



DARÓCZI GYULA

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

Az M61-es története a „Hámán Kató” fűtőház „védő kezei” alatt (2. rész)

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. A cikk első részében a keményen csapó, magyar ónos eső és a svéd NOHAB esetének leírását azzal zártuk, hogy a mozdonyvezető jelentését nem hitték el. *Daróczy Gyula* visszaemlékezését a következmények ismertetésével folytatjuk.

Vonatkésés, fegyelmi vizsgálat

Egy NOHAB-nál nem fordulhat elő ilyesmi! Súlyos következményei lesznek ennek a minősíthetetlen esetnek. És valóban, azok lettek!

Első következmény: Előfogatall közlekedik a végállomásig a vonat! Rájár egy M44 sor. mozdony (még jó, hogy nem egy 520-as, vagy egy Truman). Milyen érdekes, hogy az M44-es szélvédői nem fagytak be (függőleges elrendezés)! A távolbálátás most sem jobb, így a menetsebesség nem több 15 km/h-nál, de legalább haladtak. Az M61-es fűtött, az M44-es vontatott! Na ugye, milyen kedvező fordulat! Csak az a 3 órás késés és az a „néhány” „elvert” vonat ne lenne.

Második következmény: Az M61-es személyzetét az érkezés után azonnal fel kell függeszteni és jegyzőkönyvezni tekintettel a közfelfűtést okozó eseményre. A kihallgatást a IV.

osztály képviselője vezeti, aki útban van a motorszínbe gyalog, mert a villamos közlekedés megbénult a felsővezeték szakadások miatt.

A mozdony személyzet (teljesen kimerülve) időközben megérkezett, de nem jött a IV. osztály képviselője! Még az igazgatóság épülete előtt többször padlót fogott és megsérült, így felhagyott a próbálkozással és visszafordult, és telefonon adott utasítást a vizsgálat lefolytatására.

Lefolytattuk! Több órás kínzás és kínlódás után derült fény az előzőkben – röviden – leírtakra. Az esetről ott és akkor feljegyzés nem készült, mivel a meghallgatás közben telefonon jött a rendelkezés: a kihallgatást a főnökségen a fegyelmi bizottság folytatja le. Ettől kezdve csak a technikai részletekkel foglalkoztam, ami kizárta a tevőleges részvételemet a kihallgatásban.

Senki nem hitte el csak én, nem minden személyemet érintő negatív értékelés nélkül. No, ezt ismét sikerült kiharcolnom! De a jó sors nem ejtett, megmentőként küldte az M44-es mozdony vezetőjét, aki megkerülve a szolgálati utat, egyenesen a 7.A osztályvezetőjének mesélte el a rájáráskor látottakat, aki másnap telefonon kért jelentést az esetről és a tett intézkedésekről. Voltak intézkedések? Voltak! Először is a páramentesítő rendszer „tüzetes” ellenőrzése. Kiderült:

1. A levegő nem lehet melegebb a környezet hőfokánál, mert a tápvezeték a fölégtartályra volt kötve. (Első igazoló tény az igazmondásra)

2. A fűvocsövön – Ø 6-7 mm átmérőjű – ≈Ø 1,5 mm furatok voltak 80-100 mm-es kiosztásban. A fűvocső az ablakkeret alsó íves részéhez volt erősítve, közel a szélvédő üveg alsó részéhez. Emiatt a levegő a kis furat és távolság miatt nagy sebességgel áramlott ki az üvegre és csak pontszerű hatást eredményezett, ami az adott viszonyok között túlhűlést és cseppkőszerű alakzatot képezett.

3. A szélvédő kialakítása – az áramvonalas elképzelésnek megfelelően – kétszeresen ferde (ma is látható az M61,004 torzóján a Közlekedési Múzeumban) – amihez még az orrkamra kialakítása is (emelkedő, lekerekített) társult.

Ez a kialakítás kétségtelenül kedvező légellenállási tényezőt biztosít szép nyári hajnalban, de esetünkben nem erről szolt a történet.

Szolt azonban ónos esőről, csapó esőről, ónos esőről. Ónos eső esetén a talaj felszíni hőmérséklete fagypont alatt van, a levegő kevéssel a fagypont felett, míg nedvességtartalma magas (kicsapódást elért állapot). A nedvesség halmazállapota vegyes, folyadék, de már tartalmaz kisméretű jégkristályokat. Ezek talajt érve megfagynak és egymáshoz tapadnak. Eredmény: jégtükör vagy tükörjég, az adhéziós tényező tart a nullához. A bevont felület mindenre jó, csak nem átlátható.

Csapó eső: a kihullás iránya bizonyos szöveget zár be az adott felülettel, a levegő és csapadék hőmérséklete lehet a fagypont felett vagy alatt, e cseppek nagyok, mozgási energiájuk

viszonylag nagy, amit a szél ereje befolyásol (szélsebesség). A felület álló-, vagy mozgó helyzete sokszorozhatja e hatást, a cseppek puszkagolyószerűen csapódnak be.

Az ónos csapó eső: a kettő együttese, változó iránnyal (pálya vonalvezetése).

Ilyen tüzetes és nedves eredmény birtokában született meg az elhatározás: még egyszer ilyen eset nem következhet be, mert majd mi (a motorszíniek) teszünk ellene. Tettünk.

Megterveztük és kivitelezük a „melegítő vályút”, egy az alsó ablakkereten végigfutó fűvóka keresztmetsetű, alul zárt, felül, szűkülő nyílású vezeték, amelybe egy fűtőszálát építettünk be úgy, hogy a fűvócső felette húzódott és a csövet melegítette. A kiáramló levegő nem közvetlen a szélvédőre csapódott, hanem a ferde felső oldalra, ahol szétterült és viszonylag nagy felületet melegített. A prototípus vizsgálat tisztázta, hogy a melegítés és hőntartás megfelelő, de az a fránya íves alsó ablakkeret nem kedvez a hosszú egyenes vezeték elrendezésnek. Többszöri módosítás után (hajlítási kísérletek, szakaszos kialakítás, réselés stb.) az első készlet (4 db vályú) legyártásával és felszerelésével ez a változat lekerült a napirendről.

A „Melegítő köcsög” születése

A megoldás ugrott, de a probléma maradt. Az idő sürgetett és a kényszer meghozta a „melegítő köcsögöt” második megoldásként. (Melegítő henger.) Ez egy megfelelő átmérőjű és hosszúságú csődarab, amely alul, felül fedéllel zárult, benne egy melegítő tekercs (megfelelő szigeteléssel és szálhosszúsággal).

A henger szemben lévő alkotóján furatok voltak, amelyekre menetes csőcsonkokat hegesztettek, s így kapcsolódtak a fűvócsövekhez és a tápcsövekhez oldható kötással.

A melegítő henger a két szélvédő üveget elválasztó ablakkeret elé lett felszerelve és mindkét üveget me-

legítette. Az első példányok néhány üvegrepedést okoztak, de a szükséges átalakítások után panasz nélkül működtek. Akkor még úgy tűnt, hogy a probléma megnyugtatóan megoldódott, megvolt a megoldás és az ilyen ónos eső nem ismétlődött meg.

De biztos, ami biztos, jött a harmadik változat, a „ragyás” orrkamra. A vezetőállás ajtótól – mindkét oldali – az orrkamra burkolat csúcsáig kialakított lépcsősor és az ablakkeretek felső részébe erősített kapaszkodók. Ezt a változatot a nagyműhelyi javítások (C-javítás, később D4) során alakították ki, hivatalos indoklás szerint a szélvédő külső tisztításának megkönnyítésére.

(Megjegyzendő, hogy a motorszíni tisztítási technológiában már ismert és alkalmazott volt a „hosszú kefe” vizes változata.)

S, hogy ilyen módon lehetővé vált a mozdony személyzet menet közbeni „kirándulása”, ezt senki sem firtatta. De még mindig nem volt lezárva az eset. Következett a meghallgatásom a szakosztályvezető *Tölgyes Lajos* irodájában, a teljes vezérkar jelenlétében.

Az egész procedúra a 7.A kontra 7.C osztály ellentéte jegyében zajlott!

Sok kételkedő, elítélő, kevés pártfogó hozzászólás hangzott el előzetesen, míg végül is – a vezetés bölcsességének bizonyítékaként –, felszólítást kaptam a saját véleményem kifejtésére.

Kifejtettem! Elmondtam a két mozdony személyzettől hallottakat, a saját vizsgálataim eredményét, a tett intézkedéseket, ismerttem a két melegítő megoldást. Befejezésként a következő mondatot eresztettem meg: „Meg kell mondanom, – akár rontok, akár javítok a helyzetemen –, hogy az elmúlt 1,5 évben egyetlen esetben kaptam segítséget a 7.C osztálytól, történetesen *Dr. Kőhalmi Józseftől* a fődinamó körtűz gondok megoldásában, aki az okokon kívül a megoldásról is tájékoztatott.” A meghallgatás „csináld tovább” bizta-

tással fejeződött be, de jó viszony a 7.C osztállyal 1965.08.16. után sem alakult ki.

A történetek legértékesebb hozadékaként tartom számon azt a felismerést, hogy aki a foglalkozását hivatásnak tartja és ennek tudatában tevékenykedik, azt minden eszközzel támogatni, segíteni kell.

Mulasztás, hogy a mozdonyvezető és gépkezelője nevét az emlékezetem már törölte, de a tett, amellyel saját életüket, testi épségüket az utasokért kockára téve vittek véghez – minden korabeli fanyalgás ellenére – felejtethetetlen marad!

Ez a felismerés alapozta meg a későbbiekben alkalmazott karbantartás szervezői és vizsgabiztosi módszereimet.

Még számos eseményről lehetne említést tenni (Pl. a kétrészes dugattyú rejtélye, a dugattyúcsap félcsapágy szerelési problémái, a cserejavítás kezdeti gondjai – TC-k cseréjénél a söntellenállások egy szintre hozása stb.), de talán még érdekes lehet a „Történelem egy csepp gázolajban” vezérmondattal összefüggő eset.

Történelem egy csepp gázolajban

A történet 1964 tavaszához kapcsolódik. Személyes érintettségem abból eredt, hogy akkor már a „K” Motorszín (szerk. megj.: kormányzati motorszín) felügyeletét is megörököltem az általános műhelyfőnök tisztsége mellé. Addig ezt a feladatot a második vezetőmérnök töltötte be.

A történet egy telefonhívással kezdődött, ami így szólt: „két „K” NOHAB x nap y órájára legyen vizsgálatra felkészítve. A vizsgálatot az Ig. IV. o. képviselője tartja”

Megtörtént! (A részletek még most és itt sem publikusak.)

Ki érkezik? Ez csak az utazás napján derült ki, a személyről még nekem sem volt tudomásom.

De kiderült!

Azon a napon a nagyvonat mozdonya az M61,020 psz. volt, a mozdonyvezető *Tóth László*.

A vonat a Nyugati pu. 10. sz. vágányára az elvárható méltósággal járt be, a vörös szőnyeg jól látható volt, a fogadó bizottság és a biztosítás a helyükön, a jelzést adó vonatkísérőnek új vörös zászlója, a jelzésadás kifogástalan volt.

A vendég már a különkocsi ajtajában állt és mosolyogva integetett a fogadó bizottságnak. Lágy fékezés, zökkenőmentes megállás!

De mi ez?! A vörös szőnyeg és a választott ajtó között 1 m távolság van! Ez nem fogadható el, ezt korrigálni kell!

Ezt azonban a vendég nem tudta és a megállás pillanatában már megindult a lépcsőn lefelé.

A mozdonyvezető azonban korrigált, indított, a mozdulás elegendő volt az egyensúly elvesztéséhez, a vendég bal lába már a padlón volt, a jobb még az alsó lépcsőn.

Egyensúly sehol, de feladata magaslatán volt a forgalmi „K” kíséző aki a vendég karját megfogta, elhúzta a még mozgó kocsi mellől és helyre állította az egyensúlyt. A vendég *Nyikita Szergejevics Hruscsov* volt. Te jó ég és az összes káder, mi lesz ebből?

Napokig nem tudtam aludni! Vártam mikor kerül rám a sor!? Megúsztam! Senki nem volt kíváncsi a véleményemre!

A mozdonyvezetőt azonban azonnali hatállyal nyugdíjazták. A jelzést adó vonatkísérőt elbocsátották. A „K” forgalmi kíséző csak azt tette, ami a dolga volt!

De azért gondoljunk bele! Ha az eset tragikusan végződik, hogyan alakulhatott volna a sorsunk? Akár kis hazánk történelmére is hatással lehetett volna?! Ki tudja? A vendégről is csak hazaérkezése után derült ki, hogy beteg!

A Szolgáltatképtelenségi Tájékoztató népiesen a KOSZ

Következmények és tanulságok 1965.08.16. után.

1. A „macska effektus” következménye a KOSZ (divatos betűszó) a

Kollektív Orrbeverési Szisztéma közismert és sokszor emlegetett nevén a Szolgáltatképtelenségi Tájékoztató volt.

Alapként a havi szolgáltatképtelenségi jelentések szolgáltak, azzal a megfontolással, hogy ha már el kell készíteni és beérkeznek, értékelni kell azokat és a jobbítás céljára kell a tartalmukat felhasználni.

(Vö. 52 db M62 sor. prototípus) Mint ismeretes a szolgáltatképtelenség minőségi mutatóként szerepelt és kapott egyre fontosabb szerepet. Főként azok a szolgálati helyek használhatták a közölteket, amelyek a dízelesítés felkészülési szakaszában voltak. A már birtokon belüliek (dízelesek) ugyan gyakran vicclapként kezelték és jót derültek a saját okozati beállításukon, de az idő nem nekik dolgozott. A 7-es szám misztikájából következett, hogy a 6 igazgatóság soha nem tudott egységes magyarázatot adni ugyanarról az okról a hetediknek (Gépészeti Szakosztály). Másként értelmezték a járműjavítók a szándékot, mivel őket is terhelte felelősség a garanciális időn belül. És ez egykor – nem túl barátságos – megnyilatkozásokhoz vezetett. Mindettől függetlenül a szolgáltatképtelenségek ilyen kezelése fontos visszacsatolásként hatott az érvényben lévő karbantartási rendszer alkalmasságát illetően. Egy ideig a tájékoztató megjelent, működött, azután szép csendesen kimúlt. Tanulság! Senkit nem szabad arra kényszeríteni, hogy szégyellje magát, ha valamit elrontott, de azért nem viheti el szárazon senki!

2. A „Tantusz leesési késedelem” következménye a Vontatási Technológiai Csoport létrehozása volt.

Alapként az a visszás helyzet szolgált, hogy a korszerűsítés folyamatában – természetesen – elsőrendű szerepet a jármű kapott

– mert annak menni is kell – és csak valamelyik utolsó helyen kapott figyelmet a karbantartás. Ez mind személyi, mind tárgyi vonatkozásban fennállt. Különösen igaz volt a megfelelő Kezelési és Karbantartási utasításokkal való ellátás esetében.

(Már bevallottam, hogy a motorszíni működésem első évében nekem sem volt semmiféle M61 sor. mozdonnyal kapcsolatos irodalmam, és csak a művezetők példányaiból szerezhettem némi információt. Később kiderült, hogy a belső irodában (műhelyfőnöké) van egy lezárt szekrény, amiben egy teljes készlet „pihent”. (Csak egy kulcs volt hozzá!) Még később derült ki, hogy a főnökségen is „elfeküdt” egy garnitúra! Mit lehet tenni? Egyszerű! Sokszorozni kell a meglévő kevés utasítást, egyszerűbb, jól kezelhető módon, kiemelve a meglepő, megszokottól eltérő megoldásokat, a kötelező szerelési sorrendet, a vizsgálat és javítás módját stb. A csoport megalakult, működött, készültek a technológiai utasítások és lehetővé vált a TLK csökkentése, valamint választ adott a megbízhatóság alapú járműfenntartási rendszer egyik alapkérdésére a „Hogyan csináljuk”-ra a vontatási műhely vonatkozásában. A járműjavítói technológiákkal együtt ilyen módon lehetett elérni és tartani a szükséges üzemképességet és megbízhatóságot.

Tanulság: Mindenre lehet megoldást találni, ha a keresési szándék életképes. Történt még valami ebben a „Hámános” időszakban a sorozat érdekében? Azt mondhatom, hogy igen!

Hazai alkatrészyártás

Említésre méltó az olajsűrű elemek hazai (helybeli) gyártása, a használtak gyűjtésével és a betéteső újra felhasználásával, hazai gyártású „harrisnyával” és tömedék anyaggal (gya-

pot illetve pamuthulladék). Ebben az időben még működött a lőrinci fonó és melléktermékének felhasználása megoldott egy import beszerzési gondot!

Ilyen volt a hűtőelemek hazai gyártásának előkészítése, vagy a lengéscsillapító betét lemezek hazai gyártása. Mindez a motorszín dolgozóinak érdeme, akik újításokkal járultak hozzá a gondok csökkentéséhez.

Nem lenne teljes a történet, ha kimaradna a „debreceni kirándulás” esete. Az történt ugyanis, aminek – így 50 év távlatából – nem lett volna szabad megtörténnie, a sorozat szétválasztása, 8 db mozdony Debrecen VF-hez történő kihelyezése.

Feltehetően elégedetlenség szülte ezt az intézkedést 1964. nyarán. Minden esetre a motorüzemben kritikaként értékeltük.

Az első időben az esedékes Rv.-ket mi végeztük, később ezekre a Db VF-en került sor. Gyakran előfordult, hogy az olajsűrű elemeket az adott vonat mozdonyának hátsó vezetőállásán küldtük le. Viszonylag hosszú ideig zavarmentes volt a debreceni kirándulás, míg nem az M61,012 psz. mozdony motorja leállt és nem volt hajlandó beindulni. A mozdony szolgálatképtelenné vált.

Vigyük haza! Hazahozták! Senki nem nyúlhat hozzá, amíg meg nem vizsgáltam! (Nahát ez a „macska effektus”!) Rövid séta a mozdony körül. A biztonsági kapcsolók „Be”-állásban. (A mozdony mindkét oldalán egy-egy vészleállító, vagy más néven biztonsági kapcsoló volt a szoknya alatt elhelyezve, arra az esetre, ha külső beavatkozásra volt szükség a motor leállítása érdekében. A kapcsoló „Ki”-helyzetben szakította a gázolaj tápszivattyú áramkörét.) Ez tehát rendben! Akkumulátor feszültség, R. Indító kapcsoló „Menet”-állásban. Az olajnyomás feszmérő mutatója „kiakadt” vagyis a vörös mező lap szélén állt. No, ez már valami! Akkor menjünk a tett helyére!

Tájékozódás! Valaki van még rajtam kívül a környéken. Nincs



5. ábra: A Nohab vezetőállás részlete a páratlanító gombbal

más! (Gunnar már régen hazament.) Akkor cserkésszük be a fordulatszám szabályozót (regulátort) és nézzünk szembe vele.

Aha! Kiugrott! Az alacsony olajnyomás ellen védő relé gombja, a vörös jelző szalag jól látható!

A következő lépés: Fiúk bontsák ki a finom olajsűrű házat és szedjék ki az elemeket! Megtörtént!

De szép feketék! És milyen fenyesekek, de fene nehezek! A laboráns vegyen mintát és vizsgálja meg.

Főnök! Ez egy centi vastag kemény

olaj kocsz réteg, valami csillogó porral! A csillogó por csapágyfém részcsecskéből állt, többek között ezüst kopadékot tartalmazott. Vegyünk ki egy hajtórúd párt! A hajtórúd csapágyak kiolvadtak, a dugattyú csapfélpersely ráolvadt a csapra.

A lelet egyértelmű: irány az Északi JJÜ! (Szegény M61,012.)

Következmény: Az M61,015 psz. kivételével hazajöttek a többiek. (Rendkívüli olajcserék, szűrőházak ellenőrzése, feszmérő vizsgálat stb.)

Egyéni vélemény. Egy ilyen kis



6. ábra: Az M61,020 pályaszámú MÁV mozdony

egyedszámú sorozatot megbontani nem szabad! Az új szolgálati hely, új hiba halmazt jelent, a legnagyobb jó szándék ellenére is! Az adott alkatrész (import) és szerszámhelyzet ismeretében (2 készlet, ebből egy az Fm-é, egy a motorüzemé) egyenesen a sorozat addig elért jó hírének veszélyeztetéséről lehet beszélni!

Tanulság: Ha gondosság nincs, a lelkesedés és önbizalom csak káros szólam lehet!

Az utolsó MÁV NOHAB központ: Tapolca és egy kicsit a Déli pályaudvar

A Nohabok dunántúli közlekedtetése, Tapolcára állomásítása idején a fordulóállomás a Déli pályaudvar lett. Ebben az időben került sor a Déli tároló pályaudvarán egy kétvágányos, négy állásos fedett mozdonytároló, a Nohab fűtőház megépítésére. Ennek megvalósításában kiemelkedő mulhatatlan érdeme volt *Gally Zoltánnak*. A féltett mozdonyok éjszakai tárolása így lett biztosított.

A tapolcai korszakhoz tartozó történeteket az ott dolgozó kollégák írták meg. (Szerk. megj.: A Vasútgépészetben tervezzük e cikkek közlését.)

Összefoglalás: az M61 tanulságokba sűrítve

1. Az M61 sor. mozdonyok a hidegháború legmelegebb éveiben tették be kerékpárjaikat a szocialista vasutunk hálózatára, mint premulti termékek. (Ki tudja, hogyan sikerült?)
2. Megjelenésük olyan meghatározó szerepet játszott a korszerűsítési folyamatban, ami 25-30 évre hatással volt az üzemeltetésre és karbantartásra. Mintaként szolgált a korrekt műszaki megoldásokra, a kezelés, karbantartás elveinek és gyakorlatának céltudatos alakításához.
3. Példát adott a megbízhatóság értelmezéséhez.
4. Sokoldalúságával a valamennyi vontatási feladat ellátására alkalmas mozdonyt birtokolhatott a MÁV.

A „Hámános” korszak nem teljes értékelésével természetesen nem zárult le a sorozat élete, a folytatás azonban már egy másik előadás anyaga.

Requiem

Volt egy munkahely: a MÁV korszerűsítési folyamatának bölcsője.

Volt egy munkahely: Nagy tudású, szorgalmas, felelősségteljes szakemberek gyülekezete.

Volt egy munkahely: Feltörekvő, tehetséges fiatalok nevelőiskolája.

Volt egy munkahely: Újító, javító törekvések próbapályája.

Volt egy munkahely: amit csak úgy neveztünk Nyugati motorszín!

Volt! Vándor, ha arra jársz, ne töröld ki a szemedből azt a könnyet! Emlékezz, volt egy munkahely...

A szerző ezúton fejezi ki köszönetét és emlékezik meg azokról az ismert és már feledés homályába vesztett vasutas kollégákról, motorvezetőkről, karbantartókról, akik önfeláldozó munkája nélkül nem lehetett volna a NOHAB magyarországi pályafutása oly sikeres, mint amilyen lett.

HÍREK

Shinjoku – a világrekorder vasútállomás, és ami a háttérben van

Az 1885-ben megnyitott tokiói Shinjoku a világ legnagyobb vasúti, elővárosi és metró csomópontja, napi 3,6 millió utazással.

Néhány adat amiben a Shinjoku legjobb, legnagyobb.

- 300 jegykiadó automatánál lehet jegyet vásárolni.
- 35 vágányára összesen 25 ezer vonatot fogad és indít naponta, hajnali 4 órától, üzemkedettől.
- Átlagosan 3 másodpercenként indul, vagy érkezik egy vonat.
- A vonatok átlag 2 percenként követik egymást minden vágányon.
- Vágányonként, óránként 34 vonat áll meg és indul tovább.
- A vonatok átlagos késése három másodperc.

Ha Shinjoku állomáson a vonatkésés eléri az egy percet, összeomlik a tokiói vasúti közlekedés. A világban a fejlettebb vasutak is általában percekben mérik a pontosságot.

A mozdonyvezetők kiképzése évekig tart, mert az ő tudásuk kulcsfontosságú a menetrendszerinti közlekedésben. A japán mozdonyvezetők munkához való hozzáállása igen szigorú, és véleményük szerint az egy perces késés bűncselekmény. A mozdonyvezetőnek a vonat pontosságára törekvése okozta 2005-ben az eddigi legsúlyosabb tokiói vasúti balesetet is. A mozdonyvezető érzékelte a fél perces vonatkésést, ezért túllépte a megengedett sebességet, a vonat kisiklott és egy házba rohant. 107 halott – közöttük volt a mozdonyvezető is – és több száz sebesült lett a pontosságra törekvés következménye.

Az eset után a Shinjoku állomásra érkező vonatok közlekedésbiztonságát megszigorították, automatikus sebességellenőrző, befolyásoló rendszer beépítésével biztosítják, hogy a vonatok ne tudják meghaladni a megengedett sebességet. A mozdonyvezetők késést csökkentő lehetőségei ezzel csökkentek, stressz terhelésük tovább fokozódott. Shinjoku biztonsági filozófiája: a problémákat keletkezésük előtt fel kell ismerni, hogy időben elháríthassák azokat. A vonatgázolás, vagy más vasúti baleset felszámolása nem tarthat tovább egy óránál. Kivételesen csak természeti katasztrófa, mint a földrengés, tájfun, szökőár lehet. A biztonsági szolgálat az ún. zöld kötelet használja, amivel terelni, irányítani tudja az utasokat azért, hogy a pályaudvari zsúfoltság sehol se haladja meg a kritikus 7 fő/m² értéket.