



## DARÓCZI GYULA

arany diplomás közlekedésmérnök,  
okleveles dízelmotor szakmérnök,  
nyugdíjas MÁV mérnök főtanácsos

# Az M61-es története a „Hámán Kató” fűtőház „védő kezei” alatt

### Összefoglalás

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

### Visszatekintés

Amióta megkaptam a felkérést az előadásra, folyamatosan azon törtem a fejem, hogy megtaláljam azt a vezérszót, ami méltó a témához, tájékoztat a kezdetekről, figyelemre méltó és talán megszívlelendő tanulságokat is rejt magában.

Gondolatban körüljártam az „emlékek”, a „valóság és tények”, a „történelem egy csepp gázolajban”, a „visszatekintés” és még sok más kifejezést, míg végül is kikötöttem a

„visszatekintés” mellett, mert abban minden benne van.

Előzetesen magamról annyit, hogy a kezdetek kezdetén, amikor az első példányok megjelentek a hálózaton én a 442 sor. mozdonyok reszortosa voltam illetve oktatótiszként szolgáltam a Keleti Fűtőházban.

A következő évben visszakerültem az első szolgálati helyemre a Hámán Kató Fűtőházba és ott a nagy tolatási múlttal bíró 326 sorozatú mozdonyok gazdája lettem, amelyekhez rövidesen még néhány háborús veterán 411 sor. mozdonyt állomásítottak hozzám a vezetőim. Mellékesen betöltöttem még a biztonsági megbízott szerepet is és foglalkoztam az üzemi balesetek kivizsgálásával és a megfelelő megelőző tevékenységgel.

Szakmai láthatárom homályán ekkor még átderengett időnként a 324 sorozat, amellyel még kiképzősként volt szerencsém megismerkedni. De

nem teljesülhetett a sorozattal kapcsolatos elképzelésem, mert utasítást kaptam a motorvezető vizsga letételére, amit jeles eredménnyel teljesítettem is.

A felkészülés eredményeként megismertem a 2-3 tengelyes Ab, Abn sor. motorkocsikat, az akkor már meglévő ABb sor. öttengelyes motorkocsit és vizsgáztam az M44 sor. DVM-2 B<sub>0</sub>'B<sub>0</sub>' vonatkozó ismeretanyagából. Vagyis jelentősen fejlődtem.

Ebben az időben már jelentkezett a felsőoktatás válsága, aminek következményeként megindult a szakmérnök képzés a BME-n és nekem szerencsém volt az 1962/63-as tanévben a dízelmotortervező- és kutató szakra bejutnom.

Mindezek ellenére még mindig a 326 sor. mozdonyok gazdája voltam egészen 1962/63 fordulójáig, amikor is – némi botrány után – áthelyeztek a Hámán Kató Fűtőház motorüzemébe, a Nyugati pályaudvarra, vontatási ügyintéző (reszortos) munkakörbe. Akkor még az M31-es és M44-es sorozatok gazdája lettem, az M61-es sorozatot *Bakó Béla* felügyelte.

Így indult egy „hétköznapi” kapcsolat, ami hivatalosan 1992 márciusáig tartott, és nem hivatalosan még a mai napig is tart.

### Ismerkedés a Mozdonyal

Az ismerkedésről csak annyit, hogy az szokványos (bocsánat szabványos) volt, vagyis menjünk mozdonynézőbe. Erre az első munkanapomon került sor, történetesen a motorszín II. számú vágányán álló M61,004-es pályaszámú mozdonyon. A közeledés



1. ábra: A MÁV M44 sorozatú dízelmozdonya

Fotó: Grátzer Ákos

módját eleve meghatározta az újdonsült dízeles vontatási rezortos mi voltom, vagyis nem kezdődhetett az ismerkedés másutt csak a vezetőálláson. A vonatkozó esemény „feljutás” szem és fültanúi eközben már szép számmal megjelentek és érdeklődve figyeltek. Az első meglátásom az volt, hogy „de hülye kialakítású ez a hágcsó, háromfokú létra, meg két félig zárt belépő. Ráadásul a vezetőállás ajtaja be van csukva”. No de nincs mit tenni, menni kell (felfelé). A létra nem is okozott gondot, függő felkapaszkodtam a felső fokig, ott kinyitottam az ajtót, aztán lendületet vettem és már hallottam is a hangos tetszésnyilvánítást „micsoda kongás, hű de üres”.

Egyébként semmi különös nem történt, mindössze nem mértem fel előzetesen az ajtó magasságát és így nem volt megfelelő információm a „szemöldökvas” elhelyezkedéséről. Ez is azt példázta, hogy ha nem használod a szemedet, a fejed bánja meg! és begyűjthetsz egy jércetojás nagyságú púpot. De közismert, hogy minden rosszban van valami jó, történetesen az az értékes bölcsesség: „Bármilyen magasra is jutsz, jobban teszed, ha nem ugrálsz.” Természetesen az is értékes felismerés, hogy a munkatársak „szolidaritását” ki kell érdemelni. Ezt a három nappal később bekövetkező ismétlés támasztja alá, igaz nem a vezetőállás megmászása, hanem a járműszekrény középső motortéri ajtaján való bejutás esetében. Közismert, hogy ezek az ajtók „mindkét oldalon” a szerelők mozgásának megkönnyítésére készültek (figyelemreméltó figyelmesség). Minden előnyük ellenére azonban volt egy apró hiányosságuk, hogy még alacsonyabbak voltak, mint a vezetőállás feljárók. Hogy az utasok ne tévesszék össze a mozdonyt a személykocsival, ezek az ajtók csak belülről voltak nyithatók, vagyis a bejutás „két emberes” művelet volt. Ráadásul az egyik kapaszkodó mozgó kivitelű volt, amit vagy sikerült elérhető helyzetbe hozni kívülről vagy nem.



2. ábra: A DÍZELMOZDONY

Fotó: Grátzer Ákos

### Az első üzembe helyezés

Eljött a nap, amikor ez a vitás helyzet egyértelművé vált. Az történt ugyanis, hogy a három nappal korábban megérkezett két új szállítási jármű is a II. számú vágányon parkolt. Az érkezés napján, de korábban is meglehetősen barátságatlan volt a téli időjárás, a szó szoros értelmében hidegen fogadtuk az új jövevényeket.

Ahhoz, hogy bármi történhessék velük, a szerviz képviselőjének engedélye kellett, amit csak akkor kaphattunk meg, ha a belső berendezések teljesen felszáradtak. Ez a 3. napon még nem volt elérhető. Az üzembe helyezést sürgető telefonok hatására gyorsítani kellett a felszáradást. Ennek érdekében a csarnok I. számú vágányt ki kellett üríteni és a két jövevényt oda átállítani. A csarnok I. számú vágány melletti falon voltak felszerelve a fűtő-szellőző kaloriferek, amelyek alkalmasak lehetnek volna a többlet meleg biztosítására. De mint minden, ami elromolhat, ebben az esetben is így volt. A négy darab kalorifer közül csak egy darab volt használható. De se baj, az is több, mint a semmi, állítsuk úgy a „masinákat”, hogy a középső ajtót kinyitva irányított hőáramlás legyen kialakítható két oldalra a vezetőállás ajtók kinyitásával. Igen ám, de a középső ajtó kinyitására

nincs engedély és *Eric* (*Johansson*, a szerviz akkori képviselője) nem volt elérhető. Na, hát, ha nincs jelentkező, majd én kinyitom az ajtót. A feljáróajtókkal nem is volt probléma, hiszen jó ismerősök voltunk már, de a középső ajtó semmiképpen sem akart nyitva maradni. Mire lemasztam kinyitás után, azonnal becsukódott és a mobil kapaszkodót se tudtam elérni. De mivel nincs lehetetlenség csak tehetetlen személy, sikerült egy deszkadarabbal kitémasztani az ajtót, hogy a kapaszkodó elérhetővé váljon. Lendületes elrugaszkodás az utolsó támaszról és pillanatok alatt kifejlődött a második púp, annyi eltéréssel, hogy hosszabb és vékonyabb volt, mint az első. A fájdalom nagyságát illetően azonban nem különböztek.

No de az eredmény, az szenzációs volt. Az első „kísérleti” jármű kb. 1,5 óra után porszáraz lett, köszönhetően és feltehetően a kalorifer első beindításának és a beépítéstől kb. 3 évig eltelt idő alatt összegyűlt pornak. A konstrukció érettségét bizonyítja, hogy törléssel láthatóvá váltak a fontosabb fődarabok a „nagyfesz” kamra, amelynek ajtaja könnyen nyitható volt és belsejében (minő csalódás) egy porszem sem volt, csak tokozott relék, jól elhelyezett és könnyen elérhető kontaktorok, jól összefogott vezetékborítások, szorítóhüvelyes

kábelvégek és csatlakozások. A módszer „zenialitásának” bizonyítéka, hogy a későbbiekben érkezők már 2-3 óra után üzembe helyezhetővé váltak (por nélkül).

### A NOHAB újraértelmezte a megbízhatóságot

A már meglévő mozdonyok használhatóságát illetően csak annyit, hogy a Pv-Db-Su-Ms és a Pv-Sb gyorsfordát csinálták, az előző két fordában 1000 km/nap, az utóbbiban 650 km/nap futásteljesítménnyel az 1963/64-es években.

Ilyen teljesítmény alapján nem volt meglepő, hogy gyorsan elérték a revíziós határteljesítményeket (8000 km), aminek betartására a szerviz képviselője ugyancsak vigyázott. Jellemzően, a motorolaj szűrőelemekhez, amelyek cseréje kötelező volt, csak rajtuk keresztül lehetett hozzájutni. A garancia idején a szűrő elemeket a szerviz raktár helyiségében tárolták és nem volt másutt raktári készlet. Vételezni csak onnan lehetett AK-jegy nélkül. (Jó mi?)

### A csendes örült, avagy tapasztalat tesz mesterré

Egyébként az üzemvitel a maga medrében csordogált, szinte eseménytelenül, csak ritkán fordult elő motorindítási probléma – nem nehézmény – a kevésbé gyakorlott, de lelkes mozdonyvezetőknél, különösen a forduló pályaudvarokon. Mivel ott nem volt szükség gázolajfelvételre (szerelés) a mozdony körbejárás után a szerelvényen maradt és a motort leállították. A gond abból adódott, hogy a NOHAB vezetőállásán nem volt emeltyű, sem szabályozókar, de még üresjáratú váltó sem. Így nem indult a motor. Ha pedig az nem jár, akkor nincs más megoldás, mint az, hogy fel kell hívni a felvigyázót és jelenteni a szolgálatképtelenséget, lehetőleg 5 perccel az indulás előtt. Az ilyen „csendes örült” helyzetben ez az 5 perc arra sem elég, hogy az illető magához térjen a szemöldök-vassal való kapcsolatfelvétel hatásából. Ha

mégis, nehezen találja meg a géptérbe vezető megfelelő ajtót, de végül is rövid belső körséta után beleütközik valami szekrényfélébe, (hogy a keze tört volna el annak, aki ide szerelte) és felrémlik, hogy itt kell valamit csinálni a motor beindulása érdekében. (Megjegyzem ebben az időben még nekem sem volt leírásom a mozdony szerkezetéről, működéséről, kezeléséről. Így például a motorindítást is úgy lestem el a szerviz képviselőjétől.) Később azonban sikerült egy 4+1 darabból álló utasításkészletet kapnom, így a szabadidőm eltöltése többé nem okozott gondot.

A helyzet megértéséhez hozzá tartozik az, hogy bár a mozdonyban volt motorfelvigyázó szolgálat, ami akkor csak külsős feladatokat végzett, a személyzet vezénylése és beosztása a főnökségen történt. Így előfordult, hogy jutalomként olyan 424-es mozdonyvezető vezénylése történt a NOHAB-ra, aki egyszer már felmászott a vezetőállásra és tudta, hogy a „pedálra” vigyázni kell, sem lenyomni, sem felengedni nem szabad menet közben. Az is ismert volt, hogy a menetszabályzó karja mozgatható és az irányváltónak van közép állása is. Kell még más? Kell bizony! Mint az előzőekből látható, nem ártott volna alaposabban felkészíteni a jutalmazottakat. Csak mellékesen jegyzem meg, a szakmai oktatás is a főnökségen történt, csak később került a helyszínre.

Én készültem, de mint ez köztudott, soha sem abból felelünk, amit megtanultunk. A bukások idejét, módját, tárgyát stb. nem lehet prognosztizálni.

### Közép-Európa legkorszerűbb motorszíne, és milyen a többi?

Ennek bizonyítására álljon itt egy megtörtént eset a következő találásban.

*Előzetes információk a témához:*

1. A motorüzem létszáma ekkor 75-80 szerelőt és ugyanennyi mozdonyvezetőt és gépkísérőt foglalt magában.
2. A karbantartási ügyeket a műhelyreszortos irányította, akinek

titulusa későbbiekben második vezetőmérnök és műhelyfőnök lett.

3. A karbantartás közvetlen irányítását három művezető – egy adminisztratív és két operatív – végezte.
4. Aműhelymunkaideje 6:00–14:00-ig tartott, de 12/24-es időrendben fordás szolgálat is működött. Az én munkaidőm 7:00–15:30-ig tartott (hivatalosan).

Azon a nevezetes napon is 6:45-kor már átléptem a bejáratú küszöböt, csak éppen továbbmenni nem tudtam, mert nagy tócsák borították a padlót. A víz eredetére vonatkozóan a művezető közölte, hogy az öltöző – mosdó (majdnem fekete-fehér) – lefolyócsöve eldugult és a víz kénytelen a lépcsőn lefolyni. Ráadásul egy-két zuhanyozó csapját nem lehet elzárni.

*Másodlagos információk:*

1. Közép-Európa legkorszerűbb motorszíne voltunk.
2. Az öltöző-mosdó az emeleten volt.
3. Külföldi személy is tartózkodott a helyszínen (szerviz).
4. Leváltott mozdony személyzet is ott tisztálkodott (volna).

Vészhelyzet! Azonnali intézkedésre volt szükség! Szerencsére ekkor már ismertté vált, hogy az öltöző-mosdó leválasztható a gerincvezetékéről, így a további lefolyás megszűnt. A neheze azonban még hátra volt: kideríteni, hogy mi is történt. Mint ahogy az ilyen esetben szokás (jó magyar) senki nem tudott semmit, csak azt látták, hogy vízpazarlás történik, a nép vagyionának hűtlen kezelése. Általános vélemény „amikor én fürödtem, még minden rendben volt”. Ez a kiderítési hercehurca eltartott úgy 12:50-ig, amikor megjelent az irodában az ügyeletes svéd szerelő (*Gunnar Ericsson*) és letett az asztalra valami műszaki „szemetet”, amit én határozott kézmozdulattal lesöpörtem a már elkészült jegyzőkönyv példányokról. Pillanatok múlva azonban újra ott volt. Újabb söprés. Végre elhagyta az irodát, de visszajött az egyetlen

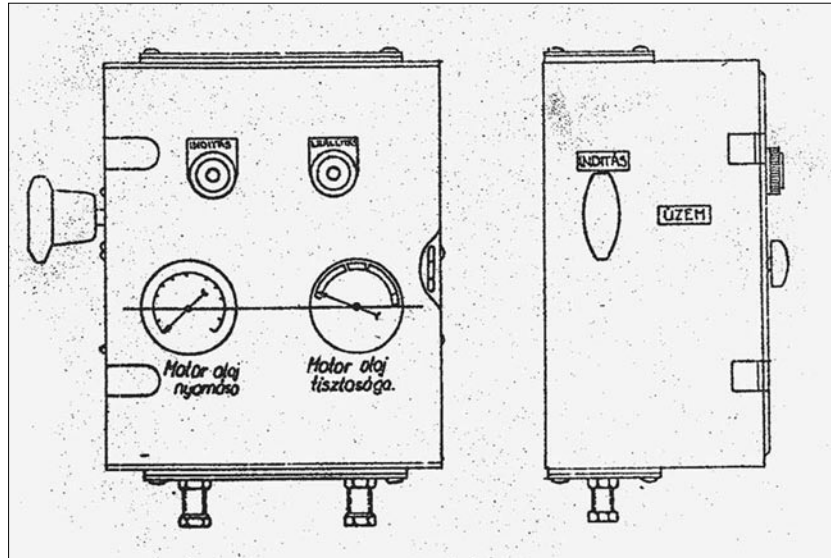
„nyelvtudós” kíséretében (svábul tudott), aki közölte az üzenetet: „akit nem érdekel az, hogy egy csavarfej honnan szakadt le, az nem mérnök, de nem is vezető! Ezért a 016-os nem jár ki, addig, amíg ki nem derül, hogy honnan szakadt le”.

*Harmadlagos információk:* Az M61,016 psz. mozdony ekkor még garanciában volt és aznap az esedékes revíziót végeztük. A mozdony az 1704-es számú vonathoz volt vezérelve, aminek az akkori menetrend szerinti indulása 13:20 volt.

Az akkor érvényes menetrend még vegyes gőz-dízelvontatásra épült a 100-as fővonalon, így Szolnokon 10 perc tartózkodás volt beépítve.

Rövid tétovázás után: „menjünk és találjuk meg a szakadás helyét”, (20 perc az indulásig, a vonatra járás normaideje 30 perc volt). Nincs mit tenni, menni kell! A mozdony mellett előzékenyen maga elé engedett, a motortérben látva határozott tétováságot, megállt a motor elejénél, majd villámlo szemekkel rám meredt és valami lukat (look) emlegetett. Eredmény egyenlő nulla. Végül elkapta a csuklómat és a fordulatszám szabályozó meghajtás fedeléhez ráncigálta az ujjamat. Három csavarfej és egy lyuk! Megvan! (Még 15 perc az indulásig) Akkor most már kijárhat a gép? Dehogy! A regulátort ki kell cserélni! (Ó, Szent Woodward, csak most ne hagyj el!) A csere tíz perc alatt megtörtént. (Elképesztő!) Az M61,016 psz. mozdony az 1704-es számú vonathoz kijárássra kész állapotban volt, aminek köszönhetően csak plusz 30 perc volt a késés. Mi lesz ebből? Mi lett volna más, mint az hogy Cegléden +25, Szolnokon már csak +20, Debrecenben +2, vagyis rendes.

Szolnokról két perc tartózkodás után az út folytatódhatott. Az igazsághoz tartozik még az, hogy az 1704-es szerelvénye 8 db négytengelyes kocsi-ból állt, vagyis 32 tengely/520 t volt (nem semmi!). 80/90 km/h-s sebességcsoport mellett. Húzni kellett, de bírták. A botrány elmaradt, köszönhetően azoknak, akik mindent megtettek



3. ábra: : Motorvezérlő szekrény

Forrás: NOHAB kezelési útmutató 1964.

azért, hogy az 1704 számú vonat „R!” legyen. Első helyen *Lábatlan János* mozdonyvezetőt említem, aki akkor élethossziglani hálára kötelezett néhány szabálytalanság árán. A többiek neve, mivel az adott, szorult helyzetben az ilyen irányú tájékozódás lehetetlen volt, számomra ismeretlen volt. De mint VASUTASOK megmaradnak az emlékezetemben.

A történetek azonban mégsem maradtak következmények nélkül, lévén az úgynevezett „macska-effektus” tipikus esetéről szól. Igaz, hogy a szakmai önértetem hosszú ideig romokban hevert, de az akkor érvényes „hivatalos” bátorítás, miszerint: „kritikák tüzeben edződik a káder” olyan hatékony volt, hogy végül is maradtam a helyemen.

A második következmény azonban csak később jelentkezett 1965.08.16. után, amikor mégis elhagytam a helyemet és szakosztályi közeggé váltam. (Lásd KOSZ kitalálása című részt.)

### A jó is lehet hibás

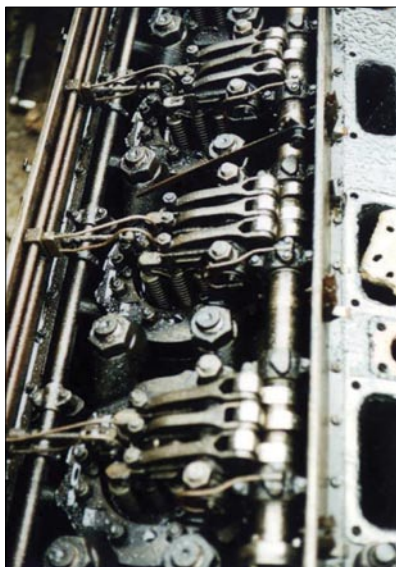
Közben azonban még történt egy és más. Például az M61,008 psz. mozdony motorja vezértengelyének sérülése, amit az egyik himba görgőjének törése okozott, természetesen a

garanciális idő lejártá után. A szerviz képviselője (Eric) azért megnézte és közölte, ki kell cserélni a hibás részt (okos!). Talán ismeretes, hogy a GM 567 típusú motorcsalád többrészes vezértengellyel készült, így a 16-567 D1-es típus vezértengelye is 2 db aktív (bütykös) és 3 darab passzív (kapcsoló) részből tevődnek össze. Az egyes részek peremes kötással kapcsolódnak egymáshoz, amit 4 db önzáró anyás csavar rögzít. Szerencsére az Északi Osztószertárban volt egy tartalék alkatrész. A tények közé tartozik, hogy ekkor még nem volt lefordítva a részletes alkatrész katalógus, így csak a perembe beütött 8 számjegyű alkatrész szám tette lehetővé az azonosítást. A cserét leíró Karbantartási Utasítás létezése ekkor még titok volt. A keresett darab meg is érkezett, de a beépítés más napra halasztódott, mivel a „tudós” szerelő – a trollhättani gyárban kapott kiképzést – éppen szabadságon volt. No, sebjaj! Egy nap nem a világ! Két nap sem? De mi a helyzet a harmadik napon? Művezető: „Selejt a tengely!” a 4 furat közül 3 azonos méretű a 4. kisebb, fel kell fürni, hogy egyformák legyenek. Erről szó sem lehet, biztosan van valami oka, hogy így csinálták (objektív vélemény: „imperialista

huncutság”). Hosszú kutatás után előkerült az angol nyelvű alkatrész katalógus és a vonatkozó részből sikerült kislabizálni (este tíz körül), hogy az egy alkatrészszerű csavarból 3 darab van, de van egy negyedik is, más számmal. De miért? (Tantusz probléma.) Na! Megvan a tantusz, és már a készülék bedobó nyílásában van, csak még nem esett le. A döntő impulzust az M44,019 psz. mozdony adta meg a főnöki iroda alatt a „sántító” járásával. Be kell hozni töltés ellenőrzésre! Te jó ég! Befecskendezési sorrend, leesett (a tantusz). Elképesztő! Őt részből egységes befecskendezési sorrend egy ilyen egyszerű és meglepő megoldással! Ma is 52-szeresen szégyellem magam „ennyi volt a motorszerelő és művezető létszám” és mindenki fürni akart. Ez a „tantusz leesési késedelem” 3 üzennap kiesést okozott egy „csodajárműnél”. Nem mentség, nem is magyarázat az, hogy ebben az időben legalább egy töltésellenőrzés volt az M31 és M44 sorozatú mozdonyoknál.

Tanulság:

1. Nem csak azért van a fejed, hogy elveszítsd, vagy fogas helyett használj;
2. Ha hiányos a felkészülésed, a józan ész segíthet, kérdezni szabad



4. ábra: A vezértengely részlete. Peremes kötésű tengelykapcsolat 3+1 csavarral

és nem szégyen. Az elutasítás nem a te kudarcod! Ennyi „edzés” után talán már kötelező is a „pikáns” esetek kihalászása az emlékezet feneketlen kútjából.

### A keményen csapó magyar ónos eső és a svéd NOHAB

Ami történt, az szinte hihetetlen, de valóság volt a következő esetben. Hogy melyik év melyik napján, milyen vonattal és milyen mozdonnyal illetve személyzettel fordult elő, ma már nem található meg a memóriámban. Sajnos az adott időben nem készítettem maradandó feljegyzéseket.

De mi is történt?

Közismert, hogy valamikor még négy évszak jellemezte szárazföldi (kontinentális) időjárásunkat. Volt tavasz, nyár, ősz és tél. Tél, de még milyen! Hideg, ónos esővel! Csak egy napig!

Valahol a reggeli vonatsoport elején egy M61 sor. mozdony vontat egy gyorsvonatot, 80 km/h sebességgel, az eső esik, de az ablaktörő működik, a szabadlátás jó, a távolbalátás kissé korlátozott. Részlet az enyhén képzeletbeli kihallgatás szövegéből:

„No de mi ez?” Az eső zuhog, az ablaktörő jár, mint a bolondóra, de a távolbalátás lecsökkent, a szabadlátás megszűnt, a szélvédőn nem lehet kilátni.

Mester! Kapcsolja be a páratlanítót! Már rég bekapcsoltam!

Mester! Nem látom a jelzőket! Fékezzen!

Leengedem az ablakot! Becsukom az ablakot, az eső ostorként csap.

Fékezek! 70, 60, 50, 40, 30, 20, 15 km/h. Elmentünk egy jelző mellett! Milyen volt? Talán sárga! Álljunk meg! Megálltak! „Menjünk lépésben.” Mentek! „Úgy látom a szélvédőre kívülről ráfagyott az eső! János próbálja meg lekaparni a jeget legalább egy folton!”

Siker! 5 perccig! Az eső változatlanul szakad. Állnak! Kaparnak! Bőrig áznak! Csonttá fagynak! Szerencsére a vezetőállás fűtés jó, a motor alapon jár! Gyenge biztosíték az

életben maradáshoz! „János! Van egy kevés só a táskámban, itt egy darab rongy, szórja és dörzsölje azzal, talán felolvad.”

Siker! 10 perccig! Indulás, lépésben tovább. „A menetrend szerint a legközelebbi állomás 5 km-re van! Az így egy jó óra még!” De nem látni 10 méternél távolabb! Marad az 5 km/h. A késés már több, mint egy óra! A vihar ereje nem csökken! A látási viszonyok csak romlanak!

„Mester! Adja a vészjelzést, hogy legalább tudjanak rólunk. Nem lehet János, az csak fokozná a pánikot, de 5 perccenként adok „Figyelj!” jelzést, így legalább tudja az állomás, hogy élünk és közeledünk.”

Még néhány megállás, dörzsölés, kaparás és eléri az állomás bejárati jelzőjét, ami természetesen „Megállj” állásban áll. A látási viszonyok miatt ütköző plusz orrkamra hosszal meg kellett haladni a jelzőt a jelzési kép értelmezése érdekében. No még ez is!

Két órás késés után felhangzik a „Vonat állt meg a bejárati jelzőnél” jelzés és 5 perccel később megjelenik a „Szabad a behaladás kiterő irányban álló váltókon át” jelzés a bejárati jelzőn.

Behaladnak, jelentenek! Az állomási személyzet nem hisz sem nekik, sem a szemüknek! Az irányítók azonnali jelentést kérnek. Ez azonban némi késedelmet szenved, mert a lemászás az elgémberedett kezekkel és lábakkal nem egyszerű feladat, különösen a vastag jéggréteggel borított kapaszkodó és hágeső miatt! Némi vigasz a mozdonyvezető számára, hogy az állomási értesítő is bemutat-hatta egyensúlyozási képességeit, a jégpályává alakult állomás területén! Végül is többszöri „padlófogás” után mindketten bemenekültek a forgalmi irodába, ahol a mozdonyvezető tájékoztatást adott a történetekről! (Ne felejtjük el, hogy az eső változatlanul szakadt, a látási viszonyok semmit sem javultak!)

Nem hittek neki!

(Folytatjuk)