

VISSZAEMLEKEZÉSEIM A HÁMÁNBÓL


Az M41 sorozatú mozdonyok
üzemeltetésének kezdeti időszaka

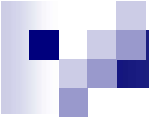
Készítette: Gelléri László nyug. MÁV-üzemmérnök


- Az első öt darab mozdony – ebből a sorozatból – 1973-ban érkezett a Hámán Kató Vontatási Főnökségre.

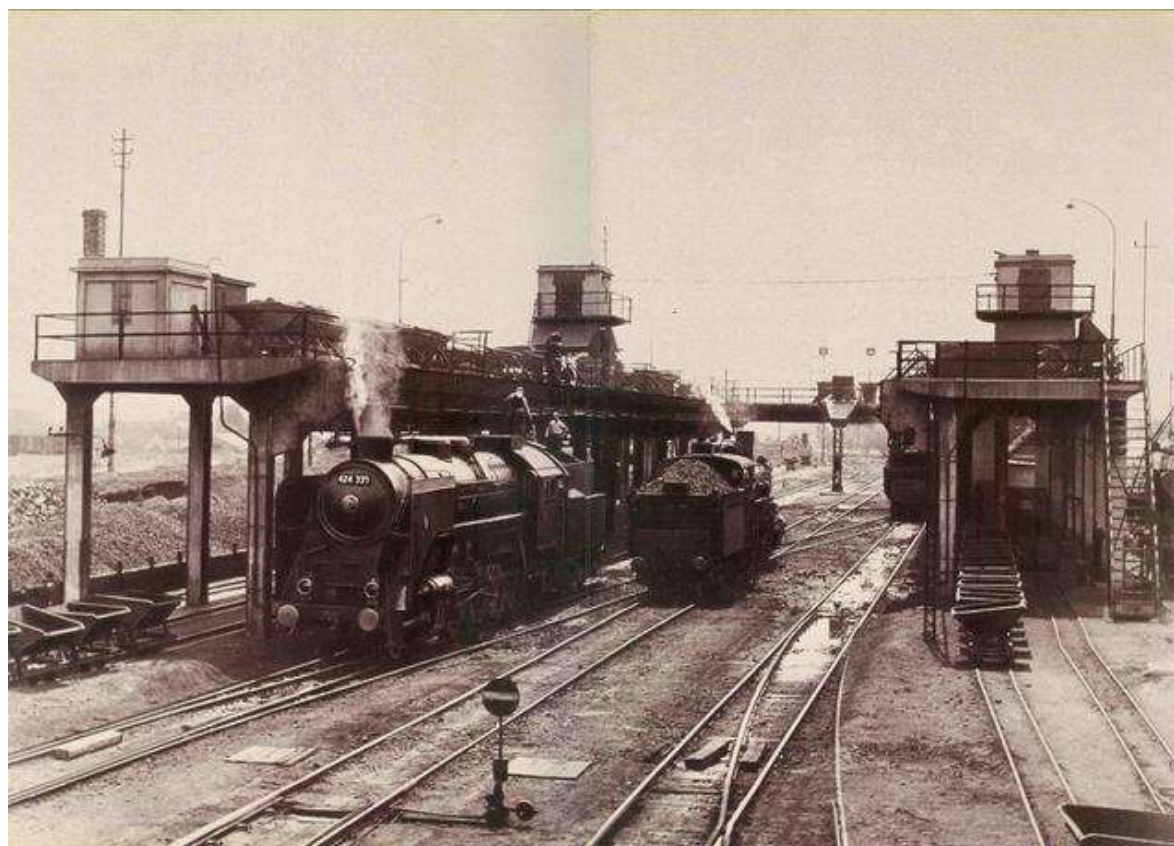


- Deklaráltan elsősorban a budapesti nem villamosított elővárosi forgalomban kívánta a MÁV felhasználni ezeket a gépeket. (A képen az eredeti gyári festéssel látható az M41-2105)


- 
- A mozdonyok üzembe állítása a vontatási főnökség részéről többirányú járulékos intézkedések megtételét is igényelte: pl.
 - Vontatási telepi rend átdolgozása
 - Mozdonyszemélyzet kiválasztása és felkészítése
 - Az M41 mozdonyok által ellátott mellékvonalakon a pálya alkalmassá tétele a villamos fűtésre
 - A mellékvonali forduló állomásokon a villamos előfűtés biztosítása
 - A szertári szolgálat közreműködésével elegendő mennyiségű gázolaj biztosítása
 - Mozdonyfordulóba történő beállításuk a kezdeti időszakban még eléggé esetleges volt, bár a sikeres átadási próbák után a gépek a felvigyázók rendelkezésére álltak, eleinte az üzemképességük azonban eléggé bizonytalannak mutatkozott.

- 
- Jómagam csak ezt követően, 1974-ben, a főiskolai oklevél megszerzése után mérnök-gyakornokként szinte ezekkel a mozdonyokkal egyidőben kezdtem a mozdonyreszortosi pályafutásomat.
 - 1976-ban a sorkatonai szolgálatom befejezését követően, a MÁV-vontatási vizsga letétele után az M41 mozdonyok üzemeltetési feladatait bízták rám.
 - Itt elárulom a tisztelt érdeklődőknek, hogy a főiskolai szakdolgozatom a „424 sorozatú gőzmozdonyok kiváltása M41 sorozatú diesel-mozdonyokkal a budapesti elővárosi személyforgalomban” címet viselte.
 - Valószínűleg ez lehetett az elsődleges oka ilyen irányú megbízásomnak.
 - Ekkoriban már előbb 15, majd nem sokára 25 db M41-es mozdony szerepelt az állagban.(2101 – 2125)
 - A mozdonyok megjelenése izgalmas és mozgalmas időszakot hozott a vontatási telep életébe.

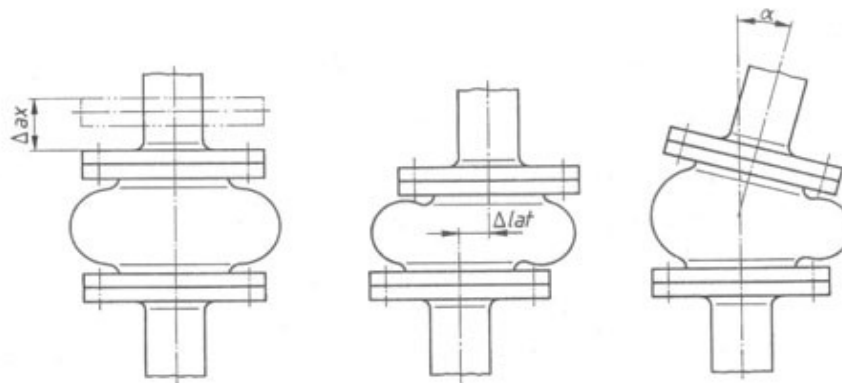
- 
- A diesel-üzem a Hámánban ugyan önmagában már nem volt újdonság, mivel jó néhány M44 és M32 tolatószolgálaton üzemelt, némelyik már sok éve, de személyforgalomban addig még nemigen jártak diesel-mozdonyok (a Nohabokat kivéve, de azok jobbára a távolsági forgalomban vettek részt).
 - Egy kissé át kellett alakítani a fűtőházi rendet, tekintettel arra, hogy a Hámánban csak egyetlen gázolajkút üzemelt a bejáró vágány mellett, ahol szinte az összes diesel-gép (eleinte kb. 40-50 db, majd egyre több, a pontos adatra már nem emlékszem) vételezte az üzemanyagot. Bár a Nyugatiban tolató gépek a Nyugati Motorszínben helyben tudtak gázolajat vételezni.
 - Az üzemanyag kútnál töltött sorban állási idő csökkentése céljából szigorú üzemanyag vételezési rendet kellett bevezetni – a tolató mozdonyokra is kiterjedően – hiszen a hosszas ácsorgás a gázolaj-kútnál a mozdonyoknak a napi vizsgálati idejét vette volna el, vagy a fordulóból történő kiesésüket jelentette. Ekkoriban még 24 óránként meg kellett vizsgálni a gépeket. A szigorúság mellett is előfordult, hogy egyszerre három mozdony is várakozott a kútnál.
 - A gőzösök vonatkozásában a szén vételezése megoldott volt, mert azoknak két vágányon egyszerre több álláshely is rendelkezésükre állt erre a célra.




- Hámán Kató VF szénfeladó. Kétoldalt a „bukó” vágányok, középen a bejáró vágány, ott homokfeladó volt, ami a háttérben a hídon látszik.
- A gázolajkúton viszont csak egyetlen álláshely volt, erről sajnos nincs kép


- 
- A 15 darab mozdony már rendszeresen menetrend szerinti vonatokat továbbított. Elsősorban Budapest-Esztergom (2. vonal), Budapest- Lajosmizse-Kecskemét (142. vonal) és Budapest-Veresegyház-Vác viszonylatban (71. vonal), illetve később Esztergom-Komárom között is (4. vonal).
 - A rendszeres igénybevétel azonban hamarosan előhozta a mozdony gyengéit
 - A mellékvonalak kevésbé gondozott állapota is hozzájárulhatott a korai időszakban rendszeresen jelentkező nyomatéktám-törésekhez, ezért elő kellett írni, hogy a mozdony napi vizsgálatait, és a revíziók során is, ezeket külön ellenőrizni kell
 - Valójában főként a nyomatéktámnak a forgóváz-keretben történő rögzítése közelében keletkeztek repedések, magán a forgóváz kereten, amelyek tényleges törés esetén szolgálatképtelenséget okoztak. A mozdony így nem tudott vonóerőt kifejteni és vontatásra képtelenné vált. Nagy részüket azonban sikerült idejében felfedezni.


- A hűtővíz rendszer merev részeit eleinte szövetbetétes ESPA-gumitömleők kötötték össze, ezeket szorító bilincsekkel rögzítették a csővégekhez, de a túlnyomásos, nagy hőmérsékletű (105 C^0) hűtővíz jelenléte, és a motor által keltett rezgések miatt gyakran kiszakadtak, és a túlnyomás szinte az egész hűtővízkészletet kinyomta a motorból. Ez a jelenség még tovább fokozódott, amikor deviza,- vagy költséggazdálkodási okokból egy kedvezőbb árú tömlőt kezdett vásárolni a MÁV, mely azonban a korábbinál is gyengébbnek bizonyult. Ezután kezdtek áttérni a karimás gumi kompenzátorok alkalmazására.




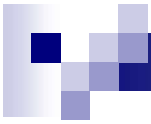
Gumi kompenzátor

- 
- Csak érdekességképpen említem, hogy volt olyan szolgálatképtelenségi eset, ami víztömlő szakadásnak tűnt, azonban az esemény vizsgálatakor kiderült, hogy a mozdornak valójában elektromos, vezérlési jellegű problémája volt, amire a mozdonyvezető nem talált megoldást, így mérgében egy hegyes szerszámmal kiszúrta a tömlőt, elfolyt a hűtővíz, és máris lett kézzelfogható indoka a szolgálatképtelenségnek
 - Ma egy ilyen cselekedet bizonyára nagyon súlyos felelősségre vonást eredményezne. Abban az időszakban azonban együtt éltünk azzal a gondolattal, hogy egyszerre „tanultuk” a mozdonyt a mozdonyvezetőkkel, és nem a rosszindulat, hanem a tapasztalatok és némely ismeretek hiánya miatt történt az eset. A kezdetekkor a mozdonyvezetők legtöbbször gőzös-dízel átképző tanfolyamról érkezett, más részük pedig tapasztalatlan, még kevés gyakorlattal rendelkező fiatalokból állt.


- 
- A mellékvonalon villamos fűtéssel közlekedő vonatok közlekedtetése felszínre hozott egy olyan problémát, amellyel addig még nem találkoztunk.
 - Az 1500V feszültségű fűtési áram a sínszálakban kerül visszavezetésre a mozdony fűtési generátorához. Ez a sínáram a villamos vontatású vonalakon már ismert dolog volt, ott egészen a betápláló alállomásig vezetik vissza a vontatási áramot, a nem villamosított mellékvonalakon azonban nem volt kiépítve ilyesmi.
 - A mellékvonali sínillesztések között helyenként olyan nagy volt az elektromos átmeneti ellenállás, hogy a fűtési visszáram kényszerűségből a kocsik közötti vonókészüléken folyt át egy-egy pillanatig, amikor a kocsi egy ilyen sín illesztésen haladt át. Ez okozhatott áramütéses sérülést, ha valaki éppen ebben a pillanatban kívánt átlépni két kocsi közötti átjáróban a hídláson.
 - Szükségessé vált tehát a mellékvonalakon a sínillesztéseket elektromosan vezető átkötésekkel ellátni, ezért egy ideig pl. Lajosmizse felé nem lehetett fűtési időszakban M41 sor. mozdonyt küldeni addig, amíg a teljes vonalhosszon el nem készültek az átkötések. Egy időre ezért visszatértek a gőzösök. (Milyen jó volt, hogy az átképzősökre számíthattunk ilyenkor!)


- 
- Az M41-2113 psz. mozdonyba a Ganz kísérleti célból egy saját fejlesztésű hidraulikus hajtóművet épített be. Ezzel a hajtóművel a mozdony a közforgalomban vett részt, de rengeteg probléma adódott vele.
 - Emlékeim szerint a hidraulikus hajtómű fő vezérlő tolattyúja gyakran megszorult, a részöltés és teljes töltés közti átmenet során, aminek következtében leállt a dízel motor. (A menetszabályzó A-ból 1-be fordításakor)
 - A tolattyúnak a kézi hajtókarral való megmozgatása után, újra indítást követően időnként váratlanul ismét bejelzett a hajtóműhiba, és ilyenkor meg kellett ismételni a műveletet. Volt rá példa, hogy naponta többször is szolgálatképtelenné vált a gép emiatt, mert a gyakori újraindítás következtében az akkumulátor csoport lemerült.
 - Végül a kísérleti hajtóművet kiszerezték a mozdonyból.


- 
- Egy újabb izgalmas feladat az M41 mozdonyokhoz kapcsolódóan a hozzájuk készült vezérlőkocsik üzembe állítása volt.
 - A BDt 82-27-100 pályaszám-csoportú, poggyásztéres vezérlőkocsikban ugyanolyan kezelőszervek vannak, mint a mozdonyon. A dízel motor beindítását kivéve, minden egyéb funkció vezérelhető a vezérlőkocsiból. Ez közvetlen távvezérlést tesz lehetővé, a mozdonyon ilyenkor senki sem tartózkodik.
 - A vezérlőkocsiknak a vonatba történt besorozásakor azonban eleinte rendre elkövették azt a hibát, hogy csak a szerelvény egyik oldalán rakták össze a távvezérlési csatlakozókat, ahogy azt a V43 ingánál már korábban megszokták. Természetesen a távvezérlési kapcsoló átkapcsolásakor a motor azonnal leállt, mert a feszültségellenőrzés kábele éppen ezen a hiányzó oldalon tért volna vissza a mozdonyhoz.

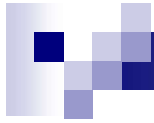


A 102 számú vezérlőkocsi, de már MÁV-START cégjellel

- 
- Ahogy a vezérlőkocsis ingavonati üzem már stabillá vált, még az eddiginél is „pörgősebb” mozdonyfordulók készítését tette lehetővé, különösen, ha jól sikerült összehangolni a mozdonyfordulót az ingavonati szerelvényfordulókkal. Ehhez jó együttműködésre volt szükség a szerelvény telepállomásokon dolgozó kollégákkal, akik a szerelvényfordulókat készítették.
 - Ez a körülmény természetesen visszahatott az előzőekben említett üzemanyag vételezési rend szigorú betartására: az üzemanyag-ellátás időintervallumát beépítettem a mozdonyfordulóba, és a személyzeti fordulóba is. Ez megint egy újdonság volt. Néhányan nehezen értették meg, hogy miért kell ma üzemanyagot vételezniük, mikor még csak a készlet $\frac{1}{4}$ -e fogyott el a mozdonyból.
 - Azért, mert a következő fordulóban, ami két napi folyamatos pörgés lesz, új személyzettel két dupla fordulót fog megtenni a mozdony, ami 8 vonat, kb. 580-600 km, és szüksége lesz a teljes üzemanyag készletre induláskor, hogy a végén vissza is tudjon majd térni, mert közben nem lesz rá módja, hogy üzemanyagot vegyen fel. És közben még egy újabb személyzetváltás is lesz. Ekkor már 48 órás vizsgálat volt engedélyezve.

- 
- A '80-as évek első felére elértük, hogy hónapokig egyetlen szolgálatképtelenség sem fordult elő a 25 db M41-el. Ezidőtájt a MÁV Lengyelországból vásárolt gyorsvonati kocsikat, amelyekben csak villamos fűtés volt. A kocsikat Budapest – Szeged viszonylatban állították forgalomba.
 - Tekintettel arra, hogy a szegedi gyorsokat addig nagyjából M61 mozdonyok továbbították, amelyek csak gőzzel tudtak fűteni, gondoskodni kellett villamos fűtésű mozdonyokról, mivel akkoriban még nem volt felső vezeték a 140-es vonalon. Ekkor 2 db M41 mozdonnyal, beosztott személyzettel, beléptünk a szegedi gyorsfordába, a Nohabok helyett.
 - Szegednek minden nyáron van egy attrakciója, a szabadtéri játékok, amelyre rengeteg ember kíváncsi. Ilyenkor tömve voltak a szegedi vonatok. A lengyel kocsik forgalomba állításakor fűtési- és terhelési próbákat végeztünk az M41-2105 psz. mozdonnyal, megállapítandó, hány kocsit képes a mozdony teljes fűtéssel, illetve fűtéskorlátozással, továbbá fűtés nélkül a menetrendi kötöttségek biztonságos betartásával továbbítani. Megállapítottuk, hogy ezekből a kocsikból teljes fűtéssel 10 db, fűtéskorlátozással 12 db, fűtés nélkül 14 db sorozható egy vonatba.

- 
- Egy ízben a szabadtéri előadás után a Szegedről Budapestre induló gyorsvonat élén – a mai napig is emlékszem – az M41-2110-es volt. Egy vonali ellenőrzés során éppen jelen voltam a mozdonyon. A vonat eredetileg 12 kocsiból állt volna, és helyjegyes volt, de a sok utasra való tekintettel még két db kocsit a végére soroztak, amelyek helyjegy nélküli utazásra voltak igénybe vehetők. 14 kocsiból állt tehát a vonat, tele emberekkel. Indulás előtt néhány perccel előre jött néhány utas, és kissé távolabbról nézegették a 2110-est. Egyikük azonban közelebb lépett és megkérdezte, hogy ez a mozdony fog húzni minket Pestig? Mondtuk, hogy igen... Ez magyar mozdony? Mondtuk, hogy igen, Ganz gyártmány. Látszott az emberen, hogy nemigen bízik benne, hogy majd pontosan megérkezünk.
 - Okosan gazdálkodva a vonóerővel, és a másodpercekkel, Albertirsáig pontosan közlekedtünk. Onnan a Nyugatiig öt perc késést sikerült összeszedni, ami azonban forgalmi késés volt. Akkoriban ugyanis Pilis, Monor, Üllő állomások még nem voltak átépítve, és utasvédelmi okok miatt ezeken az állomásokon nem haladhatott át vonat, amíg az érkezett helyi vonat utasai el nem hagyták a vágányokat. A szegedi emberünk a Nyugatiban ismét odajött a mozdonyhoz, felkopogott, és azt mondta: Kemény kis méregzsák a mozdonyuk, viszontlátásra.



- Köszönöm a figyelmet.
 - Gelléri László