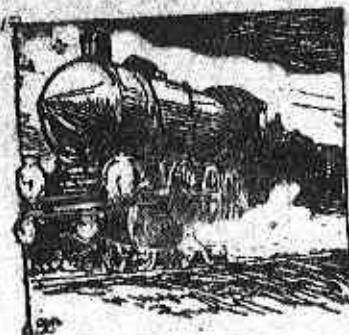


A szárnyaskerék birodalmában.

M. K. K. K. K.



A vasutat fogjuk megnézni...

Odáig jutottunk, hogy bizony nem lehet tudni, mikor látunk meg közületek egyet-kettőt a törvényhozók körében. Azért éppen itt az ideje, hogy a látókörök táguljon s a család háztartásához szokott szemetek megbarátkozzék az ország

életének hatalmas, végtelen méreteivel.

Ma a nagy és bonyolult gépezetnek csupán egy fontos kerekéről szeretnék mesélni, melynek szabatos működése szorosan összefügg a nagy gép rondes járásával. A részből azonban fogalmat alkothattok az egész bámulatos arányairól, mint ahogy egy-egy ásatag lábszárcsontból, koponyatöredékből következtetni lehet néhai tulajdonosuk nagyságára.

A vasutat fogjuk megnézegetni látó tekintettel; megkeressük a rendszert a pénztárosok, kaulauzok, bakterek, masiniszta, — raktárak, irodák, vonatok zűrzavaros forgatagában.

Talán csodálkozni fogtok, ha azt mondom, hogy a vasút nagyobb szabású fuvarvállalat s amint egy-egy „speditör”-nek szüksége van lovakra, szekerekre, kocsisokra, abrakra, istállóra, irodára stb., éppúgy a vasút élete is szerteragazódik s a fölületes szemlélő utazásközben annak századrészt sem látja.

Gondoljunk csak arra, mennyi munkaerőt kíván például a Máv. alkalmazottak személyzeti ügyeinek (kinevezések, előléptetések, áthelyezések, panaszok) elintézése, az élelmezés, nyugdíjintézet, betegsegélyzőpénztár ellátása, a sok kedvezményes- és szabadjegy engedélyezése és kezelése, a pályaépítéseknel előforduló területkiszajítások, pörök, baleseti kártalanítások lebonyolítása. Hát még a rengeteg vasuti kocsnak a szükséglet szerinti szétosztása (az úgynevezett „kocsilintézés”) s a telefon- és távirtdahálózat rendbentartása.

Aztán a sok-sok pénztárba befolyó viteldíjak egységes elszámolása, nyilvántartása, elkönyvelése, a különféle költségek kifizetése, az egyes üzemágak gazdaságosságának ellenőrzése s a pénztárnokok állandó felügyelete hány embert foglalkoztat?

Ezt mind nem látni a füstös, lármás perronon. Legföljebb nagy ritkán, ha egy-egy vöröskarszalagos, civilruhás tisztviselőt láttok odakünn, akkor most már tudni fogjátok, hogy az az igaz-

gatóstól vagy valamelyik üzletvezetőségtől „származik”. Ezekről aztán ne kérdezzük meg, hogy mennyi ideig áll a vonat Piripócsen, mert azt ők igazán nem tudhatják, ha még olyan kiváló vasutasok is.

Az akadálytalan, gyors szállításhoz jó utak kellene, azért egyik legfontosabb munka a vasutak életében a vaspályák építése, jókarbantartása, őrzete (ú. n. pályafentartás és pályáőrízet).

Azonban jó utakon is csak jó lóval, jó kocsival juthatni előre. Azért a mozdonyok és kocsik készítésére és javítására nagyszabású műhelyek állnak a vasutak rendelkezésére. Ezeknek a kötelessége az összes forgalmi eszközöket — tehát a hibátlanokat is — időszakonként megvizsgálni, mert egy-egy megrepedt rugó, kerék vagy tengely, egy-egy elkopott csapágy nagy veszedelmet és sok kárt okozhat.

A használatban levő mozdonyok „istállója” az ú. n. fűtőház. Itt etetik, itatják azokat, mielőtt útra mennének, itt tisztogatják, mikor hazatérnek.

Az „abrák” előteremtéséről: fáról, szénről, világító- és kenőanyagokról, szerszámokról, ruházati cikkekről a szertárak gondoskodnak.

Hátra van még a tulajdonképpeni üzlet. A fuvarozási szerződések megkötése, a szállítandó tárgyak átvétele és raktározása, kocsiba rakása, szállítása, kiraktározása, a címzettek értesítése, a fuvardíjak beszedése, a szállítmány kiadása s az ezzel járó százféle mellék munka.

Fuvarozási szerződésről beszéltem az előbb. Hát igen! Amikor én egy kocsira való fát az ismert díjszabások és „szállítási határozmányok” mellett a vasútra „földadok” s a vasút azt tőlem átvesszi, tulajdonképpen szabályszerű szerződés jött létre, amelyet a fuvarlevélben foglalnak írásba.

A személyszállításnál sincs máskép. A vasút hajlandó engem bizonyos kényelemben (kocsi tetején, törött ablakú, fűtetlen, piszkos fülkében) a kívánt állomásra szállítani, állítólag vigyáz a testi épségemre, amennyire tőle telik (a lelki épségről nincs szó, a vasuti könyvtárak szemétdombjai ezt nem nagyon biztosítják). S mindezek ellenében fizetem a jó borsos viteldíjat.

Azt azonban most mindjárt megjegyzem, hogy a személyszállítás a vasút vállalatoknak kisebb fontosságú üzlet-



A főjévedelmet a gyors- és teherszállítás adja.

Ága. A főjövédelmet a gyors- és teherárúszállítónak adja.

De hát lássuk, hogy történik mindez a valóságban?

Itt vagyunk az állomás szívében, a forgalmi irodában. Körül az asztalokon telefon- és távirdekészülékek, az ajtó mellett a harangjelző-állvány, a falakon menetrend-ábrák¹, jelzőeszközök, fekete táblán az éjfélig még hátralévő vonatok számai. A villanyoslámpák mellett mindenütt ott állnak a régi, jó, megbízható petróleumlámpák, — ezek nem szeszélyeskednek soha.

Fiatalt, piros-karszalagos „praxi” az íróasztal fölé görnyedve erősen számol. Előtte bundás, bárányszőrűveggel, nagycsizmás altiszt áll, kezében a lámpás. Ez a kocsimester.

A forgalmi szolgálattevő éppen most állította össze a beérkezett távirati jelentésekben a „vonalegyet”, azaz, hogy másnap mennyi árú kerül földadásra a közbeeső állomásokon. Mert általában legfeljebb annyi vonat közlekedik, amennyi „kifizeti magát”. *Úres* kocsikat csak nem fog járattatni.

A vonat összeállítására a kocsimester megkapja az irányelveket: hány lödött, hány nyitott vagy olajlellyűlt kocsi legyen a vonatban. A többi már az ő dolga. Szigorú szabályok határozzák meg ugyanis, hogy bizonyos súlyú vonatban hány kocsi kell fekeznit, milyen sorrendben következzenek a súlyosabb és könnyebb rakományok, a könnyen robbanó és gyúlékony anyagok stb.

Mialatt a kocsirendező, kocsitolók a tartalékmozdony segítségével csendes fűtőrézsés közben összeállítják a vonatot: a fűtőház is kiállítja a szükséges mozdonyt és mire a „vonatkísérő csapat” kijön a vonathoz, már a „gép is rajta van”.

A vonatkísérő csapat „parancsnoka” a vonatvezető, legénysége a fekezők (személyvonatoknál a kalauzok). A vonatvezető képviseli a vasútigazgatóságot a vonaton menetközben. (A mozdonyvezető *kizárólag* a gépet kezeli.) A vonatvezetőnek az ún. podgyászokocsiban



Éjjeli lámpáikkal látogatnak.

¹A menetrendábrakon (grafikon) az egyes vonalak hosszát a függőleges-, a vonatok sebességét a vízszintes irányban jelzik. Ezenkívül rajta van az egyes állomások egymásközi távolsága, az útbaeső őrházak számai, a vízvételző állomások, az emelkedések, kanyarulatok stb.

külön kis fülkéje van. Ott tartja az írományait, ott szerkeszti a menetlevelet, melyben a vonat rakományáról, menetsebességéről, késéséről, esetleges balesetekről stb. pontos följegyzést készít.

Indulás előtt számbaveszi a kocsikat, kijelöli minden egyes vonat fekezőjének a helyét (amelyet elhagynia vagy fölcserlennie csak a vonatvezető engedélyével szabad).



Ott gubbasztanak „szelős” fák-bódájukban.

Komótosan pöfökel a mozdony. Vakító fehér gomolyog a kipuffogó gőz. A mozdonyvezető (nünyelven a „vezér úr”) valami csapágyat olajozgat.

Az irodában eközben vidám telefonálgatás folyik. Engedélyt kell kérni a szomszéd állomástól, hogy a vonatunk „jöhet-e”? Ha az engedély megvan, indulás előtt néhány perccel a harangművel „jelzést” adnak (3 × 2 vagy 3 × 3 harangütés, aszerint, hogy a pálya vége vagy kezdete felé indul a vonat).

Általános elhelyezés, mindenki felszáll, csak a vonatkísérők maradnak odalenn a fékjük mellett. A szolgálattevő praxi parancsot ad az indulásra, mire a vonatvezető ápf-szóval megkérdezi az embereit, vajon minden rendben van-e. A „fiúk” szintén fűtlyel válaszolják, hogy „indulásra készen” (még pedig szép sorban, hátulról előre). Éjtzaka a lámpásikat föl-le mozgatják.

A vonatvezető erre a mozdony felé fordulva kettős kürtszóval adja a rendelkezést: „Indulás!”.

A mozdonyvezető „rányítja a gőzszabályozót”, a nyitott hengercsapokon sísteregve tódul ki a gőz, amíg a hengerekben netalán lecsapódott víz eltávozik. Akkor elzárják a csapokat, nagyobb töltést adnak és — előre lsten nevében.

Az utolsó (kijárat) váltón is átcsatoltott a vonat s a zárfekező megfigyeli, vajon a váltókezelő utánunk átállítja-e a váltót? (nehogy valami más vonat vagy mozdony utánunk jöbessen).

Miközben mi kényelmesen elhelyezkedünk az üléseken, heburkolózva a kendők és takarók tömegébe, a vasutasoknak két kézre való dolga is akad. Nézzük csak előlről kezdve!

A mozdonyvezető a „sátor”-nak támaszkodva, kihajolva figyeli a pályát és a gépet. Éjjel-nappal, verőfényben-ködbben, tikkasztó forróságban vagy hóförfögetekben ott áll a „vezér” nekifeszülten a nagy rohanásban a szemrebbenés nélkül előre kémlel. A mozdony csattogó dübörgésében is

lesi, hogy az egyes gépalkatrészek szabályszerűen járnak-e, s ha valami gyanús, szokatlan zörgést, sűrűdést hall, előremászik a kazán peremén s ha lehet, menetközben segít esetleg egy-egy kalapácsütéssel, egy kis olajozással.

Ezalatt a fűtő alig veszi le a szemét a víz-állásmutatóról és a feszültségmérőről, mert nagy veszedelmet okozhat az, ha a vízállás a megállapított vonal alá süllyed, vagy pedig a gőz feszültsége az engedélyezett nyomást meghaladja.

A tüzelést és a léghezamot, valamint a vízszivattyást úgy kell szabályoznia, hogy a kazánban levő víz mennyisége és a gőz nyomása körülbelül állandó legyen. (A vizet a szerkocsiban, a szén alatt levő tartányban vízi magával a mozdony.)

De gyerünk tovább! A podgyászokocsiban sem ülnek ölbetett kézzel. A sok személypodgyászt, gyórást, hírlapcsomagot, hivatalos vasúti levelezést az állomások sorrendjében rendezni kell, nehogy akkor kelljen kutatni, kapkodni, amikor már itt a lerakás ideje. Ha ezzel elkészült a vonatvezető (s az esetleg melléje adott kezelőkalauz), akkor a nagy rázattatás közben álló helyzetben készíti elő a menetlevelet, kocsikimutatást, levéljegyzékeket, számadásokat stb. Időnkint a fülkéjében elhelyezett tükrök segítségével figyeli a pályát és a vonatot.

A vonatkísérők (kalauzok) megkezdik a jegyvizsgálatot. Gondoljuk meg, milyen pontos és anyagi felelősséggel járó szolgálatot kíván tőlük a vasút. Az ellenőrző főkalauzok éles tekintetét semmi sem kerül el és minden engedékenységnél, protekciónak pénzbiroság a folytatása. Lássuk be, hogy ezek a derék emberek ritkán tehetnek arról a sok kellemetlenségről, ami utazás közben ma már szokott dolog, azért ne kellemetlenkedjünk nekik ok nélkül is, ne éreztessük velük alárendelt helyzetüket, hanem könnyítsük figyelmességgel, türelemmel a sokszor 10—12 órás, nehéz szolgálatot.

A teherkocsik fékezői ott gubbasztanak a „szellős” fékbódéjukban, irhasubájukba burkolózva, mert metsző hideg van ám odafönn. Lejtőben vagy állomások előtt a mozdonyvezető sípjelzései szerint meghúzzák a fékeket. Legelőször a mozdonyhoz legközelebb levő kocsik fékjét kell „kezeln” s így tovább a zárfék felé, mert ha fordítva csinálnák, könnyen elszakadhatna a vonat. A személyvonatok fékezése a főbb vonalakon egyenesen a mozdonyról, sűrített levegő segítségével történik (Westinghouse-féle).

Az utolsó, ú. n. zárfékező arra is ügyel, hogy vajjon nem adnak-e a vonalőrök valami jelt a vonatszélyvezetőnek.

Vonalőrök? No igen, magyarul „bakterek”! Ott áll a házikója előtt a piros-fehér jelzőtár-

csák mellett feszes haptákban, derekán a dur-rantyús szelence, a kezében zászló vagy lámpás. Gondolhatjátok, hogy nem kíváncsiságból vagy parádéból állt oda ki! Nem bizony!

Jelenléte megnyugtatta a vonat személyzetét arról, hogy a pálya rendben van és szabad az út. Ő megfigyeli, hogy ég-e a mozdonylámpás (ha nem, lelti és megállítja a vonatot). Hogy a gépen van-e a mozdonyvezető és a fűtő? Ha csak egy van fönt, akkor vagy baleset, vagy büntény történt. Nézi azt is, hogy a kocsikat összekötő keletési láncok egyike nem szakadt-e el; hogy a fékezők a helyükön vannak-e, nem került-e valaki a vonaton veszélyes helyzetbe, nem kuporog-e valaki a kocsik alatt, nem mászkál-e valami gyanús egyén az ütközőkön, nem hull-e ki valami árú a kocsikból?

Gyakorlott szemé észreveszi, ha a gőzfűtés tömlője valahol elszakadt s végül megnézi, ott van-e az utolsó kocsin a vonat végét jelző három vörös lámpás (melyek közül a két szélső a mozdony felé fehér világot mutat). Ha ez a jelzés hiányzik, akkor föltételezhető, hogy a vonat egy része leszakadt s hamar telefonálni kell a szomszéd pályaőröknek, hogy valamiképpen csipjék el a „megfutamodott” kocsikat.

De már közeledünk az első állomáshoz. Hanem ott van ám a „kapuban” a házörök a védőjelző. Amíg az állomás valamelyikből nem fogadhatja be a vonatot, a 700—800 méternyire, sőt még messzebbre kitolt jelzőárba (szemafor) vagy jelzőtorony adja tudtára a mozdonyvezetőnek, hogy „tilos a bejárat!”.

Ekkor a jelző karja derékszögben áll az árbocra, a tárcsás-jelző lapjával szembenéz a vonattal. Éjjel mind a kettő vörös világot mutat. Csak ha a jelzőkar úgy 45°-nyira omlékdik, a tárcsa a pályával párhuzamos állásba helyezkedik vagy — éjjel — fehér világot mutat, akkor lehet csak ismét megindulni. (A zöld lámpás a jelzőkön általában „lassú menet”-et jelent.)

Ha tehát a vonatumk legközelebb megáll valahol a nyílt pályán, nézzük ki a menet irányában jobbra s ott látjuk majd a haragos vörös lámpát a vaksötét éjszakában, a föltartóztatott mozdony gőzében. Akkor úgy-e már tudni fogjuk, hogy ez mit jelent s reménykedve lessük, mikor lesz a vörösből — fehér.

Most aztán elég e meséből! Hiszen ha mindent el akarnék mondani, akár virradatig is beszélhetnék, — mialatt a tisztelt hallgatóság édesen elszundítana az unalomtól.

Bizonyára akadnak, akik ennél sokkalta érdekesebbnek találják a divatlapot, mozik vagy a



Figyeli a pályatester...

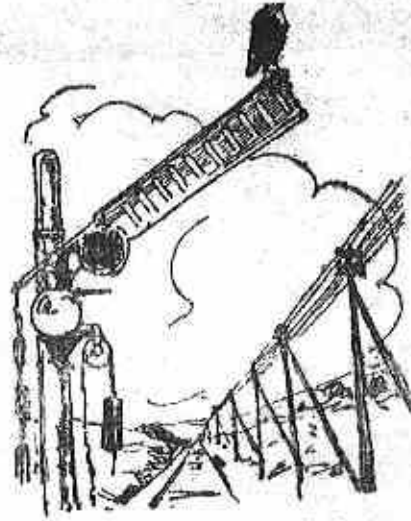


Ott áll a háziakja előtt...

retettel a velünk együtt „utazókat”. Vegyük tudomásul az érdekünkben dolgozók munkáját s fizessünk érte pénzen kívül lélekkel. A kétségek ködéből előcsillanó kereszt átható fénye mellett nézünk az emberben a felebarátot, akit épp úgy kell szeretnünk, mint saját magunkat. Az élet gondját, bűjét pedig mérgeassuk mindig az örök-kévalóság perspektívájában.

korzózást, de tudom azt is, hogy nem ezek fogják a dolgozó nők érdekeit képviselni az ország színe előtt, hanem azok, akik idegenkednek a komolyabb témáktól.

Figyeljünk meg mindent az életben! Támogassuk szolgálatkész sze-



Ott van én a kapuban a háziakja előtt...

Akkor nyugodt lelkiismeretünk, harmonikus lelkünk méltán követelheti majd a „szabad bejáratot” az örök — végállomásra.

Dr. Nagy Apollón Velőgy Elek írtam 1920-ban, az első művelődési
Tanácsos kérelme a MÁV munkatársainak érdekében!
Személyesen Elvontak bizalmas ügyes, mint „igaz barát.”

Dr. Velőgy György
185. sz. Prati min.

2011. apr. 13.