



BELES LAJOS

MÁV Felsőfokú Tisztképzőt és technikumot végzett
MÁV nyugdíjas

A MÁV első körfűtőháza a dombóvári körfűtőház, 100 éves

A vasúti forgalom lebonyolításához szükség volt a vonatokat továbbító mozdonyokra és ezek üzemeltetését, karbantartását végző fűtőházra. Elsőként a Duna-Dráva vasutat kiszolgáló Ó-fűtőház Ó-Dombóvár állomás szomszédságában, 1873-ban, majd a Budapest-Pécs vasútvonal mozdonyainak kiszolgálására Új-dombóvár állomáson az un. „pesti fűtőház” épült fel, amely még ma is áll. Dombóvár környékén kialakult vasúthálózat új szállítási útvonalakat hozott létre. A kereskedelem fejlődésével nőtt az elszállítandó áruk mennyisége. A megnövekedett forgalom lebonyolításához egyre több és nagyobb teljesítményű mozdony állt forgalomba. Ezek üzemeltetését és javítását a két kis fűtőház már nem tudta zavartalanul ellátni. Egyre sürgetőbbé vált egy új, korszerű és nagyobb fűtőház építése. A Tolna Megyei Közlöny 1897. július 12-i száma, a közlekedési miniszter indoklását ekképpen közli: „A Magyar Királyi Államvasutak egyik fontos gócpontját Dombóvár képezi. E gócponton azonban a viszonyok igen kedvezőtlenek, mert nincs elegendő hely ill. vágány a vonatok fogadására és a jelentékeny tolatások, javítások gyors végrehajtására”

1897-ben kezdődtek el az építési munkálatok. A körcikk alakú fűtőházforma (a századforduló követelményeit és lehetőségeit figyelembe véve) a legkorszerűbbnek számított. Az ilyen típusú fűtőházak nagy előnye a kis terület igény, viszont sebezhető pontjuk a fordítókorong, amely, ha meghibásodik, komoly zavart okoz a mozdonyok ki-és

beállításában. A Déli Vasút német mintára már korábban is épített körcikk alakú fűtőházakat, de a MÁV-nál a dombóvári fűtőház volt az első. 1898-ban adták át a forgalomnak és ekkor még csak 15 vágánnyal rendelkezett. A körfűtőház mozdonyállásainak mindegyikén volt vizsgáló csatorna. A vágányok közeit és a vizsgáló csatornákat homokba ágyazott bazalt kockakövekkel burkolták. (A 10-12. vágányok csatornái egyébként még ma is az eredeti állapotot mutatják). A fűtőházba egy 18 m hosszú, kézi működtetésű fordítókorongon keresztül álltak be és ki a mozdonyok. A gőzmozdonyok füstjét a vágányok felett elhelyezett füstelvezető harangok és a tetőszelőlőző nyílások vezették ki a szabadba. A fűtőház belső légterének fűtésére az un. széntüzelésű „ágyúkályhák” szolgáltak. Nevüket az ágyúgolyó formája után kapták. A megfelelő hőmérsékletet azonban nem tudtak biztosítani, mert a nagyméretű ablakok, kapuk és a mozdonyok gyakori ki-és beállása téli időszakban ezt lehetetlenné tette. Az átfázott lakatosok a külföldi széntől gyakran vörösen izzó kályha körül melegedhettek meg időnként. A fűtőház vízellátását a közeli Kapos-folyóból kapta.

A körfűtőház üzembe helyezésével a „pesti” fűtőház feleslegessé vált. (Az Ó-fűtőház azonban 1978-ig, elbontásáig üzemelt). Az addigi két fűtőházi vezetőség helyett 1891-ben megalakult a Fűtőház Főnökség, amelynek első főnöke Reissner Sándor volt.

Az első nagy fejlesztési hullám 1900-as években zajlott le a fűtőház

életében. Akkor építették fel a fűtőház főnöki épületét, majd 1909-ben a „fűtőházi telepet” rákapcsolták a községi villamos hálózatra. A villamos energiát a Dombóvári Villamos-sági Rt. szolgáltatta (Ivanich féle villanytelep). Az erőműtelep számára a szénét a MÁV-tól vásárolták.

A mozdonyok számának folyamatos növekedése szükségessé tette a körfűtőház további bővítését hét vágánnyal 1912-ben. 1913-ban a 18m-es fordítókorongot 20 m hosszúságúra cserélték. Így már a nagyobb méretű mozdonyokat is tudták fogadni. 1914-ben készült el a forgácsoló műhely és egy új vízkivételi művet is üzembe helyeztek, amelyhez egy 50 m³-es acélszerkezetű víztorony is épült. A géptermében elhelyezett korszerű turbina szivattyúkat már villamos motorok hajtották. Az üzemi vizet a kor legkorszerűbb vízkezelési eljárásaival tisztították. A rendszer napi 1500 m³ víz kiemelésére volt alkalmas. A Kapos-folyón az állandó vízszint biztosítására – mivel a folyó vízszint ingadozása több esetben veszélyeztette a fűtőház vízellátást – 1937-ben egy zsilipet építettek.

E fejlesztés keretén belül épült fel az ország egyik legkorszerűbb, háromszintes szénszerelője, amely egyszerre két vágányon tudta kiszolgálni a mozdonyokat szénrel és homokkal. Ehhez természetesen ki kellett építeni a széntároló teret a szükséges normál és csillelvágány hálózattal. A salakot a mozdonyok a szénszerelőnél engedték le a salak aknába, ahonnan lifttel szállították fel az üritőkbe. A szénszerelőt 1914

január elsején helyezték üzembe. A gőzmozdonyok erőteljes visszaesése és az új dízel-bázis építése miatt feleslegessé vált. A 65 év alatt több millió tonna szenet tároló karcsú vasbeton építményt 1979. december 12-én a lábaira elhelyezett töltetekkel robbantották fel.

A 60t csoportemelőt a mozdonyok felemeléséhez és a kerékpársúly-lyesztő berendezést pedig a kerekek kiszorításához rendszeresítették 1943-ban. Mindkét berendezést még kézerővel hajtották, de így is jelentős fejlődésnek számított. A vidéki fűtőházak közül elsőként rendelkezett egy olyan esztergagéppel, amelyen a megkopott mozdonykerekeket lehetett felújítani. Ezt a gépet az akkori fűtőház főnök, Merényi János „szerezte” a főműhelyből történt leselejtezése után. 1927-ben kiépítették a sűrített levegős hálózatot, amely lehetővé tette korszerű, sűrített levegővel működő kéziszerszámok használatát jelentősen könnyítve elsősorban a kazánkovácsok nehéz munkáját.

A II. világháború kegyes volt a körfűtőházhoz, közvetlen bombatalálat nem érte, pedig a bombázó gépek kitüntetett célpontja volt a szomszédságában a Kapos-folyó felett épült hármashíd egyetemben. Azonban a közeli rétre hulló bombák légnyomása jelentős károkat okozott az épület tetőszerkezetében. Az ablakokban szinte nem maradt ép üveg. A jelentősebb háborús károkat a visszavonuló német csapatok okozták a fordítókorong királycsapszegének és az 500 m³-s víztorony lábainak felrobbantásával. Szintén nagy károkat okoztak az 1945, 1947 és 1948-ban Dombóváron átvonuló orkánszerű viharok, több ezer m² tetősérülést és üvegtörést hagyva maguk után. A fűtőház felett nem múlt el nyomtalanul az idő sem. Az évek során az időjárás a tető burkolóanyagában, míg a mozdonyok füstgázai az acélból készült tartószerkezetben okoztak jelentős korróziós károkat. 1964-ben egy füstelvezető harang leszakadt. Ez volt az első figyelmeztető jel, hogy a tetőszerkezet rendkívül rossz állapot-

ban van. Az elrendelt statikai vizsgálatok is ezt igazolták. Rövid ideig az első 15 vágány alatti csarnokban a munkát be is tiltották. A tető állapotának és a dízelesítés térhódításának eredményeként elhatározták a fűtőház teljes átépítését. 1966. július 4-én a 16-22. csarnokrész átépítésével kezdődött el a fűtőház történetében a második korszerűsítési hullám. 1971-72-ben a 9-15 vágányok közötti, 1973-74-ben az 1-8. vágányok közötti csarnokrészt bontották el és építették át. A fűtőház régi falait vonatokkal döntötték le.

Az átépítés során a fűtőház arculat teljesen megváltozott. Az eredeti stílusából és szerkezetéből csupán a bejárat kapuk boltíves kialakításai maradtak fenn. A felújított fűtőházban korszerű légbefúvók biztosították a fűtést és a vontatási-gépeszeti berendezéseket is korszerűsítették. Több kisebb és egy nagyobb teljesítményű fűtőberendezést is üzembe helyeztek. A körfűtőház külső ívének falához korszerű, a dízelmozdonyok javításához szükséges műhelyeket építettek. Az átépítés során a fűtőház eredeti térfogata 43248 m³-ről 5636 m³-re, amíg alapterülete 3150 m²-re növekedett.

A villamos mozdonyok megjelenése ismételt megváltoztatta több vágány technikai felszereltségét, kialakítását és feladatát. A fejlődés

újabb állomásaként 1985-ben átadták a legkorszerűbb technikai berendezésekkel felszerelt Négyszögcsarnokot, amely már lehetővé teszi a legbonyolultabb munkák elvégzését.

A körfűtőház az új négyszögcsarnokkal együtt napjainkban is a mozdonyjavítás fontos része és még hosszú ideig az is marad.

Dombóvár körfűtőháza a telekkönyvben csupán egy létesítmény. Nekünk és elődeinknek, több generációnak biztosított és biztosít ma is megélhetést, munkát és fejlődési lehetőséget. Ezt tudva és érezve ünnepeltük a 100. születésnapját október 2-án emléktábla avatással, mozdonyparádával és ünnepi megemlékezéssel. Ezzel az alkalomra jelent meg az a könyv is, amely feldolgozta a fűtőház történetét, ezzel is tisztelve elődjünket, és a MÁSODIK otthonunk előtt, ahol sokan életük egyharmadát töltötték el munkával.

Feleslegessé vált. A 65 év alatt több millió tonna leselejtezése után. 1927-ben kiépítették a sűrített levegős hálózatot, amely lehetővé tette a levegővel működő kéziszerszámok használatát jelentősen könnyítve elsősorban a kazánkovácsok nehéz munkáját.

Beles Lajos szakmai életútja a vasutgepeszet.hu/vasutgepeszet/ be-
köszöntő végén olvasható.



1. ábra: Fotón a Dombóvári fűtőház részlete, M62

Vasutas Murphy

I. Vasutas horoszkóp

Hol volt, hol nem volt még a gurítódombon is túl, ahol a tolatómozdony a földre túr, élt egyszer egy öreg vasutas. Néha-néha napján FEL-FEL lelkesedett, de hamar BELE nyugodott. Békés barkácsolásban teleték napjai és amikor a nap már lenyugodott, feltette az ŐTA támogatott szemüvegét és újságot olvasott egy forgalomból kiszuperált zárlámpa fényénél. De hiába kereste nap mint nap, egyetlen lapban sem találta a vasutasok horoszkópját. Ezen elgondolkodott, majd égre emelte rövidlátó (III. csoportos) tekintetét és fürkészte a csillagok üzenetét. Nem hiába, mert egy szép „Vasutasnap”-on tollat ragadott és leírta, amit látott a bolygók nekünk szóló üzenetét.

(Hűtő) VÍZÖNTŐ hava

I. 21. – II. 19-ig, avagy újratömésig
Ezen a héten:

(De lehet ez máskor is) nehezen birkózik meg a perselyek tömítésével. Ha teheti, kerülje ezt a munkát. Csak tévhit, hogy a folyás „elmelegszik”, a meleg csak az ebből adódó helyzetekre igaz. Ne gondolja, hogy főnöke se lát se hall, (dehogya) csak azért, mert nem teszi szóvá (majd fogja).

Ne legyen elégedetlen munkatársaival, ők nem tehetnek róla, hogy más szülőktől származnak.

Mielőbb vegye ki csúszóját, mert félő, hogy főnökének rohamosan romlik az emlékezete.

Angol VÁLTÓ hava

II. 20. – III. 30-ig vagy felvágásig
Ezen a héten:

Különösen vigyázzon, egyetlen este se térjen nyugovóra, ha szolgálatban van, rémálmokat és tetteket okozhat!

Ne zugosodjon a sok váltóállítás miatt – ami valóban fárasztó – és lása be, nem mehet minden vonat egy vágányon és ugyan abba az irányba. Most sokat gondol a béremelésre

(bár nem aktuális). Azonban, ha leleményes indítson játékot az emelési százalék megtippelésére (könnyű lesz eltalálni.)

Ne üljön a sínslátra BALESET-VESZÉLYES. Arról nem is beszélve, hogy kényelmetlen.

Különösen nehezeze esik (nem a lábára) a sorompók kezelése. Sürgősen zsírozassa le

Műanyag FÉKTUSKÓ hava

III. 21. – IV. 20-ig

Ezen a héten:

Könnyű fékpróbái lesznek, ha beletörődik, a levegő CSAK ott fúj, ahol legkevésbé kíváncsi.

Kerékvizsgálatnál nyugodtan hagyatkozzék arra, amit hallott: ha KOPPAN, akkor ott a vonat, ha nem, lehet, hogy mellé ütött (vagy már el is ment).

Ha a szerelvény sehol sem veszti a levegőt, akkor se örüljön, előre, mert lehet, hogy nincs is miből vesztetnie.

Sokat fáradozik tervei megvalósításán (de sajnos elkapják).

(Vezér) KONTROLLER hava

(IV. 20. – V. 21-ig, avagy melegváltásig)

Ezen a héten:

Feledékenysége kínos helyzetbe hozhatja, ha ez egy megállásból kimaradt állomással függ össze.

Nyugodtan beszélgessen mozdonnyával! Nem ez lesz az első eset, hogy süket fülekre talál.

Ha letörött az áramszedője, akkor se gondoljon rögtön arra, hogy ez idáig ruhaszáritó kötél alatt közlekedett.

Ne zúgolódjon a lassújelek miatt! A sebesség relatív, később még ennek is örülne.

Ne várja el a vonatbefolyásoló berendezéstől, hogy vasárnap este ismételtesse a heti TOTO eredményeket, (elég, ha csak felébreszti).

Ha a fordítóról egyre türelmetlenebből csalogatják, akkor valószínű, hogy csak egy kört fizetett be.

Ne babrálja feleslegesen a fékezőszelepet! Elromlik az magától.

Kisebbséget érheti, ha rabul ejtett Zbr karba botlik.

PÁLYAKOCSI hava

V. 21. – VI. 21-ig vagy szakaszhatárig

Ezen a héten:

Egy napnál tovább ne hagyja kint az ideiglenes lassújelet, mert állandóvá válhat és legyökeredzik. Saját bőrén érzi izzadt munkaruháját.

Ha jön a vonat ne álljon neki az utolsó pillanatban dolgozni. A pályamester nem ezen a vonaton utazik.

Az író ASZTAL hava

(VI. 22. – VII. 22-ig, vagy amíg el nem veszti)

Ezen a héten:

- Tisztelje munkatársait, de tartsa rajtuk a szemét.
- Ezen a héten se fogjon hozzá a vasút átszervezéséhez, hisz ez már a múlt héten se sikerült.
- Új dolgokkal hétfőn kezdjen el foglalkozni, szerdára még kiderülhet, hogy már nem az.

A kitöltetlen FUVARLEVÉL hava

(VII. 23. – VIII. 23-ig, illetve a pecséten látható dátumig)

Ezen a héten:

- Most sem éri csalódás, ha nincsenek (bevételi) tervei.
- Váratlan öröm éri. mindössze két nap alatt talál egy üzemképes Eas kocsit és még a fenéke is rendben van.

Rendelkező asztal hava

VIII. 23. – IX. 22-ig és halad a negyedikén

Ezen a héten:

Jobb, ha se lát se hall! Így nem zavarják a jelzések fényei, telefonok csörgései.

Feltétlenül vállalja el a plusz feladatot! Az önkéntesség megelőzheti a muszájt!

(Kedves) UTAS hava

IX. 23. – X. 22-ig plusz egy megálló
Ezen a héten:

Se keresse a WC-ben az WC papírt, az előző utas már elvitte. Mosson inkább kezét!

Vigyázzon a vákuumos toalettet nem kifejezetten a szorulással küsz-

ködő utasok számára fejlesztették ki. Csak magára számíthat.

Sokat bosszankodik. Az utas tájékoztató gyakran és hosszan sorolja, hogy merre megy és hol áll meg a vonat, csak az indulási időt nem közli. Legyen megértő, lehet, hogy ők sem tudják.

BIKA hava

X. 23. – XI 22-ig, illetve a vágány végéig

Ezen a héten:

Hamarosan előnytelenül változhatnak a munkakörülményei. Mindjárt oda üt a Nap.

Szondába kell fűjnia! Féltre ne értse, csak a vitel-kapacitására kíváncsiak.

A csillagok arra figyelmeztetik, hogy mindig fékezzen, akár indulatiról, a vonatról, netán a munkakedvéről legyen szó.

Szakasz SZIGETELŐ hava

XI. 23. – XII. 21-ig, illetve a zárlat megszüntetéséig

Ezen a héten:

Ne feszítse túl a munkavezetékét, mert akkor sem az fogja az áramszedőn keresztül a mozdonyt a sínhez leszorítani.

Ne igyon a restiben két sörnél többet. Gyanússá válhat a jövedelem bevallása.

Jegy LYUKASZTÓ hava

Ezen a héten:

Ha nincs fűtés a vonaton, akkor legalább meleg szavakkal csitítsa a háborgókat.

Felingerelheti főnökét, ha lila ingben dolgozik és Ő Fradi drukker. A mérközésről folytatott vitában hosszabbításra... és kirúgásra számíthat.

Rádöbben, hogy CSODÁK pedig tényleg nincsenek, csak CSODÁLATOS menetrendek

XIII. havi MÁV

(Jegye bármi lehet szíve szerint)

Ez a legjobb:

- Egyetlen vonat sem késik, igaz nem is indul.
- Nem öregsünk, így bátran letagadhatunk egy hónapot.

- Megbomlik az egyhangúság. A XII. hónap után nem a megszokott január jön.
- A kötelező óraszám könnyen teljesíthető
- Nincs házassági évforduló, csak házasság
- A tengelyen töltött időbe is beleszámít

Gyerekszaj:

Apu! A kalauz bácsi miért csak a fiatal néniket segíti le a vonatról? Azért kisfiam, mert az idősekhez nem tud a csomagoktól hozzáférni.

Abrosz hatás:

A jó tárgyalás egyik titka a fehér asztal bősége.

Labirintus szabály:

Feletteseddel akkor találkozol holt-biztosan, amikor azt legjobban kerülnéd.

Determinatív szabály:

Blöffölj bátran a többiek sem tudhatnak mindent.

Sólyomszem intelem:

A jó főnök mindent tud, SŐT azt is, amit nem kéne.

arolin intelmé:

Nem az egyenruha teszi az embert vasutassá.

Az MVSZ diktátuma

Ha elrepült egy kalapács feje, biztos lehetsz abban, hogy a munka védelmis tudja meg először, hol állt meg.

Komplett kiegészítése

A nagy dolgokról lemaradsz, ha elveszel a részletekben

Preventív szabály

A csavar sokkal előbb szakad meg, mint egy vasutas

Andaxin tapasztalata:

Az alacsony vérnyomás leghatásosabb ellenszere az ellenőrzés

MÁV sopánkodása

A személyvonaton nincs szomorúbb látvány, mint a magányos kalauz.

A menetrend káröröme:

A vasút udvariatlansága a pontatlanság.

Az Úr megteremtette a vasutat és hozzá a kedves utast.

Az utasok némelyikéből – amellyik más célra nem használható – a Vasutast.

Ki közülük e csodás világot megszerette abból lett a megszállott vasutas”

A látvány törvénye:

Az IC vonat csak azért halad át NAGY tempóban az állomáson, hogy az utasok azt higgyék, végig ilyen sebességgel közlekedik.

Sörnyitó figyelmeztetése

Ha az összejöveten többet iszol a kelleténél, olyanokat fogsz mondani, ami igaz ugyan, de másnapra már megbánod.

A főportás állítása:

A rossz állásokat pályáztatják, a JÓ-KAT csak kiosztják.

Párossarú intelmé

A rossz állapotú féksarú akadályozza legkevésbé a forgómozgást

D15 szabálya

Nincs rossz fékezés, csak rövid peron

Mr. John Kupé figyelmeztetése

A fülkében, ahol ülsz, nyáron az ablakot nem lehet lehúzni, télen viszont magától leesik.

Heizung szabályok:

1. A rossz fűtési kapcsolónak két állása van, hideg és nincs fűtés
2. Ha télen egy kocsiban nincs utas, ne örülj neki, előre, mert valószínű fűtés sincs

Minerva tanácsa:

Soha ne a VASUTAT szidd, problémáiról CSAK a vasutas tehet.

Telefonpózna jó tanácsa

Ha ismertté akarod tenni a neved, a telefonbeszélgetés végén is mutakozzáll be.

RELATIVITÁS elmélete

Az új mozdonyt az különbözteti meg a régítől, hogy az előzőt többet kell javítani.

Szürke állomány véleménye

A jó pap holtig tanul, a vasutas ennél két utasítással többet.

A CSALÁD berzenkedése

Ha munkát viszel haza, gondolkodj el azon, hogy bent mit csináltál.

Nehézségi erő siráma

Ha értékes szerszámot leejtesz, nem hallod koppanni.

Vonatra ható erők panasza

A pályamester botlik meg legritkábban a pályahibában
(Szerkesztő kieg: Beles Lajos előző vasutas gondolatait még 1996-ban átadta a Vasútgépészetnek. Ideje volt, hogy ezekkel emlékezzünk sokoldalú néhai barátunkra.)

Nyugdíjas és még aktív korú vasutasok humoraiból válogatva:

1. Öreg mérnök urak fanyar humora a NOHAB ünnepen:

Pénteken, 2013. június 14-én volt a nagy 50 éves jubileumi ünnepség a Vasúttörténeti parkban.

Daróczi Gyulát idézve:

1. Találós kérdés:

Kérdeztem a NOHAB mozdonyok 1. reszortosát 1963-ból, mond Daróci Gyula bátyám hány literes is a NOHAB motorja?

Azonnal jött a tömör válasza: 216 mm a furata, 254 mm a löket és 16 a henger, végezd el a számolást és megtudod hány literes a motor.

Kedves Gyula bátyám, ne vedd sértésnek, de én is ezt kérdezem Tőled, ki tudod-e még számolni?

2. Gyula elmesélte a NOHAB-bal találkozásának és kétszeri beavatásának történetét.

Ha érdekel, majd tovább mesélem szóban, az ajtókkal kapcsolatos a történet.

Gyula, előadóként nem ilyen szűkszavú, mint a hengertérfogat kiszámításakor. Előadása alatt háromszor rácsöngetett Kisteleki Mihály a levezető elnök, aki végül oda ment hozzá és elvette Gyula mikrofonját, megköszönte Gyula a kimerítő tartalmas előadását és helyére kísérté. (fél óras késés szárad Gyula lelkén.)

Szóval Gyulába bele szorult a SZÓ. Ígéret volt tőle, hogy megkapom írásban, amit mesélt, vagy mesélni szeretett volna még.

Megtartotta ígéretét, megjelent a Vasútgépészet 2013. évi számában.

Daróczi Gyula Arany diplomás közlekedésmérnök, okleveles dízelmotor szakmérnök

Ny. MÁV Mérnök főtanácsos írása Az M61-es története a „Hámán Kató” fűtőház „védő kezei alatt

Daróczi Gyula a vasúti dízelmotorok szakértőjeként, izgalmas, öniróniával, humorral tarkított előadásának szerkesztett változatát tesszük közkinccsé. Az előadás elhangzott a MÁV 50. éves járműsorozatai címmel rendezett konferencián, Budapesten a Vasúttörténeti Parkban 2013. június 14-én.

Horváth Viktor története:

Egy másik már szintén nyugdíjas kolléga, Horváth Viktor, 2013-ban a V43-as előadásra készülve zokon vette, hogy 10 percen kellene elmondani több évtizedes tapasztalatait.

Előadása elején megjegyezte, hogy húsz éve még 40 percet kapott erre, miért ez a kurtítás, mikor közismert, hogy ilyen korban már a régi történetek elevebben élnek, mint a tegnapiak.

Horváth Viktornak hozzátette, sokkal könnyebb a régi történetekről órákat mesélni, mint a tegnapi néhány percet.

Így aztán ő sem áll meg az előadásával fél óráig.

Horváth Viktor, okleveles villamosmérnök, Ny. MÁV divízióvezető, igazgató.

A V43-as mozdonysorozat üzemeltetési tapasztalatai

A MÁV V43 sorozatú villamos mozdonyai iránt érdeklődő olvasók újabb kívánsága teljesülhet a következő írás elolvasásakor, amely V43-as mozdonysorozat üzemeltetése során szerzett szerzői élményekből táplálkozik.

A következő sorok a szerzőnek a vasútüzemben eltöltött sok évtizedek tapasztalatainak birtokában és ismeretében, hiteles és ugyanakkor irodalmi-



2. ábra: A felsorakozott MÁV NOHABOK.

(Kiegészítés: A NOHAB HO-ás modellje Daróczi Gyula temetésén jelen volt.)

an olvasmányos összefoglalóját adják a V43-asok üzemeltetésének első évtizedeiről. Az előadás elhangzott a Magyar Vasúttörténeti Parkban 2013. június 14-én a mozdonytípus 50. éves évfordulójára rendezett ünnepségen.

NOHAB még mindig

A NOHAB utolsó részortos, egy tapolcai kolléga elárulta, hogy 2002-ben karácsony előtt megsiratta a mozdonyait, mikor elvitték azokat Tapolcáról selejtezni, eladni. Előadása alatt is párásodott a szeme sarka.

N. András néhány emlékezetes mondata: A NOHAB annyira jó volt, hogy harminc év múlva még nem kellett eldobni egyet se.

A NOHAB-okat a beosztott személyzet végig kitüntetett figyelem övezte. A NOHAB vezetőfülkében szőnyeg volt. Oda szerelő be se léphetett, csak a mozdony beosztott személyzete.

A szerelők a szerelő ajtón át léphettek be a mozdonyba, feltéve, ha a mozdonyvezetők beengedték őket, mert a géptér ajtó csak belülről volt nyitható.

A NOHAB beosztott személyzete végig felügyelte a javítást, ennél jobb és megbízhatóbb minőségi átvételi módszert azóta, sem találtak ki a

MÁV-nál!

Joggal kérdezhetjük, ha ilyen jó volt a NOHAB mi lett a gyárral?

A NOHAB gyár a korábbi jó munkájának köszönhetően, no és a villamosítás térhódítása miatt munka nélkül maradt és bezárták.

A NOHAB motorgyártójának a GM-nek ott van a dízelvontatásban igen komoly amerikai piac. A NOHAB motorhoz az alkatrészellátás ma is hibátlan, csak legyen rá pénz. Ez azért fontos, mert a rendszerváltás előtti években bizony a keményvalutáért beszerezhető NOHAB alkatrészek magas ára igencsak megterhelte a MÁV bukszáját. A másik nehézség a gőzfűtéses kocsik biztosításának nehézsége volt. Ez és a NOHAB közel 30 éves gőzfűtési kazánok esedékes nagyjavítása együtt felgyorsította a sorozat közforgalomból kivonását.

A NOHAB mozdonyimádók.

A laikusok számára is megnyerő a NOHAB mozdony formája és az a muzsika, ami a hangtompítót elhagyja.

Mesélik, hogy régen Kelenföldön minden nap feltűnt egy vak kislány, akit barátnője kísért ki, hogy meghallgathassa az M61 001-es kellemes dübörgés indulását.

Az egyik NOHAB-nak a német tulajdonosa eljött az 50 éves MÁV NOHAB ünnepségre, magyar zenét hallgatni, **mert a NOHAB-ok zenélnek, nem hangoskodnak!** Ezt ne felejtsük el!

A 2013. évi Vasúttörténeti Parkban konferencia civil előadó, Visi Betty volt, megszállottja lett a NOHAB mozdonyoknak. Betty, Visi János néhai kollégám leánya a „fő-NOHABOS” leány, és az érdeklődők nevében szót kapott, és újfent megszidta a szakmát, hogy miért kellett leselejtezni a négyest, helyre lehetett volna állítani!

Visi Betty kamaszként nyaranta elszökött szüleitől Badacsonyan NOHAB-ozni, Tapolcáig utazott mozdonyon és onnan vitték vissza édesapjához.

A 4-es NOHAB még 1999. június 4-én Badacsonyládbi-hegynél bal eset következtében megrongálódott, oldalára borult. Selejtezve: 1999. november 23. A többi 19 NOHAB még 50 évesen is élt, itthon és külföldön világszerte gyűjtők birtokán van.

A 4. számú NOHAB torzója Tapolcán lett kiállítva, a bezárt Közlekedési Múzeumból költöztették át.



3. ábra: A nosztalgia céljából megőrzött 63 éves V43 001 jelenleg közforgalomban látható



4. ábra: A NOHAB 4-es Tapolcán