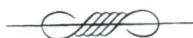


CZOTTER GÁBOR

## Egy mozdonyvezető emlékei a 424-esről

(2. rész)\*



424,262

Vezérei rég pihennek künn a csendes temetőben: Benei Sanyi, Matajesz Béla, Kiszely Jancsi. A „nurmis” kadétidőmben ismerkedtem meg velük, sokszor megcsodáltam a csillogó-villogó masinájukat, de valahogy egyszer sem vezényeltek hozzájuk. Legtöbbször a 424,292-esen szolgáltam.

Amikor már csak nosztalgiavonatok továbbításával foglalkozott a gép, néhányszor a felügyeletemre bízta, a helyben járást csináltam vele a „Füstiben”.

A hegyeshalmi fűtőháznál a mozdony-szín fűtését egy fűtőgéppé alakított „Truman” (MÁV 411 sor.) szolgáltatta. A fűtési szezon alatt legalább egy kazánmosást igényelt a „Truci”, 1994 februárjában már nagyon esedékes volt a kazánmosás, de a fagyos, zord időjárás miatt nem lehetett kioltani. Főnökhelyettes reszortosunk együtt járt az Északi akkori vezető mérnökével, és ketten megoldották a problémát.

Bár az Északi mérnöke vonakodott kölcsönadni a 262-es „Nurmit”, de végül is beleegyezett, hogy egy hétig Hegyeshalomban lehet a gép. De csak azért, mert reszortosunk megígérte, hogy melyik masiniszta hozza el a gépet, és viszi is vissza...

– A Czotter Gábort küldöm érte!

– Rendben, akkor áll a zászló...

Havazott, fagyos-szeles goromba idő

volt, örültem, hogy nem kell szolgálatba mennem, kettős pihenőnapot kaptam. Este a tévét néztem, mikor a mozdonyfelügyelő jött személyesen értesíteni, és jött vele a Kovács Lajos mozdonyvezető kolléga.

– Gábor, azt kéri a főnök, hogy holnap úgy készülj, az EC 63-as gyorsal induljatok, mert el kell hozni Balassagyarmatról a 424,262-es gépet! A Lajos lesz a fűtőd, egyedül ő vállalta, hogy veled elmegy a gépért. A pestiek kikötése volt, hogy feltétlenül te menj érte, másnak nem adják oda.

– Nem bánom, de a két „P” napot majd megbeszéljük, hová helyeztétek át!

– Azon ne fájjon a fejed, akkor kapod meg, amikor kéred.

A főnök azzal tisztában volt, hogy lehet rám számítani, mint már jó néhányszor, de hogy a többiekre – akiknek van gőzös vizsgája –, mennyire nem lehet, arra nem gondolt. Mindegyiknek rögtön minden kínjába lett, beteget akartak jelenteni, amikor a gőzöst említették nekik. A Lajosnak sem tetszett, de becsültem benne azt, hogy velem vállalta a szolgálatot: – Ha a Czotter lesz a vezér, akkor rendben, de mással nem mennek el!

Elindultunk a Bartók EuroCityvel Budapestre, de a késések miatt csak éjfél után, másnap értünk Gyarmatra. A Keletiben intézkednem kellett, hogy Aszódon okvetlen megvárjon bennünket a Gyarmatra induló vonat.

\* A visszaemlékezés első részét a Belvedere Meridionale 2002/3-4. számában közöltük.

A laktanyában szusszantunk egyet, és reggel korán nekiálltam a gépet útra készíteni... Még a tüzet is én készítettem elő, és amikor mindennek kész voltam, kértem a kijáratot. Felszállt hozzánk egy odavalósi kolléga, hogy pilótaként elkísér bennünket Aszódig.

– Jól van, gyere csak! „Hátuljával előre” megyünk, én tüzelek, Lajos, te meg a kazán vízállására ügyelsz!

Erősen fagyott, de szép, tiszta, csendes idő volt. Simán Aszódra értünk. Elkészönt a gyarmati kolléga és átadtam a lapátot a Lajosnak, meg olyan tüzet, mint a gyúródeszka, – egyenletes, vékony volt, és „harapni lehetett volna! Hát Lajoskának régen volt kezében tüzelőlapát és az igazsághoz tartozott, hogy a 424-esen nem tudott tüzelni...

– Te Lajos, már megint „lyukas” a tűz.

Nyolc légkör kazánnyomással értünk fel Gödöllőre, utána megsuhintottam a tüzet, rögtön emelkedet a nyomás. – Lajos, figyelj egy kicsit jobban a dolgokra, nem ugrálhatok el folyton a szabályzó mellől!

Eléggé sokára, de csak bejutottunk a „fradista” fűtőházba. Vízet okvetlen venni kellett és lekenni az összes csapágyat.

Még jó, hogy nem hajtottam be a vízdarut, csak kipróbáltam! Hát abból olyan ronda agyagos-sáros víz folyt, hogy bűn lett volna a szerkocsiba cseszteni. Hagytam, hadd folyják a víz, hátha tisztul, de nem tisztult. A csapágyak kenésével már majdnem végeztem, amikor a nézőközönség között megjelent a fűtőházfőnök úr, a Turjanszky László. Érdeklődött, honnan jöttünk, hová tartunk, van-e valami problémánk.

– Hegyesbe megyünk, csak kezelni jöttem be, de az a gond, hogy ezt a vizet nem tehetem a szerkocsiba.

– Ne is, vezérem! Zárja is el a darut! És odaszólt a körülállóknak: – Emberek, szereljék össze a villanymotoros tűzoltófecskendőt, és nyomassák tele a masinát!

A főnök úr megvárta, amíg megindul a víz, majd szívélyesen elköszönt mindenkitől, nekünk a további jó utat kívánva. Hálásan köszöntem a segítségét...

Miután kenőanyaggal is bőven elláttak bennünket, kértem a kijáratot. De előtte felhívtam az illetékes mozdonyirányítót: – Szevasztok, ez a Lali elég sok szenet elpazarolt, és vagy száznyolcvan kilométer még előttünk van. Szóljatok Komáromnak, hogy négy csille szenet készítsenek a szerelőhöz!

– Rendben, Gábor, gyertek csak, intézzük!

Lajoskám reklamált, hogy hát miért megyünk be Komáromba szerelni, mennyi időbe kerül az, mikor érünk már haza?!

– Lajos, ne szerepelj, majd hazaérünk, mikor hazaérünk! Nézd meg, már mennyi szén elfogyott! És Komáromtól még nyolcvanöt kilométer a táv. Nekem drót alatt nem ugrálsz ki a szerkocsira rámolni, ránk sötétült, én sem hagyhatom el a szabályzót. Semmi perc alatt felkapjuk azt a négy csillét, ha kell, átvesszük a vizet, és tűz tovább!

Komáromban a felvigyázó jött, hogy ha lehet, ne vegyünk vizet, mert csak városi víz van és az sok pénzbe kerül, meg hát lassan is folyik. Nem vettünk vizet, több mint félig volt a szerkocsi. Húsz perc sem kellett, állt a kijárat Komárom személynáladvaron. Meg sem álltunk Hegyesig! A hazai pályán a kellenél többet is húztam a sípot... Győr állomás összes szolgálatban lévő dolgozója minket nézett és hallott. Az állomáson végigszólt a síp!

Hegyeshalomba már Levéltől behallatszott a sípszó. Amikor a fordítóra jártam, rá, láttam ám, hogy egy kisebb és egy nagyobb gyerek szalad felém a rendezőn keresztül. Hát az én csemetéim voltak!

– Apu, apu, hallottuk ám, hogy jössz a Nurmival! Felülhetünk?

Csatornára, daruhoz álltam. A Lajost útra bocsátottam.

– Na, látod, milyen gyorsan ideértünk

2002/XIV. 5-6.

Komáromból?! Köszönöm a közreműködésedet, menj, fürödj, mehetsz haza! Én majd elrendezem a tüzet, a tüzet, a vizet, a fűvátást, mindent. – Lajos elment, a fickók feljöttek. – Na, kadétkáim, az egyik a jobb oldali, a másik a bal oldali székre ül, és nézitek, hogy mit csinállok. Semmihez ne nyúljatok, mert hátha éppen túl forró!

Hozzáfogtam tüzet pucolni... A csőfal alján valahogy vékony volt a tűz, de egyébként a tűzszekrényben benne voltak a budai hegyek, a Vértes, a Gerecse jól összesülve. Amikor mindennel végeztem: – Na, fiacskáim, elmegyünk, leeresztem a salakot. Mind egyik elindulhatott, megállhatott a masinával, és a sípot is meghúzhatták. Amíg Hegyesben volt a gép, többnyire én teljesítettem szolgálatot rajta. Akkor, vasárnap este éreztam vezényleve rá, de a nappalos kollégám – egykori kadétom – kért, hogy ha lehet, délben váltsam le.

– Semmi akadály, tizenkettőre itt leszek.

Szélcsendes, derűs délután volt, a hőmérő is alig volt fagyponthoz. Felláztattam „hívceimet”: ha akartok, kijöhetnek hozzám, furikázhatunk a Nurmival. Megszerezhettek a mozdonyvezetői szakvizsgát! A mozdonyvizint nem kellett fűteni, csupán azért voltam a gépen, hogy felügyeljek rá. Jött a nagylányom, a két fiam, de jött a Kassai Tibi is (a Jóska bácsi fia) és jött a Tibi fia is, két kis haverjával. A mozdonyfelügyelő haver volt, vele már megbeszéltem, hogy „vizsgamenet” lesz. A kb. egy kilométer hosszú szerelővágányon néhányszor végigmentünk oda-vissza. Mindegyik vezette a Nurmit! A Marika vizsgázott a legjobban – ötösre, a többiek négyesre és a Tibi hármasra. – Tibor, induláskor megköszöri a masinát, úgyhogy csak hármas! Szabályos oklevelet is kaptak tőlem a vizsgáról, nem tudom, őrzik-e még.

Másnap találkoztam a főnökkel: – Te, Gabi, a tegnap délután mi volt az a füttykon-

cert, jövés-menés a gőzössel? (A csendes időben odahallatszott hozzá.)

– Hát, Pityum, a hívceimet mozdonyoztattam...

– Jól van, majd idővel eldicsekedhetnek veled, hogy mehettek gőzmozdonyon.

Úgy-c, hogy milyen jó volt a régi főnök!

Már le volt fixálva, hogy mikor kell visszavinni a masinát, de nem Gyarmatra, csak Pestre, a „Füstibe”. Táviratot kaptam, hogy meghalt anyám húga, a keresztanyám.

A felügyelőknak szoltam, hogy temetésre kéne mennem. A főnök is hallotta.

– ...Gabi csak annyit csinálj meg, készítsd el útra. Lukácsi Jósának letelt a szabadság, majd ő visszaviszi. (A Jóska öregebb mozdonyvezető volt, mint én.) Rendebe tettem a gépet: – Fiúk, kész a masina, csak a szabályzót kell húzni rajta, és tüzelni! A Jósának is a Lajos volt a „tűzmestere”!

Sikeresen hazavitték a Nurmit.

Még be sem álltak vele a mozdonyszínpadba, már ott voltak az „illetékesek”. Első kérdésük:

– Hát a Czotter Gabi hol van, hol a Gábor? – A Jóska kellő magyarázattal szolgált nekik...

– Uraim, a gépet a Gábor készítette útra, semmi gond nem lesz vele út közben, de tessék, vizsgálják át, nézzék, addig be sem írom a kazánkönyvbe!”

1997 nyarán – négy hónapon át – az Északiban szolgáltam, mint gőzös masinista. Filmforgatás volt, és nosztalgiavonatokkal is jártam. Akkor még egészen volt a 262-es Nurmi, de már igen siralmas állapotban. Valami idétlen második világháborús film készült, a masina híven tükrözte a hadiállapotot...

Visszajöttem Hegyesbe, már közelített nagyon a tél, amikor egy délutáni érkezés után rajtamarsztáltak a RO-LA vonaton. Addig maradnom kellett, amíg meg nem érkezett az ÖBB mozdony, mert fűteni kel-

lett a sofőrök kocsiját. Ez idő alatt sok mindenem elgondolkoztam, eszembe jutott a selejtezés, ami a 262-esre várt. Akkor, ott, a „Szilin”, megírtam a verset, a *Gyertyafénykeringő* dallamára: „Egy szürkés-kormos Nurmi áll a fűtőház előtt...”

Fájó szívvel kívánok örök jó éjszakát!

424,264

Ezt a masinát sem tudom elfeledni sajnos, pedig de szeretném kitörölni az emlékeimből!

1973 késő ősze volt. Ez a gép akkori-ban került Hegyeshalomra Ferencvárosból. Fradiban a halasi vonalon járt személy-ingafordában. Jól karbantartott, tipp-topp mozdonny volt. Még akkor is nagyon jó állapotban volt, mikor kértem a hegyesi főnök-helyettest, hogy a két selejtes masinát (egy 424-est és egy 411-est) a 264-essel vihessem Rákosrendezőre. A 424,239-es gépre voltam vezényelve, de az egy ócska masina volt, kétszeri fővizsga-elhalasztással. A bal lövettyű ejtette a vizet, „orrán-száján” fűjt a gőz, tömörtelen volt rajta minden és a kilométeróra sem volt rajta. Mondtam a helyettesnek, hogy Hegyeshalomtól nem a szomszédban van Rákosrendező, a két „dögöt” hadd vigyem egy normális mozdonnyal. A 239-es elcsúrrögne itthon az átállítós fordában, míg vissza nem jövök.

Az elutasító válasz az volt, hogy a besoztott öreg vezértől nem lehet elvenni a gépet, hogy képzeli ezt a Gábor, megy a 239-essel és kész! Így mentem a 239-essel, vittem a két megfékezhetetlen ócskaságot. A „Trucinak” már Győrben lángolt a bal kettes szerkocsicsapágya. Két fiatal kadét volt mellettem, ők jobban be voltak gyulladva, mint a csapágy. – Csak semmi pánik, fiúk, majd elrendezem én ezt! Vettünk vizet, és kínoisan, de eldöcögtünk Biatorbágyig. Útközben Bicskén meg kellett állnunk vízért, és a tüzet is elkészítettem, a „beteg” csapágyat is lekezelttem. Már bőven elmúlt éjfél, amikor

Torbágyon két tehervonat megelőzött bennünket és végre indulhattunk. Aztán Budaörs előtt megtörtént a baleset.

Már fáradtam. A csillagtalan sötét éjszakában hirtelen lehűlt a levegő. Törökbalintnál a sárga térközjelzőt meghaladva derékig kint lógtam az oldalablakon, lassan közelítettem a következő jelzőhöz, tudtam, hogy az a Budaörs bejárati előjelzője lesz! A szemem könnyezett, az orrom folyt, de erőltetetten figyeltem! A jobbra ívelő kanyarban láttam Budaörs bejárati jelzőlet. Vörös volt, és hozzám közelebb is egy vörös fényt!!! Csak lassan ereszkedtem – vonat van előtttem! Egyszer csak azt láttam, hogy a sötétben egy még sötétebb köralak van előtttem. Gyorsfék, kiegészítő fék és üvöltés: – kaspaszkodjatok, ütközünk! Tekertem „hátra” a kormányemelyűt, hogy ellengőzzel is fékezsek, de csak „középig” jutottam, a ráütközés megtörtént! Az elől haladó tehervonatot a bejáratnál feltartóztatta Budaörs, az azt követő tehervonat felzárkózott rá, de annak a végét nem láttam és a kadétjaim sem látták, mert nem világított a zárlámpája! Minimális sebességgel ráütköztem a vonatra, és azt gondoltam, nem lett semmi baj.

Leszálltam a gépről, megnéztem a mozdony elejét, az előttem lévő vonat utolsó kocsiját, és mivel semmi rendellenességet nem láttam, nyugodtan visszábbmentem úgy harminc métert a három mozdonnyal. Igen ám, csak hogy a vonat folytatólagos légfékkel be volt fékezve, és a ráütközés következtében az ívben a végén három üres kocsi „kiemelkedett” a rakottak között és mindegyik egy tengellyel siklott („mellélépett a sínnek”)! Szerencsére a fővezeték féktömlőkapcsolat is megszakadt, és azt érzelve a mozdony légáramlás-érzékelője. Jött hátra a Szili mozdony vezetője, és az egész tolatócsapat, mert a Komárom–Kelenföld között közlekedő tolatós tehervonatra ütköztem rá. Ők mondták, hogy baj van, nem tudnak továbbmenni, kell a segélyszerelevény.

Ezért a balesetért nagyon súlyosan elmarasztaltak engem, súlyosan megbüntettek. Sacra hatezer forintomba került, az építkezés kellős közepén állva, akkoriban ez nem csekélység volt.

A balesetvizsgálók „bebizonyították”, hogy igenis világított a tolatós tehervonat zárlámpája. Megmérték az akkumulátorfeszültséget és volt benne 1,2 Volt. (Vajon a „szakértő” mit mívelt annak idején a fizikaórán? Mert 1,2 Volt a 6 Voltos égőt föl nem izzítja!) Mindegy, abban a rendszerben mindenhez meg kellett találni a bűnbakot. A vád súlyosabb része az volt, hogy a 424,239-es masinán *nem volt kilométeróra!* Ez ellen már nem tudtam mit felhozni mentésül. De, mondtam is a kiváló „vébéósoknak”, hogy kilométeróra nélkül is lassan közlekedtem, kb. tíz kilométer/órával, különben letörölte volna a vonatot a pályáról. De nem ért volna ez a vád, ha a 424,264-essel megyek. Azon jó volt a sebességmérő!

...Nagysokára, mikor a 424,264-est vidékre vezényelték, akkor odaírtak rá. Már nem számított, hogy nem az öreg beosztott gazdája hajtja. Akkorra már rendesen lenyargalták a masinát, nem csoda, hisz az öreg „vezér elvtárs” folyton folyvást vízzel ment vele! Szabadnapjaimban, amikor otthon voltam, hallottam, hogy na, most megy a 424,264-es! Hallatszott, ahogy „vitte a vizet”, a kémény suhogott, nem volt kiütés. Az utolsó alkalommal, amikor rajta szolgáltam éjszakásban, a beosztott személyzetet váltottam. Hegyestől Győrig elvittek egy tehervonatot, onnan gépmenet Komáromba, a fűtőháznál otthagyták a gépet, és azt sem írták a kazánkönyvbe, hogy „befelhősült”.

Se víz, se szén, se kenőanyag nem volt a gépen.

A „külsős” felvigyázó várt bennünket, mondta, hogy nemrég álltak be, siettek a hegyesi személyvonathoz, hogy időben hazaérjenek! A kiszereletlenség egyáltalán nem

izgatott. Komáromból Almásfűzitőre lett volna vonatunk, de még javában akkor szedték össze az elegyet. Nos, ha nemrég állt még a gép! – volt egy „rossz, nyavalyás” szokásom –, körbetapogattam a masinát, szemrevételeztem, hogy a kerekei, rúdjai, egyebei megvannak-e? Megvolt rajta minden, a kazán, tűzszekrény, vízállás is mindenben volt, csak az keltett gyanút, hogy a jobb és a bal második főtengely módfelelt meleg volt. (Kéz alig állta!!!) Nem resteltem, leszedtem mindkét ellenágyat, és megdöbbenve tapasztaltam, hogy mindkét főtengelyágy ki volt olvasztva. Az ellenágyban kevés szurokféle kencefice, a kenőpárna összesülve, megolvadt csapágyfém-szemcsék a párnában és az ellenágy alján. Végigtapogattam, elemlámpával végignéztam a csapokat. A csapok be voltak rágódva. Mondtam a komáromi felvigyázónak, hogy én ezzel a géppel egy centit se mozdulok: – Hol a javítási tömb, beírom a javítást, a többit intézzék az illetékesek!

Hegyeshalomban a Tolnai Lajos bácsi, a „mosolygós felvigyázó” volt szolgálatban. Könyörgött a telefonba: – Gábor, valahogy hát gépmenetben hozzátok haza a masinát! – Lajos bátyám, kedves, értsen meg, én ezzel a géppel meg nem mozdulok. Tudom, hogy mit kellene csinálni, és csinálnám is, ha én lettem volna a tettes. De én ezen a gépen egyszer sem voltam, még akkor sem, mikor nagyon kértem, nahát, intézkedjenek azok, akik kinyuvasztották a gőzgépet. – Ha én ezzel a masinával innen kimozdulnék, a főnök irgalmatlanul rám vasalná a csapok berágódását. Oldja meg a problémát a dicső embereivel a főnök! Önköltségben hazamegyünk.

...Aztán volt ám otthon nagy felháborodás! Íme a főnök:

– „Coterelvtárs”, ennyire nem ért a mozdonyhoz?! Miért nem tudta hazahozni?

– Főnök elvtárs, én értek a gőzöshöz, jobban, mint gondolná, jobban, mint a „kö-

rösztygerökei”, no, és éppen miattuk nem vagyok hajlandó a hátamat tartani, egy szikrányit sem vagyok hajlandó kockáztatni miattuk se most, se a jövőben. Most legalább meggyőződhet róla, hogy az emberei hogyan bánnak még az elit géppel is.

Dühöngött a szeretetre nem méltó főnököm, de csak annyira tudott „betartani”, hogy a háromszáz forint karácsonyi jutalom pénzéből kihúzott.

Aztán egy „bevaló” mozdonyvezető elvtárs elment Komáromba a gépért, ámde vele ment a legjobb fűtő. A fűtő tette rendbe a masina alját, ő tette futóképessé, mert a vezér elvtársnak fogalma sem volt róla, mi ilyenkor a teendő. 20-30 kilométer/óra sebességgel hazadöcögtek Hegyeshalomba. Aztán feladták a leckét a mozdonylakatosoknak. A kerékpárt kisüllyesztetni, a csapágycat újraönteni, felfűrni, felszabályozni, majd vissza-, összerakni az egész gépet. És ez volt a könnyebbik része a dolognak! A fő gondot a csapok berágódása okozta. No, de a fűtőház esztergályosa –Tóth Laci bácsi – tervezett egy szerkentyűt, amivel a csapokat be-szabályozták, becsiszolták. A masina több mint három napot állt, de minden kárban van valami haszon! Ez idő alatt kimosták a kazánt, kimosták a szerkocsit.

Bár nekem mosódna ki az emlékeimből ez a gép...

#### 424,283

Nevezetes masina, ez volt az egyik, amelyikkel az országot jártam, a „hidászok” daruszerelvényét cincáltam. Hogy honnan került Hegyeshalomba, már nem tudom, de tőlünk került Komáromba, – örömmel ismertem fel a Zékány-Máthé-féle képeslapon.

1976 októberében már megvolt a 250 feletti szolgálati óráim, amikor váltást kaptam a 283-ason. Megbízható, jó „Nurmi” volt ez a gép, kifogástalan állapotban adtam át Budapest-Ferencvárosban. Még egy hét

sem telt el, és már kinyuvasztották a gépet!... A hegyesi fűtőház vezetője – a túlszolgálati időm ellenére is –, kénytelen volt értesítőt küldeni értem.

Az egyik gózdaru vezetője is telefonált Hegyesnek, hogy gond van a mozdonyokkal. Hol van a Czotter Gabi, jöjjön vissza, amint csak tud. (A Horváth Pista bácsi művezető a gutaütés határán állt, mire Fradiból Kisvárdára értek, mert közben volt vágányzárás munkájuk, és gyalázatos módon lekéstek róla, a masina illetve a személyzete miatt.

Jött az értesítő: – Gábor, készüljön, üljön fel a *Wiener Walzer* gyorsra, és amilyen gyorsan csak tud, menjen Kisvárdára!

Délben indultam, öreg este lett mire odaértem. A sötét állomáson a fekete masinát alig találtam meg, az öreg fűtő-segédkezelő, Asztalos János bácsi kucorgott rajta.

– Adj’ isten jó estét, János bátyám! Hát csak maga van ezen a sötét jószágon?

A többiek (a másik fűtő és a két vezér) nem voltak a „fedélzeten”.

– Jaj, Gabikám, az isten megáldjon, csakhogy itt vagy! Ez a kutyaiütő banda most is csavarog! A rosseb tudja, hol vannak! De a gép itt van „fekve maradvá”.

És sorolta a hibákat: a turbó nem megy, kikészült. A légszivattyú nem megy. A szomszéd állomásról már kézfékkal jöttünk ide. De hiába menne a légsűrítő, a „folytatólagos” fékezőszelep rossz. (Ezen a gépen kivételesen Knorr-6-os fékezőszelep volt.) Hitelesítettem a vízállásokat, megvizsgáltam a tűzszekrényt, szerencsére ezen a téren rend volt. Zseblámpával nagyjából körbenéztem a gépet.

– Vajon a kerekek rudazatja meg van-e még egyáltalán? Na, csak kerüljön a szemem elé a díszes társaság!

Úgy éjfél magasságában előszédeltgett a három főszer.

– Azt a „szencségtelen poncius-pilátusotokat”! Hogy néz ki ez a gép?! Túlzottan

2002/XIV. 5–6.

fáradt, álmos vagyok ahhoz, hogy leszedjem rólatok a szenteltvizet. Nem érdekel, hogy, s miként egyeztek meg, de nekem reggelig tűz-gőz-víz legyen a masinában. Most pedig János bácsi és én megyünk aludni. Reggel hét órára itt vagyunk, és visszük a gépet be Nyíregyházára a fűtőházba. Látom, nem értetek rá kiszerezni sem a szerkocsit, – még szerencse hogy valamennyi szén még van rajta! Ha nem csal a szemmértékem, kilenc csille szén kellene rá. Megértettétek, amit mondtam?!

– Iiiiigenis, fővezér úr!

– Mc-me-menjetek aludni!

Reggel, világosban, ha lehet, még siralmasabb látványt nyújtotta a masina. Nem „Nurmi” volt, hanem csak szürke számár.

Hat órakor már fent voltunk, mentem tiszteletemet tenni a művezető Pista bácsinál. A daru kezelője, Frici, is vele volt. Kitoró lelkesedéssel fogadtak.

– Meg vagyunk mentve, itt a Gábor!

Mondtam, hogy mi a szándékom, – a masinát be kell vinnem Nyíregyházára.

– Gond egy szál sem! A daruk majd „önjáróval” kimennek a munkahelyre, amikor össze kell állítanom a szerelvényt, arra érkez vissza!

– Arra feltétlenül itt leszek.

Megkísértem elindítani a légszivattyút, de nem ment. Az idő hajtott, kézfékek bementünk Nyíregyházára. Beléptem a mozdonyfelvigyázóhoz, bemutatkoztam, és mondtam, mi járatban vagyok. Csodák-csodájára felismertek, ismerősen csengett a nevem. Keletis villanymozdony-vezető kadétként sokszor mentem a Tokaj expresszel, később „szilis” vezérként is jártam Nyíregyházán.

Feladtam a javítást. Két jó szakembert rendeltek mellém, és négyen dolgoztunk, mint a rabszolgák. Legelőször a világítási turbót kicseréltük, – kaptam egy újat, főjavítottat. A légsűrítőt azért nem tudtam Várdán beindítani, mert száraz volt a kenőprés, a

mellékenésnek meg nem volt azonnal hatása. A fűtőházban addig vesződtem a kompresszorral, mígnem Doxa-módra szuperált. A Knorr-6 fékezőszelepet megcsinálta az egyik lakatos, sőt a nyomásszabályzót is kipucolta.

A bal oldali fáradtgőzlovattyú ejtette a vizet. Kisavazták a lövettyúházat, és kapott új betétet. Ezek után az „alját” néztem át. Majdnem fele laza volt a kötvascsavaroknak, és laza volt egy főtengelyágy-húzóék is. Ezt rendeztem, János bácsi pedig víztelenítette az ellenágyakat, és utántöltötte olajjal. Ezután a rudazat következett. A rudazatágyakkal nem volt probléma, mert én azt annak idején úgy elrendeztem, hogy akár Jerikóig is elment volna azzal a beállítással. De a bal ellenforgattyúrúd bronzperselye laza volt. Hogy miért – rögvést rájöttem –, mert száraz volt a kenőszeleccéje. Amikor lekentem a rudazat „patentjait” Várdán, feltűnt, hogy egyik-másik szinte üres volt, üres volt a bal ellenforgattyúé is. Gyanítottam, hogy előzőleg én kentem le utoljára. A két kenés között sok volt a kilométer, és szegény persely nem bírta a szárazságot. A lakatosok rögzítették a bronzperselyt.

Na, most már üzemkész a masina. Mentünk szerelni. Olyan keveréket adtak fel, amilyent még a gyorsvonati gépre sem: lengyel-komlói-oroszlányi.

Tíz csillével vettünk fel, de a tizedik is lengyel volt.

A tüzet én készítettem el, a kazánt is én fűvattam le. (Bőven volt benne kazániszap!) Közben jött a „salakos-elejhúzó”. Majdnem hanyatt esett, amikor kinyitotta a füstszekrény-ajtót. Félig volt pernyével! Végül a daruhoz álltam, alig hogy behajtottam a darut, jött a mozdonyfelvigyázó és egy rezortos, akit én ugyan nem ismertem, de ő ismert engem.

– Gábor, már érdeklődtek Kisvárdáról, és mondtuk, hogy minden rendben, időben ott leszte! Ha kell még valami, akár „apró-

anyag”, írd fel nyugodtan, van mindenünk! A Czotter Gabinak van minden! Mikor vizsgáztál te gőzösről?

– A villanyvizsgám után másfél évvel. A Hámánból kerültem Szombathelyre, és onnan pedig Hegyesbe. Kicsi a világ! Nem hittem volna, hogy valamikor Nurmival jövök Nyíregyházára.

A víz megfolyt, és elmentem vételezni: fadugó, vízállásüveg, tömítőgyűrű, villanyégő, azbesztszinór, kesztyű, gypot, stb. és mindenfajta kenőolajat, még egy vödör gázolajat is. A darunál szegény öreg Asztalos János bácsi (isten nyugosztalja!) nekiállt, seprűvel pucolta a kazánt. A gázolajat azért kértem, mert kevertem hozzá kompresszorolajat és „kisuvickoltam” vele a gépet. A rudazatot még külön, száraz gypottal is áttöröltem. „Kirittentyenttük” a masinát.

Megköszöntem a szíves vendéglátást, elköszöntem, kijártam, és bőven-időben visszatértem Várdára.

A darusok azt hitték, hogy másik mozdonyral mentem értük. Pista bácsiék elismerően konstataáltak, hogy: – A „rendszer” alapján ez tényleg a mi masinánk, csak meglátászik rajta, hogy nem akárki a vezére. Gábor, reméljük, maradsz velünk egész héten! Sok lesz a munkánk.

Maradtam és nem bántam meg. Összecsomagoltuk a darukat, és Kisvárdáról irány Kisújszállás!

#### 424,287

Volt még egy Nurmi, amelyiknek már csak a rendszáma eredeti, de még megy, ámbár pakuratüzelésű. Számához fűződik egy gyászos emlék. A 424,287-es Fehérvárról került Hegyeshalomba, itt annak rendje és módja szerint kinyuvasztották, de ez csak bosszantó volt. A gyászt az okozta, hogy egy fiatal mozdonyvezető kolléga a felső vezeték alatt felment a tetejére, és a huszonöt ezer Volt halálra sújtotta! Hegyeshalmi legény volt, a rendező pályaudvar forgalmi irodája

mögött, a bécsi jobb vágányon történt a balcsot.

Megtörtént, és soha nem lehet elfelejteni!

#### 424,292

Ez volt a másik „országjáró” masinám! Sok kedves emlék fűződik hozzá. De sok verejtékem is hullott rajta! Amikor meglátam az albumban, „vén fejem kábult, a szívem kitárult”. A harmadik gőzös szolgálatomra jelentkeztem fűtőgyakornoknak. Vártam a vezéremet, a tűzmesteremet az Északi Fűtőház felvigyázójánál. A „beíróban” üldögéltem, s közben bejött egy magas, csinos, jóképű férfi. Oszlánszky Sándor volt, a kijelölt mozdonyvezetőm lajosmizsei személyvonat-fordulóra.

Gyálon megálltunk, és azt mondta: – Gabikám, ez a tüzelés így nem jó! Gyere, cseréljünk helyet! Húzd neki, és közben figyelj rám! – Sanyi tüzelt és magyarázott.

– Figyeld, hogy mikor és mennyit rakok rá, és figyeld a kémény füstjét! A füst mindent elárul. Nem szabad, hogy a nyomás tizennégy „légkör” fölé menjen. Az erőpocskolás, szénparálás. Víz mindig biztonságos mennyiségben legyen a kazánban, annyi, hogyha megemelkedik a nyomás, feltétlen le tud szívadni.

Gyón megállóhelyen visszacsereleltünk. Lajosmizséig egyszer sem dörgött a szelep. Sanyi benézett a tűzre.

– Remek! Látom, megy ez neked! No, majd a tűzpucolást is megmutatom! Mit szólnál hozzá, ha elmennénk Kecskemétre a géppel?

– Sanyi bácsi, mi a mennykőt nézegetnénk éjnek éjjelén Kecskeméten? Miattam mehetünk, ott még úgysem voltam.

– Ide figyelj, még egyszer ne mondjam, ne „sanyibácsizz” engem! Nyugodtan tegezhetesz, kolléga vagy. És nem is nézelődni mennénk, hanem megfordulnánk, hogy kémmennyel előre jöjjünk vissza. Kiszereleljük a



2002/XIV. 5-6.

gépet, és vételeznék egy kis plusz olajat is. Jóban vagyok az ottaniakkal. Itt Lajosmizsén, az öreg tűzrevigyzó tata azt mondta, hogy nem kell szemet rámolni. No, menjünk akkor?

– Sándorkám, intézkedj, megyünk. Ré-szemről áll a zászló!

– Gabikám, közeledünk Kecskeméthez, készülj a tűzpucoláshoz! Csak hosszában, a két szélére dobjál szemet! A többit majd mondom, és úgy csináld!

Csináltam és jól!

Mire a fűtőházban megfordultunk, kész volt a tűz! „Alja”, „eleje” belocsolva, „alját” (salakot) leengedtem.

És csak néztem, ámultam, hogy a Sanyit milyen szívélyesen fogadta a salakos, a külsős, és a vezénylő mozdonyfelvigyzó, a szénfeladók, és clókerült a két öreg fordáslakatos.

– Sanyikám, van valami javítás?

– Köszönöm, nincs. Szerelni, fordulni jöttem, és a „kadétomat” hoztam, „vonalismeretre”. Őkelme villanymozdony-vezető, de úgy látszik, hogy a 424-es jobban tetszik neki, mint a Ward-Leó!

– Helyesen szoltál, vezérem, – és bemutatkoztam a „mozdonyorvosló” mestereknek.

Csak ekkor kapcsoltam, eszméltem, hogy nem holmi akárki mellé szálltam fel a Nurmira. Az Oszlászky Sándor masiniszta a javából, ha „idegen pályán” is így ismerik és fogadják. Szénkeveréket is olyat kaptunk, amelyet kért a Sanyi. Visszafelé a Nyugatiig csak egyszer vágott le a biztonsági szelep. Kőbánya teheren áthaladva szólt a Sanyi, hogy készüljek a tűzpucoláshoz. A Nyugati-ban a kémény nem füstölöghet, az „alját” leereszteni nem szabad. Csináltam, a Sanyi figyelte.

– Tökéletes! Gabikám, te „vágod a témát”!

Amikor lejelentkeztünk, a felvételi irodában éppen ott volt a főnök és az egész

„vezérkar”. A felvigyzók óvatosan kérdezték, hogy: – Na, Sanyi, hogy mentetek?

– Hogyan? Remekül! A Gábor tud tüzelni. 424-es masinára, bármilyen vonat elé nyugodtan odaírhatjátok.

Erre mindenki, és a főnök (Szakos Pista bácsi is) felkapta a fejét. – Mi az, a Gábor a harmadik fűtői szolgálatát már egyedül csinálta? Ez igen! – Sanyi elismerése nagyban növelte az ázsíomat.

Az öltözőben kérdeztem Sanyit:

– Hogyhogy ennyire megbíztál bennem, a szabályzót is átadtad. Honnan tudtad, hogy tudok gőzöst vezetni?

A Sándor pajkos mosollyal nézett rám:

– Te, az ilyen pletykás népség között – mármint a mozdonyszolgálatos kollégák közt – semmi sem marad titokban. Valószínű, még a főnök is tud róla, hogy tavaly nyáron meghajtottad a Susa Jóska masináját. Én meg láttam is. Gödön én álltam félre előletek tehervonattal. Félelmetes, de ugyanakkor csodálatos, gyönyörű látvány volt, ahogy átzúgtál az állomáson. Később kérdeztem a Jóskát, hogy ki volt az a srác, aki akkor nála vezetett. A Jóska mondta, hogy kicsoda, és azt is, hogy remekül utaztál, úgy, hogy nyugodtan rád bízam a szabályzót. Szerintem is remekül húztad. Vezetni sokkal jobban tudsz, mint tüzelni, de ne félj, még egy kis gyakorlat, és fog menni a tüzelés is! Mindig úgy csináld, ahogy mondtam, ahogy visszafelé jöttünk. Nincs mese, rutin kell a lapáthoz, szítóvashoz is. A fűtő munkáját befolyásolja a mozdony állapota, a vezér keze, a szénkeverék, a vonat az időjárás, stb. Gyakorlat teszi a mestert, a „tűzmestert” is! Gabikám, igen örülök, hogy eljöttél velem!

– Én köszönöm a szolgálatot! Jó volt, nagyszerű volt!

Legszívesebben megpuszítottam volna kedves vezéremet.



Aztán fűtőkadét időmben még sokszor tüzeltem a 292-esen. Amikor Hegyeshalomba kerültem, már itt volt a gép, ide állomásították, az oroszvári átállító fordában járt. Rendre panaszkodtak rá, hogy nem megy, nem „gőzöl”, ez egy ócska masina.

– Micsoda? Ez nektek ócska mozdony? Pesten úgy ment ez, mint a sárkány. A tizenkét „Mitropa” meg se kottyant neki. Gőzölt, mint az álom!

Egyszer végre rákerültem. Rajkáról egy elég nagy vonatot hoztam Hegyesbe. A beosztott fűtő tüzelt. Mondtam neki, hogy nem csak koszos, de gyalázatos állapotban van ez a gép, mint akinek se ura, se gazdája! Gyalázat így elhanyagolni egy Nurmit!

Rossz volt hallani a kéménykiütést. Nem „sántított”, a tolattyúk jól álltak, de mégis mi baja lehet? Menetközben kimentem a kémény mellé, s hallgattam a csúnya hangját. És ahogy néztem, a füst sem úgy távozott ahogy kellene. Hegyesbe leakadtunk, arra már a tüzet én megcsináltam, és be a fűtőházba. (Azért én csináltam a tüzet, hogy ne füstölögjön, be tudjak nézni a fűstszekrénybe.) Az „alját” leeresztettem, kihúztam a pernyét az „elejéből”, utána szereltünk. Csatornára, daruhoz álltam. Felmentem a kéményhez, kinyitottam a szikrafogókat. Elég volt, ahogy elemlámpával belevilágítottam a kéményekbe: – Hát ezért nem gőzöl a jószág!

Fogtam a szerszámokat és bebújtam a – tűzben álló gép! – fűstszekrényébe! Az első kónusz (fúvó) hossziránt nem, de keresztbe balra, vagy öt centivel el volt dőlve, a tömítése alapon kifújva. Odszóltam a lakatos csoportvezetőnek, idősebb Zechmeister Kálmánnak, akit még a győri műhelyes időmben ismertem már, akkor jó barátságban voltam vele:

– Kálmánom, a kónusz alá kellene egy ilyen gyűrű. – Odavittem neki a rosszat. – Keresett és adott egyet, s miközben a kónusszal vesződtem, odajött a géphez:

– Sikerül Gabi? Kell-e még valami?

– Ez rendben lesz, de szólj a kazánkövacsoknak, hogy keverjenek egy vödör samottszarot! – Samottpor és vízüveg keveréke. – A jobb beömlőcső sárzsákja szinte üres.

Kálmán vótársa, a Fehér Gyuri, rögvest hozta a „sarat”.

– Elég lesz, Gabi? – kérdezte a Gyuri.

– Ide elég, de ahogy nézem, nem ártana a bal oldalit is megcsinálni.

– Add a vödöröt, hozok abba is!

Eközben lementem a csatornába a gép alá! Laza kötvascsavarok, lötyögő tengely-ágy-húzóékek. Előbb az „eleje” legyen meg, aztán rendezem ezt is.

Becsuktam a fűstszekrényajtót, mentem a kötvasak csavarjait meghúzkodni. Az utolsót húztam, amikor jött a főnök ordítva: – „Coterelvtárs”, mit piszmoz itt maga, már régen ki kellett volna járni! Keresik a gépet, már régen Móváron kéne lenni!

Kimásztam a csatornából, közben a főnök a Kálmánra ripakodott rá: – Mi az, mit csinált ez itt?

Nos, a Kálmán barátom nem olyan ember, akivel – csak úgy – lehet hőzöngeni! Rendreutasító-kioktató hangnemben válaszolt a főnöknek: – „Ez” itt azt csinálta, amit kellett! Megtömítette alapon és beállította az első kónuszt, és kikente a beömlők sárzsákját. Én nem küldhetem be a lakatos a tüzes masina elejébe, de maga sem. A Gábor bebújt, és megcsinálta, amit muszáj volt!

A gép alól kijöve így szóltam: – Jó napot kívánok, főnök elvtárs! A tengely-ágy-húzóékekkel és a rudazattal még nem végeztem. Gyorsan megcsinálom és kijárok!

– Hogyan néz ki maga? Nem csinál semmit, azonnal járjon ki! Mosonmagyaróvárra gépmenet, onnan oroszvári tehervonatot!

A baromi hőségben megizzadva, módfelett koszosan, nem lehettem szívderítő látvány: – Kijárok, főnök elvtárs! A masinám zörög, lötyög, lafog minden, de úgy

2002/XIV. 5–6.

látszik, ez Hegyeshalomban nem számít. Az se számít, hogy néha órákat várakoztatják a vonatot. És azt is hozzátettem csendesen, hogy csatorna nélkül nem megyek a gép alá, nem fogok laposkúszásban javítást végezni.

Móvár felé gépmenetben már feltűnt, hogy valahogy másképp viselkedik a masina. És az 1600 tonnás vonattal merőben másképpen „beszért” a kémény, mint előzőleg! De még mindig nem tetszett a hangja. Gőzölt a gép, a szelep is levágott, de mégis! – nem úgy húz, ahogy kellene és tompa a kéménykiütés. Utasítottam a fűtőt, hogy a hengerolajos présnek tekerjen be. Útközben többször megismételtem vele. (Ez azt jelenti, hogy a tolatyútk, dugattyútk – szóval a hengerek –, kenését keveseltem. „Betekerni a présnek” azt jelenti, hogy az automata hajtás mellett a racsnis kézikarral gyorsítani a kenőprés működését.)

Az automata présmeghajtás beállítása jó volt, ezért gondoltam, hogy az elemek beállítása túl kevés adagolásra lett visszavéve. Jól gondoltam.

Amikor Hegyeshalom állomáson haladtam át, már keményen pattogott a kémény hangja, – zengett, mint a nagyharang. És húzott a masina, mint a sróf!

Lejelentkezéskor már a Tolnai Lajos bácsi, a „mosolygó felvigyázó” fogadott. A nappalos mozdonyfelvigyázótól hallotta, hogy mi baja volt a főnöknek a Gáborral.

– Felvigyázó uram, tisztelettel lejelentkezek...

– Köszönöm! Gábor, holnap megint nappalra, oroszvári átállítás!

– Vettem, rendben van, de Lajos bácsi, ha lehet megint a 292-esre! – és kiértékeltek a nap eseményeit

– Jól van, Gabi, nehogy már megijedj a saját árnyékodtól! A gépeknek huszonnégy óránként egy-egy óra jár a fűtőházban tartózkodni – szerelni, kezelni. Az nem számít, ha a masina fél napot állt pőfögve, a vonattal indulásra várva, csak a fűtőházba ne legyen

egy óránál tovább. Amíg ilyen a fűtőház vezetősege, nem fog javulni a helyzet. Ha kinyiffan a gép, valakit megbüntetnek és kész. A karbantartásra, javításra akkor sem szánnak több időt.

– Elég szomorú ez Lajos bácsi! Szombathelyen sem volt valami rózsás a helyzet, de itt! Alig pár hónapja, hogy itt vagyok, de megvan a magánvéleményem a gépekről, a személyzetükről, a vezetőségről! De nem érdekes, a 292-esből mozdonyt akarok csinálni. Kedves gépem volt nekem ez Pesten.

– A 292-esre jössz Gabi, legalább veled lesz a gyerek! (Lajos bácsi fia – a Lajoska – fűtőkadét volt még akkor.)

Reggel a „kadétom” nem jött, mert elaludt, majd csak egy későbbi vonattal érkezett. Viszont a gép ott állt a fűtőházban, – darunál, csatornán. (A Lajos bácsi úgy intézte, hogy reggelre bent legyen a gép.)

A kazánt, a vízállásmutató készülékeket megvizsgáltam, utána neki a nagy munkának. A szerkocsit kézfékkal lefékeztem, „hátra” az emeltyűt, és gőzerővel „rányomtam” a mozdonyt. Fellazítottam a hajtó- és csatlóágakat. Le a csatornába, – felhúztam a fő-tengelyágy húzóékeket, s utána beállítottam a rudazatágyakat. Már majdnem végeztem, amikor jött a főnökhelyettes.

– Mit csinál itt maga, Gábor?

– Összeraktam a gépet, még mielőtt szétdőlt volna. Csak egy gép van itt a fűtőházban, amelyikre azt lehet rá mondani, hogy egyben van. A 424,005-ös, mert a Tolnai András bácsi meg a Szabó Lajos melléállnak, ráteszik a kezüket. Nem való Hegyeshalomnak 424-es!

– Ki kellett volna már járni, Gábor!

– Még lekenem a „patentokat”, megigazítom a tüzet, mert ez nem tűz, amit csináltak, és ha itt lesz a fűtőm, azonnal kijárok!

Otthagytam a főnökhelyettest, mentem a „Ceki” Kálmánhoz.

– Te, Kálmán, valahogy nem okés a kenés



a masinának, állítsátok be a „meleg”-prést, –  
 $\frac{3}{4}$  adagolásra a tolattyúknak, hengereknek.

– Mi az, hogy nem „okés a kenyés”?  
 Majd mindjárt „okés” lesz! De nehogy túl-  
 vételezés legyen hengerolajból, mert akkor  
 mi szorulunk.

– Csináljátok csak! Ne izgulj nem lesz  
 túlvételezés!

(Jóban voltam a „szénolvasókkal”, min-  
 dig tudtam plusz olajat szerezni. Főleg a  
 Szabónénál, a Margit néninél. – Margit néni  
 aranyos, egy kis „kraftot” ennek a masiná-  
 nak, – jaj, hogy csókolom az aranyos arcoc-  
 káját! Sokszor megpuszítottam a kedves kis  
 nénikét, mert mindig jól megmérte az olajat,  
 annak köszönhetően, hogy elhunyt apám-  
 nak „kollégája” volt.

Elkészítettem a gépet, lejártam a fordí-  
 tótól, mire jött a Lajoska. Panaszkodott,  
 hogy a kislány babája egész éjjel sírdogált, és  
 ezért nem hallotta meg a vekkercsörgést.

– Semmi hézag, „Luisz”, legalább nyu-  
 godtan rendbe vágtam a masinát.

Mosonszolnokra mentünk gépmenet,  
 kb. kétezer tonnás oroszvári kilépő ércvona-  
 tért.

– Jó apádnak mondtam, hogy moz-  
 donyt akarok csiszolni ebből a gépből, már  
 tegnap elkezdtem, de a főnök nem engedte  
 befejezni, de most igazán rendbetettem.

Dél felé járt az idő, amikor megindul-  
 tunk.

– „Luisz” húzd neki, majd én tüzelek!  
 A tüzet én csináltam meg, és kíváncsi va-  
 gyok, hogy megy a gép...

Ment, mint a sárkány.

– Gábor bácsi, mit csináltál ezzel a  
 géppel? Ez eddig alig vánszorgott, és nem is  
 gőzölt!

– Lajoskám, ráfogom a lövettyút, hadd  
 nyomja a vizet a kazánba, és mondd meg,  
 hol zúgassam le a szelepet.

Hegyeshalom állomáson úgy vágódtunk át, mint a „tornádó”. A Lali húzta, én meg mögöttem a jobb oldalon. Ebédre tértek vissza a fűtőháziak, köztük a főnök is, amikor átvágtunk az állomáson. Láthatták és hallhatták, hogy megy az a 424-es, amelyikre a Czotter Gábor rátette a kezét. A kanyarban, a kanáris híd után levágott a biztonsági szelep.

– Gabi bácsi, csodálatosan megy ez a masina! De most mi lesz? Még a főnök is látta, hogy én vezetek! Baj lesz ebből.

– Gond egy szál se! Még szerencséje a főnöknek, hogy ma reggel nem jött oda hozzám. Csak a helyettes zaklatott, hogy ki kellene járni. A főnököt leküldtem volna a gép alá. Utána meg fel a vezetőállásra. Megnézhette volna, hogy milyen tüzet csinált az éjszakai dolgozó, és azt is megnézhette volna, hogy üresek voltak a kenőprések. Ez egyrészt jó volt, mert „Ceki” Kálmán bátyádék tudtak állítani a „meleg”-prés adagolásán, de az már nem volt jó, hogy a légszivattyú kenőprése is üres volt. Az éjszakaiak úgy hagyták ott nekünk a gépet, mint „eb a szaharát”. Még jó, hogy szénrel kiserelték, de a vizet, azt már nem vettek fel a darunál. A kazánt sem fűvatták le, mert, miután lekentem a masinát, lefűvattam a kazánt. Nahát, ha a főnök kedves emberei így bánhatnak a géppel, akkor a főnök nekem ne pofázzon, hogy a kadétnak átadom a szabályzót.

Rajkán megálltunk, vártunk az engedélyre! És a kis kadétnak elmagyaráztam, megmutattam, hogy a gépet hogyan kell „útra készre vágni”.

Néhány szolgálattal odébb a Winkler László kollégám, barátom hajtotta a 292-est, és intett, mutatta, hogy szuper jól megy a masina.

Szerényen megjegyzem, hogy a hegyesi fűtőháznál egyetlen masiniszta volt olyan kvalitású, mint én – a Winkler László – „alias” „Mylord Brett Sinclair. A Minden

*leben két kanál* tévéfilmsorozat egyik főszereplője, Roger Moore után kapta főlegem ezt a becenevet. A szóke, kékszemű kollégám kifogástalanul tudta az utasításokat, és kifogástalanul értett a mozdonyhoz – illetve a mozdonyokhoz! –, mert dízel- és villanygépeken is a hivatása magaslatán állt. Akármennyire is próbálta „nyesni”, „szívadni” a vezetőség, nem tudtak belekötöni, mert mindenkor – pontról pontra – az utasítások szerint teljesítette szolgálatát.



...*Nem való Hegyeshalomnak 424-es!* – ezen megjegyzésemre megkaptam a választ, a retorziót.

Egy szerencsés kimenetelű utolérésem balesetem megfelelő indok volt arra, hogy lerúgjanak a 424-esről, kirúgjanak az oroszvári fordából.

Nappali szolgálatot teljesítettem a 411-essel R–III. tartalék, Hegyeshalom, éjszakai szolgálat: személy-ingavonat 324-essel, Hegyes’ és Rajka között. Nurmira, a 424,292-esre csak akkor ülhettem – de akkor feltétlenül –, amikor a többiek irtóztak a feladattól, az elvégzendő munkától, és akkor, amikor kikötötték, hogy a mozdonyra mozdonyvezetőt is adjanak, nevezetesen a Czotter Gábort. Ugyanis, amikor egy kicsit „rázósabb” útról volt szó, a „krémje” gyorsan visszavonulót fűjt. Így csinált Hegyes’ és Győr között tolató teherfordát a „Coterelvtárs”. Nyugodtan tért nyugovóra a vezetőség, mert tudták, hogy – éjszakánként – nem akárcsak kezében van a „tolató” masinája.

És amikor vidéken „anyagolni” kellett, – főleg, amikor a „dozátoros” önsúritó szerelvényt kellett „kitározni”, – hát oda feltétlenül én keltem. A vasútépítők vezetője – a Hollói úr – és a pályafenntartás részéről a pályamesterek csak akkor voltak nyugodtak, ha a „dozátor” szerelvényen én voltam. Komáromba, Almásfüzitőre, Nyergesújfalura, Lábatlanra, Tokodra, Dorogra ill. Tatára,

Tatabánya alsóra és Tatabánya felsőre mehettem a 292-es Nurmival. Fűtőket, olyanokat írtak mellem, akiktől mindegyik „kollégám” tartott. Én csak irtóztam tőlük, egyik-másikat nem szántam volna a tűzbe hajítani! Egyik barom fűtő majdnem befejeztette velem a mozdonyvezetői pályát. Kis híján kiforrázta a bal szememet. Szereltünk és a szénlocsoláshoz a jobb lövetyűről adtam a vizet. A „szájába rágtam”, szóljon, ha el kell zárni a vizet. Nem szólt, csak ledobta a tömlőt, és a forró, nagynyomású, lúgos víz sugár homlokon talált! Ordítottam egy nagyot, elzártam a lövetyűt, és rohantam a szénolvasóhoz repceolajért. A hideg olajjal kentem be a megégett fejbőrömet. Egy hétfőig fáj, de hál’ istennek, nem lett maradandó nyoma.

Ide tartozik egy olyan szolgálat, amit már bátran megírhatok, most már nem adhatnak érte fegyelmet. A vasútépítők vágányzár munkához két M62-es gépet kértek a „dozátoros” szerelvények üritéséhez. Hogy-hogyan nem? – mentem én egyedül, gőzössel.

Az építésvezető pályamester ott is vakaródzott, ahol nem is viszketett. – Egy géppel a két szerelvényt nem tudjuk kiüriteni a vágányzár tartama alatt. Ki volt az a hülye, aki elfelejtett gépet adni?! – Meguntam a siránkozását! – Tessék idefigyelni! Igaz, hogy ez nem „Zergej”, de nem ám, ez gőzös, és egyedül vagyok! De a légszivattyúja úgy működik, mint a géppuska. (Én tömítettem meg a dugattyúrúdjai tömszelencéjét.) Összecsatoljuk a két szerelvényt, s egy úttal kiüritjük mind a kettőt.

– Hogyan? Hogyan tudná megtenni? Ez képtelenség! Sokszor még egy szerelvényt sem tudnak feltölteni gőzössel!

– Mester úr, ezt bízva én rám illetve a masinára! Azt megmondom, hogy az összekapcsolt két szerelvény folytatólagos fékjét kiiktatom. A rendelkezésemre álló fékezőerő csak a mozdony kiegészítő fékje és az

ellengőz lesz. Lépésnél nagyobb sebességgel nem fogok menni, de, akkor is, a „lassan” ill. „megállj” jelzést időben adják az emberei.

– Vezér uram, ha maga ezt megcsinálja, öt liter bor várja a „restibe”!

– A rosszabb igya a „resti” lőre borát. A munka legyen meg... Nekem nem kell a bor!

Ment a munka, kiüritettük a vágányra a bazaltot. A kiírt idő előtt félórával befejeződött a vágányzár. A 2300 tonna körüli szerelvényt kivitettem a vonalra, kiüritettük, és szépen visszatoltam. Bátran merem állítani, hogy ez – országos viszonylatban – olyan teljesítmény volt, amilyent se előtte, se utána nem csinált meg senki – még „korszerű” vontatójárművel sem.

A vasúton minden hír gyorsan terjed, és terjed mindenfelé. Ennek a híre is elterjedt! És ezért kérték – hogyha lehet, a Czotter Gabi jöjjön a „dozátorra”.

A „hegyesi vezérkar” persze nagyon nyugodt volt akkor, amikor én vidéken voltam. Nem kritizálta senki a fűtőház masináit, és nem utalta javításba a hiányosságokat. (Azt eleve sejtettem, hogy Szombathely „leadjá majd dróton”: – vigyázat, mert nagy a pofája a pesti suhancnak!) A vidéki munkánk vége lett, és gondot jelentett, hogy engem hová vezényeljenek.

Rögvest megoldódott! Kapóra jött, hogy a hidászok a darus szerelvényükre Hegyestől kértek mozdonyt.

Ekkor a 424,292-essel megkezdtem az országjárást. A balgák azt hitték, hogy no, most aztán jól „megszívattuk” a „Coterelvtársat”. Igen! „Megszívattak” azzal, hogy minél messzebb lehetek a főnökségtől és minél messzebb a „gyönyörű” családomtól. (Ha annak idején az anyám nem rúgott volna ki az ősi házból, már akkor elvált, „legényember” lettem volna. Csömörletes helyre nősültem be Hegyeshalomban, és csak huszonöt év után tudtam változtatni sanyarú, megalázó helyzetemen, amikor –

2002/XIV. 5-6.

kétszeri nekirugaszkodásra – végre elváltam.)

A daruszerelvényt cincálva – végre minden nyugót magam mögött hagyva –, a Nurminak éltem, ami ugyan kemény erőfeszítést kívánt, de bírtam, – győztem ifjú büszke erővel. Jártam az országot, és nekem nem kellett „pilóta”, nem kellett „navigátor”, – vonalismeret nélkül is oda vittem a darukat, ahová csak kellett. (Jól néztem volna ki, ha lépten-nyomon „pilótát” kértem volna. A fejemben volt az ország vasúti térképe, és előttem a menetrendkönyv, ez nekem elég volt.)

Ha már ilyen messzire elkalandoztunk, hadd tegyek egy kis kitérőt:

Egy szomorú évfordulóra emlékezve írtam négy éve a *Mozdonyvezetők Lapjának*, hogy 1968-ban az 1810-es szombathelyi „színházgyorsnak” a balesete nem következett volna be, ha a motorvezető az én győri „leós” mesterem – Szász Károly – lett volna.

Azon az éjszakán Nagytétény-Diósd állomás bejárati előjelzője nem állt az 1810-esnek, viszont a bejárati és a kijárati jelző zöld fénnel „szabadot” mutatott. (Azt a nyavalyás előjelzőt sose kezelték, mert messziről lehetett látni a főjelzőt.) A vonatvezető be is írta a menetlevélre a „rendes” áthaladást. Ám a motorvezető – Bene Jóska bácsi – gyorsfékezett, mert azt látta, hogy foglalt előtte a pálya. A rutinos nyugdíj előtt álló masiniszta, „bemérte” a távolságot, és biztos volt abban, hogy nem lesz ütközés. Nem is menekültek a vezérállásról. Ugyanis a bejárati váltón kisiklott a gyors, a motorkocsi felborult, hárman meghaltak: a Jóska bácsi, a vonatvezető és a fűtőkazán kezelője. Ugyanis, az első ABB motornak aláváltott a bakter.

Karcsi bácsinál azért nem történt volna ilyen baleset, mert amikor nála vezettem, úgy kellett mennem, mintha ő lenne a „jobb” oldalon. A 3/b gyorsal elmentem a bejárati előjelző mellett, mire Karcsi bácsi rám szólt:

– Gábor, milyen volt az „eleje”?

– Nem állt, de a „hátluja” (a főjelző) szabad.

– Nem érdekes, fékezzen rá!

Nyolcvanról húszra kellett csökkentenem a sebességet. Karcsi bácsi rászólt a vonatvezetőre:

– Vezető úr, írja be a menetlevélre! Hanyag jelzőkezelés, „plusz” két perc.

Ha ugyanazon a helyen három alkalommal trehányul kezelték a jelzőt, a harmadik után Karcsi bácsi már írta az eseménykönyvet. Volt rá példa, hogy az illető bakter bizonyos időtartamra váltópucolói beosztást kapott. Karcsi bácsi Nagytétény-Diósd előtt is „leültette” volna a gyorsot. Ha járt volna azon a vonalon, hamar megtanulták volna az utasításszerű jelzőkezelést. Nagytétényen minden jelző úgy állt, ahogy a gyors előtt közlekedő tehervonatnak beállították. A tehervonat azért nem haladt át az 1810-es előtt, mert a mozdonyvezetője megállt és reklamált, hogy nem megy tovább, mert nincs vonalismerete, „pilótát” kért. Adódott ez a rendkívüli megállás, és ez okozta a balesetet. Nem történt volna meg a baleset akkor sem, ha én lettem volna a tehervonat mozdonyvezetője, mert én „szabad” áthaladásnál nem álltam volna meg. Egyébként ő utasítás szerint végezte a dolgát. Ha egyszer bizonytalan a vonat közlekedése, nem vállalkozhat a továbbhaladásra.

Egy alkalommal én is a daruvonattal a bakonyi vonalon jártam. Eléggé sokára értünk Veszprém külsőre, sokat kellett várni Várpalotán és Hajmáskéren is. Veszprém külsőn daruhoz álltam, és a tűzzel foglalatostkodtam. Közben jött a forgalmi szolgálattevő.

– Vezér uram, nagy gond van! Sem toló-, sem előfogati gépet nem tudunk adni. Éjfélnél előbb nem tudnak indulni. (Százvalahány tonna – nem emlékszem már pontosan, hogy mennyire volt „túlsúlyos” a szerelvényünk.)

– Szolgálattevő uram, az mennyire biz-

tos, hogy éjfélre lesz tologép?

– Hát, ki tudja!? De, arra talán visszaér a „toló”!

– Tessék idefigyelni! Úgy intézzék, hogy még a talpfák is kiszöldellenek előttem! Amikor végeztem a géppel, sípolok egy „fékauf”-ot! Utána úgy mozdítson meg innét, hogy Szentgálra ne kelljen megállnom. A többi az én dolgom.

– Már is intézkedek, vezér úr, megtisztítjuk az utat.

Elhangzott a „fékauf” („féket ereszd meg!”) sípjelzés. Pillanatok alatt sűrű köd ereszkedett az állomásra. A Bakony „fővárosában” ilyesmi gyakran előfordul.

– A fene egye meg, te Kálmán, ez nem hiányzott, hogy a sistergő mennykő vágna a Balatonba! Eközben a Laci kapaszkodott fel a gépre.

– Jöttem segíteni! Tüzelek, rámolok, segíték a Kálmának, Gabi, te csak húzzad! Az istenért, ilyen ocsmány időben te ne ugrálj el a szabályzó mellől, neked csak a vezetésre kelljen figyelned! Lesz gőz, víz, ne félj, hiszen te tanítottál!

Megindultunk, és szenes masinának még sosem nyitottam ki annyira a szabályzót, mint akkor. A két emberem felváltva tüzelt – remekül! Herenden levágott a biztonsági szelep, rá kellett fognom a jobb lövettyűt is, hogy ne zúgjon. Vidáman felértünk Szentgálra, és onnan lefelé, Ajkán álltunk meg. Daruhoz álltam.

– Gyerekek, veszünk vizet, körbenézzük a masinát! Gyerekek, ötösre vizsgáztunk. Gőz-víz volt, és a masina is rendben. Mindem elismerésem a tietek!

Álmélkodott ám a két kislány („lapposvidéki”) legény, hogy nem akármilyen volt ez a hegymászás.

– De nem ám! Képzeljétek el azokat a kollégákat, akik nap mint nap ezen a vonalon gyötrődtek személy- és gyorsvonatokkal! Szaktudás nélkül nem ment ám volna a Nurmi.

Ajkától Cellig szintén „zöld” utat kaptunk. Ajka után megszűnt a köd, felsütött a holdvilág. Megmutattam a fiúknak a Nagy-Somlyót. – Most a Marcalon megyünk át! – Az ott a Ság-hegy, én most hazaértem!

Celldömök személyben leakadtunk, és be a fűtőházba.

– Gyerekek, a kezdésig horpasztunk egy kicsit!

Már besötétedett, mire délután a darukat összeszedtük.

– Lacikám, a gépnek van minden, a „tűzrevigyázó” őrzi a fűtőházban, én most elmegyek a hűgómékhoz.

Tudtam, hogy megszületett a hűgóm kislány babája, de még nem láttam a picit. Éppen akkor fürdették, amikor beállítottam hozzájuk... Azóta már mennyi víz lefolyt a Marcalon! Az a baba már egy másfél éves kislány anyukája.

Celldömökön „összezsomagoltunk” – és irány Vonyarcvashegyre. Két napos, vágányzárás munkája volt a daruknak Gyenesdiásnál. Délután volt már, amikor Vonyarcról elindultunk Tapolca irányába. A célállomás Városföld volt Szeged és Kiskunfélegyháza között félúton.

Azért mentem Tapolca felé, mert már mindenünk fogytán volt. A Balaton déli partján Fehérvárig semmink sem lett volna elég. (Akkoriban már nagyon számítani kellett, hogy hol tudok szerelni, kezelni, vételezni, vizet venni.)

Tapolcán leakadtam, be a fűtőházba, egyenesen a szényszerelő alá. Mondtam a szénfeladóknak, hogy a daruk mozdonyával vagyok itt, s kérdeztem, milyen keveréket adnak? Sorolták. – Hát erre a gépre ez nem lesz jó. Nekem gyorsvonati keverék kell.

– Sajnos önhatalmúlag nem adhatunk mást, mint ami a kiszabás.

Bosszantott, hogy már megint a szénrel van a gond. Akkoriban a két gőzdaru egyben segélynyújtó készenlét is volt. Ha bárhol baleset történik, akkor minden más



2002/XIV. 5–6.

munkát abbahagyni, „repülni” a darukkal a helyszínre. (Viszont silány szénnel nem lehet „repülni”.)

– Várjunk akkor egy kicsit, rögtön intézkedem!

Mentem, hogy szólok a felvigyázónak, mi a probléma, és telefonálok a minisztériumi főmozdonyirányítónak. A fűtőház udvarán szembe jött velem egy feltűnően jóvágású, stramm kinézetű civil, és nekem felém lett valami, ismerős volt ez az úr.

Illendően köszöntem neki, s ő megállított.

– Jó estét vezérem, hová igyeckszik, van valami gond? (Valószínűleg meglátszott rajtam a felindultság.)

– Igen, valaki illetékest keresnek, mert a gépemre valami jobb szén kellene... a daruk mozdonyával jöttem be szerelni, kezelni, mert nem akármilyen út előtt állok, és útközben nem állhatok meg szénért, mert akkor nem érek időben Városházra.

– Jó, értem. Jöjjön csak velem, vezérem!

Ráköszönt a szenesekre. Már a köszönet is nagyon jól hangzott. A visszaköszönet is.

– Emberek, erre a masinára, olyan szemet adjanak fel, amilyent a vezér úr kér!

– Igenis, helyettes úr.

Megköszöntem az intézkedést, és megindult a szerelés.

Lengyel – komlói – felsőgallai keverék kilenc csillével. Kenőanyaggal is bőven elláttak bennünket... Indulásra várva azon töprengtem, vajon ki ez a „helyettes úr”, akinek egy szavára minden elrendeződött. Eszembe jutott, hogy a szombathelyi időmben, 1972 nyarán, egyszer már találkoztam vele a tapolcai fűtőháznál. A 424,241-es gépet én vittem hozzájuk részlegvizsgára, én adtam fel a javítást. Szinte egy fővizsgát csináltak a rendkívül rozzant állapotú masinának. Amikor elkészült, mentem érte. Nagyon meg voltam elégedve vele, de a szombathelyi reszortos kukacoskodott. A vitás kérdésben

az én szavam lett a mérvadó, a helyettes úr nekem adott igazat.

Akkor még nem tudtam, 1976-ban sem, sokáig nem, hogy a tapolcai fűtőház főnökhelyettese (későbbi főnöke) Csermák József, aki az 1952-es helsinki olimpián sporttörténelmet írt két izmos kezével. A világon első volt, aki hatvan méteren túlra „suhintotta” a kalapácsot.

Másrésről is emlékezetes volt az a városföldi út. Tapolcától a Laci fűtőjének rendeltem el a tüzelést. (Eleget henyeált, most már dolgozzon! A Kálmánt pihenni küldtem.) Balatonkenesétől felfelé menet nekem kellett kézbe venni a lapátot, mert olyan fűtő volt, hogy én a 424-esnek még a közelébe sem engedtem volna.

Előzetesen a „magasságos irányítással” megbeszéltem, hogy Fehérvárott lehetőség szerint áthaladok, de Martonvásáron okvetlen vizet veszek, tüzet pucolok, rámolok! Kelenföldtől Ceglédig „drót alatt” megy a vonat, és ott nincs rámolás.

– Minden oké, vezér úr, odafigyelünk a menetre!

Fehérváron nem állt a „haladó”, kitérőbe, de darus vágányra vitt. Nos, ha már meg kellett állnom, tele vettem a szerkocsit vízzel. De jó, hogy vettem vizet! Martonban feljött a forgalmista a gépre, hogy sajnos nincs víz, mert bedöglött a szivattyú motorja. Megint egy telefon az „irányításnak”: – Indulásra kész vagyok, de nem tudtam vizet venni Martonvásáron. Intézkedjenek, hogy a fővárosi állomásokon a lehető leggyorsabban átporolják, és Vecsés készüljön rá, megállok vízért!

Kőbánya-Kispest, a „vasgyár” megállított: engedélyre vár!

– Micsoda? No, hol az a telefon? Mire kértem a gépre, már állt a „kijárat”.

Szerencsésen és időben megérkeztünk Városházra.

Karácsony hetében lett vége a daruzásnak. A szerelvényt elvittem Dunakeszire,

onnan gépmenet Hegyesbe. Vissza az Északi Fűtőházba, – szerel, kezel, fordul, kijár – és „tűz” az egyes vonalon. 22-én késő este indultunk, 23-án hajnalban félreálltam a géppel Hegyeshalomban Abban az évben ez volt az utolsó szolgálatom.

A főnök nem mondta ám, pedig de mondhatta volna:

– No, hát köszönjük, „Coterelvtárs”, a négy hónap alatt derekasan helyt állt.



A 424,292-essel kezdtem, és vele fejeztem be az országjárást. Amikor három hónapra leállt kazánmosásra, addig a 283-ast hajtottam. Akadtak „rázós”, hosszú útjaim is. Volt úgy, hogy kilenc éjszakán át forgott alattam a kerék. A darukiszolgálást a váltótársam csinálta, de a daruk továbbítása az én feladatomból volt. Napközben aludtam, már amennyit tudtam. A kilencedik éjszaka után már nagyon ki voltam készülve. Hétvége volt. Mondtam az embereimnek Kispest állomáson, hogy a daruk itt maradnak, mi pedig a *Wiener Walzer* gyorsvonattal hazamegyünk, a masinát pedig beviszem az Északi-kiba.

Kispest forgalmistája mondta, hogy alighanem bajok lesznek azzal a délutáni fűtőházba menéssel. Kádár János különvonatja fog közlekedni, az alatt minden megáll.

– Akkor nem érjük el a Wienert, és csak holnap hajnalban érünk haza. Telefonálhatok?

– Tessék.

A minisztériumi fő-mozdonyirányító a biztonsági szolgálat főnökét adta. Gőzöm nem volt arról, hogy ki az illető.

– Kérem, valahogy intézzék el, hogy a mozdonyommal és három fáradt emberemmel időben a fűtőházba érjek.

– Sajnos, nem megy, sajnálom, nem tudok segíteni.

– Kérem szépen, akkor szóljanak Kádár elvtársnak, hogy egy munkásembere,

egy mozdonyvezető kilenc éjjelen át hajtotta a mozdonyt, és szeretne végre pihenni, időben hazaérni, a fáradt embereivel együtt!

– Nyugodjon meg, „vezér elvtárs”, valamint elkövetünk.

Négyen a masinán startra készen várakoztunk. A váltótársam már sűrűn, nagyokat ásított.

– Lala, te szállj le, és busszal menj a Keletibe! Akármilyen lesz, legalább te érsz haza időben.

Egyszer csak a forgalmista kiszaladt az irodából, és: – vezér úr, indítsa a légszivattyút, megvan az engedély, állítom a „kijáratot” és mehetnek!

Kőbánya teherpályaudvaron kitérőbe vittek, megállítottak. A szolgálattevő szólt, hogy rögtön indul a különvonat, utána mehetünk. Láttam, amint Kádár megérkezett, és a kíséretével felszállt az „Ezüst Nyíl” motorvonatra. Utána egyenest mehettem az „A” fordítókorongig. Már várt bennünket a tűzre vigyázó, a külsős felvigyázó és egy fiatal reszortos.

– Vezérem, rendben van a gép? – kérdezte a reszortos.

– Igen, rendben. Szén is van rajta bőven. Holnap este úgy is én jövök rá, majd kiszerelem a szerkocsit.

– Írjon be a kazánkönyvbe, és mehetnek! Még van negyven percünk. A 30-as busszal húsz perc a Keleti.

– Köszönöm, tudom, egykor sokat jártam a 30-assal,

– Vezér uram, csak nem maga a Czotter Gábor?

– De igen, itt vizsgáztam ennél a fűtőháznál gőzösről.

– Örülök, hogy találkoztunk! Siessenek csak, a masinát mi elrendezzük.

Az utolsó időkben én is beosztott gépet kaptam, a 424,172-cst. Balesetes, dögöltöt pár volt, de a főműhelyben rendbe tették, ám a sebességét levették hetvenöt kilométer/óra.

2002/XIV. 5–6.

A főnök így szólt: – „Coterelvtárs”, menjen Pestre a gépével, és csinálja meg a futópróbáját!

A próbán megzavartam százal a gépet. Bírta! Itthon sokat dolgoztam rajta, míg nem mindennel elkészültem, úgy ahogy kellett. Bárki megnézhetné a mozdonyomat. Pályafutásom során ezzel a géppel vittem a legnehezebb vonatot, Hegyeshalomból Csornára 2414 tonnás tehervonatot 50/50 kilométer/órás sebességgel. Egyben tartottam a gépet, a kenése is „oké” volt. Azóta is így emlegetik: „Gábor, okés a kenyés!”

A főnök egyszer kérdezte: – Na, „Coterelvtárs”, hogyan megy az a mozdony?

– Úgy, hogy akár a Wiener Walzert is elvinném velem!

...Hiába piszkált a főnök, a kollégáktól annál több elismerést kaptam.

## 424,323

Istenem, lassan harmincöt éve lesz – a pontos dátumra már nem emlékszem –, mozdonyvezető „kadét” voltam a győri fűtőháznál. Egy reggel műszakkezdésre mentünk be a mozdonyszínbe, és meglepetésünkre bent állt egy Nurmi. A hatalmas gép szinte betöltötte a kis fűtőházat. (Csak akkora volt a győri mozdonyszín, hogy három 424-essel teljesen tele lett volna.) Elbűvölve néztem a masina jó hangzású „rendszerét”: 424,323. A műhelyben négyen voltunk fiatal „kadétek”, kíváncsian körbenéztük a vadonatújnak látszó gépet. A többiek még nem is láttak addig pakurás Nurmirt, csak én. Az öregeknek közömbös volt a masina jelenléte, csak egyik idősebb, de fölöttébb bárdolatlan lakatos tett rá megjegyzést: – „Mi a sz...nak van itt ez a kramanc, hogy ezzel is nekünk legyen dolgunk!?”

Megvetően végignéztam az alacsony, tömzsi, kopaszodó, vörös hajú, vörös bajszú emberen, és magamban azt gondoltam: a szaktudása, tehetsége lenne akkora, mint a munkakerülő készsége és butasága. Magára

ezen a gépen nem bízának semmit, hiszen egy Truman hengerfedelével sem boldogult. (En állítottam be a tömítőgyűrűt, és raktam fel a hengerfedeleket.)

A társaimhoz szóltam: – gyertek fel a „konyhára”, ilyen masina vezérállásán még én sem voltam. Nem győztünk csodálkozni: – ajha, mennyi cső, mennyi állítókerék, és milyen furcsa „tüzelőajtó”. – Közben megjelent a masina gazdája.

– Jó reggelt, fiúk! No, mi a helyzet, mit néznek?

– Jó reggelt kívánunk! – és én mint „rangidős” bemutatkoztam – mozdonyvezető-tanulók vagyunk, megnéztük a masinát, nem nyúltunk semmihez, csak nézelődtünk. Maga a vezére ennek a szép Nurminak?

– Igen! Németh László vagyok! – és kezdet fogott velünk a vezér.

– Nos, hát van rajta mit nézni – mondta Laci bácsi –, ez még nekem is új, ilyen tüzelőberendezése csak ennek van, most próbáljuk, hogy mennyire válik be.

Eközben már keresett bennünket a művezető, Szekér Jóska bácsi. – Na, legyenek, gyertek csak le, ne hátráltassátok a vezér urat a munkájában, és nektek is lesz munka rögtön. Itt a villanygép revízióra!

Elköszöntünk, és „megszálltuk” a Ward-Leonard villanymozdonyt.

Én sokszor nyolc órától 16.30-ig dolgoztam, mert csak így tudtam Cellből Győrbe munkába járni, és ha délutánoként a Laci bácsi bejött a Nurmival, hát én okvetlen ott sündörögtem körülötte. Gyönyörködtem a masinában, és néztem, mit csinál a vezér úr, és ő szívesen magyarázott, mutatott mindent. Még azt is megmutatta, hogy az újszerű, ötporlasztós készülék adagolásán hogyan lehet állítani.

– Elvileg ez képes arra, hogyha az „NY” betűig nyitva a szabályzó, és maximális az emeltyű által beállított töltés, a lövetyű rá van fogva, akkor is levágtatja a biztonsági szelepet. Ekkora „tűzereje” van az öt por-

lasztónak! Ezt próbáljuk, ezért „nyúzzuk” a masinát, hogy a gyakorlatban mennyire működik.

Délutánonként fél három után, ritkán volt munkám, így elég sok oktatáson részt vehettem! Megháláltam azzal, hogy Laci bácsinak fehérgyapotot szereztem, különböző olajakat szerszámokat adtam kölcsön.

Főleg a gyapotnak örült, mert nekik kevés volt. (Amíg a Laci bácsi a gép karbantartásával foglalkozott, a fűtő úr törülgette, pucolta a masinát.)

A próbát végző munkacsapat vezető-mérnökével is beszélgettem. Mondta, hogy a mérési eredmények nagyon biztatóak, be fog válni az új tüzelőberendezés. Szerencsések vagyunk, hogy ilyen kiváló masinisztránk van.

A terhelési próbákon „Kandó”-t alkalmaztak fékmozdonyként. Rendszerint – a későbbi „lcós” mesterem, Szász Karsci bácsi, volt a Kandóval. Öreg vezér léteére még ő is csodálkozott rajta, hogy mire képes a 424-es. Laci bácsi még ötvenes „sebességfokozatánál” is kihúzta szinkronból a Kandót. (50 km/óra felett volt a sebesség, a Kandó reku-perált, azaz visszatermelt!) A szögemelyű 75-ös állásánál a Kandó már nagyon erős volt, ott már nem tudta legyőzni a gőzös.

A 323-as utolsó nagy próbája az volt, hogy Gyórszentivánban tizenegy darab négytengelyes személykocsiból és a mérőkocsiból összcállítottak egy szerelvényt, és azal indult a Nurmi Hegyeshalom felé.

Győrött, aki csak szolgálatban volt, mindenki egy különös robajra lett figyelmes. Mi is kiszaladtunk a mozdonyzsinóból, vajon mi ez a hang.

A győri személypályaudvar második vágányán – mint egy fényes, fekete rakéta –, vágódott át a Nurmi a vonattal. Laci bácsi húzta neki, a masina nyújtotta a derekát, zengett a kémény, dübörgött a tűz, a lángok ki-kicsaptak a nyitott légszekrényből. Lenyűgöző, csodálatos volt. Nahát ilyen robo-

gást még nem ért meg az öreg állomás. Azóta sem... – nyugodtan ideírhatom.

Remekelt a Nurmi, a próbán elérte egy Nohab teljesítményét!

A próbák után nem tudtam elköszönni Laci bácsitól, de nem felejtettük el egymást a mai napig sem. Győrött a második találkozásunk alkalmával rákérdezett: – Nagyon ismerősen hangzott a neved, hová valósi vagy?

– Alsósági gyerek vagyok, Celldömölk-höz közel, a Ság-hegy alján lakok.

– Csak nem a Czotter Gabi bácsi fia vagy, aki Cellben volt a szertárnál?

– De igen, az vagyok.

– Istenem, de sajnáltam szegény Gabi bácsit, hogy meghalt. Istenem, de aranyos ember volt. Én is celli mozdonyvezető voltam, onnan kerültem Szombathelyre. Sokszor szereltem apádnál.

Már Pesten szolgáltam, ott voltam „kadt”, amikor egyik reggel Cellből Szombathelyre utaztam az 1330-as személyvonattal. Hat óra körül volt az indulása, az 1807-es gyors érkezése után. Hideg, fagyos idő volt, de lehúztam az ablakot, és néztem, hogy mikor jön a „fehévári gyors”. Jött is időben, és két Nurmi húzta, az első, az előfogat szenes, a vonógép pakurás. Ide kívánczik, hogy a „gőzfűtéses időkben” téli, zord időjárás esetén Szombathelytől vagy Celltől Veszprém külsőig két masina hordta a gyorsokat, páros–páratlan viszonylatban egyaránt.

Gyanúsán nagy sebességgel vágódott be Cellbe az 1807-es. Tudtam, hogy daruhoz kell állnia, és a szenes gépen rámolni kell. De a vonat elsüvített előttem. Úristen, mi baj, nem állt meg a gyorsvonat! – A vonógépen Németh Laci bácsi volt, a gép-számot a szerkocsiról olvastam le: 424,323. – Nem áll meg a gyors, a kijárat jelző pedig vörös! – Aztán megállt az 1807-es, még jóval a kijárat jelző előtt, Laci bácsi gyorsfékkel letette. Az előfogati gép fékezőszelep

hiba miatt nem tudott fékezni. Amikor Laci bácsi észlelte, hogy baj van, s kinyitotta a D–2-es fékezőszelepet, gyorsfékezett, arra már majdnem késő volt.

Minden tisztelet és elismerés a celldömölki állomás akkori személyzetének, élükön Tuczay István állomásfőnök-helyettesnek. A személyzet azonnal felismerte a rendkívüli veszélyhelyzetet, és szakszerűen reagált. A kijáratit jelzőt „sárga-zöldre” állították, nehogy jelzőmeghaladása legyen a gyorsnak. A tolatásvezető, a gépkísérő rohantak a mozdonyokhoz. Tuczay Pista bácsi és a forgalmi szolgálattevők az utasokat intették nyugalomra, és visszairányították őket a rendes felszállási helyhez. (A rengeteg felszálló utas ugyanis megindult a távolabb megálló gyorsvonat után.) A kocsirendezők a leszálló utasoknak segítettek. A hangosbemondó tájékoztatta az utazóközönséget, hogy a Budapestre közlekedő gyorsvonat műszaki hiba miatt nem tudtak a kellő helyen megállni. „Kérjük a kedves utasokat, maradjanak a kijelölt helyen, a vágány mellett vigyázzanak, a gyorsvonat vissza fog tolatni. Szíves türelmüket, elnézésüket kérjük!”

Az előfogat gépet leakasztották, „betesékelték” a fűtőházba. Laci bácsit felhatalmazták a visszatolásra. (Jobbról, balról két-két dolgozó kísérte, biztosította a visszatolást. A gép daruhoz állt.)

...Mire minden elrendeződött, harminckét perc késéssel megindult a gyorsvonat. De az olyan indulás volt, hogy olyat se előtte, se utána nem láttam, olyat még én sem produkáltam! Közvetlen közelről néztem az indulást, Laci bácsi mozdulatait. Rányította a szabályzót, a gép megmozdult, de még egyet sem „szólt” a kémény, visszazárt, majd ismét rányitott. A masina eleje szinte fölemelkedett a pályatestről, a derekát nekinyújtotta, és zengett, harangozott a kémény! A Nurmi úgy megrántotta a nyolc négytengelyes kocsit, hogy a kijáratnál már vissza kellett zárni. (Akármennyire késett a

vonat, a negyvenes kitérő mindenképpen negyven kilométer/óra!) Aztán utána hogy húzta a Laci bácsi...

A vonat már az alsósági kismező határában járt, de még mindig hallani lehetett a kéménykiütést. Magamban azon imádkoztam: – Uram, Jézusom, nehogy még valami közbejőjön a Laci bácsinak! Szerencsésen érjen fel Pestre!

Az eset után sokára találkoztam Laci bácsival. Kérdeztem, hogy mi volt a baja akkor az előfogati gépnek.

– Az, hogy a mozdony fékezőszelepe „menet” állásban megszorult, nem lehetett „fékező” állásba húzni. A mafla kollega a fékezőszeleppel vacakolt, ahelyett, hogy adta volna a „vérszíjjelzést”. Nem lett volna gond, simán megálltam volna a darunál.

Ekkor megemlítettem neki azt a csodálatos, intenzív indulást.

– Nem is volt az olyan nagyon intenzív! Ajkán a fővágányról sokkal nagyobb erővel húztam ki.

Volt némi elképzelésem róla, hogyan vágatott az „acéltálot”. Laci bácsi Kelenföldön már „rendes” volt, az 1807-es menetrend szerint érkezett a Délibe.

Abban az időben a beharangozott nagy dízelesítés ugyancsak akadozott. Egyre-másra „kifeküdtek” az M40-es „Púposok” és az M62-es „Szergejek”, vissza kellett állítani a Nurmikat a Szombathely–Budapest gyorsfordában. Igen ám, csak hogy a menetidő „dízeles” volt. Kétszer is volt szerencsém, hogy a 424,323-as masinával – Németh Laci bácsi fővezérlete alatt –, bebizonyítsam, hogy a Nurmi is ér annyit, mint egy rozoga „Zergej”. Egyszer az 1812-es személyvonatot, másszor az 1804-es gráci gyorsot vittem. Laci bácsi megindult a Déliből, aztán az alagút után átadta a szabályzót: – No, gyere, Gabi, húzzad neki!... – És én húztam, egészen Celldömölkig!

Amikor az 1804-essel mentünk, Márkó után elkezdett cseperegni az eső! „Köszö-

rült”, „kapart” is a Nurmi, mint a radai rosseb! Laci bácsi átvette a szabályzót. Neki sem fogadott szót a masina.

– Adja vissza, Laci bácsi, elveszem én ennek a kedvét a köszörüléstől!

A homokolással nem mentünk semmi-re, a visszazárás meg azt eredményezte, hogy „leült” a vonat.

Ekkor azt csináltam, amit a Szilivel lehetett ilyenkor. Nem zártam vissza a szabályzón, hanem a kiegészítő („jancsi”) fékkel „csípkedtem” a masinát. Ekkor nem „köszörült”, csak erőlködött, ami viszont „jól állt neki”, zengett-ugatott a kémény.

A fékezés hatására a kerékabroncsok felmelegedtek, az első kapcsoltkerék felszártotta a sínt, a második kapcsoltkerék, – amelyikre a hajtórúd van felszerelve –, már tudott kapaszkodni.

Rendesen értünk fel Szentgálra.

– Nahát, kis Czotter, sokat megértem már, de ilyet még nem. Most eresszed, ami belefér!

– Laci bácsi, Ajkán daruhoz álljunk?

– Daruhoz hát! Ámbár Cellig elég lenne a vizünk, de biztos, ami biztos! „Arany-szabály”, hogy, ahol csak lehet, a vízkészletet ki kell egészíteni!

Nagysokára, amikor már szombathelyi masiniszta volta, ismét húzhattam a 323-as szabályzóját. Közel sem volt már a régi a masina, de még mindig jól ment.

A hossza próba után hazatért a masina Szombathelyre. A fő kazánbiztos elrendelte a kazánmosást. Személyesen akart meggyőződni a kazán állapotáról.

– Ezt a kazánt nem is kell mosni, ez tökéletesen tiszta! Löttyintsétek ki, ha egyszer már leállt a gép, és minden további nélkül be lehet gyújtani.

Éppen oktatás volt a szombathelyi fűtőháznál, mindenkinek meg kellett nézni, hogyan kell kinézni egy mozdonykazánnak.

Laci bácsit és a fűtőjét kormánykitüntetésre terjesztették fel, bőven volt rá érde-

mük. De a fűtőház főnökhelyettese bekeményített: – Németh László és a fűtője nem kaphatnak kormánykitüntetést, mert nem tagjai az MSZMP-nek! – Nem is kaptak.

Pedig, hej, a mozdony nem attól megy, hogy megmutatjuk neki a párttagkönyvet. Ez az eljárás jellemző volt a villamos vontatásra is. A pártelvtárs mozdonyvezetőt felülítették a Szilire, és az első útján csak két állomás „megállj!” állású kijelzője mellett „suhant el” a gyorsvonattal. Igaz, a többi jelző „szabad” volt... Amikor Nyársapát és Cegléd között a *Puskin* nemzetközi gyorsvonat belerohant az előtte álló tehervonatba, annak is a „piros könyv” volt az oka. A mozdonyvezérnek nem nevezhető „kádert” Szilire ültették, ámbár buta volt hozzá, gyorsfordában járaták, mert akkora és olyan vörös pártkönyve volt, mint Budán a fele Vérmező, és úgy gondolta, hogy órá még a főjelző vörös – „megállj!” – jelzése sem érvényes.

A 424,323-as gőzgéphez közvetve, de hozzátartozik a 424,160-as. Ezzel a géppel volt hivatásom során a „legrázósabb” szolgálatom. Álljon itt néhány történet erről a gépről is!



1971-ben az Északi Fűtőháznál határtalan ambícióval igyekeztem helyt állni – bizonyítani, hogy nem a semmiért kaptam a jeles gőzös masiniszta „diplomát”. November vége volt, amikor egy délután lejelentkeztem a szolgálatból. Kértem a következő vezénylést! A mozdonyfelvigyázó így szólt: – Te, Gábor, nincs emberem, maradj itt, holnap reggelre a készenléti gépre kellenél fűtőnek! Az Oszlánszky Sanyival leszel!

– Felvigyázó uram, maradok, nem kell a „P” nap, írjon a Sanyihoz. – És mentem aludni a laktanyába.

(Ajha, még most is, ha a „Füsti” laktanyájára gondolok, elfog a „hónvágy”! Sokszor pihentem ki ott a fáradalmimat, és

készültem a következő útra. Zavartalanul, háborítatlanul, kényelmesen, nyugodtan heverészhettem, aludhattam, álmodozhattam.)

...Akkor még álmodoztam egy szépséges kékszemű, szőke, göndör hajú, csini kis leányzóról, a Botlik Jutkáról... A kötőznivaló bolond szívem nem vette tudomásul, hogy engem, – az olajos-koszos gőzös masinistát „dobta” az aranyhajú hölgyemény.

Reggel elkészítettük a személyzeti vonatfordulót, rendbe vágtuk a gépet. (Már nem emlékszem, melyik 424-es volt.) A beíróban éppen befejeztük a reggelit, a felvívásnál csengett a telefon. – Igen, rendben van, máris küldöm őket, pont itt van a gazdája!

– Sanyi, Gabi, most szóltak ide a főműhelyből, hogy készen van a 424,160-as! Vigyék el futópróbára, és ha beválik, hozzátok haza!

A Sanyi lelkesedett, hogy végre kész a beosztás, plusz a masinája is átalakítva pakurásra. – Gyere, Gabi, a kertek alatt gyalog

átsétálunk! – Az én lelkesedésem alábbhagyott, mivelhogy pakurás a gép. Aztán, útközben egyszer csak megszólaltam: – Te, Sándorkám, van egy súlyos probléma! Én nem tudok tüzelni pakurás Nurmin!

– Nem számít, ne is törődj velem, és se tudok! Nem ám keseregsz!

– Na, Sanyikám, jól nézünk mi ki!

– Jól hát! Lesznek olyan átadók, akik értenek hozzá! Majd tüzelek én, ezen nekem is tanulni kell a tüzelést – ilyen fajta gép egy sincs minálunk –, ez ötporlasztós! Úgy is nekem kell majd betanítanom az embereimet.

Egyből vidámabb lettem! – Sanyikám, akkor ez olyan masina, mint a szombathelyi 424,323-as!

A műhely udvarán méltóságteljesen várt bennünket a ragyogó masina. Különlegesen fényes feketére festve, piros csíkozással díszítve, a csillag is piros volt, és nem vörös. A rudazat kifényesítve, az ablakok sárgaréz keretét tán még meg is szidolozták.



– Na, Gabi, tiéd a masina!

A Sanyi megnézte a tűzszekrényt, hitelesítette a vízállásokat, a többi rám bízta, és ment az átadókhoz, a haverokhoz... ott is „haver” volt neki mindenki, ezen már nem is csodálkoztam. A mesteremberektől kértem kölcsön szerszámokat, kannákat, olajat stb. Nagyon készségesek voltak. Vizsgáltam, kentem a gépet, a rudazatágyakat beállítottam... – csináltam mindent, amit kellett.

Pakurával tele volt szerelve, vízzel is televettem a szerkocsit. – Na, kész minden! Még egyszer körbегyönyörködtem a Nurmít, utána begyújtottam a tüzet, és clindítottam a légszivattyút. Jött a Sanyi és három mozdonyátadó. „Hátuljával” mentünk Vác felé. Dunakeszin álltam meg, a masinát átvizsgáltuk. Minden „oké”, rendben van minden. A Sanyi és az átadók elismerően néztek rám.

Vácig úgy 50-60 kilométer/óra sebességgel „döcögtem”. Vácra megint körbenéztük a gépet. Tökéletes!

Visszafelé aztán: – Na, Gabikám, most aztán „ereszd el”, hadd menjen a paripa, ahogy csak bír! Nem kellett nekem biztatás, de jólesett Sanyitól. Suhant a Nurmí, mint egy fekete úrhajó. Dunakeszin valósággal átrepültünk. Tetszett a „repülés” a mozdonyátadóknak is. Az egyik öreg mester meg is jegyezte: – hát, fiatal barátom, meglátszott, hogy nem először fogott szabályzót, Nagyszerűen vezetett. Délután volt már, amikor a fűtőházban megálltam az „A” fordítókorong előtt. Elzártam a légszivattyút, mert akik csak ott voltak, mindenki a masinát nézte, csodálta, még a tisztviselő hölgyek is. Két hölgy kint állt az iroda előtt, az egyik odaszólt a többieknek.

– Lányok, gyerünk, nézzük meg, a Gabi meg a Sanyi hoztak egy új mozdonyt! – És nézték, gyönyörködtek. Egyszer csak egy idősebb hölgy: – Te Erzsi, ne bolondozz velünk, hiszen ez a mi mozdonyunk. 424,160, ott van az oldalán.

– Persze, hogy a mienk – nevetett a Sanyi –, csak ezentúl nem szén kell neki, hanem pakura.

Nemsokára jött a reszortvezető, feljött hozzánk a gépre. Jelentkeztünk nála... – Sándor, hogy szuperált a gép, jól ment, „gőzöl”?

– Igen! Nagyon jól megy, jól tüzel, jól gőzöl! Tökéletes!

– Biztosan jól megy a masina? – és még mindig kaján mosollyal nézett ránk a kedves, szimpatikus reszortos, Kertész Pál.

– Egészen biztos, remekül megy! – válaszoltunk mindketten.

– Láttam! Dunakeszin úgy süvöltettek át, mint a rakéta. Ott voltam az állomáson, a szegény „földi halandót” figyelembe sem vették! Sándor, ki húzta a szabályzót?

Sanyi kissé meghökkenve: – Hát a fiatal úr!

– Jelesre vizsgázott, akkor tessék, gyakorolja a szakmát! Mindent ő csinált, elkészítette a gépet, kifogástalanul. Én pedig tanultam, hogyan kell kezelni ezt az újfajta tüzelőberendezést. Majd betanítom rá a többieket is.

– Jól van! „Fiatal úr”, te meg majd gyere be az irodába, megjött a vizsgabizonyítványod, vedd át! Most menjetek hamar a konyhára, mára megérdemeltétek az ebédet! Utána majd ráértek felszerszámozni a gépet, a lámpákat felszerelni a gépet, a lámpákat felszerelni, és próbáljátok ki a világítást!

Ekkor jutott csak eszünkbe, hogy éhesek vagyunk.

A következő alkalommal az a felügyelő, aki elvette a „P” napomat: – Na Gabi, úgy-e érdemes volt itt maradnod a Sanyi-val? Hallottam, nagyszerűen megzavartad az új masinát.



Még mindig a 424,160! A pontos dátumot, már elfelejtettem, de 1971 karácsonyá-



2002/XIV. 5–6.

hoz közel járt az idő. Megkaptam a vezénylést: két forduló ingavonattal, Budapest-Nyugati és Hetényegyháza között. A gép a 424,160-as, és két idősebb, rutinos segédkezelőt írtak mellém. Már előre „dörzsöltem a tenyerem”: mehetek a csodamasinával!

Mentünk is vidáman, a nyolc kocsiból álló szerelvényt könnyen vitte a gőzgép! A baj Örkény előtt kezdődött. Ki-ki hagytak a porlasztók, akadozott a tüzelés. Örkénynél már a középső („kisporlasztó”) nem működött. A másik négy („nagyporlasztó”) akadozva ugyan, de még tüzelt. A nyílt vonalon egyszer csak „kialudt a tűz”, a két „tűzmeszter” hiába kínlódott velem, nem tudták „begyújtani”.

– Meg kellene állnom, de nem állok meg a nyílt pályán.

Ránéztem a vízállásra, úgy döntöttem, hogy Táborfálváig elmegyek. Megrántom a vonatot és begurulok az állomásra. Daruház állok, és van annyi tartózkodásunk, hogy valamit kitaláljunk. Amikor lezártam a szabályzót, „pöcök” alá esett a kazán vízszintje.

– Gyorsan elzárni a fűtést, légszivattyút és a turbót!

Még volt 8,5 atmoszféra kazánnyomás, amikor „beestem” a daruhoz, és a vízállásüvegben csak 3-4 centiméter víz volt az úranya felett, a „pöcök” alatt.

Próbáltam begyújtani a tüzet! A „rakétakifúvatóval” visszaverettem az olajat, majd próbáltam a porlasztóknak rásegíteni vele, de hiába. Az emberek azon idegeskedtek, hogy nehogy eldurranjon a flexibilis cső. (A tartály és a rakéta közötti gumitömlő-kapcsolat.) Volt hosszúszerű azbesztkesztyű, felhúztam, és drótkéfével megdörzsöltem a fűvókát, de az sem vezetett eredménnyre. A téli hideg ellenére hirtelen melegem lett. Uramisten, itt állunk a végtelen róna egyik állomásán, a –14 C? fagyos időben. A vonat tele utassal! A kazán vize a nívó alatt, a tűzszekrény samottozása rózsaszín-tűzés, minden elzárva. Itt percekben belül minden

elfagy. Szétfagy a masina, szétfagy a vonatfűtés! A felelősség tonnányi súlya nehezedett rám, másodpercekre, szinte megbénított! – Na, Czotter Gábor, te vagy a vezér, egyedül neked kell döntenie és cselekednie, de gyorsan! Most nincs itt a Németh Laci bácsi... – Ahogy ezt végig gondoltam, mint ha villám cikázott volna át rajtam! – Hol az a „szencséges” kulcs, amit kaptunk?

Eberekim értetlenül néztek rám, nem tudták elképzelni, miféle kulcsot keresek, amikor itt leginkább a Szent Péter kulcsa van kéznél. De, mire megszólaltak volna, már a kezemben volt a bűvös kis szerszám, a porlasztók állítókulcsa. (A főműhelyesektől kapta a Sanyi, és emlékeztem rá, hová tette, és emlékeztem Laci bácsi tanítására.) A porlasztók gőz- és olajadagolását a maximumra állítottam, figyelve arra, hogy alkalmasint majd az eredetire visszaállítsam. Először próbáltam a „kisporlasztót” a kifúvató rásegítésével. Néhány puskalövésnyi durranás után begyújtott a középső porlasztó, majd egyenletesen duruzsolt. Már meg vagyunk mentve! Ha csak ez működik, már akkor tudunk tovább menni. A tűz égett, és hárman „szuggeráltuk” a kazánfeszmerőt. Egyszer csak – mint egy állapotos anyatetű – megindult a mutató fölfelé! – Hadd menjen a nyomás 10 bar fölé! Kevés a víziünk, de semmi vész, ez még bírja addig! Ahogy ment fel a kazánnyomás, egyre jobban dolgozott a tűz. – Rá a bal lövetyűt, hadd nyomja a vizet! – Amikor a „pöcök” fölé emelkedett a víz: – fűtés, turbó, légszivattyú, mehet minden! – Közben megérkezett az ellenvonat, közeledett az indulási időnk. Egyik emberem hátra ment, végignézni a kocsi fűtését.

12 fölé emelkedett a kazánnyomás, próbáltam a négyet, a „nagyporlasztót”. Először nem akarta az igazságot, de egyszer csak, néhány pukkanás után, megereszett egy olyan gépágyú-sorozatot, hogy beleremegett a hatalmas gép. A kémény vagy

huszonöt méter magasra verte fel a sűrű, fekete füstöt. „Beüzemeltem” a nagyporlasztót is! A másik emberem szól, hogy jön ám a forgalmista, már majdnem a géphez ért, amikor berobbant a tűz. Vihargyorsan menekült vissza az irodába. Kb. 12 perc késéssel végre indulás! Húztam, ahogy csak lehetett Hetényig. Minimális késéssel érkezünk. Ha jól emlékszem, a vonatvezető „rendesre” írta az érkezést. Miután a „nagy dübörgés” megvolt, és nem ismétlődött meg, a vonatvezető óvatosan érdeklődött, tudunk-e indulni? – Tudunk! Sípokol egyet, és mehetünk. – Ha lehet, ne írjon késést, mert géphiba volt!

Hetényegyházán mentem a forgalomba: – Szolgáltatévő uram, a gép lekad, körüljárunk, húzva megyünk vissza, mert rossz a távközlés. (A telefon a vezérlőkocsi és a mozdony között.)

– Jó, jó, kérem semmi akadály, intézzük!

Fordított állásban húzva indultunk vissza. Biztos, ami biztos, a gépen legyek, ha valami netán adódna.

Semmi gond nem volt hazáig. Dudorászva robotgunk, lépten-nyomon szól a biztonsági szelep. Mondtam, hogy a tüzet el ne zárjuk, a „kisporlasztó” folyamatosan működjön. A fűtést nyomassák, amennyire csak lehet, vigye a gőzt, kevesebbet zúgjon a szelep. Nyitott szabályzónál  $\frac{3}{4}$ -ig legyen a vízállásüvegben a víz. Ócsán daruhoz állunk.

Útközben azon gondolkodtam, vajon, mi okozhatta a „tűzhiányt”. Na, csak érzünk be a fűtőházba, utánanézek, mi volt a kinja ennek a „kátrányfőzőnek”? Ejnye, vezér úr, ez nem volt szép tőled! – korholtam magamat. Amikor megy a gép, száguld, rohan, akkor csoda masina, szuperszonikus Nurmi, amikor meg „egy kis gond” van vele, akkor csak közönséges kátrányfőző? Ejnye, ez nem szép!

A Nyugatiban leszálltak az utasok, töb-

bek közt egy időskorú társaság is, – kucsma félrecsapva, kabát begombolatlan. Az egyik, egy nagybajuszú öreg – demizsonnal a kezében –, felszólt a gépre: – Hallja-e, masiniszta úr, jól gyüttünk! Jó meleg volt a vonat. Isten áldja!

– Örülök, hogy jól utaztak, látom volt „üzemanyag” is!

Gondoltam magamban: – papa, ha tudná, nekem milyen melegem volt néhány órával ezelőtt!

Értette az öreg, hogy mire céloztam, megemeltette a demizsont! – Hát, tuggya, köllött, a melegbe’ megszomgyazik az ember.

– Egészségükre! Minden jót kívánok!

A fűtőházban beálltam az olajszerelő alá. Fogtam az elemlámpát, kerestem egy hosszú botot és fel a szerkocsira. Az olajhófkokkal nem lehetett gond, 70-75 fokos volt a tartályban, a „rakéta”-hevítés is rendesen rá volt nyitva. Kinyitottam a fedelet, kiemeltem a „Davy-szítát”, a bottal belekavartam a pakurába, és már tettem is vissza a szítát.

Tojásnagyságú meg attól nagyobb sárgás-fehér gombócok úszkáltak az olajban! Attól dugultak el a porlasztók! Jött az olajfeladó: – Mehet a pakura?

– Nem! Várjon egy kicsit! Hol az a tartály, amiből legutóbb szerelt ez a gép?

– Az már kiürült, hála istennek! Miért maguknak is bajuk volt a tűzzel?

– Volt ám, nem is csekély!

– Panaszkodott a többi vezér is, hogy nem akart égni a „cfe”! Ez már új tartálykocsi, legutóbb a Palotai vezér úr szerelt, nézte, ez már jó olaj. Szerelhetnek nyugodtan!

– Akkor indítsa, hadd jöjjön!

Főnt voltam, amíg telefolyt a tartály...

Nem csoda, hogy a mi tüzelőberendezésünk kapitulált, amikor a „békaszájú” porlasztók is küszködtek.

Szerel, kezel, félreáll – vissza –, és beállítottam a porlasztókat. A tűzfelgyázó-

2002/XIV. 5–6.

nak a lelkére kötöttem, hogy gondja legyen a tartályfűtésre, és ha begyűjti a tüzet, mindegyik porlasztót működtesse.

Rájöttem, hogy mi lehetett a problémánk fő oka! Amíg állt a gép, visszavettek a pakuratartály fűtésén, lehűlt a rossz minőségű pakura, és parafin gombócok keletkeztek! Amikor elkezdtek a szolgálatot, felmelegítették már, de a „gombócok” maradtak.

Mi is „félreálltunk”, chettünk végre, és szusszantunk egy kicsit a hajnali kijárásig. A második fordulóban már ment minden, „mint a karikacsapás”, gond egy szál sem volt!

Délelőtt időben végeztem, még simán elértem az 1804-es gráci gyorsot, és hazamentem Cellbe. Hamar túltettem rajta, hogy milyen veszedelemben voltunk. Másnap az 1815-ös személlyel indultam vissza éjjeli szolgálatra, időben és kényelmesen ballagtam jelentkezni, amikor a főnök két reszortossal kijött elélem az irodájából.

– Gábor, jöjjön csak be!

– Tisztelettel jelentkezek! Tessék, parancsoljon, főnök elvtárs!

– Gábor, az istenért mondja, mi volt magukkal Táborfalván, tegnapelőtt, mi volt az a „robbogás”?

Elmondtam az esetet, tővéről-hegyére...

– Látjátok – fordult a főnök a reszortosokhoz – Az a mafla, ütődött szolgálattévő telekürtölte a környéket, azt se tudta mit beszél! Az igazgatóságon, de már a fél ország fűtőházainál úgy tudták, hogy a mozdonyszemélyzet fel akarta robbantani a masinát! Mi meg agyonra-vissza vizsgáltuk a gépet, persze, hogy nem találtunk robbanásveszélyre utaló jelet. Gábor, itt hármunknak esküdjön meg, mindvégig volt víz az üvegcsőben?!

– Esküszöm! Amikor sikerült begyűjtanom, még három centi volt az úranya felett! „Szárzság” kizárva.

– És a porlasztókat ugyanúgy visszaállí-

totta, ahogy voltak? Nem történt változás?

– A második fordulót már az eredeti beállítással csináltuk. Az első fordulóban kb. egy tonnával több olajat eltűzeltünk a kelle-ténél, de hát...

– Ott egye meg a fene az olajat, az nem érdekes. Az a fontos, hogy nem történt semmi baj. Gratulálok, ügyes volt, Gábor!

A reszortosok mondták a főnöknek, hogy még egy ilyen eset nem fog előfordul-ni. – Nem csak a Gábornak, a Patakiéknak, Palotaiéknak, Szekereséknak is volt gondjuk. Ezentúl megvizsgálunk minden olajkül-deményt, és ha még ilyen „trágyalét” küldenek, meggy vissza oda, ahonnan jött. Nincs pardon!

Ide tartozik az is, hogy miért okozott olyan nagy riadalmat a forgalmista híreszte-lése. Ha szakértő illet hall, hogy „fel akarták robbantani a gépet” – az feltétlenül a kazán-törvény megsértésére gondol. (A kazántör-vény megalkotója Jedlik Ányos – a világhírű pap, tudós, feltaláló – volt, és a törvénye örökérvényű.) Volt rá példa néhányszor, hogy a mozdonyszemélyzet hazardírozott, avagy trehány, feledékeny, felelőtlen volt, és kilágyították a tűszekrényt. A víz nélküli, vagyis hűtés nélküli („szárz”) tűszekrény-lemez a magas hőtől kilágyult (elgyengült), a gőz nyomásának nem tudott ellenállni, és a gőz ereje szétszórta a mozdonyt.

Na de, ez merőben más, mint amikor a pakura tüze „berobban” a masina „gyomrá-ban”. Ami azt illeti, a tüzelőberendezés helytelen, szakszerűtlen kezelése is eléggé nagy grimbuszt eredményezhet, de megkö-zelítően sem akkorát, mint a kazánrobbanás!

424,343

1971. november vége felé – a tinta még meg sem száradt az oklevelemen – készenléti szolgálatra jelentkeztem az Északi Fűtőház-ban. Már kora délután a felvigyázóknál tip-ródtam.

– Ül le nyugodtan, Gabi, várjál, jön be a géped szerelni!

Nem ültem sokáig. Jött be egy segédkezelő a fűtővel, hogy ki kellene járni, de nincs mozdonyvezetőjük. Ismét Budapest-Nyugati–Hetényegyháza személyvonati fordulóról volt szó. A felvigyázó egyet káromkodott, egyet telefonált, de eredménytelenül, s majd: – Gábor, fogd a táskát, és menjetek, te maradsz a gépen mind a két fordulóra!

–Értettem!

– Jöjjön csak mester úr – a szólt a segédkezelő – minden el van készítve, minden van a masina, csak a szabályzót kell húzni!

Így aztán nem is vizsgáltam a gépet. Nézttem, hogy a kémény megvan, kerekek megvannak, szerkocsi megvan, indítottam a légszivattyút, sippantottam, hogy kérem a fordítóállást.

Utasítás szerint jártam rá a fordítóra, de megállni nem tudtam rajta. A fordító után kb. másfél máter csonkavágány volt, a sínek végére háromszög alakú „sarkantyúk” hegesztve. Azok a kis műtyürkék nem tudták megállítani a 143 tonnát, az első futókerék átugrott rajtuk – le a földre!

Meglepett, hogy nem fékez a masina, de villámgyorsan zártam az üresjáratit váltót, tekertem hátra az emeltyűt, hogy ellengőzzel megállok, de késő volt! Próbáltam, hogy visszaugratok, nem sikerült. De ekkorra már aki csak a fűtőháznál volt, mindenki ott volt! A kétségbeesés kerülgetett, amikor feljött a gépre a Persa Jenő bácsi, nohabos mozdonyvezető – de a svéd gép előtt Nurmival járta a záhonyi gyorsfordítót. Éppen szolgálatból jelentkezett volna le, de látta, hogy baj van, és azt is látta, hogy mit kell tenni. Szólt a segélykocsi-lakatosoknak, hogy hozzanak négy fakockát, amiket hidraulikus emelő alá



2002/XIV. 5–6.

tesznek. A Jenő bácsi annyira előre járt a masinával, hogy a második futókerék elérte a „sarkantyúkat”.

– Rakjátok a kockákat a két futó közé! (Az első futókerékpár és a csonkasín vége közé szépen oda lehetett tenni az alátétfákat!)

– Nos, Gabi, szálljatok le a gépről, mindenki hagyja el a fordító környékét! Biztos, ami biztos, de reméljük, nem lesz baj!

Nem is lett! Jenő bácsi rányitotta a szabályzót, ugatott négy hatalmasat a kérmény, a masina eleje felemelkedett, és visszazökkent a fordítóra. Igen ám, csakhogy megfélemtelen volt a mozdony, a Jenő bácsi majdhogynem hátrafelé ment le a sínről, de erre számított, és ellengőzzel megállt.

424,351

Pakurás Nurmi volt a javából. Az Északiban az egyik vezére Szekeres Pista bácsi volt.

1971. október volt, szép őszi délután. Felügyelet alatt vezettem már, – ez is előírás volt a „jogosítvány” megszerzéséhez. Mentem én, lelkiismeretesen, de nem ám vezetni, hanem valamelyik szenes 424-esre a fűtőnek segíteni, – tüzelni helyette. (Mit kellett volna akkor már nekem a vezetésből tanulni?) Éppen a Demjén Feri bácsihoz készültem a 424,248-asra, ennek a kedves vezér úrnak néhányszor tüzeltem a fűtőkadét időmben.

Mentem feljelentkezni, és a felvigyázóktól a főnök jött velem szembe. Köszöntöttük egymást, és:

– Gábor, hova készülödik?

– A 248-asra felügyelet alá...

– Nem oda megy! Jöjjön! – és visszafordult velem a mozdonyfelvigyázókhoz.

– A Gábort írjátok a Szekeres Pistához! Máris megvan a három ember az ingavonathoz.

Gábor harmadik embernek megy a Sze-

keres Pistához, de maga lesz a vezér! Húzhatja, tolhatja a vonatot, kedvére húzhatja a szabályzót a két fordulóban. Rendben?

– Igenis, főnök elvtárs, nagyon köszönöm!

Akkor már sokszor figyeltem a Pista bácsi gépét, és most ilyen beosztásban rákerülhettem. „Verebet, sőt fecskét lehetett volna fogatni velem”!

Két személyszállító ingavonati forduló Budapest Nyugati és Hetényegyháza között. A csillogó csodamasina légszivattyúja már pöfögött, amikor felmentem rá.

– Pista bácsi, tisztelettel jelentkezek, a főnök elvtárs küldött a felügyelete alá vezetni!

– Nagyszerű, gyere csak Gábor!

A fűtőházból már én jártam ki, a Nyugatiban én jártam rá a vonatra. Fékpróba után Pista bácsi és a segédkezelő felmentek a motorszíni mozdonyfelvigyázóhoz, rám bízta a gépet. A tűz kioltva, légszűrő elzárva, gőz-víz van, a vezéri széken üldögélve az ablakon kikönyökölve nézelődtem. A szomszéd vágányon „Szili”-vel állt egy személyvonat, a vezér kolléga idegen volt. Tisztelegtünk egymásnak, és láttam rajta – a tekintetén –, gyönyörködik a „masinában”. Tovább nézelődtem, és egyszer csak a gép előtt Jutka lépett fel a peronra. Felpattantam, a kapaszkodó vasat markolva lépcsőzés nélkül ugrottam le a gépről.

– Jutka, édes Jutkám, jaj, de boldog vagyok! – Mentem elé, öleltem, csókoltam volna, de megtorpantam. Olajos fekete a kezem, füstös a képes felem, a gangárn ruha füstös olajos rajtam. Zavaromban csak a kezemet törölgettem az egykor fehér színű gyapottal. „Te gyönyörűm egész nyáron, de mennyit kerestelek, hányszor körbejártam ezt a pályaudvart!”

– Hiába kerestél, még csak az országban sem voltam...

– De, csakhogy végre itt vagy! Édes szerelmem, hogyan találtál rám?

– Csupán véletlenül. Ezen a „Nohabon” vagy? Nagyon fekete ez a Nohab, ez nekem gyanús, nem gondolod?

– Fekete hát, mert ez nem Nohab, hanem ez Nurmi! – mutattam büszkén a fényes „acéltársra”! – Készülök rá, mert meg akarom szerezni a gőzmozdonyvezetői „jogostványt”!

Itt jegyzem meg, hogy már az előző nyáron nagyon biztatott a Jutka, hogy ne csak villanygépet, Nohabot is vezessek. Mondtam neki, hogy nem olyan egyszerű hivatásosan Nohabot vezetni. Ahhoz hatósági vizsga kell! Passzióból („feketén”) vezethetem, mert tudok vele menni, valamelyik haverhoz felülök rá, és tekerhetem a kontrollert. Ha csak rajtam múlna, minden további nélkül letenném a hatósági vizsgát.

– No, szia, megyek, mert még itthagya a vonat!

A szomszéd vágányon Monoron át Ceglédre közlekedő vonat állt a Szilivel. Kísértem a Jutkát a vonathoz, nézte a sziliskolléga a csinos, aranyászoke tündért. A vonat közepe táján megálltunk, még szerettem volna egy kicsit beszélgetni a Jutkával, ... mondaná meg milyen címre írhatnék neki levelet stb. de jött egy nyugdíjas korú nőszemély, puszi-puszi a Jutkával, és csicseregget neki egy sort... – Gyere szálljunk fel!

A találkozásuk úgy zajlott, mintha én a világon sem lettem volna. Az éltes boszorka még a köszönésemet sem fogadta. Engem faképnél hagyva felszálltak. Siettem vissza a Nurmira. Az ablakban állva néztem, ahogy elindult a Szili. Tisztelgésre lendült a kolléga keze. Az én kezem is. A Jutka az ablaknál ült, szemben a banyával, és még csak felém sem nézett, nem hogy intett volna...

Elment a vonat, elment a Judit! (Azóta sem láttam, semmit sem tudok róla.) A szabályzóra támaszkodva nyögtem, mintha a masina értené: – elment a szépség... nem szeret már! De te szeretsz ugye? Megsimogattam a „bűvös fogantyút”, és a „Nurmi”

az ovális bal szemével mintha kacsintott volna!

– Na, gyere, hadd nézzelek!... – begyújtottam neki a tüzet és elindítottam a légsűrítőt.

Pista bácsiék visszatértek, rövidesen indulás... Szabályzó nyit, a vonat indul... és a tűz duruzsolásától, a kémény „zenéjétől” elszállt a bánatom. A cigányprímás nem húzza úgy a vonót, mint ahogy én akkor a szabályzót.

Az első forduló után kiszereztem a gépet, Pista bácsi „kifizette” az olajat, és így szólt: – Gabi, bemegyek az öltözőbe, addig állj félre a masinával, és majd megyek én is.

– Rendben, menjen csak!

A kazánt lefűvattam, álltam be az „A” csillagfűtőházba, közben a segédkezelő a szekrényzárással bajlódott.

– Várjon, egy pillanat, majd segíték! – Nekem sikerült, a kéziféket behúztam, és, mint aki jól végezte dolgát, mentünk a laktanyába. Nemsokára jött a vezérünk:

– Te, Gabi, te Gabi! Még ilyet! Hogyan hagytad ott a gépet?! Még szerencse, hogy felmentem rá! Szerencse, hogy én, és nem a főnök, vagy valami reszortos. Ugrott volna a balesetmentességi prémium. A szabályzó rögzítetlen, üresjáratú váltó zárva, az emeltyű „hátra”, még jó, hogy a kézifék be volt húzva, a hengercsapok nyitva. Jegyezd meg, így még véletlenül sem szabad hagyni a gőzmozdonyt! Képzeld el, ha egy kicsit is átfúj a szabályzószelep, a hengerek megtelnek gőzzel, és a gép elindul maga szerint, amikor senki nincs rajta. Botrányos dolog lehet belőle, még rágondolni is rossz! Azért vagy itt, hogy tanulj, hát ezt jól tanuld meg: ha leállsz a mozdonyal, akkor a szabályzót jól becsattantani, rögzíteni, üresjáratot nyitni, kormányemeltyűt középre zárni, hengercsapokat nyitni és a kéziféket jól behúzni!

– Pista bácsi, köszönöm a tanítást, többé ilyen nem fordul elő. Ne haragudjon!

Nem is fordult elő, a mai napig sem!

2002/XIV. 5–6.

424,352

Többszörösen is nevezetes masina! Ez volt az első pakurás Nurmi, amelyikkel megismerkedtem. „Szenes” korában nem is találkoztam vele. Ez a legmagasabb pályaszámú gép, amelyiknek a szabályzóját húztam. Ezt láttam kigyulladni, begyújtás közben lángba borult a szombathelyi mozdonyszínpénben.

Még középiskolás diák voltam Kőszegen, amikor egy alkalommal „eltávozt” kaptam, és utazhattam haza Cellbe. A szombathelyi állomáson az 1801-es gyors előtt egy furcsa Nurmi pöfögött. Furcsa volt a szerkocsija. Félénken megközelítettem, nézgettem. A vezér kenőkanálval a kezében a géppel foglalatostkodott, a kíváncsiság odavitt hozzá. Illedelmesen köszöntem, és kérdeztem, hogy miért van a szén lemezzel letakarva?

A vezér úr elnézően mosolygott: – Ezen nem szén van, hanem egy tartályban pakura, és a tartály van hőszigetelve, lemez-zel burkolva.

– Ezen nincs szén, mint a vegyes tüzelésű 324-eseken volt?

– Nincsen szén. Ez tisztán pakurával működik!

– Köszönöm, elnézést a zavarásért!

Móricz Károly volt a vezér úr, akivel később jó kolléga-barát viszonyban kerültem.

Győrben voltam „kadét”, már villanygépen utaztam, s egyik este nem tudtam hazamenni. Nem értem el az 1306-os gyorsot, semmi baj, alszom majd a laktanyában. Tarnai Feri bácsi „kandós” vezért, néha „beugratták” mozdonyfelvigyázónak, akkor is ő volt a felvigyázó, tőle kértem a laktanyai szállást. Mozdonyájszót hallottunk. Szokatlan volt a késő esti órában.

– Gabi, nézzél ki, miféle masina van itt!?

– A 424,352-es szombathelyi gép megfordult, és a fűtőházi jobb csonkán állt a daruhoz.

– Akkor jól van, idegen gép, nincs vele gondunk.

Feri bácsi rosszul gondolta. Néhány perc múlva már nála volt a masina vezére. Ő nem ismert meg engem, de én felismertem. Móricz Károly vezér úr bemutatkozott, és mondta a Feri bácsinak, hogy mi járatban van.

– Felvigyázó uram, a masinával mennék Pestre, a főműhelybe, és azt mondták, hogy innen kapok „pilótát”. Győr–Kelenföld között még sosem jártam, nincs vonalismeretem!

– Hát, sajnos kolléga úr, nincs itt senki, és nem is tudok róla, hogy kellene valakinek jönni. Várjunk csak megnézem!

Hát a naplóba, ceruzával, be volt írva: Jász Sándor, gőzmozdony, „pilóta”. – Fél-órája már, hogy kellett volna jelentkeznie, de nem jött.

A szombathelyi vezér nem dühöngött, nem káromkodott, nem hőzöngött, csak aggódalmasan kérdezte, hogy hát felvigyázó uram, akkor mi legyen? Sietünk, szeretnénk mielőbb felérni. Kelenföld után már ismerős a pálya, csak odáig jönne velük valaki.

Feri bácsi a vezénylési naplót forgatta, vajon kit tudna értesíteni hirtelenjében? Senkit nem talált! Ekkor közbeszóltam: – Feri bácsi, várjunk még 10-15 percet, és ha nem jön a Sanyi bácsi, elmegyek én a Nurmival. Nem vagyok álmos, és jól ismerem a vonalat.

Magamban már abban reménykedtem, hogy vezethetem majd a pakurás masinát! Akkor még pakurás gépnek nem húztam a szabályzót.)

De közben befutott a Sanyi bácsi! Busz helyett biciklivel, mert az autóbusz „fekve maradt”. Így elestem a vezetéstől.

Szombathelyi masinisztaaként aztán néhányszor mehettem a 352-essel. „Lenyűzött” állapotban volt a szegény gép. Nyár vége, vagy ősz volt már, nem emlékszem, régen volt 1972. A 424,352-es begyújtás

alatt állt, bent volt a mozdonyszínben. Az előfűtő felügyelte! Már saját gőzével magát tüzelte a masina. Én készenlét voltam a 424,106-ossal. Délután a „műszak” vége közeledett, a szerelő alá álltam, kiegészíteni a szénkészletet az éjszakai számára. Kiszereztem, és valamiért bementem a felvigyázóhoz, benéztem a mozdonyszínbe is. Az előfűtő éppen akkor ment valahová. Én is mentem a gépemhez, hogy félre állok vele a szerelőtől. Alig voltam tőle pár lépésre, amikor kiabálást hallottam. Hátranéztem, és a mozdonyszín ablakán át félelmetes lángolás látszott. És ordították: – Gábor, Gábor, gyere a masináddal a fűtőház mellé, a lövetyűről tüzet oltani! Gyere itt a tömlő, siess! Két ugrással a gépen voltam, siettem! Mire felszereltem a tömlőt, sikerült eloltani a tüzet homokkal, poroltókkal, szén-dioxid oltókkal. Akik csak a környéken voltak, mindenki tüzet oltott. Perceken belül megérkeztek a hivatásos tűzoltók is, de akkorra már „sötétség” volt! Szinte, hihetetlen volt, hogy pillanatokon belül milyen hatalmas tűz keletkezett. A „mozdonykonyha” (sátor) tetéjén jártak a lángok! A hőségtől valamennyi ablak megrepedezett, még a tetőszellőző üvegszemek is. A padlóba és a sátoztető lambéria léceibe is belekaptak a lángok. Szerencsére, a vízállásmutatók épségben maradtak, a „Rahner-kosarak” megvédték, ellenálltak. Szánalmasan, siralmasan nézett ki az amúgy is rozszant masina. Füstös, kormos volt az alja, az egész vezetőállás.

Így aztán tűzoltás helyett mozdonymossást végeztünk a 106-os Nurmival.

## EPILOGUS

1970. március 16-án szereztem meg a villanymozdony-vezetői hatósági vizsgát. Azóta vagyok hivatásos mozdonyvezér. Igazság szerint nyugállományban kellene len-

nem. De még mindig érzek magamban annyi energiát, hogy bármilyen mozdonyal a „térképről is lemennék”.

Nekem már minden egyes jól sikerült szolgálat – ajándék. Sanyarú, szegényes, hányatott sorsom, rettentően rossz – és ezért megszakadt – házasságom ellenére is azt mondhatom, hogy érdemes volt erre a világra jönnöm. Ami megvalósítható volt az álmaimból, az valóra vált. Nem töltöttem be még a huszonegyedik évemet, amikor már két jeles mozdonyvezetői vizsgám volt. Nem töltöttem még be a harmincadik évemet, amikor már az országot bejártam baj nélkül a magyar mozdonygyártás világhírességével, a 424-es gőzmozdonyal, a Nurmival.

Tizenegy évi szolgálatom után tisztii rangot kaptam, ami akkor a honvédségnél a századosi rangot jelentette. Szegény jó apám, ha megérhette volna, hogy „aranycsillagos” mozdonyvezér lett a fia! A harmadik iksz felett már – ismét két jeles szakvizsgát tettem le: vasúti járműves darukezelői, és dízelmozdony-vezetői „jogosítványt” szereztem.

Elégedett vagyok és hálás! Hálás mindazoknak, akik erre a nagyon szép, de rettentően veszedelmes hivatásra felkészítettek. Szegény, édes jó apám a csillagfényes égi messzeségből is mögöttem állt. Azok a kiváló mozdonyvezető mesterek, akik tanítottak, legtöbbjük jó barátságban volt apámmal, – ismerték, tisztelték, szerették „Gabi bácsit”. Szívügyük volt, hogy a Gabi bácsi fia jó masinista legyen. És én igyekeztem, nehogy szégyent valljanak velem a mestereim.

Sajnos közülük már többen odaát vannak, és én érzem, hogy onnan is vigyáznak rám – az utolsó kerékfordulatig. Legvégül hálát adhatok az Úristennek, áldhatom, mert amikor veszélyben voltam, mindig a kezembe adta az elhárítást.