



HOLCSIK FERENC

nyugdíjas MÁV mérnök főtanácsos
MÁV Nostalgia Kft.

Nohabok a MÁV Nostalgia Kft.-nél

Folytatva a Nohabok történetét, a járműveket 1963-tól 1971-ig kizárólag a hámános mozdonyvezetők üzemeltették. 1971-ben 2 db kihelyezésre került Székesfehérvárra, aztán megtörténtek az állomásítások is: részben Nagykanizsára, részben Tapolcára.

1982-ben már csak 9 darab maradt a Hámánban.

1987-ben az M61,009 pályaszámú jármű forgalomból való kivonásával megtörtént az első selejtezés.

1990-ben az utolsó 2 db Nohab is elhagyta az akkor már Északira visszakeresztelt vontatási telepet.

A 20 Nohab mozdony életútjának első és utolsó állomását a következő, az *1. táblázatban* foglaltam össze.

A MÁV 1992 decemberében létrehozta a MÁV Nostalgia Kft.-t, amely

1993-tól kezdte meg működését, érteve alatta a muzeális járművekből álló vonatok közlekedtetését.

Érthető módon abban az időben a muzeális vontatójármű elsődlegesen a gőzmozdonyt jelentette.

Megjegyezzük, hogy a 2000 előtt selejtezett mozdonyokat szétvágták és ócskavasként értékesítettek.

2000-ben a menetrendszerinti forgalomból való kivonáskor már csak 7 db mozdony maradt: a 001-es, a 002-es, a 006-os, a 010-es, a 017-es, a 019-es és a 020 pályaszámú.

Az eredeti színre visszafestett 004-es balesetét követően először a 020-as (az 1999-es norvég meghívás kapcsán), majd 2000-ben a Vasúttörténeti Park nyitására a 001-es lett eredeti színre visszafestve.

Ezek – a sorozat az első és az utolsó darabjai – maradtak meg múzeumi védettség alatt.

Az M61,017-es 1999. november 15-én – a Pályalétesítmény Központ-hoz (röviden: PLK-hoz) került köszönhetően a mozdonyt megmenteni szándékozó gépész kollégáknak, mozdonyvezetőknek. Közülük két lelkes embert említenék meg: *Pásti Gábor* és *Ónody Miklós*.

Az indok a mérőmenetek továbbítása volt. A MÁV-on belüli járműátadás nem járt fizetési kötelezettséggel. Meg kell jegyezni, hogy a mozdony az átadást megelőző időszakban már a rákosi daruszerelvény készenléti járműveként szolgált.

Az átadást követően (2000.02.25-én) A61 017 pályaszámot kapta, és a sebességét 80 km/h-ban maximálták.

A maradék 4 db mozdonyra a MÁV Rt. Gépészeti Üzletága 2001-ben árverést hirdetett meg.

A 006 és 019 pályaszámú járművet a MÁV Nostalgia Kft. megvásárolta.

Az M61,010-es hosszú és kitartó csata után – *Dr. Csiba József* az akkori gépész szakigazgatónak köszönhetően – a NOHAB-GM alapítványhoz került. 2002-ben megtörtént a mozdony átadása. Az azóta eltelt időről *Várkonyi Zoltán* illetve *Joó Ferenc* urak tudnának mesélni.

A 002 olyan rossz műszaki állapotba volt, hogy csak alkatrészként lehetett értékesíteni, de erre jóval később 2005-ben került sor.

A MÁV tulajdonba maradt 001 és 020 pályaszámú mozdonyok üzemeltetését – nem sokkal a Vasúttörténeti



1. ábra: Az M61 001 nosztalgia vonattal érkezik a Magyar Vasúttörténeti Parkba

A MÁV Nohabok életútjának főbb állomásai

Pályaszám	Üzembe helyezés	A menetrend szerinti forgalomból kivonás időpontja	Leállítás oka	Mi történt vele a közforgalomból való kivonás követően	Megjegyzés
M61,001	1963.06.09.	2000.03.08.		Eredeti színében 2000-ben a Vasúttörténeti Park megnyitására	Múzeumi védettség alatt a MÁV Nosztalgia Kft. üzemelteti
M61,002	1963.06.24.	1998.07.05.	főáramköri zárlat	Selejtezés: 2001.11.07.	2005-ben alkatrészként eladva
M61,003	1963.07.17.	1988.12.09.	I. számú kerékbronz lazulás	Selejtezés: 1988.12.21.	
M61,004	1963.07.17.	1999.06.05.	baleseti sérülés	Selejtezés: 1999.11.23.	Orr-része a Közlekedési Múzeum falánál lett kiállítva
M61,005	1963.09.12.	1990.03.09.	dízelmotor kartergáz	Selejtezés: 1991.10.24.	
M61,006	1963.11.04.	2000.12.06.		Értékesítve	MÁV Nosztalgia Kft. tulajdona
M61,007	1963.11.14.	1989.06.09.	fődinamó forgórész zárlat	Selejtezés: 1989.09.14.	
M61,008	1963.10.17.	1996.03.19.	balesetes alvászérülés	Selejtezés: 1997.01.15.	
M61,009	1963.10.17.	1986.06.20.	főjavítás szükségessége	Selejtezés: 1987.11.20.	
M61,010	1963.10.14.	2000.12.16.		Értékesítve	NOHAB-GM Alapítvány tulajdona
M61,011	1963.11.21.	1990.12.28.	motorblokk repedés	Selejtezés: 1991.10.24.	
M61,012	1963.12.20.	1994.01.14.	mozdonyszekrény korrózió	Selejtezés: 1994.01.19.	
M61,013	1963.12.20.	1997.01.10.	dízelmotor-kartergáz	Selejtezés: 1999.02.10.	
M61,014	1963.12.20.	1996.11.20.	I.sz. forgócsap felületi bemaródás	Selejtezés: 1997.01.15.	
M61,015	1963.12.27.	1993.02.03.	dízelmotor kartergáz	Selejtezés: 1994.01.19.	
M61,016	1963.12.29.	1988.05.15.	dízelmotor kartergáz	Selejtezés: 1989.08.15.	
M61,017	1963.12.29.	1998.04.30.		Átminősítve	Pályalétesítmény központ üzemelteti
M61,018	1964.02.10.	1990.05.28.	vontatómotor meghibásodás	Selejtezve 1992.11.12.	
M61,019	1964.03.12.	2000.02.29.		Értékesítve	MÁV Nosztalgia Kft. tulajdona
M61,020	1964.03.12.	2000.12.22.		Védett	Múzeumi védettség alatt a MÁV Nosztalgia Kft. üzemelteti

Park nyitását követően – a MÁV a Nosztalgia Kft.-re bízta. Tehát 2000 júliusától 2 db – frissen festett, gyönyörű mozdony – került a nagyközönség elé, és rá egy évre 2 db utolsó színterv szerinti jármű állt a Nosztalgia Kft. rendelkezésére.

A mozdonysorsokat illetően a Nosztalgia Kft.-től az alábbi kérdésekre kerestem a választ.

I. Mi volt a terv a vásárlással?

A vasúti szállításhoz (vasúti logisztikához) kellett egy nagyteljesítményű mozdony. A végén kettő lett belőle, mert a másik vásárló nem tudott megegyezni a MÁV-val. (A másik vásárlóról – pontos információm nincs, de annyit tudok róla, hogy a Balaton-parton szerette volna közlekedtetni, Cola-Cola reklám felirattal, de a több milliós – egyébként teljesen reális – vételárról azt gondolta, hogy nem jön be.)

2. Mi történt az elmúlt 10-12 év alatt?

Az elmúlt több mint egy évtized alatt a Nohab-ok végezték a dolgukat, viték a személyvonatokat, dolgoztak az áruszállításban és részt vettek különböző bemutatókon.

A járműbemutatókkal kapcsolatban két érdekes rendezvényt kell kiemelni: az egyik a norvégiai Nohab-találkozó, a másik a dániai Mozdony-bemutató.

Az északi országokban nagy népszerűségnek örvendő járműveknek igen komoly baráti társasága van, amely nem elhanyagolható anyagi tőkével is rendelkezik. Ez tette őket képessé arra, hogy európai mozdony-szemlét szervezzenek.

A norvégiai Hamar városába a 004-es Nohab nem tudott elmenni, és ennek nem csak az előtte alig több mint egy hónappal bekövetkezett baleset volt az oka, hanem az is, hogy nem sikerült a szállításhoz a szponzorokat összeszedni. A MÁV soha nem

volt nyereséges, így nem csoda, hogy ezt – a számára bevételt nem jelentő – ügyet nem támogatta. De a racionális gondolkodás, még a járművek praktikus továbbfoglalkoztatásában is gátat jelentett. Bár a hamari Nohab találkozó, még a forgalomból való kivonás előtt volt; két érdekes dolgot mindenképp meg kell jegyezni:

- itt láttam először villamos Nohabot,
- itt talákoztam először *Klaus Korbacher* úrral, aki azért járt Badacsonyba nyaralni, hogy láthassa a Nohabokat. Egyébként a hamari standján lévő dekoráció volt az, ami a közönség előtt egy kicsit a magyar részvételt szimbolizálhatta. Ugyanis a fali képek jelentős része a Balaton partján dolgozó Nohabokat ábrázolta.

3. Merre (mely országokba) jártak a Nohabok?

A magyarországi vonattovábbításán kívül jártak Ausztriában, Szlo-



2. ábra: Ritka pillanat: a MÁV 5 jelenleg is életben tartott Nohabja együtt

vákiában – a Csíksomlyói búcsú zárándokvonatával – Romániában, Horvátországban, de eljutottak Lengyelországba, Csehországba és Németországba (Nürnberg) is, sőt a 17-es mozdony részt vett a dániai Odenseben Nohab-találkozón.

4. Mik azok az emlékezetes események, melyeken ezen időszak alatt megfordultak?

A legemlékezetesebb események azok, melyen igazi lelkes fogadtatás várta a Nohab vontatta szerelvényt.

A 2002-es nürnbergi utat már említettem, a Kárpátaljai Express – 4

országot érintve közlekedik Nevetlenfalva közönsége, de a romániai Gyimesbükk lakossága leírhatatlan szeretettel, lelkesedéssel fogadta a vonat utasait.

Igazi fesztivál volt a Szent-Iván éji expressz wachau (osztrák Dunakanyar) érkezése is.

5. Jelenleg évente hány személyvonatot visznek?

Kb. mennyi utast szállítanak?

A dicső Nohab-ok évente mintegy 20 utat bonyolítanak le. A mozdonysorozat által vitt vonatok összes utaslét-száma eléri a 8000 főt.



3. ábra: Nohabos nosztalgiamenet a Bakonyban

6. Hogy történik a karbantartásuk? Van-e hozzájuk alkatrész? Hogy történik ezek beszerzése? Mi az amire eddig szükség volt?

Karbantartásukra nagy gondot fordítunk. Szerencsére az angliai Abendinből mind a mai napig lehet eredeti alkatrészt beszerezni. Kevésbé igénybevett helyekre utángyártott alkatrészt is be lehet építeni. Ezt Zág-rárból tudjuk beszerezni.

7. Mi a terv velük kapcsolatban? Korszerűsítés?

A mozdonysorozat – mai megítélésünk szerint – még akár 20-30 évig is üzemeltetni lehet. Szemben a gőzmozdonyal, melyek élettartamát vonat-továbbításhoz való használatát maximum 10 évre lehet becsülni. Korszerűsítés tekintetében a villamos fűtés jelentene egy komoly előrelépést. Ez a 17-es Nohab-nál a közel-múltban készült el, helyesebben szólva a villamos fűtés hajtásrendszere került átalakításra.

Nem vetettük el a mozdonyfedélzeti berendezés (MFB) felhelyezést sem. E tekintetben a MÁV hozzáállásától függően tudunk lépni.

8. Milyen a közönség érdeklődés megítélése?

Az utazó közönség szemében a mozdonysorozat egy igazi legenda, fotósvonatok sztárja.

Ha Nohab húzza a szerelvényt az állomási induláskor külön figyelni kell, hogy a mozdonyimádók – a fotózásba belefeledkezve – le ne maradjanak.

Mi adja a mozdony varázsát?

A különös forma, az erőt sugárzó dízelmotor-hang, a beszerzés körüli legenda? Nem tudom. Egy tény – bár több mozdonysorozatnak van baráti társasága, de – a Nohab körül kialakult tábor lelkesedésben, összeforrottságban, országhatárokon átívelő kapcsolatokban tútesz valamennyi mozdonybarát egyesületen.