



## HORVÁTH VIKTOR

okleveles villamosmérnök  
nyugdíjas MÁV divízióvezető

## A V43-as mozdonyorozat üzemeltetési tapasztalatai

### Összefoglaló

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

A következő sorok a szerzőnek a vasútüzemben eltöltött sok évtizedes tapasztalatainak birtokában és ismeretében, hiteles és ugyanakkor irodalmian 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.

### Tisztelt Elnök Úr, Hölgyeim és Uraim, Kedves Kollégák, Barátaim!

Igazán nagy megtiszteltetés számomra, hogy előadóként meghívást kaptam erre az ünnepélyes alkalomra annak ellenére, hogy már harminc éve nem foglalkozom a legkedvesebb járműveimmel. Pályafutásom során igen sok előadást tartottam, és azt gondoltam, a mai is olyan lesz, mint a korábbiak, de már a hallgatóság gyülekezése közben őszinte meghatottságot éreztem találkozáskor szakmai elődeinkkel, példaképeinkkel.

Mint már előttem ketten is megemlítették, hogy ezzel a mozdonnyal együtt léptek a vasúthoz, ezt én is megteszem. Azonnal a V43-as mozdonyokkal kezdtem foglalkozni, így ez mindjárt lelki kapcsolatot is jelentett számomra. Amikor a mozdonyok 30 éves születésnapját ünnepeltük Debrecenben, akkori előadásomban a mozdony életével, javításával kapcsolatos humoros történeteket elevenítettem fel, azóta 20 évet öregedtünk, megkomolyodtunk, én is beállok a sorba, és megkíséreltem összefoglalni, hogyan is indult a javítási folyamat elsősorban a villamos berendezések szempontjából.

Kezdetben mind a Keleti Kandó színben, mind a járműjavítóban nagy becsben tartottuk a mozdonyt. A feljárom lépcső elé presspán lapot kellett tenni, nehogy a cipő orra hozzáérjen az oldalához. Az alvázon dolgozók csak ruhát cserélve mehettek fel a géptérbe. A törlésre „gyapot” helyett szegett szélű rongyot használtunk. Amikor több mozdony üzemelt, megszűnt ez a kivételezett bánásmód. Kezdetben a ciklusidő 300 000 km vagy egy év volt, és ez

feltételezett havi 25 000 km futásteljesítményt. 1984-ben 11 000 km volt ez az adat. Amíg csak 7 mozdony üzemelt, el is értük a 25 000 km-t. Később növeltük a ciklusidőt 400 000 km-re. Természetesen ez nem számtani művelet eredménye volt, hanem körültekintő alapos vizsgálat előzte meg. Megfigyeltük, melyik berendezés javítása történt túl korán, mit nem kellett volna szétszerelni, és ezek alapján állt össze az új ciklusrend. Lassanként a vontatási telepek műszakilag és munkaerő képzettség szempontjából olyan szintre fejlődtek, hogy magasabb rendű vizsgálatokat végezhetek, és tovább növekedett a szétszereléses nagyjavítások közötti futásteljesítmény. Elérte-e az optimális értéket? A mozdonyok állapota, üzemképessége megmutatja. Én ebből 1984-ben kiléptem.

Javítás szempontjából a mozdony jó konstrukció. Logikus a kábelszámozás, a berendezések elrendezése. Könnyű volt szerelni. Egy szerkezeti elem kiemeléséhez nem kellett az egész mozdonyt szétszedni. Emlékszem, egy alkalommal új felvételes dolgozó kötötte be a transzformátor főáramkörét. Értelemszerűen lehetett kötni, ameddig elért a kábel, nem hibázhatott. Ez nem jelenti azt, hogy az új konstrukciók nem kedvezőbbek. Talán a légsűrítő nem a reléállvány alá kívánkozott. Megítélésem szerint a fokozatkapcsolóval és hajtásával eleinte nem tudtunk



1. ábra V43 mozdony járműjavítói felújítás után

Fotó: Vasútgépészet archívum

mit kezdeni. Az első fokozatkapcsoló robbanás az 1020-as mozdonyon történt Gödöllő-Állami telepeknél egy próbán. Kiment a főmegszakító a fázishatár előtt, utána nem tudtuk bekapcsolni. Akkor kérdeztük egymást, ki kapcsolta ki, mert többen voltunk. Senki. (Nem állhatom meg, hogy el ne mondjam *Papp Laci* esetét. Valamelyik olimpiai döntőben az első menet kiegyenlített volt, Laci is kapott eleget. A szünetben mondta *Adler Zsiga*: „Laci-kám, sokkal jobb vagy. Ez a nagy mafla meg sem tudott ütni.” Laci válaszolt: „Zsiga, akkor figyelj a bírót, mert én akkora pofonokat kaptam...”). Bementem a géptérbe, kijövet mondtam, hogy a primer és a differenciál védelem leoldott, különben nem láttam semmit. Szóltak, hogy akkor nézzem meg a bundámat, mert csupa olaj. A 80 liter olajat úgy elporlasztotta a robbanás, hogy nem lehetett látni. Később, amikor már a vontatási alállomásokkal foglalkoztam, *Benedek Sanyi* szerint átestem az áramszedő túlsó oldalára, megtanítottak rá kollégáim, hogy ezt a szót örökre felejtsem el, mert egy transzformátor teljesen elég lehet, isá pur és hamu maradhat belőle, az akkor sem robbanhat, mert a robbanás vizsgálata a belügy feladata, aminek mindenféle következménye lehet.

### A kitérés után egy kevés statisztika

Az első 7 mozdony mindegyike 23 év alatt 7 nagyjavításon, 10 forgóvázcserén, 20 futójavításon volt a járműjavítóban. A hazai gyártásúak is tartották ezt a mennyiséget. Egyedi mozdonyoknál, pl. 1028, 1032, 1037, 1049, 1050: 6 nagyjavítás, 2 forgóvázcsere, 2 futójavítás történt, ami nagyon jó arány. Pl. a V43 1200 psz. mozdony 4 nagyjavítást, 3 forgóváz-cserét, 0 futójavítást kapott. A járművek születésétől 1987-ig teljes a statisztikám.

Kezdetben senki nem értett a mozdonyhoz a gyakorlatban. Lassan tanultuk meg, együtt a szerelő, a középvezető, a mérnök. Ez a tény összehozta, együtt tartotta a szerelőgárdát és a vezetőket. Egy alkalommal egy hibakeresés során vagy tízen hasaltunk egy rajz felett, amikor a munkaidő kihasználására kényes vezetőnk megkérdezte, mit csináltak? Válaszoltam: Gondolkodunk. Hát erre nem tudott mit válaszolni. Ezt sokszor elsütöttem pályafutásom során, azt senki nem mondhatta, hogy ne gondolkozzak. Egyébként az akkori műszaki vezetőink nagyon egyszerű módszerrel kényszerítettek arra, hogy megtanuljuk a mozdony áramköreit. Az áramkörök elvi kapcsolását kaptuk csak meg, a huzalozási rajzot nem. Mintegy fél évig tartott, míg a mozdonyt bújva minden áramkört lerajzoltam. Ha ez szándékos volt, akkor elérte célját. Három év múlva a rajztárban megtaláltuk a huzalozási rajzokat.

A javításban egymásra volt utalva a fűtőház, a járműjavító és Ganz gyár. Nagyon sokat üzleteltünk a nagy örömkre jelen lévő *Zatykó Lászlóval*, hol egy szellőzőt, hol egy fojtótekereszt adtunk egymásnak. A csereakció csúcса egy pár komplett forgóváz volt. Mindezt a vasút érdekében. Kezdetben SW motor forgórészt és transzformátort

nem tekeresztünk. Havonta tartottunk koordinációs értekezletet a szintén jelen lévő *Nánai Tibor* úrral, mint a termelés irányítójával.

Néhány érdekes esetet elmondok, bevallok a javítás történetéből

- Nagyon szégyelltem magam, amikor a német szervizvezető, *Dieter Koch* egy szerelőnk kezéből kivette a drótból készült csavarhúzó, és kidobta az ablakon. Fel kellett szerelkeznünk normális szerszámokkal.
- A Keletiben elfogyott az olaj a hajtómű szekrényben. Egy nap alatt jött Németországból repülővel, három nap alatt szereztünk kocsit, hogy elhozzuk.
- A légtömör szerelés nem volt erőssége sem a Ganz MÁVAG-nak, sem az Északnak. Az első hét mozdonyon péntektől hétfőig megmaradt a léghálózatban olyan nyomású levegő, hogy az áramszedő és a főmegszakító működtethető volt. A saját szerelésünk után, elmentünk ebédelni, fél óra múlva a kis légsűrítővel kellett indulni.
- Minden év új sorozattal jelentkezett. Érthető, hogy törekedni kellett az import kiváltására, ami folyamatosan történt. Nekünk a vasútnál sok gondot okozott a mozdonyvezetésben, oktatásban, javításban, alkatrészcsereben.
- SW motor körtűz-érzékenysége arra kényszerített, hogy kefélgépet szerkesszenek azok a kollégák, akiknek körömkefével kellett a kefeportól megtisztítani a kommutátort. Történt egy alkalommal, hogy teljesen sötét volt a kommutáció. Megnéztem, azután a MEO képviselője, majd a vontatási átvevő. Rögzítettük is az átadási jegyzőkönyvben. Háromnapig üzem után Miskolcon kiolvadt a kommutátor zászlok forrasztása, amit alulról, a fedél levétele után lehetett látni. A szerelésben ugyanis a forgóvázban lévő SW motor bőr harmonikájára presspán lemezt kellett tenni, nehogy valami beleessen. Ezt a lemezt felejtették rajta, ezért volt sötét a kommutáció.
- Az áramszedő és a főmegszakító vezérlő áramkörét 6 A-es 228-as pozíciószámú csavaros automata védte. Soha el nem romlott, mégis évente tucatszám rendeltük. Kérdezte is a szállító az okát. Egyértelmű volt, hogy lopják. Elhatároztuk, hogy hagyományos módon védjük a kérdéses áramköröket. Megkérdeztem az anyagügyekkel foglalkozó kollégákat, mi a teendő. Kérdezték: eladható? Mi legyen vele később? stb. Abban maradtunk, hogy megvárjuk, míg mindet ellopják, és csak akkor írjuk meg a bevezető rendelkezést.
- A főáramkörű diódák pótlására 400 db diódát kaptunk ingyen. Fél évig vitatkozott a szakértő, az anyaggal foglalkozó, a pénzügyi szakember, mert így nem lehetett bevételezni. Végül betettem a szekrényembe, és lassan elfogyott, természetesen beépítettük a rosszak helyére.

- A szemlélet más volt Németországban: a légsűrítő motorvédő kapcsoló ablakában zöld jelzést lehetett látni leoldás után. Ha zöld, szabad hozzányúlni viszszaállítás céljából. Nálunk leoldás után mindig piros jelzés észlelhető.

Mint minden fiatal műszaki, én is hadilábon álltam a bizonylati fegyelemmel. Tűrhetetlennek, és elviselhetetlennek éreztem azt a pazarlást, amit erre hivatkozva kellett elvégeznünk. Előírás volt – helyesen –, hogy a járműjavítóból nagyjavításról csak új szénkefékkel és kontaktor érintkezőkkel adható ki a mozdony. Lehetséges, hogy ezek előzőleg csak néhány hónapot üzemeltek, újszerű állapotban voltak, és semmilyen lehetőség nem volt arra, hogy visszavételezzük és a vontatási telepeknél hivatalosan, szertáron keresztül átadjuk. Megjelent a járműjavításban *Pasztorek József* kollégánk Miskolc Vontatási Telepről, elvitt egy sportszatyor szénkefét és kontaktor érintkezőt. Ha észreveszik a kapunál, beláthatatlan következményei lettek volna, ezért később eldugtunk ilyen anyagokat a próbára menő mozdonyon, és így jutott ki a Vontatási Telepekre. Tettük mindezt a vasút érdekében. Nem tudom, hogy ma megoldott-e ez a probléma.

Nehezítette a javítást a szakemberhiány is. Kevesen értettek az elektronikához. Még a Keleti Kandó színben javasolta egy előrelátó kolléga, hogy vegyünk fel egy tapasztalt elektronikai műszerészt 15-16 Ft-os órabérért. Kapott is választ, vegyen fel kettőt 8 Ft-ért. Különböző bérfezültség lesz.

A járműjavító szempontjából igen kedvező volt a besztott személyzet. Feladta a hibát, érezte a gép minden rezdülését, jellegzetes hangjait, együtt élt vele. Ezzel az előnnyel kellett az illetékeseknek összevetni a váltásokkal járó hátrányokat, többlet önköltségi utazásokat, létszám-szükségletet stb.

A mozdonyhoz vezérlőkocsit alakítottunk ki. A véletlen úgy hozta, hogy mindhárman élő szereplői vagyunk a mai napnak (*Kisteleki Mihály, Zádori Zoltán és én*). A prototípus 1970. november 7-re készült el. Kaptunk érte szolid jutalmat, amit én osztottam szét. 3-4000 Ft-ot művezetőknek, szerelőknek. Egy hét múlva hívott az akkori Járműjavító Szakosztályvezető, hogy a főmérnök és a fődiszpécser nem kapott a pénzből. Visszakérdeztem: „Megkérdezted, csináltak-e valamit a kocsin?” „Nem. Mindenesetre, amíg én itt vezető vagyok, te nem fogsz pénzt osztani” – mondta. Így is lett. Bátorodom megjegyezni, talán ez volt az első és utolsó eset a MÁV százvalahány éves történetében, hogy csak az kapott jutalmat, aki megdolgozott érte.

Befejezésül. Az előadáshoz nem tartozik szorosan, de megköszönöm a lehetőséget, hogy mindezeket elmondhattam. Sőt, ha már nálam van a szó, kötelességemnek érzem, hogy köszönetet mondjak mindazon kollégáknak, akik mozdonyos időszakomban és energiaellátással való tevékenységem idején segítettek munkámat. Amikor 2003. április elsejével nyugdíjba mentem, végigjártam az összes



2. ábra V43-as vezérlőkocsis vontatásra átalakítva vezérlőkocsi próbán

Fotó: Vasútgépészet archívum

vonalfőnökséget, elbúcsúztam a volt munkatársaimtól, volt tanítványaimtól. A mozdonyos, gépész kollégáktól ez alkalommal szeretnék elbúcsúzni. Vasúti tevékenységem egyik legszebb, legcsodálatosabb része volt az oktatás 15 éven keresztül a mozdonyvezető tanfolyamokon, a tisztképzőn, a vizsgáztatások ugyanott, a konzulensség és diplomabírálat, a Közlekedéstudományi Egyesületi és az Elektrotechnikai Egyesületi előadások. Ezek során a tudásom legjava mellett a vasút és a mozdonyok szeretetét igyekeztem átadni, úgy, ahogy kaptam elődeimtől, az itt jelenlévőktől és azoktól, akik sajnos már nem ünnepelhetek velünk. Remélem, nagyon sokan vannak még, akik ezt hasznosítják. Ezekkel a gondolatokkal búcsúszom azoktól, akik ismernek, további jó munkát, munkahelyet, erőt, egészséget kívánok mindenkinek.

*Köszönöm, hogy meghallgattatok.*

### In memoriam Bajusz Rezső

Életének 88. évében elhunyt *Bajusz Rezső*, aki fizikai munkásként kezdte pályafutását a MÁV Északi Főműhelyében.

Egyetem elvégzése után vezetőként is dolgozott, majd két évtizeden át a Közlekedési és Postaügyi Minisztériumban folytatta munkáját. 1981-től a Közlekedéstudományi Intézetet vezette, majd 1984. január és 1986. július között a MÁV vezérigazgatói posztját töltötte be.

*Bajusz Rezső* egykori MÁV Vezérigazgató temetése 2013. július 5-én volt.

A szertartáson a MÁV dolgozóinak nevében koszorút helyeztek el egykori vezérigazgató emléke előtt tisztelegve.