

18 ÉVE DOLGOZIK A VASÚTNÁL GÁBOR

Kik azok a bakterek?

Talán a bakterokról mindenkinek az *Indul a bakterház* című film és Bendegúz jut eszébe. Ez alapján nem is gondolnánk, hogy milyen felelősségteljes munkát végeznek a bakterek, illetve hivatalos elnevezéssel a váltókezelők. Igen, ugyanis a bakter megnevezést kifejezetten nem kedvelik a vasúti dolgozók. Talán pontosan azért, mert mindenki leginkább a filmre asszociál a kifejezést hallva.

Régebben más volt ez a munka, mint most. Mi egy igazán tapasztalt, bár annál fiatalabb MÁV dolgozóval beszélgettünk, aki szinte a vasútnál nőtt fel. Gábor még csak 36 éves, de már 18 éve, hogy váltókezelőként dolgozik.

Gábortól megtudtuk: valóban sokan haragszanak azért, ha bakternek szólítják őket. Neki igazából mindegy, de ahogyan bemutatta szakmáját, mi is rájöttünk arra, hogy valójában a váltókezelők munkája teljesen más, mint amit a filmekből, anekdotákból megismerhettünk és elképzeltünk.

– Valóban vannak olyan kollégák, akik felhúzzák az orrukat, ha bakternek szólítják őket. Általában megnézünk minden filmet, amiben a mi munkánk is szerepel, vagy épp róla szól, de csak mosolygunk rajta, mivel a benne szereplő történetek még csak nem is hasonlítanak a valósághoz – kezdte az MMM Magazinak a szakember, aki ma már annyira jól ismeri minden csínját-bínját munkájának, hogy vannak saját maga által kinevelt büszkeségei is.

– Arra még én sem számítottam, hogy ilyen dolog fog történni a környezetemben. Már jó néhány éve, hogy felkerestek fiatal érdeklődők. Szívesen meséltem nekik tapasztalataimról. Őket is a biztosítóberendezés érdekelte a legjobban, mint annak idején engem, ezért is volt nagy szerencsém velem, mert én teljes körűen, a legapróbb részletekig el tudtam nekik mondani, hogy épül fel, hogy biztosít, érzékeltet stb. ez a rendszer. Ezek a fiúk azóta felnőttek, az egyikük pedig már a Műszaki Egyetemen tanul és közlekedési mérnök lesz. A mai napig eljár hozzám, függetlenül attól, hogy ott mit tanítanak, mert van olyan információ, amit ott soha sem hallhatna egyik előadásán sem. Előbb-utóbb ez az ember majd valamikor a főnököm lesz – nevetett Gábor, aki szívesen válaszolt a mi kérdéseinkre is tapasztalt váltókezelőként.

– Ezek szerint a szakmája egy nagy szerelemként indult az Ön életében?

– Én igen korán kezdtem ezt a szakmát, mert még nem voltam 18 éves, amikor 1993-ban már a MÁV állományába kerültem. Ezért először hat órás munkaidőben, de még forgalommal nem összefüggő munkakörben alkalmaztak. Miután nagykorú lettem, lettem a



szükséges szak- és helyismereti vizsgákat, és ezt követően tudtak alkalmazni már 12 órás szolgálatban is.

Ahogy végeztem a szakiskolával, már érdekelt a szakma. Nem akartam csellengeni máshol, ezért örömmel töltöttem a vasútállomáson az időmet. Ott aztán csak úgy szívhattam magamba az információkat. Az édesanyám, aki mára már nyugdíjas, volt az, aki hosszú ideig dolgozott a vasútnál, így vele jártam bent először forgalmi irodában. Ott láttam meg, hogy miről van szó pontosan, mi a feladat, hogyan kezelik a biztosítóberendezést. Hiszen addig csak azt ismertem, amit a filmekben láttam. Azt hittem, van egy bakterház, abban a bakter, aztán ennyi. Az úgynevezett Domino 55-ös biztosítóberendezés rögtön nagyon megtetszett. Azt gondoltam, hogy én is szeretnék ilyen berendezéssel dolgozni. Jártam több állomáson is, végül jelentkeztem Újpestre, ahová fel is vett az állomásfőnök. 18 évet dolgoztam ott váltókezelőként.

– Aztán mi történt, ami miatt onnan elkerült?

– Új vezetőséget kapott az állomás, és azt követően kerültem el onnan. Azóta a Kőbánya-Kispesti állomásfőnökséghez tartozom.

A múlt

században még minden faluban volt bakter, aki nem feltétlenül vasúti dolgozó volt. Éjjel járta a falu utcáit.

Kis verseket mondva óránként kiáltotta az időt. Bére évenként minden házból egy kenyér, kevés gabona és pár forint volt. Bakternek általában nagycsaládos, de a nehéz munkát már kevésbé bíró 50–70 éves ember ment el. Elsősorban becsületesnek és ébernek kellett lennie, mert éjszaka az egész falu biztonsága, nyugalma, vagyona felett őrködött. Az utolsó bakterek az 1930-as évekig teljesítették szolgálatukat.





– Mit kell tudni az Önök munkájáról?

– Először azt kell tudni, hogy mi a feladata egy forgalmi szolgáltevőnek, aki a vasúti forgalom lebonyolítását gondosan megtervezi és irányítja. Itt jön képbe a váltókezelő. Olyan állomásokon, mint például a nagymarosi, ott nincs szükség ránk, mert a biztosítóberendezés kiváltja a feladatainkat. Ott elektromos váltók vannak, motorikusan van megoldva minden. Van egy úgynevezett váltó- és vágányfoglaltságot jelző berendezés, amely a sínáramkörök segítségével érzékeli, hogy a pálya foglalt-e vagy sem.

Vannak olyan állomások azonban, mint például a váci, az újpesti, vagy itt a kőbányai teherpályaudvar, ahol ez a berendezés nem áll rendelkezésre, és itt ilyenkor a forgalmi szolgál-

lattevő munkatársunk rendelkezéseit egy váltókezelő hajlja végre fizikailag. Mi állítjuk be a vágányutat, és kezeljük a jelzőberendezést. Ezek a fényjelzők manapság már mindenhol megtalálhatóak, régebben viszont csak alapjelzők voltak. Tudni kell, hogy egy váltóállási művelet során a váltóállító emeltyű átállításának erőszükséglete esetenként 50 kiló is lehet. Ezért azt mondom, hogy a mi munkánk mindenképpen férfiaknak való foglalkozás. Jó fizikai erőnlét szükséges hozzá. Újpesten, a 12 órás szolgálatom alatt volt, hogy 400–500-szor állítottam át a váltóállító emeltyűt.

– Akkor miért jó ez a munka Önnek? Mit szeret benne?

– Ennek is megvan a maga szépsége. Igazából nem vagyok egy olyan gyenge gyerek, tehát ez nem olyan megterhelő feladat számomra. A kötelesség- és felelősségtudat a legjobb benne. Mindig azt mondom, hogy ez nem egy gyár. Általában egyedül végzünk szolgálatot, nagyon kevés az a hely, ahol többen vagyunk egyszerre. Itt, a vasútnál, mindenkinek az a vágya, hogy egy ilyen helyiségben lehessen 12 órát egymaga. Sokkal pihentetőbb, mint mások hangzavarát hallgatni.

– Tulajdonképpen nem is az a feladata egy váltókezelőnek, amit mi, laikusok elképzelünk egy bakterről, hogy ott egy ház, amiben él...

– Nem, egyáltalán nem. Ez nagyon messze áll attól. Ez már vidéken sincs így. Az a helyzet, hogy ez végül is egy munka-



INDUL A BAKTERHÁZ

1979-ben készült ez a színes, magyar játékfilm, amelyben

Regös Bendegúzt anyja elszegődte a

lókuepechez, de a fiú megszökik tőle. A bakterhez keveredik, ahol elvállalja a tehénpásztorkodást.

A bakter és anyja, a Banya igen sanyargatja a fiút, aki elhatározza, hogy megleckézteti őket.

Bendegúz barátja, Koncz bácsi jó tanácsokat ad neki

arra, hogy hogyan lehet a bakter feleségének szellemével riogatni a háziakat.

A fiú megfogadja a tanácsot s végül összedől a bakterház, ő pedig továbbáll.



hely. Ha a munkáltatóm egy, a lakhelyemtől 70 km-re található helyre küld ki, akkor nekem aznap ott kell teljesítenem a szolgálatomat. Már nem lakunk itt, csak szolgáltra járunk be. A helyiség viszont valóban úgy van berendezkedve, mint bármely más munkahely, minden megtalálható benne, ami kell.

– Mi a különbség egy régi, igazi bakter és a mai váltókezelők munkája között?

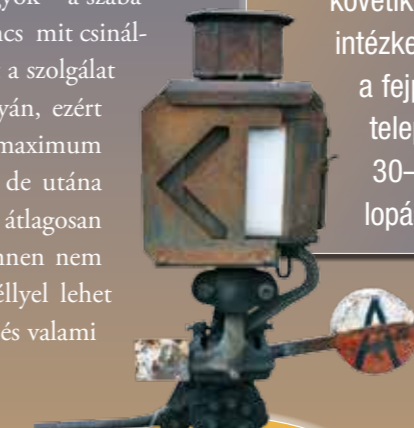
– Régen nem volt annyi vonat, mint ma, ezért a vasútnak éjjel-nappal rendelkezésére állt egy-egy kezelő, amennyiben szükség volt arra. Így lehet, hogy célszerűbb is volt itt lakni. De ma már előírás mondja ki, hogy ahol éppen nincs szolgáltevés, tehát nincs munkánk, akkor sem alhatunk ott. Ilyen nagy forgalmú helyen, ahol most én is vagyok – a szabályozás szerint – éjszaka aludni tilos! Ha nincs mit csinálni, akkor a tér figyelése a feladat. Emellett a szolgálat alatt napi 400–500 vonat halad el a pályán, ezért nagyon elfárad az ember. Ha itt laknék, maximum egy hetet lehetne kibírni egyhuzamban, de utána két hónapig ide se néznék, biztosan. Most átlagosan négypercenként halad itt el egy vonat. Innen nem lehet kimozdulni, még WC-re is engedéllyel lehet kimenni. Mert miközben én kint vagyok, és valami megáll, akkor elmaraszthatnak.

– Akkor ez a munka igen nagy felelősséggel is jár. Mik a követelmények, hogy megfeleljen váltókezelőnek valaki?

– Olyan vizsgával kell rendelkezünk, mint például a KRESZ vizsga, amit vasútforgalmi vizsgának hívnak, plusz egy helyi ismereti vizsga az Állomási Végrehajtási Utasítás előírásából, azaz a helyi körülmények között hogyan kell ellátni a szolgálatot, valamint még egy biztosítóberendezési vizsga is tartozik a követelményekhez. Betanított munkának nevezik, de több hónap körülbelül, míg valakiből lesz valami. Külön kell betanulni, levizsgálni minden egyes állomásra, ha esetleg elkerülünk máshová, még akkor is, ha egyező típusú biztosítóberendezést használnak. Más a helyi vágányzat, minden kezelés más, ami ezt megköveteli. Ez általában egy-másfél hónap tanulást jelent. Én például most Pestszentlőrinc állomáson vagyok, de hamarosan Kőbánya teherpályaudvarra fogok vizsgázni.

ÚJ BIZTONSÁGIRÁNYÍTÁSI KÖZPONT

A MÁV Zrt. idén átadott, új biztonságirányítási és felügyeleti központja támogatja a fővárosi és elővárosi vasútállomások biztonságának javulását. A vagonbiztonsági célokat is szolgáló, napi 24 órában folyamatosan működő központba közel 200 kamera, mozgás- és nyitáserzékelő jele érkezik be. A szolgálatot teljesítő vasútőrök az interneten keresztül befutó jeleket a központi terem falán elhelyezett 16 darab nagy kijelzős monitoron, illetve munkaállomásonként két asztali monitoron követik nyomon, és szükség esetén azonnal intézkednek. A térfelügyelő kamerák rendszerei a fejpályaudvarok, valamint egyes vasutas települések tapasztalatai alapján mintegy 30–40% csökkentik a bűnelkövetések, lopások, zsebtolvajlások valószínűségét.



Büntetik azokat a graffitiseket, akik vonatokat rongálnak meg. Nemrégiben a vasutasok közreműködésével sikerült előállítani több százezer forint értékű kárt okozó graffitisek rongálókat. Az elkövetők akár három évig terjedő szabadságvesztéssel is büntethetők, továbbá kötelesek az okozott kár megtérítésére is.

– Milyen súlyosabb hibák fordulhatnak még elő a munkájuk során?

– Ha valakinek nincs kellő felkészültsége, szakismerete, a legrosszabb esetben még baleset okozója is lehet. Az ilyen hibákat természetesen kivizsgálják és mulasztás esetén felelősségre vonás lehet az eredménye. Munkánk során olyan rutinosnak kell lennünk, hogy az ember még álmából felébredve is tudjon mindent.

Radics Márk