

# Harangjelzős telefon

A kisteleki vasútállomáson keresem Maróti János főpályamestert, hiába. Eppen szabadnapos. Munkatársa kimutat az ablakon:

— Ott lakik az ikerház mellett, — könnyen oda találók.

Valaki azt mondta a főpályamesterről, hogy ötvenegy éve dolgozik a vasútnál. Hogyan lehetséges ez, amikor annyi idős?

— Úgy, hogy a 299-es órházban láttam meg a napvilágot, mivel édesapámék ott szolgáltak. Apám pályáőr volt, nagyapám pályamunkás. Beleszülettem, belenőttem a vasútba. A munkakönyvem viszont harminckettől évvel ezelőtt adtam le a MÁV-nak, s azóta nem is láttam.

— Merre lehet ez az órház?

— Balástya és Kapitányság között.

— Beszéljen valamit a gyerekoról, az órházi életéről.

Valószínűleg visszaperog egy filmszalag, várni kell egy pillanatot, s a nemlétező mozgóképek elindítja a tekercset.

— Édesapám szolgálati helye a konyha volt, de ha jött a vonat, lezárta a sorompót, s ha elment, kinyitotta. Mint minden gyerekeknek, nekem is élményt jelentett, ha apám mögött állva szalutálhattam az elrobogó mozdony vezetőjének. Érdekes, bár a mi órházunknál vonat soha nem állt meg, mégis a mozdonyvezetők mind jó ismerőseink voltak, anélkül, hogy valaha is beszélgettünk volna velük.

— Mi volt a dolga egy pályáőrnek?

— Nagyon sok munkája volt, bár igaz, hogy aki kitekintett a vonatról, idillinek képzelte el a baktortól. A töltés tövében tehének, disznók legelgettek, tyúkok kapirgáltak, s harangütéseket adott le az órház tetejére szerelt kolomp. A pályáőr állandóan készenlétben állt, éjjel, nappal, hétköznap és ünnepnap, s rendben tartotta az „ostyáját”, az 1200 méter hosszú pályaszakaszt. A kapcsolatot a harangjelzős telefon jelentette a szomszédos vasútállomásokkal.

— Ez az érdekes berendezés hogyan működött?

— Igen fontos ez a telefon, pontos jeleket továbbított, melyeket eltéveszteni nem lehet. Aki nem tudta a jeleket, ha akár álomból is zavarták föl, az már szedhette a sátorfáját a vasúttól. A magyar vasutaknál a kiinduló állomás mindig Budapest, így az onnan jövő vonatoknál a kisteleki állomásról háromszor két üstét jelzett a harang, ha Szeged felől vártuk a vonatot, akkor háromszor három konganat. A hangja jól elhallatszott a pályáőr szakaszának a legészlelt határáig is. Azért volt erre szükség, mert ha nem jött vonat, akkor a pályáőr kint dolgozott a vasúton. A töltést és a pályát gondozta, szedte a füvet, a parét, a legurult kavicsokat vissza villázta a sínek közé, meghúzta a csavarokat, megszírozta a hevedereket, ápolta a szerszámokat, a sorompót és ezernyi apró-cseprő munkája akadt egész nap.

— A vonatokkal mi dolga akadt?

— Mindennap, már reggel jelenteni kellett az állomásnak, hogy történt-e valami rendellenesség, az állomásról pedig bediktálták, hogy délelőtt, majd délután milyen vonatok jönnek, s s éjszaka várható-e szerelvény. Ott állt apám a piros zászlóval és derekán a bádogszelencével, amelyben patronok voltak. Ha valami baj volt, s már másképpen nem lehetett senkit értesíteni, azt kellett a sínre rakni egy mástól megfelelő távolságra öt darabot. A mozdonyvezetőnek így módja volt leállítani a sze-

relvényt. A háborús években még egyéb munka is akadt, a vakvágányok területén napraforgót kellett vetnünk, még az akácfa magokat is begyűjtöttük. Persze nekem minden nagyon tetszett, mint általában a gyerekeknek, s már akkor piciny koromban pályamesternek készültem. Nem mozdonyvezetőnek és nem is pályáőrnek, hanem mesternek. Valahogy az munkált bennem, hogy többre vigyem, mint apám.

— Hogyan tette meg az első lépéseket a pályamesterség felé?

— Az órházról messzire kellett gyalogni az iskoláig. A négy polgári Kisteleken végeztem, s talán lett volna tehetségem és kedvem a továbbtanuláshoz is, de a viszonyaink ezt nem engedték. Negyvenégyben végeztem, szűkös világ járta akkor, napszámba küldött apám. A vasútnál sora álltak az életerős férfiak, hogy évente néhány hónapra pályamunkát kapjanak. Én 1947-ben próbálkoztam a pályafenntartásnál, nyárára sikerült is, de állandóra, télire csak a régieket, a



családostokat tartották meg, volt elegendő idénymunkás. Rá egy évre újra jelentkeztem, s akkor már véglegesen fölvettem, lehet, hogy annak a fiatal pályamesternek is köszönhetem, aki ugyancsak vasutas famíliából származott. A munkakönyvem akkor vette át a vasút, pontosan 32 éve.

— Ekkor még csak pályamunkás lett?

— Igen, s mindent kézzel kellett végezni, gépesítésről még hírből se hallottunk. Mivel nagy volt az elhatározásom, munka után be tettemkedtem a pályamesteri irodába és ingyen segítettem az irodai munkákban. Azt akartam, hogy minél nagyobb ismeretem erről a területről is, mert tudtam, hogy pályamesteri iskolára, csak azok kerülhetnek, akik mindent ismernek. A fölveténel két dolgot megköveteltek: nagy gyakorlati tudást és műszaki, valamint irodai ismereteket, s természetesen hosszabb szolgálati időt. De közben behívtak tényleges katonai szolgálatra, ötvenháromig, s amikor leszereltem igen nagy szerencsémre éppen indult egy pályamesteri iskola, amely másfél éves, bentlakásos műszaki tisztiiskola volt, s ott érettségít kértek. Nekem megelőlegezték a hiányzó négy osztályt és fölvettem. A tanfolyam után pótolhattam, letöltöttem az előleget a budapesti vasúti technikumban.

— Tehát pályamester lett, teljesült a kívánság.

— Pályamester lettem az igaz, de nem volt üres beosztás, évekig csak helyettesítettem, ott, ahol a főnök beteg volt, vagy szabadságra ment. Így első pályamesteri szakaszon a Szeged-Rókus állomástól Algyőig terjedt, majd a szegedi nagyállomásra kerültem, s Rösze felé, az országhatárig gondoztuk, javítottuk a pályát. Ötvenhétben megüresedett a kisteleki pályamesteri állás, megpályáztam, s mivel idevaló vagyok, nekem adták. Azóta itt vagyok, ennek is már majdnem negyedszázada.

— Úgy tudom, főpályamester.

— Az vagyok, de ötvenhétben még más szervezés volt a vasútnál. Akkor Kiskunfélegyházától Szegedig öt pályamesteri szakasz volt, majd három lett, később kettő, végül 1975-ben átszerve-

ték a tennivalókat is, meg a szakaszokat is megszüntették. Most egy kézben van minden. Kiskunfélegyházától a szegedi Rendező-pályaudvar bejáratú váltójáig tart az enyém. Én főpályamester vagyok, s nekem segítenek a pályamesternek.

— Mi a legfontosabb tennivaló?

— Az, hogy a területünkön levő vasúti pálya alkalmas legyen a forgalomra, tehát javítani és karbantartani kell a pályát. Nyolc-tíz kilométeres szakaszokon dolgoznak a csoportok, akiket a felügyelő pályamesterek irányítanak. A gépesítéssel sokat segítenek, de a kisebb hibákat csak kézzel lehet elhárítani, s ez a jövőben sem lesz másképpen.

Amikor a visszaemlékezés filmje pergett, elmondta Maróti János, hogy gyerekkorában mennyire vágyott egy kis hajtókázásra a síneken. Vágya teljesült, bár a kézhajtású járgány már a múlté, motoros kocsikkal járják végig a rájuk bízott „ostyákat” és így a könnyebb, mert a kézhajtású járgányt nehéz volt széllel szemben sebességre bírni, s a téli jeges, havas síneken gyakran kisiklott és nehéz volt vissza rakni a helyére. De vajon jó ötvenesztendő után, amit a vasút nehéz és érdekes világában eltöltött, s amelyből harminckettől a munkakönyve is számon tart, újból olyan álmodat dédelgetne, mint valamikor?

— Nehéz erre felelni, — mondja — a mi korosztályunk másképpen élt, az ilyen fajta nem nézte soha az időt, hanem a felelősséget vállalva ragaszkodott a vasúthoz. Én el sem tudtam volna képzelni az életemet akkor, de most sem a vasút nélkülül.

Maróti János főpályamester fizetése, harminckettől évi szolgálati idő után 4500 forint, amihez csekélyke prémium járul. A MÁV szolgálati lakásában lakik feleségével és két gyermekével. A lakást és kertjét ragyogóan kezelik, s gondolván a jövőre, a nyugdíjas évekre, amikor át kell adni a főpályamesteri hivatalt és szolgálati lakást is az utódoknak, saját családi házat építtetnek, lassú tempóban. Nagyfia mezőgazdasági szakközépiskolába jár. Megszakad a Maróti családban a vasutasok ága? „Mert nem laktott a vasút mellett” — mondja az apa, de a lelkeben talán fölparázlik olykor a remény, hátha a fiúból is vasutas lesz, vagy lányából, aki most járja az általános iskola hatodik osztályát.

GAZDAGH ISTVÁN

# Kismesterek

## Lószerszám és Feri bácsi...

avagy — előadói stílusban adhatnám címnek azt is — adalékok az irodalomtörténet megíratlan fejezeteihez. Mert:

Börcsök Lajos szíjgyártót bármily igyekezettel próbálok becsérkeszni, hogy a jeles börcsmesterek titkaiba beavasson, hetvenen túli kora ellenére fűggen el-elisklik a számára nem lényeges dolgokat feszegető kérdéseim elől, s mint az „egyszeri gyerek”, akinek mindenről „az” jut eszébe, lépten-nyomon mesélőösvényre téved. Tanítómestertől a rendőr alezredek tanítványig, az angol királynő lószerszámától az ilyen-olyan díjat hozó kiállításokig, a szegedi tűzoltótól Feri bácsiig kigyózáva tekeredik a mesefolyondár, s miközben ijedten állapítom meg, hosszú percek teltek, s még csupán azt tudom, hogy a szíjgyártó inas elsőként a cérnaszurkozást és a tübefűzéshez előkészítő spiccelést tanulja meg, észre sem veszem, hogy az idős mester rég „beszurkozott, megspiccelt” és tübe fűzött csöbe húzott: az történik, amit ő akar. Neki pedig most mesélni van kedve. Mint már említettem a Feri bácsiról.

Simai Mihály,

# Schéner Mihály a lovát ugratja

Mert érintik kivirágzott kezek, megtáptosodik megintlen a fa. Fényesre gyalult bőre megremeget. Felhőtlen ívben szivárvány-nyaka.

— Ágaskodik Schéner Mihály Iova.

A tavasz kék patkói fénylenek, pattognak a patákra csillagul. Mert ihleti akácillat — tüzet fuvint, ahogy útjára szabadul.

Nyerit, ahogy a rétre szabadul; búzavirágok, pipacsok tábláiba.

— Táncol, táncol Schéner Mihály Iova.

Repül mögötte egy miacsuda, s egy vörösbőr-sújtásos huszáruha, s egy betyáros bajusz, mely nem konyul.

Két hajnalcsillag-sarkantyú kigyúl, és minden olyan lesz, mint valaha, és minden olyan lesz, mint még soha.

Gyermekké válik a jelen s a múlt,

— vágat velünk Schéner Mihály Iova.

\*\*\*

aki álomkba lovallja magát ujjal annak bíbor fababák ujjai annak nevető babák baba-ujjaira nevet a világ

aki álomkba lovallja magát annak ujjai közt báb a világ szégyellik varázslat gyalázatát fémtüstü szörnyek rikoltó banyák

aki kezekre bízza önmagát kezekké bontja keze anyagát kezesei lesznek mind a csodák kezeit kézen fogja a világ

aki álomkba lovallja magát álmává válik annak a világ

világ világává álmai válnak ezüst-szénát kaszál a hold táltos falóvának.

Mellorisz Béla

# Idegenben

Leverjük szétaposott cipőnkrol a sarat kezunket vigyazva tesszuk a rossz kilincsre s már csupán a gazda emberségében bízhatunk Hosszu lesz az éjszaka de falnak vetett háttal meghúzódnánk mi a vaskályha mellett is dobnánk a tüze idonként az odakészített fából

Úgyhogy, amikor a városháza leégett, már egyből tudta, melyik inasgyereket keresse. Hát engem, mert én vettem észre. Ugy bizony! Még hozzá a tűzoltó feje fölött, tetszik érteni? Kijött a torony erkélyére minden órában a tűzoltó szétnézni, hogy ég-e valami a városban. Én meg látom ám, hogy fönt a toronygömbből jön a füst. Felkiabálok neki, bácsi kérem, ég a torony. Leszolt onnan nekem, hogy ég ám az anyád... mondtok az mindenféleket, amiket nem szoktak kiírni az újságban. Csokhogy a torony tényleg leégett! El is terjedt a híre, hogy a kisinas vette észre a tüzet, aztán mire a tűzoltók elhitték, már késő volt. Meg is jelent másnap egy cikk a Szegedi Naplóban. Az volt a címe, hogy Vörös kakas a városháza felett. A Feri bácsi írta — Móra Ferenc.

— Hát az Attilát ismert-e? Mert én azt is. Sokszor előtt hozták a munkásdalárdába.

Volt egy verse, az volt a címe, hogy „Nem én kiáltok”. A föld dűbörög... — ezt olvasta nekem a Gárgyán kocsmában. Itt, Alsóvárosban. Hogy teszik? Hát... tetszett az énnekem, de mit mondhattam. Vicceltem: Irkász-firkász-éhenkórász!

Ki gondolta, hogy ekkora híres költő lesz belőle!

Mesét csak úgy szeretek hallgatni, hogy elhiszem: így igaz.

IGRICZI ZSIGMOND