája is, de ebben vasutas alig kapott helyet, az Államvédelmi Hatóság katonáit szállásolták el benne.

– És kik jöttek ide dolgozni? – kérdezem a régi záhonyiaktól.

– Mindenféle emberiség megfordult itt akkor, csendőr, rendőr beállt. Vasutas kevés jött önszántából ide az ország végébe, ahova az Isten is csak jó éjszakát járt köszönni; büntetésből kerültek ide. Ezeken a pettyeseken kívül legfeljebb legényembereket tudtak Záhonyba parancsolni; van a községben egy utca, ahol szinte minden lány idegenből jött vasutashoz ment férjhez, albérlőként kezdték, úgy léptek elő vőlegénnyé.

A személyi kultusz éveit Záhony is megérezte. Az állomásfőnökök sűrűn cserélődtek, tíz év alatt talán húsz főnök is követte egymást az állomás élén. Némelyikük ember módjára viselkedett, mások gyűlöletes emléket hagytak maguk után: üldözték azokat a beosztottjaikat, akiknek magasabb képzettségük vagy nagyobb szakmai tapasztalatuk volt; úgy gondolták, hogy veszélyeztethetik az ő pozíciójukat. Ennek az utóhadjáratnak az lett az eredménye, hogy bizonyos időszakokban egész Záhony állomáson nem lehetett találni egyetlen érettségizett embert sem.

A főnököknek, a vasútpolitikai tisztekkel együtt, jelentős szerepük volt a kitelepítésekben is. Záhonyban is vagonba rakták a régi kocsmárost, a csendőröket, a Horthy-közigazgatás embereit; lecsukták a református papot, mert a lovát Sztálinnak nevezte el, ha berúgott, táncolt az asztal tetején, és az államosítás ellen beszélt, és semmiféle politikai gyűlés kedvéért nem volt hajlandó lerövidíteni a

vasárnapi istentiszteleteket. Ami szokatlannak látszik – még az 1950-es évek országos akcióival összehasonlítva is –, hogy Záhonyban vasutasokat is kitelepítettek. Beállt a rakodóvágányra tizenöt-húsz kocsi, és mindegyikbe felpakoltak egy vasutascsaládot bútoraikkal-motyójukkal. Némelyek bűneit ismerték az emberek; például két vasutas a reakciós Pfeiffer-párt mellett agitált egy régi választáson, de a többségről semmi rosszat nem tudtak. Ha valaki megkockáztatta, hogy rokona, ismerőse iránt érdeklődjön, be kellett érnie a hivatalos indoklással: az illető vasutas fel akarta robbantani a Tisza-hidat. (Csak a teljesség kedvéért jegyzem meg, hogy Záhony utolsó harminc évében egyetlen szabotázsról sem beszélt senki.)

– Vitték el a vasutasokat; minden reggel örültünk, hogy nem értünk jött a ponyvás kocsi. Ha nem jegyzett elég kölcsönt, ha nem feküdt le a felesége valami nagyfőnökkel, már rákerült a listára.

– Mondják nekem egyik nap: jöjjön tanúnak! Mihez? – kérdezem.
– Majd meglátja.

Egy Puskás nevű pályaőrt kellett kitelepíteni; őt magát nem is találták otthon, mert épp bent járt Kisvárdán; harapófogóval nyitották fel a kis ablakot, negyven ember dobta be a bútorokat a vagonba, egy pillanat alatt elpucolták. Puskás nem tudott semmiről, Kisvárdán mondták meg neki, hogy haza ne menjen; kezébe nyomtak egy papírt, hol lesz az új helye.

A deportált vasutasok aztán jórészt úgy jártak, mint a Németországba kitelepített svábok; jobban élnek, mintha otthon hagyták volna őket, egyiknek háza van Balatonfüreden, másikuk főnökhelyettes Székesfehérváron.

1951–52-ben megállt a térség addig dinamikus fejlesztése; mint annyi mindenre az országban, Záhonyra sem jutott elég pénz; egy mérnök megfogalmazása szerint: nem sikerült a magyar Nagy Ugrás! Szinte kizárólag az emberi munka fokozódó bevetése tette lehetővé, hogy 1955-ben mégis sikerült átrakni nyolcszázezer tonnát, az 1948. évi teljesítmény négyszeresét.

1956 októbere bizonytalan vezetést, forrongó, elégedetlen tömeget talált Záhonyban. A főnökök kisszerűen és elvtelenül a munkások haragját igyekeztek a középvezetőkre hárítani. Az irányítóknak kiadták az utasítást, hogy milyen teljesítményeket követeljenek meg; ha a rakodók már nem bírták a tempót, vagy kevésnek találták a pénzt, és elmentek panaszkodni a felsőbb vezetőkhez, azok úgy tettek, mintha semmiről sem tudnának, és a munkásoknak adtak igazat az irányítók ellenében. A pirossapkások közül kevesen tartottak ki a posztjukon, két-három év után leléptek.

Az események hulláma 1956. október 24-én érkezett el Záhonyba; a lázongók leverték a vörös csillagot az állomás épületéről, egy Pokol Zoltán nevű alkalmi költő verseket fabrikált, és kiragasztotta őket.

Megalakult a Záhonyi Nemzeti Tanács; elnökké az akkori állomásfőnököt, Szücs Sándort választották. Szücs munkáskáder volt és tehetséges ember; állítólag Bebrits, a miniszter is kedvelte, egybehangzó vélemények szerint kikövezett úton haladt volna a legmagasabb posztokig. Nem tudjuk, hogy miért tért le erről az útról.

Szücs pisztolyt szerzett, és az oldalára szíjazta, utasításokat adott a Záhonyban állomásozó katonai egységeknek. Kijelentette, ha szükségesnek találja: a Tisza-hidat is szétlöveti a tüzérséggel.

Csap állomásról elküldtek követségbe egy szovjet alezredest, de Szücs nem volt hajlandó fogadni. Mindenképpen le akarta zárni a záhonyi kaput, a kocsik alól kiszedette a kerékpárokat, a rajtuk levő kokszot és vasércet leengedte a sínek közé, ezzel nagyobb akadályt állított, mintha felrobbantotta volna a síneket. A síneket órák alatt ki lehet cserélni, de a vasérchalomban guggoló kocsikhoz még a daru sem tud hozzáférközni.

A környékeliek – hazai szokás szerint – kihasználták a zűrzavart, és most is kirabolták az állomáson veszteglő vagonokat, bútorokat, almát és főleg italféléket zsákmányoltak.

A szovjet csapatok 1956. november 3-án jöttek be Csap felől – vonaton. Aknáktól tartva három védőkocsit akasztottak a mozdony

elé, a katonákat szállító pórekocsikat pedig körberakták homokzsákokkal, közülük álltak ki a géppuskák csövei.

A tüzérlaktanyából rálöttek a szovjet csapatokra, súlyos tűzharc alakult ki; hat felkelő, köztük két katonatiszt meghalt.

Szücs Sándort elfogták, és átvitték Ungvárra, de néhány nap múlva hazaengedték. A magyar rendőrség valamikor 1957 januárjában kereste, de addigra Szücs már átlépett a nyugati határon. Állítólag Svédországban telepedett le, de olyan híreket is hallani, hogy nemrégiben meghalt.

2

A körzeti állomásfőnök irodájában ülünk; Czidor, a főnök, harmincöt-negyven éves, egy kissé fáradt arcú férfi, vasutas-egyenruha helyett jól szabott világosszürke öltönyt visel. Záhony divatba jött, egy fél óra sem telt el azóta, hogy az előző újságíró kilépett az ajtón, Czidornak közben ebédelni is alig maradt ideje; megmegrebbenő szemén látom, hogy a terhére vagyok, de udvariasan kávéat hozat – csak egyet, ő magas vérnyomása miatt nem iszik –, és elmond néhány adatot, melyekről úgy gondolja, hogy használhatom:

– ...a Záhonyi átrakókörszet kilenc centiméternek köszönheti a létét: a szovjet sín annyiival szélesebb a mi normál nyomtávú sínünknel...

– Nem volna egyszerűbb átrakás helyett keskeny nyomtávú kerekeket szerelni a széles kocsik alá?

– Először is: ezek a széles kocsik nem a mieink, hanem a szovjet vasútéi, nekik is szükségük van rá. De ha ideadnák is, kocsibért kellene fizetni értük – ez pedig nem húsz fillér.

Másodszor: a széles vagonba kétszer-háromszor annyi áru fér, mint a normálvagonba; könnyen lehet, hogy a rakomány egyik része Békéscsabára megy, a másik Diósgyőrbe, a maradék pedig

Nagykanizsára. Most mit csináljunk? Járassuk körbe egy hétig a vagont, vagy bent az országban rakjuk át?

Harmadszor: négy forgószámoly és a hozzátartozó kerékpár kétszázezer forintba kerül; ez kocsinként majdnem félmilliót jelentene, de ezer meg tízezer kocsiról van szó.

Negyedszer: a szükséges berendezések, szerszámok, épületek...

Fölemelem a kezem:

– Rendben van, Záhony maradhat. Mennyi áru megy át egy év alatt?

– 1947-ben körülbelül tizenhatmillió tonna – a magyar vasút összteljesítményének tizenkét-tizenhárom százaléka; egész Európában nem találni Záhonyhoz hasonló szárazföldi kikötőt.

Itt jön be a magyar népgazdaság nyersanyagimportjának a fele, mi fogadjuk a szovjet tranzitszállítmányokat nemcsak Jugoszlávia, Ausztria, Olaszország, de Japán és az Egyesült Államok felé is.

– Mik a legfontosabb áruajtók?

– Befelé olaj jön és egyéb nyersanyag, kifelé félkész- és késztermék, leszámítva a bauxitot, mert az még egyszer feltűnik Záhonyban alumíniumrudak formájában. Van egy forgalmistánk, aki sok szakértőnél jobban ismeri a magyar alumíniumprogram mindenkori állását.

Hatszáz olyan áruajtót fogadunk, amiből már egy kocsinál több érkezett hozzánk. Ehhez jönnek még az egyedi áruk. Szállítottuk mi már a milánói Scala díszleteit, púpostevéket, élő szarvasokat, kergettünk már a Tisza mellett mongol vadlovakat – átrakás közben szabadultak el. Százféle benzin-, olajterméket, lámpakormot gumigyártáshoz – az átrakók gatyá nélkül dolgoztak, azt mondták: mindegy, úgyis olyan feketék leszünk, hogy nem látszik semmi.

A főnök elmosolyodik:

– Egy öreg vasutas egyszer berúgott, és azt mondta: szállítunk mi, kérem, mindent, Jézuskától géppuskáig.

– Mennyire érzik meg a nemzetközi politika változásait?

– Záhony olyan pontosan jelez, mint egy műszer. Mikor feszültség támadt a szovjet–nyugatnémet viszonyban, érezhetően csökkentek a tranzitszállítások; mérni tudjuk, ha valahol katonai erőket vonnak össze.

(Ha pedig Záhony kevesebb vonatot indít, a magyar vasút a legtávolabbi pontjain is megérzi. 1975-ben, mikor csökkent a tranzitszerelvények száma, a soproni fűtőház nem tudott munkát adni az embereinek, a mozdonyvezetők az előírt százkilencvenegy óra helyett csak százhetven-száznyolcvanát dolgoztak, néhányukat tömlősnek osztották be átlagórabérben.)

– Most, hogy a Közös Piac nem veszi át tőlünk a szarvasmarhát, Záhonyon keresztül mennek ki a Szovjetunióba az élő állatokat szállító vonatok. Úgy kezeljük ezeket a szerelvényeket, mint a gyorsvonatokat; érkezés után három órán belül el kell hagyniuk az országot, a szovjet vasút is gyorsan továbbítja. Egyszer kint jártam a Szovjetunióban, és azt a vonatot, mely három óra húsz perckor lépett ki Záhonymál, délelőtt már az ország belsejében, Lavocsnojében láttam.

– Egyébként milyen a kapcsolatuk a szovjet partnerekkel?

– Nem lehet elfelejteni, hogy ez a Szovjetunió *nyugati* határa; nem egy és nem két diverzáns próbált már itt átjutni szovjet területre, „el-eltévednek” felénk a nyugati követségek katonai attaséi is. A Tisza túlsó partján sokkal erősebb az őrizet, mint nálunk, annak ellenére él közöttünk a vasutastestvériség, és sok nehéz helyzetben megmutatkozik.

1971. november 8-án a vegyianyag-átfejtő telepünkről harmincnyolc tartálykocsi haladt ki, mikor egy csatlakozó vágányon meggurult egy rosszul kibiztosított vagon, nekifutott a szerelvénynek, a tartálykocsik vége szikrát vetett és kigyulladt; xilol, toluol,

repülőbenzin és aceton volt bennük. A mozdonyvezető nem vette észre, majdnem behúzta a szerelvényt a személypályaudvarra; ha ott robban fel, Záhony eltűnt volna a föld színéről. Az utolsó pillanatban feltartóztatták, és huszonnyolc kocsit még le lehetett akasztani, a többi tovább lángolt.

Én fentről, a közúti határhídről láttam meg a tüzet. Mint az örült, telefonáltam Kisvárdára a tűzoltóknak, de tudtam: hosszú időbe telik, amíg kiérnek; átmentem a szovjet katonai parancsnok irodájába, és az ő K vonalán kértem segítséget a túloldalról. Perceken belül jöttek a csapiak, a kamenyeciek és még vagy öt tűzoltórészleg; már az utolsó is tíz perce dolgozott, mikor megérkeztek a kisvárdaiak, majd még egy óra múlva a nyíregyháziak; a szovjet tűzoltók oda sem engedték őket a tűzhöz. Mikor végeztek, elmentek, nem kértek, és nem fogadtak el semmit.

Egy időben az M62-es mozdonyokhoz alig-alig kaptunk alkatrészeket; az utánpótlást úgy szoktuk megoldani, hogy valamelyik fűtőházi vezetőnk átlátogatott Csapra egy nagy táskával, az ottani főnök levitte a pinceraktárba, és mindenféle apró alkatrésszel telerakta a táskáját.

Ez persze szabálytalanság, de már nagyobb szabálytalanságot is elkövettek a szovjet vasutasok a mi érdekünkben; erről talán nem is volna szabad beszélni.

Átment egy magyar dízelmozdony Csapra, a vezér leakasztotta a szerelvényt és körbejárt; mozgás közben öt vagy tíz másodpercre elaludt, és a mozdonnyal belerohant egy szovjet vonatba, melyet két dízel vontatott. A két szovjet mozdony felborult, a magyar is akkorát zuhant, hogy a földbe fűrődött az orra, a kocsik egymásra torlódtak, és három-négy emeletnyi magasságban összetornyosultak.

Áthívtak ténymegállapításra, megnéztem mindent: nem volt mese, egyedül mi feleltünk a balesetért. A kárt fel sem tudtam becsülni: a két szovjet dízelt és három vagon ki kellett selejtezni, a felépítmény egy hosszú szakasza tönkrement, és egész Csap állomás több mint huszonnégy óráig nem tudott vonatokat fogadni.

A szovjet vasutat a lvovi igazgatóság főnökhelyettese képviselte. Mondom neki: elismerem, hogy mi voltunk a hibásak; közben forgott az agyam, mint a pénztárgép: próbáltam kiszámítani, mekkora kártérítést fizet majd a MÁV; végigfutott a hátamon a hideg. A szovjet főnökhelyettes végighallgatott, aztán mondja, hogy várjak egy kicsit; felhívta a felettesét, majd annak is a felettesét, hosszan tárgyalt velük.

A végén megszövegezett egy olyan nyilatkozatot, hogy a baleset előre nem látható és elháríthatatlan okokból következett be, személyi sérülés nem történt, a mozdonyok és a kocsik nem szorulnak főműhelyi javításra – ez igaz is volt, mert egyenesen a roncstelepre vitték őket –, és kölcsönösen lemondunk a kártérítésről. Egy fél órát ha tartott a hivatalos rész, utána öt-hat órát beszélgettünk a termeskocsiban, terített asztal mellett.

Én személy szerint is jó kapcsolatot tartok velük; előfordul, hogy ők szólnak értem; ha kimaradok valami ünnepély elnökségéből, reklamálnak: hol van Andrej? Hívnak: gyere át pihenni. Néha ők is átrándulnak, hoznak ajándékba egy üveg vodkát – Pravdába takarva; kocsiba szállunk, és elviszem őket Tokaj felé.

A beszélgetés másnap folytatódott. A Záhonyi átrakókörzet megkapta a minisztertanács vörös vándorzászlaját, az ünnepségre különvonat vitte ki az embereket a fényeslitkei állomás szerelőcsarnokába; Czidor is velük tart majd, de a vonat indulása előtt még maradt egy órája.

– A Záhonyi átrakókörzet nyolc állomásból áll, maga Záhony csak a nevét adja, de korántsem a legjobb vagy a legmodernebb közülük – mint ahogy a legjobb tokaji bort sem Tokajban, hanem Tarcalon lehet kapni. Ez a nyolc állomás: Záhony, Tuzsér, Komoró, Fényeslitke, Eperjeske rendező, Eperjeske átrakó és két kisebb jelentőségű: Mándok és Tornyospálca – ezek inkább tartalék szerepet töltenek be. A körzet nyolcvan négyzetkilométeren terül el, és hatezer-kétszáz vasutas dolgozik benne. A munkások hetven községből járnak be, ötven kilométeres a vonzaskörzetünk.

– Nincs létszámhiány?

– Szabolcs ad embert – legalábbis egyelőre.

– Nem viszik el őket a többi üzemek?

– A mi környékünkön alig van nagyobb ipari létesítmény: Tuzséron a fatelep, a Hungarofructnak egy kétszáz vagonos hűtőháza és Kisvárdán a Vulkán öntöde – más semmi, egész le Nyíregyházáig.

Az emberek a vasútnál hat-nyolc százalékkal többet keresnek, mint másutt; a nehéz testi munkások átlagkeresete háromezer-kétszáz–háromezer-háromszáz forint. Ez különösen akkor nagy pénz, ha meggondoljuk, hogy a rakodómunkához nem kell érettségi vagy szakmunkás-bizonyítvány, hanem egy-két osztállyal is el lehet végezni.

– Sok az analfabéta?

– Négy évvel ezelőtt hetvennégyet tartottunk nyilván, megszerveztük a dolgozók iskoláját, az emberek az átlagbérüket kapták a tanulásért, így letornáztuk a számukat tizenegyre, de most az új felvételesekkel együtt megint felment ötvenegyre.

(Analfabéta másutt is akad a vasútnál. Ferencvárosban kézbesítőnek vettek fel egy írástudatlan nőt. Mikor kiderült, hogy nem talál el a címekre, Berendi behívatta:

– Írja le a nevét.

Leírta.

– Most írja le az én nevemet.

A nő rajzolt egy nagy B betűt, aztán tanakodva megállt, tovább nem jutott. Áttették a konyhába kisegítőnek.)

Csöng a telefon, a főnök bocsánatkérően int, és felveszi a kagylót:

– Tessék, Czidor.

Nem érteni a szöveget, hátulról csak annyit látok, hogy Czidor füle lassan elvörösödik, félmondatokkal válaszolgat:

– Nem veszem vissza! Semmiképpen sem. Nem érdekel. Jól van. Menjen! Nem baj. Szervusz.

Leteszi a kagylót, rágyújt, de remeg közben a keze:

– Van egy cigány dolgozónk; eddig háromszor hagyta ott a vasutat. Mikor legutoljára kilépett, felhívtuk, és megmondtuk neki, hogy többé nálunk nem dolgozik. Rátenyerelt az asztal sarkára, és a szemünkbe nevetett:

– Uraim, én akkor jövök vissza a vasúthoz, amikor akarok.

Most újra jelentkezett felvételre, és próbálja visszasírní magát. Talál segítőkét is, olyan kádereket, akiket még tizenennyolc éves korukban emeltek ki, és azóta nem a szakmában dolgoznak, aztán persze fogalmuk sincs, milyen rossz vért szül a munkások között, ha látják, hogy valaki úgy jár ki-be a vasúthoz, mint a kocsmába. Én megkötöm magam ebben az ügyben, de szerezhét olyan magas támogatókat, hogy a végén neki lesz igaza.

A titkárnő benyit, Czidor bólint:

– Jó, indulok – a kezét nyújtja. – Akkor én el is köszönök. Jó utat Záhonyba.

3

A sínek között bukdácsolva próbálok lépést tartani L.-lel, a kísézőmmel. L. céltudatos és becsvágyó vasutas; úgy döntött, hogy a mai nap be kell járnom Záhony állomást, és ez meglesz akkor is, ha a fáradságtól a fülünkön vesszük majd a levegőt.

Az állomás területe kelet felé egészen az ország határát jelentő vasúti hídig tart; először arra indulunk. Túl az utolsó vasúti őrhelyen a sínek közti földsáv hegyes háromszög alakban szűkül a híd felé, erre

már kevesen járnak; az alacsony, töretlen gazban egy macska fehérő csontváza hever, arrébb pedig olajos kóccsomókat dobott el valaki. Most körös-körül nincs semmi mozgás, csak távolban a Tisza töltésén vonul egy magyar határőrcsapat.

Záhony néhány tucatnyi vágánya itt egy normál és egy széles nyomtávú sín párban fut össze, a híd előtt ezek is egybefonódnak, különös, „öszvér vágány” megy rá a hídra, három sínszálból áll, normál és széles nyomtávú vonatok egyaránt haladhatnak rajta. A széles kocsik kerekeit a váltónál lerakott rögzítősín védi a lecsúszástól:

– Nem fordult még elő, hogy a széles és a normálvonat itt egymásba futott?

– Nem lehetséges; mind a kettőt külön jelzőrendszer irányítja, és egyszerre csak az egyik jelző adhat „szabad” jelzést.

Elnézek a hídon túlra: a sínek melléke végig barnásvörös a kihulló vasérctől, csak néha tűnik fel egy-egy élénksárga kéndarab.

– Minden vonat ezen az egy sínen jön be, és lép ki?

– Van még egy vonal Batyevo és Eperjeske között. Majd azt is megnézzük.

Visszafordulunk; L. magyarázza Záhony állomás szerkezetét, három fő részre oszlik: a személy-, a rendező és a széles pályaudvarra, de az egész felépítés még innen a távolból, a magasból is áttekinthetetlenül zavarosnak látszik.

– Sajnos, Záhony összevissza épült, éppúgy, mint itt mellettünk a régi 4-es út; néhány kilométeren belül hét sorompó keresztezi.

A forgalmista kimegy a sínekhez, és tiszteleg: egy szovjet vonat érkezik a híd felől. A vonat „személyzete” egy főből áll, a mozdonyvezető látja el a vonatvezető munkáját is. Mikor elhalad a forgalmista előtt, ledob egy spárgával összefogott papírtekercset: a határátlépési engedélye van benne és egy jegyzék a rakomány

összetételéről; cementet és fát hozott – egy része nekünk marad, a többi megy tovább Jugoszláviába és Ausztriába.

A szerelvényt rendezik, aztán felbontják, és a kocsikat betolják a záhonyi széles pályaudvarra. Itt a vágányok hármass csoportokra oszlanak: minden széles vágányt jobbról és balról normál csonkavágány vesz közre, ide tolják be az üres magyar kocsikat. Felnyitják a szovjet vagon, beléje áll egy brigád, és kezdődik a munka.

Szomorú szája van az időnek, lassan megered az eső is. A vágányok között kiömlött egy tócsányi olaj, meggyújtják, az esőcseppek sisteregve fornak a lángokon, de a munka nem áll meg.

– Az eső nem számít?

– Az eső? Itt télen is dolgoznak, mikor egyméteres hó lepi el a rakományt.

Az egyik kocsiból papírfát raknak át, felkapaszkodom az ütközőre, és nézem a munkát. A magyar kocsi falai mellé rönköket állítanak, megépítik a „koszorú”-t, az egész rakomány keretét, a többi fát fektetve rakják be, hosszúságuktól függően egy vagy két sorba.

– Milyen fát jobb rakni? A kicsit vagy a nagyot?

– Az egyméteres fa a legjobb, a kétméteres még elmegy, a három méternél hosszabb rönkökkel már sok a baj, akad olyan is, amelyik a százötven-kétszáz kilót fölözi.

Ketten emelik ki, egy embernek adják kézre, s az a magyar vagonban a helyére dobja. Vigyázni kell, hogy az ember mindig a fa felé toljon, mert ha maga felé húz, a rönk meggurul, és összelapítja, akit eltalál.

– Hány tagból áll egy brigád?

– Hatból.

– Mind egyformán keresnek?

– Igen, a bérezés közös.

– És mindenki egyformán is dolgozik?

– Muszáj. Ha az egyik félreáll, a másakra nagyon sok jut.

– Meddig lehet bírni ezt a munkát?

– Aki tíz-tizenkét évet dolgozik ilyen erős munkán, az kikészül. Egy idő után könnyebb beosztást kell kérni, mert táppénzből, nyugdíjból élni nagyon keserves.

Az eső egyre sűrűbben esik, de a rakodók nem hagyják abba a munkát.

– Nagy esőben beállhatunk száraz helyre, de hosszú esőben dolgozni kell, ruhát váltunk, és megy tovább a verkli.

– És legalább a sarat le tudják mosni magukról?

– Vannak itt lavórok, azokban lehet.

Az eső elől kísézőmmel bemenekülünk egy irodába. Bemutatnak az állomásirányítónak, a pályaudvar területén minden vagon az ő utasítására mozgatnak. Ugyanúgy, mint ferencvárosi kollégája, ő is sötét ablak előtt ül: nemhogy az állomást nem láthatja, de még az ajtón túli folyosót sem, és semmiféle térkép vagy más tájékozási eszköz nem segíti. Minden összeköttetése a külvilággal néhány telefon, ezen jelentik neki a mozgásokat, utasításait ő is telefonon vagy hangosbeszélőn adja ki.

– Tizenhat órát dolgozik, és ebből tizenkettőt végigbeszél – mondja a kísézőm. – Én is két évig csináltam, egész szolgálat alatt egyszer sem tudtam kimenni a WC-re. Az állomásirányító olyan, mint a zenekarban a karmester, végigdolgozza az előadást.

Bár kint egyforma szürkén esik az eső, az idő azért múlik; tíz óra, behozzák a kávékat. Hét-nyolc öreg vasutas, akik a közelben dolgoznak, vagy errefelé sodorta őket a szolgálat, összegyűlik az asztal körül, vastag ujjuk között szinte eltűnnek a csészét pótló mustárospoharak.

Komolyan, felelősséggel beszélgetnek, úgy érzem magam, mintha vasutasparlamentbe hívtak volna meg.

– Mi a véleményük: itt Záhonyban képzettebb vasutasok dolgoznak, mint egy másik nagy állomáson az ország belsejében?

– A kocsirendezők, váltóőrök biztosan jobbak, mint például Ferencvárosban, mert mi nagyobb anyagból tudunk válogatni, a kereskedelmi szolgálat viszont gyengébb, mert itt valójában sablonmunka folyik.

– És a középvezetők?

– Vasúti dolgokból Záhonyban talán kevesebbet kell tudni; itt az a lényeg, hogy hajtani kell a népet.

Főleg a havidíjasokat kell noszogatni, mert aki teljesítményben dolgozik, az úgyis hajtja magát.

– Hálátlan dolog ez, uram. Külső forgalmistának, térfőnöknek nincs saját munkája, asztala sincs, csak hajtja az embereket. Mindennap húsdarálóba kerülünk a főnökök és a munkások között. Százhat emberem van, és senkinek sem hívnak, jó, ha a seggembe nem rúgnak.

Az állomásirányító közben egy pillanatra sem néz fel, telefonál, utasít, húzza a vonalakat a vágányokat jelölő rubrikákba.

– Ha két vonat között kiléptetek egy harmadikat, azzal hozok a vasútnak tízezer forint hasznót, de ezért senkitől nem kapok még egy jó szót sem. De ha tíz fillért elszúrok, akkor jön a letolás, a fegyelmi, mert a tíz fillérről papír van. Hagyjuk...

– És milyen hangon?! Egyetlen igazgatóságban sem beszélnek úgy az emberekkel, mint itt, a Záhonyi átrakókörszetben. Csillagos emberek elmentek már a vasúttól, mert nem tűrték el ezt a hangot.

– Mondjátok meg: ki nyeli le? Csak a vasúti tisztviselők, akik nem mehetnek sehova, mert a vasúti vizsgáikat máshol nem fogadják

el, az érettségijük pedig ma már annyit sem számít, mint régen a nyolc elemi.

De egy öreg vasutas nem tud napirendre térni a főnökök ügye fölött:

– A legtöbbjük olyan szent, akinek maga felé hajlik a keze. Minden főnök felesége egy másik főnök keze alatt dolgozik, persze hogy védik egymást életre-halálra.

– Sz. részegen karambolozott, és meg sem büntették.

– Krumplit meg almát soha nem vesznek, hanem eltűrik, hogy a téeszek berakják nekik a kocsi hátuljába.

– A legújabbat még nem is hallottátok. Most, hogy megkaptuk a vándorzászlót, küldtek Pestről ajándékba három képet: Lenint, Marxot és Engelse. Fel kellett szögezni az egyik irodában, és az illető vezető *egy kiló szöveget* igényelt a három képhez.

– Kell az neki – mondja valaki csöndesen –, most épít garázst.

– Hagyjuk, többet még mondhatnánk, de mást nem.

Az asztal körül álldogáló társaságból kiválasztok egy fiatalabb arcot:

– Ha ilyen a bánásmód, miért nem megy el a vasúttól?

– Most kaptam egy lakást itt a faluban. Régen a földhöz kötötték a parasztot, most a lakáshoz.

Közben a feketekávé elfogyott, a vasutasok visszasietnek a helyükre, mi is újra kimegyünk az esőbe. Pulóverem pillanatok alatt átázik és elnehezedik, behúzódnak egy fedett vagonba. Itt mangánt raknak át, a széles kocsiban négy ember dobálja az ércrögöket két vastalicskába, melyet a normálvagon ajtajában támasztottak le. Megemelek egy ökölnyi darabot, lehúzza a kezem, sohasem képzeltem volna, hogy a mangán ilyen nehéz.

Egy nagy, kövér ember veselkedik neki a talicskának, inge kicsúszik a nadrágjából, erőlködik, de a talicska kereke szinte egy helyben forog az ötmázsányi rakomány alatt. Záporban szakad róla a verejték, mire eljut a vagon sarkáig, kifordítja a talicskát, az egymásra zúduló ércrögök szikrákat vetnek. Megtörüli a homlokát:

– Rossz ez a kurva talicska. Hét is van belőle, de egy sem ér semmit, a kerekekről félrecsúszik a gumi.

– A mangánátrakás a legnehezebb munka?

– Van itt nehezebb is. A pala leszedi a bőrt az ember kezéről, az ujjunk hegye fénylik és könnyezik. Az apatitban és a foszforlisztben akkora a por, hogy nem látjuk egymást. A karbamid pedig megöli az embert.

– Mennyit keresnek?

– Mindig tizenkét órás műszakokban dolgozunk, de a kereset nem egyforma. Ha egész nap karbamidot rakunk, százhusz-százharminc forintot hoz egy műszak, nyersbőrnél-fűrészelt árunál száznyolcvankétszázat. Az új beosztás szerint csak minden második nap jövünk be, a nyers keresetünk kétezer-négyszáz–kétezer-ötszáz forint körül jár, ehhez jön a korpótlék és a családi segély, együtt felmegy háromezer-kétszázra. Ebből tartson el az ember három-négy gyereket!

Felteszem a szokott „lázító kérdés”-t:

– És nem gondolnak rá, hogy itthagyják a vasutat?

– Hova menjünk? A Vulkán Kisvárdán jobb? Egész nap gázban volnánk.

– És a téesz?

– A háromezret ott is megkeresnénk, de többet nem, és én például nem szeretek járni a határba.

Más út nincs, a hat rakodóból egy sem tanult szakmát.

A szomszédos vagonban foszladozó azbesztlapokat pakolnak, egy mázsa átrakásáért hatvannégy fillér jár. Az azbeszt könnyű, hogy meglegyen az előírt terhelés, a plafonig meg kell rakni a kocsit, a munkások kinyújtott karral sem érik el a tetőt, az azbesztcsomókból építenek lépcsőt, és azon mennek fel.

A kétkerekű kocsira egyszerre legföljebb két mázsát rakhatnának fel, de a valóságban öt mázsát is feltesznek. Még ezzel a fokozott terheléssel is keveset keresnek, ha elosztjuk a brigádnak járó összeget, egy emberre óránként tizenhat-tizenhét forint jut.

Az előírt súlyhatárt a cementrakodásnál is túllépik. Nyolc-tíz zsákot, vagyis négy-öt mázsát raknak rá, és lélekszakadva rohannak vele. Hihetetlen teljesítményekre képesek, előfordult, hogy egy rakodó egy tizenkét órás műszak alatt egy teljes széles vagon rakományát áthordta.

Munkájukban még különösebb fogásokkal sem élnek, mint például a szállítómunkások, akik valósággal kitapogatják egy-egy nehezebb tárgy súlypontját. Itt egyszerűen összeigazítják a széles és a normálvagon ajtónyílását, vaslapot fektetnek közéjük, erre egy zsák cementet dobnak, és a kézikocsi alsó lapját ráfektetik, húsz-harminc centi magasságból könnyebb lesz megbillenteni a rakományt és elindulni, mintha a kocsi alja a vaslemezt érné. A többi már csak az erő dolga.

A cementrakodás egyébként nemcsak nehéz, hanem piszkos munka is, itt Záhonyban különösen. A cementgyárban szalagon engedik le a zsákokat a vagonba, az egyik így esik, a másik úgy, de senki sem igazítja el sarkosan a helyére, hogy takarják egymást, csak a tetejét rendezgetik el a forma kedvéért. Sok zsák megsérül, csurog, ömlik, ezeket nem lehet a kézikocsira tenni, ölben viszik át.

Megyünk tovább, átmászunk egy Szovjetunióba készülő szerelvényen, érdekel a rakománya, nézegetem a bárcákat: húskonzerv, befőtt, hűtőkocsikban vágott baromfi, tojás. Leadási állomás: Ivanovo, Baku állomások.

– Most tűrje fel a nadrágja szárát – mondja a kísérőm –, át kell vágnunk a vasércrakodón, és ha a vas beletörik, sohasem jön ki az anyagból.

A vörösvasérc-rakodó széles, barna pusztaság, az érc örölve, szemcsésen, por alakban érkezik, és az egész környéket elborítja. Az átrakás itt is a szokásos elrendezésben folyik: egy széles vágányt két normál fog közre.

– Nézze meg azt a vágányt, „gumivágány”-nak hívják.

– Csakugyan gumiból van? – kérdezem bizonytalankodva, mert már láttam annyit a vasútnál, hogy semmit se tartsak lehetetlennek.

– Nem, de az egész töltést vasércből építették, és úgy fektették rá a talpfákat és a síneket. Ha egyszerre sok érc érkezik, nincs elég kocsink, hogy elszállítsuk az ország belsejébe, raktáraink nincsenek, valahol fel kell depózni, minél közelebb a sínekhez, annál jobb, ezért az ércel fokozatosan megemeljük a töltést, és ráigazítjuk a síneket. Ha aztán elakad az utánpótlás, egyszerűen felszedjük a töltést, előfordult már, hogy az utat is felkapartuk vasért. Most ütemes a beadás és az elszállítás, nem bolygatjuk a töltést.

A vasérc most puha, térdig belesüppedhet az ember a töltés oldalába, de a vas víztartalma nagy, és gyakran összefagyva érkezik a Szovjetunióból. Április 15-én magam is láttam, hogy kellemes, kiskabátos időben sem lapáttal, sem fészítővassal nem lehetett kivenni a fagyott ércet a koci felnyitott alján, robbantani kellett. Három koci rakományát robbantották egyszerre, lyukakat fúrtak a paxitnak, és ellőtték, a dörrenés után alul-felül repült ki a barnavas, csak a kocsik oldalában maradt valamennyi, azt lapáttal dobták ki.

A fagytól Magyarországon is óvni kell a vasat; a vagonokat Miskolcon is, Dunaújvárosban is buktatással ürítik, nem tudnának mit kezdeni a mozdíthatatlan merev masszával. A vagonok alját rizshéjjal szórják fel, csak aztán pakol belé a bagger, a rizshéj megakadályozza, hogy a vasérc beledermedjen a kocsiba.

Ahogy kifelé tartunk, a talaj színe lassan visszaváltozik, a vágányt lezáró „biká”-nál a vasérccezel keveredő földből zölden feltör a gaz. Egy vágányon jeges vagonok vesztegelnek, innen látják el jéggel a romlandó szállítmányokat, lejjebb trágás homokot hánynak ki a kocsikból; majd elviszik a téeszek, ha kell nekik.

Egy fogadóvágányon feketevasércet szállító, széles kocsikat ürítenek. Leütik a kocsik alját, a vas csúszdán lefolyik egy széles tárolóbunkerbe, itt már a baggerok is hozzáférnek, másfél köbméteres kanalukkal egyszerre harminc mázsát emelnek be a magyar vagonokba – ha éppen dolgoznak; de most is tizenhárom baggerből öt rossz, és akadozik az alkatrészellátás.

A vasérc önsúlyától megkeményedik a bunkerokban, ha a bagger belemar, a harapás helyén tömör, majdnem fényes a domb fala, mintha öntve volna az egész. Aztán lassan elfogy a domb, a bunker alján már nem tud szedni a bagger, munkások tolják össze a maradékot kupacokba. De lentről már érkeznek az újabb vagonok, egy végtelenített mozgó szállítókötéltre vannak akasztva, egy-egy ember kíséri őket; a kezében mindegyik *lakat*-nak nevezett vonó-irányító szerszámot tart; távolról úgy fest, mintha egy pásztor valamilyen irdatlan nagy állatot terelne hegynek fölfelé.

A tuzséri treppet állítólag kilenc éve nem takarították le; a főnökök sohasem merték vállalni a felelősséget, hogy akár egy műszak idejére is leállítsák az átrakást. Ha véletlenül mégis adódott egy-egy olyan nap, mikor kevesebb vagon érkezett, akkor meg ember nem maradt, a brigádokat vitték el más munkára. A műtrágyából, rothadó búzából, sárból összekeveredő hulladék szintje már magasabb, mint a sínkorona.

Karbantartás híján maguk a sínek is elképesztő állapotban vannak, megsüppedtek, és irányban is eltorzultak: jobbra-balra görbültek. A rakodóknak kézzel kell tologatniuk a vagonokat, ha a kocsi megül egy-egy kátyúban, négy pajszerrel kell kimozdítani a négy kereket. Az emberek a megszakadás széléig erőltetik magukat,

azt mondják, hogy a tologatás jobban kiveszi az erejüket, mint maga a munka.

A Záhonyi átrakókörszet minden állomásának igyekeznek megadni a maga sajátos arcát, csak meghatározott áruajtákat fogadnak, ez megkönnyíti a gépesítést; Tuzséra többnyire apatit, szulfát, műtrágya, búza érkezik.

Az egyik vagonból most sôt raknak át. Reggel van, de már éget a nap, a rakodók a viszonylag hűvösebb oldalon kezdik el a munkát, a másik oldalt délután majd betakarja az árnyék. Elektromos lapáttal dolgoznak; még nem láttam ilyet, felkapaszkodok az ütközőre.

Az egyik rakodó térdig gázolva a sóban a vagon sarkáig lábál, belevág egy széles acéllapot a piszkosszürke dombba, és mereven megtartja, az elektromos árammal működő csörlő húzza az acéllapot a vagon ajtaja felé, nagy hullámokban feltereli a sôt a garatra; a só csúszdán folyik át az alacsonyabb normálvagonba.

A csúszda másik végénél két ember áll nagy bádogkanalakkal – ezek leginkább a régi fűszerecek mércéihez hasonlítanak –, és egyenletesen elterítik a sôt a vagon alján. Száll a finom por, lerakódik a munkások meztelen, izzadt felsőtestére.

– Miért nem vesznek fel valamit?

– Így is nagyon kopik a ruha, egy évre adnak egy öltönyt, és egy hónap alatt tönkremegy. Egy új nadrág százharmincöt forint.

Éles csattanás hallatszik, leállt a motor, a gépkezelő csak legyint, mint aki már megszokta.

– Egy műszakban kétszer-háromszor is kell lapátot cserélnünk, néha két brigádra csak egy jó gép jut. Amikor kipróbáljuk, mind működik, itt meg egy kosárra valót sem visz el, az első fogásnál megakad, és kézzel kell kiszedni.

Valaki elindul megkeresni a szerelőt, a munka leáll:

– Így megy ez mindennap, száz forintért lejárattják ide az embert.

A vagonok oldalába kapaszkodva lépkedünk tovább a rámpa csúszós, műtrágyával borított szegélyén; hirtelen átható erjedt szag csapja meg az orrom, körülnézek: a vagon mögött a rakodók kézzel kézre adnak egy pálinkásüveget. Kísérőim mind látják a jelenetet, de szinte egyszerre kapják el tekintetüket, egyik sem szól, csak az állomás túlsó végén tárgyaljuk meg az ügyet:

– Ha én reggelenként leszondáznám az átrakókat, becsukhatnám a boltot, mert a fele embert haza kellene küldenem. Nagyon nehéz megállni, hogy ne igyanak: reggelenként az autóbusz már fél hatra behozza őket a falujukból a Kisvárdá-Hármasút állomásra, és csak egy óra múlva kapnak vonatot Záhony felé. Mivel töltsék el az időt? A Cigány-bisztró akkor már kinyitott, a rakodó, ha van a zsebében egy húszas, megissza, ezért van, hogy ilyenkor reggel, nyolc és kilenc óra között a leghangosabbak az emberek, délutáni részeg alig akad.

– És mondjuk meg őszintén: a tuzséri átrakómunka nem olyan, amit egy feles vagy egy üveg sör nélkül el lehetne viselni. A sót, a cementet, a foszforlisztet beszívni, amittől az emberek hetven százaléka hány, az idegen még harmincméteres körzetben sem bírja ki a vagon mellett.

4

Túl a fehérolajtelepen, ahol a záhonyi állomás határai már feloldódnak, a terepet átveszik a tavalyról megmaradt kukoricaszárak és széttaposott takarmánytökök; szegényes végvárként feltűnik még egy vasúti épületcsoport: a MÁV itt rendezett be seprűkötő üzemet a rokkantjainak.

Kedvetlen öreg vasutas kalauzol végig a telepen; a forgalomtól helyezték át ide vezetőnek, és nem találta meg a számítását: itt nincs prémium, záhonyi pótlék, juttatások. Először az alapanyagot nézzük meg: a cirkot fedett, oldalt dróthálószerűen lezárt színben tárolják.

– Drága a cirok, a téeszek ezerháromszáz forintot is elkérnek egy mázsáért. És ha legalább jó volna az anyag, de mind rajta hagyják a szálon a magokat.

– Hogy készítik a seprűt?

– Tessék, menjünk be az üzembe, meg lehet nézni.

Földszintes, kis panelépületbe lépünk be, a bejáratnál betonvályúban ázik a cirok.

– Mielőtt megkötnénk, fel kell puhítani, kénezní is kellene, mert a kén tartóssá és rugalmassá teszi a cirkot, de hát nem tudjuk megoldani. Illetve nem mindig.

– Miért nem?

– Az orvosok nem akarják engedni, mert az emberek között sok a tébécés meg az asztmás, a kéntől elered az orruk vére, és fuldokolnak. De hát a kész seprűt azért csak le kell kénezní.

– És ki megy be a kénezőkamrába?

– Hát szokott akadni sánta vagy rosszul látó ember, akinek rendben van a tüdeje, azt küldöm.

– És ha éppen nem akad?

Kísérőm diplomatikusan széttárja a karját:

– Valakinek csak be kell menni.

Belépünk a nagy terembe, tíz-tizenöt ember dolgozik itt. Nem sokat törődnek az alkalmi látogatóval, hajtja őket a munka, testükből izzadt, nehéz szag árad. A betonvályúból kimarkolnak egy nyaláb vizes cirkot, a túlságosan görbe vagy apró szálakat kidobálják belőle, egy seprűre valót bedugnak a kézi vágógépbe, méretre lenyírják, aztán továbbadják egy társuknak, aki ráköti a nyélre, majd egy harmadik géppel megvarrja, és kész is a seprű. Megállok a gép mellett:

– Mióta végzi ezt a munkát?

– Két éve.

– Azelőtt hol dolgozott?

– A rakodóknál. Egyszer egymázsás cukorzsákokat pakoltunk le, a bakancsomon spiccvas volt, beleakadt a padlódeszkába, és elestem, szilánkosra tört a bokám. Azóta itt vagyok.

Megszólítok egy másik söprűkötőt:

– És magával mi történt, uram?

– Én kocsirendező voltam, tolatás közben összenyomott a vonat, a mellkasom beszakadt, tüdőlebennyel operáltak. Drótozott mellel dolgozom.

Néhányan – kezükben csöpögő cirokcsomókkal – megállnak mellettünk; feszült arccal figyelik a beszélgetést, nem szólnak, de látszik, hogy ők is szeretnék elmondani a magukét.

– De legalább olyan helyre kerültek, ahol nem hajtják magukat – mondom vigasztalóan.

– Azt tetszik hinni?! Először nem volt normaelőírás, veregették a vállunkat: csak maguk dolgozzanak nyugodtan, nem az a fontos, amit megtermelnek, hanem hogy a társadalom hasznos tagjának érezzék magukat. Aztán behozták a normát: egy nap tíz söprű fejenként, aztán tizenkettő, tavaly már tizennyolc, az idén meg már huszonöt seprűt kell készíteni egy nyomorult embernek.

– Panaszkodtunk, kijött a szakszervezetis, mindenkiel kezét fogott, mindent megdicsért, azt mondta: ez nem is munka, hanem szórakozás. Tessék megpróbálni, szórakozzon maga is! Beleizzadt, míg egyszer átfűzte a tűt.

– Rosszul mehet a vasútnak, ha már a mi hasznunkra is ilyen nagy szükség van.

– A vasút nem törődik az embereivel, a vasúti orvosok meg hagynak megdögleni minket. Ha ma kijövök a kórházból, holnapra

kiírnak, még az sem számít náluk, ha olyan lázas vagyok, hogy a hőmérő eldurran a hónom alatt.

– D. Bélát is ők ölték meg. Volt bent a rendelőben, a szívére panaszkodott, de kiírták. Együtt mentünk haza Tornyospálcára; Béla mondta, hogy rosszul érzi magát, nem tudja, hogy fog hétfőn dolgozni. Hát nem is kellett szegénynek, vasárnap meghalt.

– Két vagy három éve fáj a gerincem, betegállományban voltam vele – meséli egy rakodómunkás az olajtelepen –, de 14-én, fizetési napon bementem a pénzemért a munkahelyemre. Reggel nyolckor kezdtem várni, már délre járt, és még mindig nem volt pénz. Dühös lettem, vasúti telefonon felhívtam Szegedi Nándort, a debreceni igazgatót, bejelentettem, kérem a pénzt minél hamarabb, mert szükségem van rá, azzal szépen hazamentem.

Szegedi Nándor nem szereti, ha lacafacáznak az emberekkel, jól lebarnitotta a vezetőimet; elég az hozzá, hogy még aznap este hárman hozták ki kocsival a pénzemet. Persze tudtam, hogy nem fogják szó nélkül lenyelni a főnök letolását, hanem lecukrozzák majd az én tányéromra.

Másnap ráírták a papíromra: „Rendkívüli felülvizsgálatra berendelni!” Bemegyek; mondja az orvos, hogy vetkőzzek le.

– Miért vetkőzzek le, doktor úr? Maga már megkapta a direktívát, hogy írjon ki munkára engem. Igaz, vagy nem igaz?

Hebegett-habogott, de nem nagyon tiltakozott.

– Tessék csak ráírni a papírra mindent, ami jólesik, aztán megyek vele felülvizsgálatra Debrecenbe.

A debreceni orvos sem kiírni nem mert, sem betegállományban tartani. Nem érdekes, gyerünk Pestre a MÁV-kórházba! Hat orvos vizsgált meg, megállapították, hogy nem szimulálok, fáj a gerincem, még három hetet adtak. De ha nem járok utána, hanem beállok a

munkába, mikor ők akarták, tudja az Isten, talán meg is púposodtam volna.

Késő délután van; a rendelő épületében már minden forgalom lezajlott, a nyitva hagyott ajtón át belátni az üres szobákba. Az egészségügyi felügyelő, öreg, évtizedek óta a környéken dolgozó orvos, ezt az időt kérte a beszélgetésre. A tévé előtt ülünk, egy óra múlva kezdődik a válogatott meccs; a doktor sört hozat, tölt a poharakba, szótlanul hallgatja végig, ahogy felidézem a munkások véleményét az orvosokról.

– Én magam nem vagyok rendelő orvos, így nem vagyok illetékes nyilatkozni a munkájukról, de annyit el kell mondanom, hogy emberileg megértem az orvosok türelmetlenségét. Aránytalanul sok munka hárul rájuk, elfáradnak.

A záhonyi körzeti orvos egyedül látja el az egész négyezres Záhonyt és a hozzá kapcsolt terület nagy részét. MÁV-vonalon sem jobb a helyzet, tavaly a három záhonyi üzemorvosi állás közül kettő nem volt betöltve, az egyetlen üzemi orvos nemcsak a munka közben adódó sérülésekkel foglalkozott, hanem a gondozott betegekkel is, sőt Záhonyban az orvosi mentőszolgálatot is a MÁV látja el.

A betegek nemcsak sokan vannak, de nem is mindig a legjobb partnerek, ezen a környéken nincsenek nagy hagyományai a higiéniaának. Jól tudom: a jelent a jövőhöz illik mérni, nem a múlthoz, de a teljes képhez az is hozzátartozik, hogy ezek az emberek még tíz évvel ezelőtt is eltöprengtek, hogy az állatorvos receptjét váltsák-e ki a bocinak, vagy az emberorvosét a gyerekeknek, mert két receptre sokallták a pénzt. A cigányasszonyokat néha most is hiába figyelmezteti az orvos, huszadszorra is mosdatlanul és koszos ruhában viszik rendelésre a gyereket.

Aztán itt van az alkohol. A kertekben és a domboldalakon mindenütt burjánzott a direkttermő „feri” szőlő, még a fákra is felfuttatták, a fürtök alatt letörtek az ágak. Fogyott a pálinka, a szülő

nő pálinkát ivott, hogy legyen teje, még a gyomorbetegeket is paprikás pálinkával kúrálták.

– A vasutasok most is sokat isznak?

– Azt mondják, hogy nem isznak többet, mint például a térszben dolgozók; ezen a környéken minden házban tartanak nohás bort és almából vagy cukorból főzött pálinkát. Azt is mondják, hogy az emberek ismerik a mértéket, de kérdezze meg csak a tuzséri orvost, hogy milyen nehezen birkózik meg az alkoholistákkal. Főleg ősszel győzi nehezen, mikor érik a bor, a friss nohabor teli van metilalkohollal, és ha valaki ettől berúg, nehéz rajta segíteni, előfordult, hogy egy részeg a tehetetlen orvos szeme láttára halt meg.

– A vasútnál is okozott balesetet az ital?

– Volt olyan év, hogy a Záhonyi átrakókörszetben két embert ölt meg az ital. Fényeslitkén egy műszaki hibás kocsiból át kellett rakodni egy másikba, közben találtak egy sérült kartont teli konyakosüveggel. F. I., egy vasútör félrerakott öt üveggel, és a rakodókkal megitták. A többiek utána elmentek, F. I. lefeküdt aludni az üres kocsiha, a hátán fekve hányt, és megfulladt. Egy gépkísérő pedig részegen elesett a záhonyi állomáson, beütötte a fejét, és agyvérzésben meghalt.

Egy tizenegy gyerekes családapa jobb karja megbénult az italtól, évekig betegállományban kellett tartani, nemrégiben kivetődött az országútra, és egy autó agyongázolta.

Az ideg- és elmeagyógyászok talán többet tudnának tenni a részegeskedés ellen; de Záhony körzetében – harminc-egynéhány helységben, egészen be Nyíregyházáig – egyetlen idegorvos sem működik, elmeagyógyászatot pedig legközelebb Nagykállóban lehet találni.

Valamit mindenképpen tenni kell, mert – túl az emberi és családi tragédiákon – Záhonymnak is szüksége van minden emberére; ha a munkáslétszám tíz százaléka kiesik, az átrakókörszet nem tudja ellátni a feladatát.

Az átrakómunkás lelkileg is rendkívül nehéz beteganyag. Nagy stresszhatást jelent a paraszti munkából átjönni a sínek közé; egyszer nézze meg, milyen hangulati ellentét van a pályaudvar széle és az attól öt méterre levő kukoricaföldek között. A paraszti munka ha nehéz is, de bizonyos fokig kötetlen, a szántás-kaszálás után nehéz az elektromos lapáthoz alkalmazkodni, soha nem gyakorolt testtartásokba görnyedni szokatlan klimatikus körülmények között.

Külön teher, hogy az átrakómunka mellett megmaradnak parasztnak is. Mikor a háztáji földeken és szőlőkben a munka dandárja folyik, megszorodnak a táppénzigények, az emberek a kis bajra is rájátszanak. Ha az orvos nem adja meg a táppénzt, fellebbeznek Debrecenbe, és nemcsak olyan esetek fordulnak elő, mint amilyeneket magának elmeséltek, sőt az ellenkezője jellemzőbb, a jelentkezőket szinte mindig betegállományba veszik megfigyelés céljából. Diadalmasan jönnek haza kapálni a szőlőt, úgy érzik, hogy sikerült leégetniük az orvost.

A képernyőn feltűnik a Népstadion, az egészségügyi felügyelő felerősíti a hangot:

– Sok a baj. Ezeket a dolgokat csak hárman együtt tudják megoldani: a MÁV, az orvosok és az emberek.

5

A hősi időkben Záhony építésén ezernyolcszáz-kétezer ember dolgozott napi tíz-tizenkét órát primitív szerszámokkal, barakkokban lakva, de akármilyen teljesítményt nyújtottak is, az előírt munkabéren kívül semmiféle magasabb elismerésben nem részesültek. Egy mérnök említi, hogy fizetési napokon a legjobb brigádok elsőnek állhattak a pénzesasztal elé, ezzel is nyertek két-három órát, és a korábbi vonattal mehettek haza. Az idők nagy változására volt szükség, hogy 1975-ben a Vörös Csillag átrakóbrigád, Hajtó József és kilenc társa megkaphassa az Állami Díj II. fokozatát és a vele járó pénzt, fejenként harmincezer forintot.

Talán nem is kell külön mondani: ahogy a hír elterjedt a Záhonyi átrakókörzetben, az irigykedés és gyűlölködés hulláma csapott fel Hajtóék ellen. Egyik reggel egy rakodókat szállító kis teherautóval utaztam ki Eperjeske átrakóra, esett az eső, a szakadt ponyváról vasérctől piros cseppek hulltak a nyakunkba, az emberek káromkodtak, és esküdöztek, hogy ilyen időben nem mennek ki dolgozni, menjenek a Hajtóék, és mutassák meg, hogyan kell. Ha ugyan meg tudnak emelni egy tisztességes lapátot.

– Szóval a Hajtóék maguk szerint gyenge brigád? – kérdeztem óvatosan.

– Záhonyban száz különbet is talál.

– Rég túl vannak már a legjobb idejükön. Nézze meg a Hajtót azzal a nagy hasával; mit tud az dolgozni?!

– Akkor miért kapták meg az Állami Díjat?

A rakodók a vállukat vonogatják:

– Jó fiúk, pártemberek. A Teleki meg az Orbán önkéntes rendőr, az Eszenyi meg népi ellenőr.

Nem ismertem Hajtóékat, igyekeztem további véleményeket gyűjteni, másnap az egyik főnököt kérdeztem meg róluk:

– Ha nagyon szigorúan vesszük: Záhonyban egyetlen brigád sem érdemelte volna meg az Állami Díjat, ezt a vezetés is tudta, eredetileg Hajtóékat is sokkal alacsonyabb kitüntetésre terjesztettük fel.

– Akkor miért kapták mégis azt a díjat?

– Az Állami Díjat nem könnyű kiosztani. Ha nem is hivatalosan, de félig-meddig elő van írva, hogy milyen munkakörben dolgozó, milyen társadalmi és mozgalmi munkát végző emberek kaphatják meg. Ebben az évben lehetőleg fizikai munkásokat kellett javasolnunk, így esett a választás Hajtóékra.

– Szóval: az emberek jogosan elégedetlenek?

– Ez nem ilyen egyszerű. A többi brigádnak abban igaza van, hogy Hajtóék már nem képesek olyan teljesítményre, mint a fiatalok, de a kezdeti nehéz időkben ők dolgoztak a legtöbbet. Volt olyan műszakuk, hogy fejenként hatszáz mázsa cementet, ezerkétszáz zsákot raktak át, erejük javát itt hagyták.

Jegyezze meg: a vasút nem felejt – sem a jót, sem a rosszat. Vegyünk egy példát Záhony életéből: egy brigád egy műszak alatt kirakott három széles kocsit, teljesítette a tervét, és megkereste arra a napra a maga tisztességes pénzét. Még van hátra egy órájuk, az emberek pihennek, takarítanak a sínek között, rágyújtanak, és akkor odamegy hozzájuk egy munkavezető:

– Emberek, megkérem magukat, rakjanak ki még egy vagon, mert túl nagy a széleskocsi-maradvány – vagy a forgalom nem tud összeállítani egy vonatot, vagy valami más okot mond.

Erre a rakodókat kötelezni nem lehet, a munka messze túlnyúlna a műszak tizenkét óráján, sokan csak a vállukat vonogatják:

– Mi is emberek vagyunk, nekünk is jár a pihenés.

Na már most a Hajtóék ilyenkor mindig beálltak a negyedik vagonba is, és ez fel van jegyezve a vasút emlékezetében.

A Hajtó-brigád néhány tagjával a záhonyi állomás előcsarnokában találkoztam először. Egy középkorú, sovány, bajuszos férfi óvatos komolysággal kinyitott egy mélybordó bőrrel bevont dobozt, és kivett belőle egy ugyanolyan színű fedeles oklevelet, nagy betűkkel rá volt írva: Állami Díj, és megmutatta a köréje sereglő vasutasoknak, ráérő cigányoknak. Mellette ősz hajú, kövér ember állt, Hajtó, a brigádvezető. Akkor csak bemutatkoztunk, másnap a munkahelyükön, a vasércsúszdán kerestem fel őket.

Tízen vannak, a falnak dőlve eszik a reggelijüket. Tartásuk a munkaruhán keresztül is mutatja, hogy a testük elképesztően tönkrement, elhasználódott, hátuk előrehajlik, mintha láthatatlan bálák

alatt görnyednének. Kérdezgetem sérüléseiket, betegségeiket: bordatörés, lábtörés, csuklótörés, asztma, aranyér, tüdőtágulás, szívpanaszok.

A brigád már beletanult a közszereplésbe, egy magas, kopaszodó brigádtag öntudatos mosolyt erőltetve mondja, hogy valaha bizony ő rakta ki az első széles kocsit Záhonyban – ez valami misztikus rang lehet, mert legalább húszan dicsekedtek már ugyanezzel nekem. A másikuk a XI. pártkongresszus hozzászólóját idézi arról, hogy nincsenek „egyszerű” munkások, mert akkor lenni kellene „egyszerű” mérnököknek, tudósoknak, művészeknek is, rájuk pedig nem használják ezt a jelzőt. A harmadik ráduplicál:

– A szocialista brigád-mozgalomnak pedig hármas célja van: szocialista módon dolgozni, szocialista módon élni, szocialista módon művelődni!

Kényelmetlenül elhúzom a számat, de meggyőzőm magam, hogy nincs miért fanyalogni! Hajtóék nyilvánvalóan érzik a környezetük gyűlölködő nyomását, és ezt a magatartást alakították ki védekezésül. Ezt az ellenkezést itt a munkahelyen én sem tudom legyőzni, megbeszélem velük, hogy másnap, szabadnapjukon a reggeli vonattal kimegyek Tiszabezdédre Hajtó házához, és ott beszélgetünk. Kérem, hogy a brigádvezetőn kívül még két-három ember legyen ott, az egyik brigádtag kelletlenül megvonja a vállát:

– Holnap nekem permetezni kellene.

A sovány, bajuszos férfi, aki az Állami Díjat mutogatta az állomás előcsarnokában, szúrósan ránéz:

– Ez most fontosabb. Ha az elvtársnak van rá ideje, neked is legyen.

Hazamegyek a szállásomra, én is készülök a másnapi találkozóra. Riportra indulni: ugrás a sötétbe; nagy segítség, ha tudok valamit arról a világról, melyben a riportalanyom él. Előveszem a záhonyi vidék történetével foglalkozó könyveket – nincs sok –, és kirakom a jegyzeteimet.

Itt fenn, a Tisza-könyökben, ezer évig semmi nem mozdult, csak a szél változtatta a táj arcát. Kiszárította és megrepesztette a kötött agyagot, dombokba fújta össze a homokot, magával ragadta az elvetett rozsot, a gazda sokszor a szomszédjának vetett. A szél még a gyengén kelő növényeket is kitepte a földből.

A szél uralmának az őszi esők vetettek véget, az erdők vízben álltak, a rétek elmocsarasodtak, és felterve őket a nád, amíg meg nem jött a fagy, alig lehetett átlábalni rajtuk.

Még ebből a kilúgozott sovány homokból és agyagból is csak kevés embernek jutott. Egy 1935-ös fölmérés szerint tizenhétézer gazdasági cseléd és negyvenhétézer mezőgazdasági napszámos egy talpalatnyi földet nem mondhatott a magáénak, a parasztgazdaságok harmincnégy százaléka kisebb volt egy holdnál. A megye területének felét alig ezer ember birtokolta, csak a Forgáchok és Odeschalchiak több mint harmincezer holdat tartottak a kezükben.

A házaknak több mint a fele vályogból vagy sárból épült, ritkán állt egyébből, mint a kis konyhából, ahol a tűzhely égett – és egy vagy két földes szobából. Kis ablakokat hagytak rajta, a hideg ellen ezeket is kitömték mohával-homokkal. Alapot nem raktak, eső után a földpadló ragadt, mint a lekvár, a falakban az ablakig ért a nedvesség, rossz években sok ház összeomlott.

A szoba sarkában tartották a káposztáshordót, a káposzta, a krumpli és a tészta adta az étkezések javát. Húst még a módosabb gazda is legfeljebb egyszer evett egy héten, olaj és kenyér is csak kevés jutott. Ha a gyerek panaszkodott, és még kért enni, ezt a választ kapta:

– Eredj, fiam, a kúthoz, és igyál rá még egyszer.

A gyerekek naphosszat sóskát legeltek éhségükben, és kenyér helyett disznóhizlálásra használt olajpogácsát ettek – írja 1930-ban a *Szabolcsi Tanító*. A megmaradt iskolai naplókban hosszú oldalakon olvashatjuk a tanulók neve után: „kilépett”, „mulasztása miatt nem osztályozható”, a gyerekek, ahogy lehetett, elmentek dolgozni.

– Kilencéves voltam, mikor a szüleim elszegődtek Zsurkra marhát őrizni – mondja egy öreg záhonyi –, de a gazdám is szegény ember volt, egész napi ételem nem állt másból, mint két karaj, cukros vízbe mártott barna kenyérből. Csak vasárnap lakhattam jól, mert akkor anyám hozott enni.

Cipőm nem volt, mezítláb jártam sárban, szúróban, a lábam mindig eleven hús volt. Kitartottam volna így is, de a gazdám már enni sem tudott adni, haza kellett jönnöm. A részemét is csak ősszel kaptam meg. Milyen vidék volt ez! Ide még az Isten is csak jó éjszakát járt köszönni.

A legszegényebb családok voltak a legszaporábbak. Magyarországnak ezen a környékén született a legtöbb gyerek, és itt is halt meg a legtöbb. A földes házban a gyerekek együtt feküdtek a téltre behúzódó kutyával, macskával, tyúkokkal. Ha a szülők mentek dolgozni, nem volt kire hagyniok a gyereket, vitték magukkal, és beásták a földbe, hogy el ne másszon, és egy krumplit nyomtak a kezébe. Csípte a por a gyereket, estére olyan fekete lett, „mintha a püfő földön termett volna”. Akit kutyáktól, arra kóborló disznóktól féltettek, azt egy abroszban felkötözték a fára. A gyümölcs és főzelék időszakában vérhasjárványok törtek ki, száz csecsemő közül húsz-harminc nem érte meg élete első évét; feljegyeztek olyan családot, mely két év alatt háromszor temetett.

Tíz falu közül kettőben nem égett villany, a lakosság hatvan százalékanak nem volt mosdótála, faedényekből vagy szájból mosdottak. 1941-ben a központinak számító Záhony lakóinak 13,3 százaléka nem tudott írni-olvasni. A süppedt, elmaradt vidéken vad babonák lovagoltak, Amerikából visszatértek megalakították a metodista szektát, de terjedt a többi is: baptisták, nazarénusok, adventisták, millenisták, szombatosok, Jehova tanúi, pünkösdvárók és bibliatanulók.

Ilyen világban nőttek fel Hajtóék is, így múlt életük a felszabadulás előtt.

Másnap reggel, mikor leszálok a tiszabezdédi állomáson, apró, sűrű szemekben esik az eső. Két ázott, svájcisapkás férfi válik el egy fa derekától, két brigádtag jött elém. Köszönnek, kezet nyújtanak, de közben a földet nézik.

Szótlanul ballagunk a falun is; Hajtó Tiszabezdéd túlsó végén lakik, csak az iránt érdeklődnek óvatosan, hogy meddig szándékozok beszélgetni velük, próbálják minél rövidebbre szabni az időt: délben két vonat indul vissza Záhony felé; úgy tesznek, mintha a későbbiről nem tudnának.

Hajtó széles mosollyal fogad a ház tornácán, de mikor leülünk a homályos paraszti konyhában, ő is elbizonytalanodik. Elmeséli nekem is, amit egy nyíregyházi újságírónak már elmondtak, hogy vasúti szalonkocsiban utaztak fel Pestre átvenni az Állami Díjat, útközben a főnök szesztilalmat rendelt el, a fogadáson találkoztak Avar Istvánnal, a színésszel, és az egyik teremben frissen sült hurkát lehetett kapni. Aztán Hajtó váratlanul kitör magából:

– Nézze, uram: mi nem tudunk mit mondani magának az Állami Díjról. Kellett már nyilatkoznunk, beszéltünk a rádióban, akkor is megizzadtunk, nem értünk mi ehhez.

– Engem nem is az Állami Díj érdekel.

– Hanem?

– Maguk. Hogyan élnek, milyen a családjuk, mennyi a munkájuk?

Megenyhülnek.

– Az más, ha beszélgetni jött, az más. Cseh sör jó lesz? Más sört nem lehet kapni Bezdéden.

– Persze hogy jó lesz.

Hajtó fordul, egy kosár sört hoz, tölt a poharakba.

– Mi érdekli?

– Mióta dolgozik a vasútnál?

– 1938-ban kerültem ide, apám pályamunkás volt, ő vitt be.

– Szívesen ment?

– Nem, inkább suszter szerettem volna lenni, vagy szabó. Akkoriban sok zsidó szabó tartotta a műhelyét Mándokon, beálltam volna hozzájuk, de apám nem engedett. Azt mondta: ő sem tanult, én se tanuljak.

– Magának van gyereke?

– Hat, két fiam és négy lányom.

– Ők mit csinálnak?

– A nagyobbik fiam pék és szakács, aszerint, melyik szakma kedvez jobban. Az első lányom szakvizsgát tett, a vasútnál gyors- és gépíró. A második lányom anyagfelmérő Komoróban, ő most szült, itt lakik mellettünk. A harmadik lányom almát válogat a Hungarofructnál. A második fiam még kicsi, másodikos.

– És a negyedik lány?

A széles vállú, ősz ember elnéz a konyha sötét sarkába:

– Neki egy kicsit gyengék az idegei. A tanító néni sokszor hazaküldte az iskolából, hogy fáj a feje. Vittem volna orvoshoz, de Nyíregyházánál tovább nem jutottam, pesti kórházba nem küldték; kérdeztem is, hogy az én OTI-m, illetve SZTK-m csak Nyíregyházáig szól-e. Most, hogy az Állami Díj után lejöttek a vezetők, és faggattak: tudnak-e segíteni valamit, megemlítettem nekik a lányom ügyét. Aztán, de csak aztán, nagy nehezen felvitték egy pesti klinikára. De beszéljünk inkább a vasútról.

– 1938 óta egyfolytában szolgál?

– 1943-ban elvittek Erdélybe pályamunkásnak, a háború után, mikor visszajöttem, nem jelentkeztem a vasútnál. 1944-től 47-ig

paraszt voltam az apósom földjén. Összeálltam egy másik hatholdassal; neki is volt egy tehene, nekem is, együtt dolgoztunk. Ebből nem lehetett megélni, egy évig cseléd is voltam a református papnál. Meguntam, 1948-ban újra bekértem magam a vasúthoz.

– Hogyan folyt akkoriban az átrakómunka Záhonyban?

– Eleinte alig jött át széles vagon. Ültünk a földön, és vártuk a szerelvényt odaátról, ha feltűnt a hídon, már szétosztottuk magunk között: ez a mi brigádunké lesz, ez a tiétek. Egy vagonért sokszor száz ember verekedett, gyakran előfordult, hogy mi is lemaradtunk. Nem kerestünk semmit, még a szakszervezeti bélyegre is hazulról hoztuk el a pénzt.

– Gépek dolgoztak?

– Semmiféle, legfeljebb egy-két bakdaru, csigasorral működött, percenként emelt egy centit, négy-öt óra alatt rakott át egy nagy ládát.

Mindent kézzel kellett mozgatni: a rönköket kötéllel engedték le, és húztuk-vonszoltuk magunk után. A vasércet a földre szórtuk, úgy raktuk át a magyar kocsiba két-három karolással. A lapát éle annyira kikaparta a földet, hogy a végén gödörből kellett rakodni.

A fagyott halzsírt felvittük a felső kokszcúszdára, alája állt a normálvagon, és nagy tölcseren töltöttük át. Télen talpfával tüzeltünk a tartály alatt, hogy a halzsír folyékony maradjon.

Ősz elejétől már kezdett összeállni a vasérc is, kézzel-szerszámmal kapartunk ki egy kis helyet a vagon aljáig, hogy a lemezen csúszni tudjon a lapát, de novemberre az egész rakomány összefagyott, bonthatatlan volt, mint a kő. Rá volt írva az ilyen vagonra R – vagyis rendkívüli –, *RI*, *RII*, *RIII*; némely R kocsira három teljes műszakunk ment rá. Kompresszoros kalapáccsal törtük az ércet, talpfát raktunk rá, olajat öntöttünk a tetejébe, és meggyújtottuk, még a kocsi oldala is tüzet fogott, de a fagy még akkor sem engedett.

Volt olyan, hogy fedett kocsiban jött a vasérc; télen, homályos időben nem láttuk, hova nyúlunk a lapáttal. Villany nemhogy a vagonokhoz, de még a környékre is alig volt bevezetve, viharlámpa égett egy szögre akasztva, vagy kócot gyújtottunk meg.

A kóc mellett láttunk, de a kocsi túlsó felén kiabáltak:

– Oltsátok el, mert megfulladunk.

Ként a szabadban rakodtunk, porzott, a szél a szemünkbe fújta. Jött köszénkátrány, de nem folyékony, hanem szálas, úgy nézett ki, mint a csőtészta, darabosan tört. Egy éjszaka kiraktunk két kocsi kátrányt, de utána egy hétig nem mertünk kimenni a napra, mert a kátránytól égett a szemünk, az arcunk, legszívesebben veremben bujkáltunk volna. Legközelebb aztán selyemharisnyát húztunk a fejünkre.

Jött az öntött nyersvas nyolcvan-kilencven kilós darabokban, fej fölé emeltük, és úgy kellett átdobni a magyar vagonba, két és fél méter magasba kellett fellökni. Egy alacsony ember lépcsőt épített magának vasból, hogy felérje, de így sem bírta:

– Nehéz nekem! Mit csináljak?

– Törd el, úgy nem olyan nehéz.

Dühében tényleg odavagdosta, némelyik vas el is törött, de a kék színű, az nem, az nagyon erős volt.

– Akadt olyan rakodó, aki ezt a munkát is könnyen bírta?

– Akadt. Á. egyszerűen nem tudta, hogy mi a súly. Adjátok csak a kezembe a vasakat, én majd dobom! – és fél kézzel lökte át a vagon falán. A világon nem lett volna olyan súlyemelő, mint ő, ha foglalkoztak volna vele.

– Mi történt aztán Á.-val?

– Két évvel ezelőtt kivágtak egy nagy fát az országút mellett, Á. megfogta, és húzta hazafelé, megcsúszott a lába, a rönk ráesett, és agyonvágta.

– Á. volt a legerősebb ember Záhonyban?

– Azt így nem lehet mondani, kérem; felénk mindig sok erős ember élt. Az én apám virtusból beleállt egy vékába, hogy ne tehesse szét a lábát, és úgy vett fel egy zsák búzát a földről. Vagy ott volt Fényeslitkén a Búzakirály...

– Miért hívták így?

– Mert egymaga több búzát rakott át, mint egy egész brigád. Az elektromos lapát gépét pedig csak úgy megfogta, és arrébb rakta. Százharminc-száznegyven kilót felvett bármilyen anyagból – tollon kívül. Igaz: zabált is hozzá istenesen; szalonnasütéskor mindig azt mondta: Ha valakinek nem kell a zsír, öntse az én lábasomba. Megivott egyszerre egy liter zsírt.

– De hát hogyan is maradhatott volna meg gyöngye ember ilyen munkán?! Egyszer például jött egy széles vagon; nem volt benne több, mint három szál fenyő, de tizenhat méter hosszúak voltak, az átmérőjük pedig több mint egy méter. Egy rönköt áthúztunk a magyar kocsira, ahogy ráraktuk, a kocsi leült, minden rugója összetört a súly alatt.

– Mi volt a legnagyobb munkájuk?

– Érkezett egyszer egy hattonnás villanymotor, három-négy műszak sem tudta átvinni, mert gépek még akkor nem segítettek. Végül ránk bízták, próbáljuk meg mi is. Két sínt feltettünk a két vagon közé, megolajoztuk, hogy csússzon, aztán hévérrel, vagyis kéziemelővel alányúltunk a ládának, minden sarkát külön kellett ráemelni a sínekre, vasrudakkal toltuk át a magyar vagonba, megint csak hévérrel vettük be.

– Maguk szerint az országban más rakodóbrigádok bírták volna a záhonyi munkát?

Hajtóék összenéznek:

– Ki van az próbálva, kérem, hogy nem. Mikor Záhonyban csőd volt, és nem tudtak munkát adni, áthelyeztek minket Pestre a Szabadkikötőbe. A hat záhonyi brigád ott is együtt maradt; egy nap alatt hetven kocsi búzát dobtunk ki. A kikötőmunkások nekünk estek.

– Álljatok meg, nem fogjátok rontani a normánkat! Elintézzük mi titeket!

De mi pénzért mentünk Pestre, hajtottunk tovább. Másnap maga a felügyelő jött hozzánk:

– Hagyják már abba, elég az egy hétre is. Menjünk a kocsmába.

Még így is hatezer forintot kerestünk egy hónapban.

– A vasércről aztán húsrá kerültünk. Egy-egy hűtőkocsiban ezernyolcszáz féldisznót küldtek a Szovjetunióból a cseheknek; úgy össze voltak fagyva, hogy feszegetni kellett őket egymástól.

Ha nem jött hús sem, más munkára raktak minket; lemezt talicskáztunk, kosárral búzát raktunk át; egy kosárba épp egy mázsa fért bele, és nekünk csak úgy kézről kézre kellett adogatnunk. Gyapotot pakoltunk ki, a gyapot valahol vizet kapott, megduzzadt a vagonban, még a tetőt is felnyomta, izzadhattunk, amíg meg tudtuk bontani.

– Tagadtak meg munkát valaha is?

– Egyszer. Éppen nem jött hús, kiadták a parancsot, hogy álljunk be vasércre.

– Ez tilos – mondtam –, mert a fehér ruhánk a vason tönkremegy.

– Megtagadják a munkát?! Sztrájkolnak?! Gyerünk a főnökhöz rapportra!

Vittek minket a rakodásvezetőhöz, aki – mint mondani szokás – bolhából lett tetű, és erre roppant büszke volt.

– Senki sem kapott behívót ide, maguk önként jöttek. Ha nem tetszik a munka, el lehet menni a téeszcsébe.

Mondta ezt éppen ő, aki Békésből menekült a téeszcsé elől! De én egyszer megfelelttem neki. A feleségem szülés előtt megbetegedett, kértem szabadságot, de nem akart adni:

– Menjen a téeszcsébe, ott mindig lehet kapni szabadságot.

– Menjen maga, magának volt földje! Tahó paraszt!

Némelyik hajcsár nem úszta meg szárazon. Az egyik leszállt Kisvárdán a vonatról, a sötétben hátulról megkapta a maga két flekkjét, úgyhogy egy óráig kereste, hova repült a sapkája. A normás meg kapott egy akkora pofont, hogy elájult; kétezer forintot ígért, ha valaki megmondja, hogy ki osztotta ki, de senki nem jelentkezett a pénzért.

Az egyik brigádtag csak percekig tud ülve maradni, újra és újra felkel, kezét a hátára szorítva fel-alá sétál a konyhában:

– Úgy fáj a derekam, mintha kilenc kés vájné.

– Maguk szerint mikor a legerősebb a rakodómunkás?

– Tizennyolc éves korunkban vesznek fel minket, az erőnk már akkor is megvan, de nincs rutinunk, hogy használni tudjuk. Huszonhárom-huszonöt éves korában ér a legtöbbet a rakodó, én akkor felvettem a vállamra egy fél tehenet.

– És meddig bírja a rakodó?

– Attól függ, milyen munkára teszik az embert. Ha mindig lapátnál marad, negyvenöt éves korára ő is lapátra kerül.

A többiek tagadóan rázzák a fejüket:

– Azt nem éri meg az ember egyben. Én még nem töltöttem be a negyvenötöt, de a két kezem, a két lábam már olyan, mintha el volna verve, állandóan zsibong.

– Engem is a negyvenöt évnél hamarabb tönkretett a furnér. Nem akartuk rakni, mert balesetveszélyes, de muszáj volt. Meg is csúszott egy köteg, nekivágott a kocsi oldalának, a kezem hátratekerte, a bordámat eltörte. Azóta a kezem gyakran elzsibbad, annyira, hogy a másik kezemmel emelgetem, még a nadrágomat sem tudom begombolni vele. Éjszakákat nem alszom.

Hajtóék bólintanak:

– Nagyobb munka után nincs alvás, úgy elfáradunk.

– Ebben a brigádban tíz közül nincs két egészséges ember. Azért is kerültünk a vasércsúszdára. Ez veszélyes munka, és sokat kell járkálni a vagonok mellett, de nem kíván annyi erőt.

– Kezdetől fogva egy brigádban dolgoznak?

– Én 1960-ban kerültem ide – mondja a bajuszos, sovány ember – , addig a legrámenősebb brigádban dolgoztam, egy műszak alatt hatan kiraktunk tíz kocsi kukoricát. Megkerestük a hatezer forintot, de mindenki csak rohant, magával nem törődött, hiába mondtam, hogy holnap is ezt a lovat kell befogni.

Egy deszkás vagon taktunk ki, magasan, ahogy mi mondjuk, kukósan fel volt pakolva. Az emberek felugráltak rá, és nekiláttak; még azt az öt percet is sajnálták, hogy a keskeny vagon pontosan beigazítsák a széles mellé, nem kézből kézbe csúszatták a deszkát, hanem mindig egy kis fordulatot kellett tenni vele.

A nagy rohanásban senki nem figyelt, a deszka megütött egy embert, leesett a sínek közé; felugrott szegény, ment volna vissza a tetőre, de a karja lelógott, hiába dörzsöltük át hóval a vállát. Eltört a kulcscsontja, kórházba került. Én akkor kijelentettem:

– Fiúk, ettől a perctől fogva megszűnt a rohanás.

De a brigáddal nem lehetett beszélni, azt hitték, hogy én már nem bírom, és tőlük is irigylem a pénzt.

Elmentek a rakodásvezetőhöz, és feljelentettek, hogy nem akarok dolgozni. Azt mondja a főnök:

– Nézze, Pista, ne veszekedjünk, magának is jobb lesz, ha elmegy valami nyugodtabb helyre.

Akkor kerültem én is a vasércsúszdára, de ennek már tizenöt éve.

– Minden ember megmaradt a brigádban?

– Változik az évek alatt. 1956 után sokan jöttek le Pestről, mert azt hallották, hogy itt nagy pénzt lehet keresni. Hozzánk is beálltak, de meglátták a széles kocsit, és egy-két nap múlva elmentek.

– Meg volt egy kőműves, jött-ment a vasútnál, mert nagyon ivott. Tudta, hogy így nálunk nem maradhat meg, egyik nap elhatározta magát:

– Lemondok az italról, szégyellem, mégiscsak nagy lányom van. Szóltam a kocsmárosnak, hogy akkor se adjon innom, ha a szemem hurkon csüggene.

– Megállta?

– Már másnap olyan részeg volt, hogy ülni sem tudott. El is került tőlünk.

– Most is van három ember, aki csak dolgozik velünk, de nem tagja a szocialista brigádnak.

– Miért nem?

– Az egyik odahaza cigányokkal verekedett, a törvényszék nem ítélte el, de faji ellentétnek minősítette.

A másik analfabéta. Előbb iskolába írtuk be, de szégyellte a többiek előtt, hogy lassan halad. Akkor szereztünk neki egy külön tanítót, de nem fogadta el. Azt mondta: nem akarok szégyent hozni

rátok, de ne zaklassatok azzal, hogy tanulni küldtök, inkább zárjatok ki.

A harmadik a legrosszabb, a feleségemmel nem volt annyi bajom, mint vele. Iszik, tizennyolc feles pálinkánál kezdődik nála a kondi. Eljön este nyolckor dolgozni, nem látszik rajta semmi, de éjfélre úgy kijön rajta az ital, hogy haza kell küldeni.

Leesett a padlásról, eltörte a gerincét, több mint egy évig tartották betegállományban. Elvégeztünk helyette mindent, megmetszettük a szőlőjét, kivágtuk a korhadt diófáját, megműveltük a földjét. Mikor visszajött, még egy évig kíméltük, olyan munkára osztottuk be, amit egy gyerek is elvégezne. Ő meg elment disznót vágni, és még azzal is dicsekedett, hogy ő vágta a földhöz a száznyolcvan kilós állatot. A brigádtagok letoltak minket a lágy szívünkért.

Húsvét este megint olyan részegen jött be műszakra, hogy elaludt; hajnali két óráig nem tudta felkelteni senki. A felesége is panaszkodott, hogy ha berúg, otthon kergeti a családot. Ezt nem lehetett tűrni tovább, kizártuk a brigádból, dolgozhat velünk, de már nem tartozik közénk.

Most, amikor megkaptuk az Állami Díjat, este kilenckor bekopogott hozzám részegen:

- Nekem is jár a díjból, adjátok ide a részemet!
- Te nem vagy benne a brigádban.
- A kormány nekem is adott volna, csak ti szóltatok, hogy ne kapjak.

Másnap beállított a felesége, aki a legtöbbet panaszkodott rá, és kért a díjból, mert az urát alap nélkül rúgtuk ki:

- Mindig is józan ember volt.
- Akkor tíz ember volt részeg, aki látta. Ez pedig lehetetlen.

Egy haragossal több.

Néznek maguk elé:

– Most kevesen szeretnek minket.

– Mire költik a pénzt?

– Én befejezem a házamat – mondja Hajtó.

– Én bent hagyom a takaréokban. Majd a fiamnak veszek kocsit belőle.

– Én is a gyerekre költöm.

– És magukra semmit?

– Mi már túl vagyunk a csúcson.

Indulni kell, hogy elérjük a vonatot; kint apró és sűrű cseppekben változatlanul esik az eső.

6

Hajtóék házánál, Tiszabezdéden jutott eszembe, hogy meg kellene nézni: a Záhonyi átrakókörszet fejlődése miképp hat a környék apró falvaira. Három községben is próbálkoztam, de a tuzséri tanácscon senkit nem találtam, aki hajlandó lett volna nyilatkozni; Komoróban pedig már csak egy kirendeltség működik, így félig-meddig kényszerből Fényeslitkét választottam.

A tanácselnök készségesen fogad, barna sörrel kínál, ő maga nem iszik, az emberek megéreznék rajta a sörszagot:

– De maga csak igyon nyugodtan, ha szereti. – Kiteszem az asztalra a jegyzetblokkot, felkattintom a golyóstollat, mintha bejelenteném, hogy tessék komolyan venni a beszélgetést, mert mindent felírok, de az elnök arca változatlan marad:

– Csak tessék kérdezni.

– A felszabadulás előtt hány vasutas lakott Fényeslitkén?

– Talán tíz vagy tizenkettő, a nép a föld után élt.

– És most?

– Már csak minden harmadik ember él paraszti munkából.

Néhányan a Barátság olajvezetékénél dolgoznak, vagy építővállalatoknál, de a zöme a vasúthoz jár, 748 keresőképes férfiből 469.

– Tehát Fényeslitke ipari község lett?

– Nem. Ezek az emberek vasutasok, nem pedig munkások. A gyökér paraszti, és a visszahúzó erő is paraszti. Nézzen csak ki az ablakon.

Az ablak előtt a hosszú, poros utcán egy vasutas bandukol, kerékpárjára akasztva kézi permetezőt cipel:

– Reggel találkoztam vele, akkor jött a szolgálatból; tizenkét órát dolgozott az irányítótornyban, most megy, és lepermetezi az anyja gyümölcsösét. Holnap reggel holtfáradtan kezdi újra a vasútnál.

– Miért nem fekszik le pihenni?

– Egy parasztember *nappal* sohasem fog lefeküdni. Ha ő maga nem hajtáná munkára magát, majd hajtja az asszony. A vasútnál is éppen azért tartanak ki, mert a fordarendszer időt hagy nekik, hogy minden másod-harmadnap a földjükön dolgozzanak.

– És mivel foglalkoznak? Csak gyümölccsel?

– Tíz-tizenkét éve itt minden az almafák körül forog, azelőtt nem sokat törődtek vele, a szektások még ki is vágták, mert az édenkertben egy almafa gyümölcse vitte bűnbe Ádámot és Évát.

Három-négyszáz négyszögöles zárt kertekben a vasutas többet keres, mint a fizetése, egy évben százezer forint is összejöhet almából. Igaz: keményen megdolgozik érte. Odaügyelő munka az alma, a

metszés az alapvető, de a fát is meg kell kaparni, tízszer-tizenötször meg kell permetezni.

– És a fiatalok is vállalják ezt a munkát?

– Egyelőre kénytelenek vele, mert valakinek gondozni kell azt a fát, melyet még a nagyapa ültetett; a tanács is megbüntetné őket, ha elhanyagolnák a gyümölcsöst. De pénz, rendeletek, minden csak addig tartja a föld mellett a fiataalt, amíg nagy üzlet lesz az alma. Ha az alma megbukik, krumplival vagy spárgával már nem fog kísérletezni, hanem eladja a földet.

– Már látszik ez a fordulat?

– Már lehet érezni. Parcelláztunk telkeket, két-háromszáz négyszögöles házhelyeket. Régi litkei ember hatszáz négyszögölnél kisebb telket akkor sem vett volna meg, ha palota áll rajta, mert ilyen kis telken nem tudott volna hova ültetni-vetni; most mégis minden telek vevőre talált, tizennyolc-húsz éves fiúk és lányok jelentkeznek érte.

– Ha így szabadulnának a földtől, lehetséges, hogy a vasút még több embert kap majd Fényeslitkéről?

– Fiatalokat aligha. A gyerekek tovább tanulnak, bejárnak Kisvárdára, Demecserre gimnáziumba, Záhonyba szakközépiskolába. Ezek már másra készülnek.

– És aki nem tanul tovább?

– Tizennégy éves korukban, mikor elvégzik a nyolcadik általánost, a vasút még nem alkalmazhatja a gyerekeket; tizennyolc éves korában már felvenné, de addigra már rég elhelyezkedtek. És a vasútnak már egyébként sincs meg a régi vonzóereje.

– Maga, mint a község egyik vezetője, nem próbál segíteni?

– Lehetek őszinte? A vasút nem úgy viselkedik Fényeslitkével, hogy az ember olyan nagyon a szívére vegye a gondjait. A

vasutasvezetők azt mondják: a vasút az enyém, a község nem az enyém.

– Volt olyan eset, ahol ez be is bizonyosodott?

– Igen, az óvoda ügyében. 1972 elején a megyei tanács hirdetett egy pályázatot községi óvodák építésére; ha a költségek ötven százalékát elő tudjuk teremteni, a másik felét ők megadják. Óvodával akkoriban rosszul álltunk, egy régi kúriában működött hetvenöt gyerekkel konyha nélkül, a Köjál be is záratta. Na – gondoltam –, itt az alkalom!

Az óvoda hárommillióba került volna, nekünk volt félmillió önerőnk, a téesz is adott volna kétszázötvenezeret, a MÁV Tervező Intézet társadalmi munkában elvállalta volna a rajzokat.

Felmentem a vasútigazgatóságra, és elmondtam, hogy mit szeretnénk; kimutattam, hogy száz óvodás gyerekből hatvanat a vasutascsaládok hoznának, kértem, hogy szálljon be a vasút is az építésbe. Először egymilliót kértem tőlük, aztán megalkudtunk hatszázezer forintban, azt sem készpénzben adták volna, hanem bontott anyagban.

Az igazgató megígért mindent, csak egy levelet kért, hogy legyen mire hivatkoznia; el is küldtem neki MÁV futárpostával február 3-án. A pályázat határideje május 1-jén járt le, idő volt bőven, csak akkor kezdtem nyugtalankodni, mikor még áprilisban sem nézett felénk senki.

Tudom én azt, hogy egy rendes ember nem ír ajánlott levelet, de megerőltettem a derekam, és expressz ajánlva küldtem egy udvarias levelet; az igazgató erre sem válaszolt, a határidő közben szépen lejárt. Szeptemberben jött le egy vasúti osztályfőnök, hogy megnyugtasson engem, pedig akkor már nem is voltam ideges.

Az ügy ezzel még nem fejeződött be. 1973 márciusában megkeres valaki a debreceni vasúti igazgatóságtól; érdeklődik: volna-e lehetőség, hogy a MÁV egy vasutasóvodát építsen Fényeslitkén? Csak hápogni tudtam.

Az történt közben, hogy a MÁV is meghirdette a maga óvodaprogramját. A debreceni igazgatóság miniszteri látogatást várt, és erre az alkalomra napok alatt kialakítottak egy óvodát egy régi felvonulási épületből, kétmilliós költséggel, alig negyven férőhelyet. Még építési engedélyt sem kértek, hogy gyorsabban menjen a dolog; kétszázezer forint rendbíróságot kellett fizetniük, de úgy látszik, ezt sem sokallták azért, hogy a miniszter átvághasson egy szalagot.

Az óvoda ott áll a síneken túl, negyven gyereket tud befogadni, ebből csak ötnek a szülei nem vasutasok; több „polgár” nem kapott helyet, képzelheti, hogy mit szól a falu.

– Ez így van, a vasút nem közösködik senkivel – mondja a kísérőm kint az utcán. – Nézd meg: Pécsen, Debrecenben fuzionáltak a sportegyesületek: a Dózsa, a Petőfi, a Bányász, de a vasút sehol nem lépett be a buliba, a PVSZ, a DVSC megmaradt külön.

A fényeslitkei református pap kérésre összehívatta a falu nyugdíjas vasutasait. Hét-nyolc öregember üldögél a gyülekezeti teremben, mindannyian önkéntelenül a kályha mellé húzódnak, pedig nem ég benne a tűz.

– Régen, a háború előtt, a falu mennyire becsülte a vasutasokat?

– A faluban még a jó gazda lánya is esdekelt a vasutas után, az ő fizetését nem veri el a jég – mondta a paraszt.

– Maguk jobban kerestek, mintha földjük lett volna?

– Én 1941-ben előmunkás voltam a pályafenntartásnál; százhuszonnégy pengő fizetést kaptam, családi pótlékot és külön öt pengőt a feleségem után. Ennyi pénzt Fényeslitkén parasztgazda nem tudott összehozni, még akkor sem, ha tíz holdja volt, és száz mázsa búza termett rajta. Arról nem is beszélve, hogy én a jövedelmem után nem fizettem annyi adót, mint ő a földje után.

– Karácsonykor jutalomban megkaptuk a tizenharmadik havi fizetést, a vasutasok ebből vették meg a disznót.

– Maguk nem is neveltek disznót?

– Nem tarthattunk, mert a vasutasoknak nem volt földjük, ahol krumplit ültethettek volna. Állattal csak a pályaőrök foglalkoztak, ők is tehénnel, mert megkapták a vasúttól használatra a töltésoldalakat, száz méterenként húsz fillért fizettek egy évre, és lekaszáltatták a fűvet. A vasút odaadta nekik azokat a földeket is, melyeket a pálya mellett kisajátított, de használatba nem vett; akadt olyan pályaőr, aki három holdat is művelt – persze húsz-harminc tagban.

– A vasutas még nyugdíjas korában sem dolgozott földben, ült otthon, és élvezte a nyugdíját. Míg a háború össze nem omlott, a vasutasnak arra sem volt szüksége, hogy batyuzzon, ha öt-hat gyereke volt, azt is el tudta tartani tisztességgel.

– Annak idején nehéz volt bekerülni a vasúthoz?

– Ha valakinek az apja is itt dolgozott, azt már csak fölvelték valahogy, de külső embernek sokáig kellett próbálkoznia. Úgy mondták akkoriban: „dátum, aztán látum” – adj valamit, aztán megnézzük, hogy mit tehetünk érted. Libát, kacsát kellett vinni a pályamesternek.

– Ha az ember jelentkezett, és felment Debrecenbe orvosi vizsgálatra, akkor is kellett hogy adjon az orvosnak száz pengőt vagy egy kövér disznót; ha lefizette, átment a vizsgán, akár színtévesztő volt, akár telitalpú. Disznótalppal már lehetett telitalpú. De ha nem volt neki megfelelő tulajdonképpen alapja, akkor mehetett jelentkezni akár ötvenszer is, mindig visszavetették.

– Alkalmi munkásokat már inkább felvettek, de rá volt írva a papírjukra: „Ön a Magyar Királyi Államvasutak kinevezett dolgozója sohasem lehet!” A szabályok szerint, ha az ember egy évet letöltött a vasútnál, rendszeresíteni kellett, vagyis állandó állományba venni; hogy ezt elkerüljék, az alkalmi munkás tizenegy hónap után megkapta a felmondólevelet. Két hét múlva esetleg már visszavették, de az egy

évet újra előről kellett számítani. Velem 1929-től 1940-ig csinálták, és csak amikor a háború miatt nagyon kellett az ember, akkor rendszeresítettek kilencvennégy pengő és negyven fillérrel. Háromévi munka után *nevezték ki* a vasutast; ez azért is fontos volt, mert ruhát csak a kinevezettek kaptak, az alkalmi ember a saját göncében dolgozott, még a lapátot is neki kellett hoznia magával.

– És mégis ennyire törekedtek a vasúthoz?

– Már mondtuk, kérem, hogy megérte. Itt, Fényeslitkén, ha az ember beállt Gyüre Lajoshoz vagy egy másik birtokoshoz, egy pengő napszámot kapott, és mikor a nap felkelt, már ott kellett állni a föld végében, és dolgozni, amíg le nem ment a nap. A vasút ellenben adott, mondjuk, huszonnégy fillér órabért, és ki volt szabva az idő: télen tíz óra, tavasszal tizenkettő, és még nagy hóban is meg lehetett keresni a pénzt pályatisztítással.

– Mennyire szólt bele a vasút az emberek életébe? Meg volt határozva, hogy a vasutasoknak melyik párthoz kell tartozniuk?

– A vasutas politikamentesen szolgált. Minden állomáson és őrhelyen ki volt rakva a feszület, de azt nem szerették, ha valaki pártoskodott.

– A vasút politikája a fegyelem volt, a végletekig. Nyíregyházán szolgált egy felügyelő, doktor Szekeres nevezetű, napközben, ahányszor elmentünk az ablaka előtt, annyiszor kellett tisztelegni. Én már meghajolva közlekedtem az ablaka előtt, hogy ne kelljen emelgetni a kezem, de meglátta, hogy bujkálok, és másnap már ki voltam írva egy pengő büntetésre.

– A k.-i főnök, Olasz Benedek, a sapkáját rakta ki az ablakba, és megkövetelte, hogy annak is tisztelegjenek.

– A nagy fegyelem ellenére is előfordultak lopások?

– Én csak egyszer hallottam, hogy valaki vasutas a dohánygyárból kihozott egy köteg dohányt, azt rögtön el is engedték a vasúttól.

– Az az italozás nem volt, mint mostanában. Munka után mi is megittunk egy fél deci szilvát vagy komisz pálinkát tengeriből, de munka közben senki nem mert inni, féltette a helyét.

– Fegyelmezett volt az egész, mint a nap, katonásdit játszottunk ezer százalékgig.

A pap közbeszólt:

– Nekem harangozott egy időben egy öreg vasutas, mindig abban a pillanatban kezdte húzni a delet, mikor a rádióban az ötödik sípszó elhangzott, pedig nem is volt rádiója. Érezte az időt.

– A munkában nem ismertünk pardont. A pályaőrnek, ha nem volt vonata, volt vonala, bejárta a körzetet. Szakaszonként volt kitéve egy tábla, azt meg kellett fordítani, vagy krétával rá kellett írni, hogy itt voltam.

– Mikor kezdett el lazulni a fegyelem?

– A háború után, mikor kétlaki lett a vasutasság.

– Mindenki kapott földet?

– Csak a *munkások*; azt mondták, kinevezett vasutasnak nem jár. Nekem a három gyerekem után adtak három holdat, de később visszavették.

– Nem is lett volna idő foglalkozni vele; ahogy elvonult a háború, be kellett mennünk Kisvárdára, a felrobbantott vágányokról raktuk át az árut a megmaradtakra, aztán jött a dögei híd építése, az egyik munka követte a másikat.

– Én akkoriban a nyíregyházi fűtőházban szolgáltam. A háború után próbáltuk újjáépíteni a munkahelyünket, mert tudtuk, hogy ezentúl is itt kell megélnünk. Az volt a legnagyobb baj, hogy elpusztult a mozdonyfordító korongunk, anélkül pedig nincs fűtőház. Rám bízta, hogy próbáljak csinálni valamit.

Munka után átjártam a kisleányok malomába, szabad időben kijavítottam és rendben tartottam a gépeket, ezért kaptam a molnártól három mázsa lisztet. Egy kézihajtányra raktam a zsákokat, és elmentem Diósgyőrbe.

A munkásoknak kellett a liszt, rá tudtam beszélni őket, hogy csinálják meg túlórában a fordítókorongot, az egész országban a miénk épült újjá elsőnek.

– Meddig tartott ez a diósgyőri út?

– Mikor elindultam, a feleségem épp akkor rakta a tojásokat a kotlós alá, mikor visszaértem, már tollas csirkék futkároztak az udvaron.

– Kapott valami jutalmat?

– Hogyne, azt, amit Bugyi Mihály a nádvágásért.

Ezt nem akarom firtatni, inkább felteszem a szokásos kérdést:

– Közben soha nem gondoltak rá, hogy máshova menjenek dolgozni?

– Én ragaszkodtam a vasúthoz, nemcsak azért, mert a háború után már tíz évem benne feküdt, de tudtam azt is, hogy minden vállalat meg fog bukni egyszer, csak a vasút nem.

– Akit a mozdony füstje megcsapott, az már kitart a vasút mellett.

– Csak akkor bántuk meg ezt a nagy ragaszkodást, mikor nyugdíjba mentünk.

– Mennyi nyugdíjat kapnak?

– Én ezerszázhusz forintot huszonegy év után.

– Én ugyanennyit, de harminckét év után.

– Én ezerkétszáznegyvenegy forintot – mondja az előmunkás –, jól kerestem, de ötvenegy éves koromban leszázalékoltak szívkoszorúérrel, el kellett mennem.

– Bizony, uram, jól mondja az orosz: becsületes munkából nem építész kőházat.

Az egyik öreg kiveszi az óráját a mellényzsebéből:

– Már fél nyolc? Elköszönünk, kedves uram, valami krimi lesz a tévében.

Eltrappolnak nehéz csizmájukban, üres lesz a gyülekezeti terem.

7

A pályafenntartási főnökség modern székháza mellett egy kis barakkban – gondolom, egykori raktárban vagy meghagyott felvonulási épületben működik a Záhonyi átrakókörszet jövőbeni agytrösztje: a számítógépes csoport. A csoportvezető fiatal, de kissé megviselt arcú mérnök, csendesen beszél, mértéktartóan fogalmaz, az embernek mégis az a benyomása, hogy ha nem fegyelmezné magát, szitkozódna vagy sírna.

– Milyen arányban gépesítették a rakodási munkát?

– A gépi rakodás aránya negyven-negyvenöt százalék, a félig gépesített negyven százalék – ide számít például az elektromos lapát –, a kézi mintegy tizenöt-húsz százalék.

– Ez még mindig nagyon sok, majdnem hárommillió tonna.

– Tudom. Bent a központban már évekkkel ezelőtt kineveztek egy rakodásgépesítési kutatót.

– Most például mivel foglalkozik az illető?

– Tmk-terveket készít, és dekorációkat rajzol. Különben sem vált be, hogy a központ gondolkodik, tervez és vásárol helyettünk. Évekkel

ezelőtt vettek hat kotrógépet és tíz targoncát, amit nem tudtunk használni, tovább kellett adni őket, sőt olyan átrakógépet is szerkesztettek, melyet a kipróbálás után kiselejteztünk.

– Ez hogy működött?

– Egy kis csillesor vitte át a búzát a széles vagonból a normálba, speciális kiképzésű pálya kellett hozzá, sok kiszolgáló munkás, és így sem adott teljesítményt. Nagy szemvesztéssel járt a munkája; már vagy öt éve nem dolgozik, de még mindig búza nő ott, ahol kipróbáltuk. Vitték a fenébe.

Nálunk egyedi és kisgépekre van szükség, itt helyben kellene kialakítani és megépíteni őket, mint például azt a polipmarkolót, amelyik Eperjeskén szedi ki a vasat a vagonokból – a mérnök egy elhárító mozdulatot tesz –, de persze ez nem a mi dolgunk, mi a számítógéppel foglalkozunk.

– Milyen típusú a gép?

– Egy R30-ast kapunk majd.

– Mibe kerül?

– Körülbelül száznyolcvanmillió forintba.

– Megéri az Záhonynak? Szükség van itt egy számítógép szervező munkájára?

– Azt tudja, hogy a Záhonyi átrakókörszet nyolcvan négyzetkilométeren terül el, látszólag rengeteg a vágány, mégis állandó a veszély, hogy Záhony bedugul. A túloldalról lökésszerűen érkeznek a szállítmányok; mondjuk, egy hónapig nem küldenek cementet vagy fát, de ha ráállnak, ezer és ezer tonna jön egyszerre.

– Előfordult már, hogy az egész Záhonyi átrakókörszet eldugult?

– 1968-69-ben majdnem egy fél évig nem tudtunk fogadni. Papírfából annyi érkezett, hogy nem győztük normálvagonokkal,

Tornyospálcán, Mándokon raktuk le a földre, ezt persze újra fel kellett pakolni, az önköltség elérte a csillagokat.

– Miért nem hagyták inkább a fát a szovjet vagonokban?

– Bizonyára tudja, hogy a vasút nem ingyen használja a külföldi partnerek kocsijait, hanem díjat fizet utánuk. Egy négytengelyes szovjet vagon díja az első héten egy rubel naponta, tizennégy nap fölött már a duplája; most szorozza be ezt a számot két- vagy háromezerrel.

– Jobb szervezéssel nem lehetne elkerülni ezeket a fennakadásokat?

– Egy ember, bárki legyen is az, nem tudja áttekinteni egész Záhonyt. Czidornak reggel, mikor bejön, nyolcvanfélé papírról kell tájékozódnia, és ezek esetleg még mindig nem mutatják meg a teljes képet. A gép viszont pontosan nyilvántartja az érkező árut és a rendelkezésre álló kocsikat, munkaerőt. A záhonyi munkából egyhamar nem lehet kiiktatni a rögtönzést, a hirtelen, alkalmi döntéseket, de a gép mégis valami rendet teremt majd.

– A papírfák ügyében például milyen tanácsot adott volna?

– Észrevette volna, hogy a papírfa kampányszerűen árad, és azt ajánlotta volna, hogy lassítsuk le a többi árufajta, például a vasérc rakodását, hogy embereket és kocsikat szabadítsunk fel.

– De hogy fér össze a számítógép a szívlapáttal és a kézi állítású váltókkal?

– A körzethez nemcsak Záhony állomás tartozik, érdemes volna megnéznie például Eperjeskét.

Hatalmas, betonkockákkal kifalazott építményhez érünk, leginkább egy völgyelzáró gáthoz hasonlít – ez a Záhonyi átrakókörszet egyik legmodernebb berendezése, a vasércsúszda; a tervek szerint ez veszi majd át az összes hasonló létesítmény munkáját.

Keskeny lépcső visz fel a tetőre, fönt a magasban szokatlan erővel vág a szél, meg kell kapaszkodnom. Kísérőm magyarázza, hogy a tervek szerint itt minden munkát gépek végeznek majd, némely gépet egyelőre lapátok pótolnak – nyugatnémet szerelők dolgoztak rajta hosszú hónapokig, de még mindig javítani kell –, de az elgondolás így is látszik. Felvontatják a szerelvényt, a széles kocsik alját kinyitják, a vasérc nagyja lebukik a bunkerba, egy óriási habverőhöz hasonló szerkezet, a „rázó” a maradékot is kiüti. A bunkerból aztán egy vágányon mozgó daru kimarkolja az ércet, és kanálával a magyar vagonba rakja. Ha a bunker megtelik, a munka akkor sem akad el, a daru átemeli a vasércet a vágányokon, és a sínek túloldalán meredek oldalú hegyekben halmozza fel. A hegyeket most veri az eső, míniumvörös tócsák áznak ki belőle.

Az egész Eperjeske állomáson érződik a törekvés, hogy a gépek vegyék át a munkát, daruk emelik ki a zsákokat, rönköket; tárgyalnak a szovjet partnerekkel, hogy a deszkát is megfelelően összerakva, „pakétázva” küldjék, hogy a daru hozzáférhessen.

Hátul ömlesztett-kötegelt árut raknak át a kis gépek, francia és angol márkájúak, Soul, Clark, Bobcat mintájú kocsik. A vezetők félelmetesen ügyesek, nemcsak az autós rutinvizsgán mennének át dicsérettel, de cirkuszban is felléphetnének. Behajtanak a vagon közepén kialakult szabad kis térségbe, a félhomályban felcsillan a reflektor fénye, gyors kormánymozdulatokkal szinte egy helyben megfordulnak. Kanálukkal belemarnak a kálisóba vagy foszforlisztbe, vagy villájukkal felkapnak egy köteg alumíniumrudat. Hátrafelé is teljes gázzal rohannak, kerülgetik a fekete-sárgára festett tetőtartó oszlopokat, a sebességet akkor sem veszik le, mikor befutnak a magyar vagon ajtajába támasztott vaslapon, pedig a vagon nyílása alig néhány centivel szélesebb, mint az ő gépük, kiborítják a kanál tartalmát, és vágatnak vissza.

Öt mázsa fér el egy kanálban, egy gép egy műszak alatt százhuszszor is megfordul, három-négy széles kocsit kirak. Egy brigád két emberből áll: a vezetőből és egy kisegítőből, aki fellapátolja és felsöpri az elhullott anyagot, nyitja-zárja a vagonokat, leteszi a kocsi elé a vaslemezt, segít megfelelő szögbe beállítani az elcsúszott

bálákat. A vezetők három-négyezer forintot keresnek havonta, a kisegítők öt-hatszáz forinttal kevesebbet.

A féltető alatt megreked és felfokozódik a dübörgés, kavarog a por, egy durrdefekt után percekig alig lehet látni. De a ritmus nem lankad, a rakodógép, ha kell, a hátsó két kerekére áll, úgy veszi fel a bálát, recseg és töredezik alatta a széles kocsi megviselt deszkapadlója.

Újabb vagont nyitnak ki, cellulóz érkezett benne, félretolják az ajtót, a rakodógép nekimegy a vékony elzáró deszkáknak, felhúzza, és recsegve betöri őket. Kipiszkál a halomból három nagy, szürkésfehér köteget, a fogás nem sikerült, rossz a villán fekvő rakomány egyensúlya, nekitámasztja a vagon falának, lódít rajta egyet, mikor a kötegek már biztonságosan fekszenek, megfordul, és elrohan.

– Hogy bírják ezt a hajtást az emberek?

– Ép idegekkel jönnek ide, és amennyire lehet, vigyázunk rájuk.

– Milyen betegségek fenyegetik őket?

– Gyomor, ideg. A Clark gép kipufogója szén-monoxidot fejleszt. Ha nincs rászerezve gázlekötő készülék, idült szén-monoxid-betegségek alakulhatnak ki – akár a közlekedési rendőröknél, akik egész nap a forgalom közepén állnak.

– És ha valaki már nem bírja?

– Mi nem dobjuk el az embereket, akik itt kiszolgáltak. Ha kocsin nem bírják tovább, a műhelybe vagy a darura kerülnek.

– A gépek hogy használódnak el?

– A fiúk hajtják a gépeket, de tudnak is bánni velük, egy csomó alkatrészt is maguk bütykölnek össze.

– Éjszaka is dolgoznak?

– Nem, éjszaka tartjuk rendben a gépeket. Mindig a legszélső lyukon fűtyülünk, nincsenek tartalékaink, reggel minden gépet be kell vetnünk.

– Ezt a feszített ritmust, ahogy dolgoznak, nem lehetne kissé levenni?

– Csak ilyen munkával lehet elvégezni, ami ránk hárul. A külkereskedelem viszont szerződéskötés előtt egyszer végiggondolhatná, hogy mit bír el Záhony és a záhonyiak!

Az utolsó vonatok

„A közlekedéspolitikai koncepció lényeges feladatként jelöli meg a gazdaságtalanul üzemelő, kis forgalmú vasútvonalak forgalmának közútra terelését... Ezt a közlekedési hálózat korszerűsítése... is szükségessé teszi... Program szerint megszüntetésre kerül 2240 kilométer, ebből 1971. XII. 31-ig megszünt 586 kilométer.”

Idézet a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium tájékoztatójából, a közlekedéspolitikai koncepció, valamint a vasúti törvény végrehajtásáról; 1972. január 18.

1

Az igazi vasutasokat sohasem lehet meggyőzni arról, hogy bármely vasútvonal megszüntetése indokolt lehet. Nem a kenyerüket féltik, a MÁV súlyos munkaerőgondokkal küszködik, minden emberét tíz helyen is tudná használni; aki elmegy a vasúttól, általában jobban fizetett, kényelmesebb állásba kerül, de minden szanálási tervet álcázott merényletnek tekintenek, és ez önérzetük mélyéig megbántja őket. Ellenállásuk egységes; a „koncepció” valószínűleg az egyetlen idegen szó, melyet minden vasutas, még az írni-olvasni alig tudó pályamunkás is sűrűn használ, és hibátlanul ejt ki.

Idegenek előtt nem beszélnek róla – mit lehet tudni, ki az illető? – , de ha vonatmentes időben, kopott, kis állomásokon összejön a személyzet egy feketekávéra, vagy ha néhány várakozó vasutas beül pihenni egy mellékvágányra tolt szerelvény első osztályú kocsijába, mindig előkerül az egykori vezető neve, akinek a koncepció kidolgozását tulajdonítják. Felemlégetik, hogy a vezető egyéni babérokra tört, nem véletlenül rakatta el Baross Gábor szobrát a Keleti pályaudvar elől – nyilván azért tette, hogy a sajátját állítsa a helyébe; tájékozottabb vonatvezetők és kalauzok azt is rebesgetik, hogy az egykori vezetőnek a veje a Volánnál dolgozik, és családi ajándékként passzolta át azokat a jó vasúti vonalakat az autóbuszvállalatnak. Honnan veszik értesüléseiket, nem tudom, annyi biztos, hogy az indulatok minden újabb vonal megszűnésénél felparázslanak.

Aki veszi a fáradságot, és összehasonlítja a menetrendekhez mellékelte vasúti vonalhálózati térképeket, tapasztalni fogja, hogy évről évre „tisztul” a térkép. Bajától délre már egyetlen vonalat sem találni, mind Hercegszántó, mind Gara felé megszűnt a vasúti összeköttetés, de lassan sima fehérre válik a lap Szeged körül és főleg Nyugat-Magyarországon.

1970 óta – ekkor kezdte éreztetni hatását a „koncepció” – csak a szombathelyi igazgatóság területén a következő vonalak szűntek meg:

1. Alsóörs-Veszprém 19 kilométer hosszban
2. Szombathely-Rum 19 kilométer hosszban
3. Sárvár-Répcévis 40 kilométer hosszban
4. Zalaszentgrót-Sármellék 34 kilométer hosszban

Most ötödiknek a Zalabér-Batyk-Sárvár vonal következik negyvenkét kilométer hosszban – ennek utolsó napjait követjük majd végig –, de ezzel még nem zárult le a sor: megszűnik a hansági vasút – bár a miniszteri határozat még nem született meg, de a megyei tanács már hozzájárult –, az örségi vasút egész le Bajánsenyéig, és még ki tudja, milyen mellékvonalak és szárnyvasutak?!

Ki dönt erről és milyen alapon? Úgy tájékoztattak, hogy a vasútvonalak felszámolását több éves felmérő munka előzi meg: utasszámlálás, a teherforgalom regisztrálása, statisztikák és gazdaságossági számítások – bár ezekkel kapcsolatban tekintélyes vasúti szakemberek is erős fenntartásokkal élnek:

– Mint a világon minden, a gazdaságosság is a szempontok kiválasztásától függ. Lehetne olyan szempontokat is találni, melyek alapján a japán vasutak is ráfizetések.

– Tudna mondani olyan adatokat, melyek a vasút mellett szólnak?

– Itt van például egy svájci vizsgálat eredménye: egy kilométer autópálya két és félszer annyiba kerül, mint ugyanennyi vasúti fővonal, és négyszer annyi mezőgazdasági területet vesz el. Ha az átbocsátóképességet nézzük: a balatoni országúton legjobb esetben ötezer kocsi megy át egy óra alatt, és nem visz többet tíz-tizenötezer embernél; egyetlen vonatra ráfér ezerháromszáz-ezeröttszáz ember, és egy óra alatt akár több tucat is végigfuthat ugyanazon a vágányon. Az üzemköltségek arányát Franciaországban számolták ki: az autó négyszer drágább, mint a vonat. De hát itt „magasabb szempontok” vannak, melyek szentek és érthetetlenek.

A VATUKI (a Vasúti Tudományos Kutató Intézet) mindenesetre kidolgozott egy gazdaságossági küszöbértéket: ha egy nap alatt kilométerenként több mint négyszáz tonna áru gördül végig a síneken, és az utasforgalom is arányos ezzel, a vonal életképes; ha nem éri el ezt a küszöböt, fontolóra veszik a megszüntetését.

A felszámolást vizsgáló bizottság nemcsak vasúti emberekből áll, igyekeznek minél szélesebb körből összeválogatni a tagokat. A bizottság társelnöke általában a megyei tanács elnöke vagy elnökhelyettese, de részt vesznek a munkában a Volán, a posta, a környező nagyobb vállalatok, állami gazdaságok, téészek küldöttei és más szakemberek is.

Megvizsgálják minden körülményt: mennyi ráfizetéssel járt a vasúti szállítás, és mennyi megtakarítást jelentenek majd az autóbuszok? Állnak-e rendelkezésre megfelelő közutak, ahová át lehet

terelni a megszűnő vasútvonal személy- és teherforgalmát? Hány új kocsit, várakozóhelyet, leállósávot igényel a Volán? Milyen formában kell kárpótolni a dolgozókat, különösen a bejáró vasutasokat, a megnövekedő utazási költségeikért – mert bizony a költség mindig több lesz, sohasem kevesebb.

Az igazsághoz tartozik, hogy a vizsgálatok nem mindig olyan döntéssel végződnek, hogy a vasútvonalat meg kell szüntetni, a bizottság más határozatot is hozhat. A szombathely-kőszegi vonal áruforgalma nem érte el a gazdaságossági küszöböt, mégis megkegyelmeztek neki, idegenforgalmi szempontok miatt. Valahol a Duna-Tisza közén egy tanács új betonutat követelt a megszüntetni szándékozott szárnyvonal helyett, az építési költségek a vasúti szárnyvonal évi deficitjének több mint negyvenszeresét tették volna ki, inkább itt is meghagyták a vasutat. Hallottunk arról is, hogy egy-egy város híres és befolyásos szülöttei is el tudták hárítani a környékbeli vasutakra kimondott „gonosz szentenciát”, vagy legalábbis évekre elodázták a végrehajtását.

Ha mégis pálcát törnek egy vonal fölött, megszüntetését általában május végére, június elejére szokták kitűzni. Formailag az akkortájt esedékes menetrendváltozással indokolják, de gyakorlatilag egy szerény kis lóláb is meghúzódik a háttérben: hogyha a naptári év végén terelnék át a forgalmat a közútra, a vonatok szerepét átvevő autóbuszok esetleg már az első héten nem tudnának megbirkózni a januári hóval – ez pedig igen rossz ómen volna. Csak gazdaságilag rendkívül indokolt esetben tesznek kivételt: így például a Mezőhegyes-Battonya-Dombiratos között rázkódó kisvasutat a mezőhegyesi cukorgyár elhúzódozó szezonja miatt december-januárban számolják majd fel.

Sárvár-Zalabér-Batyk között is az új menetrend életbelépésekor, 1975. május 31-én éjfélkor szűnt meg a vasúti közlekedés.

A felszámolást itt is gondos adatgyűjtés előzte meg; a kapott eredményeket és a tennivalókat vastag stencilezett kötetben rögzítették. Felmérték a vasútvonal mentén fekvő községek demográfiai helyzetét, a népesség változásait 1960 és 1970 között.

Néhány adatot érdemes ide iktatni.

Község neve	Népesség (1960)	Népesség (1970)	Változás
Gérce	1 932	1673	-13,4%
Sitke	1298	1173	-9,6%
Vásárosmiske	743	646	-13,1%
Hosszúpereszteg	1735	1384	-20,2%
Mikosszéplak	897	714	-20,4%
Vas megyei községek a vonal mentén összesen	16995	14678	-13,6%
A vonalon fekvő egyetlen Zala megyei község adatai:	1036	969	-6,5%
Zalavég			

Ez is statisztika, ezt is legalább kétféleképpen lehet értékelni: mondhatjuk, hogy ezen az elnéptelenedő vidéken egy vasútvonal fenntartása fényűzésnek számít, vagy eltöprenghetünk azon, hogy a vasút megszüntetése beveri-e az utolsó szeget is a vidéket lezáró koporsófedélbe?

Ezen a környéken szinte kizárólag mezőgazdasági termelés folyik, csak mutatóban akad néhány kisüzem: Vashosszúfalu határában tengődik az ódorfai téglagyár – évi kilenc-tízmillió téglát állítanak elő; Mikosdpusztán egy lengyár – éves forgalma öt-hatezer tonna, Gércén takarmánykeverő. Egyik üzemet sem kívánják fejleszteni, és a távlati terv szerint új gyárak telepítése nem várható.

Maga a Zalabér-Batyk-Sárvár vasútvonal egyvágányú, gyenge felépítményű; 1913-ban építették, azóta nem nyúltak hozzá komolyabban, leszámítva néhány elkerülhetetlen javítást. Sínanyaga gyöngé, folyóméterenként huszonhárom kiló súlyú – a vasúti fővonalakon negyvennyolc és ötvennégy kilós síneket használnak –,

ez eleve meghatározza a sebességet is: a mozdony óránként legfeljebb negyven kilométerrel, a könnyebb motorkocsi óránként ötven kilométeres sebességgel haladhat rajta. Az engedélyezett tengelynyomás tizenkét tonna; ez azt jelenti, hogy egy kéttengelyes kocsi – önsúlyával együtt – legfeljebb huszonnégy tonnát vihet magával, a fővonalakon ennek mintegy a kétszeresét.

(A tengelynyomás nem a vasúti adminisztráció belső kis bűvészmutatványa, hanem olyan tényező, mely közvetlenül megmutatkozik forintban – dollárban is. Tegyük fel, hogy Makóról hagymát küldünk Párizsba; mennyit tehetünk egy vagonba? Makótól Szegedig az engedélyezett tengelynyomás tizenkét tonna, Szeged és Párizs között aztán már hiába huszonhárom tonna, Makón csak félig lehet megpakolni a vagonokat, félig üres szerelvény utazhat át egész Európán, húsz vagon helyett negyvenet kötve le.)

A Sárvár-Zalabér-Batyk vonalon a megszüntetés előtti évben hatszázhuszonnégyezer utas utazott összesen tizenegymillió kilométert és negyvennyolcezer tonna árut szállítottak; ez, ha jól számolom, napi ezerhét-száz-ezernyolcszáz utast és százharminc-száznegyven tonna árut jelent. A bevétel alig haladta meg a hárommilliót, a költségek elérték a 12,7 milliót, a veszteség tehát majdnem tízmillió forint.

Ha a vasútvonalat továbbra is fenn akarnánk tartani, az egész felépítmény felújításra szorulna. A vonal viszonylag egyszerű, öt méternél nagyobb nyílású híd nincs rajta, de egy kilométer rendbehozatala így is 1,2 millió forintba kerülne, ezt a pálya hosszával, negyvennel kellene megszorozni, a végeredmény közelítené az ötvenmilliót, és az egész szombathelyi igazgatóságnak alig van *összesen* ennyi pénze pályafelújításra.

Ezek, bizony, egyértelmű számok, mégis a fiatal mérnöknő, aki a szombathelyi igazgatóságon a vonalak megszüntetésével foglalkozik, zaklatottnak és büntudatosnak látszik. Egy-egy vonal leállítása előtt nyugtalanul alszik, és kerüli a találkozást kollégáival:

– Azt mondják, vagy ha nem mondják is ki, sugárzik a szemükből: ti adjátok el a vasutat. Pedig mi, a mi részlegünk semmiről sem tehet, nekünk csak a munka jutott. El kellett menni külön minden

fuvaroztatóhoz, fel kellett mérni, honnan hova szállít, milyen kocsiparkkal, hány szállítómunkással rendelkezik, igényli-e a Volán szolgáltatásait...

– Mennyien veszik igénybe?

– A tervek szerint a Volán évenként nyolcezer tonna árut szállít majd, a vasútvonal régi teherforgalmának egynolcadát.

Meg kellett szerveznünk azt is, hogy az áthelyezett vasutasok autóbuszjegyet kapjanak az új szolgálati helyükre, vagy pénzbeni megváltást, ha motorkerékpárral járnak be.

Egyeztetni kellett a különféle főnökségek és szolgálatok teendőit; le kell szerelnünk a sorompókat, táblákat, biztonsági berendezéseket, össze kellett szednünk a hófogókat. Át kell adnunk tanácsai kezelésbe az állomásépületeket és szolgálati lakásokat, de még a kéményseprő-katasztert, a föld- és fűbérletek nyilvántartását is rendbe kellett hoznunk.

– Mi lesz a vonalon szolgáló vasutasokkal?

– A Sárvár-Zalabér-Batyk vonalon összesen harmincan dolgoztak, ebből tizennégyen a pályafenntartásnál. A pályamester bemegy Zalaegerszegre, ott is pályamester lesz, a munkások közül heten a mozgó pályafenntartási szakaszhoz kerülnek, négy Pápára, egy Szombathelyre, csak egy ember lép ki. (Később majd kiderül, hogy nem így áll a helyzet.)

Tizenhat forgalmi dolgozónk is mind a vasútnál marad, Zalabér, Jánosháza, Sárvár veszi át őket. Nyugdíjba senki sem megy.

– Az itt közlekedő mozdonyokkal, kocsikkal mi lesz?

– A kocsihány miatt csak kevés kocsit selejtezhettünk ki, tovább kell futniuk. Két mozdony volt kihelyezve Sárvárra, az egyiket Celldömölk visszaveszi, a másik itt marad állomási tartaléknak. Az utazó személyzet: mozdonyvezetők, vonatvezetők, kalauzok is visszamennek Cellbe.

Kimentünk Rumba, ahol egy évvel ezelőtt szűnt meg a vasút; érdekelt, hogy mi történt azóta, és mit szólnak az emberek a fejleményekhez – mintha a Sárvár-Zalabér-Batyk vonal jövőjébe keresnénk bepillantást.

Először Rum kastély megállónál szálltunk ki körülnézni. Az őrházon még ott maradt a régi tábla, az udvaron is ott állnak még sarangba rakva a tüzelésre szánt ócska talpfák, de az ablakból már eltűnt a menetrend és a vasút minden jelvénye, az üveg mögött csak üres orvosságosdobozokat látni.

A pályatestet már elbontották, nemcsak a síneket, hanem a zúzott követ is felszedték és elszállították, az ágyazatot elterítették, a folyami sóder most széles, sárga szalagformában kanyarog, szélét már felverte a magas, szakállas vadzab. Csak a postai táviróoszlopok jelzik, hogy merre vitt valaha a vasút, és Rum állomás határában a *tilos* állásban hagyott bejárat jelző, melyet, úgy látszik, nem volt érdemes felszedni.

Nem vagyok vasutas – egész családukból senki sem vitte többre utasnál –, de most én is nehezen gyűröm le magamban az elérzékenységet. Tudom, hogy ezt az országot a vasút emelte ki a középkorból, a vasút vitte el a világot a süppedt falvakba, a vasút segített ipart, kultúrát teremteni.

– Egy év türelmi időt szoktak hagyni a vasúti pálya felbontására, hátha mégsem válik be az autóbusz-közlekedés, és vissza kell terelni a forgalmat, de itt valamiért sürgős volt, egy fél év után mindent felszedtek.

– A bontást a vasút végzi?

– A vasút nem győzné, sem embere, sem megfelelő gépe nincs hozzá. 8,3 millió forintot fizetünk a bontásért a megyei tanácsnak a Közlekedéspolitikai Alapból – ebben az összegben már a földterület

újrahasznosítási munkái, telekkönyvezési és átírási költségei is benne vannak.

– Ilyen drága a bontás?

– Egy méter vágány felszedése géppel száztizenhárom forint, kézzel hatvan, egy sorompó leszerelése ezerötszáz forint. A vasútnak haszna nincs belőle, a bontásból kikerült anyagok közül csak az 1913 után készült, jó állapotban levő sínekre tart igényt, ezeket visszavásárolja, és újra beépíti valahol.

– És magát a pályatestet nem lehet használni semmire sem?

– Kitűnő alap volna közút építéséhez. Úgy hallottam, ha megszűnik az őrségi vasút, Bajánsenyénél valószínűleg erre telepítik a határátkelőhöz vivő utat.

Még egyszer elnézek a messzire kanyargó sóderszalagon.

– És ebből itt mi lesz?

– Nem tudom, talán kaszáló, vagy parlagon marad.

Bemegyek a rumi tanácsba; az elnököt bent találom, mikor előadom jövedelem célját, készséggel vállalja a beszélgetést.

– Mit szolt annak idején a vasút megszüntetéséhez? Próbált-e tiltakozni?

– A vasútnak tekintélye volt, az autóbuszban nem bíztak az emberek, és kezdettől fogva nem akarták. Minket vezetőket meg sem hallgattak, mégis ránk haragudott a nép.

– És most, egy év után, hogy áll a helyzet? Bevált az autóbusz?

A sovány, kopott ruhás férfi forgatja a cigarettát az ujjai között, láthatólag tudja, hogy az elnöki íróasztal mögött meg kell válogatnia a szavait:

– Semmiképp nem vált be. Először is: drágább. A vasúton tizenegy forint húsz fillér volt a retúrjegy Szombathelyig, a buszon

egy menet tizenegy forint hetven fillér, és ehhez jön még a negyven fillér biztosítás, ami kötelező.

Másodszor: a buszon állandó a zsúfoltság. Érthetetlen, hogy miért engedik. Ha én az ötszemélyes kocsimra hat embert veszek fel, megbüntetnek, a busz viszont vihet húsz emberrel többet, mint amennyi elő van írva.

Harmadszor: a buszon nincs elegendő hely a csomagoknak; negyedszer: nincs mellékhelyiség, ezért az öregek és a betegek alig vállalkozhatnak az útra, ötödször: előfordul járatkimaradás, tavaly november 7-én én magam tettem panaszt, most május vége van, de még nem válaszoltak rá. A Volán nem sokat törődik Rummal.

– Legalább volt valami haszna a községnek a vasút megszűnéséből?

– Semmi. A felsőbbtség nekünk ígérte a síneket, de mikor kiderült, hogy a kohók sokat fizetnek érte, rátették a kezüket. Kértem a bazaltkövet, kellett volna a belterületi utunkra, de azt is felszedték, és elvitték Szombathelyre, nekünk meg ha kell kő, hozathatunk magunknak Sümegről.

– A régi vasúti épületekkel mit tudtak kezdeni?

– A Rum kastélyi megállóban a volt pályaőr lakik benn, a nagy állomást egy szombathelyi szövetkezet bedolgozó részlege kapja meg; van egy raktár is, de az nem kell senkinek, túl nagy, és az alapterület után kellene fizetni a bért.

Már most, alig egy év után, megérezzük a vasút hiányát. A Rába mellett parcelláztunk, üdülőtelkeket alakítottunk ki, évente harminc-negyven telket el tudtunk adni, de mióta megszűnt a vasút, egyet sem. Meg lehet érteni az embereket, régen egy négytagú család Szombathelyről lejött negyven forintért, most száz forintba is belekerül. Már az is látszik, hogy bent a faluban is lemegy a házak értéke.

És még nincs vége a bajoknak! A TŰZÉP-telepre most közúton szállítják a cementet, tüzelőt, építőanyagot, és ez sokkal többbe kerül, mintha vasúton hoznák. Három évig hivatalból megtérítik a különbséget a vállalatnak, de mi lesz azután? Az biztos, hogy a TŰZÉP nem lesz hajlandó ráfizetni: vagy felemeli az árakat, és az ötvenforintos szénért hatvanat kér majd, vagy megszünteti a rumi telepet, és mehetünk egy mázsa cementért Sárvárra, Szombathelyre. Nem hittem volna, hogy ennyit jelent a vasút.

Rum legöregebb embere, idős Pásti János még látta a rumi vonat indulását:

– 1894. december 8-án tizenegy órakor jött az első vonat Szombathely felől...

A felesége közbeszól:

– Nem akkor, hanem 1896-ban.

– Nekem te ne beszélj, én ott voltam.

– Hány éves tetszik lenni?

– Kilencvenhárom. Emlékszem: szeplőtelen fogantatás napja volt, előző vasárnap a plébános úr kihirdette, hogy egy órával korábban lesz a beharangozás, mise után a prosekció kiment az állomásra.

Jött a vonat, a két oldalán koszorú. Hosszú kéménye volt a mozdonynak, hat kocsit húzott, teli volt városi emberekkel, de a rumi nép is hogy örült, a pap megáldotta a vasutasokat.

– Tetszett látni az építést is?

– Láttam: erős emberek rakták a föhenyet a kocsikra, mi iskolából kimaradt gyerekek szórtuk le lapáttal; három innen dolgozott, három túlról; épp elfogyott a föheny, mire beértünk Szombathelyre.

Sima Sándor, a mozdonyvezető itt lakott a faluban, amíg a vasút készült. Milyen becsülete volt! Minden este mulattak, mindenki fizetett neki. Keménygallérban járt, börzsönyi szivart szívott, ma nincs is olyan gavallér ember a vasútnál, mint ő volt, mind kék gatyát hord.

Aztán is milyen rang volt a vasútnál szolgálni; a második szomszédom a bejci uraság protekciójával került be csak váltóőrnek. A vasutas meg a csendőr kapott elsőnek lányt a faluban, mert állami emberek voltak.

Az egész élet a vasút körül forgott, mi szekérrel hordtuk a gabonát, a kereskedők vonattal vitték el. Október 15-én volt a Trézia-vásár, Rumon a legeslegnagyobb, ötven vagon marhát is eladott a község, vitték a nagy ökröket Bécsbe, Olaszországba, meg azokat a finom szimentáli teheneket.

– Mit tetszett szólni, mikor megszűnt a vasút?

– Hogy sajnálta mindenki! Zúgolódott a rumi nép, hogy a vasutat építeni kellene, nem rombolni. Kimentem volna én is az utolsó vonathoz, de a gyerekek nem engedték. Az utolsó mozdony végigsípolta az utat, az öregasszonyok kivitték a virágot a mozdonyvezetőnek, hogy sípoljon. Most már el lehet énekelni: „Eltörött a rumi gőzös kereke...” – pedig azért valaha betörték az ember fejét.

Idős Pásti János titokzatos arccal közelebb int magához, és suttogva kérdezi:

– Igaz, hogy Oszkónál, a nagy átvágásnál bejött a víz, és Rum felé kell visszahozni a vasutat?

– Nem hallottam róla, de nem is hiszem, hogy úgy volna.

– Akkor vége. Hogy a vasutat elvitték, lepasszolt Rum. Lement, nemhogy felemelkedett volna.

Négy éjszakát aludtam a sárvári vasútállomáson; a pályafenntartási szolgálat irodájába raktak be nekem egy sodronyos ágyat. Minden napra más kísértőt osztottak be mellém; reggelenként kocsival indultunk el, hogy végigjárjuk a vonalat Zalabér-Batykig, az ismerkedésre két napot szántam, az első nap a Szajki-tavakig akartam eljutni.

Ahogy kiértünk a sárvári forgalomból, csendes, nyugodt úton fut a kocsi, alig kell figyelni, követhetem a mérnök tájékoztatóját: a vonalat 1913. november 9-én nyitották meg, eredetileg a Zalavölgye Helyiérdekű Vasúthoz tartozott, később vette át a MÁV, ez volt egyébként a kétszázötödik magyar vasútvonal.

Sitkén állunk meg először. Bent az állomásépületben már pakolnak, kötegekbe csomózzák az iratokat: az igazgatósági utasításokat, *Közlekedési Közlönyök*-et, egy tekintélyes kopasz férfi számlálja át és veszi vissza a felhasználatlan vonatjegyeket, sietni kell, holnapután leáll a forgalom, június 26-án pedig a tanács megbízottjai át is veszik a vonalat.

Túl nagy forgalom itt a boldogabb időkben sem volt; naponként nyolc személy- és két tehervonat ment el itt, a tehervonatok néha el is maradtak. 1970-ig főleg tőzeget szállítottak erre a Talajerőgazdálkodási Vállalatnak, bitument, olajat az útépítőknek, meg a helyi téeszek áruit, de a teherforgalom nagyrészt már átterelődött a közútra.

Sitke állomás létszáma – még egy hétig – öt főből áll. A „mindenes”-sel kezdek beszélgetni, a szíjasra száradt, fogatlan, sűrűn pislogó öregember panaszkodik a sorsára:

– Engem kerget a koncepció, kérem, már a második helyemről kell továbbmennem miatta. Pusztaláncon voltam pályaőr, de Pusztaláncot is megszüntették. Ha tudtam volna, hogy Sitke sem marad meg, elvész ez a vonal is, nem épültem volna ide Káldra. Nem mindegy, mikor az ember a fészket leteszi valahova, és öreg fejjel mozgatni kell. Be kell mennem szolgálni Sárvárra.

– Nem gondolt rá, hogy otthagyja a vasutat, és itt a környéken menjen el dolgozni valahová?

– A vasútnál kétezer-százhatvan forintot kapok, ennyi pénzt máshol csak nehéz munkával kereshetnék meg, vagy ha távol élek hazulról. Próbáltam az építőknél, hetenként egyszer jártam haza, minden reggel megittam az egy-két féldecimet, itthon fele fizetéssel többre megyek. Nem, kérem, én sohasem gondoltam rá, hogy elmenjek a vasúttól. Tetszik nekem.

– Mi szép van a vasútban?

– Mi a szép? Az, hogy minden ki van egyensúlyozva benne, az emberek értik, amit csinálnak.

– Hány éve dolgozik a vasútnál?

– Harminc már elmúlt.

– Ki volt a legjobb vasutas, akit ennyi év alatt megismert?

A „mindenes” körbenéz a főnökein, aztán óvatosan válaszol:

– A jó ember mind jó volt. Az egyszer biztos.

– Ilyen tapintatos ember miért nem ment diplomatának?

– A gyomrom beteg, kérem, nem bírnám. Csak az fáj nekem, hogy most tovább kell vonulnom Sárvára a koncepció elől, öreg fejjel megint új arc leszek, hogy néz rám majd az a fiatal, mit keresel te itt?

Átvisz birodalmába, a vasúti raktárba. Kicsavarodó nyakkal bámulom a tetőzet gyönyörű, bonyolult gerendakötéseit.

– Dőlt szelemenés fedélszék, ügyes kisemberek csinálták, 1913-ban rakták össze, és azóta vízszintben van. A gerendák, mint az újak; Acsádon fiatalabb az épület, mégis az álló oszlopokba fokig bele lehet nyomni a kést.

– Mi lesz ezzel a raktárral? Meghagyja a tanács?

– Attól függ, milyen ügyesek. Csepregen, mikor megszűnt a vasút, mindent felhasználtak, a raktárból garázs lett, a WC-ből focilőtőző, az állomásépületbe pedig beköltözött az Állatforgalmi.

Kiballagunk az állomás elé, a síneken túl sűrű tölgy- és cserfaerdő zárja le a tekintet útját, a harsogó zöld koronák közül kiválik egy hatalmas, kopasz cser.

– Ősszel belevágott a villám, de úgy eltalálta, hogy az egész tetőt beszórta cserfakéreggel. Kiszáradt, tavaszra már nem hajtott ki.

Mindenütt a készülődés nyomai látszanak: a bejáratnál váltótól a kijáratig takaros kupacokba hordták össze az anyagokat:

– Mindent elvisznek innen, ami a vasúté?

– Amit lehet. Mikor a forgalom majd leáll, jön egy szolgálati vonat külön menetben, három nap alatt összeszedi az íróasztalokat, telefont, távirót, padokat, mindent, ami leltárba van véve. A sorompót nyitott állapotban kidrótozzuk és itt hagyjuk, amúgy is rossz, kínlódjon vele a tanács.

Gércén már csak egy ember teljesít szolgálatot, egy kiérdemesült, öreg állomáskezelő. Szemüveges, magát megvonó ember, Mosonszolnokról került ide kiségitőnek, senki sem akart kötélni, végül ő vállalta el Gércét.

– Ne veszekedjenek rajtam, az én kenyéremet ne bántsa senki.

Harminchat évi vasúti szolgálat után kétezer-nyolcszáz forintot keres, ehhez csak az éjszakai pótlék jön és mankópénz a pénztár kezelése után, mindent összevéve nem éri el a háromezret.

– Pedig ahol *egy* ember van, annak mindent kell tudni, ahol tíz ember van, ott a főnök már megengedheti magának, hogy ne tudjon semmit.

– Elégedetlen a helyzetével?

– Nem vagyok elégedetlen, mert szerencsére olyan asszonyom van, hogy nem szól semmiért. Mosonszolonokon jóban voltunk a gyógyszerészekkel, ha mentünk hozzájuk vizitbe, a gyógyszerészné mindig új cipőt viselt, az én feleségem télen is hatodéves kivágott cipőt, de azért sem szólt.

– Magának hány öltönye van?

– Civil ruha, ami számottevő, egy vásottabb és egy rendesebb, a lányom esküvőjére csináltattam hét vagy nyolc éve.

– Hogy tudta felnevelni a gyerekeit ebből a fizetésből?

– Ki van az próbálva, kérem, hogy a gyerekneveléshez nem kell sok pénz. Csak úgy példaképp említem, hogy a szomszédunkban lakott egy sokgyerekes család, még a háború előtt, minden reggel elmentek a tejgyárba, és vettek egy vödör írórt egy fillérért. Egész nap írórt ettek kenyérrel, mégis felcseperedett a család, 1945 után ktsz-vezetők, fodrászok, jó szakmunkások lettek.

Persze igyekeztem hozzápótolni a fizetéshez; volt, hogy egyszerre tíz disznót is neveltem, közel van a takarmánykeverő üzem, el tudtam látni őket. Ki kellett használnom minden órát, meg kellett fognom minden fillért; 1917-es sorvány vagyok, még huszonkét hónapom van hátra a szolgálatból, számolnom kell rá, hogy ha nyugdíjba megyek, lakást kell majd vennem. A fiam is segített, köszörűs a vagongyárban, ő is betett a takarékbba huszonöt-harmincezer forintot.

– Hol akarnak lakást venni?

Körbemutat:

– Az állomásépületet szeretném megvenni.

– Az egész házat?

– Igen, mi ellaknánk fent, a fiamnak a forgalmi irodából és a váróteremből ki lehetne alakítani egy kétszoba-konyhás részt. Most szándékozik nősülni.

– Mibe kerülne a gércei állomás?

– Nem tudom, kérem. Annyit hallottam, hogy Rábasemjénen a vasút százötvenezer forintért adta el az állomást; aki benne lakik, ötven százalék kedvezményt kap, a vételár tíz százalékát kell lerakni, a többire huszonöt éves részletet adnak. A vasút talán megteszi nekem – mondja, és szemüvege reménykedően megcsillan –, hiszen én most sem megyek el, itt maradok, elvállaltam a raktárt Sárvár állomáson.

Közben befut Gércére a vasúti teher-vágánygépkocsi, pályamunkások ugranak le, szedik össze az útátjáró kerékvető köveit. Hárman vannak, közülük csak az előmunkás marad a vasútnál, a másik kettő leszámol, és átmegy Káldra, az erdőgazdasághoz.

– Jobban járnak?

– Otthon leszünk, van egy hold földünk, meg egy kis hegy.

– A fizetés is több lesz?

– A vasútnál tizenegy forintos órabérünk volt, ígérték rá ötven fillért, aztán meggondolták magukat, sokallták, lementek harminc fillérre. A tizenegy forint harminc fillér száznyolcvan órára számítva alig tesz ki kétezer forintot, és az ember napon-hóban jár érte, nem eszik rendesen. Az erdőgazdaságnál kettő és fél ezerrel kezdünk.

– Ha ezt az ötszáz forint különbséget megadta volna a vasút, maradtak volna?

– Igen.

A mellettem álló mérnökre nézek:

– Most, hogy ennyire nincs ember, nem érné meg a vasútnak?

– Lehetetlen. Ötszáz forint több mint kétforintos órabéremelést jelentene, ezt pedig nem engedhetjük meg. Mit szólnának a régi munkások, akiknek nem tudunk emelni?! Nagy feszültséget teremtené.

- Úgy hallottam: a hídépítőknél vannak húszforintos órabérek is.
- Az az ő dolguk, mi ennyit tudunk adni.

Május vége van, kint hetedmagával süt a nap, de Káldon a forgalmi irodában befűtöttek, és égetik el a felesleges papírokat. A hangulat egyébként is egy vesztes hadsereg főhadiszállását idézi – néhány órával a visszavonulás előtt.

A málházó, középkorú, szemüveges férfi ingatja a fejét:

- Nem tudom elhinni, hogy elviszik a vasutat. Sírní tudnék.

A mérnök kényelmetlenül bólogat:

- Majd lesz autóbusz. Meglátja, hogy nem járnak rosszul.

– A busz bizonytalan, mint a lakodalomban a reggeli. Tessék csak emlékezni, hogy a vasút a legnagyobb hóban sem állt le, ha két nap nem ment, a harmadikon már okvetlenül elment, de mit kezd majd az autóbusz olyankor, mikor az sem látszik, hogy merre vezet az út?!

Ha elmaradt egy vonat, nekünk kiszóltak vasúti telefonon, és mi megmondtuk az embereknek; de most honnan tudják majd, hogy hiába várnak? Áll a váróterem az út mellett, az isten számában, nincs telefon, télen nem lehet fűteni, nincs felügyelet, már most mind ki vannak törve az ablakai. És ha felszáll is az ember, csomagot nem lehet vinni, még egy kis szőlőt sem kosárban.

- A vasút már nem bírta volna.

– Miért ne bírta volna? Megvan a fénysorompó, öt évig nem kellene talpfa, csavar, a felépítmény jobb állapotban van, mint új korában.

- Az ívek azért kopottak.

– Minden megkopik, én is megkoptam, régen elvittem százhusz kilót, most meg hatvanat sem. De ezért a pályáért én felelni merek,

mindig vigyáztunk rá. 1956 októberében én direkt örültem a harcoknak, mert leálltak a vonatok, és mindenhova beállhattunk a pályakocsival javítani.

Itt is kiballagunk az állomás elé, elnézek jobbra-balra a síneken, a váltókon, jelzőkön; felfoghatatlan számomra, hogy holnapután még elmegy erre néhány vonat, aztán soha-soha többé, mindez az évtizedek alatt kialakult rend, szerkezet feleslegessé és értelmetlenné válik.

– Februárra mindent elbontanak – mondja a málházó.

– Létezik, hogy itt a vasút helyén egyszer majd búza nő?

– Lesznek helyek, ahol igen, a vasút hatvan-száz év alatt sem nyomta meg a földet. Kőszeg és az országhatár között is felbontották a vasutat, egy-két év múlva arra jártam: már mindent felvert a gaz, a régi vágány közéből fák nőttek ki, olyan vastag volt a törzsük, mint a két öklöm.

– Közel az erdő – bólint a mérnök –, a szél behordja a magot. A gyertyánt is viszi a szél.

– Nyolc év elég hozzá, hogy dzsungel nőjön a vasút helyén.

– A vasutas sohasem érti meg, hogy egy vonal megszűnt. Jó barátom F.-en lakik, a régi állomásépületben, ott is leállították a vasutat, a gyerekek kivisznek egy lavórt a sínek közé, és ott fürdenek a napon. Ahányszor látom őket, mindig rájuk akarok kiabálni: menjetek onnan, jöhet a vonat! Csak lassan jut eszembe, hogy vonat errefelé már nem jön többet.

4

Másnap reggel a vonal túlsó végén, Zalabér-Batyk állomáson akartunk kezdeni. Káldig már ismertem a környéket, csak Hosszúperesztégtől kellett figyelni. Új műúton futott a kocsi, a vonatokat felváltó autóbuszok kedvéért építették, épp az előző napon

vágta át a szalagot egy miniszterhelyettes. Soros kísérem, egy pályafenntartási mérnök, elégedetlenül nézegetett ki az ablakon:

– Ötvenhárom millióba került ez az út, és akik építették, még azt a fáradságot sem vették maguknak, hogy a padkát megerősítsék. Előírás, hogy humusszal kevert fűmaggal kell beszórni az oldalt, így csupaszon egy nagyobb eső is megbonthatja. Bár látnám az építőmunkásokat, szólnék nekik.

De bárhogy tekergetjük is a nyakunkat, sehol nem látunk útépítőket, továbbmegyünk. Jobb kéz felé egy jelzőtábla mutat be a Szajki-tavak felé, az Őrségbe tartva sokszor jártam már erre, de a tavakat még sohasem láttam.

– Szépek ezek a tavak?

– Ha akarod, megnézhetjük.

Nincs miért sietnünk Zalabérre, letérünk a főútvonalról. Hosszú fasor visz be a tavakhoz; még nincs itt a fürdőszezon, minden elhagyatott, a fasor bal oldalán csak egy hátizsákos, zöld ballonkabátos öregember ballag, egyik kezében kosarat fog, a másikban kisebb hangszertokot szorongat.

– Ismered? – kérdezi a mérnök.

– Nem.

– Ő a volt b.-i plébános. Híres tárogatójátékos, már a kőszegi várjátékokon is fellépett, huszárruhába öltöztették, és egy nagy létrán vitték, úgy tárogatózott. Akarsz beszélni vele?

– Persze.

Leállunk az út mellé, kisvártatva odaér az öreg plébános. Hetvenéves elmúlt, de még szikár és egyenes testtartású, mint egy Tersánszky-figura, felső ajkán kardvágás nyoma látszik.

– Dicsértessék! – köszön a mérnök. – Mit tetszik itt csinálni, tisztelendő úr?

– A méhesembe jövök, ki akarom önteni betonból a kerítés lábát. A múlt héten is elloptak egy család méhemet – csak most vesz minket szemügyre. – Ti vasutasok vagytok, fiúk?

– Igen.

– Hallom, hogy holnap megy utoljára a vasút. Kérek engedélyt a zalabéri főnök úrtól, hogy én is elbúcsúzhassak a vasutasoktól. Felszállok majd valamelyik utolsó vonatra, és játszok nekik. Az én apám is vasutas volt, Komárvárosban szolgált mint pályamester.

– Még B.-n tetszik pásztorkodni?

– El kellett jönnöm B.-ről, mert a vezetők nem voltak kibékülve velem. Először a munkámba akartak belekötni, de nem sikerült, a végén népgyűlés miatt tanácsoltak el. Értitek, fiúk: állítólag, hogy a nép nem szeretett volna. Behívtak, és egy hivatalos ember közölte velem; azt mondtam neki:

– Nem haragszom rátok, kommunisták, ha rosszat csináltok, mert tőlünk, papoktól tanultátok. Bementem a városba a ferencesekhez. Becsapott, aki hívott, mert havi három misére, három prédikációra szegődtem, aztán még sohasem prédikáltam annyit, mint itt kellett. A különbséget persze nem adták meg, az illető, aki hívott, meghalt közben, elvitt magával a sírba legalább húszezer forintomat. Pedig kellene a pénz, szegény húgomat is én tartom el. Nahát Isten áldjon titeket, fiúk.

Lesétálunk a tavakhoz; a vízfelület nagyobb, mint gondoltam, kilométer hosszan folynak egymásba az apró tavak, partjuk eltűnik a haragoszöld tavaszi nádban. A mérnök azt mondja, hogy nyári vasárnaponként tízezer ember is kijön ide fürödni-horgászni.

– Legalábbis kijött, amíg járt a vasút.

Kinyitott a büfé; a bódé előtti padokon végre megtaláljuk az útépítőket, de most nehéz volna a padkák füvesítéséről tárgyalni velük; kolbászt süttetnek a büfésnővel, és bort isznak, csak úgy,

üvegből; az öreg plébános ott áll előttük, és tárogatózik. Közelebb lépünk, ez nem tetszik a társaságnak:

– A tisztelendő úr nekünk játszik! – mondják figyelmeztetően.

De a plébános leereszti a hangszerét, és felénk fordul.

– Mit gondoltok, fiúk, mit játsszak holnap a vasutasoknak? Jó lesz az, hogy – dúdolni kezd: „Fügefáka kizöldül, közel vagyon a nyár?”

A mikosdpusztai pályaőr ötvenéves, erős meszesedésben szenvedő ember. Az átszervezésnél nem nagyon válogathatott az állások között, végül elvállalta, hogy bejár majd Szombathelyre váltókezelőnek. Szombathely ide hatvan kilométer, a pályaőr reggel a 4 óra 03 perces busszal megy majd be, és éjfél körül vergődik haza, csak minden második nap, a szabadnapján alhat rendesen.

– Egyszer csak megunja majd a vasút, hogy bejárjak – mondja reménykedve.

– Jó ember, nem a vasút kel fel majd háromkor, és fekszik le éjfél után, hanem maga. Ha valaki megunhatja, az csak maga lehet.

A mikosdpusztai állomás nem tartozik egyik faluhoz sem, a lengyárat, az üdülőt és a környező majorokat szolgálja ki. A legnagyobb ügyfél a lengyár volt, külön iparvágánnyal is rendelkezett. A vasút felajánlotta a gyárnak, hogy továbbra is megtarthatják saját kezelésükben az iparvágányt – persze, akkor Zalabértől idáig vagy tizenöt kilométer hosszban ők gondozzák a pályát. A pesti magasabb igazgatóság egy udvarias levélben válaszolt, közölték, hogy nincs szükségük rá, vasút nélkül is meg tudják oldani a szállítást.

Mintha a lengyár maga nem volna olyan optimista, igyekszik kihasználni a vasút életének utolsó perceit is: hat export- és hat belföldi vagon rendelt, és feszített ütemben rakják meg áruval.

Bemegyünk az irodaépületbe, a lengyár igazgatójával szeretnénk beszélgetni. A titkárnő bólint, az igazgató ajtajához lép, de nem nyit

be, nem is kopog, megnyom egy ajtófélfára szerelt gombot, fölötte két kis lámpa közvetíti majd az igazgató válaszát: be lehet-e menni hozzá. A piros lámpa villan fel, kénytelenek vagyunk beérni a főkönyvelővel.

– A lengyár mennyi árut szállított el, és mennyit kapott vasúton?

– Mióta tudjuk a vasút megszűnését, a forgalmunk fokozatosan visszaesett, de 1974-ben így is háromszázötvenegy vagon áru érkezett. Ugyanebben az évben feladtunk hét vagon lenszálat, hetvennyolc vagon lenkócot, huszonöt vagon lenkuszát, ötvenegy vagon pozdorját, negyvennégy vagon lenmagot és huszonnyolc vagon exportra, ha az apróbb tételeket is leszámítjuk, kétszáznegyven vagon. A feladás-leadás együttvéve hatszáz vagon, hatezer tonnát tesz ki, és most majd be kell járnunk vele Sárvára vagy Zalabérre.

– Mivel fogják elhordani?

– Két teherautónk van: egy román Carpati és egy három és fél tonnás Csepel, de ezt jövőre ki kell selejteznünk. Mind a kettőnek kicsi a rakfelülete, pedig a mi áruink könnyűek és nagy terjedelműek, csak a lenmag súlyosabb. Vagy oda, vagy vissza üresen futnak majd a kocsik, és át kell vergődniük az egyre forgalmasabb falvakon.

– Rakodókkal hogy állnak?

– A brigádunk hét-nyolc főből áll, mind idősebb már, ötven év az átlagos életkor.

– Most vesznek fel újakat?

– Kiket? A környéken mi már nem kapunk embert, az előírt kétszázhuszas létszámból negyven fő hiányzik. A nőket magához szippantotta a zalaszentgróti Rekord és a vasvári Stil ruházati üzem, értük jön, és különbuszon szállítja őket. A férfiakat meg elviszik a téeszek, egy fejögulyás havi háromezer forinttal kezd, ha osztott is a munkaideje, de nem dolgozik többet hat, hat és fél óránál. A betonútépítők is szenvedélyes embergyűjtögetők, és még a téeszeknél is jobban fizetnek; állítólag valaki háromezer forintot keresett náluk, pedig nem csinált egyebet, mint a homokbányában cédulákat tépett le

a teherautóknak. Ki fog beállni ugyanennyi pénzért a bűdös lenáztatóba?

A meglevő emberekkel kellene gazdálkodnunk, de fogalmunk sincs, hogyan. Régen, ha az áru éjszaka érkezett, mégsem kellett rögtön kirakni, beállítottuk az iparvágányra, és ott vesztegelhetett akár egy napig is, a vasút nem követelte vissza rögtön a kocsit, Mikosdpuszta állomásnak ráért, nem mindennap kellett üres vonatot összeállítaniuk. Most a sárvári vagy zalabéri nagyállomáson viszont az érkezéstől számított öt óra alatt ki kell majd raknunk a vagon, mindegy, hogy nappal vagy éjszaka érkezett.

A rakodóinknak készenléti pénzt kell fizetnünk, hogy bármely órában mozgósítani tudjuk őket, és külön pótlékot az időn túli rakodásért. És egyáltalán nem biztos, hogy elvállalják, még este sem ihatnak meg egy-két üveg bort, mert ha éjszaka mozgósítják őket, kótyagosan a sínek közé eshetnek. Augusztus jön, a mi csúcshónapunk, most érkezik be a gubós len, egész biztos, hogy súlyos ezreket fizetünk ki majd a vagonok fekvéséért.

– Ilyen körülmények között tudják tartani az áraikat?

– Ami külső vállalatoknak megy, annak biztos emelkedik majd az ára.

A főkönyvelő nem tudja befejezni a panaszait:

– Az ellenőrzés kicsúszik majd a kezünkből. Amíg itt bent a gyárban dolgoztak, szemmel tarthattuk a rakodókat, de ki győz elkísérni minden fuvar Zalabérig és vissza?! A lenmag nemcsak ipari célokra használható, hanem takarmánynak is, szereti a tehén, lökjenek le csak egy mázsa lenmagot, hétszázhatvan forint a kár. Vagy eladnak egy köteg kócot valamilyen vízvezeték-szerelőnek. De ha csak üres zsákokat visznek, és ledobnak hármat a keresztanyjuk udvarába, az is darabonként harmincöt forint kár, összesen több mint egy százaz. És ki tudja számon tartani? Negyvenezer zsákunk van.

Zalabér-Batyk állomás első vágánya mellé öt évvel ezelőtt építettek egy hosszú betonozott peront, csak a Sárvár felé induló vonatok utasai használhatták, más irányba kijárata nincs ennek a vágánynak. Isten tudja, most mit kezdenek vele.

Bent áll a sárvári vonat, pihen, több mint egy óra múlva menesztk majd, ha kijött is valami korai utas, még a büfében iddogál. A kalauz és a vonatvezető az első osztályú kocsiban ül; ebédelnek, de mikor a vonal megszűnéséről kérdezem őket, félreteszik a kenyeret és a halkonzervet.

– A vasutat csak nálunk pusztítják, másutt mindenütt megbecsülik, hallottuk, hogy Angliában már újra felépítik a megszüntetett vonalakat.

(Ez, sajnos, nem igaz. Az angol vasutasok az újsághírek szerint azzal is beérnék, ha nem csökkenének tovább az ország vasúti hálózatát, mert a tervek szerint a jelenlegi harmincezer kilométerből csak hat és fél ezer kilométert hagynak meg.)

Úgy fogunk járni, mint a bányákkal; néhány éve mindenütt bezárták őket, most meg a tíz körmünkkel kaparnánk ki a szénét.

– A Volán tudja pótolni a vasutat?

– A Volán száz év múlva sem éri el azt, amit a vasút, azt a megbízhatóságot. A vasútnál a menetrend vastörvény, a vonathoz elég kimenni időre, az nem fog hamarabb elmenni, a vasutas még arra is ügyel, hogy ha fél perc van írva, fél percre induljon. Az autóbushoz viszont ki kell menni jókor, mert ha sokan vannak, az ember nem fér fel, ha meg kevesen, a sofőr nem tartja meg a menetidőt, és elmegy tíz-tizenkét perccel korábban. Akkor sem áll meg, ha futok az úton; ha megkérdezik, miért nem, azt mondja, hogy nem látott.

– És ha az ember lemarad, vagy a busz késik, a Volán nem ad igazolást a munkahelynek, mint a vasút. Nincs is mindenütt embere, aki megírná a papírt.

– És milyen ócska, kopott, maradék buszokat küldenek! Mikor a répczevisi vonal megszűnt, megjelent tizenkét panorámás busz, de egy hét múlva már egyet sem láttunk belőlük, a kiselejtezett szombathelyi buszok vitték a népet.

– A személyzet színvonalában is van valami különbség? Maguk szerint például egy vasúti kalauz jobb szakember, mint egy autóbusz-kalauz?

– Feltétlenül, már csak *intelligens* szempontból is, mi még más iskolát kaptunk. Figyelje csak meg: egy vasúti kalauz senkinek nem dugja az orra alá a kezét, mert gondol rá, hogy esetleg egy perccel ezelőtt olyan embert segített fel a lépcsőn, akinek izzadt a hónalja. Jegykezelésnél nem lép be az utasok lába közé, és még ezer forsa van a munkának.

– Azt mivel magyarázzák, hogy sok utas átpártolt az autóbuszhoz, még mielőtt a vasútvonal megszűnt volna?

– Meg lehet érteni, kérem. Az emberek arra törekednek, hogy az autóbusz-kalauz és a sofőr megszokja az arcukat, hogy ha majd nagy lesz a tömeg, és nem fér fel mindenki, őket szólítsa, ne a másikat.

Közeledik az indulás, kezdenek szállingózni az emberek, nyomott, halk hangon köszönnek, mint a halottasházban. A vonatvezető feláll, félreteszi a kenyeret és a halkonzervet. Közben a vezér is megjött, hallotta a beszélgetés végét, de nem szólt közbe, csak most jegyzi meg.

– Ha most újra megindulna a vasút, olyan öröm volna itt, mint amikor a vonatot feltalálták.

– El tudja képzelni, hogy megváltoztatják a rendeletet?

– Nem, ilyen intézkedéseket akkor sem vonnak vissza, ha egyszer kiderül, hogy tévedtek. Megszüntették a Veszprém-Alsóörs vonalat, ezzel elvágták Győrt és környékét a Balatontól; nyáron teljes a krach, mert az autóbuszok nem győzik elvinni az embereket, de nem

gondolnak rá, hogy visszaállítsák a vonalat, inkább, ha nem lehet mást csinálni, körbejáratják a vonatokat.

Kijön a forgalmista a tárcsával, menesztenek.

5

És érkezett szombat, a mellékvonal utolsó napja. Délelőtt átmentem Zalabérre, beállítottam a kocsit az állomás peronján, az utolsó vonat már nem tér vissza Sárvára, nekem kell majd hazavinnem a sárvári főnököt, a pályamestereket, meg aki még befér.

Felkapaszkodom a kis AB mozdonyvezérállásába, csodálkozva látom, hogy a szélvédő előtti rácsa réseibe rózsákat tűztek.

– Már egy hete hordják nekünk a virágot, a nép meg szokta siratni a vasutat. Répcevisen egy öregasszony koszorút hozott ki.

Mögöttünk a sárvári tehervonat áll, a gőzmozdony jobb oldali lámpására is rózsacsokrot kötöttek.

Egy zömök, fiatal férfi, a vonal pályamestere lép be a vezérállásba; ma nincs szolgálatban, de azért bejött, végigutazza a vonalat. Nekitámaszkodik a vezérlőpultnak, csak a leheletén érződik, hogy ivott.

– Hát megszűnünk – mondja neki a mozdonyvezető.

– Ebben is van valami jó. Nálunk, Káldon lakott egy ember, azért lett öngyilkos, mert a vasút építésénél elvették a földjét. Most vissza lehet adni neki.

Elindulunk; Zalavég megállónál a vezér rámutat egy cseresznyefára, olyan közel áll a sínekhez, hogy szinte kinyújtott karral el lehet érni.

– Milyen jókat szoktunk enni róla. Az idén már nem eszünk.

– Szeretett ezen a vonalon járni?

– Nekem a mellékvonalon jobban megfelelt, itt az embert nem hajtja a menetrend, mert ha megfognak valahol, megyek egy állomásközt negyven kilométer per órával, és már behoztam a késést. Az is más, hogy ismerik és segítik egymást az emberek. Találkozott Sitkén az öreg „mindenes”-sel?

– Beszéltem vele egypár szót.

– Gyomorhajos, muszáj neki főtt ételt enni. Káldon a felesége mindennap feladja neki az ebédet, mi meg kivisszük Sitkére.

– Meg zrikáljuk egymást – mondja a vonatvezető. – Volt egy forgalmista, aki ellőttözte a havi fizetését, nem nyert semmit, ezen elkeseredett, és felakasztotta magát, úgy kellett levágni a fáról. Aztán rendbe hozták, és visszakerült a helyére. Amikor ő szolgált, egész nap gyűjtögettem, vagdostam le a vagonokról az ócska kötélrészeket, egy szálba kötöttem, aztán mikor kijött menesztetni, odadobtam eléje. Egyszer úgy rávágott a tárcsával a lábamra, hogy a nagyujjam elrepedt.

Szabad szombat van: a sínek mellékén alig egy-két ember várakozik, csak Mikosdpusztánál száll fel egy nagyobb csoport gyerek. Az egykori kastélyból átalakított üdülőben nyaraltak, és most mennek hazafelé, a következő turnust, ha végez, már autóbusz viszi be Sárvárra a pesti vonathoz.

A tavaszi földeken néhányan kapálnak, a mozdony süvöltésére felnéznek, és kapájuk nyelére támaszkodnak, egy öreg paraszt, aki jól tudja, hogy mi a helyzet, széles mozdulatokkal keresztet vet a vonatra.

Káldon iskolás gyerekek hoznak egy-egy szál virágot, kérdik, hogy szabad-e rátenniük a mozdonyra, aztán egy asszony jön előre a vezérállásba egy csokor tearózsával:

– Engedjék meg, hogy én is elbúcsúzzam a vasúttól. Húsz évig utaztam vele munkába.

– És most hogy jár be majd?

– Abbahagyom, otthon maradok. Sitkéről körbe kellene járnom autóbusszal Káldra, fél hatkor kellene indulnom, és késő este érnék haza.

Leszáll, és elvonul a nép a sínek mellékéről; továbbmegyünk, előrenéznek, a síneken szikrázik a napfény.

– Ha leáll a vonat, ez a sínfej sem fog csillogni, barnás színt kap majd, olyan lesz, mint a sín oldala.

Egy-egy út Zalabértől Sárvárig alig egy óra hosszat tart. Minden fordulónál új arcok tűnnek fel, mindenki el akar köszönni a vasúttól, akinek csak köze volt hozzá. Lejött Pestről a vonal régi mérnöke, már rég nyugdíjba vonult, de a pályamester lehívta erre az alkalomra. A sarokban ott ül egy kilencvenhárom éves, vénséges öregember, a szemüvege domború lencséje mellett arcából kifogyott a hús, bőrébe sűrű pókhálórácok süppedtek. Senki sem kíváncsi a szavaira, csak úgy magának motyog:

– Én, kérem, még építettem ezt a vasutat 1912-ben. Ezer kubikus jött fel az Alföldről befejezni a töltést, hogy minél hamarabb elindulhasson a vonat. Az első vonatról pléhdobozból cukrot dobáltak, a Fábrián Lajos vacsorát rendezett. Most meg tessék!

A délutáni vonatra az öreg plébános is felszáll a Szajki-tavaknál. Leteszi a hátizsákot, a kopott, zöld ballont, és kiveszi tokjából a tárogtatót, ráilleszti a fűvókát:

– Akkor kezdhetem, fiúk? – kérdezi a vonat személyzetétől.

– Tessék, tisztelendő úr.

Beérünk Káld állomásra; az öreg plébános kihajol az ablakon, a tárogtatót az égnek szegezi, és játszani kezd:

– Te vagy a legény, Tyukodi pajtás...

A forgalmista és a szemüveges málházó előjön az irodából, szótlánul hallgatják. A mozdonyvezető kivárja, amíg a nóta véget ér, csak aztán indít; hova siessen? Ellenforgalom nincs, visszafelé is mi

jövünk majd, ha késünk, a magunk pihenőjéből késünk. Az öreg plébános minden megállónál elfúj egy nótát. Zalabéren leszáll, kiáll a peronra, a piros téglás állomásépület elé:

– Szól a kakas már, majd megvirrad már.

Körülveszi a tömeg, egyre szűkülő körben, alig kap levegőt, dől róla az izzadság. Tudom, hogy szeszt nem iszik, beugrom a büfébe, és egy pohár gyümölcslevet viszek neki, mikor befejezi a nótát, remegő kézzel nyúl érte.

– Mit gondoltok, fiúk: nem inkább a Himnusz kellett volna?

Az utolsó vonat csak valamivel éjfél előtt indul, de már tíz órakor összegyűlünk néhányan a sárvári főnök irodájában. A hangulat nyomott és ideges, a főnök botránytól tart:

– Zalaszentgróton kövel dobálták meg az utolsó vonatot, Rumban pedig eltörték a lámpákat, és szétvágták az üléseket.

– Most hallott valamit?

– Állítólag fenyegetődztek, hogy köveket meg fát tesznek majd a sínekre.

A főnök közben dolgozik, holnap reggeltől nemcsak a menetrend változik meg – pedig a vasútnál ez a legnagyobb munkák közé tartozik –, hanem az egész állomás képe is. Napi ötvennyolc autóbusz fog beállni az állomás elé vonatra várva, másik ötven buszra pedig a vonatok várnak majd öt percet.

– Épített a Volán valamilyen várakozóhelyiséget?

– Még egy WC-t sem, mindent rátelepített a vasútállomásra. De legalább eljöttek volna értekezni, hogyan gondolják az egészet?

– Nem jöttek át?

– Még arra sem érdemesítettek, hogy időben elküldjék a menetrendjüket. Harmincnégy éve vagyok vasutas, de még sohasem féltem úgy, mint most.

Az idő nem akar múlni, a hely sem fogy, tizenegy órákor kimegyünk a vonathoz. Minden elképzelhető részbe, szögletbe virágot dugtak, a fekete motorkocsi feldíszített koporsóhoz hasonlít. A vezérállás ablaka előtt is egy fehér rózsaaág leng ide-oda az éjszakai szélben.

Elindulunk, a fiatal motorvezető előrehajolva figyeli a síneket. Már Sitkénél járunk, mikor éles dörrenés hallatszik a motor alól, végigfut az agyamon, hogy eltört a sín, vagy csakugyan rádobtak valamit a pályára, de nincs időm megijedni, mert a főnök int:

– Nincs semmi baj. Jelződurrantyú.

Kivágódik az állomásépület ajtaja, füst és énekszó húzódik ki, bent az emberek isznak, búcsúztatják a vasutat. A sitkei főnök minket is lecibál a vezérállásból, borral, pogácsával kínál. Átfogja a vállam:

– Írja meg, író elvtárs, hogy a magyar ember, ha örül, iszik, és ha szomorú, akkor is iszik.

Megígérem, hogy megírom, de alig akar tovább engedni minket, még hosszan integet az épületből kiszűrődő fényben.

– Várják még valahol a vonatot? – kérdezem a Főnököt.

– Nem tudom, Káldon van még szolgálat; lehet, hogy ott is kijönnek.

Káldon legalább százan várnak minket, ötven-hatvan fiú külön húzódik – alkalmi kórust formálva. Egy bőrsapkás öreg férfi vezeti őket, mikor megállunk, beint a kórusnak, és hangosan, hamisan felhangzik az ének:

– Alsókáldra befutott a gyorsvonat... – Káldon ugyan csak egy állomás van, de az *alsó* szó szükségeltetik a szótagszám miatt.

A sárvári főnököt itt is leszedik a vezérállásból, és beviszik az épületbe, nekünk feladnak egy demizsont.

– Van tíz liter borom, igyátok meg – mondja a børsapkás kórusvezető. – Hát, gyerekek, csak elviszitek tőlünk a vasutat?

A vasutasok nem válaszolnak, gubbasztanak sötét egyenruhájukban, és néznek maguk elé. A főnök megitta nevünkben a kötelező pohár bort, indulunk tovább, mögöttünk újra felhangzik a kórus:

– Alsókáldról kifutott a gyorsvonat...

Innen kezdve végig sötét a pálya, Vashosszúfalun néhány ember áll kint az árnyékba húzódva, mellettük egy rendőr támaszkodik neki a falnak.

Mikosdpusztán még a jelzőben a petróleumlámpa, de senki sem jön ki fogadni a vonatot, a váróterem ajtaja félig nyitva.

Zalavégen felszáll a régi pályamester felesége, egy szatyorban kanizsai sört hoz, mindenkinek ad egy üveggel.

– Az ura nem jött ki?

– Nem, egész nap bajlódott a szívével.

Beértünk Zalabér-Batykra, megállunk. A zalabéri főnök már vár minket, attól félve, hogy a felvirágozott vonat a Lázadás szellemét terjesztené el, amerre elhalad, nekiesik, és két kézzel tépi le róla a csokrokat. Olyan buzgalommal dolgozik, hogy majdnem beesik a mozdony alá, csak akkor nyugszik meg, mikor az utolsó rózsa is eltűnik.

Éjfél már jóval elmúlt, de a főnök kinyitja az állomási bisztrót, felgyújtja a villanyt, és személyesen szolgál ki. A pályamester rendel mindenkinek, ő fizeti a vasút torát.

Nem ihatok bort, ma éjszaka még vezetnem kell; kezemben egy pohár szőlőlével az ablakhoz húzódok, keresem a vonatunkat, de a sínek üresen csillognak, a 8031-es már elment Celldömölk-Pápa felé.

A beteg vasutas

„A betegnek mindent, az egészségesnek semmit!”

A MÁV Betegbiztosító jelszava a háború előtt.

1

A budapesti nagy MÁV-kórházat a vasutasok építették maguknak; 1920 körül téglajegyet bocsátottak ki darabonként öt pengőért, és minden vasutas tehetsége szerint vásárolt. Tervezői, mintha szerették volna a jelképeket, a kórház helyét is a vasúti pálya mellett jelölték ki; mesélik, hogy régebben egy-egy mozdonyvezető, ha felesége a kórházban feküdt, üdvözlésül hosszan sípolt, mikor erre elhaladt.

Később is a vasutasok tartották fenn a kórházat az úgynevezett Önkéntes Támogatási Alapból – aki a MÁV szolgálatába lép, elkötelezi magát, hogy fizetésének fél százalékát a vasúti egészségügy céljaira áldozza, az Alap ebből a pénzből gazdálkodik.

Áldozatukat hivatalosan is mindig méltányolták, csak az 1950-es években történt egy kísérlet, hogy a MÁV-kórházat államosítsák. Már össze is hívták a határozatot kimondó gyűlést, megírták a csasztuskát, mellyel az eseményt köszöntik. A vasutasok tiltakoztak, felhívták miniszterüket, Bebrits Lajost, aki épp a Szovjetunióban tárgyalt; a miniszter táviratban kérte, hogy várjanak a döntéssel, amíg haza nem érkezik. Itthon közös erővel találtak egy nyomós érvet az államosítás ellen: a vasutasoknak a Szovjetunióban is külön kórházaik vannak; az érv hatott, „a nyakazás elmaradt”.

A budapesti MÁV-kórház ma is a beteg vasutasok bizalmának legfőbb letéteményese; szeretik, és ragaszkodnak hozzá, meg vannak győződve, hogy itt kaphatják a legkülönb kezelést, közelebb fekvő, sokszor modernebb kórházakból és rendelőkől is ide kérik magukat. Aki végigsétál a folyosókon, egyaránt hallhat szabolcsi, szegedi, vasi tájszólásban beszélő embereket – valaki úgy jellemezte a MÁV-kórházat, hogy vidéki kórház Pesten.

A vasutasok bizalma nem alaptalan; ugyan a MÁV-kórház is állami költségvetésből gazdálkodik, de nem abból él. Lehetőségeit kibővíti a már említett Önkéntes Támogatási Alap, legutóbb a rövidhullámú készülék vásárlásába szállt be másfél millióval, de ennél is fontosabb magának a vasútnak a segítsége.

Más helyeken a várószoba székeit is egészségügyi berendezésnek tekintik, és árukat a szűkös költségvetési keretből kell fedezni; a vasút maga építi fel a szakosított üzemorvosi rendelőket, és nem krajcároskodik; csak példaként említem: a MÁV-kórház új épületét úgy tervezték, hogy fűtését a közeli Nyugati pályaudvar látja majd el.

Az egészségügyi tárcának kevés deviza áll a rendelkezésére, hogy tőkés országokban vásárolhasson, alkalmanként esetleg csak negyvenötvenezer dollár, holott ma már egyetlen jó röntgengép ennek a duplájába kerül. A vasút itt is tud segíteni: különféle manőverekkel, más keretből dob át ide valutát, ebből vásárolták meg a Budakeszi MÁV-szanatórium *body-test* gépét, mely számítógéppel van összekapcsolva, és elemzi a légzőszervi betegek vizsgálati adatait, vagy az olyan apróbb, de hasznos segédeszközöket, mint az amerikai tesztcsíkok, melyek vizeletbe mártva minden laboratóriumi vizsgálat nélkül kimutatják a cukor vagy a fehérje jelenlétét.

De mielőtt még túlzásokba esnénk, le kell szögezni, hogy a MÁV-kórházak is Magyarországon vannak, és nem vonhatják ki magukat teljesen a magyar egészségügy általános nehézségei alól. Férőhely- és munkaerőgondok mellett gyakran a felszerelés elemi hiányosságaival is meg kell küzdeniük.

A MÁV-szanatóriumban beszélgettem egy országos hírű sebész főorvossal, elnézést kért, hogy közben telefonálgat, de két érfogót kell

szereznie valahonnan a holnapi műtétéhez. Elmondta, hogy nélkülözhetetlen kések, ollók hiányoznak, a törött műszereket házilag próbálják összebarkácsolni. A sebek összevarrásához nincs megfelelő külföldi fonál, a magyar fonál viszont nem csúszik, tapad rá a vér, és szinte fűrészeli a bőrt. Előfordul, hogy a beteg maga hozza be az operációhoz a külföldi rokonoktól kért fonalat. Ha sikerül megszerezni a fonalat, akkor meg a tűvel vannak bajok, a tűnek enyhén hajlítottnak kell lennie, de a magyar tű egy-két öltés után kiegyenesedik, és ha visszahajlítják, eltörik.

Nézegetem az adatokat: a budapesti MÁV-Kórház és Rendelőintézet 1927-ben ötvenkét ágygal indult, a háború előtt sem rendelkezett ötszáznál több férőhellyel, ehhez képest elismerésre méltó, hogy most ezerhatvannyolc ágyat tartanak nyilván.

- Ennyire kiépült a kórház? – kérdezem az igazgató főorvostól.
- A Szántó Béla utcai baleseti utókezelő részleget kivéve nem gyarapodtunk nagyobb új létesítménnyel.
- Akkor hogyan duplázódott meg az ágyak száma?
- Az ötvenes években a kétágyas szobákba négy ágyat raktak, és ez került be a statisztikába.
- Így már világos.
- Több mint ezer beteg nagyon sok ebbe a régi épületbe; hétszáz körül volna az a létszám, melyet rendesen el tudnánk látni. Nemhogy szociális-kezelő helyiségek, de még WC sincs elegendő.
- És legalább *orvost* kapnak megfelelő számban?
- Az orvosok számára vonzó a MÁV-kórház, még ma is hat rájuk az intézmény jó híre, a viszonylag *jobb*, bár korántsem jó ellátottság. Az orvosi létszámunk jelenleg tizenöt-husz százalékkal nagyobb az előírtnál.

– Protekcióst lehetne találni köztük?

– Elhinné, ha azt mondanám, hogy ekkora kórházban egy protekciós orvos sincs?! Egy protekciót én magam is elfogadok: ha az illetőnek vasutas az apja. A rendelkezések szerint két jelentkező orvos között csak egyenlő feltételek esetén dönt a vasutasszármazás, de megmondom őszintén, hogy ezt nem tartom meg. Ha egy vasutasgyerek nem olyan buta, hogy beázik a feje, már megpróbálom, ennyit megérdemel az apja, aki harminc évig esőben-hóban szolgálta a vasutat. Az utoljára felvett tíz orvosunkból hét vasutasgyerek.

– Egy fiatal orvos ebben a kórházban milyen esélyekkel kezdi a pályát? Könnyen előrejuthat?

– Ebben a tekintetben egy orvosnak két baja lehet: ha a főnöke túl sokkal idősebb, mint ő, vagy ha túl kevéssel. Ha nagyon öreg a főnök, okvetlenül megvan már a jogos utód, ha túl fiatal, akkor még sokáig marad a helyén. Annyi azonban biztos, hogy nálunk az osztályvezető főorvosok nem kívülről jöttek, hanem a kórház orvosi állományából emelkedtek ki – talán egy kivétellel.

– És *nővér* hány dolgozik a kórházban?

– Háromszáznyolcvan, ötven-hatvan állandóan hiányzik, húszan-harmincan betegek, és ugyanannyi kivette a gyerekgondozási segélyt. Egyébként nem tudom, mennyire ismeri a kórházi szervezést; a nővérgárda három nagy csoportra oszlik: ápolónőkre, asszisztensnőkre, műtősnőkre.

– Nagy rangkülönbség van köztük?

– Sokkal nagyobb, mint a segédorvos és a főorvos között.

– Kik állnak a létra legalsó fokán?

– A kórházi közvélemény szerint az ápolónők. Nekik mindig is sokat kellett túrniuk és megalázkodniuk. A háború előtt a kórházakban apácák irányították az ápolónők munkáját – a MÁV-kórházban Vincere ndiek –, úgy terrorizálták a világi nővéreket, ahogy csak tudták. Az orvosok is lenézték őket, harmincöt-negyven éve szinte még az

egyetemen is tanították: a nővér cseléd, a fiatal kurva, az öreg pedig iszik.

Emlékszem, volt professzorom, doktor Csömöri mondta nekem egyszer:

– Figyeld meg, öregem, hogy kit vesznek el feleségül az orvosok: röntgenasszisztenseket, laboránst, műtősnőt gyakran, de ápolónőt majdnem soha.

Mint az előítéletek általában, a nővérek lenézése is hamis fölényen és a helyzet tudatos félreismerésén alapul: a nővér a gyógyítás egyik legfontosabb tényezője, a kórházi osztály munkájának színvonalát a főorvos és a nővér határozza meg, nem a segédorvosok.

Az ápolónő életformája hasonlít legjobban a vasutasokéhoz, számára nincs szombat, nincs vasárnap, csak véletlenül fordulhat elő, hogy a karácsonynak mindkét napját otthon tölti. A családjuk ezt nehezen tűri; ha az ápolónő férjhez megy, sokszor már a következő héten megjelenik nálam az ura:

– Kiveszem az asszonyt, az én feleségem ne hordjon ágytálat, ne járkáljon meztelen férfiak között.

Ha nem megy férjhez, akkor is erős hivatástudattal kell rendelkeznie, hogy megmaradjon a helyén. Egy ápolónő érettségi bizonyítvánnyal és kétéves gyakorlattal a háta mögött nem számít szakmunkásnak, és ennek természetesen a bérezésben is megvannak a maga hátrányos következményei.

És gondolja meg: ha ma valaki Magyarországon beáll egy gyárba segédmunkásnak, tanulhat, képezheti magát a szakmájában, és elméletileg nem elképzelhetetlen, hogy főmérnök lesz ugyanabban a gyárban. Az ápolónő ezt az esélyt nem kapja meg, mert orvosképzés nem folyik esti vagy levelező fakultáson.

Akit a hivatás nem köt, az bármilyen módon is, de elmenekül. Előfordult, hogy egy ápolónő titokban elvégezte a műszaki rajzoló tanfolyamot, és másnap kikérte a munkakönyvét.

– De miért – kérdeztem. – Hiszen ott még kevesebbet keres majd, mint a kórházban!

– Az igaz, de lesz íróasztalom, és lesz vasárnapom.

Becsukom a jegyzetblokkot:

– Mit ajánl, igazgató úr, melyik osztályokat nézzem meg a kórházban?

– Attól függ. A mi büszkeségünk a belosztály és főleg az intenzív részleg – ott csak hat ágy van, de olyan felszerelést és nővérlétszámot biztosítottunk hozzá, hogy felér hatvannal. Viszont ha a vasutasok foglalkozási betegségei érdeklik, akkor a reuma-, az ideg- és a baleseti utókezelő osztályunkat javaslom. Benézhet esetleg a fülészetre vagy a szemészetre is. (A most következő párbeszédnek egy része komponált, külön beszélgettem az orvossal, és külön a beteggel.)

A reuma lassan az egész világon átveszi a tüdővész helyét a népbetegségek sorának élén, országonként váltakozva az össznépesség két-tizenegy százaléka szenved benne. Ezen belül tipikusan vasutasbetegségnek számít: nálunk száz vasutasból tizennégy reumás, Svájcban huszonegy-huszonkettő.

A reuma jelentkezésének „klasszikus” évtizede a negyvenegy-ötven év közti életkor, de most már mind gyakrabban tűnik fel a fiatalabb korosztályokban is. Elsősorban azokat a külső szolgálatosokat támadja meg, akik az időjárás viszontagságainak kitéve végeznek nehéz testi munkát: a fűtőket, rakodókat, szállítókat, pályamunkásokat, de alig csekélyebb mértékben mutatkozik a többi szabadban dolgozó vasutas: jegyvizsgálók, fékezők, mozdonyvezetők között.

A rakodóknál a felkar és az alkar hajlítói izmai betegednek meg az emeléstől, a kocsivizsgálóknál a napi tizenöt-húsz kilométeres loholás teszi tönkre a „magyar királyi turistalábakat”, a mozdonyvezetők bokáját pedig esetleg az az állandó lábmunka, melyet a mozdonyon levő biztonsági berendezés kezelése megkíván. A leggyakoribb

általános bántalom mégis a deréktáji fájás, a lumbágó, melyet a hideg vagy a megerőltetés kelthet – vagy mind a kettő együtt.

Elhiszem az orvosoknak, hogy a reumába nem kell belehalni; piszkálja, idegesíti az embert, de együtt lehet élni vele, mint egy rossz feleséggel, mégis mikor a rendelő felé tartok, megdöbbenve nézem a folyosón várakozó reumás betegeket: görcsös, kitekert karok, merev derekak, féloldalasan tartott nyakak és mozdulni is alig tudó öregemberek.

– Kérlek szépen, ha érdekel az ügy, végy fel egy fehér köpenyt, és végigülheted a rendelést – mondja a reumatológus főorvos –, legfeljebb, ha egy nőnek le kell vetkőznie, fordítsd el a fejedet.

– Mennyi beteged lesz?

– Ma hétfő van, az erős nap, összejön negyven-ötven ember is, de nem érdekes, a rendelés úgyis addig tart, amíg az utolsóval is nem végzek.

Az első páciens ötvenöt-hatvan éves, magas, kopasz ember, szürke krombikabátot, magas szárú barna cipőt visel. Sarkos, katonás mozdulatokkal rakja rendbe levetett ruháját; ő még emlékezhet rá, hogy a háború előtt a MÁV-betegeknek szabályszerű vigyázzállásban kellett jelentkezniük az orvosnál. Az orvos be akarja adni neki az injekciót, de kezében a fecskendővel tétovázva megáll: nem talál ép vénát a beteg karján.

– Maga már megszenvedte, amit előírtak. Mióta van a vasútnál?

– Tizennyolc éves koromban kezdtem el szolgálni a vasutat mint pályamunkás, a felszabadulás után léptem elő vonatvezetőnek. Egy alkalommal Rákos rendezőn elhagytam a vonatot, mert a forgalmi irodába vittem be iratokat, míg az irodában tartózkodtam, a vonatomba hátulról belerohant egy másik szerelvény. A bíróság bűnösnek talált, elítéltek két és fél évre, 1951-ben szabadultam Állampusztáról. Akkor már éreztem, hogy megkaptam a reumát.

– Honnan ismerte a tüneteket?

– A feleségemnek sokízületi reumája volt, aztán gerincvelő-sorvadást kapott, abba halt bele. Annak idején sokat jártam vele az orvosokhoz.

Szabadulás után a vasút nem fogadott vissza, a Magyar Kábelbe vettek fel rakodómunkásnak. 1952-ben lakatosokkal ívtartókat emeltünk be, rossz fogást vettem, megroppant a gerincem.

– Miért nem ment vele orvoshoz?

– Mert nem vallhattam be.

– Miért nem? – kérdezem.

A férfi arcára neheztelő mosoly ül ki, mintha nyilvánvaló dolgokat kellene magyaráznia.

– Mert ráírták volna az egészségügyi lapomra, és ilyen minősítéssel nem kerülhettem volna vissza a vasúthoz. Inkább túrtem a fájdalmat, magamat kezelgettem.

1955-ben aztán visszavett a MÁV; előbb fékező voltam, aztán villanyszerelők mellett dolgoztam. Télen az áramszedők gyakran lefagytak, úgy kellett lefeszíteni őket, tüzelni nem lehetett, mert magas létrán dolgoztunk, reggel-este sem tudtam átmelegedni, Monorról jártam be olyan kocsiban, ahol semmi fűtés nem volt, a levegő szabadon járt.

Tizenöt évig bírtam a munkát, aztán már nemcsak a derekam meg a karom fájt, hanem a szívem is, az lett a vége, hogy idegekkel leszázalékoltak.

Ötvenkét éves, alacsony, tagbaszakadt ember, nadrágszíja fölött kis pocak türemkedik ki. Tíz évvel ezelőtt divatos, keskeny orrú fekete cipőt visel, a vizsgálat tiszteletére meg is nyiratkozott.

– Hova való?

– Máriabesnyőn születtem, és ott is fogok meghalni, feltéve, ha nem jár el az ember szája. Vagy már nem olyan időköt élünk?

– Az a baj, hogy mindig utólag derül ki, milyen időköt élünk – mondja az orvos. – Mi a panasz?

– Az idegek, kérem. A háború alatt Miskolcon szolgáltam a teherpályaudvaron, egyszer megszaladt egy löszerszállító vonat, alig tudtuk megfogni. Amíg huzakodtunk vele, az ember nem ért rá izgulni, de később filmen láttam, mi történik olyankor, ha egy ilyen vonat felrobban, egy egész város eltűnt a föld színéről, a vetítés után ideg-összeroppanást kaptam.

Idegileg nem bírok magammal, robbanékony vagyok, pedig én most is felelős helyen dolgozom, szállítóleveleket kezelek, ügyfelekkel vagyok kapcsolatban. Az egész állomáson csak az én szobámban van városi telefon, ebédidőben mindenki odajár telefonálni, pletykálnak-röhögnek, a legjobban szeretnék beléjük rúgni. Úgy néz ki a szobám, mint a falu bolond pappal.

Az orvos úgy tesz, mintha hallgatná, közben rutinos mozdulatokkal tapogatja-mozgatja végig a beteg karját és gerincét:

– Van itt azért más is, nemcsak az idegek, egy kis „pisai ferde derék” is. Nem próbáltunk egyszer arrébb tolni egy mozdonyt?

– Hát azt az egyet nem próbáltam, más mindent – felém fordulva magyaráz. – Fékező is voltam, kísértem a vonatot néha Murakeresztúrtól Rákosig, kint kellett állnom éhesen-fázva. És én sohasem kértem, hogy váltsanak le, pedig volt olyan szolgálat, hogy hetvenkét óra hosszat tartott.

Az orvos ujjai megállnak, talált valamit.

– És hol sérült meg a válla?

– Egyszer észrevettem, hogy az egyik fék befogott, leállt volna a kocs, talán az egész vonatot szétszakítja, leugrottam, hogy kioldjam a féket, de olyan szerencsétlenül fogtam meg, hogy majdnem berántott a

vonat alá, egy kőrakás és a sínek közé estem. A vállamban akkor vált le az a darab csont.

– Miért nem operálták meg?

– Az idegek meg a magas vérnyomás miatt nem merték.

– Nem fáj?

– Munka közben akárhogy fáj, az ember nem tudja érezni, ha csak össze nem esik miatta, de éjszaka rettenetes. Egy-két órát tudok csak aludni, és én azt nem engedem meg magamnak, hogy a szolgálatban pótoljam. Meg ilyenkor télen a legrosszabb. – Ránk néz, arcunkról úgy ítéli meg, hogy túl sokat panaszkodott, megrázza a fejét:

– Ne féljenek, nem akarok én mártírozni, szép házam van nekem Máriabesnyőn.

Egy női beteg következik, valaha a honvédségnél dolgozott mint éttermi felszolgáló, most az Utasellátó egyik cukrászüzemében gazdasszony.

– És szereti az édességet?

– Utálok még ránézni is, meg nem ennék egy falatot.

Az orvos lassan araszolgatva ujjaival végigtapogatja a nő gerincét:

– Sokat kell dolgozni?

– Eleget. Egy nap tizenötezer sütemény is kimegy tőlünk, folyton számolok. Régebben még vasárnap éjjel is dolgoztunk, akkoriban a krémes volt divatban, a krémest pedig azon frissen ki kellett szállítanunk. Mióta inkább a csokoládés árukat keresik, könnyebb valamivel.

– Fizikai munkát is végez?

– Húszkilós ládákat emelgetek.

– Segéd munkás nem segít?

– Ki kap most segéd munkást? A nagy koszt is én takarítom, olyan büdös, hogy elszédülök. Másfél évem van a nyugdíjig, csak azt szeretném kihúzni valahogy. Tessék engem megvizsgálni, és őszintén megmondani, hogy állok.

Az orvos tűnődve sorolja észleletét: meszesedés, porckopás, a gerinc el van használódva.

– Nem kell a szívére venni, minden második embernek baja van a gerincével, csontosodási zavarok, nem megfelelően kapcsolódó csigolyák, csak nem tudunk róla, amíg valami nehéz munkánál, rosszul alátámasztott emelésnél nem adnak jelt magukról.

Ezt a nő is tudja, más érdekli:

– És idegileg hogy állok?

– Én nem vagyok ideg orvos, de semmi bajt nem látok.

– Akkor miért zsibbad az arcom?

– Ha ez megnyugtatja: nekem is zsibbad az arcom.

Az asszony kinyitja a retiküljét, előbb a fia képét mutatja – orvost akart nevelni belőle, de nem bírta a vért, így lett katona –, aztán egy tétova mozdulattal előveszi a pénztárcáját, de az orvos elhárítóan int.

Végigjárom a reumaosztály kórtermeit is, olyan zsúfoltak, mintha integrállal számították volna ki, hogy lehet a legtöbb ágyat berakni. Most ért véget a délutáni szieszta, a betegek kivonultak a folyosóra, vagy lementek a büfébe, csak egy negyven év körüli, flanelpizsamás férfi fekszik az ágyán, egy magazin megtépett képes mellékletét nézegeti. Mikor megszólítom, közelebb hajol, és az arcára bocsánatkérő félmosoly ül ki:

– Egy kicsit nagyothallok.

– Hogy ment tönkre a fűle?

– Váltóőr voltam az n.-i fűtőháznál, mellettem jártak ki a mozdonyok, meg a váltók csattogása is megártott. Érdekes, hogy meghallom a karóra ketyegését, de az orvos előtt a csoportosításon nem értettem meg a suttogó beszédet. Nem maradhattam meg a sínek mellett, bár szerintem a begyakorlott ember még ha harmadik csoportos, akkor is többet ér, mint egy gyakorlatlan.

Áttettek a lámpakamrába, akkumulátorokat javítottunk vagy cseréltünk. A fizetésem lement nyolcszáz forinttal, ezt nem vállaltam, átmentem a fűtőházba kazánokat mosni.

Egy kazánon van vagy negyven fedél, mindet le kellett csavarnunk; erős vízsugárral leverettük, ami vízkő vagy más szenny rárakódott. Nehéz, piszkos munka, de itt sem kerestem többet tíz forintnál óránként; mikor hívtak vasútórnek, mentem tovább.

– Most mennyit keres?

– Kétezer-száz forintot, ehhez jön még három-négyszáz forint éjszakai pótlék.

– Annak idején miért nem tanult ki egy szakmát?

– Nem lehetett. Apámnak földje volt, nem engedett el, tizenkilenc éves koromig otthon kellett dolgoznom. Mikor a vasúthoz kerültem, mehettem volna valamilyen szakmára, de az első feleségem nem akarta, mikor meg elváltunk, már késő volt mindenre.

– Miért váltak el?

– Ezt nem nagy dicsőség elmondani – tétovázva keresi a szavakat –, az az igazság, hogy az asszonyt az apja *szerette*. El kellett jönnöm tőlük.

Pécelen laktam az apáméknál, utána meg albérletben négy évig. Egyik nap mondja a bátyám, hogy vegyek telket Monoron, mert most nagyon olcsó; vettem kettőt, egyenként négyszázötven

négyszögöleset, az egyikre felhúztam egy háromszor négyméteres konyhát, és oda költöztem.

Akkoriban még nem százalékoltak le, a váltónál dolgoztam, egy káli ember volt a társam, munka közben beszélgettünk:

– Te – mondja –, ajánlanék neked egy fiatalasszonyt, ott lakik nálunk, Kálban.

– Minek az nekem? Elég volt egy.

– Gyere, nézd meg, vasutasnak nem kerül pénzbe az utazás.

Vasárnap lementem Kálba; beültem a kollégám konyhájába, és áthívták az asszonyt, illetve lányt. Tizenegy évvel volt fiatalabb nálam, még nem ment férjhez, egy ózdi sofőrrel élt együtt csak úgy bakahiten, mikor a gyerek megszületett, a férfi lelépett. Beszélgettünk, de csak abban állapodtunk meg, hogy még találkozunk.

Öt hónap múlva esküdtünk meg, az asszony egy bőrönddel jött el hazulról, és persze a kislányával.

Hárman már nehezen fértünk el a konyhában, gondolkoztam: negyven év körül már ne virtuskodjon az erejével az ember, de mindegy, lakni kell valahol, nekiláttam az építkezésnek.

Maga a telek jó helyen volt; bent a faluban, szemben az erdészet csemetekertet ültetett, ennek is örültem, mert legalább ezt a részt meghagyják zölden.

A másik telket eladtam, de nem kaptam annyit, hogy tudtam volna téglát venni; úgy gondoltam, kohósalakblokkokat öntök majd. Hat pótkocsi salakot hozattam, vagy negyven mázsa ötszázas cementet, lassan összeszedtem mindent, ami kell.

Mielőtt nekiláttam volna az öntésnek, hagytam a salakot egészen kihűlni, mert ha a gáz benne marad, az tovább dolgozik a falban. Volt egy bitumeneshordóm, azt használtam mércének; hatszor megtöltöttem salakkal, és egy kupacba hánytam, letakartam annyi homokkal, hogy ne látszódjon, tizenöt-húsz lapát ment rá, és adtam

hozzá egy mázsa cementet. Szögeztem deszkából egypár sablont, abba gyömöszöltem bele a masszát, jól megtömtem, volt egy ötkilós kalapácsom, azzal ütögettem, hogy minél tömörebb legyen.

Mindent kiszámoltam előre. A kohósalak ház szabványfala harmincnyolc centi vastag, ezen változtatni nem lehet, de a blokk szélességét az ember maga határozza meg. Én tizennyolc centire vettem, a fal közepén mindegy, hogy mekkora, de így a kötésnél is tudtam használni őket, mert kettőt keresztbe fordítva kijön a harminchat centi, a hiányzó két centibe meg a habarcsot öntöm. A falakat egyedül raktam fel; a kőművesmunka nem művészet, nem kell hozzá más, mint jó szerszám, csak a tetőt szabta ács.

A ház még most sincs készen, még csak a gyerekszobát tudtuk bebútorozni rendesen – ezt nem lehetett elmellőzni, mert közben megszületett a másik gyerek is –, másutt mindenütt betonból van még a padló. Még a kerítést sem húztam fel, előbb a csatornát szeretném, ha esik az eső, a ház mellett is sárban járunk. Én nem tudom, csak úgy hallottam, hogy a ház így is sokat ér, ha most meg akarnám venni, nem kapnám meg kétszázötvenezer forinton alul.

2

Az intenzív osztályt az egyik orvos „Szent Péter előszobájának” nevezte, és aligha túlzott. A mortalitás, a halálozási arány harminc-negyven százalékos, tíz ide kerülő betegből három-négy meghal.

– Akármilyen furcsa, azt kell mondanunk, hogy ez a jó munkát igazolja, mert csakugyan a legsúlyosabb betegek kerülnek ide – mondja a doktornő. – Velük a többi osztályon már nem tudtak mit kezdeni, vagy már be is következett náluk a klinikai halál.

Ha bárki a kórházban hirtelen meghalna – persze nem egy kilencvenéves szívbeteg vagy egy áttételes rákban szenvedő –, lerohanunk hozzá, és megpróbáljuk visszahozni az életbe. A beteghordozók már felismerik az eseteket, ha látják, hogy a beteg alig lélegzik, már rohannak hozzánk.

– Általában mik az esélyek?

– A beteg három-négy percen belül újraéleszthető, öt perc múlva az agysejtek már tönkremennek, és legfeljebb egy tudat nélküli roncs maradna meg. Sajnos, a sikeres újraélesztések nem múlnak el nyomtalanul, később sok betegnél szövődmények lépnek fel.

– Az igazgató úr említette, hogy a felszerelésük és ellátásuk jobb, mint a többi osztályé.

– Összesen hat ágyunk van, egyre-egyre két nővér jut, de ha kell, egy beteget tizenöt ember szolgál ki. Elég nehéz ezt a létszámot biztosítanunk, 1969 óta huszonnégy nővér fordult meg az osztályon, az induló gárdából már csak kettő van nálunk.

– Miért mennek el?

– A nagy nyugati kórházak intenzív osztályán az ápolónők forgószínpadszerűen váltják egymást; egy idő után más osztályokra helyezik őket. Ezt a munkát nem lehet bírni sem testileg, sem lelkileg. Ha a lelkieken nem tudunk segíteni, legalább a nehéz fizikai munka alól fel kellene szabadítani a nővéreket. Segédápolónők kellenének melléjük.

– De honnan?

– Lehet, hogy hülyeség, de nekem van egy ötletem: ahogy a fiúk bevonulnak katonának, úgy kellene a lányokat is behívni ápolónőnek fél évre, egy évre. Nemcsak rajtunk segítene, később az ő családjuk is hasznát venné, hogy a kislány tud lázat mérni, borogatást feltenni, injekciót adni.

Szól a telefon; az orvosnő felveszi:

– Tessék, itt F. doktornő.

– ...

– Sajnos, meghalt az éjszaka.

– ...

– Kérem, itt leszek.

Leteszi a telefont:

– Végbélrákos volt az illető. Hol is tartottunk?

– Az ápolónőknél. Hogy keresnek?

– Az átlagbérhez képest összesen kétszáz forint pluszt kapnak, és itt még borraavaló sincs, mert a hozzátartozó tíz nővért is lát a beteg körül, nem tudja, melyiknek adjon.

– És az orvosok?

– Ha látjuk, hogy haldoklik a beteg, hogy fogadhatunk el pénzt a hozzátartozóktól? Mikor behozzák őket, általában nem tudnak magukról, mikor kikerülnek, gyorsan elfelejtik, hogy itt voltak. – A doktornő elmosolyodik. – Egy férfi ígért nekem valamilyen festményt, hogy ilyen értékes meg olyan értékes darab, de én a doktornőnek adom, ha meggyógyít. Aztán többé nem láttam.

Itt már a többi, mellettünk ülő orvos is közbeszól.

– Németh László azt mondja: „az orvost azért kell megfizetni, nehogy pénzért dolgozzon”.

– Vannak orvosok, akiknek a mostani szokások is kitűnően megfelelnek, kiküldenek egy-egy „madarat” a folyosóra vagy az előszobába, és ezek elterjesztik, hogy mennyit illik adni, de a legtöbb orvos szívesen lemondana a „jatt”-ról, ha az alapfizetéséből meg tudna élni.

– Ez a mostani gyakorlat, a pénz eltorzítja az orvosi szakma belső arányait is: fogorvosból annyi van, hogy százak nem tudnak elhelyezkedni, mert ott adnak borraavalót, kórboncnokot, röntgenest, altatóorvost viszont lámpával kell keresni.

– Nyugaton az intenzív osztályokon a legmagasabb az orvos alapbére, belátják, hogy ez a munka kizsigereli az embert. Mi meg kapunk összesen hatszáz forint pluszt. A munkaidőnk papíron hét óra, gyakorlatilag reggel fél nyolctól este tízig tart, az osztályt éjszakára sem lehet itt hagyni, mert a többi ügyeletes nem érti a mi munkánkat. És az osztályon most is csak egy orvos van a szükséges hat helyett.

Nem tudok mit mondani, szeretném lezárni a témát:

– Mi a kórház vezetésének hivatalos vagy hallgatólagos álláspontja a borraival kapcsolatban?

– Kérni nem szabad, elfogadni igen.

Az idő közben előrehaladt, a doktornő az órájára néz:

– Át kell mennem a kórterembe, ha akar, jöjjön velem.

Az osztály három kis teremből áll, üvegfal választja el őket egymástól, a közepén álló orvos vagy ápolónő mind a hat ágyat szemmel tudja tartani. Betegellenőrző monitorok is segítenek nekik, egy ernyőn egy infarktusos beteg EKG-hullámai vonulnak át, úgy van beállítva, hogy ha valami szabálytalanság mutatkozik, a gép azonnal sípol.

A legnagyobb szobában három ágy áll, az egyik üres:

– Itt halt meg éjszaka az öreg néni.

– Nem tesznek senkit a helyére?

– Mindig kell tartalékolnunk egy ágyat. Ha mindegyik foglalt, és mégis behoznak valakit, a viszonylag legjobb állapotban levő betegünket kell kitenünk.

Az ágyak mozgathatók, szükség esetén középre tolják, hogy minél többen férhessenek hozzá a beteghez, minden ágy mellett műszeroszlop áll: konnektorokat, riasztókat, váladékleszívó csöveket és egy fehér telefont szereltek rá.

– Kik fekszenek most ebben a szobában? – kérdezem suttogva.

– Egy gyomorvérzéses és egy gégemetszéses.

– Öngyilkosok vannak?

– Azok a Korányiba vagy a honvédkórházba kerülnek. Nem helyes, ha egy kórházban mindennel foglalkoznak; ma már falun sem a kútba ugranak be az emberek, hanem altatókat vesznek be, vagy növényi mérgeket, az öngyilkosok újraélesztésénél is egyre többet kell tudni az orvosnak. Mindent arra kell bízni, aki az adott területre szakosította magát.

– A haldoklókhoz kijöhet a pap?

– Ha a hozzátartozók kérik, nem tagadhatjuk meg, de az a tapasztalatunk, hogy ha valaki megkapja az utolsó kenetet, az feladja a harcot az életéért, rohamosan romlik az állapota. Szerencsére csak két-három hónaponként fordul elő ilyen eset.

– Van kedvenc betege?

– Nem volna szabad, hogy legyen, de most kivételesen van – mondja a doktornő –, az a kisfiú az egyágyas szobában. Csonthártyagyulladásba került be, aztán a veséje is begyulladt, az egyiket ki is kellett venni, de már javul az állapota.

A kisfiút elhalmozták játékokkal: ágya támlájához egy lassan már leeresztő luftballont kötöttek, mellette az asztalon kis autó áll, fehér kiskutya, színes ceruzák, átlátszó, színes műanyag tollak és sok könyv.

– Mit olvasol?

– Indiános könyveket. Meg az *Egri csillagok*-at.

A kisfiú lesóványodott arcában csak a nagy barna szemek élnek. Félénken forgat egy kis kék vászonsapkát; nem tudja, megmutathatja-e nekem.

– Ez milyen sapka?

A doktornő felel helyette:

– Elkérte annak az orvosnak a sapkáját, aki megoperálta őt.

3

A vasutas a felvételnél találkozik először az orvosokkal. Szigorú alkalmassági vizsgálatoknak vetik alá, ezeket egy külön könyv, az A2-es utasítás szabályozza. A vasút veszélyes üzem – mint a miskolci pályaudvar hangosanbeszélője szokta mondani –, meg kell válogatni az embereket.

Nyilvánvalóan alkalmatlannak kell tekinteni száznegyvennyolc centiméternél alacsonyabb vagy szellemi fogyatékoságban szenvedő jelentkezőket, kizáró okok még a különféle súlyos mozgásszervi, keringési betegségek, tüdőbetegségek, kóros vérzékenység, zöld és szürke hályog, kancsalság, farkasvakság, végtagok hiánya vagy hiányosságai és még vagy százféle betegség. Más kikötések meghatározott munkakörökkel kapcsolatosak, így például jövőendő kalauzoknál nem mutatkozhatnak torzító hegek a ruha által nem takart bőrfelületen.

Ha a jelentkező ezen az első általános szűrésen túljutott, útja két irányba vezethet; mást várnak tőle, ha választott foglalkozása közvetlenül összefügg a forgalom lebonyolításával, mást, ha csak távolabbról szolgálja.

A *forgalomban résztvevőket* az orvosi vizsgálatok három csoportba sorolhatják. Az I. csoport kívánalmai a legmagasabbak: mindkét szemet külön-külön vizsgálva egyiken a maximális 5/5, a másikon 5/8, vagyis hetven százalék körüli látószélességgel kell hogy rendelkezzen az illető; alapvető előírás még a biztos színérzékelés és az úgynevezett testies látás is. A sügött beszédet zárt helyiségben, mindkét fület külön-külön vizsgálva, öt méterről kell meghallani.

A II. csoportban ugyanezek a feltételek, a különbség csak annyi, hogy a megkívánt látásszélességhez szemüveget is lehet használni. Érdekes, hogy gőzmozdonyt csak I. csoportos vezethet – a mozdony konyháján a szemüveg bepárasodik –, dízel- és villamos mozdonyt viszont II. csoportos is, mert a vezérállás zárt és gőztől védett. Külön előírás, hogy a szemüveges mozdonyvezetőnek szolgálatba lépéskor két azonos értékű szemüveget kell felmutatnia.

A III. csoportban elég az 5/10-es látószélesség mindkét szemem, szemüveget is viselhet, a sűgott beszédet is csak egy méterről kell meghallani.

Akik *nem a forgalommal közvetlenül összefűggő* munkakörökre jelentkeznek, azoktól még kevesebbet várnak el; nyugodtan lehetnek szűntévesztők, nagy bajt nem csinálhatnak, legfeljebb a zöld festéket keverik össze a pirossal valamelyik raktárban, sőt a MÁV igazgató főorvosa fél szemű vagy egyik fűlére sűket személy felvételét is engedélyezheti.

Összegezve: a III. csoportosoktól és a csoportba nem soroltaktól csak annyit várnak el, hogy a saját munkakörűkre alkalmasak legyenek, például egy Utasellátó-alkalmazott lászson annyira, hogy egy ötforintost meg tudjon különböztetni egy tízforintostól, és lehetőleg ne legyenek visszerei, mert nem bírja majd az álldogálást.

Ma már csak emlék, hogy a második világháború előtt a MÁV a jelentkezők olyan garmadájából válogathatott, hogy a III. csoportos munkakörűkbe is I. csoportos adottságokkal rendelkező embereket állíthatott.

– Elfogytak a régi daliás gyerekek! – mondta sóhajtva egy öreg orvos.

Nem véletlenül állították a vizsgálatok középpontjába a látást, a sínek között az élet fűgghet a jó szemtől. A szemészet a MÁV-kórházban is a legfontosabb osztályok közé tartozik.

– A nagy liverpooli katasztrófa óta vizsgálják a mozdonyvezetők látását – mondja az öreg szemész főorvos. – Talán még több figyelmet is megérdemelne ez a vizsgálat, mert a szem nemcsak a lélek tükre, hanem a testé is, például a pislogások számából és sűrűségéből következtetni lehet az ember idegállapotára.

– Hogy bírja a vasutasok szeme a szolgálatot?

– Kettesy professzor Debrecenben azt állította, hogy az emberi szervezetben minden kopik és öregszik – leszámítva a szemet, mert az kortalan. Ez nem így van; egy nyolcvanéves ember látóképessége mintegy fele a normálisnak, de a szem valóban sokat kibír. A szem kifáradása miatt nem következik be baleset, idegfáradtság miatt annál gyakrabban.

– Vannak speciális vasutas szembetegségek?

– Nincsenek, legalábbis semmi rendhagyó; sugártesti gyulladás, reumás jelenségek még a szemizmokon is, kúszóhártya – egy hártya – növekszik a szaruhártyán, és terjed befelé, ha eléri a pupillát, erősen csökken a látás – de ezek nem túlságosan gyakoriak.

A vasút az ország legnagyobb vasüzeme is, és a balesetek jórészt ebből következnek. Tompa sérülések: hegesztésnél a szerelő belenéz a fénybe, és egy ideig nem tudja kinyitni a szemét; éles sérülések: vasszilánk hull a szembe, ezt minél hamarabb el kell távolítani, mert a szem elrozsdásodik.

– Hogy veszik ki a szilánkot?

– Egy nagy elektromágnes kirántja; meg lehet nézni, de vegye le az óráját, mert a műszer mágneses erőtere tönkreteszi.

Csak szemléltetésként közel teszi a mágneshez a kulcscsomóját, úgy magához rántja, hogy még a csomóból kiálló kulcsvégeket sem tudom megmozgatni. Az orvos mutatja a többi felszerelést is: Siemens és Keeler gyártmányú műszereket, kézi mágneseket, egy angol tűt, melyet mínusz nyolcvan fokra lehet lehűteni, és be lehet vezetni a szembe, magához húzza, és kiemeli az elszürkült, hályogos részt.

– Ilyet kevés magyar kórházban talál, klinikákon is alig.

Átmegyünk a vizsgálóba: betűsorozatok, színes táblák, kisebb-nagyobb lámpák.

– Mennyire veszik szigorúan az ellenőrzéseket?

– A fiatalokat még könnyen el lehet küldeni, ha a szemükkel baj van, de az öreg mozdonyvezetők javára, ha lehet, csalog egy kicsit.

– Nem túl kockázatos?

– A szem nem minden, a munkában az agy tevékenysége a döntő. Például annak idején Horthy kifejezetten ragaszkodott egy bizonyos szintévesztő mozdonyvezetőhöz; csak ő vezethette a különvonatát.

Végigsétálunk a termen; a fal melletti széksoron rendelésre várakozók üldögélnek.

– Több a szembetegség, mint régen?

– Kevesebb. Sok olyan ártalom megszűnt, ami a látásra is kihatott: luesz, tbc – igaz, helyette bejött az érbetegség. Magyarországon kevesebb a fénytörési betegség is, ez inkább az ősi népek utódainál fordul elő: araboknál, zsidóknál – és különös módon: a székelyeknél is.

– Orvosi pályafutása alatt mi volt az az eset, amelyik a legjobban megrázta?

– Egy barátom szemét vizsgáltam, közben beszélgettünk; Javalról, a nagy francia szemésről meséltem neki, aki leírta a folyamatot, hogyan vakult meg zöld hályogban, közben úgy összetanult az asszisztensével, hogy vakon is tudta folytatni szemorvosi praxisát. Közben belevilágítottam a barátom szemfenekébe, és megláttam, hogy neki is glaukómája, zöld hályogja van. Nem szóltam semmit, de a fejem hátrahőkölt, és a barátom azt észrevette.

– 1971-ben, úgy tudom, hétszáz szakképzett ideg orvos dolgozott Magyarországon; nagyjából ismerjük egymást, meg merem kockáztatni a kijelentést, hogy a *divatos* orvosi szakmák művelői közül nálunk van a legkevesebb kocsitulajdonos – mondja I.

A bolond nem fizet, a bolond hozzátartozója pedig bolond volna fizetni; miért is fizetne? A fogorvos látványosan dolgozik, csinál egy új fogat, amit lehet villogtatni, a mi munkánk viszont *nem látszik*. De ha véletlenül egy furcsa betegség kiirtaná az ideggyógyászokat, hamar észrevennék, hogy hiányzunk. Magyarországon tíz év alatt harmincegy százalékkal növekedett a neurotikus betegek száma, a vasútnál pedig még ennél is nagyobb mértékben.

– Mi ennek az oka?

– Kérlek szépen, ahogy tanultuk: a vasúti munka tárgya egy gördülő, örök mozgásban levő állomány, ezért szinte minden munkakör kemény fizikai igénybevétellel és idegfeszültséggel jár – erre rakódik rá a többi terhelés. A vasutast nem védi tető, munka közben veri az eső és a hó, a váltakozó, éjszakára is kiterjedő szolgálat rendszertelen életmódot von maga után: az emberek nem akkor esznek és alszanak, amikor kellene, távol élnek a családjuktól, és bizony, ha egyedül tölti valaki az estéjét egy koszos vidéki laktanyában, könnyebben elengedi magát, és berúg.

– Ezek a körülmények, azt hiszem, egyidősek a vasúttal; az idegbetegségek számának növekedését valószínűleg *új* tényezők indokolják.

– Helyes a bőgés, oroszán. Most hozzájött a létszámhiány, két ember három vagy esetleg négy helyett dolgozik, a réginél eleve gyengébb emberanyag, a növekvő forgalom és az új felszerelések, melyektől az öreg vasutasok félnek. Ez az általános megterhelés a melegágya a neurózisnak, elég egy rossz nap, és az ember kibillen.

– És a vasút, vagy legalábbis a vasúti egészségügy tudomásul vette a helyzetet?

– Inkább nem, mint igen. Az ember fejében megáll az a kevés víz is, ami van, ha azt tapasztalja, hogy néha komoly, felelős személyek, sőt orvosok is mennyire lebecsülik az idegi tényezők szerepét.

Egy harminckét éves mozdonyvezető balesetet szenvedett, felrobbant előtte a tűzszekrény, mind a két heréje leégett. A felülvizsgálatnál szerényen előadtam, hogy le kellene százalékolni, mert esetleg épp százhusz tengelyt visz óránként nyolcvan kilométerrel, mikor eszébe jut, hogy talán épp most izélik a feleségét, elkeseredik, és beviszi az egész szerelvényt a pirosba. Mit gondolsz, mit válaszolt erre egy orvosnő?

– Nem tudom.

– Azt mondta: semmi ok a leszázalékolásra, mert nem a heréjével vezeti a mozdonyt.

Másik ügy. Egy vasutas csonttörés után képtelen volt visszatartani a vizeletét, napjában háromszor pelenkázni kellett, mint egy kisgyereket. Kérdezi a felülvizsgáló:

– Mit csinál otthon?

– Ülök.

– Ül?! Ülni mint portás is tud.

És őt sem százalékolták le. Képzeld el, mit „zrikálták” a többiek, mikor ment a mosdóba tisztába tenni magát!

Az ilyen ügyekbe én már ötven éve lassan és folyamatosan behülyülök. Valaha lovagoltam, örök második voltam a militaryben, az edzőm azt mondta, feljebb nem is viszem, mert nem tudom megszokni, hogy a lónak egyforma mennyiségű cukor és sarkantyú kell. Én mindig több cukrot adtam neki.

Az idegorvos a mosdóhoz lép, hosszan nézi magát a tükörben, feszült mozdulatokkal megigazítja gyér haját, aztán int az asszisztensnőnek, hogy engedje be a betegeket.

Egy kocsirendező jön be elsőnek; láthatóan szeretné sürgetni az orvost, mert szolgálatba megy:

– Ha az embert az agya tolja, akkor is kint kell lennünk időre.

– Ennyire szorít a munka?

– Kevesen vagyunk, csak a hajrá visz mindent. Tegnap esett a hó, a szél telehordta a váltókat, két óráig tartott, amíg el tudtunk végezni egy tízperces munkát.

– Az idegeire mióta panaszodik?

– Két éve olyan vonattal dolgoztunk, hol a villanymozdonyon rossz volt a szigetelés; mikor össze akartam kapcsolni a horgot, átívelést kaptam, nem tudtam elengedni a vasat, csak tartottam, amíg olyan helyre nem értünk, ahol a szigetelés újra hatott.

– Miért nem kért segítséget?

– A nyakamban ott volt a jelzősíp, de érte sem tudtam nyúlni. Azóta nem valóságosak az idegeim.

I. ad neki egy injekciót, és ír valami orvosságot.

– Ut aliquid fieri videatur – mondja, majd mikor kimegy a kocsirendező, folytatja –, magyarul: adtunk a szarnak egy pofont. Ha komolyabban lenyugtatom, nem engedhetem vissza a forgalomba, mert úgy elbambul, hogy nem tud ellépni a vonat előtt.

Őszülő, elegáns férfi lép be, bajusza szélén olvadó mosoly. Egy tábla csokoládét tesz le az asszisztensnő asztalára, kis üveg konyakot dug be az orvos szekrényébe, aztán levetkőzik az injekcióhoz, de a farát is úgy nyújtja a tű elé, mintha valami Sacher-tortát adna. Aztán újra mosolyog, bólogat, köszön, és elmegy.

– Ez az ember mitől ilyen boldog? – kérdezem meglepődve.

– Impotens volt, és kikezeltem. Most újra tud izélni.

– Képzelem, hogy örülhet a felesége.

– A felesége? Az nem tud róla. Másnál bizonyít.

Az orvos sietve felhajtja a kávéját, a tükörhöz megy, és újra szembenéz magával:

– Ki jön?

– S. – mondja az asszisztensnő.

I. arca elfintorul a tükörben.

– Kérlek szépen, ez szerencsétlen ember. Egy pályakocsin utazott, és nekimentek egy mozdonynak, úgy összetört, hogy ha maszek kőműves volnék, nem vállaltam volna a renoválását. Persze idegileg is tönkrement, de a MÜCSÖ-nél őt is alkalmasnak találták, csak mikor én kezdtem örjöngeni, akkor százalékolták le. Hívja be S. urat.

Merev tekintetű, lehangolt, középkorú vasutas jön be, egyik kezében egy 1962-63-as totózsebkönyvet hoz, ebben tartja az iratokat, másik kezében botot fog, a gumi védőalj már lekopott, a fa minden ütésnél nagyot koppan.

– Miért hord botot, S. úr? Nehezen jár?

– Nem, kérem, én elég jól járok. De ismerem az embereket, nem árt egy bot ellenük.

– Ebben igaza lehet. És egyébként hogy érzi magát?

– Fájt a fejem, szédülök. Szeretnék olvasni, de kifáradok.

Az orvos megvizsgálja, lassan, nyájasan beszél hozzá, közben felírja a receptet.

– Itt, a kórházban ki lehet váltani a receptet?

– Nem, S. úr, csak a patikában.

– És a személyi igazolványomat itt kicserélhetem? A múlt héten lejárt.

– Nem, S. úr, azt a rendőrségen kell.

– Értem. Még egy dologban kérném a tanácsát, főorvos úr. Ugye az biztos, hogy engem már nem vesz vissza a vasút?!

– Mondjuk úgy, hogy ez idő szerint nem valószínű.

– Ha így áll a helyzet, arra gondoltam, hogy jelentkeznek repülőnek. Úgy hallottam, azokat mostanában nem nézik meg annyira. Mit szól hozzá, főorvos úr?

– Így első hallásra nagyon érdekes, majd ha legközelebb jön, megbeszéljük.

– Köszönöm, akkor az isten áldja meg.

– Magát is, S. úr.

Becsukódik az ajtó, az orvos gondterhelten néz S. után.

– És a MÜCSÖ-n azt mondták róla, hogy szimulál.

Beteg helyett most látogató érkezik, az orvos egyik régi iskolatársa, évenként kétszer-háromszor szokott jelentkezni kisebb baráti kölcsönért.

– Hogy vagy? – kérdezi az orvos.

– Feltörtem, mint a huszár segge hosszú vágta után. A múlt hét elején vettem egy kiló zsírt és egy hat ötvenes gulyáskrémet, rákenem, hogy legyen valami íze.

– Hol dolgozol?

– A fővárosi kertészetnél. A koszorúk szalagjára nyomom rá az arany betűket.

I. szeme felcsillan, és felém fordul.

– Van egy sztorim a számodra.

Egyik nap beállít hozzám egy rendőrorvos, egy középkorú nőt hoz be magával.

– Kolléga úr, elnézést kérek a zavarásért, a gyanúsított zsebében vasúti biztosított igazolványt találtunk, szeretnénk, ha ön vizsgálná meg az elmeállapotát.

– Kérem.

Leültettem a nőt, csináltam egy alapos vizsgálatot, mondom a rendőrorvosnak, hogy semmit sem találtam, rázza a fejét:

– Nagyon szeretném, kolléga úr, ha levetkőzve is megvizsgálná.

Kicsit megsértődtem:

– Ne haragudjon, kolléga úr, de húszéves praxis után felöltözött beteget is viszonylag megbízhatóan tudok diagnosztizálni.

– Nem kételkedem benne, kolléga úr, mégis arra kérem, hogy ebben az egy esetben tegyen kivételt.

– Kérem, kolléga úr, ahogy kívánja.

A nő levetkőzik, leesik az állam a megdöbbenéstől: a bugyija és a kombinéje sírkoszorúkról lelopott selyemszalagokból volt összevarrva, ezekért járt ki a temetőbe, amíg a rendőr rajta nem kapta.

– Miért ne? – mondta. – Nagyon jól tartja a meleget, és a halottaknak már úgysem kell!

És csábosan ringatta bugyiján az „örökké a tiéd!” feliratot.

Katonák óvakodnak be párokra oszolva, keszonmunkára szeretnének kerülni az új pályaudvari lejáratok építésénél, és alkalmassági vizsgára jöttek.

– Hunyja be a szemét, és nyújtsa ki a karját.

Szinte mindegyiknek remeg a keze centiméteres kilengésekkel, de akad köztük idegzsábás is, akinek a fél arca merev, másiknak

diónyi ciszta domborodik a farcsontján. Az orvos tízből nyolcat alkalmatlannak talál.

– Az igazi „nyomásos próbán” ezek nem fognak átmenni. Elképesztően gyenge az emberanyag, szerintem nemhogy keszonmunkára, de még katonának sem felelnek meg.

I. csak egy katonával talált közös témát, aki civilben állattenyésztő szakmunkásként dolgozott:

– Maga biztosan tudja, miről lehet megállapítani, hogy egy macska hány éves? Tavaly magamhoz vettem egyet, és szeretném tudni a korát.

– Hát leginkább a fogakról – véli óvatosan a szakértő.

– Abból nem tudok kiokoskodni semmit.

– Az őzről megismerem, hogy látott-e már havat, vagyis élt-e már az előző évben, de így a macskákról nem tudok bővebben.

– Az izmok fejlettsége és teljesítménye nem számít?

– A teljesítmény az állatnál mindig a veszélytől függ. Ismertem egy sofőrt, aki télen kamionnal kergetett egy nyulat, mert a kilométerórán le akarta mérni, hogy milyen sebességre képes. Az út közepén csak egy keskeny csapás volt a hóban, a nyúl semerre nem tudott letérni, öt percig futott a kamion előtt óránként hatvan kilométeres sebességgel, aztán felfordult.

A katonák elvonulnak. A délelőtt második, „úri” felében inkább a magasabb beosztású vasutasok és hozzátartozóik jönnek. Az orvos nem mindegyikért rajong, mikor becsukódik mögöttük az ajtó, elhúzott szájjal jellemzi őket:

– Effeminálódott ember, egész életében nem mert tágítani a mama szoknyája mellől. Egyszer megnősült, de az anya közékük feküdt az ágyban, elváltak. Esténként Courts-Mahlert olvas fel az anyjának, vasárnap sétálni viszi, aztán cukrászdába, hogy uszoda vagy tenispálya is van a világon, arról sejtelve sincs.

Láttad ezt a nőt?! Nem *íratott* gyógyszereket, hanem *rendelt* magának, mint egy vendéglőben. Egy MÁV-főtanácsos felesége, semmi dolga nincs, főfoglalkozásban haldoklik.

Mire a második roham is lefut, már két óra is elmúlt, lekéstünk az ebédről, az orvos virslit hozat és kólát, gondolkodik, egy ujjnyi konyakot is tölt bele. Eljött az összegezõ beszélgetések ideje.

– A vasutasorvos élete nehezebb, mint az átlag orvosé?

– Mások a követelmények. Minket a fegyveres testületek közé sorolnak, vagy rögtön utánuk, mikor árvíznél vagy más veszélyhelyzetben riasztják a hadsereget, ugyanúgy riasztják a vasutat is. Ebből olyan különbségek adódnak, hogy ha egy átlagos orvos gázol a zebrán, és elítélik, egy normálkórházban esetleg visszakerülhet a helyére, itt nem. Egy kolléga 56-ban hőzöngött, kirúgták tőlünk, elment az SZTK-hoz, ma már igazgató, pedig jó tíz évvel fiatalabb, mint én. A strapa is nagyobb, néha annyit voltunk ügyeletben, hogy két napig sem került le rólunk a nadrág. Ha elmentem színházba, meg volt hagyva, hol ülök; hányszor, de hányszor elhívtak.

– És mi van cserében?

– Ismernek a vasutasok, egyszer lemaradtam egy gyorsvonatról, és megállították miattam.

– Anyagiak?

– Kérlek szépen, az orvosok általában nem szeretik a vatikáni valutát – Isten fizesse meg –, beérik a magyar forinttal; én sem vagyok szent, de én nagyon hamar megtanultam, hogy nem szabad az illendőnél jobban hajtani a pénz után.

1950 körül ismertem egy szülész főorvost, aki tiltott műtéteket végzett. Óriási pénzeket keresett, de nem tudták rajtakapni, mert nagyon vigyázott. Ha négy öltönyt csináltatott, mind a négyet ugyanabból az anyagból varratta; úgy nézett ki, mintha összesen egy öltönye volna. Vett két ugyanakkora perzsaszőnyeget, és egymásra fektette. Ha taxit kért, mindig idegen ház elé rendelte, mert akkoriban

még ilyeneket is figyeltek. Végül a nyomozók megunták a figyelmet, és bementek hozzá:

– Doktor úr, maga hatezer forint jövedelmet vall be, és megállapítottuk, hogy harminckétezret keres. A különbséget csak valamilyen bűncselekménnyel szerezhette, adunk magának egy percet, hogy kiválassza a megfelelőt: kémkedés, hazaárulás, gyógyszerfeketézés, magzatelhajtás. – A főorvos végigsakkozta az esélyeket, még a magzatelhajtás látszott a legjobbnak; a többiért nyolc-tíz év járt, esetleg kötél, így megúsza két és fél évvel.

Még eszünk, mikor I-t áthívják egy másik rendelőbe. Egy sorompólakatos állapotát kell felülvizsgálnia; az üzemi orvos munkára alkalmasnak találta, de a beteg fellebbezett. A doktor óvatosan végigtapogatja a lakatos bal lábát, egy trombózistól négy centivel vastagabb, mint a jobb láb.

– Higgye el, doktor úr, nem bírom. Tizenhat kilós szerszámtáskát kell cipelnem, és napi tíz-tizenöt kilométert gyalogolok.

– Majd meglátjuk, mit lehet csinálni – mondja I. és felsóhajt, ír valamit egy papírlapra, közben mormog maga elé –, van Isten, csak kevés!

5

Meredek úton kapaszkodom fel a budakeszi vasutasszanatórium felé. Már készülődik a tavasz, ahol a kökénybokrok hozzáérnek a szanatórium betonkerítéséhez, a visszavert melegtől sápadtan és fehérén kinyíltak a virágok.

Néhány kökényágot behoztak Zs., az ideggyógyász főorvos szobájába is. A vázát a polcra tették, a betegek ajándékai közé: szélmalom, kis kalauzlámpa áll mellette, egy vasöntő kis esztergapadmodellt készített.

A főorvos nemcsak az apróbb tárgyakat, hanem a feliratokat is szereti maga körül. Kovácsoltvas keretben cirkalmas betűk: „Nincs a

világon semmi, ami szerencsésebbé tehetne bennünket, mint a lelkesedés és a fantázia. Rodin gondolataiból.” Zs. egy másik feliratot is mutat, német nyelven íródott, kínlódom fordítgatom magamnak: „Nem az értelmünkkel, hanem a szívünkkel kell keresni az emberséget!”

– Ezt Halléből hoztam, a második világháborúban ott éltem át egy bombázást, és ezt a táblát a romok között találtam. Úgy fogtam fel, mint egy figyelmeztetést.

Zs. az órájára néz.

– De térjünk a dologra. Mi érdekli?

– Mennyi vasutas van a betegek között?

– Abszolút fórt élveznek. Harmincnyolc ágyunkból harmincheten van kék jelzés, ezeken vasutasok fekszenek, és csak egyen zöld, amivel az SZTK-beteget jelöljük.

– Mindenfajta idegbetegséggel kerülnek be ide?

– Csak neurotikusokkal foglalkozunk. A szervi idegbetegek és a pszichopáták másfajta kezelést igényelnek, a neurotikus beteg egyébként is csak neurotikust tűr meg maga mellett.

– Indokolt, hogy minden erejüket éppen erre a betegségre összpontosítsák?

– A szorongásos neurózis ma a leggyakoribb és legfontosabb idegi-lelki bántalom, ami a vasutasokat éri.

– Mi okozza a neuróvizist?

– A betegséget általában nem egy ok kelti, hanem az okok sokasága. Kezdjük talán az alkohollal. Oppenheimer már 1908-ban kimutatta, hogy az alkohol már kis mennyiségben is hajlamossá tesz a neuróvizisra, ha rendszeresen fogyasztják, márpedig ezt szokták mondani, hogy egy vasutas két dolgot nem ismer: jó vizet és rossz bort.

(Vannak, akik ideológiát gyártanak hozzá, egy anyaggazdálkodási főnök papírt akart kérni az orvostól, hogy ő *hivatalból* iszik, mert ő demizson borokkal szerzi be, ami szükséges a vasútnak.)

A vasutasokat a munkájuk idegileg amúgy is megterheli, fáradtak, stressz utáni állapotban nyúlnak az italhoz, érzelmi támogató hatást keresnek benne – Noé is ezért ivott az özönvíz után. Az ital súlyos mérgező folyamatot indít el az idegrendszerben és a májban. A hozzánk bekerülő neurotikus betegeknél gyakran kétujjnyi májduzzanatot állapítok meg, itt bent az osztályon nem ihatnak, és néhány hét alatt el is tűnik vagy mérséklődik a duzzanat.

A vasútnak külön hátránya egy telepszerűen kialakított üzemmel szemben, hogy egy üzemből nem lehet csak úgy kiugrani egy féldecire, míg itt magában az állomásépületben, a munkahelyen van a kocsmá. A társadalom is toleránsabb ma az alkoholt fogyasztókkal szemben, mint régen, és kevesebbet tesz az érdekükben; jellemző, hogy a vasút a háború előtt külön alkoholelvonó intézetet tartott fenn, de a háború után megszüntették.

Másodiknak lehetne említeni a *nikotint*. Bármit teszünk is, nem tudjuk leszoktatni a vasutasokat a dohányzásról, főleg az utazó személyzet és a rendelkezők ragaszkodnak hozzá: „nyugtatja az idegeimet, nem alszom el tőle”. A szolgálat amúgy is súlyos stresszhelyzetet teremt, a cigaretta pedig tovább fokozza az adrenalin kiválasztást. Alig harmincéves embereknél is érbetegségek lépnek fel, ahogy behajlítják a karjukat, kígyózik a könyöki artéria.

(Volt egy ötvenkét éves kelebiai vasutas, mind a két lábát megtámadta a gangréna, mondja neki az érsebész:

– Bátyám, mind a két lábát le kell vágni, ha nem hagyja abba a cigarettát!

– Nem baj, én magyar ember vagyok, akkor is kitartok a Kossuth mellett.)

Harmadrészt – talán elsőnek kellett volna említeni – a munka, a munka túlfeszített ritmusa is okozhat neurózist – ez főleg az idősebb vasutasokra vonatkozik. Az ötvenes évek elején doktor Sántha Kálmán bebizonyította egyetemi előadásában, hogy a sztahanovista mozgalom résztvevőinél gyakran tapasztalhatók erős idegi elhasználódás jelei – ezért el is távolították az egyetemről, lehelyezték Balassagyarmatra, csak 1957-ben rehabilitálták.

A ma ötven-ötvenöt éves mozdonyvezetőket annak idején meghajtották; mint tudja, havi három-négyszáz órát töltöttek a gőzösök vezérállásában; mind úgy érzi, hogy aránytalanul hamar fogyott el az ereje, és áldozataiért cserében nem kapta meg a megfelelő bérezést és szolgálati előrehaladást. Harmincöt év után az emberben már csökken a képesség, hogy új dolgokat tanuljon, nekik meg negyvenéves korukban kellett átképezniük magukat dízel- vagy villamosmozdony-vezetőkké. Ha értelmükkel felfogták is a helyzetet, biztonságérzetük akkor is megrendült; nagyon kevés kell hozzá, hogy az ilyen emberek összeroppanjanak, elég egy új szolgálati főnök, aki új embereket futtat, és a régiek úgy érzik, hogy őket félreállították.

Negyvenöt év körül szokott bekövetkezni egy korai csődállapot, én magamban házépítés utáni neurózisnak nevezem. A vasutasok alapvető célja – főleg vidéken –, hogy felépítsék a maguk családi házát. Ahogy a ház tető alá kerül, nincs mire kivetíteni energiájukat, életüket értelmetlennek találják, jönnek a neurotikus panaszok – és az ideg orvos.

H.-t, az ötvenes évek híres mozdonyvezetőjét kint a Duna-kanyarban találtam meg, körtét, őszibarackot szedett a telkén. Kissé már meggörnyedve is hatalmas termetű férfi, a kezét nézem: vastag csukló, bütykös ujjak; nehéz elképzelni, hogyan lehetett képes leheletnyi finom mozdulatokra; társai „fakezű”-nek emlegették, mert állítólag egészen a nyugdíjig nem tanult meg fékezni rendesen.

H. nagy név a szakmában, ő volt az egyik zászlóvivője az ötszáz kilométeres, a kétezer tonnás mozgalomnak, a vasút korai sztahanovista kezdeményezéseinek. Több mint huszonöt év után már

nehéz megítélni ezeket a mozgalmakat, jelentésüket, tartalmukat is már sárguló papírokról kell kibetűzni.

1949 körül a vasútnak nem állt rendelkezésére annyi mozdony, amennyivel ki tudta volna elégíteni az egyre többet termelő gyárak, bányák és a mezőgazdaság igényeit. Az árukat és a terményeket viszont minden körülmények között el kellett szállítani; a vasút nem tehetett mást, mint hogy megpróbálta fokozottabban kihasználni már meglevő mozdonyait.

A szovjet vasutassajtó, elsősorban a *Gudok* (Duda) című újság, cikkek sorozatát közölte arról, hogy a Szovjetunióban három-négyezer tonnás vonatokat továbbítanak, és egy-egy mozdony huszonnégy óra alatt ötszáz hasznos kilométert teljesít. A MÁV is ezeket a célkitűzéseket szerette volna megvalósítani, legfőbb akadálnak a menetrendfüggelék 6. táblázata számított, mely pontosan meghatározta, hogy mennyivel lehet megterhelni a mozdonyokat. A háború alatti ezerhatszáz tonnás plafon is szabálytalanságszámba ment; hogy a kétezer tonnát el lehessen érni, egyes mozdonytípusoknál ötven-hatvan százalékkal kellett túllépni az előírásokat.

Gyárakban vagy bányákban könnyen átírtak egy-egy „ósvi” utasítást, de olyan szigorú szabályok szellemében élő testületnél, mint a MÁV, nem lehetett egyetlen tollvonással hatályon kívül helyezni egy rendelkezést; az akciót csak fokozatosan lehetett végrehajtani.

Első fecskének 1949. augusztus 15-én egy 411-es sorozatszámú mozdony, a Truman kétezer-kétszáz tonnát vitt el Miskolctól Hatvanig megállás nélkül, és csak ezután terjedt a mozgalom szélesebb körökben is, most sem utasításra, hanem önkéntes jelentkezések és versenykihívások formájában.

Akár Muszka Imrét Csepelen, Molnárt Komlón vagy más sztahanovistákat szerte az országban, a vasúti vezetés is minden eszközzel segítette példaképnek állított embereit. Jobb szívet kaptak, tízen dolgoztak a kezük alá, elnézték nekik a sűrű vonórúdszakadásokat, hogy a főjavításból kijött mozdonyon négy-öt szolgálat után már tönkrementek a szelencék. Azért nem szóltak, ha a

mozgalom résztvevői a mozdony „kipufogó”-ját, a kónuszt perselyekkel mesterségesen leszűkítették, hogy minél nagyobb értéken tarthassák a gőznyomást – persze a mozdony tűzcsövei hamarosan folyni kezdtek. Más kisebb, kegyes családok fölött is szemet hunytak; Ferencvárosban, Hatvanban külön mozdonyok lökték meg a szerelvényeket, ha nem tudtak elindulni; az egyik vonat csak ezeröttszáz tonnát vitt, de agitatív célokból kétezer-kétszázat írtak be. Az eredmény hamarosan meg is mutatkozott: egy év alatt – 1949. augusztus 15-től 1950. augusztus 15-ig – 11 477 nagy elegysúlyú vonat közlekedett, összesen 3 204 642 tonna többterheléssel; ez annyit jelent, mintha 3029 darab, egyenként ezertonnás vonat futott volna hetven kilométeres távon.

– Huszonhét éves voltam – mondja H. –, mikor beléptem a mozdalomba, a kétezer tonnásba, és az ötszáz kilométeresbe is jelentkeztem. A rangfokozati és a munkaköri bérem kevesebb volt, mint az öregeké, csak a kilométer- és túlsúlypénzzel tudtam behozni a különbséget. Három-négyszáz forint túlsúlypénz jött össze egy hónapban.

Rákérdezek arra, amit végig a legkevésbé értettem.

– Viszonylag gyöngye mozdonyaik voltak; hogyan tudtak *elindulni* két-háromezer tonnával?

– Nem húztuk meg a csavarkapcsokat, így a vonat lazábban maradt, nem kellett *egyszerre* az egészet megmozdítani, hanem lehetett *kocsinként*, a vonat eleje már futott, mikor a vége még helyben állt.

– És a mozdony hogy bírta?

– Nem kell lenézni; például a Nurmit, a 424-est, a kazánját úgy tervezték, hogy ha kellett, a szokásosnál is több gőzt lehetett termelni benne. Baj csak akkor lehetett, ha a lejtőn nem szereztünk elég lendületet, mert akkor az emelkedőn elakadtunk.

– Hogy ment le egy szolgálatuk?

– Mondjuk 19.10-kor elindultam Budapest Nyugatiból Kisvárdára; már előre értesítették a debreceni menetirányítót, hogy visszafelé is kerítsenek nekünk egy kétezres vonatot. Egy órára sem adtuk ki a kezünkől a gépet, minden javítást mi végeztünk el rajta, amihez nem kellett eszterga vagy fűrőgép; alábújtunk, szétreszeltük a csatlást, ha elszúrtunk valamit, nem hivatkozhattunk senkire sem. Pedig két-három cvikli után már váltották le a mozdonyvezetőket.

– A többiek mit szóltak a maga eredményeihez?

– Azt mondták, hogy neked könnyű, te jó gépet kapsz, azt könnyű rendben tartani. Ti is kaphattok, ha elvállaljátok a nemzetközi gyorsokat, meg hogy óránként kilencven kilométerrel viszitek a gőzöst.

– Mi lett a vége a kétezer tonnás mozgalomnak?

– A MÁV új terhelési táblázatot szabott, a mozdonyszemélyzetnek, ha akarta, ha nem, el kellett vinnie a kétezer tonnán felüli vonatokat.

– Maga most mennyire érzi azokat az éveket?

– Nem tudom én, hogy melyik éveket érzem; harminchárom évet töltöttem tengelyen. És a vasút ünnepet ront, éjszakát ront, egymás után öt karácsonyt töltöttem a családom nélkül. Az éjszakák is megviseltek, a végén már nehezen bírtam ki ébren, szóltam a gépkísérőmnek: János, engem egy percnél tovább magamra ne hagyj!

A nyugdíj előtti utolsó évben ötször kerültem súlyos baleseti helyzetbe. A Wiener Walzert vittem, és foglalt vágányra engedtek rá; utolértem egy helyi vonatot, a zárlámpától húsz centire álltam meg. Máskor: szaladtam a 905-össel, a soroksári hídnál a pályaépítők rajta hagytak a sínen egy dózert, keresztben állt; úgy fékeztem le, hogy épp csak nekicsúsztam, de egy óráig nem lehetett szólni hozzám. Harmadszor vörös jelzővel akartak átküldeni Szabadkára, nem voltam rá hajlandó, egy órát vitatkoztunk, és csak menni kellett. Negyedszer is épp hogy sikerült megállni.

Aztán utoljára Csengőd állomáson minden jelzőt vörösnek láttam, a forgalmista felszólt:

- Miért nem indul?
- Melyik jelző áll?
- Hát nem látja, hogy zöld maga előtt?!
- Nem.

Szerettem volna, ha leváltanak, de nem volt ember, aki a helyembe álljon, idegcsillapítót kaptam, és továbbvittem a vonatot, de utána kórházba kerültem, és nem vezethettem többé.

- Mennyi a nyugdíj?
- Rendes, háromezer-kilencszázhuszonhét forint. De nem maradt semmi életem. Napközben, ha itt a kertben kifárasztom magam, el tudok aludni, de éjfél körül felrezzenek, és már nem alszom el reggelig. Fogok egy könyvet, és bólogatok magam elé; kései kalász a tövire hajtja a fejét.

És újra a szanatórium idegosztályán. Járjuk a kórtermeket, mindenütt patikai tisztaság; átfut az agyamon: valóban tiszták-e a patikák, utána kellene nézni; az ablakok közét is lemosták, a homályosabb sarkokban sem bújnak meg szürke vattakócok. Külön meglep, hogy az ágyak fölé, a falra, az éjjeliszekrényekre csokorban dús levelű őszi ágakat raktak.

- Ki szedte ezeket az ágakat?
- A betegek, ki-kisétálnak az erdőbe.
- De hogy maradtak meg az őszi levelek épen áprilisig?
- Az ápolónők minden levelet külön kivasaltak, ez tartósítja őket.
- Minden levelet külön?!
- Igen.

Kimegyünk az erkélyre, nekitámaszkodunk a korlátnak, háborítatlan a kilátás, a ritkás lombú fák között felfedezni vélem a makkosmáriai templomot.

– Hogyan fogadják az új betegeket?

– Az első benyomás a döntő. Én magam mutatom be a beteget az orvosoknak, a főnővérnek, és végigviszem az osztályon.

Másnap behívom magamhoz egy beszélgetésre, négy-öt óra rámegy, de megéri, mert kitisztul a kép: kijön az érzelmi kopottság, az emberi kapcsolatok „sikktelensége”, a tesztelés vizsgálatoknál még a foglalkoztatás hiányosságai is. Az orvosi, a gyógyszeres kezelésen kívül az is alapvető céljaim közé tartozik, hogy a beteg minél hamarabb beilleszkedjen a közösségbe.

– Ne haragudjon meg a kérdésért, de maguknál minden beteg egyforma?

Zs., a főorvos szeme összeszűkül a szemüveg mögött.

– Ezt hogy érti?

– Előnyben részesülnek-e a protekciós vagy a bőkezű betegek?

– Lehet, hogy szokatlannak találja, de nálunk nincs protekció; én, a főorvos is csak utólag értesülök róla, hogy ha valamelyik ágyon az igazgatónk betege fekszik.

Pénzt sem orvosnak, sem nővérnek nem szabad elfogadnia, három okból sem. Először: a beteg ne érezze, hogy ő a pénzéért jobb ellátásra formálhat jogot, mint a többiek; a legszegényebb embernek éppúgy szüksége van az egészségére, mint a leggazdagabbnak. Másodszor: az orvos keze szabad kell hogy maradjon a beteggel szemben. Harmadszor: ha kiiktatjuk a pénzt a tényezők közül, a szavahihetőség légkörét teremtjük meg az osztályon.

Azt nem tiltom meg, hogy csokoládét, apróbb ajándéktárgyakat elfogadjanak, mindent berakunk egy közös szekrénybe, és

karácsonykor kisorsoljuk. Egyetlen alapelvhez ragaszkodom: *az ajándékot az nem kaphatja, még véletlenül sem, akinek a beteg adta!*

Reggeli után kiürülnek az idegosztály kórtermei, a betegek átmennek a munkaterápiás foglalkoztatóba. Nem kötelező, de már a második-harmadik kórházban töltött napon jelentkeznek munkára, némelyik még olyan kábult a nyugtatóktól, hogy a nővérnek fognia kell a kezét, úgy dolgozik.

Felveszik a szerszámot – külön-külön névre szóló zacskóban tartják a szükséges ollókat, késeket, és ki-ki elfoglalja a helyét. Az egyik teremben kapcsolókat szerelnek össze, a másikban zacskókat ragasztanak, a harmadikban fonalat gombolyítanak és kötnek, a legnagyobb teremben szőnyeget szőnek.

A részlegeket művezetőként volt betegek irányítják, akik gyógyulásuk után itt maradtak, bent laknak a kórházban, mellé ellátást és öt-hatszáz forint kiegészítést kapnak. A szőnyegszövők előmunkása, N. Kálmán, valaha állomásfőnök volt:

– Kivették az egyik vesémet; veseirtás után az orvosok azt mondták, hogy többé ne csináljak semmit, ha egy seprű eldől, hagyjam ott. De én nyughatatlan ember vagyok, az operáció után a negyedik nap már olajos halat akartam enni.

N. Kálmán most jókedvű, fizikailag is erősnek látszó ember, az elkészült szőnyeget azzal a szertartással avatják, hogy ő bukfencet vet rajtuk.

Körülvezet a teremben, egy sárga-kék vonalakkal erezett szőnyegnél kezdjük az ismerkedést. Ez afféle „belovagló” szőnyeg, az új betegek ezen tanulják meg a csomózást, aztán ülnek le önálló kisebb-nagyobb rámaik mellé. A kisebb ráma szerencsésebb, mert a kisebb szőnyeget a kezelés néhány hete alatt is be tudják fejezni, a nagyobbaknak a feléig sem jutnak.

– Kik veszik meg ezeket a szőnyegeteket?

– Elővételi joga van rá annak, aki szőtte, ha neki nem kell, a kórházból bárki megveheti.

– Mennyibe kerülnek?

– Kiszámítják a felhasznált anyag árát, hozzáadják a munkaórák számát és egyéb tételeket, általában valamivel olcsóbbra jön ki, mint a bolti ár. A pénzt a terápiának utalják át.

– A betegek kapnak valami fizetést?

– Négy forintot egy délelőttre.

Sovány, fekete hajú, harminc év körüli férfi francia gyerekclapból vett PIF-figurát sző elmélyülten, meglepő ügyességgel.

– Kinek készíti?

– A kislányomnak.

– Otthon is ez a szakmája?

– Á, csak itt bent tanultam, féklakatos vagyok K.-n.

– Hogy került ide?

– Hosszú mese. A vasútnál kezdtem; mikor leszereltem a katonaságtól, újra visszamentem K.-ra; nagy a forgalom, sok a katonai szállítmány, de megadták a tizenhat forintos órabért.

Megismerkedtem a feleségemmel, összeházasodtunk, apósom régi kocsmáros volt B. mellett egy faluban, a boltot már nem vitte, de a régi kocsmaházat meghagyták neki; ott adott nekünk egy rossz, korhadt padlójú szobát. Megjött a gyerek is, nyomorogtunk, szerettem volna kikerülni a kocsmaházból, de nem tudtam, hogyan keressem meg a pénzt. Apósom azt mondja egyik nap:

– Nincs kedved maszekolni? Én majd szerzek neked munkát.

Belementem. Éjszaka dolgoztam a vasúton, reggel hazamentem, kimostam a szemem, és nekiálltam kerítést hegeszteni, kocsit javítani,

aztán éjszakára megint bementem szolgálni, csak minden harmadik éjszaka aludtam.

A pénz szépen gyűlt, elkezdtem építeni egy öröklakást, és vettem százkilencvenhat négyszögöl szőlőt Ábrahámhegyen, azért nem kétszázat, mert az más adózás alá esik. A telek egyik végében zöldséget, répát ültettem, van két hatszáz literes hordóm, meglangyítottam benne a vizet, és azzal locsoltam; a környéken nekem volt először répám és zöldborsóm.

Már azt hittem, egyenesben vagyok, csak az volt furcsa, hogy átfutott rajtam az étel, naponta háromszor, aztán hétszer-nyolcszor rohantam a WC-re. Egyszer aztán elfogott a sírögörcs, nem kaptam levegőt, azt hittem, hogy meghalok.

Megijedtem, jártam fel Pestre magánorvosokhoz, diétát írtak, először csak főtt marhahúst ehettem, aztán csak főtt krumplit, de újra meg újra kitört rajtam a hasmenés. Nem akartam, de a végén csak be kellett feküdnöm ide a szanatóriumba.

– És ha kiengedik innen, mihez kezd majd?

– A főorvos úr azt mondta, hogy kevesebbet vállaljak; majd meglátom, mit hagyhatok el. Még van egypár munkám, amit felvállaltam, azokat okvetlenül be kell fejeznem.

– És az apósával hogy lesz?

– Nem zavarom el, ha bejön hozzánk, de nem is hívom.

A mellette levő szövőráamához csak most ül le egy középkorú, korán öszült ember, egy Nofretete-fej rajzát tanulmányozza, azt szeretné megszőni.

– Mi a szakmája?

– Én régebben a soproni textilgyárban dolgoztam mint művezető. A fonál megkívánta, hogy a levegő páratartalma sohase menjen le nyolcvan százalék alá; én ezt nehezen viseltem el, egy év alatt hétszer kaptam tüdőgyulladást.

Átkértem magam a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasúthoz vonatvezetőnek; mivel jól beszélek németül, a határon túlra is vittem vonatokat. Négyen éltünk a keresetemből, a lányom akkor már a szegedi egyetemre járt, havi nyolcszáznyolcvankét forintot kellett fizetnem utána. Minden munkát elvállaltam, egy hónapban összejött kétszáznyolcvan-háromszáz órámm.

El-elfáradtam; elmúltak a napok, hogy otthon köszöntem, aztán egy szót sem szóltam többet, a feleségem hiába kérdezett, csak néztem magam elé.

– Ezt nem lehet kibírni – mondta –, menj el egy orvoshoz.

– Nincs nekem semmi bajom.

Aztán kezdtek a kis dolgok a sírásig felingerelni; minden igazságtalanság, vagy amit én annak gondoltam, annyira felhergelt, hogy nem tudtam aludni éjszakánként, nappal meg folyton lecsukódott a szemem.

Egyik este jövök haza, látom, hogy az utca közepén egy mankós öregember fekszik, látja mindenki, de rá sem néznek, csak elsietnek mellette. Próbáltam felemelni, de nem bírtam egyedül; hiába szóltam, senki sem segített.

– Biztosan részeg a vén állat.

Elkezdtem ordítani:

– Honnan tudják, hogy részeg? Hátha fáradt vagy beteg, vagy meg is halt?

Annyira tomboltam, hogy engem is bevittek az orvoshoz.

Most már megnyugodtam, már nem lesz zűr otthon. Az asszony is tud németül, felvették a kereskedelemhez, ő is keres majd. Jön a tavasz, én meg megyek a vasútra.

Kiteszi a zsebóráját, egy pillantást vet rá – mintha ellenőrizné, hogy a szőnyeg tartja-e a „menetidejét”, aztán fog egy színes szálát, és „indít”.

6

„A munkabalesetek lélektani szempontból olyan jelenségeknek tekinthetők, melyek során az ember és gép között kialakult konfliktus az ember vereségével végződött.”

Wilczynsky

„A közösségi támogatás szent adósság. A társadalom tartozik szerencsétlen polgárainak, hogy fenntartásukat biztosítja, akár úgy, hogy munkát szerez számukra, akár úgy, hogy a munkára képtelenek számára megadja a létfenntartáshoz szükséges eszközöket...”

A Francia Forradalom Alkotmánya

Az épület első látásra olyan, mint a többi villa ebben az elegáns zuglói utcában, a kovácsoltvas kapu széles feljárati lépcsőt zár le, jobbra-balra gondozott kert. Hintaágyat, nyugati márkájú gépkocsit és negyvenéves, de még fiatalosan öltözködő háziasszonyt képzelnénk ebbe a környezetbe, a kapuoszlopon azonban feltűnik egy üvegezett tábla: „MÁV Kórház Baleseti Utókezelő Osztály”. Mellette egy szerényebb felirat lóg, csak úgy, kartonpapírra vetve: „Takarítónőt felvesszünk”.

Reggel van, nyolc óra körül jár az idő, a lépcsőn fürdőköpenyes-pizsamás betegek járnak fel-le, farukat nehezen emelik, felsőtestük ingadozik, később kiderül, hogy az új műlábkhoz szoktatják magukat. Fent az előcsarnokban egy tizennyolc év körüli, apatikus arcú nő ül kerekesszékekben, az oldalfolyosóról szürke munkaruhás idősebb férfi jön elő, a vállán három műlábát hoz, mindegyikre fekete félcipőt és piros zoknit húztak. Eszembe jut, hogy egyszer egy szatírámban a műlábkészítésen viccelődtem, összerázkódom, és kiver az izzadság.

Ebben a házban valaha a MÁV éjszakai szanatóriuma működött, szolgálat után az autóbuszok ide hozták be a beteg vasutasokat – többnyire tüdőbajosokat –, hogy ne essenek ki a munkából, mégis megfelelő ellátást kapjanak. Az 1960-as évek közepére, akár az egész országban, a MÁV-nál is csökkent a tüdőbajosok száma, nem volt értelme továbbra is fenntartani az éjszakai szanatóriumot. 1968-ban átalakították az épületet utókezelő osztállyá: lábukat-karjukat vesztett vagy más mozgássérülésben szenvedő vasutasokat és vasutas-hozzátartozókat kezelnek, és ha lehet, gyógyítanak itt.

– Más országok sokkal előbbre járnak ezen a téren – mondja a főorvos –, például az Egyesült Államokban már rég rájöttek, hogy a sérültek rehabilitálása, visszavezetése az életbe üzletnek sem rossz; olvastam valami statisztikát, hogy egy befektetett dollár tíz dollár hasznot hoz az államnak. Néhány szocialista ország: az NDK, Lengyelország, a Szovjetunió is megelőzött bennünket.

– Ennek van valamilyen különös oka vagy magyarázata?

– A szocialista országokban ott a legjobb és legfejlettebb a rokkantellátás, ahol a háború a legnagyobb emberveszteséggel és a legtöbb sérüléssel járt.

Magyarországon a MÁV ismerte föl elsőként a rehabilitáció fontosságát, utána jött a bányaipar; most már országos érvényűvé válik, a Fodor József Szanatóriumot alakítják át erre a célra.

– Miből áll a rehabilitáció?

– A gyógyítás munkája sokrétű, mert a legtöbb súlyos sérülés megkövetel bizonyos utókezelést. Például egy korcsolyázó letenyerel a jégen, eltöri a csuklóját, hiába gyógyul meg tökéletesen sebészileg, mégis újra meg kell tanítani, hogyan használja a karját. A mi beteganyagunk természetesen nehezebb.

A sérültekkel három célunk lehet: a legjobb, ha újra alkalmassá tudjuk tenni őket eredeti munkájukra, ha ez nem megy, akkor valami

más hasznos munkára; de adódnak esetek, mikor be kell érünk azzal, hogy a beteg el tudja látni önmagát, és a gondozása nem köt le még egy egészséges embert: főz magának, kimegy a WC-re, egyedül megmosakszik és így tovább.

– Mitől függ az, hogy ki mire lesz képes?

– Azt kell mondanunk, hogy az eredmény nincs mindig arányban a sérülés vagy a csonkolás súlyosságával. Minden az egyéntől függ, a sérülés nem okvetlenül jelent katasztrófát, néha rejtett energiákat szabadít fel.

Volt olyan betegünk, aki két csonkolt lábbal gépkocsit vezet, sőt olyan is, aki négy csonkolt végtaggal, vagyis kéz és láb nélkül kompresszorkezelői munkát végez a Keleti pályaudvaron – róla majd biztosan beszél a pszichológusunk. Sokan a balesetük után kezdenek el tanulni; egy kocsirendező tolatásnál vonat alá került, a kerekek levágták a jobb lábát, a bal karját és jobb karjának a felét, mégis letette a négy gimnáziumot, leérettségizett, adminisztrátor lett, gimnáziumi tanárnőt vett el feleségül.

Persze nem akarom azt mondani, hogy minden betegnél a legjobb eredményt érjük el. Lelki traumák, hivatalos közöny, részvétlen, sőt ellenséges családtagok mellett az alkohol az egyik legnagyobb ellenfelünk. Itt bent a kórházban nem tűröm; minden beteggel aláíratok egy papírt, hogy nem fogyaszt szeszes italt, és ha mégis rajtakapjuk, gondolkodás nélkül eltávolítom. De ki a világba mégsem mehetek mindegyik után. A pszichológusunk jár ki ellenőrizni a betegeket; az egyiket több alkalommal is részegen találta, javaslatunkra elvették tőle a bioelektromos műkart.

Ezen meglepődöm:

– A műkar nem a beteg tulajdona?

– Nem, hanem a MÁV-é, illetve a vasutas-biztosítóé, ők fizetik ki érte a negyven-nyolcvanezer forintot.

– És mi lesz a műkézzel, ha elveszik valakitől, odaadják másnak?

– Feltéve, hogy tudjuk adaptálni egy másik betegre. Ha nem, akkor az alkatrészeket használjuk fel, például a motort.

Beszélgetés közben a főorvos aláír, telefonál, intézkedik; pillanatnyi szélcsöndet kell kivárnom, hogy feltehessem a következő kérdést:

– Milyen érzés, milyen feladatot jelent egy orvosnak ezen az osztályon dolgozni?

– Nekünk itt csak mosolyognunk szabad. Nem bagatellizálhatjuk el a szenvedést, hiszen a levágott kar nem nő ki újra, de bármilyen súlyos állapotban van is a beteg, meg kell próbálnunk felrázni, ha másként nem megy, valamilyen trükkel.

Az egyik vizitnél észrevettem, hogy egy mindkét karján frissen csonkolt beteg teljes letargiába süllyedt. Megszólítom, tudtam, hogy erős dohányos.

– Mikor gyújtott rá utoljára?

– Tegnap a számba tettek egyet, de tudja, doktor úr, úgy nincs semmi íze.

– Rendben van, állapotdjunk meg akkor, hogy majd maga teszi a szájába a cigarettát.

– Mikor lesz az?

– Mondjuk, egy óra múlva.

Felhívattam a műszerészt, csináltattam a beteg egyik karjára egy gumimandzsettát, beleillesztettünk egy spatulát, kifűrtük, beleraktunk egy cigarettát, meggyújtottuk, és a beteg egyedül szívhatta el. Mérföldően javult az állapota.

Tapintatosan kopognak, benéz egy orvosnő:

– Főorvos úr, kezdhethük a vizitet?

– Rögton – felém fordul. – Bejön velem? Végig akarja nézni az osztályt?

– Igen.

– Adjanak neki egy fehér köpenyt!

Kevés az ágy, a kórház csak tizenkét nő- és harminckilenc férfi beteget tud befogadni, de a rend, akár fenn Budakeszin, példaszerűnek látszik. A betegek is adnak magukra, a nők törődnek a frizurájukkal, a férfiak mindennap borotválkoznak, a közös ebédlőben és a folyosón társasági élet folyik.

Először a nők kórtermébe megyünk be, néhány öregasszonyt hallgatunk végig; az egyik a térdét hajlítja nehezen, a másik nem tudja felemelni a karját. Beljebb az ablak melletti ágyon egy negyven év körüli nő fekszik, és kézímunkázik; a főorvos felszólítására készségesen felemeli a paplant és a virágos nejlon hálóinget: combból hiányzik mind a két lába.

– Jól van, kedves, takarózzon be.

Tovább megyünk; a főorvos félhangosan magyaráz, nem zavarja, hogy a betegek meghallják, itt az emberek már nem szegényelők.

– Kalauznő. Jegyvizsgáló volt a szabolcsi „fekete vonat”-on. Hét vagy nyolc éve egy úton huligánoktól kérte a jegyet, ledobták, a kerekek levágták a lábát.

– A tettesek előkerültek?

– Máig is keresik őket.

Az egyik gyógytornásznő később elmondta, hogy a kis kalauznő nyomorékon is bátran és szépen élte az életét. Viszonyt folytatott egy férfival, aki el is akarta venni feleségül, de a nő nem hitt benne, hogy egy egészséges ember végleg vele maradhat, csak gyereket akart tőle. Mikor teherbe esett, szakított a partnerével, megszülte a gyereket,

azóta is maga tartja el, a nyugdíját kézimunkázással egészíti ki, nem fogad el gyerektartást. A kisfiú már iskolába jár.

Mikor a főorvos belép a férfiak szobájába, aki tud, feláll. Egy sovány, bajszos vasutas is meg akarja adni a tiszteletet gyógyító orvosának, felemelkedik, egyik lába többől hiányzik, a csonkkal az ágyra támaszkodik, hogy egyenesen tudja tartani magát. A főorvos körbemutat:

– Ha érdekli, beszélhet bármelyikükkel.

Egy húsz év körüli fiúnak tolatás közben a mozdony levágta a bal karját és a bal lábát.

– Ki volt a hibás?

– A tolatásvezető, folyton a játékon járt az esze. Előbb mindig focizni akart, aztán mikor rászóltak, hogy munkaidőben dolgozni illik, akkor meg azzal szórakozott, hogy széndarabokkal dobált minket. Persze hogy nem volt ott a figyelme a munkán.

– Most mihez kezd? Marad a vasútnál?

– Igen, vasúti középiskolában szeretnék tovább tanulni, a vasúti gépészet érdekel.

– Van műszaki érzéke?

– Van, otthon már csináltam különféle kisgépeket: szivattyút, szélmalmost, házi telefont.

A mellette levő ágyon egy széles vállú, hatalmas törzsű férfi ül, a besüppedő takaró mutatja, hogy mind a két lába hiányzik. Ő most is dolgozik, kapus a Nyugati pályaudvaron, csak azért jött be a kórházba, mert modernebb mülábat kap. Életvidám, erős ember, abból a fajtából, akivel egy óvatos biztosító is készséggel kötne életbiztosítást.

Megszólítom:

– Ha ráér majd, lejönnék valamikor egy kicsit beszélgetni.

– Legyen szerencsém, itt ráér az ember.

– Tetszik tudni, én Érpatakon születtem, Szabolcs megyében. Apám hét holdon gazdálkodott, elég jó földek voltak, négy hold belőle búzatermő, de még a homok is meglehetősen, olyan, hogy a téesz most is krumplit ültetett bele. Mert most már a téeszé.

Ahogy felnőttem, én is beálltam apám és bátyám mellé, de én sohasem szerettem a paraszti mesterséget. A telkünk végében ott járt el a vasút, és nekem nagyon tetszett, hogy ha a mozdony halad, a masiniszta és a fűtő csak kikönyököl az ablakon. Nekem akkortól kezdve huzalmam van a vasút iránt, és ez a huzalom sohasem fog elmúlni. Érpatakon a legtöbb ember csak addig mert elmenni hazulról, amíg a falu tornyát láthatta; a vasút nekem megmutatta az egész országot.

A sógorom, aki már régebben a vasútnál dolgozott, 1952-ben elvitt magával. Félttem, hogy kötözködnek majd a felvételinél, mert még a tizennyolcat sem töltöttem be, de nem szóltak, kellett az ember.

Miskolcra, a Tiszai pályaudvar rakodási főnökségére kerültem. Kint laktunk a pályán, nyolcan egy vagonban; minket mindig lehetett mozgósítani, néha bejöttünk este munka után, és csak épp annyi időt hagytak, hogy valami gyors ételt főzzünk magunknak, és már vittek újra.

Eleinte nagyon nehezen ment nekem a vagonkirakás. Sokára tanultam meg, hogyan kell üresbe dobálni, vagyis hogy a kocsi elejéről messzire kell szórni a lapáttal, mert mikor a hátulját veszem, akkor már nem tudok olyan messzire dobni, és a szén vagy egyéb ráhull a sínekre. Az úrszelvényt mindig tisztára kellett hozni, mert addig ki sem húzatták a kocsit; elég volt egy vasrög a kerék alatt, és a kocsi kifordul, be kellett bújni a vagon alá, és guggolva, görnyedve felfelé lapátolni.

Különböző helyekre vezényelték a csapatot; a hejőcsabai cementgyárból, ahol rabok dolgoztak, mi hordtuk el a selejtet, a

„pelyhet” kubikgödröket vittük tölteni. Miskolc-Repülőtér állomáson vasércet raktunk ki Diósgyőrnek; ott már hegyben állt a vas, nem lehetett lapáttal hányni, furikba kellett rakni, és deszkán feltolni a tetejére. Sokat kerestem, kétezzer-hatszáz forintot abban az időben, mikor az asszonyok húsz forinttal mentek az üzletbe bevásárolni.

Már egy éve dolgoztam a rakodóknál, mikor kijöttek a főnökségtől, és fűtőket toboroztak. Nekem lett volna kedvem hozzá, de gondoltam, ez már szakma, az egész életre szól, meg kell beszélni a szüleimmel. Hazamentem; otthon kiderült, hogy az apám nagyon beteg, a lábán az erőltetéstől kipattogtak a visszerek. Akartak volna értesíteni, de hát, tetszik tudni, az én szüleim nem tudnak írni-olvasni.

A föld ott volt, bátyámmal együtt be kellett állnom parasztnak. Anyám reggel négy órakor keltett, tízkor feküdtem, pénz meg sehol, ez nekem nem tetszett. Egy év és két hónap után megmondtam az apámnak, hogy ez nem megy tovább, én ki akarom tanulni a fűtőszakmát, mert nekem huzalmam van a vasút iránt. A bátyámat megkérdezték: marad-e? Ő azt mondta, hogy nem megy sehova, marad.

A debreceni fűtőházba kerültem; két hétig kisegítő voltam, toltam a salakot csillében, vagy fent a szénhegyen segítettem rakodni. Aztán egy tartalékra osztottak be egy 411-es Truman mozdonyra; a 411-es erős gép, ha nem tudja elhúzni a szerelvényt, akkor is úgy megrántja, hogy széjjelszakad.

Első nap a mozdonyvezető megmutatta, hogyan kell a szenet pakolni, a szítóvasat kezelni, a második napon már gyakoroltam, négy hét múlva levizsgáztam.

A mesterem rigorózus egy ember volt, állandóan kötözködött a fűtőkkel. Az ő oldalán nem volt szabad felszállni a mozdonyra, máskor meg krétával vonalat húzott a konyha közepére, hogy ha a fűtő azon átlép, rögtön agyonvágja egy csavarkulccsal. Úgy féltem tőle, mint a bolondoktól.

Egy 424-esen dolgozott Tóth István hajdúhadházi mester, figyelgette, hogyan csinálom a dolgomat, tetszett neki, és azt mondja nekem egyik nap:

– Te, fiam, látom, hogy milyen jól fűtöd a Trumant, ha van kedved, gyere át hozzám.

– Hát én nem merek 424-esre menni, nagy gép, nem fogok tudni bánni vele.

– Majd megmutatom, hogyan kell, aztán ha nem megy, akkor hátba váglak a lapáttal.

Vele dolgoztam aztán sokáig. A mester segített nekem, menet közben magyarázott, ha hibáztam, szerette volna, ha belőlem is mozdonyvezető lesz.

Egyik nap Tóth István megbetegedett, én azért bementem a fűtőházba, és kérdeztem, hogy nincs-e valami más vonat a számomra. Mondják, hogy most megy egy irányvonat Szolnokra, Müller György mesterrel és egy mozdonyvezető-tanonccal, aki fűtött; 411-es mozdony húzta, erre a gépre két fűtő kellett, én is beálltam.

Megérkeztünk Szolnokra, leakasztottuk a gépet, egy másik gyorstehert kellett visszavinnünk Debrecenbe, megálltunk hátul, és várakoztunk, a mester elment valahova. Eltelt már vagy három óra, mikor jön a pályaőr, hogy indulnunk kell, kijárat van.

– Nem mehetünk, mert nincs itt a mester.

– Hol van?

– A fene jobban tudja, talán a laktanyában.

– Jól van, megnézem, aztán küldöm.

De nem találta sehol, négy óra is beletelt, mire Müller visszajött.

– Mester, áll a kijárat, indulnunk kellene.

– Hadd várjanak.

– De nagyon dühösek!

– Hadd dühöngjenek, köpjék ki a szemüket, jó lesz cipőgombnak!

Ilyen goromba, merevnyakú ember volt ez a Müller.

Már késve indultunk, tetejébe még palás szenet kaptunk, térközönként kellett váltanunk egymást a kazánnál. Kisújszállásnál utolért minket a tolatós vonat, pedig az sokat vesztegelt minden állomáson.

Kijött hozzánk a forgalmista, és azt mondja, hogy ha akarunk, lehet cserélni, átállhatunk a mozdonnyal a tolatós vonatra, később érünk vele haza, de több lesz a pénz. Kérdezi a mester: kell-e nekünk az óra? A mozdonyvezető-tanoncnak kellett, beleegyezett a cserébe, én is.

Leakasztottuk a gyorstehert, és lejártunk róla, megálltunk, a mester elment a papírokért. A mozdonyvezető-tanonc azt mondja, hogy hátul nyitva van a lámpa, menjek hátra, és csukjam be, mert ha jön az ellenőrzés, és észreveszik, nagyon lebarnítanak minket.

A kocsin keresztül hátramásztam, egyik lábamat a paklikocsi ütközőjére tettem, behajoltam a két kocsi közé, és akkor a mester elindította a mozdonyt. A Trumannak az a szokása, hogy akármilyen kis sebességet kap, ha ráengedik a szárazgőzt, ugrik egy nagyot, most is megrándult, kidobott engem, és a paklikocsi elvágott.

A mester felhúzott a határig, mikor szaladnak utána, hogy jöjjön vissza, mert nagy baj történt. Megijedt, mert szabálytalanul járt el; nem kapott jelzést az indulásra, és utánam sem érdeklődött, pedig én akár a mozdony alatt is fekhettem volna, ha épp zsírozok vagy kenek.

Jöttek értem hordággal, és bevittek a forgalmi irodába, épp szembe tettek le az órával, emlékszem: fél kettő volt éjfél után. El akarták kötni a lábamat, az egyiket elszorították a nadrágszíjammal, a másik lábammal nem tudtak mit kezdeni, bugyogott belőle a vér.

A karcagi kórházba akartak vinni, de Karcag nem fogadott, nem volt üres ágyuk, be kellett szállítaniuk Szolnokra. Itt egy olyan apróbb

ember volt a professzor, de rettenetesen kemény természet, nem leszedte a ruhámat, hanem felvágta a karomon, és kiabált:

– Siessetek a vérrel, mert már csak a szívkoszorúnál van egy kevés.

Négy és fél liter vért adtak.

A lábamat még bevittem magammal Szolnokra, ott amputáltak. Éterrel altattak, elkábultam, este bejött hozzám az apám, de nem tudott felébreszteni. Hívják az orvost, hoz négy pohár rumot:

– Igya meg!

– Nem bírom, nem szeretem. Talán apám meginná.

– Magának kell. Értse meg: magában most csupa idegen vér van, fel kell kavarni.

Az orvosok aztán megszerettek, mert látták, hogy igyekszem. Ahogy lehetett, kerítettem egy sámlit, és azon lökdöstem magam a vécé felé. Adattak nekem külön egy hajtós kocsit, ott állt az ágyam mellett, amíg bent feküdtem a szolnoki kórházban, csak én használhattam.

Azután jött a vizsgálat; be akarták bizonyítani, hogy a baleset az én hibámból történt, mert ha az üzemet találják felelősnek, akkor nem lehet élüzem, és év végén nem kaphatnak prémiumot. Meg kellett védenem magamat, a többi sérült kitanított, hogy mit kell mondani, mert járt ki a kórházba tanácsadásra egy ügyvéd is, bizonyos doktor Szürke nevezetű. Lerokkantosítottak, és kaptam külön hatezer forintot. Hallottam akkor néhány csúnya dolgot, de azokat el akarom felejtetni, az embernek azért van két füle, hogy az egyiken bemenjen a szó, a másikon kijöjjön, és ne álljon meg a szívnél.

Hazamentem Érpatakra, egy hosszú évig otthon voltam; az első műlábam olyan rosszul sikerült, hogy mozdulni is alig tudtam vele, egész nap csak ültem és feküdtem. Aztán kicserélték egy jobbra, és én visszamehettem a vasúthoz, a debreceni állomáson helyeztek el kapusnak.

Itt az állomáson ismertem meg az első feleségemet, császártöltési lány volt, hét évvel fiatalabb nálam. Úgy kezdődött, hogy akkoriban még kötelező volt a peronjegy, és ő anélkül sétálgatott a váróteremben és a büfében; elkaptam, meg akartam büntetni, a végén magamat büntettem meg: elvettem feleségül.

Öt évig éltünk együtt, két fiam született tőle. Egyik reggel bementem jelentkezni az állomásra, de aznap már összejött a szolgálati létszám, sőt egy ember feleslegben is volt, mivel én már rég nem kaptam ki a szabadnapomat, a főnök engem engedett el.

Hazamegyek, az asszony ott feküdt az ágyban a palijával. Nyugodt ember vagyok, csak annyit mondtam nekik:

– Szedjétek össze magatokat, és menjetez innen.

El is mentek, de az asszony meggondolta magát, másnap bekopogott, hogy vissza akar jönni.

– Kossuthal gyere vissza. A szél álljon meg, te meg haladj.

Hétszázhatvan forint tartást fizetek a két gyerek után, de az asszony mindet magára költi; elsején, mikor megjön a pénze, tőle hangos a debreceni állomás restije. A gyerekeket sehogy sem neveli, a nagyobbik már tizenhat éves, és még tanulatlan, az anyja kivette az iskolából, és elküldte dolgozni a téeszbe.

Nem sokáig éltem egyedül, a második feleségemmel is a szolgálatban ismerkedtem meg. Egyik este odajön hozzám egy nagy derék asszony, és kérdezi tőlem, mikor megy Pest felé az éjszakai személyvonat. Mondom, hogy mikor indul, és mikor érkezik a Nyugatiba; megköszönte, de nem ment el rögtön, rátámaszkodott a kapusasztalra, beszélgettünk, aztán meghívtam egy kávéra.

Különélő asszony volt, a férjével nem jöttek ki, somogyi gyerek volt, aki előbb szúr, aztán kérdez, egy beszélgetésben megbicskázta az asszony öccsét is, és ezért börtönbe került.

Leveleztünk, találkoztunk, aztán végre feljöttem hozzá Pestre. Egy négyszer négy méteres szobában laktunk kint Angyalföldön, de jól megvoltunk egymással, szépen éltünk, született két kislányunk.

Négy év múlva kiszabadult az asszony régi férje, előbb csak járkált a ház körül, aztán az egyik éjszaka benyitott:

- Engedjetez itt aludni!
- Hol? Nekünk sincs helyünk.
- Majd a nyomorék elmegy.

Az asszony elém állt:

- Ne bántsá a Ferit.

Erre késszel nekiindult az asszonynak, kergette az ágyak között, meg is ölte volna, de én hátulról lecsaptam a kádert, mint a taxiórát. Az asszony felmosta; megrázta magát, és nekem jött, erre előlről is kapott egyet, azóta leszokott róla, hogy felénk járjon.

Most a Nyugati pályaudvaron dolgozok, szeretem a munkámat, jó érzést okoz, ha valakin segíteni tudok, elirányítom, jó vonathoz küldöm. Érdekel minden magam körül; a múltkor jöttek ezek az új cseh mozdonyok, felmásztam a vezérállásba, a kollégák mindent megmutogattak.

Szívesen vállalom külön szolgálatot is, túlórákból és a rokkantjáradékból összejön a havi négyezer forint. Hogy mondjam: hála isten vagy sajnos, de az asszony többet keres, mint én; villamosvezető, megvan neki a négy és fél ezer. Ez egy kicsit bánt engem, ezért ritkán kérek pénzt hazulról, inkább ha külön kell valamire, vagonkirakást szoktam vállalni. Megkapom a papírt és a jegyet bent a Nyugatiban, elküldenek valahová, beállok, három óra alatt múltábal is kidobok egy vagont. Én minden munkát el tudok végezni, csak ne kelljen a vállamon cipelni, mert kicsuklik alólam a lábam.

Gyűjtjük a pénzt, szeretnénk hazamenni a családdal Érpatakra. Vennék egy házat, ahol dolgozhatnék; úgy gondolom, dohányt fogok ültetni, erre nagyon jó a föld, valaha a nehéz időkben a szüleim is ebből éltek. Nem nagy mesterség: kell egy ágyást készíteni trágyából, erre erdei földet kell rakni, de jó feketét, olyat, amit az avar, a levelek alól lehet szedni; az sohasem hagyja kihűlni az ágyást, a trágya fűti, ezért is hívják melegágynak. A tetejébe ültetjük aztán a palántákat.

De a vasutat akkor sem hagyom el; az a szándékom, hogy átkérem magam Debrecenbe kapusnak, ha nincs saját rokkantjuk, biztosan át is vesznek majd. A vasút a legjobb gazda, szeretem, és ragaszkodom hozzá.

A MÁV nem takarékoskodott, mikor ezt a kórházat berendezte. Külön kis fülkékben fizioterápiás készülékek, nyújtócsigák, masszázspadok állnak, medencék, ahol a betegek vízben állva tornagyakorlatokat végeznek, külön egyszemélyes rekeszek azok számára, akik nem tornázhatnak együtt a többiekkel, mert bőrbetegségük vagy nyílt sebük van.

– Mi a haszna a vízi tornának?

– A víz felhajtóerejét és masszírozó-ellenállását beépítjük a gyakorlatokba, a betegek egy sor olyan mozdulatot el tudnak végezni, melyre a szárazföldön képtelenek volnának. Ezek a foglalkozások erősen igénybe veszik a gyógytornásznőt, egy óra ugyan csak huszonöt percig tart, de ezalatt teljesen bereked, mert túl kell kiabálnia a vízcsobogást.

– Van értelme ezeket az embereket rákényszeríteni a tornára?

– Nem élsportolókat akarunk nevelni – mondja a gyógytornásznő –, én is irtózom minden cirkusztól, a mozgássérültek olimpiájától, ahol tolókosis gerelyhajítókat versenyeztetnek egymás ellen, de a csonkolt betegnek mindennap tornáznia kell. Meg kell őriznie a súlyát, ha felszed két-három kilót, esetleg már nem tudja használni a

bioelektromos kart, ha pedig kifogy a csonkja a tokból, nincsenek meg többé a szükséges érintkezési pontok.

A tornatermet különös szerekkel látták el; egy falat állítottak be olyan szerelvényekkel, hogy a műkézzel be lehessen gyakorolni a mindennapos, nélkülözhetetlen mozdulatokat: fiókok fogantyúit húzzák ki, véceláncokat rántanak meg, kilincseket nyomnak le, konnektorba dugnak bele kapcsolókat.

Kerékpár lábcsonkolt betegeknek: külön ellenállást iktattak be, hogy a hegymenetben előálló terhelést is megszokják. Hídszerűen kiképzett lépcsősor, ahol a betegek fel és le járnak, a lépcsők mérete a híd egyik oldalán azonos a villamos- és az autóbuzslépcsőkével. Vastag laticelt terítettek a deszkákra, az elesést és felkelést lehet gyakorolni rajta.

Mikor benyitok a terembe, épp tornaóra folyik: egy agyvérzéses, bénult öregember tolókaszerű alkotmányban áll, és lépkedni próbál, másik hat beteg hat tornaszőnyegen fekszik, és hasizomgyakorlatokat végeznek. Néha nem tudják tartani az egyensúlyt, és elgurulnak, de az arcokon nincs elkeseredés, viccelődnek egymással:

– Tíz év múlva a Kálmán tehetséges kezdő lesz.

Párokra oszlanak, és pöttyös, piros gumilabdákat vesznek elő, társuk csonkolt lábára dobják, azok térdrel, combbal próbálják visszarúgni, de a mozdulat olyan, mintha az egész lábuk megvolna:

– Fantomtorna – mondja suttogva a gyógytornásznő –, így a csonk nem sorvad el, hanem alkalmas marad rá, hogy a protézis szelepeit kezelje. Nem szabad túlzásba vinni, mert fantomfájdalmakat idézhet fel, a betegnek elkezd fájni a levágott lába vagy karja.

– A betegek, ha kikerülnek innen, milyen munkát tudnak majd végezni?

– Szinte minden munkára alkalmasak. A kártalanításból sokan földet vagy szőlőt vesznek városuk-falujuk határában, és kis hajtós járgányokkal kijárnak dolgozni. Ismertem egy fiút, aki még salátát is

tudott ültetni: bottal járt, a másik kezében vödröt vitt, a bottal kifúrta a lyukat, aztán letette a vödröt, a bottal megtámasztotta a mellét, úgyhogy mind a két keze szabadon maradt, lerakta a palántát, felkupacolta, felvette a vödröt, és ment tovább.

– Ki volt a legügyesebb betegük?

– Egy vasúti ör kislánya. Hároméves korában nagy, fehér, habos kötényben játszott a sínek között, a mozdonyvezető távolról azt hitte, hogy liba, és elgázolta, a gép levágta mind a két karját. A lábak nála csodálatos módon átvették a kezek funkcióit, megtanult mosni a lábával, hímez, a lábujjai között megpödrí a cérnát. Olyan laza a csípőízülete, hogy a nyakába veszi a lábát, és megfésülködik. Később, mikor megkapta a bioelektromos kezet, akkor is a lába maradt az ügyesebb, vissza is adta a gépet, csak egy „kozmetikus” kezet kért, ami csak épp hogy lóg a vállán, szatyrot, retikült akaszthat rá.

– Maguk, gyógytornászok, nem viszolyognak a csonkoktól és a sebektől?

– Soha. Én olyan undorodós vagyok, hogy egy rossz vicctől hányok, de itt sohasem forgott a gyomrom, nem tapasztaltam szándékos ízléstelenséget.

Itt is felteszem a szokásos kérdést.

– Hogy keresnek?

– Ezer forinttal kezdtem, és most is csak ezerhétsházhusznál tartok, erre nem jön más, mint háromszáz forint munkaköri pótlék. Most tartottuk a tizenöt éves érettségi találkozót; mindenki felállt, és elmondta, mit csinál, mennyit keres. Mindenki megelőzött, egyik osztálytársnőm például a Halértnál dolgozik, könyvelő ötezerért.

– És az úgynevezett paraszolvencia?

A tornásznő elneveti magát.

– Itt? Tudja, miket hoznak? Virágot, őszi almát, két kiló szotyolát. Egy pályaudvari kapus felajánlotta, hogy ha van otthon régi

menetrendem, hozzam be, ő majd kijavítja, átvezeti a változásokat. Egy bot három forintba kerül, néha azt is mi fizetjük ki helyettük.

– Végleg itt akar maradni?

– Nem, szeretnék visszamenni a régi helyemre, a baleseti osztályra. Számomra az a munka több örömet adott, ott a beteg *meggyógyult*, itt pedig csak gyógyul örök életében.

A pszichológus harmincöt-harminchat éves, magas, udvarias, de zárkózott tekintetű nő, kontyába már ősz szálak vegyülnek, szemhéja kissé duzzadt, ha az asztalra könyököl, és ujjjaival megnyomja az arcát, bőrén lassan oszlanak el a piros nyomok.

Csak vonakodva és töredékesen mond valamit az eddigi életútjáról; felekezeti középiskolába járt, érettségi után nem vették fel a bölcsészkarra – „a tanári pálya politikai misszió, meg kell válogatnunk, kit engedünk oda!” –, egy szociális otthonban dolgozott évekig, öregeket ápolt, munka mellett tanult és szerzett diplomát. Pszichológusként ez a kórház az első munkahelye.

– Az elődöm egyetemista lány volt, aki később elment Párizsba feleségnek. Nem tudom, milyen munkát végzett, de mikor én ide kerültem, a pszichológust nem sokra tartották, még azt is megkérdezték, hogy van-e érettségim. Egy szobába raktak a fodrásszal és a masszörrel – lent a fürdő mellett, ezt az irodát csak később kaptam.

Az állami rehabilitációs intézetekben ma is rossz a pszichológusok helyzete, még egy külön sarkot sem kapnak, csak akkor ülhetnek le dolgozni, ha az orvosok hazamennek, és megüresedik az íróasztaluk, napközben meg rohangálnak kilenc-tíz pavilon között. Engem is hívtak át, ezer forinttal többet keresnék, de nem megyek.

Eszembe jutnak az amputált pályaudvari kapus szavai:

– Csakugyan a vasút a legjobb gazda?

– A vasút még az isten malmainál is lassabban őröl, ha kérek egy csomag géppapírt, hónapokba telik, amíg kiutalják, de ami igazán fontos, a nyolcvan-százezer forintos műszereket előbb-utóbb megveszik nekünk.

Mint aki úgy érzi, hogy feleslegesen és sokat beszélt, a pszichológusnő visszahúzódik.

– Mi érdekli?

– A sérültek gyakran kísérelnek meg öngyilkosságot?

– Csak közvetlenül a baleset után. Egy tizenhat éves kislány, mikor észrevette, hogy a lába levált a testéről, a síneken kívülről vissza akart mászni a vonat alá, hogy meghaljon. Dobálta magát, azt sem akarta megengedni, hogy feltegyék a kocsira. Itt bent megnyugodott.

Az első napokat követően csak két-három év múlva próbálnak végezni magukkal, ha a jegyesük vagy a házastársuk elhagyja őket. A gyógytornász nőknek az a véleményük – márpedig szerintem ők ismerik legjobban a betegeket –, hogy az amputált emberek jobban ragaszkodnak az élethez, mint az egészségesek.

– A pszichológus ebben hogyan segít? Tud új életcélt adni a sérülteknek?

– Új életcélt adni – *kívülről*? Ez nem nagyon megy. A beteg személyiségét kell alkalmassá tenni, hogy rehabilitálja önmagát, ő akarjon kezdeni valamit magával. Rá kell ébreszteni az embert a saját értékére, mert ha hisz benne, akkor már el is akar érni valamit. Az szinte mindegy, hogy mit: egy könyvet, amit el akar olvasni, egy sárkunyhót, amit felépítene magának.

– Maga föltétlenül hisz az ember értékében?

A nő csodálkozva felvonja a szemöldökét:

– Ha nem hiszünk abban, hogy az ember értékes és fontos, akkor miért kellene visszavezetni őt az életbe?

– És a társadalom hogyan segít maguknak?

– Az esetek többségében az emberek úgy fogadják a közjük visszatérő sérültet, mint a fekete hollók a fehéret: nekiesnek, és agyonvágják a csőrükkel. Nemcsak arra gondolok, hogy mozgássérülteket nem lehet felléptetni a televízióban, mert a megjelenésük állítólag undort kelt; hogy kerekes székekkel nem lehet bemenni a moziba és más szórakozóhelyekre; nagy kivételként emlegetik a Népstadiont, de még az élet elemi lehetőségeit sem adják meg a sérülteknek.

Sokszor még a családjuk sem fogadja vissza őket, nem marad más választás, be kell utalnunk a szociális otthonba. Ezt mindig jobb meggyőződésem ellenére teszem, mert ha egy embernek hiányzik is valamelyik végtagja, attól még nem alkalmatlan rá, hogy teljes értékű életet éljen, de ha bekerül egy szociális otthonba, ott biztosan alkalmatlanná válik. Ezt én elég jól ismerem.

– Amit a családról mondott, ugyanaz áll a tágabb környezetre is?

– Maga is látta azt a húsz év körüli helyes kislányt a tolókocsiban; nem tudom, beszélt-e vele?

– Nem, még nem.

– Balesete előtt egy kis somogyi faluban, T.-ben élt; az apja vasutas volt, öt gyereket nevelt szigorúan konzervatív szellemben. A kislány jól tanult, nyolcadik általános után mégis csak nehezen engedték el a szigetvári gimnáziumba, végül beleegyeztek, hogy négy évig kollégiumban lakjon.

Érettségi után visszatért a falujába, és állást keresett, de T.-ben nem talált. Próbálkozott mint képesítés nélküli tanítónő, óvónő, de csak kisegítő dadusnak tudott elhelyezkedni, két hét múlva onnan is kitették. Dombóváron felajánlottak neki egy adminisztrátori állást, ehhez be kellett volna költöznie a városba, de az apja most, tizennyolc éves korában már nem engedte el őt újra idegenbe, ez már nem egyezett a szokásokkal. Arra akarta kényszeríteni a lányt, hogy álljon be a téeszbe gyalogmunkásnak; a kislány érettségi bizonyítvánnyal a

zsebében akkora presztízsveszteségnek érezte, hogy inkább a vonat alá ugrott, a gép mind a két lábát levágta.

– És most?

– Láthatta; rendbe jött. Egészségesen hiú, sokat ad rá, hogy szépen járjon...

– Egyébként tehetséges, ügyes?

– Nagyon jó átlag, és mit kívánhatunk többet az emberektől?! Humán érdeklődésű, egy könyvtárban szeretne adminisztrátor lenni, de a Széchényi Könyvtárban tavaly indult utoljára tanfolyam, másutt meg nem folyik ilyen képzés.

Nem akar Pesten maradni, próbáltuk a lakóhelye környékén elhelyezni. Először Dombóvárra írtam; azt felelték, hogy nincs semmiféle bedolgozói munkájuk; tovább kereskedtem Kaposváron a megyei tanácsnál, az illetékes azt ígérte, hogy hétfőn feljön, és megkeres, ma már péntek van, a következő hét péntekje, de még nem jelentkezett.

– A vasút nem segített?

– A vasút nem tudja felvenni a vasutasok sérült gyerekeit; örül, ha a saját rokkantjainak talál megfelelő munkát.

– Még ez sem sikerül mindig?

– Ha érdekli, elmondhatok egy esetet. Egy húsz-huszonegy éves cigányfiúnak kocsis-összekapcsolás közben kicsúszott a kezéből az olajos csavarkapocs, a szerelvény a sínek közé lökte, és a kerekek levágták az egyik lábát. Észnél maradt, megtiltotta, hogy a feleségét értesítsék a történetekről; terhes volt az asszony, nehogy megijedjen; szitkozódott, követelte, hogy tartsák életben, mert meg akar fizetni annak a gazembernek, aki ráengedte a kocsikat.

Közbevetem:

– A sérültek általában haragszanak a vasútra?

– Nem, legfőljebb arra, aki a balesetet okozta. A cigányfiú bent a kórházban is gorombáskodott az ápolóival, de mikor látta, hogy mások milyen ügyesen járnak műlábbal, ő is megvigasztalódott, hihetetlenül gyorsan, szinte napok alatt meggyógyult.

Felettesei azt ígérték, hogy berakják személypénztárosnak, a fiú nagy lelkesedéssel nekikezdett a tanulásnak, szerette volna, ha minél hamarabb beállhat az új helyére. Ekkor valakinek eszébe jutott, hogy cigányfiúnak nem volna tekintélye a vidéki állomás pénztárában, ezért visszavonták az ígéretüket.

Mi próbáltunk segíteni, de nekünk nincs annyi lehetőségünk, mint a szolgálati főnököknek. Mivel a fiú még a nyolc általánost sem végezte el, külön protekcióval tudtuk csak elhelyezni cipőfelsőrészkészítő-tanulónak. Járt egy darabig a műhelybe, de meggondolta magát, kijelentette, hogy mégis a vasútnál akar maradni. Azt számolta, hogy ha egy szövetkezethez kerül, elveszíti a vasúti kedvezményeket, melyek neki és a családjának járnak, még az orvosi kezelése és protézisellátása is nehezkesebb lett volna.

A vasút felajánlott neki még egy portási állást, de ezt már csak a forma kedvéért; tudták, hogy a fiatalember úgysem fogadja el, mert szégyelli, amiért többre nem képes. A fiú lerokkantossította magát, a biztosítótól kapott pénzből vett egy nádtetős, villany nélküli házat, sem rendbe hozatni, sem berendezni nem tudta. Három gyerekével együtt a rokkantsági nyugdíjából élnek, és a felesége gyerekgondozási segélyéből, legfőljebb nyáron vállal alkalmi munkát; segít egy kerékpármegőrzőben.

Még említhetnék hasonló eseteket; a vasútnál sokan szeretnék, ha a sérültek ügyét minél hamarabb és véglegesen lezárnák, az aktára ráírnák, hogy „rokkantnyugdíjba küldve” – és kész; azzal nem törődnek, hogy az illető esetleg még csak huszonhat éves, egész nap otthon ül, legfeljebb csirkéket nevel, és beleőrül a tétlenségbe.

– Hogyan oldják meg ezt más országokban?

– Én most néztem körül Ausztriában – mondja a főorvos. – Ott, ha egy mozdonyfűtőt üzemi baleset ér, abban a pillanatban automatikusan előrelép egy rangfokozatot. Mikor rendbe jön, megkérdezik tőle:

– Mi a szándéka?

Ha azt feleli: dolgozni szeretne, elviszik egy rehabilitációs központba, megkapja a legmodernebb műkezet vagy műlábát, és átképezik, mondjuk, raktárkiadónak. Új helyén is megmarad azonban mozdonyfűtőnek, legalábbis papíron, élvezi az összes előnyöket: jár neki a tengelypénz, korkedvezmény a nyugdíjazásnál, és a raktárkiadói fizetése mellé megkapja a *teljes* rokkantsági járadékot is, mert az osztrákok abból indulnak ki, hogy a rokkant ember életének fenntartása többbe kerül, mint az egészségeseké.

– Szerintem csak azért van szívük ilyen közönyösen viselkedni – folytatja a pszichológusnő –, mert nem ismerik azokat az elmondhatatlan erőfeszítéseket, melyeket ezek a szerencsétlen emberek tesznek, hogy visszatérhessenek az életbe.

E. mozdonyvezető gyakornok volt, fűtőként dolgozott egy gőzmozdonyon. Egyik útján Budapest Keletiből Hegyeshalom felé tartva, a szítóvassal élesztette a tüzet, egy túl széles mozdulatnál a vas kinyúlt a mozdonyból, bár nem ért hozzá a villamos felső vezetékhez, de a ködös-párás időben így is átívelés következett be; a fűtő áramütést kapott, leégett mind a két karja, és az egyik lába is, mellyel a vason állt; három végtagját amputálni kellett.

Százszázalékos rokkanttá nyilvánították, de E. dolgozni akart, elment átképzősnek, és műkézzel megtanult kompresszorral bánni. Egy pályaudvarra került, és önállóan dolgozott, afféle kisebb csoportfőnök lett; egy félszeműt, egy nagyothallót és egy fél kezén amputáltat kapott maga mellé; még le is nézte őket, hogy kisebb rokkantsággal sem tudnak több munkát végezni, mint ő.

A vasúttól kapott lakást, és annyi kártérítést, hogy úgy-ahogy be tudjon rendezkedni; a baleset után öt évvel megnősült.

– Hogyan szokott sikerülni az ilyen súlyosan sérültek házassága?

– Általában akkor marad tartós, ha a férfi az amputált, a nő pedig egészséges. A szerepek ilyenkor megcserélődnek: a nő dolgozik, a férfi pedig átveszi a háziasszony szerepét, vezeti a háztartást, kertészkedik, gondozza az aprójószágot. Az ilyen kapcsolatokból majdnem mindig sok gyerek születik: a rokkant bizonyítani szeretné, hogy teljes értékű ember. Ha nem jön a gyerek, az tragikus következményekkel szokott járni, a rokkantat semmi sem tartja vissza a kocsmázástól.

– E. házassága hogyan sikerült?

– Náluk is született egy kislány, de két év múlva a felesége mégis elhagyta; a férfi egyedül maradt a szoba-konyhás, második emeleti lakásban, nincs lift, és ami még nagyobb baj: fürdőszoba sincs. A protézist gondozni kell, mert elgombásodik, tönkremegy, ahhoz viszont kell a fürdőszoba.

E. a válás után is próbálta összefogni az életét. A kislányt állami gondozásba kellett adnia, de levelezett vele, és anyagilag is megadott neki minden tőle telhetőt. Bejárt a munkahelyére is, rendesen tovább dolgozott.

Két évvel később egyetlen megmaradt végtagja, a bal lába elrákosodott, azt is amputálni kellett. Ekkor már nehezen bírt magával, folyton lázadozott, hogy a holdra már el tudunk jutni, de az orvosok az ő egyetlen lábát nem tudják megmenteni. Aztán újra magához tért, feladatokat tűzött ki. Először is el akarta cserélni a lakását olyanra, ahol könnyebben gondozhatja magát. Ez nem sikerült, a minőségcsere-kérelmét visszautasították.

– Visszautasították! Milyen indokolással?

– Azt mondták, hogy *három* csonkolt végtaggal eddig is *százszázalékos* rokkantnak számított, tehát a negyedik végtag

elvesztése sem emelheti a száz százalék *főlé* a rokkantság mértékét, és így semmiféle új körülmény nem támogatja a kérelmét.

A másik legfőbb célja sikerült: meg tudta tartani a munkahelyét. Múlábakkal, bot nélkül olyan gördülékenyen és folyamatosan jár, mintha valódi lába volna, különféle protétikai bemutatókra hívják meg.

Itt az utolsó jelentés róla: saját lakásában él, ő látja el magát, dolgozik, munkahelyén meg vannak elégedve vele.

A pszichológusnő dossziét tesz az asztalra.

– Még ezt szeretném megmutatni. Összeállítottam egy felmérő kérdőívet, és kiküldtem volt betegeinknek. Ha érdekli, nézzen át néhány kérdést és választ.

– Ha eszméletén volt a baleset idején, mit észlelt magán?

– Nem kívánom senkinek.

– Két nagy fájást, mikor a lábam levágta a kocsit, és melegséget.

– Nagy ütést és egyre erősödő fáradtságot.

– Tervei a jövőre?

– Semmi.

– Hatvanéves leszek, különösebb terveim az életemmel nincsenek.

– Két gyerekünk szociális szellemben való felnevelése. Hogy az életben ne csalódjanak, mint én, aki a saját bőrén tapasztalja, hogy a legfőbb érték az ember! De sajnos csak addig, amíg dolgozni tud.

Az ebédlőben összegyűlt a protézismegítelő bizottság: hat fehér köpenyes, öt civil. A kórház vezetőin kívül megjelentek a

szakszervezet, a nyugdíjintézet és más vasutasjóléti szervek küldöttei is.

– Miért van szükség annyi emberre? – kérdezem az egyik bizottsági tagtól.

– Egy műkéz vagy műláb tízezrekbe kerülhet, minden oldalról meg kell vizsgálni az ügyet.

– És nem dönthetne két vagy három ember?

– Ha egyszer megkérdezik tőlünk, hogy egy beteg miért kapott protézist, és miért éppen az adott típusút, nagyon jó, ha minél többen tudjuk letenni a voksot.

Hamarosan kiderül, hogy a kívülről jöttek alig-alig járatosak a felmerült kérdésekben, és ezt mély hallgatással igyekszenek leplezni. Egy szürke, bordás kardigánt és gondosan vasalt nadrágot viselő fiatalabb küldött az egész kétórás ülés alatt egyetlen szót sem szólt, egész tevékenysége abból állt, hogy kétszer tüzet adott az öngyújtójával, egyszer áthajolt az asztalon az aláírandó jegyzőkönyvért, egyszer egyetértően bólintott, mikor a pszichológusnő megjegyezte, hogy az egyik beteg nem akar elkerülni Tolna megyéből. Világos, ki akar elkerülni Tolna megyéből?!

Ma öt beteg kerül a bizottság elé. Az első egy harmincnégy éves asszony, 1958-ban munka közben elütötte egy vonat, levágta a lábát. Azóta rokkantnyugdíjas, három gyereket szült, a harmadikat épp az itteni főorvos biztatására tartotta meg. Ha lejár a gyerekgondozási segély, szeretne újra elmenni dolgozni, a munkába járáshoz a mostani NDK-beli műláb helyett egy francia PROTEO HYDROCADENS márkájút kér; ennek a műlábnak harminckétezer forint az ára.

A főorvos ismerteti a körülményeket, aztán bejön a nő, várakozóan megáll. A fehér köpenyesek ismerik az ügy minden részletét, nekik nincs mit kérdezni, a bizottság civil tagjai viszont tanácstalanul néznek egymásra. Végül, ahogy illendő is, az elnök menti meg a helyzetet egy kérdéssel:

– Hány évesek a gyerekek? Melyik fiú, melyik lány?

A bizottsági tagok megtörülnek a homlokukat, és minden vita nélkül megítélik a múltat.

A következő jelölt az a fiatal fiú, akit Oroszlányban gázolt el a tolató vonat. Csöndesen, szerényen viselkedik, újra bebizonyosodik, hogy a jó módor a leggyümölcsözőbb befektetés: a fiú megkapja a hetvennyolcezer forintba kerülő bioelektromos műkezet.

A bizottság ezzel a döntéssel mintha elérte volna a veszélyzónát, szemükön bizonytalanság ül: nem lovagoljuk el magunkat túlságosan? Mit fog szólni a vezérigazgató, ha öt esetből öt igenlő javaslattal kerül az asztalára?! Elhiszi-e, hogy minden jelentkezőnek indokolt volt ilyen drága gyógyászati eszközöket adni?!

Viszonylag gyenge kártyás vagyok, és egyéb szerencsejátékhoz sem értek sokat, de most minden pénzemet fel merném tenni rá, hogy a következő beteg akkor sem kapja meg a művégtagot, ha kosárban hozzák be, mint az aprófát.

T. István harmincnégy éves tolatásvezető, tolatás közben a vonat elkapta a bal karját, és levágta. Műkart eddig nem viselhetett, mert az amputálás után az ügyes sebészek a felkar csonkját bevarrták a mellkas bőre alá, és a protézist nem volt mihez rögzíteni. T. egy hosszú műtétsorozatot, bőrátültetést vállalt, hogy új kart kaphasson, dolgozni akar, honállomásán adminisztratív munkát ígértek neki.

Kérdés most is alig hangzik el, mikor T. kimegy, az egyik küldött megjegyzi:

– Az intelligenciaszintje mintha egy kissé alacsony volna. Az elvtársnő hogy gondolja?

– Még nem látom tisztán az esetet, szerintem az volna a legjobb, ha várnánk egy évet.

Ebben meg is állapodnak; a döntés: T. nem kapja meg a műkart, de megígérik, hogy egy év múlva majd visszatérnek az ügyére.

A küldöttek sietve aláírják a jegyzőkönyvet, és elmennek; a fehér köpenyeseket a pszichológusnő meghívja egy csésze teára, engem is beinvitálnak. Kihasználom az alkalmat, és megkérdem:

– Tulajdonképpen milyen fajtái vannak a műkarnak?

– Van a mechanikus műkar, azt a beteg nyak- és fejmozdulatokkal tudja kezelni, attól függően, hogy merre veti a fejét, nyílik vagy csukódik a könyöke. Ezt a fajta műkart általában nem szívesen használják.

– Miért nem?

– Mert a környezet furcsállja, hogy az illető mindig rángatja a fejét. Inkább megvan egy karral.

– És a bioelektromos kar hogyan működik?

– Egy motor felerősíti a csontban keletkező bioáramot, és az mozgatja a kart.

– Nagy különbség van a kétfajta kar között?

Az egyik orvos hosszú és színtelen hangon megjegyzi:

– B. doktor úr szerint annyi, hogy ritkább vagy sűrűbb szitán passzírozzuk a szart.

– A bioelektromos kar nem csoda, nem tud tapintani vele a beteg; ha a háta mögé nyúl, ott nem talál meg vele semmit, még egy ember sem törölte ki a popsiját műkézzel. Ha a jobb kart pótoljuk vele, az illető nem ezzel fog írni, hanem átszokik a bal kézre.

– A súlyt nem bírja. A tájékoztató szerint tíz kilót lehet vinni vele, de én már láttam leválni sokkal kevesebbtől is.

– Ki lehet jelenteni, hogy a legmodernebb műkéz sem oldja meg a betegek életét?

– Ez megközelíti a valóságot.

– És akkor mi a teendő?

– Viszonylag egyszerű: ne legyen annyi baleset! Legalább annyi figyelmet kellene fordítani a gondos munkaszervezésre, a pálya műszaki állapotára, a világításra, az alkohol elleni harcra, mint a műkézre és műlábra. Jobban kellene védeni az *egészséges* vasutast, és akkor nem kellene annyit költeni a *beteg* vasutasra.