

GÖRBICZ SÁNDOR

okl. villamosmérnök
ny. mérnök főtanácsos

Adalékok a hazai vasúti járműjavítás történetéhez. (In memoriam a 2003. évi jubileumokhoz.)

Összefoglaló

A 2003. évben a korszerű dízel és villamos járművek 30-40 éves üzemi tapasztalatairól ünnepi megemlékezéseket tartottak a MÁV Rt. Gépészeti Üzletág érdekelt szakági munkatársai és gyártói, tervezői. A szerző közel négy évtizeden át foglalkozott a dízel és villamos mozdonyok javításával és az így szerzett tapasztalatokról a következőkben foglalja össze emlékeit.

GÖRBICZ, SÁNDOR
Dipl. Elektroingenieur
Oberbaurat i.R.

Beiträge zur Geschichte der einheimischen Eisenbahnfahrzeug-Ausbesserung (gelegentlich der Jubiläen im Jahre 2003)

Kurzfassung

Im Jahre 2003 hatten die interessierten Dienstzweig-Mitarbeiter des Maschinen-Geschäftszweiges, sowie die Hersteller und Konstrukteure festliche Erinnerungen über die 30-40 Jahre langen Betriebs Erfahrungen im Zusammenhang mit den modernen Diesel- bzw. elektrischen Triebfahrzeugen abgehalten. Der Verfasser hatte sich beinahe vier Jahrzehnten lang mit der Ausbesserung von Diesel- bzw. Elloks beschäftigt, und er fasst seine so erhaltenen Erinnerungen in den Untenstehenden zusammen.

SÁNDOR GÖRBICZ

Electrical engineer with university degree
Retired MÁV chief councillor

Contributions To The History Of Railway Vehicle Repair Industry In Hungary (In memoriam to the anniversaries in 2003)

Summary

Several collaborators of the Engineering Business Branch and of the vehicle manufacturers and designers held a commemoration in 2003 in connection with the operational experiences gained in the recent 30-40 years with the up-to-date diesel and electric vehicles. The Author dealt with the repair of the diesel and electric locomotives in the past almost 4 decades and summarizes his experiences.

A 2003. évben a korszerű dízel és villamos járművek 30-40 éves üzemi tapasztalatairól ünnepi megemlékezéseket tartottak a MÁV Rt. Gépészeti Üzletág érdekelt szakági munkatársai és gyártói, tervezői. Közel négy évtizeden át foglalkoztam a dízel és villamosmozdonyok javításával és az így szerzett tapasztalatokról a következőkben megkíséreltem emlékeimet összefoglalni.

A gőzvontatás a MÁV-nál is az elmúlt évszázad 30-50 éveiben érte el a legnagyobb teljesítményét. E tény a járműjavító üzemek feladatait is alapvetően meghatározta. Így volt ez a MÁV Északi Főműhely viszonylatában is. A javítási technológiák több évtizedes tapasztalat alapján alakultak ki és korszerűsödtek. E tevékenység mozgatói az egyes részlegek vezető mérnökei, művezetői és jól képzett szakmunkásai voltak. Ilyen körülményekkel találkoztam 1950-ben az Északi Főműhelyben.

Az akkori időkben a mozdonyjavítóban (Eiffel csarnokban) a különböző típusú gőzmozdonyok háborús sérült egységeit és az ócskavas áron vásárolt (köznyelven Trumannak nevezett) 411 sor. mozdonyok javítá-

sát végezték. Központi intézkedések eredményeként napi egy üzemképes gőzmozdony kiadása (fővizsga, főjavítás) volt a teljesítmény. E nem mindennapi javítási folyamat mellett a mozdonyjavító csarnok nyolc állás helyén szerényen meghúzódva végeztük a V 40, 60 sor. Villamos mozdonyok javítását és a háborúban szándékosan megrongált mozdonyok újjáépítését. Ismeretes, hogy a háborús körülmények között is a Ganz Villamossági Gyar és a MÁV szakemberi folytatták a Kandó rendszerű villamos-mozdonyok új sorozatainak fejlesztését és újabb prototípusok gyártását. Szinte egyidőben már üzemben voltak a dízel motorkocsik és szállításra kerültek a különböző teljesítményű dízel mozdonyok is. A röviden vázolt események rendkívüli feladat elé állították a gépészeti szolgálatot és ennek keretében a járműjavítót is.

A következőkben az 1950-1975 időszokról a legfontosabbakat említem meg.

I. A MÁV Északi Járműjavító Üzem újjáépítése.

A MÁV Gépészeti Szakosztálya a járműjavító üzemek közül kiemel-

ten kezelte az Északi újjáépítését. E folyamat három szakaszban valósult meg.

a.) a gőzmozdony javítás folyamatos csökkenése mellett az Eiffel csarnokban végeztük a V40, 60, 55; V41, 42 sorozatú villamos-mozdonyok ABb, Bb motorvonatok M28, 31, 44 sorozatú dízelmozdonyok javítását és ezen időszak alatt több ütemben felépült a dízelmozdony javító csarnok. A tervezés alapjául szolgáló technológiai terveket a MÁV Vasút Tervező és a szakszolgálat mérnökeinek közreműködésével készítették el.

A kivitelezést építészetileg külső vállalat végezte, míg a technológiai szerelések döntően a javítóüzem erre a célra szakosodó részlegeinek a feladata volt. A mozdonyemelő, kerékpársüllyesztők, mosó-berendezések, tolópadok, futódaruk klf. próbaberendezések gyártása és üzembehelyezése rendkívüli feladatot jelentett, de a gyors és ütemes gyártás a leggazdaságosabb beruházási költség szinten történt. Úgy vélem, hogy a végzett munka minőségét az elmúlt évtizedek igazolták.

b.) A dízelcsarnok részleges üzem-

be helyezését megkezdődött az Eiffel csarnok felújítása, amely alapjában új mozdonyálláshelyek (aknás, oldalaknás) építését új tolopadok és futódaruk gyártását jelentette. A terveket a MÁVTI készítette a berendezések gyártási üzemi feladat volt.

c.) Forgóváz javító üzemcsarnok építése és üzembe helyezése Pest-BUDA egyesítésének 100. évfordulójának ünneplésével egyidejűleg történt. E beruházás megvalósítása ma is példamutató lehet, mert technológiai tervek, gépészeti berendezések tervezése és gyártása mind üzemi szinten történt, amelyet jól képzett mérnökeink és speciális gyártó részlegeink időt állóan oldottak meg.

2. A járműjavító üzem műszaki színvonalának korszerűsítése.

A nagyteljesítményű dízel és villamos mozdonyok üzembe helyezésével a műszaki színvonal folyamatos emelését a Gépészeti Szakszolgálat kiemelt központi feladatként határozta meg és ennek feltételeit igyekezett biztosítani. A háborús események következtében az üzem nagyságához mérten kevés mérnök állt rendelkezésre. Az ismert politikai és gazdasági viszonyok ellenére sikerült az üzemi vezetés támogatását megnyerni a műszaki létszám növelése érdekében. Ezen időszakban a hazai felsőoktatásban végzett hallgatók közül kb. 15-18 elméletileg jól képzett közlekedésmérnököt, villamosmérnököt és gyártástechnológus mérnököt irányítottak. Kiemelt feladatnak tartottam a mérnöki végzettségnek megfelelő munkakörülmények kialakítását. Sok kísérlet és egyéni konzultációk után ezen törekvésem mind az egyén, mind az üzem számára kedvező eredménnyel zárult.

Végeredményként sikerült megvalósítani a gépiparban jól bevált központi technológiai munkaközösséget. Az üzemi gyakorlati képzésen eredményesen részt vett mérnökökből 4-5 fős technológus

csoportokat szerveztünk. Nevezetesen

- futómű (forgóváz, kerékpár, csapágy)
- fékberendezések
- dízelmotor
- segédüzemi berendezések
- villamosgépek
- ipari elektronikai
- alkatrészgyártó
- szerszámszerkesztő technológus csoportokat.

A csoportok fő feladata volt a gyári műszaki előírások és a gyártás során alkalmazott átvételi utasítások alapján a különböző futási teljesítmények után az észlelt elhasználódásoknak megfelelően javítási (mérési, felújítási) műveleti utasítások készítése. Alapkövetelmény volt a javításhoz szükséges mérőeszközök, célgépek speciális szerszámok rajzainak elkészítése és nem utolsósorban a szerszámkészítő egységgel együtt gyakorlati megvalósítása.

Az elképzeléseket ma is működő részlegek, mint pl. a tekereselő műhely, a kommutátor gyártó sor, Tc. motor szerelősor, forgóváz javító, kerékpárjavító üzemrész igazolják és az üzem hagyományainak megfelelően folyamatosan fejlődnek és alapot adnak a korszerűsödő villamos járművek színvonalas karbantartásához.

1975. után nagy feladatot jelentett a V 43 sor. mozdonyok teljes felújítása, korszerűsítése, amely folyamatnak napjainkban is szép eredményei vannak. Ki kell emelni a monomotoros forgóvázak felújításában elért eredményeket és erre a célra kialakított számítógép-vezérlésű javító és megmunkáló gépsort. E fejlesztések a hazai szerszámgépgyártó vállalatok aktív részvételével valósultak meg, külön kiemelve a rendszert működtető mérnökök és technológusok munkáját.

3. Szakmunkások képzése.

A tárgyalt időszakban sok gondot jelentett a dízel és villamosmozdony javításához jól képzett szakmunká-

sok pótlása. Ez időben a szakmunkás képzés állami központi tanintézetekben történt. Megfelelő előkészítés után sikerült az állami tanintézetekkel olyan együttműködési forma, hogy a hároméves képzési időszak első éve után a gyakorlati oktatást az üzemi szakmunkás csoportok közreműködésével a szakoktatók irányításával végeztük. A szakmai ismereteket jól képzett és gyakorlattal rendelkező mérnökeink tanították, ehhez részükre szabadidőt biztosítottunk. Az eredmény nem maradt el, mert az 1958/59. tanév után 1961. évben lényegében saját képzésű szakmunkásokból válogathattunk. A kiváló képzettségű szakmunkásainkat technikai és főiskola továbbtanulását anyagilag is elősegítettük s így képzett művezetőket, részletvezetőket folyamatosan tudtunk pótolni. Végül célunk egy jól felszerelt központi tanműhely oktatási központ is megvalósult.

4. A gazdasági környezet hatása a járműjavításra.

A MÁV központi szervezete ún. fajlagos értékeket írt elő a különböző fenntartási munkákhoz, szigorúan meghatározta a felhasználható anyagok értékét és a munkaórát (munkabér) nagyságát is. Egy új korszak technológiai eljárás alkalmazását korlátozta az ilyen kötöttség.

Ezt úgy hidaltuk át, hogy a szükségesnek ítélt berendezéseket bárki által ellenőrizhető elszámolási formában megvalósítottuk. A helyzetet súlyosbították az import beszerések korlátai is. Az importáló cégek ajánlatai általában elérhetőek voltak. Úgy vélem, hogy az ilyen körülmények a gazdaságos megoldásokat megkérdőjelezték. Az elmúlt évtizedek ennek ellenére döntéseink jelentős részét igazolták.

Néhányat megemlítve pl. tekeresgyártó célgépeink, kommutátor gyártó berendezései, szerszámok, különféle próbaberendezések, alkatrész minősítő vizsgáló egységeink ma is üzemben vannak.

