

AHOL A MOZDONYOKAT JAVITJÁK

Foto VADAS ERNŐ

Írta SZIEBERTH IMRE

A mozdonyóriás percnyi pontossággal hozta meg vonatunkat a pályaudvarra. Még fűjtat, liheg, verejtékezik. Nem csoda, hisz óránként 80 kilométeres sebességgel száguldott velünk kitűzött célunk felé.

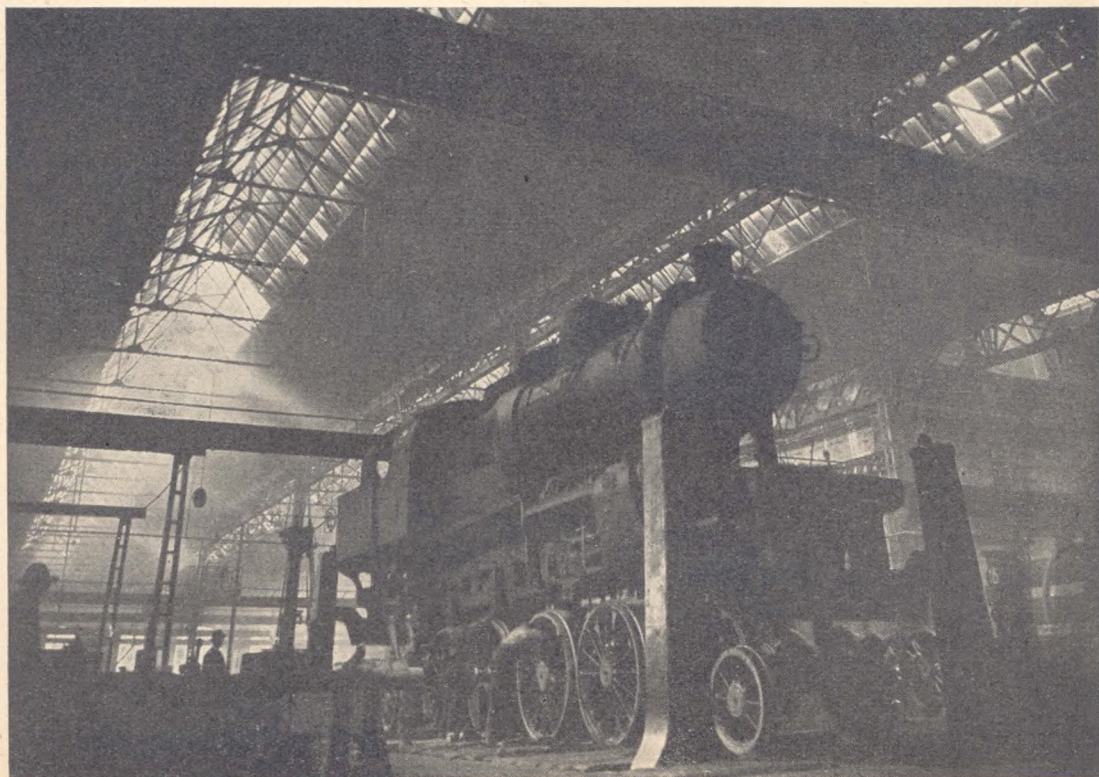
Sietve hagyjuk el kényelmes Pullmann-kocsinkat és gyors léptekkel megyünk el a koromtól, olajtól piszkos, gőzölgő mozdony mellett. Leggyakrabban ügyet sem vetünk reá, néha azonban pillantásunkkal végigsimogatjuk. Így fejezzük ki elismerésünket a derék masinának azért, hogy becsületesen teljesítette kötelességét.

De vajjon gondolunk-e csak egyszer is arra, hogy miképpen van az, hogy utazás közben mondhatni soha sincs baj a mozdonyal. Ha késik a vonat, a legritkább esetben a mozdony az oka; ha baleset történik, nem a mozdony mondta fel a szolgálatot. Előfordul, hogy a mozdonyvezető a hibás; a mozdony azonban csak szenvedő részese a

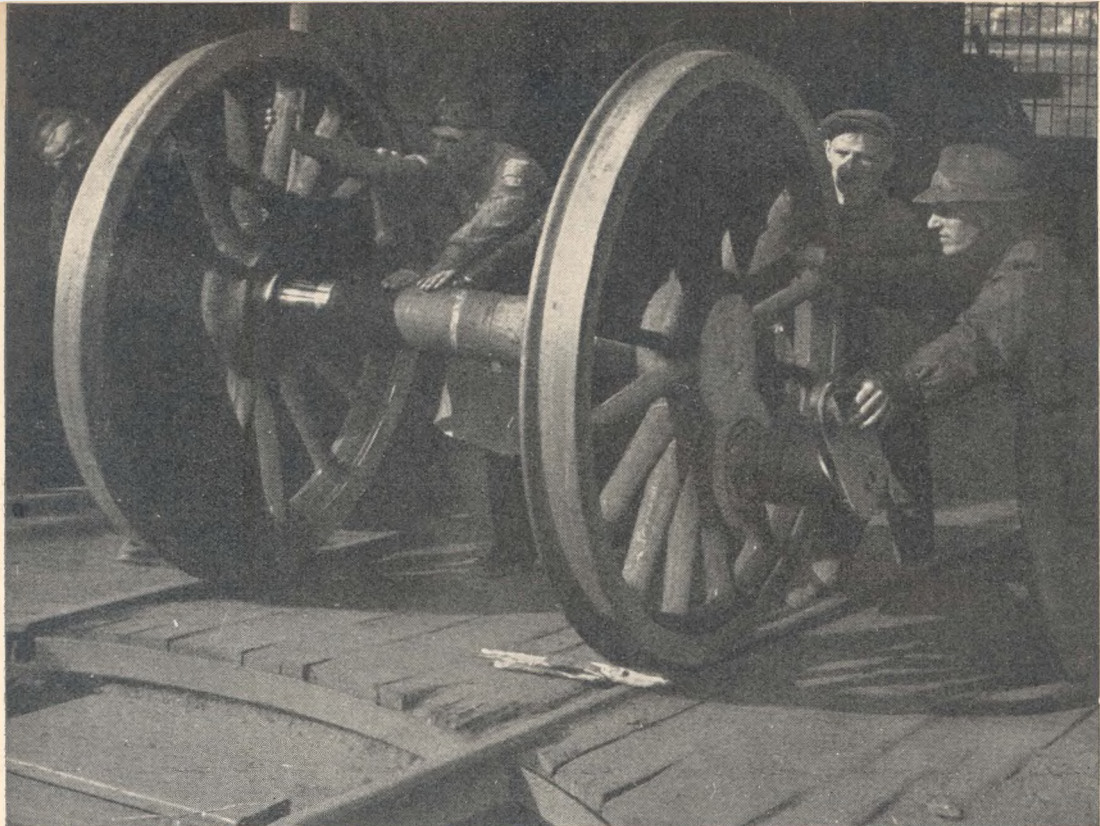
bajnak. Hogy mily gondos előrelátás, mily nagyfokú megszervezettség és mennyi lelkiismeretes munka eredménye az, hogy a mozdonyokra ilyen üzembiztosan lehet rábízni életet és vagyont, erről akarunk itt most beszélni.

Csak rá kell nézni egy előttünk nagy sebességgel elrobogó gyorsvonatra vagy egy végtelennek látszó kocsisorból álló tehervonatra, hogy tisztában legyünk azzal, hogy mily nagy erő kifejtésére képes a mozdony és mily nagy igénybevételnek van minden egyes alkotórésze kitéve. Mily sok a súrlódó felület, mily nagy a kopás és mennyi káros felmelegedésre, berágódásra és meglazulásra van itt alkalom.

Ezekre a nagy igénybevételekre természetesen már egy-egy új mozdonytípus megszerkesztésénél különös figyelemmel vannak; a fellépő erőket előre kiszámítják és úgy az egyes részleteket, mint az egész mozdony-



A szerelőműhelyben a felemelt mozdony alól kigurítják a kerékpárokat



A mozdonykerékpárt az esztergaműhelybe hozták

szerkezetet a rajztablán gondosan kidolgozzák. Hasonló gondossággal vizsgálják meg és próbálnak ki minden felhasználandó anyagot, hogy minden tekintetben kifogástalan és üzembiztos gép kerüljön ki a mozdonygyárból. Ha az új mozdony a pályán kiállotta az úgynevezett hatósági «műtanrendőri próbát», akkor átadják a fűtőháznak, mely most már állandó otthona lesz. Itt ápolják, gondozzák, fűtik; innen megy ki a pályaudvarra és ide tér vissza dolga végeztével.

Minden mozdonyvezetőnek megvan a maga mozdonya, azaz egy-egy mozdonnyal rendszerint ugyanaz a mozdonyvezető jár. Olyan itt is a viszony, mint a huszár és a paripája, a kocsis és a lovai között. Ismeri sajátosságait, apróbb hibáit, tudja, hogy mire kell különösen vigyáznia, mit kell azonnal kijavítani. Érdeke, hogy a mozdony mindig üzemképes legyen, hisz minden megtett út után kilométerpénzt kap, amelytől elesik, ha gépét üzemben kívül kell helyezni.

Bármilyen rendben tartja is azonban a mozdonyvezető gépét, egy meghatározott idő elteltével *fővizsgálat* és *általános javítás* alá kerül. Ilyenkor azután beutalják a mozdonyok és vasúti kocsik szanatóriumába, az államvasutak valamelyik javítóműhelyébe.

Hatalmas gyártelepek ezek a javítóműhelyek, melyek közül a legszámottevőbb

a Kőbányai-út és Hungária-út keresztezésénél levő «Máv. Északi főműhely». Ezt a gyártelepet a mult század hetvenes éveinek elején, a magyar vasutak fellendülésének korában egy svájci részvénytársaság építtette és vasúti kocsigyártásra rendezte be. Ettől a társaságtól vette meg a MÁV. igazgatósága és folytatta benne a vagongyártást. A gyár azonban rövid idő multán leégett, a vasúti kocsigyártást a magánipar vette át; az újra felépített gyártelepet pedig javítóműhelynek rendezték be. Jelenlegi hatalmas mozdony-szerelő csarnoka régebben kiállítási csarnok volt és vasszerkezetét — éppúgy, mint a nyugati pályaudvar tetőszerkezetét — a híres francia mérnök, *Eiffel* tervezte. Ide, az Északi főműhelybe kerülnek felülvizsgálás és javítás végett az ide besorozott gőzmozdonyok, motoroskocsik, sínautók, személykocsik és a különleges célokat szolgáló, nevezetesen élelmiszerszállító és tartányokkal ellátott teherkocsik.

Újabban ugyancsak ebbe a főműhelybe küldik a Keleti pályaudvaron levő mozdony-színből a Budapest—Hegyeshalom közt közlekedő villamos nagyvasúti mozdonyokat.

Az *Istvánéltki főműhelyben* — mely a főváros határában, Rákospalota mellett épült — ugyancsak gőzmozdonyokat, személy- és teherkocsikat javítanak. Itt egy kisebb vas-és fémöntőműhelyt is üzemben tartanak.

A *Dunakeszi fõmûhelyben* kizárólag a négytengelyû személykocsikat, az úgynevezett Pullmann-kocsikat javítják.

Mozdonyokat, személy- és teherkocsikat egyaránt javítanak a *székesfehérvári, szombathelyi, szolnoki, miskolci és debreceni MÁV. mûhelytelepeken*.

A mozdonyoknak az egyes mûhelytelepekre való beosztásánál az az irányadó, hogy az egyes mozdonytípusok lehetőleg mindig ugyanabba a mûhelybe kerüljenek, mert a hosszas gyakorlat következtében ott ismerik legjobban azoknak szerkezetét, ott tudják leginkább, hogy milyen hibák fordulnak elő és hogy milyen alkatrészeket kell megfelelő pótlás céljából raktáron tartani.

Kísérjünk most már végig egy ilyen szanatóriumba beutalt mozdonyt a felvételtõl a felgyógyulásig.

Amidõn a fûtõházban elhatározták, hogy a mozdonyt javítómûhelybe küldik, már nem fûtik tovább, kieresztik belõle a vizet, szétkapcsolják hajtórúdjaikat, hogy a beszállítás alatt a súrlódó felületek feleslegesen ne kopjanak. Érte jön a tolatómozdony és mint egy önmagával tehetetlen beteget, bevontatja a mûhelytelepre. Ott rátolják egy villamos-hajtású tolópadra és ez a tolópad elviszi a szerelõcsarnok egyik vágányára. A szerelõcsoport munkába veszi; villamos hajtású szerelõállvány oly magasra emeli, hogy a kerekeket kiguríthatják alá, ezután a mozdony egy kerekes szerelõállványra kerül, úgyhogy szükség szerint ide-oda tologathatják. A kerekek az esztergamûhelybe kerülnek és a többi javítandó alkatrészt is az egyes — arra a célra berendezett — mûhelybe viszik. Ha a kazán szorul javításra vagy felülvizsgálata esedékes, akkor a villamos futódaru felemeli és átszállítja a kazánkovács-mûhelybe. Ez a mûhelytelep legzajosabb része.

Mielõtt a kazánt visszavinnék a szerelõmûhelybe, víznyomással kipróbálják. A nyomás alatt álló hideg víz ugyanis megtalálja a legcsekélyebb rést is és szívárog rajta. Erre mondják, hogy a kazán *könnyezik*. Ha a kazán hivatalos bizottság elõtt szívárgás nélkül kiállta a rendes gõzüzem nyomásánál magasabb víznyomású próbát, akkor már megkezdhetõ a szerelés. A kijavított alkatrészek újra visszakerülnek és a mozdony nemsokára már befûtött állapotban teszi meg elsõ sétáit a mûhelytelep próbavágányán.

Miközben ide-oda járatják, megfigyelik, hogy nem melegszenek-e a csapágycsák, egyen-

letes-e a gõzhengerekben a gõzelosztás, pontosan mutatnak-e a jelzõkészülékek, jól mûködnek-e a szivattyúk. Ezután kiviszik a mozdonyt a pályára, az úgynevezett futópróbára, ahol nagyobb távon az elõírt sebességgel kipróbálják. Amikor ezt a próbát is jól kiállta és megkapta errõl a hivatalos bizonyítványt, akkor a fényezõmûhelybe kerül, ahol festik, fényezik, kicsinosítják és most már mint egészséges és munkaképest visszaküldik régi otthonába, a fûtõházba.

A villamos mozdonyok, ezek az elõkelõ betegek, kivételes elbánásban részesülnek. Külön osztályt létesítettek részükre az Északi fõmûhelyben, ahol az elektromos berendezéseknek nagy gondot és pontosságot igénylõ karbantartási és javítási munkáit végzik. A kipróbálásnál itt a legnagyobb körültekintésre van szükség, amit a magasfeszültségû áram tesz indokolttá.

Kevesebb próbával, de hasonló gondossággal végzik a vasúti kocsik javítását és üzemképes állapotban való tartását. Különösen a személykocsik rendbehozásán dolgozik sok ember, mert itt a lakatoson, vas- és fémesztergályoson és rézmûvesen kívül még



Vasztergályos munkában



Repedt mozdonyalkatrész
hegesztenek

asztalos, kárpitós, bádogos, üveges, fényező, mázó és betűíró is kiveszi részét a munkából. A betűíró a műhelytelep «névtelen jegyző»-je, aki vékony ecsetjével többek között azt is felírja a kocsira, hogy legutóbb hol és mikor javították, milyen főjavítást kapott, melyik műhelyben honos, milyen felszerelés tartozik a kocsihoz stb.

A műhelytelepen azonban nem elégszenek meg azzal, hogy a kocsikon láthatók a javításokra és fenntartásra vonatkozó adatok, hanem az egyes kocsikról kartotéklapokat is vezetnek. A Pullmann-kocsikról még azt is nyilvántartják, hogy hány kilométert

futottak. A mozdonyokon ezt az adatot a kilométerjelző műszerről bármikor le lehet olvasni.

A mozdonyoknak nem kartotéklapjaik, hanem törzskönyvek vannak, melybe, akár csak egy állami tisztviselőnél, beírják a születési helyet, időt, a szolgálatba lépést, az egyik munkahelyről, illetve fűtőházból a másikba való áthelyezést, az egészsége helyreállítása címén eltöltött időt és a még megtehető kilométerekben kifejezett munkaképességét.

Ezekben a törzskönyvekben a MÁV. mozdonyainak származása, illetve gyártási helye gyanánt csak a nagyon régi gépeknél szerepel külföldi név; évtizedek óta ugyanis az összes gőzmozdonyok a Budapesti m. kir. állami gépgyárnak az Orczy-út és Kőbányai-út sarkán levő telepéről kerülnek ki. Itt — ellentétben a MÁV. javítóműhelyekkel — csak új gépek készülnek és javításokat nem végeznek.

A villamos mozdonyok hajtóműszerkezeteit ugyancsak itt gyártják, míg a villamos felszerelést a budai Ganz-gyár készíti. Motoros kocsikat, sínautókat és általában a különböző új vasútkocsikat kizárólag a Kőbányai-úti Ganz-gyár és a Győri vagongyár állítja elő.

Ezeknek a mi magyar gyárainknak a külföldön, még a tengeren túl is oly jó hírnevük van, hogy állandóan kapnak számottevő rendeléseket. Ez a kitűnő magyar munka és az a gondosság, amellyel az üzemben levő mozdonyokat és vasúti kocsikat a MÁV. műhelytelepein jókarban tartják, nagyban hozzájárul ahhoz az általános elismeréshez, amellyel a külföld a magyar vasutakról megemlékezik.



Autogénhegesztés dísszúgással