



DARÓCZI GYULA

Nyugalmazott MÁV mérnök főtanácsos

A kezdet és a folytatás

avagy emlékek és tények

(részletek a szerző visszaemlékezéseiből)

Az 1965. év az évek sorában – általános értelemben – ugyanolyan módon kezdődött a vasút életében, mint az előzők. A napi feladatok a 119 éves gyakorlatnak megfelelő bejáratottsággal, mondhatni menetrendszerűen ismétlődtek, de már érződött a megkezdett „fiatalítás” hatása, a két korszerű vontatási nem – dízelmotoros és villamos – növekvő voltak a gyakorlatban a korszerű üzemeltetés és járműfenntartás elemei. Híre kelt annak, hogy lesz egy és hamarosan megkezdődött az üzemeltetésre és karbantartásra kiképzendő személyzet kiválogatása. Ezt rövid idő múlva követte a Szovjetunióbeli kiképzés. (A szerző nem vett részt ebben!)

A MÁV dízelmotoros vontatójármű parkja és mondható, hogy az üzemvitel korszerűsítésének új időszámítása 1965. IV. 27-én kezdődött, amikor is megérkezett az első M 62, sorozatú mozdony a Hámán Kató Vontatási Főnökség Motor üzemébe. Az első reagálás a felkészített személyzet részéről: „De hiszen ez nem az a mozdony, amit nekünk megtanítottak!”

Az igazsághoz hozzátartozik az a tény, hogy az első mozdonyok érkezésekor kialakult helyzetet az általános bizalmatlanság jellemezte. Sajnálatos módon nem sikerült megfelelő kapcsolatot kialakítani a szerviz tagjaival – 2 db mozdonyban 13 fő érkezett – annak ellenére, hogy nagy tudású, művelt szakemberekből állt a csoport.

A szakmai kapcsolat az első napokban kimerült abban, hogy ők foglalkoztak a mozdonyokkal és egy-egy utasítást adtak a kiválasztott szerelők-

nek. Mi többiek ezeket tudomásul vettük.

A súlyosabbik ok talán a következő volt.

Az első mozdonyok érkezése utáni napon jelentette a laboráns: „Főnök, »túrós« a motorolaj!” „Az M62-002 psz. mozdonyból sikerült olajmintát vennem, megvizsgáltam, 160°C foknál szétesett vízszerű átlátszó folyadékra és sűrű fekete színű üledékre. Többször megismételtem a lobbanáspont vizsgálatot, de mindnél ugyanazt kaptam. Most mi legyen?” Várunk, hangzott a válasz; nincsenek itthon, de a feletteseinknek jelentem, válasz nem érkezett, de rövid idő után megjelent a szerviz vezetője – aki akkor egy villamos mérnök volt – és „szabotázs, szabotázs” felkiáltásokkal nyilvánított véleményt, majd eltávozott a helyszínről.

Kisvártatva megérkezett a motoros szakértő – aki ekkor a 14 D40 típusú motor főkonstruktorra volt – golyós

kézi viszkoziméterrel elvégezte az új olaj viszkozitás vizsgálatát, megállapította, hogy az jó, a mozdonyon roszszindulatú, illetéktelen beavatkozás történt, aminek súlyos következményei lesznek, majd ő is eltávozott.

A mozdonyok közben üzemeltek, Rövid idővel ezután jelezték, hogy az M62-003 psz. mozdony beléptetésre vár Csup állomáson. Még itt sikerült elérni a mozdonyt és az átadó személyzet jelenlétében mintát venni a használt motorolajból. A minta a mozdonyal együtt érkezett meg a Motorüzembe, ahol a motoros szakértő jelenlétében került sor a lobbanáspont vizsgálatra, Az eredmény azonos volt a korábbiakkal. A következmények: A szerző maradt eredeti beosztásában, a szervizcsoport vezetésében és összetételében változott, a rossz légkör maradt.

A vontatási műhely első érdemi beavatkozása az újonnan érkező M62-003 psz. mozdonyon történt,



1. ábra: M62-001

történetesen a főgenerátor beázásának megszüntetése formájában. A mozdony zivatar zónán haladt át a határon túli szakaszon, az esővíz bejutott a főgenerátor kommutátor terébe és tűzijátékot rendezett. A kiszáritás nem jelentett különösebb gondot, mert az M61, sor mozdonyoknál már kialakult a megfelelő gyakorlat. Az őszi-téli hónapokban ugyanis a vonatba sorozva továbbított mozdonyok főgenerátorának kommutátora bepárasodott, a nedvesség lecsapódott a szeleteken és óvatlan indításkor körtüzet okozott. Az ilyen mozdonyok a mozdonyszín fűtését szolgáló kaloriferek alá lettek beállítva és meleg levegőárammal kerültek kiszáritásra, majd áttörölgetésre. (Nem véletlenül volt ekkor a Motorszín Közép-Európa legkorszerűbb ilyen létesítménye.) Az M62-003 psz. kb. 14 órás száritás és kezelés után – szerviz felügyelet nélkül –, terhelési próbán vett részt és jól vizsgázott.

Ennek az esetnek akkor senki nem tulajdonított jelentőséget, mivel ezt követően nem fordult elő hosszú ideig. A későbbiekben azonban jelentős gyakoriságú ismétlődés miatt szerkezeti módosítás tárgyává vált.

Az eset tipikus példája egy jó megoldás rossz kivitelezésének. Az elgondolás az volt, hogy elviselhető hőmérsékleti viszonyokat kell biztosítani a géptérben arra az esetre, ha ott a motor leállítása után rövid idővel kell

munkát végezni és a lehűlés visszahűlés után is lassan következik be természetes úton. A mesterséges légcserre lehetőségének biztosítására építették be a géptér szellőztető gépcsoportot, a járműszekrény oldalfalára, vízszintes tengelyelrendezésben. A ventilátor járókereket e külső oldalon védőrács (zsalu) védte a szennyeződések bejutása ellen, míg a szívó oldalon a ventilátorház egy hosszú nagytérű csőben folytatódott. A cső vége a főgenerátor kommutátorház közepéig benyúlt. A cső tengelyének hajlásszöge elvileg 90° az oldalfal síkjához viszonyítva. A gyakorlatban azonban 93-98° volt mérhető, vagyis a cső a géptér belseje felé lejtett, így adott feltételek esetén a főgenerátor „meglocsolása” könnyedén bekövetkezett. Ennek megakadályozására átmeneti megoldásként egy megfelelő magasságú vízszintes gát került behegesztésre a cső szabad végén. így a bejutó csapadék a csőben maradt, illetve a járműszekrényhez erősített végén egy része kifolyt. A maradékot a mozdony személyzet esetenként kitörölte. A megoldás mindaddig életben maradt, amíg nem került sor a mozdonyok járműjavítói javításra. A gyártó becsületére legyen mondvá, a következő szállítási csoportnál (M62-053, -082.) már a jelenlegi megoldást (függőleges tengelyelrendezés, tetőtéri elhelyezés, védőburkolat) alkalmazta. Az első csaknem botrányal végző-

dött rejtett hiba – csak a kiképzettek előtt – megjelenése az M62-002 psz. mozdonyon következett be, néhány nappal az üzembeállítás után. A mozdony gázolaj felvétel céljából érkezett Motorszínbe a reggeli órákban, csak a magyar mozdonyvezető tartózkodott rajta és az I-III. sz. vágány elosztó váltón megállt, lezárva a ki- és bejáratot. A délelőtti-déli vonatcsoportok M 61 sor. mozdonyai a színben álltak várták a kijáratást. A gázolaj feladó kutak szállítási kapacitása lehetővé tette az M62 sor. mozdony gázolaj-tartályának teljes feltöltését 25 perc alatt, így a vonatra járások ekkor még nem voltak veszélyben. Az idő azonban gyorsan múlt, az M62-002 psz. mozdony meg csak állt a váltón, nem mozgott, nem is szerelt és nem működött a motorja.

A pályaudvar illetékesei először udvariasan, majd egyre idegebben érdeklődtek a mozdonyok felől, de az M62-002 psz. mozdony csak állt, nem szerelt és nem működött a motorja.

A mozdonyvezető többszöri üzenetváltás után sem tudott mást, mondani, mint azt, hogy: „leállt ez sz... nem indul be, pedig már milliószor végig csináltam az indítást. Minden van és még sincs semmi.” Mire a kelendő létszámú segéderő felsorakozott, néhány újabb negyedóra eltelte után, hipp-hopp beindult az M62-002 psz. mozdony motorja, beállt a III. vágányra, megkezdte a gázolaj szerelést, majd 30 perc múlva személyzet csere után kijárt.

A leváltott mozdonyvezető így kommentálta a történeteket: „Egyszer csak beindult a motor anélkül, hogy másként csináltam volna az indítást. Hogy mi történt? A fene tudja, de a géptérben ott volt az egyik szovjet instruktor. Arra a kérdésemre, hogy mit történt, azt válaszolta: „nyicsevo”.

A válasz másnap reggelre megérkezett, mert a „bűnös gép” az éjszaka folyamán megismételte a „produkciót” Rákosrendező állomáson. Mivel a mozdonyvezető nem tudott újra indítani, a mozdonyt bevontatták a színbe, ahol az egyik szemfüles fordás szerelő kileste, hogy a szerviz egyik



2. ábra: M62-002

tagja hol és mit csinált, mielőtt újra kezdték az indítási folyamatot.

Végül is a fordulatszám szabályozó villamos csatlakozó vezetéke kapcsolatának (tuchel) szétesése okozta a motor leállítását, az újra indítást azonban a motorforgató reteszelő csapszegének fellazulása és elmozdulása akadályozta meg. A motor jellemzője erős rezgéseit egyik elem sem tudta elviselni eredeti megoldásában. Mindkettő okozott még többször szolgálatképtelenséget, de a módosítás után gyakorlatilag ez a két hiba megszűnt.

A leírtak minden bizonnyal hozzájárultak ahhoz, hogy az M62-005 psz. mozdonyral lezárult a Motorüzembe történő állomásítás, az M62-006 psz-től már Debrecen Vontatási Főnökség kapta a mozdonyokat, (Hámán Kató Vontatási Főnökség később még 7 db mozdonyt kapott de ezek rövid idő múltán átállomásításra kerültek.)

A következő év – az 1966. – nem csak a folytatás, hanem a padlóról való feltápáskodás, a felocsúdás éve is volt. Igaz, hogy a sorozat üzemkézsége az újabb és súlyosabb meghibásodások miatt – mint pl.: a kipufogó szelep és hengerfej szelepfészek átégések, blokkmágnés elótét ellenállás, induktív adó csúszóellenállás leégések, zárlatok, fordulatszám-mérő-szinkron gerjesztő gépcsoport csapágy meghibásodások, forgórész zárlatok – még nem érte el a mélypontot, de egyes hiba fajták havi előfordulási gyakorisága már csökkent, így remény volt arra, hogy javulni fog a megbízhatóság is, hiszen a mozdony vontatási jellemzőivel a mozdonysemmélyzet jelentős része már megbarátkozott, a kezdeti rossz vélemény változóban volt.

A karbantartó és felügyeleti személyzet végre hozzájutott az „M62 Dízelmozdony” 1. és 2. magyar nyelvű kötetéhez, ami lehetővé tette a tapasztalatok és előírások egyeztetését, a végrehajtásban szájhagyomány formájában terjedő – ismeretek letisztulását.

Túlzás lenne azt állítani, hogy az 1966. évben már az összes hibaforrás

ismert és valóságos volt, de ami rendelkezésre állt az elegendőnek bizonyult az eredeti karbantartási utasítás módosításához.

Ez nemcsak a vizsgálatok és javítások határ értékeit érintette (mikor), hanem azok tartalmát is (mit). A módosítás az MK-G jelű hazai gyártású motorolaj bevezetésével együtt az 1976. év közepén jelent meg és nagy megrökönyödést váltott ki. A „mi lesz most” hangulat legjobb cáfolata az üzemkézség enyhe növekedése volt. Hasonló ellenérzést váltott ki az Ellenőrző lapok megjelenése, a már profinak számító szakemberek körében. A nagyobb adathalmaz biztosította a tárgyilagosabb kapcsolatokat, javult a szerviz tagjainak együttműködési kézsége és a légkör is.

Az 1967. évben már javult a bizalmatlan légkör a szerviz tagjainak aktivitása nagy mértékben fokozódott, ami elősegítette az Északi Járműjavító Üzem felszerelését, olyan célszerszámokkal és berendezésekkel, amelyek a hazai gyártásban és forgalmazásban nem voltak fellelhetők, de a ZSZS járműjavítóiban már hosszabb ideje használtak.

A hosszabb távú megbízhatóság szempontjából azonban az igazi folytatás éveiben végrehajtott fejlesztések voltak a meghatározó jellegűek. A teljesség igénye és lehetősége nélkül ezek közül szabadon megemlíteni a vízellenállás korszerűsítését, a cseréjavítás és ezen belül a fődarabcsérés javítási módszer technikai és szerve-

zési alapjainak lerakását, a hálótervezés bevezetését és alkalmazását, a fék berendezések diagnosztikájának kidolgozását, a főkeret optikai kimérésének kiszélesítését az alkatrész minősítés módszerének kidolgozását, a szükséges műszer és készülék bázis megteremtését, az alkatrész tisztítás korszerű megoldását. Talán nem szükséges külön kifejteni és részletezni a felsoroltak mennyiségi és minőségi hatását, talán elegendő annyit megegyezni, hogy a megbízhatóság alapú TMK rendszer kiépült és működött a MÁV-nál évtizedeken át. Hogy még ma is működik, arra bizonyíték az, hogy a sorozat ha csökkent darab számban is, de életben maradt és jelenleg is jelentős vonóerőt képvisel.

Nem állítom, hogy mindez csak az M62 sor. mozdonyok miatt alakult így, de elismerem, hogy a motoros vontatás által elért eredmények jelentős része ehhez a sorozathoz fűződik. Vallom, hogy a '70-es évek elején kialakult szabadabb légkör lehetővé tette a kor divatos elméleteinek és módszereinek behatolását a hazai gondolkodásba és gyakorlatba.

Úgy gondolom, hogy ezek hatására szerencsésen találkozott a „mindegy, hogy honnan jött, a miénk, ezért gondoskodni kell róla” és a „mindegy, hogy honnan jött, ha hasznos fel kell használni” szemlélet.

Talán nem ünneprontás, ha a sors – lehet, hogy balsors – különös fintoraként fogom fel azt, hogy mindaz az erőfeszítés, amely ilyen jelen-

VONTATÁSZÁM-SZÉTSZÁMLÁLÁS											
Típus / év	M62	M41	M32	M47	M47 f.	M43	M63	M4a	V43	M45	M44
1971	10 szd+ 1ea	-	-	-	-	-	-	16	29	-	2 GySEY
1972	72 + 6 GySEY	-	16	-	-	-	-	10	20	-	-
1973	12	15	20	-	-	-	2	-	22	10	-
1974	47+3 szd+1ea	5	20	8	-	-	-	2	19	-	-
1975	-	5	-	28+2 GySEY	15 ^M	37+15 ^M	7+1 ^M	8	12+10 ^M	-	-
Összesen	131+ +15 szd+ 1ea+ 6 GySEY 150	25	56	36+20GySEY 38	15 ^M	50 ^M	10 ^M	36	112 ^M	10	2 GySEY

* - várható Kormányzati különlegh 1 + 2 db 1974-ben.

2. ábra: M62-002

tős szellemi és technikai kapacitás koncentrációt hozott létre, napjainkra értéktelennek és hiába valónak bizonyul.

Üzenet értéke van ennek, hogy a felemelkedést és visszazuhanást is ugyanabból az irányból kezdeményezték. Újabb 30 év után ez is érthetővé és magyarázhatóvá válik.

Bízom abban, hogy az első vasútvonal megnyitásának 150. évében még ismert lesz az a fogalom: VAS-ÚT és a vasutas sem válik különös idegenné.

Eredményeket és tényeket ígértem a kezdetben, de itt a befejezésnél biztosíthatom mind azokat, akikkel az M62 sor. mozdonyok ürügyén munkatársi, baráti kapcsolatba kerültem.

Én valamennyikre jó szívvel emlékezem, annak ellenére, hogy név szerint – bár nagyon sokan megérdemelték volna – senkit nem említettem meg.

Azok emlékét, akik már az égi pályákon közlekednek, kegyelet megőrzöm.

Daróczy Gyula szakmai életútja

Daróczy Gyula 1932-ben született Látatlanban, Esztergom megyében.

A középiskola elvégzése után az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Közlekedési Üzemtechnológiai Kar vasútüzemeltetési szakára, Szolnokra nyert felvételt 1952-ben. Okleveles közlekedési üzemtechnológusként végzett és Budapesten 1957 júniusában vehette át diplomáját.

Első munkahelye a Hámán Kató Fűtőház volt, majd a Keleti Fűtőházban dolgozott 1961-ig.

Ezt követően visszakerült a Hámán Kató Fűtőházba, később a Motorüzemben a Nyugati pályaudvaron, végül pedig a KPMT. Vasúti Főosztály – MÁV Vezérigazgatóság 7. Gépészeti és Járműfenntartási Szakosztályán, majd a Gépészeti és Járműfenntartási Főosztályon dolgozott dízelmotor csoportvezetőként, egészen 1992-ben bekövetkezett nyugdíjazásáig.

Főbb tevékenységei az 1965-1992 években az alábbiak voltak:

- dízelmotoros vontatójárművek megbízhatóság alapú fenntartási rendszerének kidolgozása, a vonatkozó bevezető rendeletek kiadásra való előkészítése, bevezetése, a kapcsolatos szervezési intézkedések;
- az érkező új szállítású vontatójárművek fogadásával, elosztásával kapcsolatos, a vontatási műhelyeket érintő felkészítő intézkedések;
- a műszaki megbízhatóságot érintő, befolyásoló meghibásodások gyűjtése, rendszerezése, értékelése, a szükséges intézkedések kidolgozása, bevezetése.
- importból származó egyes alkatrészek hazai gyártásának megszervezése; éves fenntartási tervek készítése, a végrehajtás koordinálása; vontatási Technológiai Csoport létrehozása, szakmai irányítása; dízelmotor diagnosztika témafelelős ténykedés – nemzetközi vonatkozásban is.

Oktatóként és vizsgáztatóként az akkor még létezett vasutas szakközépiskolákban tanított, vizsgáztatót. Az sem számított, ha vidékről az utolsó vonattal tudott hazaindulni, a lényeg, hogy a vizsganap sikeres legyen.

Évtizedeken át oktatót a MÁV tisztiképző Intézetében ahol a következő feladatai voltak: hatósági vizsgabiztos ténykedés a gőzmozdony kazánfűtői, iparbánya és nagyvasúti mozdonyvezetői képzésben 1966-1990 között.

Nyugállományba vonulása után sem hagyott fel a fiatalok tanításával. Dolgozott a Bethlen Gábor Közlekedési és Közgazdasági Szakközépiskolában (1996-2009), a Bánki Donát Szakközépiskolában (2009-2011), a BME-GTK-n (2005-2008).

Előadások, publikációk

Előadásokat tartott a Magyar Vasúttörténeti Parkban többek között a NOHAB-ok üzembe helyezésének 50. évfordulóján 2013-ban.

A Vasútgépészet 1995. évi különszámában már nyugdíjasként jelent meg írása Kezdet és folytatás címmel.

A NOHAB dízelmozdonyok magyarországi üzembeállításának 50.

évfordulóján tartott előadásának írásos változata 2013-ban jelent meg a Vasútgépészetben.

Kitüntetései, elismerései

2007-ben átvehette Aranydiplomáját a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar jubileumi diplomaosztóján.

2017-ben a BME-n átvehette Gyémántdiplomáját.

2018-ban kapott egy levelet a BME dékánjától, melyben az áll, hogy 2017-ben nem volt lehetőségük a jubileumi évkönyvet átadni a részére. Ebben az évkönyvben a szakmai életútja végén megemlítik, hogy „A BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar tanácsa gyémántdiploma adományozásával ismerte el Daróczy Gyula értékes mérnöki tevékenységét”.

90. születésnapján, 2022-ben a Főváros 16. kerületi önkormányzat vidéki otthonában köszöntötte fel.



Daróczy Gy. önkormányzati kitüntetése

Daróczy Gyula 2023. március 2-án alig 4 hónappal a 91. születésnapja előtt átköltözött, ahogyan ő szokta mondani „az égi pályákon közlekedőkhöz”.

Emlékét kegyelet megőrizzük!

*Daróczy Krisztina,
Kovács Károly*