Szentesi Csörgők

Önkényesen én két csoportba osztanám a Szentesre állomásított Csörgőket. Az első a Kőbánya Kispest – Lajosmizse – Kecskemét vonalat, míg a többi a Szolnok – Szentes – Makó vonalat szolgálta ki

Egy kis intermezzo mindjárt még a kezdet, kezdetén, amikor fiatal szentesi vezérek típus ismereti vizsgát tettek erre a gépre az első feladatuk az volt, hogy a szegedi vonal villamosításánál, amikor még csak Kiskunfélegyházáig volt meg a felsővezeték, akkor szentesi Csörgőkkel végezzék a Kiskunfélegyháza – Szeged között a gyorsvonatok továbbítását, mivel azok már csak a villamosfűtésre alkalmas új lengyel kocsikkal lettek kiállítva.

Visszatérve Szenteshez és a szentesi Csörgőkhöz, valamint az általuk ellátott vonalakhoz, persze szinte minden gépet ismertem, hogy melyik volt valamikor is szentesi, hiszen sok mozdony volt hozzánk állomásítva, de a többség inkább a mizsei „gázolaj hiányos” vonalon szolgált.

Budapest, Nyugati PU.
2006.04.13.
Fotó: Gyenes Viktor

Ahogy mondtam az elmúlt évezred utolsó évtizedeiben szentesi vasutasként a szívemhez nőttek az oda rendszeresített vasúti járművek, de közöttük is legjobban a legnagyobb, azaz a Csörgő. A Valkai Csaba által a Szentesen kialakított jármű gyűjtemény tagjai a BC és az MD motor lélekemelő a helyi vasútbarátok számára, de a hetvenes évektől negyven évig azért az M41-esek voltak a vasúti gépek királyai Szentesen.

Ilyen mozdony továbbította évtizedekig a térség emblematikus vonatát, a makói gyorsot, így bizton állíthatom, hogy e géptípus minden otthoni vasútbarát számára szép emlék maradt.

A hetvenes években oda állomásított gépek közül, a legnagyobb becsülete, ismertsége a 130-as vonalon személyfordulókat bonyolító beosztott gépeknek volt. Ezek közül mára már többet leselejtezték, vagy remotorizálva átépítettek. A még meglévő classic gépek közül messze a legemblematikus darab, a 92 55 0418 198-1 psz. mozdony.

Érzelmileg ehhez az egy M41-eshez kötődőm igazán, mivel ez volt néhai Oláh Pista barátom beosztott mozdonya. Amikor csak módom nyílt mozdonyoztam vele. Az egyik pályakotróját saját kezemmel festettem haránt irányban kifelé 25 cm széles piros és fekete sávokkal egyedivé. Hányszor ablakoltam, hogy olyan tiszta legyen, mintha szélvédőüveg se lenne benne. A gépnek motorikusan tökéletesnek és kívül tisztának kellett lenni, mostuk és vaxoltuk is, hogy fényesebb legyen a többi szentesi személyfordás gépnél, elsősorban a fő vetélytárs 2151-es pályaszámú „szent tehénnél”.

A makói gyorsot száz feletti sebességgel vontatva egy rövid síp a szolgálattevőnek az állomáson áthaladva, hogy a kitérőkörzetben a rugósszék és a mozdony felfüggesztő rugóinak megismételhetetlen összhangversenye jelezze, száguldunk a célunk felé. A nyolc kocsis gyorsvonatot Ceglédről Budai útig az emelkedőn felgyorsítani, majd az egyre sűrűsödő lassújeles szakaszokat betartva pontosan megérkeztetni a Nyugatiba, nem is volt olyan egyszerű feladat. Télen sűrűn le kellett a fűtést kapcsolni, ha a gépből elegendő erőt akartunk kicsikarni a megfelelő gyorsuláshoz.

Bezzeg hazaúton Szolnokról Szentesig még negyedóra késés behozása sem jelentett problémát, a lényeg, hogy otthon már törvényszerűen menetrendszerűek legyünk.
A pesti gyors fordában napközben egy esztergomi, majd később egy vácrátóti forduló tette érdekessé az alföldi vezérek aznapi munkaját. A vasárnap esti gyors vezérállásának ablakából nézni a sok leszálló diákot a Nyugati pályaudvaron, bizony egy kisvárosi mozdonyvezető ekkor érezte, hogy széphivatást választott, pláne ha még pontos is volt a vonat.

Azért tehervonatok élén is jeleskedtünk, egyszer egy gigant akadt le a hosszú kővel rakott vonatáról és vezére érdeklődéssel nézte, hogy mit is kezd majd a kis piros ezzel a nehéz vonattal. Mi megmutattuk, rájártunk, fékpróba, majd két sárga mellett óvatosan kinyújtva a szerelvényt megindítottuk, hogy aztán a legnagyobb pozícióval dübörgetve a gépet, szép komótosan 20 – 25 km/h sebességre felgyorsulva lendületet vegyünk, a vonali fékpróba hídra vezető emelkedő előtti optimálisan helyén gondolkozva.

Harminc éve egy újságcikkben megírtam és ma is úgy gondolom, hogy a vasúti személyszállítás fennmaradásának egyik kulcsa az eljutási idő versenyképessé tétele. Sajnos Szentes esetében e téren semmilyen előrelépés nem történt azóta, sőt korábban inkább visszalépésekről beszélhettünk, amelynek egyenes következménye lett a vontatási igény drasztikus lecsökkenése. Sajnos ma már hosszú ideje nem csörögnek arra ezek a mozdonyok, meg lassan más vasúti jármű sem.

Én őszintén bevallom nem szomorkodom a Szergejek és Dácsiák számának csökkenése miatt, hiszen azok már ideérkezésük pillanatában is sebek voltak a hazai mozdonyiparon. de az MD-t, BB-t, BC motorokat bizony most is siratom ahogy a Púpost, Bobót és a Csörgőket is. A Bz-k és az Uzsgyi sem a szívem közepe, de ezek eltűnése már az otthon a vasúti személyszállítás vége lesz, ezért még szurkolok nekik, csak nyolc évet tartsanak ki, hogy a magyar vasúti diesel vontatás bölcsője legalább megérje a centenáriumát.

Küzdők a barátom volt mozdonyáért, küzdök a szentesi nagyszerű vasutas szakemberek, csodálatos hazai gépek és a szép szentesi vasutas emlékek megőrzéséért, így amíg rá nem festik 92 55 0418 198-1 psz. mozdonyra az "S" betűt, én nem adom fel hiszem, hogy meg tudjuk mutatni a kis pirossal a „Gigantoknak”, hogy mire is vagyunk mi képesek.

Halmai László.