

Keresetlen szavak a vonatok tisztaságáról ^[1]

„Most se víz, se szappan, se papír, se kézmosóvíz. Kár a gőzért. Mindent ellopnak! A vizet nem lehet, hát kifolyatják. A tróger addig nyomja a pedált, amíg az utolsó csepp ki nem folyik. A mosdó váltót addig cseszegeti jobbra-balra míg meg nem unja. Mit lehet tenni?”

Bevezető

A fenti idézet tanúsága szerint a vasút már a kádári fénykorában is gondokkal küzdött vonatának és állomásainak tisztasága terén. Amikor a vasútbarátok nosztalgiájával emlegetik az 1960, de különösen az 1970-es éveket, amikor ereje teljében csillogott a szárnyaskerek a sapkákon, biztos, hogy nem a személyvonatok tisztaságára gondolnak. Ezen a téren nem lehet nosztalgiával gondolni a rendszerváltás előtti vasútra, hiszen a MÁV a II. világháború után folyamatosan hadilábon állt állomásainak és járműveinek higiéniai és esztétikai állapotával. Egészen a hetvenes évek elejéig az állomások és járművek takarítása az emberi munkaerőn alapult. A gépesítés talán itt haladt a leglassabban, hiszen a koszos, szemetes jármű ugyanúgy közlekedhetett, mint a tiszta. Közlekedés szempontjából nem számított létfenntartásának a higiéniai és esztétikai állapot.

A működési és műszaki körülmények miatt a szén, az olaj, a rozsdás és a kátrány hozzátartozott a vasút mindennapi életéhez. Ez különösen a gőzmozdonyos közlekedés idejére igaz, különösen ha rossz minőségű szénrel kellett vontatni, vagy helytelen tüzelési technika miatt kerültek széndarabkák, izzó parázs a füstbe. Melegebb időben a lehúzott ablakokon bevágott a füst, így az utasok nem csak a kénos szagot érezhették, hanem finom korom is ellepte arcukat, ruhájukat. A dízelmozdonyok elkopott, rosszul beállított motorjából kibocsátott füstös gáz hasonló élménnyel ajándékozta meg az utasokat. Télen ugyanakkor a régebbi kocsiknál üzemelő kályhafűtés zavarta az utazást. További műszaki „szennyező faktorként” kell megemlíteni a fékezéskor keletkező vasoxidot is, ami szintén beborította a járműveket, nyitott ajtó, ablak esetén az utasteret is.



Sárospatak váróterme (1957)

Az 1950-es évektől folyamatosan növekvő teher- és személyforgalom, valamint a közlekedés automatizálásának vontatott fejlesztése miatt a vasút elsősorban a forgalom biztonságos fenntartására fordította figyelmét, emiatt gyakran előfordult, hogy a személykocsikat nem megfelelően készítették elő az útra. Szinte minden évben szóba került a *Vasút* című műszaki és gazdasági folyóiratában az előző évi adatok elemzésekor, illetve a következő év feladatainak bemutatásakor a piszkos, elhanyagolt személykocsik elleni küzdelem fontossága. A háború után szükségéből személyforgalomban felhasznált átalakított tehervagonokban, az úgynevezett *bocipullmannok*ban, volt a legaggasztóbb a helyzet: „*Utasaink zöme dolgozó ember, akik megértéssel viseltetnek problémáink iránt. Tudomásul veszik, hogy nehézségeink vannak. Nem tudnak azonban magyarázatot találni, hogy miért hiányzik ezekből a kocsikból a világítás, és ha elvélve befűtenek, miért bűzölögnek, füstölögnek a kályhák, miért veszedelme a ruhának a sötét kocsik lócájára való leülés? [...] Nem sokkal vigasztalóbb a kép az egyéb személykocsiknál sem. A világítással ezekben a kocsikban ugyan kevesebb a baj, de megszokottá válik, hogy az ablakok szűrkék a ráakódott portól, jó egypár közülük fél állásban mozdíthatatlanul fekszik keretében, a szakaszajtókat bezárni nem lehet, stb. [...] Ha ezekhez a hiányosságokhoz hozzászámítjuk azt, hogy a külső hőmérséklet nem egyszer a -10 °C alá süllyed, érthető, hogy a legtűrelmesebb utasok is elvesztik [popup title="higgadságukat " format="Default click" activate="click" close text="A téli forgalom és a kormányprogram. [!]] Vasút. 1954. 1. sz. 3. "[...]”*

A személykocsikat a tároló-vágányokon takarították és töltötték fel vízzel, higiéniai kellekkel, de a 30-45 perc kevésnek bizonyult az alapos takarításhoz. Nagyobb volumenű tisztítási munkákat éves terv szerint végezték, a portörles és szemetesek ürítése mellett lemosták a poggyásztartókat, üléseket és karfákat, valamint felmosták a padozatot, az 1. osztályú kocsik szövetüléseit pedig vegyszeres gépi úton tisztították meg. Ekkor gondoskodtak az ablakok és a jármű külső tisztításáról is. Kezdetben kézzel, kefével és gumicsövel végezték a kocsimosást, majd a hetvenes évek végén már megjelentek a budapesti és nagyobb vidéki központokban a kocsimosó berendezések is. Negyedéves takarításkor bakteriológiai mintákat is vettek a karfáról és asztalkáról, szükség esetén a teljes belső utasteret fertőtlenítették. A takarítás végén feltöltötték a kocsik víztartályait és szappannal, papírral is felszerelték a mosdót, az 1. osztályú ülésekre pedig tiszta fejtámlázatot került. A valós igényekkel azonban nem tudtak lépést tartani, ezt az 1980-as évek elején a vasút kénytelen volt elismerni. Ráadásul a munkaerőhiány miatt csak az előírt belső takarítási munkák 70-75%-át tudták elvégezni. Mintegy 2500 takarítóra lett volna szükség az 1980-as évek elején, de csak 1808 munkavállalóval számolhattak az államvasút, vagyis kevesebb, mint a szükséges harmadegyede állt rendelkezésre. Különösen a budapesti pályaudvarokon okozott nehézséget a hiány, 583 takarító helyett csak 246-al számolhattak, ezért a vasút külső vállalkozókat kényszerült bevonnai a járműtisztításba. A koszos járművek másik oka a teljesen kihasznált személykocsiparkban keresendő. A viszonylag kevés személykocsi miatt a forgalom nem szívesen vett ki járművet a forgalomból. A hatvanas évek közepén érte el személyszállítási csúcsát a Magyar Államvasutak, 1967-ben 417 millió utast szállított el 5285 személykocsival. 1975-ben 4539 kocsival még 342 millió utast, tíz évvel később már csak 232 millió fő utazott a MÁV 4119 kocsiján. A szakom önmagukban félrevezető, figyelembe kell venni azt is, hogy az 1980-as években már jóval több személyszállító vonat közlekedett, mint húsz-három évvel korábban.



Peron rendezése, Örvényes (1954)

Indulás előtt a jegyvizsgálóknak is meg kellett vizsgálniuk a vonatot, az esetleges hiányok pótlásáról pedig intézkedni. Az észrevett hiányosságok ellenére gyakran nem volt mód az intézkedésre a szoros menetrend és a kevés kocsi miatt, illetve jelentős késést okozott adott esetben a hiányosságok megszüntetése.

A vázolt nehézségek elsősorban a bejáró munkavállalóknak okoztak bosszúságot, de a távolsági vonatoknál is gyakran panaszkodtak az utasok. Ugyanez mondható el a nemzetközi vonatokról, főleg a nyáron közlekedő zsúfolt idényjáratokról. A nyugati kapcsolatra - már csak presztízs és a devizabevétel miatt - jobban figyelt a MÁV, de egyes időszakokban a társvasutak szintén elégedetlenségüknek adtak hangot a magyar vasúttársaság felé, a kocsik állapotát kifogásolva. 1964-ben a francia vasút intézett megkeresést a MÁV-hoz, panaszolva a kocsik állapotát, tisztaságát és hiányos felszereltségét. Erre mutat rá egy két évvel korábbi cikk is, különösen a mosdók piszkosságát hangsúlyozva: nincs víz, se szappan, se papír. Ennek legfőbb oka, az újság szerint, hogy a célállomásokon alig van takarítás. Az erőfeszítések ellenére a helyzet alapvetően nem változott, a hatvanas évek végén is koszosak voltak a szerelvények. Különösen a budapesti kocsikkal voltak gondok, hiszen innen indult, ide érkezett a legtöbb vonat, a személykocsik 40%-át is valamelyik budapesti pályaudvarhoz „honállomásították”. Vidéken általában több idő jutott a takarításra, ráadásul kevesebb kocsival kellett törődni, így a nem fővárosba tartó vonatok kulturáltabbak voltak.

Az állomások és pályaudvarok tisztaságának alapvető eszköze a seprű és lapát volt, belső terekben felmosóranggal kiegészítve. Az állomások esztétikája jelentősen függött az állomási személyzet igényességétől is, mennyire figyeltek oda állomásukra, esetleg munkaidőn túl csiniosították. A frekventáltabb állomások és megállóhelyek a nyári szezonra minden évben megújultak, de ez elsősorban a Balaton, Velencei tó, Dunakanyar állomásaira volt igaz. A három nagy fővárosi pályaudvaron azonban a hatalmas embertömeg miatt ez elégtelennek bizonyult, ezért kellett nyugatról takarítógépeket vásárolni.



**Bitskey Tibor színművész 1963-ban egy gyorsvonaton.
Folyosón az akkor még elmaradhatatlan hamutartó**

A fentiek tükrében nem csoda, hogy 1988-ban a szegedi vasútigazgatóság területén tartott felmérés során a válaszadók 58%-a volt csak elégedett a vonatok tisztaságával. A nem túl pozitív kép kialakulásához az utazóközönség is hozzájárult - ahogy a válaszadók leírták a kérdőívekre. A vasutasok gyakran panaszták, hogy minek takarítani, ha az utasok rögtön összepiszkolják a vonatokat. A panaszok jogossága mellett ugyanakkor az utasok a menetjegyváltásával egy szolgáltatást vásárolnak, tehát jogosan várják el a tiszta és megfelelően felkészített vonat - érvelt *Kavalecz Imre*, a MÁVINFORM munkatársa. Ugyanez már harminc évvel korábban is megfogalmazódott: a napi 20-60 km-ről ingázók a tiszta, karbantartott, fűtött és világos vasúti kocsikat, a tiszta állomásokat és udvarias kiszolgálást igényelnek. Az 1950-60-as évek idején - ideológiai okokból - kiemelten kezelt dolgozók hétfégi vonatain előforduló szemetelés miatt a végállomásokon külön takarítónőket kellett kihelyezni a vonatok takarítására, ugyanis már az odaúton papírpoharak, csikkek és hamu, valamint papírszemét borította a kocsikat. Szintén az utasok számlájára írható a vandalizmus, illetve a villanyégők, hamutartók, tükrök ellopása, ami ugyancsak rontott az utazás komfortján.

A nemdohányzó utasok védelme érdekében egyre több kocsi jelölt ki nemdohányzóknak, illetve az állomások várótermeiben is megjelentek a dohányzást tiltó piktogramok. Idővel a hamutartókat is eltávolították. A hetvenes évek végén először a szobi vonalon indítottak dohányzó szakasz nélküli vonatot, majd 1981-1982-es menetrenddel kiterjesztették a dohányzási tilalmat a 90-100 perc menetidejű helyi vonatokra is. Persze a gyakorlat mást mutatott, gyakran mellékes szempontnak tűnt a hamutartó hiánya, és a földre hamuztak.

A vasút területén az utasok étellel, itallal való kiszolgálása az Utasellátó feladata és monopóliuma volt. Élelmes, vállalkozó kedvű személyek azonban zugárúsítással konkurenciát jelentettek az Utasellátónak. A zugárosok munkásvonatokon árultak alkoholt. Előfordult állomáson is árusítás, Mátészalkán egy 79 éves helyi lakos árusított napraforgómagot. A vásárlók teleköpködtek az állomás területét és a környező utcákat, amit a *Kelet-Magyarország* is szövé tett. A MAV válaszából kiderül, hogy az idős férfit többször megbírságotlák már, ennek ellenére tovább árulta [popup title="szotyolóját" format="Default click" activate="click" close text="„Magot" [!]. Kelet-Magyarország, 1964. március 13. (MAV Központi Irattár. Digitális Nyilvántartó Rendszer. 9/1964/382/V1 sz. üi.)].



Vasúton (1971)

A fekete vonatok említése nélkül nem lehet teljes az összeállítás. Az elfogyasztott szeszesitalnak és a zsúfoltságnak köszönhetően ma már szinte elképzelhetetlenül piszkos állapotban érték meg egy-egy pénteki, szombati nap végét a személykocsik. Szemléletesen mutatja be egy szabolcsi út momentumait *Tar Sándor* 1978-as szociográfiájában. Nem csak a járműveken, hanem az állomásokon is meglátszódott a hétfégi roham, a nógrádi *Népújság* cikkében arról panaszkodik, hogy Salgótarján állomás utasvárója este tele van részegekkel, és nem hagyják békén az utazni vágyókat, zavarják a nyugalmat. Az állomás mellékhelyiségét összepiszkolják, így az koszos és bűdös, a legyek tanyája. Ugyanez igaz Diósjenő és Nagybátony mellékhelyiségeire. Balassagyarmat és Pásztó várótermét a piacok foglalják el, akik a hajnali vonatra várakozás közben szemetelnek. A megye állomásai általában piszkosak, gyakran nincs világítás, de még közút sincs.

A szemetelést nem csak a szegényebb, iskolázatlanabb rétegre lehet leszőkíteni, az expresszvonatok kulturáltabb utasközönsége sem mindig figyelt oda környezetére. A vasúti közlekedés nagy előnye, hogy utazás közben az ember ehet-ihat kedvére, még alkoholos italt is. Az igen kedvelt sört üvegben kiszervele árusították a büfékocsikban. Fogyasztás után ezeket ugyan vissza lehetett vinni, ám sokan már az állomáson felszerelkeztek, vagy zugárustól vásároltak, az üres üvegek pedig nem fértek el a szemetesekben. Ilyenkor vagy kidobták az ablakon az üveget, - ahogy Kibédy Ervin is teszi az első kisfilmben -, vagy a padlón, az ülések alatt kötöttek ki. Csőrömpölésük zenei aláfestéssel színesítette az utazást.

Forrás

V. Mihály levele N. Béla menetrendi és személyszállítási főfelügyelőhöz

1976. augusztus 1., Pécs

„Kedves Béla!

„Apám szokta volt mondani: Fiam, ha baj van, mindig előbb a lábhoz, de sose a fejhez. Ha mégis a fejhez mész, a láb fogja elintézni, - ha tudja.”

Nos: 1972. 09. 30-án a félig M. P. V. (Minden pina viszket) juris doctor Bálint, ez a nadrág és kalaptól megfosztott papucsos házas ember bevonta tőlem a személyszállítási társadalmi ellenőri igazolványomat és megbízó leveletem.

Ezért: Pécs állomás minden rendű- és rangú emberével sahterolok [?] immár 4 éve. Most elfogott a szentlélek tüze és a hajdan volt Dunaújvárosi főnök [!] - Pongrácz Jenőtől kapott papíron írok Neked.

A Pécs-Mohács vonalon futó szerelvényeken egyet-mást látok és minden nap dühösebb vagyok.

Bebrits figyelőlapja jut eszembe.

„I. fő. Lindner!

A maguk emberei olyanok, mint a kofferek. Utaznak, de nem látnak. A várótermek rondák. A padok alatt szemét csirke csontok, dinnye héj és szőlőcsutakok.

Van seprő, víz, rongy. Mi kell még?

Ha 3 napon belül nem csinálnak rendet ... [értelmezhetetlen szó] járok el maguk ellen!!!

Magát is felelősségre vonom!!!

Intézkedjék!!!”

Ez volt írva grafit ceruzával. Ekkor vettünk fel lóhalálában állományon kívüli takarítónőket, de nem csak mi, valamennyi Igazgatóság. Ezek a páriák voltak a WC-s nénik, és legálisan szedtek pénzt a kakilóktól.

Ebből lett aztán az országos botrány és Bebrits-nek fel kellett oszlatnia az egész WC-s armádiát. Az egész armádia toborzója, működtetője a III-10 „felsőbbsege”, ahogy Markó Pista szokta volt mondani a lötyögő 3 alsó ...

És most a téma sava-borsa:

A kocsikban hűgy és szar-szag van. Ahol a csésze alsó záró deklíje nem esik le, a szar összekupacosodik. Nincs víz, ami lemossa, lenyomja. Hajdanában volt a jó puha, selymes kukorica csutka. A paraszt fogta a csutkát és alulról-felfelé húzott egyet a segge likján! A csutkát nem dobta be a latrinába. Á, dehogy, rádobta a trágyadombra. Ott levegőzött, aztán összeszedték a szakajtóba, és begyűjtöttak vele a sparheltba.

Az első-második vi.há. [világháború] között jött divatba az újságpapír. Egész oldalakkal törölte a seggét a pórnép, de a városi is. Ebből aztán lettek olyan dugulások, hogy ember volt a talpán, aki egy városi reterátot kikuriglózott. *En láttam a III. o. WC-jét hétfőn!*

A konszolidáció után lábra kapott a kulturált utazás. Megjelent a papírtörülköző, a toalett papír, az illatos kis szappan. Mindennek lába kelt, mint Toldiban a rögnek.

Aztán jött a forgácsszappan. Azt is megcufolták [!].

Addig tekerték a masinát, amíg az utolsó szappanforgács ki nem potyogott.

Erre fel a kocsiműszakokban felment a pumpa.

Most se víz, se szappan, se papír, se kézmosóvíz. Kár a gőzért. Mindent ellopnak! A vizet nem lehet, hát kifolyatják. A tróger addig nyomja a pedált, amíg az utolsó csepp ki nem folyik. A mosdó váltót addig cseszegeti jobbra-balra, míg meg nem unja. Mit lehet tenni? Semmit!

De talán igen. Próbálja meg, lesz valami eredménye.

Ezt kívánom:

V. Miska."

Irat jelzete: MÁV Központi Irattár. Pécsi Igazgatóság gyűjteményes iratai. 5. d. 6. t -

Köszönettel tartozom Matus László és dr. Fűzy-Molnár Zoltán levéltári szakelőadóknak, amiért felhívták figyelmemet a levélre.

Fotók: Fortepan

Címkék:

[vasút](#) ^[2]

[MÁV](#) ^[3]

[bocipullmann](#) ^[4]

[1970-es évek](#) ^[5]

[1976](#) ^[6]

Kiadás: 14. évfolyam (2014) 3. szám

Forrás webcím: https://www.archivnet.hu/hetkoznapok/keresetlen_szavak_a_vonatok_tisztasagarol.html

Hivatkozások

[1] https://www.archivnet.hu/hetkoznapok/keresetlen_szavak_a_vonatok_tisztasagarol.html

[2] <https://www.archivnet.hu/cimkek/vasut>

[3] <https://www.archivnet.hu/cimkek/mav>

[4] <https://www.archivnet.hu/cimkek/bocipullmann>

[5] <https://www.archivnet.hu/cimkek/1970-es-evek>

[6] <https://www.archivnet.hu/cimkek/1976>