

Amikor a kerék még a szalmaszálát is észreveszi a sínen

Bz-motorkocsik Balassagyarmaton

Szerzőnk életének mindennapos szereplői már a kezdetektől a gyarmati Bézék, így az ő tollából igazán pontos és ugyanakkor rendkívül szórakoztató összefoglalót olvashatunk az elmúlt évtizedek történéseiből.

Drégelypalánkon a gyarmati Bzmot 089 felvezetésével egy négyrészes szerelvény a kilencvenes években (fotó: Fodor Illés)



Ezerkilencszáznolcvanegy júliusának első hetében édesapámmal kimentünk a vasútállomásra, hogy bejelentsem, a budapesti vasút-igazgatóság ösztöndíjasaként a vállalt kötelezettségemnek eleget tettem, és megszereztem a diplomát. Apámra azért volt szükség, mert ő volt a kontakt-személy, hiszen a helyi illetékesek közül még senkit sem ismertem.

Első találkozás

Amikor kifordultunk a körzeti üzemfőnökség központi irodáinak helyet adó

kopottas faházból, azzal szemben a második vágányon egy érdekes jármű állt, amit eddig csak fényképen láttam. Egy Bz-motorkocsi. Minden tárva-nyitva volt rajta, és a friss vasútgépész mérnök lelkesedésével unszoltam apámat, hogy menjünk fel rá, és nézzük meg. Nem kellett sokáig gyözködni, jött velem. A motorkocsit akkor hozták haza, még a takarófoliák is rajta voltak az utastér ülésein. Én érdekesnek találtam, de apám sommásan fogalmazta meg a véleményét: „Fiam, ez egy semmi!” – mondta, és nagyot legyintett. Tőle ezt vélemény-

ként el lehetett fogadni, hiszen harminc évet húzott le gőzmozdonyon. Mint utóbb kiderült, az előzetes tervek ellenére a balassagyarmati vontatási főnökséghez is állomásítottak Bz-motorvonatokat.

A megnézett motorkocsi a Bzmot 081 pályaszámú volt, amelyet hamarosan követett a többi, folyamatos számozással 092-ig. Mindegyik kocsi hozott magával két Bzx sorozatjelű mellékkocsit is. Az új jövények egyelőre munka nélkül álltak, nem volt szükség rájuk. Balassagyarmaton akkoriban mai szemmel nézve hatalmas mozdonyállag összpontosult: hat

M43, hét M47 1000, tíz M47 2000 sorozatú román mozdony, és egy Rákosról feljáró M44-es. Ezt a tekintélyes mozdonyparkot egészítette ki a tizenkettő új Bz-motorvonat. A kihaló gőzvontatást egy 375-ös és három 424-es képviselte.

Mindenből egy keveset

Alapos vizsgálat után arra a megállapításra jutottam, hogy a Tatra gyár szakemberei körülnéztek az országban, hogy az adott időben a csehszlovák gépgyárak termékeiből, illetve különféle hazai gyártási kapacitások bevonásával hogyan lehetne egy motorvonatot készíteni. Ennek jegyében aztán volt itt minden. Teherautó-dízelmotorból átalakított autóbuszmotor, automata városi autóbusz-hajtómű, stabil célra szerkesztett műhelylégsűrítő, négytengelyes vasúti személykocsi tengelygenerátora, a ČKD gyár különféle mozdonyain alkalmazott berendezések, az Avia gyár repülőgépműszerei, a Tesla gyár elektronikai termékei. Az alapjárművön csupán a tengelyhajtómű volt osztrák gyártmány. A MÁV kérésére a fékberendezés Knorr-licenc alapján, Magyarországon készült elemekből épült fel, és a sebességmérő berendezés is az idehaza általánosan elterjedt svájci Teloc rendszerű volt. Az alpesi országból még egy berendezés származott, a Friedmann gyártmányú elektropneumatikus nyomkarimakenő berendezés. A motorkocsi kialakításánál opcionális lehetőség volt a távvezérelhetőség – amit a MÁV kért –, így a vezérlési áramkörök jelentősen „megbonyolódtak”. A magyar változat homlokfalán felső sugárvető csak egy van, és a két oldalsó jelzőlámpa háza is másmilyen. Elmaradt a tető és a homloklemez találkozásánál eredetileg alkalmazott „sild”. Ezek a látszólag jelentéktelen változtatások teszik egyedivé – szerintem szebbé – a magyar motorvonat megjelenését.

Jelentős súlymegtakarítással járt a szerényvázas megoldás. A tengelyek három ponton, a csehszlovák vasúti jármű-iparban ekkor már általánosan alkalmazott gumielemelek közbeiktatásával, forgóvázszerűen kapcsolódnak a járműszerkezethez. A motorkocsik és a mellékkocsik járműszerkezete, belső berendezéseik nagy része, és futóművük az olcsóbb gyárthatóság miatt teljesen azonosak. Ezt lehetett a motorvonatról elsőre megállapítani. Aztán jöttek a dolgozós hétköznapok.

Beugrók

Az M47 2000-esek sorra adták meg magukat, jelentős kerítést alkotva nemcsak Gyarmaton, hanem a szolnoki járműjavítóban is. A személyfordából kieső



Vácrátót állomáson menesztésre vár 1984. január 11-én a még vörös csillagos Bzmot 082 továbbított motorvonat, amely minden bizonnyal Aszód felé folytatja majd útját

Néhány évvel korábban az előző oldalon már szerepelt 089-es motorkocsi Balassagyarmat állomásán (a szerző felvétele)



Vácott 1986. július 12-én a Bzmot 151 és vonata (fotó: Nagy Imre)



mozdonyok pótlására álltak be az új Bz-k. Az utasok nem szerették a motorvonatokat. Hogyan is szerethették volna, amikor a 424-es ingavonata öt Bhv-kocsiból állt, és ezeket a szerelvényeket örökölték az M47 2000-esek is? A Bz-szerelvény 2+4-es legnagyobb összeállítására sem érte el az ötkocsis Bhv-szerelvény ülőhely-kapacitását, és nagyon hiányoztak az ajtóknál lévő nagy előterek is. A motorvonatokkal együtt megjelent egy erre felé eddig alig ismert fogalom, a zsúfoltság. Sok utas állni kényszerült, de akinek jutott ülőhely, az sem járt jobban. A soronként 3+2 elrendezésű, derékig érő háttámlájú, meglehetősen kényelmetlen üléseken szenvedés volt a másfél-két órás utakat végigülni. Aki nagyobb csomaggal uta-

zott, szintén kellemetlen helyzetbe került, mert a csomagtartó és a tető közötti igen kis hely miatt csak korlátozott méretű táskák, bőröndök fértek el.

Az eddig erre felé járó szerelvényeken ismeretlen volt télen a hideg utastér. A Bz-motorvonatokon – különösképpen a mellékkocsikban – még jól működő fűtésnél is fázni lehetett. Nyáron viszont a nem lehúzható ablakok miatt szinte elviselhetetlen volt a hőség. Nem is beszélve arról, hogy hiába a korszerűnek mondható, az egytengelyes forgóvázba bekötött kerékpár, annak futásjósága meg sem közelíti a kéttengelyes Kalácska-forgóvázat. Egy idősebb mozdonyvezető találóan fogalmazott: a motorkocsi kereke még a szalmaszálát is észreveszi a sínen. Az utasok

közül aki tehetett, kifigyelte, hogy mikor jár a „hagyományos” szerelvény, és ehhez igazította az utazásait.

A motorvonatok néhány újszerű dolgot is hoztak magukkal. Ilyen volt a fénycsöves utastér-világítás, amelynek fényénél olvasni is lehetett. A másik a központi zárású ajtó. Ez utóbbi megszokása nehezen ment. Sokan képtelenek voltak megérteni, hogy ha az ajtót a mozdonyvezető bezárja, az úgy is marad, hiába rángatják. Ezt a rendkívül bonyolult mechanikájú, de gyenge kivitelű ajtómozgató szerkezet nem honorálta. Volt még egy probléma. Az ország vasipari műhelyeiben ekkortájt lecsengőben volt a PB gázpalackról működő disznópörzsölő korszak, és a fogasléc kolbásztöltők lettek a fusiban készült új slágergyártmányok. A motorkocsi ajtójában lévő fogaskerékfogasléc páros éppen átlagos kolbásztöltőre optimalizált méretű, ezért azokat lopni kezdték. Egy részüket a csak idezőjelben „tisztelt”, és semmiképpen sem kollégának nevezhető vasutasok lopták el, de szereltek ki fogaslécet az utasok is.

Az 1993-as angyalföldi járműparádén a gyarmati fűtőház 149-es motorkocsija képviselte a sorozatot (fotó: Werner és Hansjörgen Brutzer)



Az ominózus pesti sebesvonat indulásra készen a Nyugatiban a kilencvenes években (fotó: Fodor Illés)



Megszokni volt nehéz

A motorvonatokat a mozdonyvezetők sem szerették. A többség két-három éve még gőzmozdonyon járt. Még a román mozdonyok hirtelen megjelenése okozta sokkot sem heverték ki, amikor a jóval bonyolultabb, teljesen más kezelési és vezetési stílust igénylő motorkocsikon találták magukat. Ellenszenvesnek találták a szűk vezetőállást, amely télen szinte elviselhetetlenül hideg volt, nyáron pedig egy üvegház hőmérsékleti viszonyaival vetekedett. Állandó problémát okozott a szélvédők beázása. A vezetőasztalra befolyó víz gyakran okozott vezérlési zárlatot. Egy átvetőként a gyárban kint volt kolléga mesélte, előírás volt, hogy bizonyos darabszám átvétele után a soron következőnél záporpróbát tartanak. Ez nem volt más, mint a bezárt ablakokra egy öntözőtömlőből a városi hálózat nyomásával vizet permezettek, és figyelték a beázási helyeket. A vizsgált kocsik rendre beáztak. A gyáriak ezeknél a profilgumik alá nyomott tömítőanyagot javították a helyzetet, de az üzem közben ezek is újra beáztak. Az sem volt ritka, hogy az akkor még edzett üvegből készült szélvédő váratlanul szilánkokra robbanva a mozdonyvezető ölétébe zuhant.

Kezdetből probléma volt a távvezérléssel. Ennek fő okai a lehetetlen kialakítású csatlásfejek és a kábelek voltak. A bizonytalan működésű relék, kapcsolók és szelepek miatt a motorkocsi a vele csak éppen hogy ismerkedő személyzet rémivé vált. Volt olyan vezér, aki egy nap háromszor is



A zólyomi fűtőházban vehették alaposan szemügyre a szlovák vasutaskollégák a korszerűsített magyar testvért (a szerző felvételei)

szolgáltatképtelenséget jelentett. A tizenhét ezrelékes emelkedők miatt már néhány ezer kilométer megtétele után előjötték a dízelmotor- és hajtóműproblémák, és ekkor jött a gyári szerviz.

Szervizcsapat

Egy valamikor szebb napokat látott Škoda autóbusz volt a szervizkocsi, amely a mobilműhely-, alkatrésztár-, és a lakóhelyfunkciót egyesítette. Az utastér ablakainak többségét belemezték, és így igen érdekes látványt mutatott. A művezetőnk, Pista bácsi volt a kontaktszemély. Családja szlovák származású, de már édesapja magyarosította a vezetéknévét. Ő már nyelvvelhagyónak számít, de a gyerekkorból maradt szlovák nyelvi emlékekkel próbált kommunikálni a csehekkel. Egy emlékezetes beszélgetésüket idézem:

– Janko! (A csapat vezetőjét csak Jannak szólították, de Pista bácsi a nevét is elszlovákosította) Hidromechanik Praga nye dobre!

– Není dobré? Co není dobré? (Nem jó? Mi nem jó?)

– Komplet!

– Kooompleeeett? – szörnyülködött a cseh szerelő.

– Komplet!

Az épületes beszélgetés eredményeként egy nagy kincshez jutottunk. A busz gyomrából előhoztak egy új hajtóművet, és nekünk adták úgy, hogy cserébe nem kérték a rosszat. Az országban elsőként tartalék hajtóműhöz jutottunk! Persze volt ennek előtörténete. Pista bácsi udvarán van egy körtefa, és a gyümölcséből főzött pálinka messze földön – főképp a járműjavítóban – híres volt. No, ebből kaptak sűrűn védőital gyanánt a szervizesek. Pista bácsi már több mint húsz éve nyugdíjas, és még a körtefa is megvan. E helyről is kívánok nekik további jó egészséget!

A cseh szervizesek nagyon jólelkű emberek voltak. Mondtuk, hogy a MÁV anyagbeszerzése olyan, hogy csak évek múlva lesz alkatrész a motorkocsihoz, és akkor sem az, amire szükség van. Ha a garancia lejár, nehéz napok elé nézünk. Az autóbusz egy részébe fiókos szekrényeket építettek be. Sorra húzták ki a fió-

kokat, és felmutatták a tartalmát, megkérdezve, hogy kell-e? Így jutottunk a nálunk beszerezhetetlen 48 voltos relékhez, szelepekhez, a kuriózumszámba menő repülőgépműszerekhez és jeladókhöz. Tőlünk még az országban több Bz-motorkocsit üzemeltető főnökséghez is mentek, de hazafelé menet ismét betértek hozzánk, és egy új légszűrőt is itt hagytak, így már abból is lett tartalékunk. Végül a magyarországi körút után a fiókban maradt alkatrészeket mind nekünk adták. A szerviz más-más személyi összeállítással többször is járt nálunk, csak a furcsa autóbusz maradt a régi. Nekik köszönhetően a Bz-motortronathoz való zugalkatrész készletünk folyamatosan gyarapodott.

De volt még egy beszerzési forrásunk. Jó kapcsolatokat áptunk a szlovák vasutaskollégákkal. A Losonc–Nagykürtös peage forgalomban átjáró csehszlovák szerelvények mozdonyairól gyakran potytyant le egy adott helyen egy-egy zsák. Bennük Bz-motorkocsi-alkatrészekkel. (Ha nem volt dobható az alkatrész, akkor a vonat a levétel idejére meg is állt.) Ez annak idején veszélyes dolog volt, mert bár Csehszlovákia baráti, sőt testvéri országnak számított, a határt nem tudni, hogy miért, de úgy őrizték, mint az osztrákat, csak a vasfüggöny hiányzott.

Börtönbézé szolgálatban

Négy újabb motorkocsi érkezett 1983 végén, 149-től 152-ig terjedő pályaszámokkal. A motorkocsik egy-egy BDzx poggyász mellékeres kocsit hoztak magukkal, amelyeket hamarosan nagyobb mennyiségű kerékpár szállítására is alkalmassá tettünk, és a kiránduló csoportok körében igen népszerűek lettek. Néhány év múlva hozzánk került két mellékkocsijával a püspökladányi O38-as. Közel két évtizedig e tizenhét motorkocsi és harminc mellékkocsi alkotta a balassagyarmati személyszállító járműparkot, mert időközben az M47 2000-eseket elállomásoztatták a Dunántúlra.

A motorkocsik megjelenésével új távlatok nyíltak. Még 1981-ben sikeresen kiszorították a 71-es vonalról a gyengélkedő M41-esek miatt ingavonattal járó 424-eseket, így a balassagyarmati Bz-motortronatok napi vendégek lettek a Nyugati pályaudvaron. Ugyanez időben indult a Nyugatiból hétvégi napokon Romhányba a népszerű kirándulóvonat. Ennek hozadéka lett, hogy Balassagyarmatról is – igaz, korai keléssel – el lehetett közvetlenül jutni Budapestre.

Történelmi dátum 1993. március elseje. Ekkor indult virtuális díjszabással Ba-

Balassagyarmaton kezdődött a remotok karrierje, aztán pár éven belül tőlük sárgállott az állomás



lassagyarmat és a Keleti pályaudvar között a napi két pár sebesvonat, amelyet a diákok miatt egy vasárnapi újabb követett. A szerelvény késő este visszatért a városba, így a legkésőbb véget érő színházi előadásokra is bátran lehetett jegyet váltani. A vasút vezetése nagy üzleti sikerként könyvelte el a vonatokat. A közvetlen budapesti vonat egyik érdekes „mellékága” volt az igaz, hogy csak egy menetrendi időszakot megélt jászberényi sebesvonat, amely később Balassagyarmat–Hatvan közvetlen járatá szelődött.

Még az 1990-es években is vasúti járművel jártak a különböző szintű vasúti vezetők szemlére, vonalbeutazásra. A sínautók erre már alkalmatlanok voltak, ezért a főváros közelsége miatt a balassagyarmati Bz-motorvonatok léptek elő külön célú járművekké. Általában az utazás előtt egy héttel jött a távirat, hogy mikor és hová állítsunk ki egy motorkocsit. Többnyire a frissen járműjavítóból érkezettek közül választottunk, amely kapott egy alaposabb külső és belső tisztítást. Több alkalommal jártunk Szlovákia-ban kirándulónovatokkal vagy bemutatómeneten.

Próbapálya

A nyugat-nógrádi vonalhálózat amióta létezik, zártsága miatt a különféle üzemi kísérletek színtere. Nem volt ez másként a Bz-motorvonatok esetében sem. A Liaz-Rába D2156 HM6U motorcserét megelőző üzemi kísérlet még nem itt zajlott, de a napjainkban ismert motorvonathoz nagyban hozzájárultak a nógrádi tapasztalatok. A kemény hegyi pálya és a nagy távolságokra járó vonatok kitűnő próbaterepek számítottak. Az látható volt, hogy a Rába motor legfeljebb átmeneti megoldás lehet, de a hajtómű problémája sem rendeződött. Jártunk a BKV-nál, ahol szalagszerűen javították a Prága-hajtóműveket. Ha jól emlékszem, az 1980-as évek csúcsideszakában kétezer körül volt az autóbusszaik száma. Az egyik vezető szerint ha egy munkanapon nem volt legalább húsz hajtóműcsere, az laza napnak számított. Nálunk a tizenhét motorkocsinál állandósult a heti egy, de volt, amikor három is állt hajtómű miatt.

A BKV-nál történő alapos körülnézés után esett a választás a Voith hajtóművére. Utóbb kiderült, hogy ez jó választás volt. A nagy átalakítás előzménye a Bzmot 086-os átépítése volt az 1990-es évek legelején. A márkás hajtóműhöz új motor is dukált, de a gyártól csak a D2156 HM6UT jelűt sikerült megvenni. Ez is BKV ihletésű fejlesztés volt. Az elégtelen teljesítménye miatt állandóan füstölő motoron úgy próbálták javítani, hogy kapott egy turbófeltöltőt. Ez a vas-



Meglehetősen viharvert már a Bzmot 241 pályaszámú motorkocsi, amely Romhány állomáson pózol Csikesz Gábor fotomasinája előtt



Már startos felségjellel pompázik az acai ívekben az azóta eredeti színterv szerint fényezett (karrierjét egyébként mellékkocsiként kezdő) Bzmot 343 (fotók: Vörös Attila)



Litkénél a 2010. május 1-jei gyarmati ünnepségre érkező szlovák vendégművészeket (Hurvinyek és mellékkocsija) továbbító Bz-motorkocsi

Az eltelt harmincöt év előtt tiszteleg az eredeti színterv szerint fényezett Bzmot 343 (fotó: Dékány László)



útüzemben is jelentett valami javulást, de eléggé a határeseten volt. Közben készült a mozdonyvezetőknek a tankönyv. Rengeteg munka volt benne, sok ábráját én rajzoltam úgy, hogy a felemelt motorkocsi alatt állva készítettem el a vázlatokat. Talán nem hat szerénytelenségnek, ha azt mondom, hogy szerkezeteivel, formai megjelenésével egy korszakalkotó munka volt, amelyre ma is büszke vagyok. Mire 1993-ban megjelent, már döntés született a motorvonat alaposabb korszerűsítéséről, így csak rövid ideig számított „teljes körű” tankönyvnek, bár sok rendszer a korszerűsített motorkocsikon is változatlan maradt.

Átépítések

A nagy dátum 1995. január 18. volt, ekkor mentünk Szombathelyre a Bzmot 303 és Bzmot 304 pályaszámú motorkocsiért. Ezek előzőleg az 512 és 592 pályaszámú mellékkocsik voltak. A MÁV kihasználta azt a lehetőséget, hogy a mellékkocsik járműszerkezete azonos a motorkocsiéval, így egy harminc járművet érintő átépítésről született döntés, mert a végképp kieső M47 2000-esek, és a haldokló MD-motorvonatok miatt jelentős vonóerőhiány alakult ki a mellékvonalakon. Ennek a szériának az első példányai, egyúttal az elkövetkező korszerűsítésnek a prototípusa volt a két motorkocsi. A már létjogosultságát bizonyító Voith D851.2-es hajtómű elé újabb erőforrás került, és ismét csak a Rába gyárból, a D10 UT206-os motor.

A 303-304 párossal több bemutatón jártunk az országban. Ezeken nem egy esetben a vasút felsővezetői és politikusok is részt vettek, majd a Bz-k már késő tavasszal beálltak a budapesti fordulóra. Ez jó nyüzgőpróbának számított, mert hét-

köznaponként 440, míg vasárnaponként 660 kilométerrel nőtt a futásteljesítmény. Gyorsan meglett a javítási ciklus alapját képező elfogyasztott gázolaj mennyisége is. Félidőben mindkét motorkocsinál elvégeztük a B javítást. A motorokat a gyárba vittük vissza, és „bizottsági” szét-szerelést kértünk. Különösebb hiba nem volt az üzem során, de az egyik szétszerelt motornál látható volt egy gyár által elkövetett szerelési hiba, és az is, hogy sok helyen még mindig megtalálhatók a szocialista nagyiparra jellemző silány anyagminőségek.

Két évvel később, szeptember 20-án újra Szombathelyre mentünk, a két prototípus motorkocsival szerzett tapasztalatok alapján elindult szériaátépítés első két példányáért. Ez a 310-es (a valamikori 202-es) és a 313-as, amely korábban a 017-es volt. A budapesti fordát így a két korszerűsített páros könnyen teljesítette, és ha valamelyik karbantartás miatt kiállt, akkor sem okozott problémát. Sajnos a szériaátépítéseknél nem vették figyelembe a javaslatainkat. Ezek az egyedi és még kényelmesebb ülésekre, a távvezérlési csatlásfejek lecserélésére, a nehezen tisztán tartható, számtalan „rozsdásodó” elemet tartalmazó véccé teljes felújítására, vandálbiztosabbá tételére, és a klimatizált utastérre vonatkoztak, kiterjesztve ezt a mellékkocsikra is. Javaslatként felvetődött a színezett szélvédők alkalmazása is. Ez alkalommal megfogalmaztuk a vezérlőkocsik kialakításának szükségességét is. A klimatizálás az autóbusz-tetőszellőző beépítésével merült ki, a távvezérlési csatlásfejek cseréje helyett az egyik végükön a kocsiszekrényhez rögzítették a kábeleket. A színezett üvegű szélvédők helyett később lefóliázták az utastér oldalablakait. A

javaslatok egy része a 400-as sorozatnál valósult meg.

Újabb remotok

A gyarmati motorkocsik jó kezek közé kerültek. Lelkiismeretes mozdonyvezetők, mindenre odafigyelő műhelyesek biztosították az üzembiztos hétköznapokat. Az 1990-es évek végén kiváló üzemkésztség mellett a menetrendszerűség magasán kilencven százalék felett járt. Szolgálatképtelenség pedig jó, ha havi egy akad, de olyan negyedévek is követték egymást, amikor egy sem. A kezdeti időszakban előfordult olyan hónap, amikor csak havi tizenötöt kellett tárgyalni, és legalább még ugyanennyit elsumákolunk.

Sorra jöttek a korszerűsített motorkocsik, és egy idő után nálunk eddig ismeretlen meghibásodások jelentkeztek a motoroknál. Ezek ott, ahol a motorkocsikat nem szerették, kezdettől fogva jelen voltak, nálunk talán a fokozott törődés miatt később jöttek elő, és nem tömegével, de ezek is bosszantóak voltak. Még végig sem futott a teljes járműállomány D10-esítése, amikor a választás a MAN euro 2-es D2866 LUH20 jelzésű gyártmányára esett. A 303-ast 2000 első napjaiban állítottuk meg – az ekkor még hihetetlennek tűnő 340 ezer kilométer futásteljesítményt mutatott az órája. Hamarosan követte a párja, a 304-es is. Már MAN motorral jöttek haza. A 303-asból a 297-es lett, a 304-es a 298-as pályaszámúban reinkarnálódott. Az „igazi” MAN motorok – bár 600 ezer kilométert szavatolt a gyár – a fokozatosan kitolt járműjavítói javítások miatt alaposan túlüzemeltek. Több példány egymillió kilométer futásteljesítménnyel működőképesen került be a műhelybe, ami mindenféle várakozást többszörösen felülmúlt. → GERE JÓZSEF

Bánkon mindig érdekes az együttállás a felsőpetényi bányavasúttal (fotó: Máthé Imre)

