

CZOTTER GÁBOR

Egy mozdonyvezető emlékei a 424-esről

(1. rész)



A szerkesztőségünk társkiadásában megjelent Emlékképek a 424-esről című fotóalbum vitathatatlan sikert aratott az érdeklődők körében. Az albumot lapozgatva Czotter Gábor, a MÁV Hegyeshalmi Vontatási Főnökség már nyugdíjkorba lépett, de még aktív szolgálatot teljesítő főmozdonyvezetője tollat ragadott, hogy – amint szövegét kezdi – az album szerzőjének, Kubinszky Mihálynak kedvtelésére megírja emlékeit a Nurmiról.* Czotter Gábor a mozdonyvezetők azon kihalófélben lévő csoportjába tartozik, aki – a korszerűbb vontatási nemek mellett – még gőzmozdonyból is vezetői képesítést szerzett. Munkája elsősorban örök kihívás és élmény volt önmaga számára, az anyagi és a szakmai hierarchiában való elismerés nem érdekelte. Írásának a ragyogó memória, a kritikus és önkritikus hozzáállás, a feltétlen őszinteség és az egyéni stílus technika- és művelődéstörténeti értéket biztosít. Az összeállítást – a könyv menetéhez hasonlóan – pályaszám szerint készítette. „Így – amint bevezetőjét folytatja – az album képeit nézve a vasút világában kevésbé járatos olvasó is hiteles élményeket nyer erről a csodálatos mozdonyról. Mert nekem a világon a legszebb masina a 424 sorozatú mozdony! Azóta gyártottak ettől nagyobbbat, erősebbet, gyorsabbat, de szebbet nem!” Jelen lapszámunkban a visszaemlékezés első részét közöljük.

424,002

1969–1970–1971 években Budapest-Déli pályaudvaron sokszor találkoztam vele. Mindig tisztán, fényesen ragyogott, a tapolcaiak masinája volt.*

424,006

Ez is tapolcai gép volt, onnan került a vasi megyeszékhelyre. Szombathelyi masinistaként volt ezzel a géppel egy emlékezetes, kellemetlen utam. 1972 Szilveszter napján délelőtt mentem vele Szombathelyről Nagykanizsára személyvonattal. Kanizsáról vissza Sopronig és Sopronból Szombathelyre. Újév éjjelén telt le a szolgálat – kb. 2 óra 30 perc magasságában: – szerel, kezel, fordul, félreáll. Javítást feladtam. Ez a gép egy

lerobbant, lehajtott masina volt. A feljelentkezés után alapos vizsgálatot hajtottam végre, volt rá időm bőven. Gyanús volt, hogy a hajtó- és csatlóágak lötyögtek a lazaságtól, pont a második kapcsoltkerék tengely-húzóékjei – épp csak el nem veszték. Rendbe tettem a gépet, a csapágycsere gyorsvonati sebességhez kissé lazára beállítottam. Indulás Szombathelyről, és Sorkifaludig nem volt megállás. „Sorkiban” körbenéztem a gépet, és megdöbbenésemre a hajtórúdág olyan meleg volt, hogy kéz nem állta. Villámgyorsan lazítottam az ágyakon, hengerolajjal mellé kentem, és mars tovább. Két rutinos, jó fűtő volt: „Karórás” Horváth István és Péter Antal. Amikor Vasváron azt észleltem, hogy az ágyak nem hűltek vissza,

de nem is melegedtek jobban, azt mondtam a fűtőimnek, hogy ha lehet, ne engedjük kiolvadni a csapágyakat, minden állomáson valamelyikük ugorjon le baloldalt, én leugrok a jobb oldalon, mellékenünk hengerolajjal. Ez így ment Kanizsáig, de én már Zalaszentivánból szoltam Kanizsának, hogy mi a gond: javításra szorul a gép. Már várt két mozdonylakatos. Szedtem ki a csapágyakat, ők felszabályozták, és szereltem vissza. De látható volt, hogy nem sok reményt fűzhetünk a „sáberozáshoz”. A széleken már a bronzot (a perselyt) kellett kaparni, annyira kikopott a csapágyfém. Mindkét oldalon megfeketedett, megrepedezett volt a csapágyfém, – magyarul – rendszeren „meg volt már kaptva”, előzetesen sokáig hagyták „telibe futni” az ágyakat. Mindegy! Indulás vissza, irány Sopron! Újudvaron már forró volt mindkét hajtórúdág. Nincs mese, ahogy jöttünk úgy megyünk tovább. Minden állomáson ugrás le, mellékenni. Sopronban szereltünk, fordultunk, közben volt időm telefonálni a szombathelyi mozdonyfelügyelőnek: – Úgy készüljenek, hogy a gép nem gép, mindkét hajtóágyat ki kell önteni! Az Ódor József „felügyező elvtárs” majdnem a torkomnak esett a telefonon keresztül: – Hogy képzél ilyet egy Czotter Gábor, soron kívül hajtóágyat kiöntetni?! Tanult volna meg ágyat állítani! Stb., stb.

– Nézze Jóska bácsi, én nem vitatkozok magával. Megtanultam csapágyat beállítani, még hozzá nem is akárkiktól. Ha eddig nem olvadtak ki, remélhetőleg kibírják hazáig. Aztán majd nézzék meg az ágyakat.

Ezzel elindultam Sopronból. Valahol Bük és Acsád között kívántunk egymásnak boldog, új évet. A fűtőházban félreálltam a géppel, és a feladtam a javítást. A Marosi elvtárs fűtőházi főnökhelyettes meg egy másik reszortos rettenetesen dühbe gurult: – Mit képzél a nagypofájú pesti suhanc?! Megbüntetni, leszállítani a gépről! A múltkor is csak ennek járt a pofája egy 375-ös gép

miatt. – Szegény Marosi elvtárs azt sem tudta, hogy én Vas megyei (alsósági) legény vagyok, csak azt, hogy Pestről, a Hámánból* kerültem Szombathelyre.

No, de, aztán a Mester Pista bácsi (isten nyugosztalja!) lehűtötte a kedélyeket. Pista bácsi gőzmozdonylakatos csoportvezető volt kiváló szakember, neki még a főnökkel szemben is volt szava.

– Tessék, itt van, nézzék meg ezeket az ágyakat! Ezek nem Szombathelytől Sor-kifaludig lettek ilyenek. Örüljenek, hogy ez a fiatal vezér nem hagyta kiolvadni ezeket a kramancokat. Bizony, ki kell önteni ezeket a ramaty csapágyakat. Jogosan adta fel a javítást, és múltkor is neki volt igaz a 375-ös masinával kapcsolatban.

Igaz, hogy három napig állt a 424,006-os, de olyan csend lett körülöttem, mint a kriptában.

424,008

Celldömölki gőzgép volt, néhányszor voltam rajta. Amíg a győri fűtőházi műhelyben voltam mint villamosmozdony-vezető „kadét”, Cellből jártam be Győrbe, és „feketén” tanítottak a celli vezérek Nurmit vezetni. Azokra a gépekre és vezérekre még most is jól emlékszem. A 008-ast a Szeiffert András, Horváth Károly (egy időben celli fűtőházi főnök volt) és Pethó János vezérelte. Apám jó barátságban volt Bandi bácsival.

Ehhez hozzáteszem, hogy apámat majdnem minden celli, szombathelyi, tapolcai és zalaegerszegi masinista ismerte és mindenkinek kedves Gabi bácsi volt. Apám a szemem miatt nem ülhett mozdonyra, nem volt első csoportos orvosilag. Külsős raktárkezelő volt (egyszerű „szénolvasó”), de mint embert, mindenki nagyra becsülte, mert olyan jó ember volt.

424,026

Ez is celli masina volt: Márkus István, Györkös Sándor voltak a vezérei. A Sanyi

2002/XIV. 3–4.

bácsinál vezettem néhányszor. Ennek a gépnek még a hagyományos kormányemelője volt, mint a 005-ösnek. Karral is lehetett állítani, de rendkívül nagy erő kellett hozzá. Huszonevésen tudtam állítani a karral. Akkoriban a 411-es „Truman”* hajtórúdját egyedül felraktam a helyére.

424,028

Nem fűződik hozzá szolgálati élményem, de nagyon sokszor megcsodáltam kisgyerekkoromban.

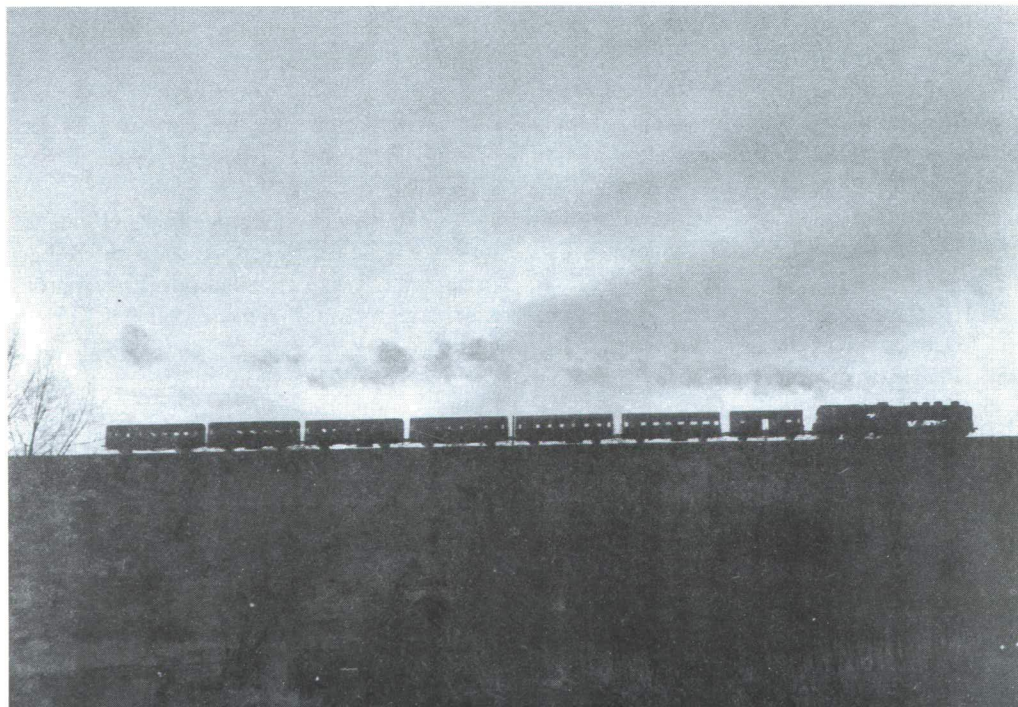
Sanyarú, gyötrelmes gyerekkorom volt. A húszas vonal mentén, Celldömölk és Nemeskocs között, a „proletárdúlóban” volt nyolcszáz négyszögöl silány, kavicsos földünk. Ott kapáltam, robotoltam, szenvedtem. Kibírtam, mert láthattam a vonatokat, a masinákat. Reggel, amikor az 1807-es gyors ideje volt, letettem a kapát, és mentem a Somogyi-órházhoz vízért, hogy közelebbről láthassam a vonatot.

A gyorsot sokszor a 028-as vitte. Kicsinósított, szépen kifestett masina volt. Elvárásolva, elbűvölve néztem, ahogy a derekát nekinyújtva robogott, ahogy forogtak a kerekei, ahogy járt a rudazatja. Mint a legcso-

dálatosabb zenét, – úgy hallgattam a kéménye hangját. Közben azon ábrándoztam, hogy a kapanyél helyett egyszer majd a Nurmi szabályozóját foghatom. A nyomorúság elől az álmaimba menekültem, az ábrándjaim, az álmaim adtak éltető boldogságot.

424,062

Szombathelyi pakurás Nurmi volt. Mint „kadét” vezettem a Kovács Kálmán vezér úr felügyelete mellett. Akkor még egy jól menő, jól gőzölő gép volt. Amikor Szombathelyre kerültem, erre vezényeltek szombathely-szentgotthárdi személyvonat-fordulóra. Nem ismertem rá a gépre, annyira lestrapált állapotban volt. Negyven kilométer/óránál úgy éreztem már, hogy szétdől, szétesik a gép. Mondtam is a fűtőnek, ez így nem masina, nem való személyfordába. Külön ment a keret, a kazán, a sátor, lötyögött az egész vezérmű, szóval száználmas állapotban volt. Szóltam a reszortosnak róla, és megrendeltem a javítást. Úgy kezdtem: – Kérem a tolattyúk beállítását ellenőrizni, az optikai kimérést elvégezni a hiányzó, ill. szakadt illesztett csavarokat pótolni.



A géppel persze nem csináltak semmit. Ám még azon a héten a Hadnagy Lacival a pécsi gyorsot vitették vele. Püspökmolnári-nál kiolvadt a bal hajtóágy. A Lacit megbüntették hatszáz forintra. (1972-ben ez nagy összeg volt.) Aztán egy oktatáson szóvá tettem, hogy jogtalanul büntették meg a Lacit. Nézzenek utána, mikor és milyen javítást írtam fel a gépnek! Fővizsga kellett volna a masinának, nem gyorsvonat. Ennek ellenére a Lacit könyörtelenül megbüntették, én meg visszahallottam, hogy a pesti suhancnak megint nagy volt a pofája.

424,074

A 074-es Szombathelyen a kiváló masinista, Poór Gyula bácsi gépje volt. Hosszú éveken át járta vele a Szombathely–Budapest közötti gyors fordát.

424,082

A 424,082-es Budapest-Keleti fűtőházban a Zsigmond Pista bácsi masinája volt. Rendszeresen járt vele Budapest és Szombathely között. Pista bácsi a V43-ason* mesterem volt, nosztalgiával emlegette a Nurmi gőzösét. A 082-esnek nem okozott gondot a szentgáli emelkedő.*

424,086

A tragikus sorsú Vajda Károly vezérlete mellett néhányszor mentem ezzel a géppel is. A Karcsi fiatalon halt meg, megmérgezte magát a felesége miatt. Messziről meg lehetett ismerni a masináját, a füstszekrényajtón a „rendszám” felett lévő fehér galambról.

424,102

Szombathelyi pakurás Nurmi*. A Ragasics Feri mozdonyvezető beosztott gépje volt. Főműhelyben fővizsgán volt a gép. A Ferinek kellett volna menni érte, futópróba után Pestről hazahozni. Délután volt, éppen indultam bejelentkezni a felvigyázónál, de megtorpantam a beíróban. Harsogott a be-

író és a felvigyázó iroda. A felvigyázó üvöltött a Ferivel: – értsd meg, a te masinád, menj el érte, oda vagy vezényelve és kész! Ha nem tetszik, nem számít, be lesz írva az igazolatlan távollét, és mész a főnökhöz!

A Feri vissza: – szemétség tőletek, pófátlanság, amit műveltek az emberrel! Direkt, előre kértem a két pihenőnapot, a lányom esküvőjére. Erre elveszitek a „P” napot, ráadásul Pestre menjek, hogy aznap még haza se érhessek. Micsoda szemétség ez?! És a főnök ezt simán eltüri! Ha már elvették a kért pihenőnapot, miért nem oda írtatok, ahonnan legkésőbb délután végeznék? Nem érdekeltek, le vagytok..., írtok igazolatlant, megyek a főnökhöz, de a lányom esküvőjén ott akarok lenni!

A Feri megfordult, felbőszülten távozni akart.

Megállítottam: – Maradjon, Feri, várjon egy kicsit!

– Felvigyázó uram, tisztelettel lejelentkezek, és kérem a következő vezénylést.

– Holnap 2.30! (Soproni személyvonati forduló.)

– Köszönöm, vettem, azazhogy mégsem! Feri ez a szolgálat megfelelne, délután tizenöt órára végezne?!

– De még mennyire! Ha ide írtak volna, nem reklamáltam volna a „P” napért.

– Felvigyázó uram, a Ferit szívkeskeden odaírni helyettem, majd én elmegyek Pestre. (És úgy néztem be a felvigyázókra, mint a szigonyágyú!)

Csak annyit rebegtek, hogy el van intézve. A Ragasics Feri jön 2.30-ra. A Feri pedig nem győzött hálálkodni: – látjátok, azért még vannak rendes kollégák! (Ez a vezetőségnek szólt.)

– Nos, felvigyázó uraim, én reggel Cellben felszállok az 1807-es gyorsra, a fűtőm hozza a papírt, az első kocsiiban legyen. Hazahozzuk azt a masinát.

Az Istvántelki Főműhely* udvarán már várt rám a Nurmi kicsinosítva, és pakurával

2002/XIV. 3-4.

kiszerve, a szerkocsi tele vízzel. Alaposan átvizsgáltam a gépet, a rudazatagyakat beállítottam, a patentokat lekentem, „mellé” is kentem a csapágyaknak és keresztfejeknek. A fűtő úr a tüzelőberendezést tanulmányozta, a kenőpréseket, a légszivattyút is felöntötte. Közben jött a négy mozdonyátadó szakember. Kijártunk, és a „hátlujával” mentünk Vác felé. Gödön megálltam, körbenéztük a gépet, minden rendben. Vácon a csatorna fölé, daruhoz álltam. Az „alját” is átnéztük, alul is minden oké! Közöltem a mozdonyátadókkal, hogy részemről nagyon jó, remek a masina, reméljük, hogy visszafelé sem lesz gond, akkor pedig Rákospalotától egyenesen hazafelé veszem az irányt. Vácról vissza eleresztettem ám a masinát, hadd menjen, ahogy csak tud. A kilométeróra mutatója rendszeren piszkálta a százat! A négy mozdonyátadó keményen kapaszkodott: – Jaj, vezér úr, ne menjünk ennyire, jaj, igen gyorsan megyünk! Családunk van, még élni szeretnénk...

– Hadd menjen csak, egy jó Nurminak ezt bírni kell!

Bírta is! Gödön úgy suhantunk át, mint egy fekete rakéta. Rákospalotán megint körbevizsgáltuk a gépet, precíz, mint a Doxa óra – ez volt a megállapításunk. Palotán telefonáltam a körvasúti menetirányítóknak, hogy mi az óhajom: a lokál vágányon vigyenek Rákosszentmihály elágazás–Kőbánya felső–Ferencváros elágazás–Ferencváros–Kelenföld vonalon, így végig kéménnyel előre lesz a gép, és Kelenföldtől azon a vonalon küldjenek, ahol jobban tudok haladni! Van vonalismeretem Fehérvár felé is, Győr felé is. A forgalmi szolgálattelvő is hallotta ezt, és már állította is a kijáratot. A főműhelynél megálltam, elköszöntem a szakemberektől, megköszönve a nagyszerű munkát, amit végzett a főműhely gárdája. Késő este volt már, amikor magam mögött hagyhattam a fővárosi állomásokat, és irány Székesfehérvár felé. Vágtázott az acéltálos!

Fehérváron megálltam vizet venni, „utánkenni”, kenőanyagot szereztem, alaposan átvizsgáltam a gépet, és nagy sokára indulhattunk tovább. Veszprém külsőre nagyon lassan értünk, de ott nem kellett megállnom, így nekieresztettem a Nurmit a szentgáli emelkedőnek. Nyolcvannal robogtam fölfelé! Ajkán meg kellett állnom, sokat várakoztunk. Utánvettem a vizet, átnéztem a gépet. Nagyon rendben volt a gép, a tüzelőberendezés is kifogástalanul működött.

Hajnalra érkeztem Celldömölkre, ott már várt a leváltóm. Közösén átvizsgáltuk a gépet, még egyszer végiggöngyörködtem rajta, és a majd' egy napos szolgálatból elindultam haza.

424,104

Tapolcai masina volt. Budapest-Déli-ben sokszor találkoztam vele. Személy- és gyorsfordában járt, mindig tisztán, csinosan. Csak hallomásból tudom, remek, jó gép volt. Ez volt a „TU-104es”.

424,106

1972-ben szombathelyi masina volt, és én Szombathelyen masiniszta. Mire zsinórban az ötödik, éjszakát is „érintő” illetve telibe találó szolgálatra jelentkeztem éjjel két óraker, már volt egy-két afférom a felvigyázókkal. A hajnali személyvonatot vittem fel Sopronba és tolató tehervonattal vissza. Amikor a laktanyai portás ébresztett, hirtelen azt sem tudtam, hogy hol vagyok. (Celldömölkre bejárni nem volt néppüncpély, sokszor igénybe kellett vennem a laktanyát.) Összekaptam magam, és a 106-os Nurmival irány Sopron... Az „idő csendes, a vonat rendes”, a gép szerel, kezel, fordul, vonatra jár... indulás vissza a tolatóssal. Kora reggel már magasra szökött a nyári hőség. A gőzmozdony személyzetét a nyári hőség éppúgy kínozza, mint a téli zimankó. Sopron-GYSEV pályaudvarról indulva egy kis szabályozónyitással gurultam a vonattal. Harka-

Magyarfalva bejáratú jelzője nem állt, lezártam, ültem a széken, a kezem a fékezőszelepen.

Azt még láttam, hogy az „eleje” nem áll, lehet, hogy azért, mert nem sokkal előtte vettem meg a Carment hanglemezen – a borítón a címszereplővel –, és elég sokat hallgattam, ezért mintha csak a borítóról lépett volna elém Komlóssy Erzsébet:

– Vezér úr, mehetek a masinával?

– Kezét csókolom, művésznő, tud utazni ezzel a géppel?

– Ó, hogyne!

– Akkor tessék, itt van, húzza neki!

...és szabályszerűen kezelte a szabályzót.

– Állomás lesz, megállunk!

Úgy ahogy kellett, lezárt, de utána...

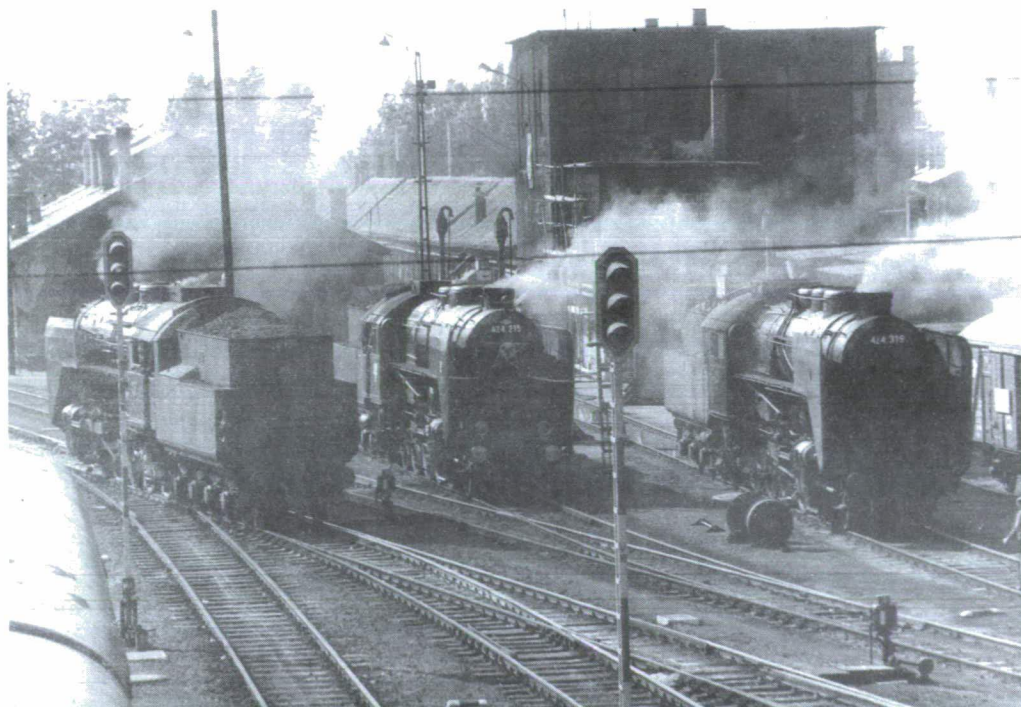
– Jaj, istenem, nem tudok megállni, nem tudok meg...

Álmomban rávágtam a gyorsféket, felkaptam a fejem. A fékezésre riadt fel a fűtőm, aki szintúgy elbólintott. A „megállj!” állású karos bejáratú jelző veszedelmesen közeledett, a vonat recsegve-ropogva fékezett, és tisztán láttam, ahogy Szombathely felől járt be az ellen-személyvonat. A gép és

a jelzőárboc között nem volt két méter távolság, amikor lecövekelt a vonat, a hirtelen megállástól meglötytyent a víz a kazánban, és megnyitotta mindkét biztonsági szelepet. Bömbölve zúgott vagy huszonöt méter magasra a gőzsugár, magával ragadva a vizet is, és ahogy a lúgos víz zúdult vissza, beteretítette a gépet. Ezt látták és hallották a szembejövő vonaton is. Vagy fél kazánra való víz elszállt, mire lezártak a szelepek. „Szabadot” kaptam, áthaladtam az állomáson, de addigra a számárnál is szürkébb volt a gép. Azt mondanom sem kell, hogy az álmodás, a gőzzel együtt elszállt belőlünk. A rászáradt lúgtól rettentő ocsmányul nézett ki a masina.

– Így nem mehetünk haza! – mondtam a fűtőnek.

Szerencsére volt egy fél vödör gázolajunk, öntöttem hozzá négy liter tengelyolajat, és ahol csak időnk volt rá, pucoltuk a gépet. Én a kazánt és a szerkocsit, még a sátor tetejét is áttörültem, a fűtő az alját és a rudazatot pucolta. Acsádon már ragyogott a Nurmi. Amikor a fűtőháznál a fordítóra jártam, kint állt az iroda előtt a főnök meg a helyettes. Nézték, bámulták erősen a gépet.



2002/XIV. 3–4.

Annyira szokatlan volt Szombathelyen, hogy csillog egy masina, hogy főnöki dicséretben részesültünk.

Ám de más lett volna a helyzet, ha akkor én balesetet csinállok. Ha összemegyünk az ellenvonattal, de élve megússzuk, menthetetlenül a vádlottak padjára kerülünk. Hiába hivatkoztam volna arra, hogy egyvégben az ötödik „kemény” szolgálatom volt, a fűtőnek sorban „csak a harmadik. De magammal vittem volna a vádlottak padjára a főnököt, a helyettesét, az összes mozdonyfelvigyázót! Ne haragudjon a világ, akármiilyen fiatal, sziklakemény volt akkor a szervezet és nagy a munkaerő, azért minden emberi képességnek van határa...

...És még mindig a 106-os Nurmi!

Ősz volt már, szeptember vége felé járt, és elég korán jöttek a „nem szeretem” idők. Anyám esküvői-lakodalmi lázban volt, mert hát férjhez készült az egyik keresztlánya. Kiadta a parancsot, hogy intézzem úgy a szolgálatot, hogy okvetlen ott legyek a lagziban. Intéztem, ámbár nekem semmi „ándugom” nem volt lakodalmazni, inkább aludtam volna. Este jelentkeztem a szombathely–szentgotthárdi személyvonat-fordulóra, utána P, azaz pihenőnap. Jóravaló rutinos, ügyes fűtőm volt, mondta, hogy elejével járunk ki, mert Gotthárdon bőven lesz időnk megfordulni. (Az a gotthárdi fordítókorong különleges egy szerkentyű volt, másutt nem is találkoztam olyannal, pedig sokfelé megfordultam. A korong korlátjai vastag, erős csőből voltak. A két végén a csőbe egy-egy nyomórúd méretű farudat kellett dugni, és négy ember könnyedén körbefordította a 143 tonnás gépet, de csak akkor, ha az egyensúlyban állt a korongon. Centi pontosan kellett ráállni.)

Megfordultunk, rájártunk a vonatra, mindent elrendeztünk, és pihenhettünk 4 óra 45 percig, akkor elkezdtük a szerelvény fűtését. A visszaútban vidáman vágtaztunk egészen Rádócig. Azután hirtelen köd lett,

egyre sűrűsödött a szemem, majd egészen kihajoltam, mégse láttam semmit. Szombathely-Szőlős megállóhely előtt van az állomás bejárat előjelzője. Közvetlen közelről láttam csak, és úgy tűnt, hogy villogott a sárga fény, de nem voltam teljesen biztos benne. Szőlősnél megálltam, és megkérdeztem a fűtőt, hogy milyennek látta az elejét.

– Nem láttam én semmit – mondta.

– Na, akkor jól néz(z)ünk ki! Én azt láttam, hogy villog a sárga, de azért mégis óvatosan húzom, ha mégis vörös a bejárat, akkor megálljunk.

Elindultam, a pálya a bejárat felé emelkedik, ahhoz képest húztam a szabályzón. Kihajolva az oldalablakon, bal kezem a szabályzón, de a köd mintha még sűrűbben gomolyogna. Egész közelről láttam meg a halvány vöröst, és ahogy hirtelen mozdulattal zártam a szabályzót, megrándult a vállam, úgy belenyilallt, hogy szinte megbénult a karom. Ösztönösen a vállamhoz kaptam, utána gyorsfékezte a jobb kezemmel, de akkor már késő volt: mozdonyhosszal és a fél paklikocsi hosszal elmentem a jelzőárboc mellett!

De még meg sem állt a vonat, már tudtam, hogy mit csináljak. Leugrottam a gépről, és megnéztem, hogy az első futókerék ráment-e a szigetelésre! Nem ment rá!!! Még volt másfél méter. Megkönnyebbültem! Nyert ügyem van, senki sem látta, hogy mi történt. Mondtam a fűtőmnek, ha bárki bármit mond, kérdez, azért kellett gyorsfékkel megállni, mert a szabad két sárga visszaesett vörösre, de megállni már nem lehetett előtte.

– Maga itt állt mögöttem, figyelt, és látta, hogy visszaesett a jelző!

Közben feloldott a fék, az emeltyűt hátratekertem, kettőt halkán köhintett a kémény, és szépen visszagurultam a jelző mögé, és a kiegészítő fékkel megálltam.

Erkezéskor egyedül a vonatvezető kérdezte meg, hogy mi történt, vezér úr.

– Az orrunk előtt visszaesett a bejárat, de már nem tudtam megállni a vörös előtt.

Ennyivel el volt intézve az egész. Mái g sem tudom, hogy történt. De valószínű, hogy a gomolygó köd miatt láttam villogni a sárgát az előjelzőn.

Korholtam magam, szidtam magam, mint a bokrot:

– Ezt megúsztad, Czotter Gábor, de szégyelld a pofádat, a betyár igralmát, hazardíroztál! Ezt tanultad egy Szász Károlytól, Zsigmond Istvántól, a Csaba Jánostól és a többiktől?!

Hazardíroztam, ami a mozdonyon szigorúan tilos. Ugyan lassan közeledtem a jelzőhöz, de még lassabban kellett volna, és akkor nem kell kapkodnom a lezárással, és üzemi fékkel megállok a vörös előtt. Megfogadtam, hogy az első hazardírozás egyben az utolsó volt. Ez idáig hasznos volt az önlegorombítás, remélem, kitart az utolsó kerékfordulatig.

Ha a mozdony első kereke ráment volna a szigetelésre, hatalmas pánik, riadalom tört volna ki az állomásban: minék megy neki, mit dönt ki abban az iszonyú ködben a személyvonat! Még belegondolni is borzasztó. Kedvtelenül mentem az esküvőre, még a lakodalomban is a jelzőmeghaladáson répelődtem. Csak az ötödik pohár bor után lett nótázó kedvem...

424,107

Ezen a gépen teljesítettem az első fűtőgyakornoki szolgálatomat Harmath József vezérlete mellett.

A vasútbiztonsági osztály rám vasalt egy vonatveszélyeztetést. Büntetésből leszállítottak volna a villanymozdonyról, három hónapra műhelybe. Nem fogadtam el, fellebbeztem. Ár ellen nem lehetett eveznem, de Szakos István, a Hámán főnöke jóvoltából, a saját kérésemre nem kellett a műhelybe mennem „csatornapatkányak”.

– Főnök elvtárs, én semennyi pénzért

sem fogadom el, hogy mozdonylakatos legyek, mert Celldömölkéről Pestre nem tudnék bejárni. (Mozdonyserelőként nem vehettem igénybe a laktanyai elszállásolást, ezen a főnök sem tudott változtatni. Másképp ott lehettem volna a „Füsti”-ben, és három hónapon át nagy hasznomat vették volna mint mozdonylakatos vagy kazánkovács.

– Főnök elvtárs, én nem akarok leszállni a mozdonyról. Nem én voltam a bűnös, tessék elhinni! Kevés gőzös mozdonyvezetője van, fűtője még kevesebb. Nem tölthetném le a büntetést gőzösön, fűtőként?

– Gábor és is tudom, hogy az új „Szili” fékhibájának, megfégkezletlenségének nem maga volt az okozója, de nekem kiadták parancsba, hogy büntessem meg. Mozdonyvezetőt nem büntethetek meg úgy, hogy fűtőnek osztom be, csak ha maga írásba kéri.

– Papírt meg tollat kérnék, főnök elvtárs!

Felcsillant a főnök szeme, azonnal kedves vezére lettem, mert a főnök is rajongója volt a 424-esnek, és úgy fél füllel hallott rólam egyet s más, tudta, hogy értek a Nurmihoz.

– Jöjjön, Gábor, megyünk a felvigyázókhoz!

– Holnaptól a Gábor gőzösön fűtőgyakornok, úgy vezényeljétek!

Kendős Vendel bácsi, Béres Jóska bácsi felvigyázók vakaródtak ott is, ahol nem viszkettek.

– Jaj, főnök elvtárs, csak holnap? Már most, délutánra kellene ember. A Harmath Jóskának két fordulója lesz, de csak egy fűtővel. Senkit nem tudunk behozni második fűtőnek Ketten is beteget jelentettek.

A főnök is átnézte a grafikont, és egyre csak a homlokát ráncolta. A vezénylési naplót becsukva rám nézett!

– Gábor, mi dolga van ma?

– Semmi, Semmi más, mint a büntetés-

2002/XIV. 3–4.

végrehajtást elfogadni, és megkezdeni a le-töltését.

– Délután 14 óra 30 percre szolgálatba tudna állni?

– Minden további nélkül. Ebéd után „kiszerelem a szerkocsit” (elemózsia a szolgálati táskába), átöltözök és jövök.

– Nagyszerű! Remek!

– Na, látjátok, szólt a főnök a felvigyázókhoz, megoldódott a probléma. A Harmath Jóska nem egy nyim-nyám mozdonyvezér, a fűtője is rutinos ember. Gábornak villanymozdony-vezetői vizsgája van, el lesznek együtt a két fordulóban.

Nos, a lázas, lámpalázás készülődésem megért volna egy videofelvételt. A Nurmit vezetni ugyan tudtam, de tüzelni nem. Csak láttam, hogy lapátolják neki a szenet, és láttam, hogy pucolják a tüzet. Győrről, a műhelyben, bebizonyítottam, hogy erő- és ügyesség van bennem. A Truman hajtórúdhengerfedelét le- és felraktam, a 375-ös turbóját (a kémény mellett volt) lecseréltem egyedül. De a tüzelőlapáthoz, szítóvashoz másmilyen erő, másmilyen ügyesség kell. Emiatt izgultam, de azért bíztam magamban. Kijáráskor a fűtő magyarázott, mutatott mindent, én erősen figyeltem.

Indulás előtt:

– Gábor, látta, hogy terítettem meg a tüzet, tessék fogja rá a „segédfűjót”, dobja meg! – Mintha mindig ezt csinálta volna, olyan jó volt! A „fűjót” el lehet zárni! Menetközben is csak így, egyenletesen kell tüzelni, az egész tűzfelületet vékonyan megszórni! – Most csak a tüzelésre figyeljen, azt gyakorolja! Vízet majd én szívatok-nyomatok a kazánba, a vízállásüvegre azért majd néha nézzen rá, hogy menetközben mennyi víz legyen a kazánban! Kellő gyakorlat után maga kezeli a lövettyűt.

Indulás a Nyugatiból Szobra, nyolc kocsiból állt a személyvonat, minden állomáson és megállóhelyen megállás. Én megálltam a tüzelőajtó- és lapátjárás között. A

mestereim meg-megmosolyogták a lázas igyekezetemet.

– Jaj, nehogy „leégjek”, jaj nehogy gőzhiány legyen! A „kazánfesz mérő” egy kicsit is mozdult lefelé, máris jobban megmerítettem a lapátot. Közben zúgott a biztonsági szelep.

Megérkeztünk Szobra, megnézték velem a tüzet.

– Na, Gábor ezt meg kell pucolni! Egyenletes, sima, nincs „összesülve”, de még egyszer olyan vastag, mint kellene. Az hét-szentség, hogy gőzhiány nem volt, – a váci tartózkodás alatt is egyfolytában tombolt a szelep –, de túl sok szenet pazaroltál. Ide figyelj, ez a vonat meg sem kottyán ennek a masinának. Ami erőt te kifejtettél, amennyi szenet eltüzelte, azzal ezer tonnát elhoztunk volna. Visszafelé jobban figyelj! Mindig éles tűzre és mindig keveset kell rádobni. A kémény füstje mindenkor mutatja a tüzelés-technikát. No, majd belejössz, semmi gond, attól nem kell félned, hogy „leégsz”, ilyen szénkeverékkel a térképről is le lehet menni. Valamikor a gyorsvonathoz nem adtak ilyen szenet. Akkor kellett úgy lapátolni, ahogy most te. No, de most annyi korszó sört vagy fröccsöt kellene fizetned, ahányszor levágtatad a biztonsági szelepet...

Hozzáfogtam a tűzpucoláshoz. Ahogy a fűtő mondta, úgy csináltam, erőm volt hozzá. Nagyon hamar a gyorsaság is megvolt.

A harmadik fűtőszolgálatom már önálló szolgálat volt. Az Oszlánszky Sanyinak tüzeltem egy Budapest-Nyugati-Lajosmizse–Kecskemét fordulóban, a Sanyi a tüzelési és tűzpucolási technikámat csiszolta, tökéletesítette, és az egész vezérkar (a főnök, a felvigyázók, a reszortosok) tudomására adta, hogy a Gábort 424-es masinára, bármilyen vonat elé, bármikor vezényelhetik. Az Oszlánszky Sanyi nem egy akárki masiniszta volt. Egy iksszel idősebb nálam, és ezen minősítése anyagban emelte az ázsiómat. –

Ahogy megtanultam tüzelni, úgy megszerettem a tüzelőlapátot, szítóvasat. Tetszett, hogy energiát tudok adni a Nurminak.

424,146

A könyvben ott áll a 086-os mellett, a győri fűtőház előtt. A vezére Kandics Ernő, és a fűtője Szabó Imre, apám bérma-keresztfia, volt. A győri időmben húztam a szabályzóját Ernő bácsinál. Ernő bácsitól kaptam a Hámori–Varga-féle gőzmozdonykönyvet, és ma is őrzöm ezt a masinista bibliát, és néha-néha beleolvasok.

Amikor már tudtam tüzelni, a lapátot fogtam az 1307-es és 1306-os gyors előtt. Imre bátyám figyelt, és a vízre volt gondja. Egyszer Pestről mentem haza Cellbe, és Győrben felszálltam a gépre az 1306-os gyorson. Győrből késve indultunk, Ernő bácsi húzta, ami belefért a hengerekbe. Gecse-Gyarmat és Vaszar között fennakadt a bal tápfejszelep. Imre bátyám hiába próbálkozott ismételten ráfogni a lövettyút, a kazán vize ordított vissza az cjtőcsövön.

Erre én: – Ernő bácsi, meg ne álljunk, hol a kalapács?

Kilencven-kilencvenöt kilométeres sebességnél egy légtornász ügyességével, kalapáccsal a kézben, kimentem a futóhídra, a szelepház fedelét megkocogtattam, és a fűvász elállt, helyére ült a szelep.

Ahogy kimentem, ügyesen vissza is mentem a „konyhára”. Istenem, a huszonnegyedik évemben jártam. Büszkeség erő, határozottság és magabiztosság sugárzott belőlem, egy pillanatra sem gondoltam, hogy baleset érhetne! De még most is képes lennék ezt az attrakciót megcsinálni!

Fájdalom, abban az időben voltam „fülig” szerelmes egy szőke, göndör hajú, kékszemű, monori leányzóba, de ő felém se nézett, úgy eltűnt a szemem elől! Egy koszos masinista nem tetszett a Botlik Juditnak, pedig a gőzösön is kamgárn egyenruhában dolgoztam, olajos, kormos voltam,

de nem szakadt. A lány, akit imádtam, nem viszonzta a szeretetemet, szerelmemet, ám a kisgyerekkori szerelmem, a Nurmi egyre jobban vonzotta a szívemet! Felcsillant előttem a lehetőség, hogy a fűtőszolgálat mellett megszerezhetem a gőzmozdonyvezetői hatósági vizsgát. Hozzáfogtam tanulni. Tanítottak, tanultam. Kikérdeztek, feleltem.

424,189

Pakurás Nurmi a Nyugati pályaudvaron személyvonat előtt. Ha nem tévedek, a mozdony mellett háttal, a vezér úr, Németh József sétál. A felvétel akkor készült, amikor én már készültem a gőzmozdonyvezetői „jogosítványt” megszerezni. Amikor a főnöknek, Szakos Pista bácsinak bejelentettem a hatósági mozdonyvezetői vizsga iránti óhajomat, huszonnégy órán belül az „egész Hámán” tudta, hogy a Vas megyei legény a villany vizsgája mellé meg akarja szerezni a gőzösről is a vizsgabizonyítványt.

Időben, sőt, túl korán jelentkeztem szolgálatba, tudtam, hogy egy szobi és egy nagymarosi fordulóml lesz. A masina a 189-es Nurmi volt. A mesteremet nem tudtam megelőzni, Németh Jóska bácsi, a vezér úr már a gépen volt. Jelentkeztem nála, és: – Na, Gabi, hallottam, hogy gőzmozdony masinista akarsz lenni?!

– Jól hallotta Jóska bácsi, és bízom magamban, hogy le tudok vizsgázni!

– No, akkor gyere utánam! Időnk van bőven, nézd meg, hogy a gépen mit kell vizsgálni, minek hogyan kell állni! Gyere, menjünk le a csatornába, nézzük végig az alját! – Amit mutatott, magyarázott, az nem volt újdonság, már tudtam a győri időkben megismernem. Ám ekkor:

– Gabi, két főtengelyágy húzóékcje laza! Itt a kalapács, keresd meg melyikek! A jobb és a bal első ezek jól állnak. Nézd a többit! Megtaláltam a két lazát.

– Jó! Ezok a lazák. Most gyerünk fel! Csak lestem, hogy mit művel a vezér-

2002/XIV. 3–4.

rem. Az összes rudazatágyat (keresztfej csapszegágy, hajtórúdágy, csatlóágy) fellazította.

– Gyere Gabi hozd a kulcsokat, a két laza főtengelyágy húzóékját húzd fel, hogy egyforma legyen a többivel! A masinának ez alapvető követelménye, hogy a húzóékek egyformán feszesek legyenek. Ne legyenek szorosak, de ne is lazák. Tessék, csináld!

...és én csináltam.

– Na, gyere, most beállítjuk a rudazatágyakat. Én csinálom az egyik felét, te figyeld, és ahhoz állítsd a másik felét!

Különösen a hajtórúdágy állítását kellett megfigyelnem. Kétszer is megmutatta Jóska bácsi, hogy ötven-hatvan kilométeróra felett milyen szoros legyen a csapágy. Kezembe adta a sasszeghúzózt, hogy mozgassam meg az ágyat a csapon. Jól érzékelttem az ágy beállítását, még most is az van a kezemben. Nem felejtettem el.

A kirótt „leckét” megcsináltam, beállítottam a másik oldalt, közben izzadtam, mint a „bodaki néma”. Parányi hibát ejtettem: a keresztfej csapszegágyat kissé szorosra húztam. Meg kellett ismételnem a beállítást. Átmentem a másik felére, ott megnéztem, hogyan van; másodsorra már kifogástalanul csináltam.

– Jól van Gabi, van tehetséged a masinához! Csak készülj szorgalmasan a vizsgára, ha valamit nem értesz, csak szóljál! Gyere, most olajozunk, kenünk. Csináld, én figyelem! Szólok, ha valami nem stimmel.

Jóska bácsinak csak nézni kellett, de szólani nem. Mindent jól csináltam, nagyon meg volt velem elégedve, és ennek megvolt a jutalma is. Mindkét fordulóban húzhattam a szabályzót.

424,215

Nagyon a szívemhez nőtt ez a celli masina. Vezérei: Vida László (†) és Moór Lajos.

Mindkét mester mellett sokszor húztam a Nurmi szabályzóját. Az első önálló

utamat ezzel tettem meg Cellből Győr felé. Egy személyvonattal tizenhét perc késéssel indultunk. „Laci apum” rám bízta a masinát. Akkorra már volt kellő gyakorlatom. No, én kinyitottam a szabályzót a vízfelkapás, tűzszaggatás határáig. Győrszabadhegyen már egy perccel korábban álltam meg. Győrtött a vonat „rendesen” állt meg. Baranyi Imre bácsi, a fűtő szóvá tette, hogy:

– No, te legény, most két csille szénnel többet kellett eltüzelnem, ez így nem jó ám!

„Laci apum” rászólt: – Hagyjad, Imre, szénjutalék így sincs, meg úgy sincs, az a lényeg, hogy a vonat „rendes” volt! Jól húzta neki a Gabi.

– Hát az igaz, „rendesek” voltunk, jól hajtotta a masinát a gyerek.

Amikor leszálltam a gépről, a szakmai elismeréstől elöntött a büszkeség! Nem verebet, röptében fecskét lehetett volna velem fogatni.

Jól húzó, szépen haladó, jól gőzölő mozdí volt a 215-ös Nurmi. És mindig tiszta, csillogó fényes volt. A „fehér vasak” igazi fehérek voltak. Egyetlen gépnek sem voltak olyan fényes fehér rudazatja, mint a 215-ösnek. Lajos bátyámék Ajkán tudtak timföldet szerezni, azzal fehéritették a „vasakat”.

Később „Laci apum” már nyugdíjas volt, Lajos bátyám pedig „Szergej”-jel járt*, amikor „elhalálozott” a 215-ös Nurmi. Lajos vezér úr könnyes szemmel vitte Szergejével a 215-öst és a többi „elhunytt” Nurmit a bontóba. A 215-ös országcímeres „rendszámabláját” jobbról-balról „lementette” a gép oldaláról. Az egyiket Vida Laci bácsinak adta, a másik ott van nála a Ság-hegyen, a boros pincéjében.

Nekem nem pince az a prэшáz, hanem „szentély”. Ezt versben is megörökítettem, a *Mozdonyvezetők Lapja* közölte is, de – mint legtöbb írásomat – hibásan. Versben egy parányi hibát sem szabad ejteni, így lett volna helyesen a verssor: „Nemcsak Lajos

bátyám, hanem Vida László vezér úr mellett is húztam a szabályzót.”

Elhunyt „Laci apumért” letörlöm a könnyem, és írok tovább.

424,216

A szombathelyi időmben volt ezzel a géppel egy nagyon emlékezetes szolgálatom.

Ez a Nurmi valahogy megúsza a hengerátmérő-csökkentést, ezért a legerősebb masina volt a fűtőháznál. Jelentkezéskor a felvigyázó közölte, hogy Sm rendezőből* lesz egy gotthárdi kilépő tehervonatomból százhatvan tonna túlsúllyal. Előfogad nincs, tolösincs, de a legerősebb masinát kapod, a 424,216-ost. Ennek a vonatnak – úgy, ahogy van – egyben el kell jutni Szentgotthárdra.

Értettem: elviszem, de a talpfák is zölddek maradjanak.

Ismertem a gép képességeit, voltam már vele néhányszor. Nem ijedtem meg a feladattól. Elindultam Szombathelyről, és ahogy húztam, éreztem, itt gond nem lehet. Nem ám! De Ják-Balogunyom bejárata kitérőbe állt, a kijárat „megállj!” – Megálltam.

Kérdőre vontam a forgalmi szolgálattelvőt, hogy miért fogott meg. Azt kértem,

hogy Egyházasrádóig meg ne állítsanak.

– Jaj, jaj, baj van, vezér uram! Látja, nincs itt a páratlan számú személyvonat. Rádócon „megdőglött” a légsűrítő, nem tudták megjavítani, kézfékezéssel jön a személy. Ide terveztük a keresztezést, maga tudjon haladni a személyvonat rovására is, de hát a légszivattyú hiba nem volt bekalkulálva.

Tudomásul vettem, hogy „akadály” van, nem idegesített, bíztam magamban, és a masinában, helyből indulva is felmegyek az emelkedőre. Megérkezett a személyvonat, végre indulhattam. A gond csak ekkor jelentkezett. Éreztem, hogy a vonat nem úgy jön utánam, ahogy kellene. Ebben a vonatban valahol fog a fék. Egy kocsi nem oldott fel rendesen! – mondtam a fűtőmnek, és rábízta a szabályzót, emeltyűt.

– Így, ahogy van, hadd menjen a gép, ne nyúljon semmihez, csak tüzeljen! A 14 légkör kazánnyomás meglegyen.

Leugrottam a masináról, futás hátra. A végéről a negyedik kocsi fogott. Nyavalyás „H. i. k.” kormányselepe fűjt.* Elkaptam az oldózsínórt, és sikerült feloldanom a féket. És futás vissza a mozdonyra. Egyvalamit kihagytam a számításból: miután feloldom a



2002/XIV. 3-4.

féket, a masina megkönnyebbül, és egyre gyorsabban halad, ugyanakkor én, a töltés mellett az úttalan úton, vágott köveken, emelkedőnek felfelé, egyre lassabban tudok futni, mert fáradok. Egy végső erőfeszítéssel felugrottam a géptől számított hatodik kocsi fékállására. Miután kaptam szuszt, ordítottam a fűtőnek, hogy menjen csak, a domb tetején álljon meg.

Sikerült felérniünk. A továbbiakban nem volt gond. A fűtőm – közel két iksszel volt idősebb nálam – döbbenten végignézte a hajmeresztő akciót, és erre a következő megjegyzést tette: – Vezérem, hát ez sikerült! De nincs az egész szombathelyi igazgatóság területén még egy mozdonyvezető, aki ezt maga után tudná csinálni! – Idestova megvénültem már, de ilyen elismerést azóta sem kaptam.

Hát igen, ez sikerült. Nem így képzeltem el, de azért az égiek velünk voltak. De képzeljék el, ha a partoldalban kötöttünk volna ki, a Marosi főnökhelyettes elvtárs hogy üvöltött volna! Akkor már nagyon a „bögyében voltam” a Marosi elvtársnak, fente rám a fogát, hogy mikor mivel köthetne belém. Ha „kinyújtózkodtunk” volna a rádóci dombon, tán még a mozdonyvezetéstől is eltiltott volna.

Így, öreg fejjel, ha visszagondolok az esetre, hát bizony nagyot kockáztattam. Ha akkor engem baleset ér, a kerekek alá kerülök, szorult volna mindenki, akinek csak köze volt a vonat közlekedéséhez. Kapott volna a főnök, a Marosi elvtárs., a felvigyázók, a mozdony- és a menetirányító. Még a fűtőmet is megbüntették volna. Na, de hát jó apám meg az Úr vigyáztak rám a magas égből.

424,224

A 424,224-es a Hérincs Sanyi barátom remek gőzgépe volt. A celli fűtőház történetében az a fiatal vezér kaphatott Nurmit, aki nagyon értette a szakmát. Így volt ez a 215-

esen Ábrahám Pista bácsi nyugdíjba vonulása után Németh Laci bácsival is. Hérincs Sanyi, „Suma” volt a legfiatalabb vezér volt, aki Nurmira került. Szegény Sanyi, deres hajú barátom, 2000 júniusában halálos bal esetet szenvedett Écsnél.* Két szovjet dízelgép tehervonattal a nyílt vonalon ütközött egymásnak. Biztos, hogy nem Sanyi hibáztott! Harmincéves vezéri múltjával nem csinálhatott akkora baromságot, hogy engedély nélkül átrobogott Pannonhalmán.

424,247

Nevezetes, legendás masina. Sok kedves emlékem fűződik hozzá. Ez a gép szinte végigkísérte a mozdonyvezetői pályámat. A gyárból „szenes” kivitelben gördült ki 1955-ben, és ez volt az első 424-es, amelyik újszerű vezetőállással, hegesztett kazánnal, hegesztett szerkocsival készült. „Bejárata” után kormányzati gép lett. Susa József vezér úr – egyik nagyon kedves mesterem – még vitte vele azt a rohadék, tökféjú Rákosi Mátyást. Igaz, gyárilag minden Nurmi széntüzelésűnek készült, csak később alakítottak át húsz darabot pakurásra. 1970 nyarán, amikor megismerkedtem a 247-essel, már pakurás volt, egy kis és egy nagy „békaszájú” porlasztóval. A „rakéta” (olajtúlhevítő) az állókazán mellett volt, a porlasztók a „rákfal” felől fűjták a tüzet az ajtófal felé. Én ekkor már ismertem az újabb – öt porlasztós-körfűvőkás – pakurás gépet, a szombathelyi 424,323-ast.

1970 tavaszán tizenegyen kerültünk a Hámánba, friss vizsgás villamosmozdonyvezetők. Az öregeknek szinte hihetetlen volt, hogy mi egyből, egyenesen villanygépről vizsgáztunk. Volt is élcelődés velünk, „újoncokkal”. Egyszer, a beíróban négyen voltunk, és a Susa Jóska bácsi bennünket „ciki-zett”: – Persze nektek könnyű, semmi dolgok a géppel, csak áramszedő fel, és tekeritek a kereket, aztán megy az a „pléhdoboz”. (A V43-ast becézte így.)

A heccelődésre heccből válaszoltam: – Jóska bácsi, ne nézze le a „Szilit”, mert vonóerőre több mint két Nurmi, és ahhoz is kell ám érteni, tudni kell vele bánni. De ha egyszer megengedné, meghajtanám én a maga masináját is, úgy, hogy jobban nem is lehetne.

– Na, Gabi, „áll a zászló”, gyere csak, amikor ráérsz, mehetsz vele. Kíváncsi vagyok arra a hajtásra.

Egy ráérős délutánomon elmentem.

A 247-es Nurmi csillogó fényesen, a maga előkelő tartásával állt, pöfögött a Szobra induló személyvonat előtt a Nyugati pályaudvaron. Mint aki üdvözült, mint akit zsinóron húznak, gyönyörködve közeledtem felé: – No, pesti gőzös, vajon tudsz-e úgy menni, mint a szombathelyi társaid? – szinte beszéltem hozzá.

A rendszerre jellemzően aztán több mint negyedóra késéssel, végre elengedték a vonatot. A szolgálattevő hölgyike meg a csoportvezető aggodalmaskodva kérdezték, hogy mit írjanak indulásnak. A szabályzó mellől határozottan válaszoltam, hogy írhatják „rendes”-re. – A vonalon a kijelzőket időben kezeljék, a többit majd mi intézzük.

Jóska bácsi Rákospalotán már világosan látta, hogy nem először van gőzszabályzó a kezében. Menetrend szerint Palotától Vácig nem volt megállás. Szabadjára eresztettem a masinát. Göd előtt már a százat pengette a mutató a kilométerórán, de éreztem, hogy még mindig gyorsul a gép.

Gödon egy tehervonat volt félreállítva, a mozdony személyzete ámulva nézte, ahogy átzúgtunk az állomáson. A tűz döreje, a gép menetzaja miatt csak kiabálva értekezhetünk:

– Gabi, nagyon megyünk! Csak nyolcvanas a vonat.

– De késünk, Jóska bácsi, hadd menjen a „táltos”! Vagy talán nem bírja az iramot?

– Ez? Hogyne bírná? Menjünk az anyagát!

Vácra bevágódtam, mint egy meteorit, egy ráfékezéssel, oldással elegánsan megálltam. Még volt néhány perc a késésből. Induláskor majdhogynem úgy kirántottam a vonatot az állomásból, mint ahogy egyszer Németh Laci bácsi Celldömölkéről az 1807-es gyorssal, a 424,323-as Nurmival. A 247-es nekinyújtotta derekát a verőcei partoldalnak, ugatott-zengett a kémény, szinte repültünk fel az emelkedőn. Szob alsón már korábban voltunk.

Szobon Jóska bácsi és a fűtő elismerő tekintete sugárzott rám:

– Te, Gabi, minden elismerésem, dicséretem a tiéd. Valóban jól meghajtottad ezt a masinát, remekül húztad neki! De ide figyelj, hogyha ez szenes masina...

– Tudom, Jóska bácsi, ne is folytassa! A fűtő úgy betakart volna a tüzelőlappal, mint Moszkvát a hó. Avagy bedobott volna engem a tűzszekrénybe. No, de szenes gépnek nem húztam volna ennyire. De ennek kinyithatom a szabályzót a vízfelkapás határáig, itt nem kell félni, hogy szaggatja a tüzet.

– Igaz, kis mesterem, kinézett belőlem annyit, hogy tudok annyi graftot adni a porlasztóknak, hogy nem égünk le gőzhiánnyal. Csak tudok annyit tekerni ezen a kis keréken. Nagyon jól jöttünk. Az a lényeg, hogy „az idő csendes, a vonat rendes”. Magát az Isten is masinisztának teremtette!

Az öreg fűtő ezen dicsérete, elismerése szinte megártott ifjú fejemnek. Vettem a bátorságot:

– Jóska bácsi, húzhatom visszafelé is a szabályzót?!

– De még mennyire! Gabikám, tiéd a masina, mi csak beosztottak vagyunk.

A deltában megfordultam, daruhoz álltam, a kazánt lefűvattam, és a kenésben segédkeztem. Indulásig még volt idő, a rudazatot („fehér vasakat”) segítettem letörlögetni.

Visszafelé nem volt erőltetett menet,

játszva tartottam a menetidőt. „Rendesen” és méltóságteljesen begördültem Budapest-Nyugati pályaudvar százéves csarnokába. Elköszöntem, megköszöntem a vendéglátást, a szolgálatot, és akkor még nem sejtettem, hogy alig egy éven belül hivatalosan is vezénylést kapok a 424,247-esre.



Nem gondoltam volna, hogy éppen ezzel, a nem hivatalos passzió szolgálatommal alapozom meg a masiniszta jövőmet.

1971-ben fűtőnek vezényeltek a 247-esre. A vezérem Rózsavölgyi Béla bácsi volt. Termetes, rezes orrú, öreg masiniszta, öblös, mély hangja még mindig a fülemben van. Illedelmesen megkértem az öreget, hogy hadd vezessek. Beleegyezett, mert hallomásból tudta, ki vagyok. A rossz hír szárnyon jár, a jó csak alig kullog! – Ritkán, de néha van ez fordítva is. Fűtőházon belül a hír gyorsan terjed. Öltöző, beíró, oktatási helyi-

ség alkalmas a hírközlésre, hírszerzésre. A szobi fordulóm után Susa Jóska bácsi elmondta, hogy a villamos újoncok között van ám egy Vas megyei legény, aki nem fél a gőzöstől, sőt, határozottan jól tud vele utazni. Az Északi Fűtőház villany, dízel, gőzös mozdonyszemélyzetének nem véletlenül lettem a kedvence. Sőt, nem véletlenül voltam kedvenc vezére (*gőzösök „kadétja”*) a főnöknek, Szakos Pista bácsinak. Fű alatt tudomást szerezhettek arról, ahogyan megzavartam a 247-es Nurmit.

Két igavonati személyfordulónk volt Budapest-Nyugati-Lajosmizse között. Mint aki tükön áll, úgy vártam az indulást a „Nyugiban”! Kb. hat perc késéssel végre menesztettek. Szabályzó nyit. A hengercsapok fújtak, a kémény hangja egyre erősödött. Kőbánya teherpályaudvaron már úgy zúgtam át, mint az ágyúgolyó.

– Vezérkém, itt még nem szoktunk ám ilyen gyorsan menni.

– Béla bácsi, hadd húzzam neki, késésben vagyunk.

– A késést igazolja meg az, aki elverte a vonatot. Mások trehányasága miatt nem erőltetjük meg a masinát.

– Igenis, értettem, vezér úr! – De azért csak keményen, de szépen húztam a görbe vasat.

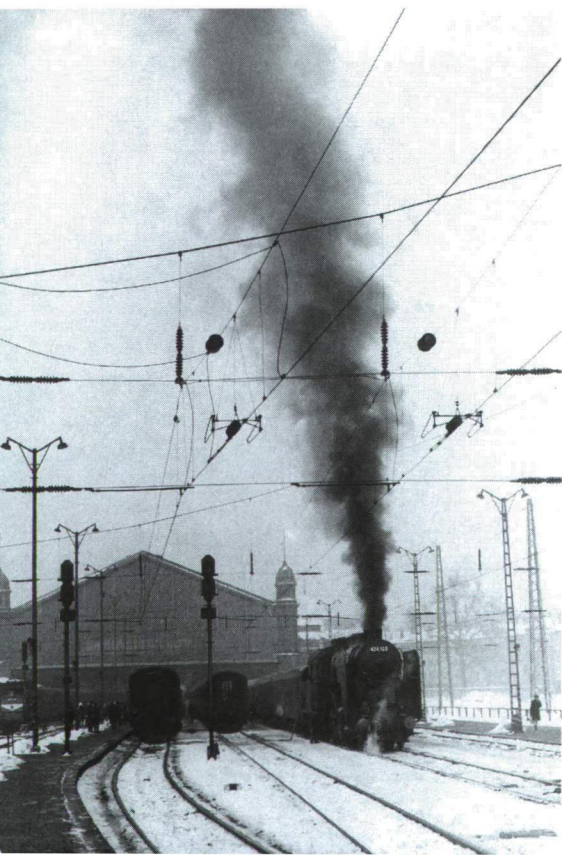
– Gábor, Ócsán vizet veszünk.

Hanyag eleganciával vágódtam be az állomásra, büszkén könyököltem ki az oldalablakon, mintha legalábbis a gráci gyorsot vittem volna.

– Gábor, ide a szerkocsiba vesszük a vizet, nem a szerelvénybe. Lassabban kell a daruhoz közeledni!

Bólintottam, és egy kissé keményen, de jól „odatettem” a masinát a daruhoz, és már ugrottam is le a gépről, a darut behajtani. Még most sem, de akkoriban főleg nem kellett lépcső a Nurmiról való leszállásomhoz.

Lajosmizsére rendesen érkeztünk.



– Nahát, ifjú mesterem, jól jöttünk, jól húzta, látom, tényleg jól tud bánni a masinával.

– Köszönöm! Béla bácsi aranyos, visszafelé tolhatom a vonatot.

– Rendben van, de csak szépen, nyugodtan.

Toltam. A segédkezelő tüzelt, és mondta, hogy a Béla bácsinak az tetszik, ha úgy megy a masina, mintha hímestojásokon járna. Az öreg szereti kényeztetni, tutujgatni a gépet.

Nevettem magamban. Semmiség volt ennek a gépnek, hogy egy picit jobban húztam neki. Ezen a sík vonalon, ekkora vonattal, ilyen menetrend mellett, nem volt erőlködés. Mit szólt volna a Béla bácsi, amikor alig másfél éve, a 424,200-as szenes Nurmival, Kelenföldtől Sárvárig vittem a Déliből a Szombathelyen át Grácig közlekedő gyorsot, át a Bakonyon, fel Ostffyasszonyfára? És a dízelmotoros menetidőt kellett tartani. Ki volt ám nyitva a szabályzó, de még mennyire! A vizet fel ne kapja, a tüzet ne tépje, szagagassa, mentem vele, mint a sárkány.

Bizonyos, hogy Béla bácsi a vezérlőkosziból fülelte a Nurmi hangját, kéménykiütést, mert a rendes Nyugatiba érkezés után így szólt hozzám: – Gabi, én rád se nézek! Tiéd a szabályzó. Látom, nemcsak szereted a masinát, vezetni is tudod.

A második fordulót is kifogástalanul végig vezettem illetve toltam. És ezért nem szereztem gyakorlatot pakurás masinán tüzelni, a mai napig sincs rutinom. Ugyanis, amikor „fűtőkadét” voltam a pakurás gépen, mindig kikönyörögtem a szabályzót. Ellenben, ha szenes gépre vezényeltek, feltétlen kisajátítottam a tüzelőlapátot, szítóvasat.

Sőt, amikor felügyelet alatt vezetnem kellett volna a hatósági vizsga előtt, helyette tüzeltem, a fűtőnek segítettem. Amikor arra került a sor, hogy hivatalosan, gyakornokként, felügyelet alatt kell gőzöst vezetnem,

akkorra már nyugodtan a kezembe adhatták volna a masiniszta diplomát. No, de csak úgy, simán nem adták azt a jeles gőzös jogosítványt. Meg kellett érte izzadnom a külön vizsgabizottság előtt, és remekelnem kellett a vezetői hatóság vizsgán.

De erről majd később, most még a 424,247-es szerepelt továbbra is.

Ennél a gépnél láttam először, hogy milyen az a tűzszekrény-kipárnásodás. Török Béla bácsi reszortvezető magyarázta el, hogy milyen veszéllyel jár egy ilyen meghibásodás. A kazánkimosó „szakdolgozó” egy állókazán kimosónyílás fedelét a jobb oldalon beleejtette a tűzszekrény és a kazán lemez közé. Valahogy az alsó harmadrészben elakadt a támrudak között. Telt-múlt az idő, a vízkő egyre jobban köré rakódott. A kazánkő miatt nem volt hűtése a tűzszekrény lemeznek, és a lemez kilágyulása miatt a négy támrúd között (100×100 mm-es négyszög) mintegy fél lúdtojás nagyságúra kidudorodott a tűzszekrény fala. Béla bácsi elrendelte a kazánnomás óvatos lecsökkentését, a masina kioltását, a főműhelyben elvégzendő javítást. És mint a jégeső, úgy átkozódott. Magyarázta nekem, hogy csupán egy hajszálon múlt, hogy nem történt baleset. A pakurás gép tűzszekrénye egy bizonyos magasságig ki van rakva samotttéglával. A tűzszekrény kidudorodása kinyomott egy téglát, és csak ekkor fedezték fel a hibát. Hátha, ott szétrepedt volna a tűzszekrény, arra még rágondolni is irtózatlan lehet. A hanyag, ügyetlen, – legfőképpen lelkiismeretlen – kazánmosó szerzett egy másik fedelet, és úgy gondolta, minden oké. Senkinek sem szólt egy kukkot sem, hogy milyen gondja volt. De az üzemveszélyes hiba kiderült. Ha szól, ha segítséget kér, kipiszkálták volna azt a fedelet, de még csak kísérletet sem tett az ügyetlensége helyrehozására. Legelőbb is a reszortvezetőnek kellett volna, hogy szóljon. Béla bácsi nem dicsérte volna meg, hanem: – Ejnye-ejnye!

2002/XIV. 3-4.

A rosseb egye az ügyefogyott körmödöt! Nem tudtál volna odafigyelni, amit csinálsz! – És ennyivel megúszta volna! Végül is, nem tudom, hogyan zajlott le az ügy, de az biztos, hogy az illető nem úszta meg ejnye-bejnyével. A kazántörvény nagyon szigorú törvény. Aki ellene vét, akár börtönbe is kerülhet.



Vasutasnap 1993-ban: 125 éves a MÁV Ünnepség, mozdonyparádé Angyalföld állomáson.* A 247-est a Gazda Bandi kapta, volt neki egy fordulója nosztalgia különgyorsvonattal Budapest-Nyugati–Balatonfenyves között. Én mint aki hely- és mozdonyismerettel rendelkezik, az azóta Északra visszakeresztelt Hámán mindenese voltam abban a négy napban. Többek közt segítettem a Bandusnak előkészíteni a masinát. Ragyogjon „szupercsini” legyen a pakurás Nurmi. A fűtő (Átol Jóska) idősebb volt nálam, az ő dolga volt a szerkocsi, vezetőállás rendbetétele! Bandi nem bírta a magasságot, így a kazán és a fűsterelők (lepkék) nekem maradtak. Közben ők elmentek vacsorázni, nekem már csak a baloldali lepke külső fele volt hátra.

– Menjetez csak enni, majd én is megyek, most már nem hagyom abba, rögtön végzek és kimosakodom a szutyokból. Egyedül maradtam a masinával, – vagyis hogy mégsem! – az égiek most is velem voltak! Az alumíniumlétra legtezején állva töröltem a fűsterelőt, és ahogy nyújtózkodtam, kicsúszott alólam a létra! A lepke tezejébe sikerült megkapaszkodnom. Hála istenek, nem zuhantam le, de most mit csináljak!? Leugrani nem merem, mert alattam volt a létra és egyéb más kramanc is, segítségért hiába ordítottam volna, senki nem volt a közelben. Araszolva kikepeztettem hátrafelé a hídlásig, feltornásztam magam a futóhídra, felállítottam a létrát, befejeztem a munkát.

Másnap késő este Bandusék megjöttek

Fenyvesről hullafáradtan. Az éjszaka az volt a legfőbb dolgom, hogy gőzben tartsam a Nurmit, ugyanakkor Angyalföldön a 324, 540-es pakurás gépet is. A Bandus érkezés után elfelejtett vizet venni, reggelre kiürült a Nurmi szerkocsija. Daruhoz jártam vele, megittam, és erőteljesen meghúztam a sípot. Ébresztő, fiúk! Most már én is hadd szusszanjak egy kicsit. Vége lett az angyalföldi „banzájnak”, ám röviddel utána megint kaptam egy meghívót. A tapolcai NoHAB-GM találkozóra* hívtak a 424,247-essel villogni, csillogni, parádézni. Mentem persze örömmel.

A jelzett napon felmentem a Füstibe a lehető legkorábbi vonattal, és már vártak mint kisgyerekek a Mikulást! Örömmel „nosztalgiaztam”, pedig aznapra elit szolgálatom lett volna: V63-as mozdonyal nosztalgia Orient expressszel mentem volna Hegyeshalom és Budapest-Nyugati pályaudvar között. Salamon Jenő fiatal kollégám vállalta el a szolgálatot helyettem. Ő is azon volt, hogy öregbítsem Hegyeshalom jó hírnevét: – Gábor hadd menjen a pakurás Nurmival!

A Füstiben azzal fogadtak, hogy: – Gábor, van ám egy komoly probléma. A tapolcai út előtt egy különvonattal el kell szaladni Lajosmizsére, és vissza a Nyugati-ba! Utána onnan indulás Tapolcára, viszed a 275-öst, és az AB „Böbé”-t!

– Ugyan fiúk! Nekem ez nem probléma. Szerel, kezel, fordul, kijár! Menni fog minden, mint a karikacsapás!

Csak az volt a baj, hogy egy mecce-mók, hadova-dadogós fűtőt vezényeltek mellém. Néha szavát sem értettem. A legkevésbé sem számíthattam korrekt helytállásra a „bal oldalon”. Az aggodalmam nem volt alaptalan. Lajosmizséről vissza a gőzmozdony fordított állásával (szerkocsival előre) közlekedtünk. A töksötétben Táborfalva bejárati elő-, és főjelzőjét nem láthattam időben, mert nem voltak kivilágítva. A plöm-plöm fűtőnek és egy közben ránk ragadt vasútbarát

srácnak hiába mondtam, hogy figyeljék a jelzőt. Nem szóltak, és a szabad főállású jelzőt is csak akkor vettem észre, amikor közvetlen közel értem hozzá. Szerencsémre, hogy szabad volt!

A Nyugatiban Salamon Jenő már türelmetlenül várta az érkezésemet. Fel is jött hozzám a masinára. Nemsokára indulnia kellett haza az Orienttel. Mi is összeálltunk, összekapaszkodtunk, és clindultam. Irány Tapolcára, a Balaton déli partján. Sokan megbámultak bennünket. Többek közt Balatongyörökön Simándy József – Magyarország nagyura, Bánk Bán – a nyaralója teraszáról nézte a különleges menetet. Hosszan meghúztam a sípót, és odatisztelegtem neki.

Délután érkezünk Tapolcára. Hullafáradtak, álmosak voltunk. Engem hamar elszállásoltak, hogy aludjak egyet, merthogy éjjel magam vigyázok a masinámra és a 324,540-esre is, mert a tapolcai kollégák nem tudják kezelni a tüzelőberendezést. Este nyolckor már ismét a gépen voltam.

Szép, csendes nyári éjszaka volt. A két masinával beálltam a kocsijavító „röp”-tető alá, s nekiálltam a Nurmit megpucolni! Közben be-begyújtottam a gépeket. Hajnalra ütközőtől ütközőig kifényesítettem a masinámat. Ragyogott a fénylő napsütésben! Az éjszaka folyamán egy órácskát bólintottam is, úgy, hogy nem voltam álmos egy cseppet sem.

A bevonulás, a parádé nagyszerűen sikerült. Vida László nyugalmazott mesterem is ott volt Cellből, le is fényképezett. A tömegben sűrűn kattogtak a fényképezőgépek, sokan videóztak. Rengeteg látogatóm volt. Öreg, nyugalmazott vezérek, aktív kollégák, és sok-sok gyerek. A gyerekek egy kazánra való gőzt elsípoltak nálam.

Minden szép, minden jó volt, de azért öröm is vegyült a sok örömbé. Fájlaltam, hogy Csermák József, a helsinki olimpia kalapácsvető bajnoka, Tapolca nyugalmazott fűtőházfőnöke nem látogathatott meg.

Mondták, hogy Sümegen kórházban fekszik. Az ünnepség befejezte után a mozdonyfelvigyázó telefonon felhívta a feleségét, és én is beszéltem Aranka nénimmel. Nagyon elkedvetlenedtem. A kollégáim látták is rajtam, hogy valami nem stimmel:

– Mi a gond, Gábor, igencsak rosszkedvű lettél!

– Gyerekek, baj van! A Csermák Jóska atyai barátomat hiába vártam. Nekem kellene őt meglátogatnom, a sümegi kórházban van.

Hegedús Jancsi barátom (nálam hat évvel idősebb kollégám) sietett a segítségemre.

– Gabikám, holnap majd én hazaviszem helyetted Pestre a masinádat. Reggel nyolc órára itt leszek nálad. Menjél csak Sümegre, onnan meg haza tudtok menni Hegyesbe. Mindannyian jó egészséget kívánunk a nyugalmazott főnök úrnak, mielőbb gyógyuljon meg!

– Jánoskám, te egy arany ember vagy!

Éjszaka gőzben tartottam a gépet, átvizsgáltam, lekentem minden porcikáját, kenőanyaggal kiszereztem, reggel kijártam vele az állomásba.

Már nyolc óra előtt jött a Jancsi, és a tűzmester, Gazda Bandi.

– Fiúk, minden rendben lesz, csak a szabályzót kell húzni! A pakurát is ellenőriztem, bőven elég lesz.

Elköszöntünk egymástól, megvártam az indulásukat, néztem a masina után, amíg csak láthattam, amíg a kémény hangját visszahangozta nekem a Szentgyörgy-hegy. Még hallottam a sípszót, utána betértem a „Lokomotív”-ba egy nagyfröccsre.

A Déliből jövő gyorsvonat vitt tovább Sümegre. A forgalmista készséggel engedte, hogy a csomagjaimat betegyem az irodába. Rögtön felismert:

– Vezér úr, magát láttam tegnap a 424-essel! Szép volt az a nohabos mozdonytalálkozó!

2002/XIV. 3-4.

– Bizony szép! Elmesélem a Csermák Jóska bátyámnak is.

Volt öröm, amikor masiniszta egyenruhásan megjelentem nála a kórházi ágynál. Ajándékba egy saját fényképet vittem, és nagyon örült neki. Jól sikerült felvétel volt a 247-esről az Északi B fordítókorongján. Azt remélem, a látogatásom és a mozdonyos kép többet ért a gyógyszerkeznél, és nem hiába imádkoztam érte, mert rövidesen a Szentgyörgy-hegyen látogathattam meg. Ott volt a szomszéd szőlős gazda, Csonka László főorvos úr is. Nem mondom, rendesen bevetttem a kottát. Énekeltük a *Rákóczi megtérését*, a Bánk bán nagyáriáját meg a többi magyaros, hazafias dalt.



Vasutasnap, 1996: 150 éves a magyar vasút*

Ezúttal is Gazda Bandus volt a tűzmeszterem. Begyűjtöttük a 424,247-est, elkészítettük a nagy útra, és egy fél napig csinóztottuk. Másnap reggel gépmenet Rákosrendezőről Hegyeshalomba. A német vasút különgyorsvonatát kellett előfogatolva Pestre hozni. A burkolt, áramvonalas pakura tüzelésű „Kék Hölgy”* teuton vezére már Hegyesben nagyon ágált, hogy miért mi megyünk elől. Győrótt megálltunk, hogy filmezhessék, fényképezzék a vonatot. Közben én kentem a masinát, Bandi meg vizsgálta. Muszáj volt körbenézni, mert a germán úgy tolt bennünket, mint az eszeveszett.

Győrótt megint csak szövegelt, dumált a „Lokführer”, mutogatott és hadonászott, hogy akadjunk le, menjünk el előle. A Bandus megunt és rámondott: – Vegye tudomásul, hogy nem a Hitler megy elől, hanem Horthy Miklós! Végeztünk!

Tatabányán mégiscsak átcsereztük a mozdonyokat. Vértesszőlősnél a Nurmi bal hátsó hengercsapja eltört, ezért Tatabányától a „Kék Hölgy” előfogatolt, én csak annyira

húztam, hogy gőzpárna illetve kenőgőz legyen a hengerekben és tolattyúkban.

– Na, Lokführer, most aztán csak húzd neki! – mondtam, amikor nekikapaszkodtunk az egyes vonal legmeredekebb szakaszának.*

Ám a gallai partoldalban már nem volt olyan nagy legény! Nagyon vakabulán vezetett, semmi pénzért nem fogadott szót Kóczán Tóninak, a magyar pilóta kollégának. A Keleti csarnokába ötvennel próbált bevágódni. Kénytelen voltam kinyitni a fékezőszelepet, és D2-essel leültettem a vonatot.*

A Keletiben aztán rendesen „meggyalogolt” a DB-vezér. A Herr Lokführer könyörgött, hogy vigyük be a masinájával az Északiba. Ugyanis Kóczán Tóni, a kísézője velem együtt jött Hegyesből, és most a Keletiben faképnél hagyta. A Toncsinak már a tizennegyedik órája ketyegett, így nyugodtan hazatérhetett önköltségben.

A „Kék Hölgy” fűtője egy helyes kis öreg kolléga volt, rávaló tekintettel azt mondta a Bandus: – Te, Gabi, vigyük be őket!

– A rosseb egye meg, behúzzuk őket, czzel a beteg jószággal, de ez a nagyképű germán nem érdemi meg!

– Nem hát, de ne búsulj, leszállt már a magas lóról!

Már hajnalodott, amikor az Északiban letámasztottuk a Nurmit, úgy ahogy volt.

– Banduskám, semmit nem csinálunk, semmi sem érdekel, megyünk aludni.

Se holtak, se clevenek nem voltunk már. Szegény Bandust kilenc óraker már ugrasztották. Azt sem tudta hirtelen, hogy hol van, de mennie kellett Angyalföldre, a 302-es „Rezes”-re.*

Én is feltápáskodtam, kitöröltem a csipát a szememből, és irány a Nurmi. Legelőször a javítást kell clintézni, mert tudtam, hogy másnap reggel a gépnek különvonatja lesz Egerre. Jött a lakatosbrigád, Takács Feri mester úr vezetésével. Aztán álltunk, mint

számár a hegyen, mert hengercsapot nem találtunk se égen, se földön! Esztergályos tudott volna készíteni, de az esztergályosunk beteg volt. Na, most mi lesz, mit csináljunk...

Támadt egy ötletem:

– Kivesszük a középső csapot, berakjuk hátra, és a középsőt elvakítjuk, az nem annyira fontos.

Tett követte az elképzelést, de nem jött össze a dolog! Ekkor a Takács Ferinek jött egy másik mentőötlete!

Autóba vágódtak és elporoltak! Az Istvántelki Főműhely udvarán kiállított 424,054-es Nurmi illetékes hengercsapját leszerelték, és elhozták. Elkészült! Volt még pár apró-cseprő javítás, végül is minden sikerült. Mentem és hoztam a lakatosoknak egy-egy üveg sört, és egyet én is megittam. Azóta vagyon pertuban a Takács Ferivel.



Magad uram, ha szolgád nincsen...

Egyedül kiszereztem a gépet pakurával, a kenőpréceket teleöntöttem olajjal, a légsűrítőt is feltöltöttem henger- és kompresszorolajjal, kiegészítettem a kenőanyag készletet, plusz lekentem a rudazatot, vezérművet illetve minden lekenendő helyet. A kazániszapot lefűvattam, és – azt írnom sem kellene – néha-néha begyújtottam a tüzet.

Alaposan átvizsgáltam a gépet, a laza csapágycsapat beállítottam, és amikor mindennel végeztem, kiírtam a menetrendtartóba, hogy a gép útra kész, csak a szabályzót kell húzni, de a vízkészletet induláskor ki kell egészíteni. A nyári hőségben szakadt rólam a verejték, az az egy üveg sör bőven kipárolgott belőlem. Úgy éreztem, megint megérdemlek egy sört. Alighogy megittam, jöttek értem:

– Gábor, már mindent túvé tettünk érted. Gyere azonnal, a 424,009-essel kü-

lönvonatot kell vinned Lajosmizsére! A Fábry Petivel méssz, már vár rád a gépen!

Autóba tessékelték, és rohanás Angyalföldre. Az ajtóig érő tüzet két részben pucoltam meg. A lajosmizsei fordulónak másnap lett vége, és utána még aznap egy másik különvonattal a Keletiből a körvasúton át mentem a ceglédi vonalon Kecskemétre, és onnan vissza a Nyugatiba, ezúttal is a 009-es Nurmival.

A Keletiből megállás nélkül Kecskeméig egy tűzzel tettem meg ezt az utat. A két fordulóban én fogtam a bükkfa szabályzót. Vénségemre is bizonyítottam, hogy „vágom a témát”.

...És még mindig 1996! A huszonöt éves mozdonyvezetői jubileumi utam volt december 31-ről január 1-jére virradó éjszaka. A 247-es Nurmival indulás Budapest-Nyugatiból a körvasúton át Budapest-Kelenföld–Székesfehérvár–Siófok–Keszthely–Tapolca–Badacsonytomaj–Alsóörs–Székesfehérvár–Bakonyársárcány–Komárom útvonalon. A tűzmesterem, immáron állandó tettestársam, a Bandus volt. A mínusz 20-24 fokos hideg nagyon próbára tett bennünket. Ugyanakkor a mozdony is nagyon a végét járta. Minden kínja-baja volt szegénynek, de nem csoda, több mint tíz éve húzta a nosztalgia szolgálatot, úgy, hogy nem volt főjavítás.

1997. április végén még volt egy utam vele, szintén különvonattal körbe a Balaton mentén, és utána úgy, ahogy tudtuk, helyre pofoztuk a masinát, hogy a nyáron esedékes filmbéli szereplést kibírja, de utána leálltunk vele. Hosszú időbe telt, amíg ismét masina lett belőle. 2001 októberében parádézhattam vele ismét a Nyugatiban és a Füstiben. A parádé után az ügyességi versenyen viszont nem vehettem részt vele, mert legmélyebb sajnálatomra a légszivattyúja megadta magát.

(Folytatása következik)

JEGYZETEK

A visszaemlékezés szövegét sem lábjegyzettel, sem jegyzetszámokkal nem akartuk terhelni, ezért – más forrásközlésekhez hasonlóan – a magyarázatokat igénylő részeket csillaggal jelölve a feloldások itt, a szöveg sorrendiségében következnek.

* *megírja emlékeit a „Nurmi”-ről* – Jelentősebb mozdonytípusok a kezelőszemélyzettől ragadványneveket kaptak. A 424-es sorozatú gőzösök ismert mellékneve „Bivaly”, ám szerző kizárólagosan a ritkábban előforduló, de korábban kialakult „Nurmi”-val becézi. Az 1930-as évek elején üzleti kampány céljából a 424-csek a budapesti kiindulási állomástól naponta az országhatárig vitték a vonatokat, hogy a szomszédos kisantant államok vasútjainak érdeklődését felkeltsék e kivételesen üzembiztos jármű iránt. A gőzmozdonyvonatásban szokatlan napi 800 kilométeres futásteljesítményről kapta a 424-es a Paavo Nurmi olimpiai bajnok finn távfutóra utaló becenevét.

* *tapolcaiak masinája* – A vasúttársaságok járműveiket a nagyobb – javítóműhelyekkel ellátott – csomópontiakon helyezik el. A gőzmozdonyok napi ellenőrzéseit, kisebb-nagyobb javításait a fűtőházak végezték, ezeket az üzemetket ma vontatási főnökségnek hívják. A mozdonyvezetők is ide vannak beosztva, ketten-négyen adják egy vontatójármű személyzetét.

* *375-ös gép* – A MÁV 375 sorozatú (korábban TV osztályú) mellékvonali szertartályos gőzmozdonya, amelyből 1907–1959 között 569 darabot szerzett be.

* *Hámánból* – Az elsősorban a Nyugati pályaudvart és a budapesti teherforgalmat kiszolgáló MÁV Északi Fűtőház 1911-ben épült a Tatai úton, Magyarország legnagyobb vonatási telepe. A szocializmus évtizedeiben Hámán Kató, a vasutas munkásmozgalom nőalakjának nevét viselte. Ide tartoztak utoljára forgalomban lévő gőzmozdonyok. 1997-ben megszűnt, helyén épült 1999–2000-ben a Magyar Vasúttörténeti Park, amelynek játékos „Füsti” mellékneve még hivatalos fórumokon is használatos.

* *411-es Truman* – A MÁV a második világháború után, 1947-ben ócskavas áron vásárolt az Egyesült Államok hadseregétől Európában maradt hadimozdonyokat. A 411-es sorozatú mozdonyból 509 darab került a MÁV állagába, és

becenevét természetesen az akkori amerikai elnökről kapta. Két évtizeden át 424-es és 411-es mozdonyok uralták a magyar vasúti szállítást.

* *a V43-ason mesterem volt* – A MÁV 1963–1982 között 379 darab német licenc alapján a Ganz-MÁVAG-nál gyártott V43 sorozatú univerzális villamos mozdonyt szerzett be, amely szilícium egyenirányítójáról a „Szili” becenevet kapta. Előrehaladott kora ellenére mai napig a MÁV legjellegzetesebb vontatójárműve.

* *pakurás Nurmi* – 1961–1966 között összesen húsz 424 sorozatú mozdonyt alakítottak át olaj- (pakura) tüzelésűvé Istvánteleken. Ezzel a fűtőanyaggal a mozdony jobban gyorsult és gazdaságosabban üzemelt. Egyes próbavonatoknál a menettartam 15-20 százalékkal csökkent.

* *szentgáli emelkedő* – A Dunántúl egykori legfontosabb vasúti csomópontjában Szombathelyre a fővárosból összesen négy vasúti fővonal vezet (Győr–Celldömölk, Csorna, Székesfehérvár és Tapolca állomásokon át). A távolságra legrövidebb vonal (Székesfehérvár–Celldömölk) zömében egy vágányon, a Bakony déli részén halad át. Ennek legmagasabb, vízválasztó szakasza, Szentgál és Városlőd között fekszik.

* *Istvántelki Főműhely* – A MÁV legjelentősebb, elsősorban gőzmozdonyok gyártásával és nagyjavításával foglalkozó üzeme 1905-ben létesült Rákospalotán, a Pesti vagy Nyugati Főműhely jogutódjaként. A szocializmus alatt Landler Jenő, a Tanácsköztársaság belügyi népbiztosának nevét viselte.

* *Lajos bátyám pedig „Szergej”-jel járt* – A szocialista világ dízelmozdonytípusát lényegében a MÁV fejlesztette ki, hiszen elsőként szerzett be nagy mennyiségben a szovjet iparból dízel-villamos mozdonyt, amely az M62 sorozatjelet kapta. 1965–1974 között 288 darab állt forgalomba Magyarországon, és 1975-ben az összes teherforgalom 40 százalékát ezzel a típussal látták el. Személyforgalomra – a vonatfűtő-berendezés hiánya miatt – csak korlátozott mértékben alkalmas. Magyarországon Szergejnek, Szerjőzsának, ritkábban Ivánnak hívják. Napjainkban is a szombathelyi InterCity-vonatok nehezebb szerelvényeit továbbítják fűtőkocsival Csorna felé. 2002-ben a MÁV felelős vezetői még mindig ennek a sorozatnak a korszerűsítésével képzelik el a jövő nem villamosított teherforgalmát.

* *Sm rendezőből* – Az állomások, szolgálati he-

lyek két-, hárombetűs rövidítését vasúti hívójelnek hívják. Eredete a vasúti távközlés hőskorába nyúlik. Ekkor még Magyarországon a német volt a vasúti szolgálati nyelv, így gyakran a települések német nevét rövidítették: Sm – Steinamanger (Szombathely), később Fc – Ferencváros, Sg – Szeged.

* „H. i. k.” *kormányselepfűjt* – A vontatott járművek régebbi fékrendszere.

* *halálos balesetet szenvedett Écsnél* – 2000. június 13-án, kedden a kora esti órákban rendkívül súlyos vasúti katasztrófa történt a Pannonhalma melletti Écs község megállóhelyénél. Az M62, 188 által Bakonyszentlászlórról Győrig bauxitot szállító tehervonat összeütközött a szemből érkező M62, 159-es dízelmozdonnyal és annak üres te-

hervonatával. Utóbbi vonat mozdonyvezetője a veszélyt látva, a géptérbe menekült, és ezzel megmentette az életét. A mozdony mindkét vége szétromcsolódott, de ő csak könnyebben sérült. Hérics Sándor, a bauxitvonal 51 éves mozdonyvezetője kiugrani akart, de a roncsok közé szorult, és a több órás mentés során meghalt. A két mozdony és néhány teherkocsi teljesen tönkre ment. A balesetet az okozta, hogy a bauxitot vivő tehervonat áthaladt Pannonhalma állomáson, ahol a keresztezés lett volna. A mozdonyvezető kiáltással jelezte a bejárat jelző *megállj!* utasítását, ennek ellenére megállás nélkül áthaladt az állomáson. A tragédiát valószínűleg a szokás hatalma, a téves beidegződés okozta.

* *mozdonyparádé Angyalföld állomáson* – Nemzetközi járműparádé a Magyar Államvasutak alapításának 125. évfordulóján, 1993. július 9-11.

* *tapolcai NoHAB-GM találkozóra* – A felülmúlhatatlanul legszebb és legjobb magyar mozdonytípus, a Nohab 1963-2000 között szolgált a hazai vonalakon. A harmincéves jubileum alkalmából nagyszabású járműparádét rendeztek utolsó szolgálati helyükön, Tapolcán, 1993. július 18-án.

* *150 éves a magyar vasút* – A három évvel korábbihoz hasonló, csak még grandiózusabb vasúti felvonulás Budapest-Angyalföldön, 1996. július 12-14-én.

* *áramvonalas... „Kék Hölgy”* – A német vasút közismert 01-es sorozatának 1930-as években gyártott változata. (01,112 psz.)

* *az egyes vonal legmeredekebb szakaszának* – A Budapest–Hegyeshalom vasútvonal Bicske és Tatabánya között áthalad a Vértes hegység vízválasztóján. Legmagasabb pontját 6,7%-os emelkedővel Szárliget állomáson éri el.

* *D2-essel leültettem a vonatot* – Átmenő (folytatólagos) vonatfék.

* *a 302-es „Rezes”-re* – Az 1932-ben állami kezelésbe vett Déli Vaspálya Társaság 109,109 pályaszámú gőzmozdonya volt az első nosztalgia célból felújított gőzmozdony Magyarországon (MÁV-pályaszáma: 302,610). Selejtezése után MÁV-kivitelben Gárdony állomáson állították ki, majd 1986-ban felújították eredeti – déli vasúti – állapotának megfelelően.

A visszaemlékezéshez a Kubinszky-fotóalbumból válogattunk fényképeket.

A jegyzeteket összeállította Nagy Tamás

