

**DR. WAGNER GYÖRGY**

ny. MÁV osztályvezető

Egy hosszú vasutas életút néhány emléke külföldi utazásokról

Bevezetés

Hosszú és büszkén vállalt vasutas életutam során meglehetősen sok külföldi hivatalos utazáson vettem részt.

Ami vasutas pályafutásomat illeti: 1965-ben a MÁV ösztöndíjasaként kezdtem meg tanulmányaimat a Budapesti Műszaki Egyetemen, és 2021 novemberében a Közlekedéstudományi Intézet (KTI) vasúti járművek tanúsításával foglalkozó szakértőjeként fejeztem be a vasúttal kapcsolatos tevékenységemet.

Régi kollégám és egyben kedves barátom, Kovács Károly, a „Vasútgépészet” főszerkesztője kérésének most örömmel teszek eleget, és megkísérlem, hogy néhány utam érdekes mozzanatait felidézzem és megosztam a kedves Olvasóval.

Már most jelzem, hogy kivételesen nem fogok elmerülni a szakmai, műszaki részletekben, inkább amolyan színes mozaikokból próbálom összerakni ezt a cikket.

Visszaemlékezéseim sorában mindenképpen az első helyre kívánkozik 1978-as nyugat-németországi (Német Szövetségi Köztársaság – NSzK) tanulmányutam.

Ez a történet úgy kezdődött, hogy a LUKAS hidraulikus baleseti segélynyújtó berendezések javításával kapcsolatban három napra ki kellett volna utaznom a Deutsche Bundesbahn (DB) Kassel-ben lévő javító üzemébe. Már minden elő volt készítve, amikor néhány nappal indulásom előtt a KPM (Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium) egyik fa**-fejű fő-illetékese letiltotta a kiutazást azzal az indokolással, hogy ha „tanul-

mányozni” akarom a német módszereket, akkor az Országos Ösztöndíj Tanácsnál (OÖT) kell kezdeményezni a „tanulmányutat”.

Főnököm is hiába érvelt a baleseti segélynyújtó berendezések fontosságával, illetékes elvtárs hajthatatlan maradt.

Ha már szóba került, nem tudom megállni, hogy ne „szúrjam be” néhány, a LUKAS berendezésekkel kapcsolatos emlékeimet.

MÁV vezérigazgatósági mozdonykarbantartási, javítási feladataim mellett fokozatosan, egyre több energiát, munkaidőt fordítottam a baleseti segélynyújtás szervezeti és műszaki feltételeinek, eszközállományának fejlesztésére.

A ferencvárosi vontatási telepi munkám során szerzett baleseti segélynyújtási tapasztalataim alapján is egyértelmű volt, hogy az elavult, balesetveszélyes, nehéz fizikai munkát igénylő kézi emelőket mielőbb korszerű eszközökkel kell felváltani.

A megoldást a nyugatnémet Frieske & Hoepfner cég „LUKAS” fantázianevű berendezései kínálták. A 450 bar nyomással működtetett, nagy szilárdságú könnyűfémből (aluminium ötvözet) készült emelők – és természetesen az egész rendszer – valóban csúcstechnológiát testesített meg. A finanszírozási problémákkal, állandó pénziánnyal küzdő MÁV-nál valóságos csoda volt, hogy viszonylag rövid idő alatt el lehetett kezdeni a meglehetősen drága berendezések beszerzését.

Német nyelvtudásom is segített abban, hogy jó kapcsolatot építsek ki a

német céggel a hazai és németországi (Erlangen-i) tárgyalások során.

Amikor először vezettek körbe az Erlangen-Bruck-i gyárban, igencsak elcsodálkoztam azon, hogy sörösüvegeket láttam a munkapadokon, a megmunkáló gépek mellett.

– Szabad alkoholt fogyasztani? – kérdeztem.

– Ez nem alkohol, ez sör – kaptam a választ – Bajorországban vagyunk!

Ma is büszkén emlegetem, hogy a tűzoltóság (katasztrófavédelem) által használt LUKAS hidraulikus feszítő- és vágókészülékek prototípusait első magyarként, személyesen próbálhattam ki. Az egyik németországi tárgyalás részeként a német cég szakembereivel kimentünk egy autó-roncstelepre, ahol először bemutatták a berendezéseket, majd kezembe adták, hogy próbáljam ki. Érthető módon, először kicsit megszeppentem a feladattól, de végül sikeresen „szétmarcangoltam” egy valamikor bizonyára szebb napokat látott autót!

A családommal folytatott konzultáció után úgy döntöttem, hogy megfogadom illetékes elvtárs intelmét, és nekiláttam egy, nem három napos, hanem három hónapos NSzK-beli tanulmányút kérelmezéséhez.

Szerencsére a MÁV – az ehhez szükséges magas vezetői szinten is, Oroszvály László műszaki vezérigazgató-helyettes személyében – támogatta, hogy egy hosszabb tanulmányút keretében ismerkedjek meg a Deutsche Bundesbahn (DB) vontatási telepein és járműjavító üzemében

folyó vasúti járműjavítási és karbantartási tevékenységgel.

Nem részletezem a hosszú procedúrát, amelynek során – egyéb „tortúrák” mellett – háromszor vizsgáztam német nyelvből (egyszer a Műszaki Egyetemen is).

Egy jellemző intermezzo azonban mindenképpen ide kívánczok.

Az előkészületek során felhívott XY elvtárs, aki a Belügyminisztérium (BM) őrnagyaként mutatkozott be. Elmondta, hogy tervezett utazással kapcsolatban beszélni szeretne velem. A BM-be nem mehetek, találkozzunk a Vörösmarty téren, a Gerbeaud (akkor még Vörösmarty) cukrászda előtt.

– Hogy fogom megismerni önt? – kérdeztem.

– Ne törődjek ezzel, ő ismerem engem – volt a válasz.

A randevú létrejött, és az őrnagy egy közeli eszpresszóba invitált.

Miután leültünk egy asztalhoz, összeszedtem a bátorságomat, és a következőképpen fordultam az ismeretlenhez:

– Ön ismer engem, de én nem ismerem önt, kérem ezért, igazolja magát.

Amikor a zsebébe nyúlt, bízam benne, nem a revolverét rántja elő, hogy nyilvános helyen lelőjön ezért az impertinenciáért.

Valóban nem, egy plexi tokban lévő fényképes igazolványát vette elő, és szinte örömmel nyújtotta át, hogy közelebről is ellenőrizzem.

– Sokan beszélgetnek velem bizalmas dolgokról is úgy, hogy azt sem tudják, ki vagyok, nagyon helyes, hogy elkérte az igazolványomat – mondta elégedetten.

– A MÁV-nál megfelelően fel vagyunk készítve – magyaráztam, és ez valóban igaz is volt.

(Még egy, a kort jellemző epizód: vezérigazgatósági munkám elején, amikor még a szüleimmel laktam, egy alkalommal házfelügyelőnk, H-né a lépcsőházban megállított és titokzatosan közölte:

– *Voltak itt*, és Gyurikáról érdeklődtek, de én csak jókat mondtam!)

Tanulmányút a Deutsche Bundesbahn-nál (DB) nyugat-németországban

Több hónapos előkészítés és szervezés, különféle vizsgák és vizsgálatok, hosszas levelezés után, az Országos Ösztöndíj Tanács (OÖT) jóváhagyását követően, 1978. szeptemberében már intenzíven készülhettem két hónapos tanulmányutamra, hogy alaposan megismerhessem a Deutsche Bundesbahn (DB) járműkarbantartási és javítási rendszerét.

Kiderült, hogy ösztöndíjamat a – Németországban mindmáig működő – Carl Duisberg Gesellschaft (CDG) nonprofit szervezettől kapom.

Talán akkor is és most is sokakban felmerülhet a kérdés: etikus dolog volt-e résztől, hogy feleségemet, és két kis gyermekemet viszonylag hosszú időre „elhagyva”, külföldre utaztam.

Ne feledjük, hogy 1978-ban még a nyugati és keleti világ, a kapitalista és a szocialista országok közötti rivalizálással, nemzetközi feszültséggel terhelt, hidegháborús korszakban éltünk. A második világháború után az ellentétes gazdasági-társadalmi berendezkedésű országok között leereszkedő „vasfüggönyt” még meg sem libbentették az enyhülés fuvalatai.

Ilyen körülmények között különleges és ritka, mondhatni kihagyhatatlan lehetőségnek számított egy ilyen, a nyugati világ egyik vezető műszaki-gazdasági hatalmának számító országában tett, viszonylag hosszú tanulmányút.

1978. október 8-án, vasárnap indultam, először Bécsbe vonatoztam, majd hálókocsival utaztam Frankfurt am Main-ba, ahol hétfőn, a DB főigazgatóságán (Hauptverwaltung) már el is kezdtem tanulmányutamat.

A DB előzetesen megküldte nekem a két hónap teljes programját, igazi német precizitással napokra, sőt helyenként órára(!) beosztva az időmet, és név szerint megadták, hol, ki lesz a konzulensem.

Bárhova mentem, bárkivel találkoztam, láttam, hogy minden érintett megkapta ezt a programot, és azt a rövid szakmai életrajzomat, amit előzetesen kiküldtem a DB-nek.

Egy porszem valahogy mégis bekerülhetett a gépezetbe, mert amikor a program szerint megérkeztem Opladenbe, a DB akkor egyik legnagyobb villamosmozdony-javító üzemébe, az igazgató értetlenül nézett: úgy tűnt, nem tud rólam és látogatásom céljáról. De kényszerűen fogadott és bemutatta az üzemet. Némi keresgélés után az üzem történetét, tevékenységét bemutató kis könyvecskét is átadott, miközben nagy



1. ábra: A DB BR 103 villamos mozdonya a német IC, azaz InterCity is vontatja Fotó: Wikipédia

meglepetésemre közölte, hogy ez öt nyugatnémet márkába (DM) kerül. Nem tudom, hogy sikerült, de igyekeztem jó képet vágni a dologhoz, és átadtam a pénzt.

Egy adalék a német precizitáshoz.

Előfordult, hogy egy-egy téma megbeszélése elhúzódott, konzulenssemel átléptük a kiszabott időkeretet, és ilyenkor a program szerint következő szakértő már türelmetlenül telefonált: hol van, miért késik a Wagner? Szerencsére nem nekem kellett szabadkoznom, aktuális partnerem udvariasan kimentett.

Mindmáig őrzöm megsárgult jegyzeteimet, de ígérem, a következőkben nem fogok elmerülni a részletekben. Nem könnyű visszafogni magamat, mert rengeteg felejthetetlen élmény bukkan elő emlékezetemből.

Nem sorolom fel, hány városban tanulmányoztam a DB különféle központi intézeteinek (Bundesbahn Zentralamt-BZA) munkáját, a vontatási telepeken (Bahnbetriebswerk) és a járműjavító üzemekben (Ausbesserungswerk) folyó karbantartási és javítási tevékenységet.

Tény, hogy széltében-hosszában beutaztam az NSzK-t, bejártam nagyobb és kisebb városait. (Zárójelben jegyzem meg, hogy politikai okokból Nyugat-Berlin számunkra mindig szigorúan tiltott város volt,

így a tanulmányút során nem jutottam el oda.)

A szabad szombatokon és vasárnaponként olyan városokba is ellátogattam, amelyek nem szerepeltek a hivatalos tanulmányúti programban.

Már 1971 óta minden nagyobb városból kétóránként indultak az elegáns, csak első osztályú kocsikból álló InterCity (IC) vonatok. Ezeken is korlátlanul utazhattam a zsebemben lévő DB szabadjeggyel, amelyet a fontos külföldi vasutas kollégák (ez voltam én is) kaptak.

A szabad hétvégéken kimentem a pályaudvarra, és felszálltam egy alkalmas IC vonatra, amellyel 1-2 óra alatt eljuthattam egy másik nagyvárosba, annál is inkább, mert már voltak 200 km/h sebességű vonatok. Mindig ilyen utazásra vágytam: semmi csomag, legfeljebb egy színes magazin (például egy *Der Spiegel* vagy *Stern*) volt ilyenkor a „poggyászom”.

Lehetőségem volt ilyen nagysebességű vonatok mozdonyán is utazni. Mikor a vonat 200 km/h sebességre felgyorsult, a mozdonyvezető tájékoztatta az utasokat:

– Hölgyeim és uraim, elértük az óránkénti 200 kilométeres sebességet! További kellemes utat kívánok! – mondta be a vonathangosító mikrofonjába.

Különleges élmény volt az utazás az 1898 és 1901 között épült,

13,3 km hosszú wuppertali függővasúttal (Schwebebahn). A vonal nagyrészt a Wupper-patakot követi, a meder felett halad. (2. ábra)

Wuppertal nem is szerepelt a terveimben, de amikor Düsseldorf felé utaztam, a város nevét meglátva, eszembe ötlött egy régi lexikonban látott kép a függővasútról. Nem haboztam, leszálltam az IC-vonatról és átszálltam a függővasútra.

Egy érdekes történet a függővasútról:

1950. július 21-én a Wuppertalban vendégszereplő Althoff cirkusz fiatal elefántja, Tuffi – kísérelőjével, Franz Althoffal – felszállt a függővasút egyik kocsijába, hogy a közlekedési társaság engedélyével, ezzel reklámozzák a cirkuszt.

Egy kanyarban az elefánt megriadt a nyikorgó járműben, áttörte az oldalfalat és mintegy tíz méter magasságból a Wupperbe ugrott. Szerencsére Tuffi ügyesen landolt a sekély vízben, és kisebb karcolásokkal megúsza a balesetet. Az újságírókkal zsúfolt kocsiban azonban kitört a pánik, és többen megsérültek.

A DB szabadjegy jó szolgálatot tett több olyan nagyvárosban is, ahol a DB által üzemeltetett S-Bahn, azaz városi gyorsvasút is közlekedett (és közlekedik ma is.)

Az egyik legnagyobb S-Bahn hálózat a 434 km hosszú müncheni,



2. ábra: A wuppertali függővasút

amely 1972 májusában készült el, az olimpia egyik legfontosabb létesítményeként.

Komoly megtakarítást jelentett, hogy csaknem két hetes müncheni tartózkodásom alatt városi közlekedésemet is túlnyomórészt az S-Bahn-nal, a DB-szabadjeggyel, ingyenesen tudtam lebonyolítani.

Apropó pénz: ösztöndíjam első részét, általam addig még nem látott összegű nyugatnémet márkát (DM) már az első napon megkaptam Frankfurtban, a CDG helyi irodájában.

A napi összeget úgy kalkulálták, hogy az – a napi létfenntartás költségein túl – fedezze az utazások és a szállások költségeit is.

Nem csak a DB szabadjegy jelentett nagyon komoly megtakarítást, hanem a szállásköltségeken is sokat tudtam spórolni. Ugyanis, amikor már végleges volt a tanulmányút programja, előzetesen levélben kértem a DB-t, tegyék lehetővé, hogy olyan vasúti vendégszobákat, szállásokat vegyek igénybe, amelyek a vasúti személyzet (pl. mozdonyvezetők, kalauzok) éjszakai pihenésére szolgálnak.

A legtöbb városban úgy is lett, éjszakánként néhány márkáért (sok helyen ingyen) kaptam egyszerű, de tiszta, rendes szobát, nem kellett drága szállodát fizetnem. (A BZA Minden vendégházában egy egész lakosztály állt rendelkezésemre.) A vasúti vendégszoba előnyei közé tartozott, hogy biztosan a pályaudvar közelében volt.

Ami az étkezést illeti, általában az sem került sokba: a hivatalok éttermében, az üzemi étkezdében együtt ebédeltem vendéglátóimmal. Többnyire csak reggeliről és vacsoráról kellett gondoskodnom.

Amire szívesen költöttem, az a telefonálás volt, hiszen bármikor, bármelyik utcai telefonfülkéből egyszerűen felhívhattam az otthoniakat. Néhány DM bedobásával hosszú ideig tudtunk zavartalanul beszélni egymással.

A konzultációk, megbeszélések során nem csak a fejemet tömték tele



3. ábra: München S-Bahn hálózata

rengeteg új, érdekes információval, hanem – szó szerint! – kilószámra kaptam a különféle értékes szakmai dokumentumokat, a BD-nél alkalmazott előírásokat, ismertető anyagokat, műszaki utasításokat stb.

Egyértelmű volt, hogy az exponenciálisan növekvő irattömeget nem cipelhetem magammal két hónapig. Ezért, amikor összegyűlt egy-egy nagyobb mennyiségű „papírhalmaz”, megkértem éppen aktuális DB-s vendéglátóimat, hogy a dokumentumokat küldjék el postán MÁV-vezérigazgatósági címemre.

A német kollégák ennek a kérésnek is maradéktalanul eleget tettek, így mikor két hónap után visszatértem munkahelyemre, íróasztalomon már egy közel méteres (nem túlzok!) torony képződött a Németországból folyamatosan érkező, dobozokba gondosan becsomagolt iratkötegekből. Szobatársaim persze nem tudták, milyen küldemények halmozódnak az asztalomon. Ezekből a dokumentumokból ők is sok értékes információhoz jutottak.

Büszke voltam (vagyok) arra is, hogy a következő években több MÁV-os munkatársammal, egy-egy témakör szakértőjével együtt, már ismerősként térhettem vissza néhány olyan DB-intézménybe, amelyeket, és amelyek szakértőit tanulmányutam során ismertem meg.

Nem tagadom, hogy a szakmai megbeszélések, konzultációk komoly

stresszt is tartogattak számomra. Folyamatos feszültséget jelentett, hogy miközben a német „partnereim” többnyire sűrűn váltották egymást, nekem egyedül, lehetőleg nem lankadó figyelemmel kellett követnem a beszélgetések fonalát.

Mindezt tetézte, hogy miközben keresztül-kasul beutaztam az országot, számos nyelvjárással is meg kellett birkóznom. Ezek közül külön is ki kell emelni a bajor dialektust, bár az is igaz, hogy beszélgetőpartnereim többnyire udvariasan „moderálták” magukat, és „Hochdeutsch-ul”, azaz – tudományosan definiálva – mindenféle szempontból szabályos (nyelvtanilag, fonetikailag) és legfőképpen nem nyelvjárási színezetű irodalmi német nyelven beszéltek.

Tény, hogy a két hónap azonban mindenképpen jót tett német nyelvismeretemnek.

A munkanapok hivatalos részét követően – főleg a szellemi fáradtság és a stressz oldására – jól esett a séta a városban, ahol éppen voltam, mindaddig, amíg úgy este nyolc óra tájban, mintegy varázsütésre kiürültek, elcsendesedtek a korábban nyüzsgő utcák, még az autóforgalom is erőteljesen alábbhagyott.

Bizonyára ezt a nyugalmat érezte meg az a kis egér is, amelyet záróra után egy elegáns édességbolt kirakatában figyelhettem meg, amint a bőséges választék láttán tanácstalanul szaglászta a drágábbnál drágább finomságokat.

Szép volt, jó volt ez a két hónap, hiszen sok tekintetben én is élvezhettem, de legalább csodálhattam egy gazdag jóléti állam fejlett szolgáltatását, árubőségét, de ami ennél sokkal fontosabb volt: szakmai szempontból rendkívül érdekes, értékes, életre szóló élményekkel gazdag időt töltöttem Nyugat-Németországban.

Míndezek ellenére be kell vallanom, november végén már nagyon számoltam a programból még hátralevő napokat, és türelmetlenül vártam, mikor indulhatok már haza, családomhoz, gyerekeimhez, feleségemhez.

Újra itthon

Tanulmányutam utolsó állomása Bréma volt, itt szálltam be a bécsi vonat hálókocsijába. Bécsből azután már csak egy ugrás volt Budapest.

Két hónap nem olyan sok idő, de ahogy a mondás szól, a jóhoz könnyű hozzászokni. Valahogy így voltam én is, a gazdag NSZK után nehezen „aklimatizálódtam”, nehezen fogadtam el újra az üzletek szegényes áruválasztékát, a szolgáltatások alacsony színvonalát, vagy éppen teljes hiányát.

Természetesen leginkább a magyar vasút, a pályahálózat és a járművek állapota, az egész vasúti közlekedés színvonala keserített el, visszagondolva a német vasútnál, a DB-nél látottakra, tapasztaltakra.

Lehet, hogy csúnyán hangzik, de így igaz: az itthoni helyzetet látva, néha nem éreztem jól magamat, rossz volt a közérzetem.

Munkahelyemen azzal vártak, hogy máris készüljek egy újabb külföldi utazásra, Romániába, Bukarestbe, az M43 és M47 sorozatú mozdonyok problémáival kapcsolatos újabb tárgyalásra.

A Mercedes-Maybach licenc alapján gyártott dízelmotorokkal és Voith-licenc hajtóművekkel szerelt mozdonyok beszerzése kezdetben pénzügyi és műszaki szempontból is jó döntésnek tűnt.

Az üzembe állított mozdonyok számának növekedésével azonban

szinte hatványozottan jelentkeztek a hanyag megmunkálásra és összeszerelésre visszavezethető hibák és az ezekből eredő szolgálatképtelenségek.

A mozdonyokat gyártó bukaresti „Augusztus 23” Művekben folytatott egyik korábbi tárgyalás során saját szememmel győződhettem meg a műszaki ember számára szinte (kihúztam a szinte-t) elképzelhetlenül trehány (nincs rá jobb szó) „munkáról”: Egy kis, billenős teherautó a szerelőcsarnok bejárata előtti egyszerűen leborította a különféle alkatrészeket, amelyeket a segédmunkás(?) asszonyok szedtek össze, és ládáknban, vödrökben cipeltek be a szerelőkhöz. Nem csoda, hogy a szolgálat közben meghibásodott mozdonyok itthoni javítása során a legkülönbözőbb szennyeződések (por, festék, fémforgács stb.) találtak a csövezetekben és a motorokban is.

Ilyen előzmények után utaztunk Bukarestbe a dízelmozdony-csoport vezetőjével, a kiváló szakemberrel, Szórádi Ervin úrral.

Itt és most nem kívánok a műszaki kérdésekkel, megbeszélésekkel foglalkozni. Csak annyit jegyzek meg, hogy a román féllel folytatott tárgyalásaink hangneme minden volt, csak nem barátságos.

A lényeg: néhány nap romániai tartózkodás után helyreállt a lelki egyensúlyom, elmúlt a két hónapos németországi kintlélet követő rossz közérzetem, beláttam, **hogy Magyarország, Budapest – minden nehézség, probléma ellenére is – nagyon jó hely!**

Volt egy NDK is: Német Demokratikus Köztársaság (DDR)

A MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti szakosztályának képviseletében folyamatosan dolgoztam az OSzZsD (az akkori szocialista vasutak együttműködési szervezete) dízelmotoros szakértői csoportjában.

Az OSzZsD egyik szakértői ülését 1980 szeptemberében az NDK-beli Magdeburgba tervezte a kelet-német vasút, a DR (Deutsche Reichsbahn). Néhány nappal az ülés kezdete előtt azonban Lipcsébe tették át a helyszínt.

Ebben az időben zajlott (és Magdeburgot is érintette) a 25 éves Varsói Szerződés „Waffenbrüderschaft” (Fegyvertestvériség) elnevezésű jubileumi hadgyakorlata.

A Varsói Szerződést, a szovjet érdekszférába tartozó országok katonai szervezetét a NATO ellentételezésére hozták létre 1955-ben. A Varsói Szerződés lehetővé tette, hogy a szocialista országok területén szovjet csapatok állomásozzanak.

Úgy látszott azonban, hogy az NDK-ban sem mindenki érezte át ennek az eseménynek a jelentőségét. Ez abban nyilvánult meg látványosan, hogy – valóban bátor emberek – a plakátok jelentős részét „megrongálták”: a „Waffenbrüderschaft” W-betűjét átmázolták vagy lekapták, így a felirat a kevésbé patetikus „Affenbrüderschaft” (majomtestvériség) szóvá alakult át.

Természetesen az ilyen plakátok láttán még egy mosoly sem volt ajánlatos, hiszen köztudott volt, hogy az NDK állambiztonsági szerve, a STASI és besúgó hálózata éberrel figyeli az állampolgárok minden lépését.

Gondoljon bárki, bármit is az OSzZsD munkabizottságáról, nyugodt lélekkel mondhatom, hogy valóban fontos volt az ott folyó munka.

A bizottságban résztvevő szocialista vasutak – köztük a legtávolabbi, kubai vasút is – dízelmozdony állományának gerincét a magyar (Ganz-MÁVAG) és szovjet gyártmányú járművek alkották. Ezáltal nagyon hasonlóak voltak az üzemeltetés és karbantartás-javítás során felmerült problémák. Így az ezek megoldására alkalmazott módszerek, „trükkök”, kölcsönös megismerése, a többnyire krónikus alkatrészellátási gondok kiküszöbölésére szolgáló



4. ábra: A keletnémet városokat ellepték a hadgyakorlatot dícsőítő „Waffenbrüderschaft”-plakátok.

lehetőségek feltárása közös érdek és – több esetben – közös siker volt.

Bármely országban, bármely városban is rendezték, a bizottsági ülések elmaradhatatlan „eseménye” volt, hogy a szinte mindig kéttagú szovjet delegáció (egyikük, egy idősebb úr – bocsánat: elvtárs, szinte kimondhatatlan nevét jegyeztem csak meg: Tserepasenyec) az egyik tárgyalási napon, a hivatalos ülés után szállodai szobájába invitálta a többi ország küldöttségét. Miután összegyűltünk, a szovjet elvtársak egy kincseket rejtő trezor titkának feltárásához hasonló gondossággal nyitották ki bőröndjüket, ahonnan mérsékeltlen bizalomgerjesztő kolbászféléket vettek elő, és tettek a „Pravda”-val „ízlésesen megterített” asztalra. (*Pravda – a szovjet kommunista párt napilapja volt.*)

Előkerült egy bicska is, serényen készültek a kolbászkarikák, és nem lehetett ellenállni a szíves kínálásnak.

Mindez azonban csak előjáték volt a vodkázáshoz, az igazi orosz ivászatához.

Nem szeretnék úgy járni, mint Marco Polo, aki – bár útibeszámoló szerint évtizedeket töltött Kínában – nem tett említést a teáról (és több, más kínai érdekességről), ezért sok szakértő szerint nem is biztos, hogy tollba mondott emlékiratai valós élményeiről adnak számot.

Nos, ha nem említeném meg a vodkát, lehet, hogy engem is megvádolnának azzal, hogy igazán nem is jártam a Szovjetunióban vagy Orosz-

országban.

Pedig már első, a Szovjetunióban tett utamon szembesültem a vodkaivás nehézségeivel. Mivel főleg fiatal koromban alig fogyasztottam alkoholt, a Szovjetunió-beli első ünnepélyes vacsora különösen komoly kihívást jelentett. Az egymást gyorsan követő tóosztok kényszerében szinte azonnal működésbe lépett az önvédelmi reflexem: bűvészeket megszegényítő gyorsasággal öntöttem ki a vodkát valamilyen alkalmas edénybe, virágcserepbe, és a vodka („vizecske”) helyett vízzel töltött poharat emeltem magasba, majd ittam ki, remélve, hogy senki sem veszi észre a turpisságot.

Megjegyzem, hogy a vezérigazgatósági műhelycsoport egyik szekrényében is mindig volt egy üveg fekete címkés cseresznyepálinka (szakértők szerint ez minőségi ital volt). Ezzel is próbáltuk a főleg alkatrészellátási problémák megbeszélésére az irodánkba látogató „szovjet szervíz”, azaz az M62 sorozatú mozdonyokkal Magyarországra delegált gyári szakemberek jóindulatát elnyerni.

Kedves kollégáim, szobatársaim hamar megismerték a „bűvészműtáványomat”, amelynek az íróasztalom melletti állványon szomorkodó, víz helyett cseresznyepálinkával meglocsolt növények is áldozatul estek.

Irány az Európai Unió

Most egy nagy ugrás az időben.

Az Európai Unióhoz történő csatlakozás igénye gyakorlatilag a rendszerváltozással együtt merült fel. Így a csatlakozás előkészítésével kapcsolatos feladatok is megjelentek az újonnan létrejött kormányzati intézményekben, minisztériumokban, tehát akkori munkahelyemen, a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériumban (KHVM) is.

Emlékeztetőül a csatlakozási folyamat néhány fontos állomása:

- **1991** – Az EU társulási megállapodást kötött Magyarországgal,

Lengyelországgal és Csehszlovákiával (szabadkereskedelem, a csatlakozás szándékának kinyilvánítása) (december 16.).

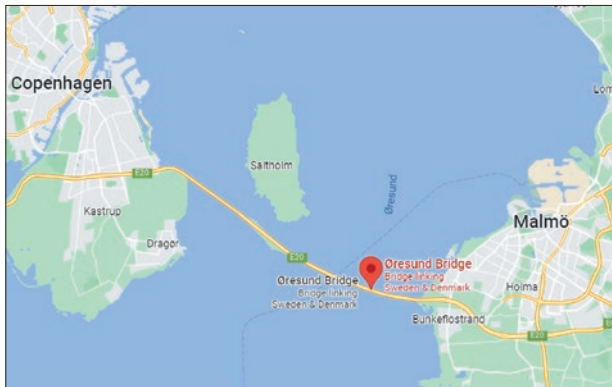
- **1993** – A Tanács meghatározta a kelet-európai országok csatlakozásának feltételeit (Koppenhága, június 21-22.).
- **1994** – Magyarország benyújtotta csatlakozási kérelmét (április 1.).
- **1997** – A Tanács elhatározta a csatlakozási tárgyalások megindítását a kelet-európai országokkal (Luxemburg, december 12-13.).
- **1998** – Megkezdődtek a csatlakozási tárgyalások az EU és Magyarország között.
- **2002** – Eredményesen befejeződtek a csatlakozási tárgyalások az EU és Magyarország között.
- **2003** – Magyarországi népszavazás a csatlakozásról (április 12.). Az érvényes szavazatok 84%-a támogatta a tagságot.

A társulási megállapodás megkötése után megkezdődtek, és a következő időszakban sűrűn követték egymást az EU szervezeti felépítését, intézményeit, működését, döntéshozatali, jogszabályalkotási folyamatát stb. ismertető nemzetközi konferenciák, megbeszélések, képzések, amelyeken a leendő tagországok szakemberei között – a Vasúti főosztály képviselőjében legtöbbször egyedül – én vettem részt.

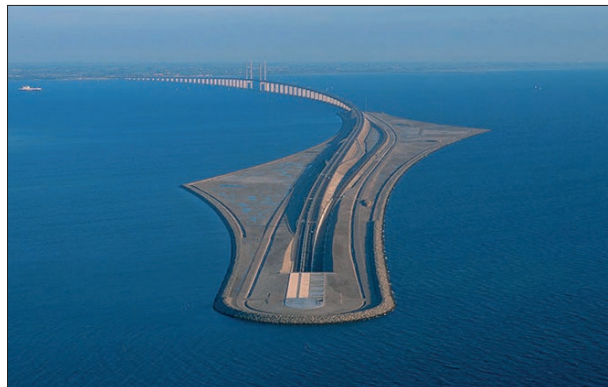
A következőkben csak néhány érdekesebb eseménnyel, helyszínnel kapcsolatos emlékeimet idézem fel.

Koppenhága – Øresund (Öresund) híd

Az uniós vasutak kölcsönös átjárhatóságával („interoperabilitás”) foglalkozó előadásokból álló konferencia résztvevőit egy filmvetítéssel egybekötött „szárazföldi” előadás után hajóval kivitték az éppen meglehetősen barátságtalan, viharos tengerszorosra, hogy megmutassák a dán fővárost és a svédországi Malmö városát összekötő, akkor már csaknem elkészült Øresund hidat.



5. ábra: Az Øresund „híd” Koppenhága és Malmö között



6. ábra: Az Øresund híd, előtérben a tengeráramlatoknak megfelelően kialakított mesterséges sziget, ahonnan a tenger alatti alagút indul Malmö felé



7. ábra: Az Øresund híd



8. ábra: Az X 2000 billenőszekrényes villamos motorvonat

Az **Øresund** híd (Øresund) egy kombinált közúti-vasúti híd az Øresund tengersizoros felett.

A híd 7845 méteres hosszúságával Európa leghosszabb közúti-vasúti hídja. Maga a híd a két part közötti távolság mintegy felét teszi ki, a maradékot a Peberholm nevű mesterséges sziget, az onnan a dán oldalra vezető tenger alatti alagút (4050 m) és a dán oldalon létesített mesterséges félsziget (430 m) hidalja át.

A hajóutat megelőző, a létesítményt bemutató előadás derűs vagy inkább elgondolkodtató pillanata volt a dán szakember mondata:

– Mielőtt megkérdeznék, hogy miért építettünk egy mesterséges szigetet, hiszen ott van mellette egy igazi sziget, megmondom: azért, mert a szigeten egy védett madárfaj él, ott nem lehetett egy kapavágást sem tenni!

A hidat 2000. július 1-jén adta át II. Margit dán királynő és XVI. Károly Gusztáv svéd király.

roly Gusztáv svéd király.

GÖTEBORG – X 2000 villamos motorvonat

A Svédország második legnagyobb városában tartott megbeszélésre Budapestről Stockholmba repültem, majd a svéd vasút X 2000 jelű billenőszekrényes villamos motorvonatával utaztam Göteborgba.

Az X 2000 menetrend szerinti csúcsebessége 200 km/h. A billenő kocsiszekrények a nagy sebesség és a kényelem előnyeit nyújtják az utasok számára, mivel ezek a szerelvények a kis sugarú ívekben is akár 15%-kal gyorsabban haladhatnak át, mint a hagyományos vonatok. Tényleg rendesen billent, hol az eget, hol a pálya melletti „földet” lehetett látni az ablakból.

Az X 2000-t az ABB (Asea Brown

Boveri Ltd.) tervezte és 43 ilyen szerelvényt építettek a svéd vasút, az SJ számára.

Számomra nem a 200 km/h csúcsebesség jelentette a különleges élményt, hanem a kanyargó pályán a billenő kocsiszekrény által nyújtott utazási komfortérzés. Na meg természetesen a vonatjegy árában foglalt, elegánsan felszolgált ebéd, amelynek elfogyasztása közben nem fenyegetett az a veszély, hogy egy kanyarban valamelyik fogás az ölemben köt ki.

Eszembe jutottak korábbi, a Budapest – Prága – Berlin útvonalon közlekedő Hungaria-expresszrel megtett útjaim. A három szocialista ország fővárosát összekapcsoló „Hungaria” nemcsak egy különleges és fontos vonat volt, hanem a ’80-as években a Prága–Pozsony szakaszon elért 80 km/h-s átlagsebességével Csehszlovákia leggyorsabb vonata is volt.

Általában Pozsony után ültem

(vagy ültünk a kollégákkal) be az egészen kellemes étkezőkocsiba, és egy-két korábbi út tapasztalatai alapján szinte pontosan tudtuk, mikor kell a levest kézben tartott tányérból kanalizni, hogy – amennyire lehet – ilyen módon csillapítsuk a – finoman szólva – rossz állapotú vasúti pálya által okozott lengéseket, és kivédjük a hullámzó leves kilöttyenését. Közben megállapítottuk, hogy a csehszlovák vasutas szakemberek igencsak mérészek, amikor ezen a rozoga pályán ilyen sebességet engedélyeznek.

Lugano – Gotthard bázisalagút

Bár nem tagja az Európai Uniónak, (szabadkereskedelmi szerződésben áll az EU országaival), Svájc különleges nemzetközi szerepvállalásából eredően az EU-val kapcsolatos ügyekben is fontos feladatokat lát el.

(Csak zárójelben jegyzem meg: pl. Genfben 36 államközi nemzetközi szervezet működik, amelyek közül a legfontosabb az ENSZ európai központja, a new-yorki után a második legnagyobb ENSZ iroda a világon.)

Az egyik ilyen, az EU szervezétével kapcsolatos konferencia helyszíne, Lugano egyik érdekessége, hogy a viszonylag kis (e sorok írásakor kb. 65 ezer lakosú) svájci városban két különleges helyi „vasútvonal” is üzemel, az 1912 óta működő, 12 km hosszúságú LFP (Ferrovio Lugano – Ponte Tresa), és az 1886-ban üzembe helyezett, a várost a svájci szövetségi vasutak, az SBB-CFF-FFS állomásával összekötő sikló, a Funicular „Lugano – Stazione FFS”.

Az igazi érdekesség azonban a konferencia résztvevői számára rendezett „kirándulás”, az épülő Gotthard vasúti alagút megtekintése volt.

Köztudott, hogy a svájciak – finoman szólva – nem szeretik az alpesi országon átdübörgő kamionokat. Ezért az állami szabályozókat, beleértve az útdíjakat is úgy alakították, hogy kifizetődőbb legyen a kamio-

nok vasúti szállítása a RoLa (Rollen- de Landstrasse – Gördülő Országút) szerelvényeken.

A Gotthard alagút megépítésének indokolásaként az ország döntéshozói azt mondták: „forradalmasítani fogja az áruszállítást, mert amíg eddig egymillió kamion hordozta a földi javakat, mostantól ezt kiválthatja a vasút.”

Jó lenne, ha egyszer a mi döntéshozóink is a vasút fejlesztését helyeznék előtérbe a mindent elárasztó kamionáradat mérséklése érdekében!

Zuhogó esőben, autóbusszal utaztunk az épülő alagút déli bejáratához, Biasca-ba.

Az építési területtől meglehetősen messze lévő fogadó épületben rövid ismertetőt és balesetvédelmi oktatást hallgattunk meg, majd megkaptuk a védőfelszerelést: a láthatósági mellényt és rádiós-fejhallgatót sisakot, hogy menet közben is halljuk a „túra-vezető” tájékoztatását. Így indultunk gyalogosan az alagút bejáratához.

Néhány társam megmosolyogta, hogy – mivel meglehetősen hűvös is volt – magamon hagytam hosszú kabátomat, és erre vettem fel a mellényt. Lehet, hogy kicsit fura látványt nyújtottam, de hamar kiderült, hogy jól döntöttem. Az épülő alagút bejáratáig tartó oda-, majd a visszaúton is végig szakadt az eső, és a vízhatlan mellényről kabátomra folyt. A jó szövetkabát azonban nem ázott át, így nadrágom alig lett vizes. Akik hosszú kabát nélkül vágtak neki az útnak, rosszul jártak, mert a láthatósági mellényükről lecsurgó esővíz combközéptől lefele „ronggyá” áztatta a nadrágjukat.

Az az élmény, hogy bepillantást nyerhettünk egy ilyen, valóban egyedülálló, lenyűgöző építkezési folyamatába, gondolom, mindenkivel feledtette a kellemetlenségeket. Kiváltságosnak éreztem, és érzem magamat azóta is.

A két párhuzamos, egyvágányú, körülbelül kilenc méter átmérőjű alagútból álló Gotthard-bázisalagút

megépítését 1995-ben hagyták jóvá. Az ötvenhét kilométeres hosszával a világ leghosszabb vasúti alagútja címet kiérdemlő mütárgy fúrása 2003-ban kezdődött.

A Gotthard-bázisalagutat húsz évvel az építés előkészítését követően, 2016. június elsején, ünnepélyes keretek között, prominens személyek társaságában adták át.

Néhány jellemző adat:

57,1 kilométeres hosszával a Szent Gotthard-alagút a világ leghosszabb vasúti alagútja. Összehasonlításképpen a Csalagút (Csatorna-alagút) 50,5 kilométer hosszú.

A beruházás összköltsége elérte a 10,9 milliárd eurót. Ezt az összeget egyedül Svájc fizette – a költségek jelentős részét az autópálya-díjakból fedezték.

Az építési munkálatok 17 évig tartottak. napi 24 órában, három nyolcórás műszakban több mint 2600-an dolgoztak az építésen, közülük kilencen vesztették életüket a munkálatok során (Az 1872 és 1882 között épített vasúti alagút 15 kilométer hosszú volt. A munkálatok során 177-en haltak meg, és 700-an szenvedtek maradandó sérüléseket.) Az alagút építése során annyi kőzetet termeltek ki, amennyiből öt egyiptomi Kheopsz piramist lehetne felépíteni. A kitermelt kőzet jelentős részét az építési betonban használták fel.

A személyszállító vonatok 250 km/h-s sebességgel száguldhatnak a hegyek alatt. A tehervonatok akár 160 km/h-val is haladhatnak át az alagúton.

Most, amikor ezeket az emlékeimet írom (2024. július), még mindig szomorúan nézem, a 2023. augusztus 10-én bekövetkezett súlyos baleset képeit.

Egy törött kerék miatt egy tehervonat tizenhat kocsija siklott ki, és mintegy nyolc kilométernyi pályát rongált meg az alagútban.

Örömteli azonban, hogy a legújabb hírek szerint 2024. szeptem-



9. ábra: Az LFP vasút szerelvénye



10. ábra : A síklo Luganóban

ber 2-ától ismét az eredeti menetrend szerint közlekedhetnek a vonatok a Gotthard-bázisalagútban.

Persze, nehogy valaki azt gondolja, hogy az uniós csatlakozási felkészülési folyamat csupa ilyen érdekes és kellemes epizódból áll!

Miután 1998-ban megkezdődtek a csatlakozási tárgyalások Magyarország és az EU között, egyre sűrűbben követték egymást a brüsszeli megbeszélések is.

A többnyire egy napos tárgyalások esetén az EU csak a kiutazó repülőjegyét térítette meg, szállodát nem fizettek. Az ilyen egy napos utak ezért hajnali fél négyes ébresztővel kezdődtek, hogy a hatkor induló brüsszeli gépet elérjem. A tárgyalás után irány a brüsszeli repülőtér, és éjjel körül „már” itthon is voltam.

A konferenciák, konzultációk, tárgyalások előkészítették, megalapozták a csatlakozásunk egyik legfontosabb feltételének teljesítésével kapcsolatos munkát: az EU-s jogszabályokat, rendeleteket, irányelveket az uniós jognak való megfelelés kötelezettsége szerint a magyar jogalkotás keretébe kellett illeszteni.

Ez nem azt jelentette, hogy az EU-s jogszabályt lefordítottuk, és ezzel kész lett a magyar változat! Először is meg kellett érteni, pontosabban értelmezni kellett az uniós jogi „bikkfanyelvet”. Sok esetben ki kellett találni a szinte lefordíthatatlan kifejezés, szó értelmét (ebben többnyire sem a német, sem a

francia szövegváltozat sem segített), és „meg kellett alkotni” egy értelmes magyar megfelelőt.

A jogszabály magyar változatát minisztériumunk Jogi Főosztálya és az Igazságügyi Minisztérium szakemberei vizsgálták át, hogy a szöveg mindenben feleljen meg az EU-s jogszabálynak.

Nem tudom megállni, hogy ne tegyek itt egy megjegyzést: „érdekes” módon akkoriban még tudták, hogy mit jelent a magyar nyelvben az „és”, a „vagy” és az „illetve”, és mikor, melyiket kell használni. Nem úgy, mint mostanában, amikor valamilyen ismeretlen okból az egyszerű „és” helyett lépten-nyomon az „illetve”-t használják. (Ennél már csak az szörnyűbb, ha az „és” helyett „illetőleg”-et mondanak, vagy írnak!)

Európai nagysebességű vasutak

Ami az európai nagysebességű vasutakat illeti, több utazásom során valóban volt lehetőségem megismerni és kipróbálni ezeket.

Az egyik ilyen alkalommal – két minisztériumi osztályvezető társaságában – olasz és spanyol vasúti járműgyártó cégekkel tervezett tárgyalásokra készültünk. Néhány nappal a tervezett indulás előtt egyik útitársam felvetette, hogy ha már úgyis arra járunk (!), iktassunk be egy

németországi kitérőt is, és nézzük meg a német vasút, a Deutsche Bahn (DB) akkor még újdonságnak számító ICE (InterCityExpress) vonatát.

Nem volt választásom, lázas szervezésbe kezdtem, hogy a már egyeztetett olasz-spanyol program elé beilleszsem a németországi „vargabetűt”. Gyors telefonok és telexek után a DB lehetővé tette, hogy egy München-Hamburg úton fogadjanak és tájékoztassanak minket az ICE vonatokról.

Utazási programunk ezután így alakult:

Péntek este: Budapest – Wien, majd hálókocsival Wien – München, ahova szombat reggel érkeztünk meg.

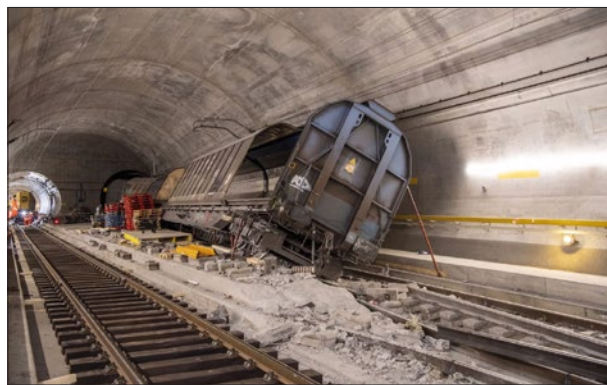
Felszálltunk a hamburgi ICE szerelvényre, ahol hamarosan megtalált minket a DB munkatársa, és végigkalauzolt a vonaton. A vezetőállásba is bevitt, ahol a mozdonyvezető részletesen ismertette a műszereket. A német szakemberek nem titkolták, hogy az ICE még egy sor „gyermekbetegségben” szenved. Az egyik fő problémaként az ajtók biztonságos záródásáért felelős érzékelők megbízhatatlanságát emelték ki.

Másnap, vasárnap, már korán reggel a hamburgi repülőtéren voltunk, ahonnan visszarepültünk Münchenbe, hogy innen repüljünk tovább utunk következő állomására, Firenzébe.

A firenzei repülőtérről taxival egyenesen a pályaudvarra robog-



11. ábra: A Gotthard alagút bejárata



12. ábra: A 2023. augusztus 10-én bekövetkezett balesetben siklott kocsik

tunk, itt vártak a TREVI konzorcium szakemberei, hogy a Firenze-Róma útvonalon bemutassák az olasz vasút, az FS (Ferrovie dello Stato) ETR 500 jelű nagysebességű villamos motorvonatát.

A TREVI konzorciumban négy nagy olasz cég (Breda, Fiat Ferroviaria, Ansaldo Transporti és ABB Technomasio) valamint számtalan kisebb-nagyobb vállalat működött együtt az első generációs, 300 km/h sebességre tervezett ETR 500 létrehozása érdekében.

Rómába érkezve, a Termini pályaudvaron kísértünk a peron végéig, ahol kísérőink „átadtak” minket a Fiat Ferroviaria cég képviselőinek, akikkel felszálltunk a Rómából Firenzebe induló Fiat-Pendolino szerelvényre.

A Pendolino akkoriban csak első osztályú kocsikból álló „luxusvonat” volt, az utasokat, így minket is, a hófehér damaszt abrosszal megterített kis asztalokon felszolgált vacsorával fogadtak. Alig kezdtünk hozzá a falatozáshoz, amikor kísérőink közölték, itt az idő, hogy végigjárjuk a vonatot, és amennyire lehet, megmutassák azt a berendezést, amely a kocsiszekrények „bedöntésével” a hagyományos kialakítású vasúti pályák átépítése nélkül is jelentős, 20-30%-os sebességnövelést tesz lehetővé, az utazási komfort egyidejű javításával.

A Pendolino a 60-as évek végén született meg. Ebben az időszakban Európa számos vasútján

a sebesség hatékony növelésével kísérleteztek. Az első billenőszekrényes prototípust 1969-ben készítette a Fiat Ferroviaria, ez lett az ETR Y 0160 típus, amelyet Pendolino-nak neveztek el. (A pendolo szó az olasz nyelvben ingát jelent, a Pendolino a kicsinyítő képzős változata.)

A fejlesztés tovább haladt, és 1985-től elkezdték gyártani a leghíresebb Pendolino-t, a szivarorú ETR 450-est, két éven belül 15 szerelvény készül el.

2000-ben a Fiat Ferroviaria céget felvásárolta az Alstom.

Az Alstom Tiltronix technológiája révén 20-30 százalékkal növelhető a sebesség az ívekben, jól megépített és karbantartott pályán. A rendszer lehetővé teszi a kocsik 8 fokos bebillentését, csökkentve ezzel az utasokra ható centrifugális erőt, így azok komfortérzete az ívben haladáskor is jó marad. A Tiltronix rendszer része egy kiegészítő aktív pneumatikus felfüggesztési rendszer, az utasok komfortérzetének növelése céljából.

A Tiltronix technológia fontos szerepet játszott a hagyományos vasúti pályákon elérhető sebességnövelésben, így a billenőszekrényes vonatok gazdaságos alternatívát kínálnak az igen költséges, új építésű nagysebességű vonalakkal szemben.

A magyar vasút, a MÁV szempontjából a pályák és a pályáívek átépítése nélkül is sebességnövelést lehetővé tevő Pendolino-rendszerű, billenő kocsiszekrényes vonatok esetleges

üzemeltetése egyértelműen több realitással bírt, mint a 200 km/h, vagy annál nagyobb sebességgel közlekedő vonatok beszerzése. Ezt a véleményemet erősíti, hogy a FIAT Ferroviaria céget felvásároló Alstom vállalat 2000 után három földrész 14 országában több mint 200 különböző Pendolino szerelvényt értékesített, a vasúti közlekedés sebességének kisebb költséggel történő növelésére.

A mozgalmas (Hamburg – München – Firenze – Róma – Firenze) vasárnap után hétfőn már a Róma Fiumicino – Leonardo da Vinci repülőtérén vártuk, hogy Rómából Madridba repüljünk.

Közel két órás késéssel, este érkezünk meg a spanyol fővárosba, ahol a TALGO cég képviselői fogadtak minket. A késés miatt már csak egy rövid bemutatkozásra, és a program megbeszélésére volt idő.

Madridi szállásunk az Atocha főpályaudvar közvetlen közelében volt.

Húsz éve, 2004. március 11-én reggel 7 óra 40 perckor, néhány perces időközökkel tíz pokolgép robbant a pályaudvaron és négy, a pályaudvarra tartó, zsúfolt elővárosi vonaton is.

Ez volt minden idők legvéresebb terrortámadása Spanyolországban. A merényletben 191 ember halt meg, és több mint 1800-an sebesültek meg.

Zsúfolt programunk a TALGO cégnél folytatódott.

A TALGO (teljes nevén a Tren articulado ligero Goicoechea-Oriol,



13. ábra: Az egyik első ICE szerelvény



14. ábra: ETR 500 szerelvény



15. ábra: A „korabeli”, 1988 óta üzemelő, ETR 450 jelű, „szivarorrú” Pendolino



16. ábra: ETR 610 Trenitalia. Fotó:Wikipedia

azaz ’Goicoechea–Oriol-féle könnyű csuklós vonat’) nevét Alejandro Goicoechea vasúti tervezőmérnökről és a munkáját támogató José Luis Oriol-Urigüen üzletemberről kapta.

A TALGO cégnél folytatott megbeszélés jelentőségét az adta, hogy a cég is gyártott az ívekben billenő kocsiszekrényes vasúti járműveket.

A TALGO Pendular vonatok kocsijaiban a billentést az olasz Pendolino-tól teljesen eltérő módon, egy úgynevezett passzív rendszerrel oldották meg. Ennek lényege az, hogy a hagyományos vasúti kocsiktól eltérően a kocsiszekrényeket a súlypontjuk felett támasztják alá (pontosabban: függesztik fel), így az ívben haladó jármű kocsiszekrénye a ráható erők eredőjének hatására billen a megfelelő dőlésszögbe.

Ezt a rendszert már 1941-ben szabadalmaztatták!

A cég 1997-ben kezdte meg a TALGO 350 jelű nagysebességű vonatának fejlesztését.



17. ábra: A Cseh Vasutak (ČD) Pendolino szerelvénye (Fotó:Wikipedia)

Ma is őrzöm a megbeszélésünk emlékeként kapott kitűzőt.

Az első, 350 km/h sebességre alkalmas szerelvényeket 2005-ben helyezték forgalomba a Madrid – Barcelona vonalon. 2017 augusztusától a spanyol *AVE* nagysebességű vasúthálózat (*Alta Velocidad Española*) a leghosszabb nagysebességű hálózat Európában a 3240 km-es hosszával és a második a világon a kínai után.

EPILÓGUS

A nagysebességű vasutakkal kapcsolatos tapasztalataim, emlékeim sorából nem maradhat ki a japán Shinkansen szuperexpressz sem.

Miután a „Vasútgépészet” 1993. 3. számában már részletesen beszámoltam Japánban tett tanulmányutamról, most nem szeretném ismétlésekkel untatni a kedves Olvasót.

A régi cikket lapozgatva azonban eszembe jutott egy emlékezetes epizód – kivételesen nem vasúti, hanem légi utazásról.

A holland légitársaság, a KLM Boeing 747-es Jumbo Jet gépének fedélzetén az amszterdami Schiphol repülőtérrel a tokiói Narita repülőtérig tartó út mindenképpen különleges élmény volt. Bár először morogtam magamban, amikor egyik, a repülés megszállottjaként ismert minisztériumi útitársam „becserkészte” a gép fő-stewardját, egy láthatóan nagy



18. ábra: A CISALPINO svájci-olasz vasúttársaság Pendolino szerelvénye Fotó:Wikipedia



19. ábra: A gonoszság mementója: az egyik, pokolgépektől szétszaggatott szerelvény. Fotó:Internet



20. ábra: TALGO Pendular billenőszekrényes szerelvény. Fotó:Wikipedia



21. ábra: A Boeing 747-es Jumbo Jet pilótafülkéje

tekintélynek örvendő urat, és rávett arra, mondjam el angolul, hogy mi milyen fontos személyek vagyunk, és – ez volt a lényeg – szeretnénk megnézni a pilótafülkét.

Nem hiszem, hogy ez volt a legfurcsább kérés a fő-steward pályafutása során: barátságos, de rezzenéstelen arccal hallgatta végig a mondókámat, majd annyit mondott, hogy türelmet kér, amint lehet, beszélj a kapitánnyal.

Telt-múlt az idő, ettünk ittunk, filmet néztünk, amikor egyszer csak megjelent a fő-steward, és közölte, hogy a kapitány úr vár minket.

Felkísért az emeletre, végigmentünk az első osztály, hatalmas fotelokban terpeszkedő utasai között. Kísérőnk bekopogott a pilótafülke ajtaján (akkoriban még nem volt szigorúan zárva), majd beléptünk a tágas fülkébe. Bennem elsőként az a kép maradt meg, hogy elől a két tiszt

unatkozott, a kapitány pedig a fülke hátsó részén lévő székben pihent. Kísérőnk feszes tartásban jelentette, hogy meghozta a vendégeket, mire a kapitány – bizonyára felmérte, hogy nem jelentünk veszélyt – kegyesen elbocsátotta őt.

Ismétlem, először tényleg mérges voltam, amikor kollégám bevont ebbe a kis kalandba, de most már egyre nagyobb örömet éreztem. Különleges kiváltság és élmény volt ennek a csodálatos repülőgépnél a „cockpit”-jében körülnézni, és bemutatkozás után néhány mondatot beszélgetni a kapitánnyal, akinek elárultam, hogy mi földhözragadt vasutasok vagyunk.

Saját képek híján, az internetről „olózzott” képeket teszek ide a pilótafülke szemléltetése céljából.

Valami hasonlót láthattam (21. ábra)

A pilóták megmutatták a repülési térképet. Miután véget ért (?) a hidegháború korszaka, az út nagy része Oroszország felett vezetett, szinte egyenes vonalban. Csak egy kis kitérőt kell tenni – magyarázta az első tiszt – Szibéria felett kikerülnek egy erősen turbulens részt.

Kedves Olvasóm!

Még hosszan sorolhatnám vasutas pályafutásom során tett utazásaim szakmai- és magánjellegű élményeit. Sajnos, ennek határt szabnak a cikk terjedelmi korlátai. Remélem azonban, hogy írásommal sikerült ezekben az élményekben legalább egy kis részét megosztani, és egyszer talán további emlékeim is helyet kapnak kedvenc lapomban, a „Vasútgépszet”-ben.