



SÍNFIGYELŐ BAKTER

▷ SZÖVEG ÉS FÉNYKÉP: SARUSI ISTVÁN

Miközben magunk mögött hagyjuk a kilométereket az olyan szárnyvonalakon, mint a 130-as jelzésű Szolnok–Hódmezővásárhely–Makó, kis épületeket látunk elsuhanni a vontaablakból, állomások közvetlen közelében, vagy épp a nyílt pályán. Bekopogunk egy ilyenbe Kunszentmártonnál, ahol Kocsis László bakter – vagy ahogy a vasútnál fogalmazzuk: térközör vagy szakaször – teljesít szolgálatot

Abakterek (a bajor-osztrák Wächter szóból) eredetileg települési éjjeliőrök voltak – egészen a 20. század első feléig. Ez a foglalkozás a nyugat-

európai középkori városokban szervezett közbiztonsági őrségek rendszere alapján terjedt el felénk is. Az utcákat járva kiáltották az időt, és éberrel ügyeltek a biztonságra, nyugalomra. A városokban persze több volt belőlük, s az üzemek-raktárak külön is foglalkoztattak baktereket. A mai köznyelvben viszont egészen más jelentésű e foglalkozás.

„Ha nagyon le akarnánk egyszerűsíteni, váltókezelők vagyunk. Feladataink azonban elég sokszínűek: ez elsősorban attól függ, hogy hol van a szolgálati helyünk. Ha állomáson, akkor a jelzőbe-

rendezések kezelésétől egészen a sorompók üzemeltetéséig terjed a munka. De jelzéstovábbítással is foglalkozunk” – magyarázza Kocsis úr.

Épp jelzés jön, hogy egy moz-

„Ha nagyon le akarnánk egyszerűsíteni, váltókezelők vagyunk. Feladataink azonban elég sokszínűek: ez elsősorban attól függ, hogy hol van a szolgálati helyünk.”

dony indult el Martfűről, Szolnoktól nem messze. A bakter feladata, hogy szavatolja: nincs másik szerelvény két állomás, Kunszentmárton és Martfű között. Ez azért létfontosságú, mivel az ilyen

◀ **ŐRHELY KUNSZENTMÁRTONNÁL**
KOC SIS LÁSZLÓ INNEN FIGYELI AZ ELÁGAZÁST. SZOLNOK FELŐL EGY BZ TÍPUSÚ MOTORVONAT ÉRKEZIK, EZT FOGADJA ÉPP. (SZABÁLY SZERINT BENTRŐL KELLEN EZT TENNIE, CSAK A KÉP KEDVÉÉRT ÁLLT KI AZ ÉPÜLET ELÉ.)

szárnyvonalakon váltakozó irányban haladnak a vonatok – tehát csak egyetlen sín pár adott. Telefonon érkeznek a jelzések, amiket kiegészít a számítógép monitorán megjelenő térkép is. Ott pontosan nyomon követhető, hol tart éppen egy-egy szerelvény. A rendszer persze többszörösen biztosított, ami egyáltalán nem véletlen. A vasút veszélyes üzem!

„1991-ben kerültem a MÁV-hoz, Martfűre, ahol öt vágány van és 700 méter hosszú az állomás. Akkortájt még állandóan tele volt a pályaudvar tehervonatokkal. Ott aztán megtanulta szakmáját a váltókezelő! És a forgalom miatt külön volt egy tolatásvezető és két fékezőkolléga, akik a bakterrel közösen irányították a tehervonatokat tolatás közben. Minél hosszabb volt a szerelvény, ez annál nehezebb, nagyobb felelősséggel járó feladatot jelentett.

A vonatmegfigyelés is alapvető feladatunk – folytatja Kocsis László. – Ebbe beletartozik a vonaton szereplő jelzések – feliratok – ellenőrzése, a hiányosságok jelentése vagy épp a fékhibák, fékezett kocsik felderítése. Hiszen, ha egy vagon fékezett, attól még megy a szerelvény, csak épp sokkal kevésbé gördülékenyebben... És a tolató vonatok segítése is ránk hárul. Meg még a váltóállítás is.”

A szolgálat huszonnégy órás. Ez még úgy is elég hosszú, hogy hivatalosan 23:50-től 04:00-ig szolgálatmegszakítás van, helyben töltött készenléttel. Pont azért, hogy ha éjszaka jön egy tehervo-

nat, akkor biztonságosan eljusson a céljához. „Mostanság velem is megesett, hogy éjszaka szerelvény jött, ami a közelben lévő útépítéshez szállított építőanyagokat; olyankor szolgálatmegszakítás fel-függesztve, és tesszük a dolgunkat. Ilyen éjszakákon nincs alvás! Ezt nem lehet máshogy megoldani –

telefonálgatni a váltókezelőknek, jöjjenek vissza otthonról... Ad-digra rég itt lenne a vonat!”



SARUSI ISTVÁN
TUDOMÁNYOS ÉS
KULTURÁLIS TÉMÁKAT
FELDOLGOZÓ, SZABADÚSZÓ
FOTÓS, ÚJSÁGÍRÓ

JÁRATFELÜGYELET

A KUNSZENTMÁRTON IRÁNYÁBÓL SZOLNOK FELÉ KÖZLEKEDŐ SZEMÉLYVONAT FOGADÁSA: ABLAKBÓL, SZABÁLYOSAN

ALAPVETŐ BAKTERFELADAT

A KÖZELBEN LÉVŐ VASÚTI ÁTJÁRÓ CSÖRLŐS SOROMPÓJÁT ENGEDI LE

