



BAJÓK JÁNOS

mérnök főtanácsos, MÁV Gépészeti Központ

Az M62. sorozatú mozdonyok üzembe állítása Bp. Ferencváros Vontatási Főnökségen

Bp. Ferencváros Vontatási Főnökség az 1960-as évek elejéig nagyrészt gőzös fűtőház volt, eltekintve néhány elsősorban tolató szolgálatot ellátó M44-es sorozatú mozdonyok nagyobb darab számú megjelenése alapvető szolgálatváltást jelentett tehát a vontatási főnökségeknél.

Én személy szerint 1965-ben kezdtem a szolgálatot és mintegy 3 hónapos vasutasként az akkor éppen oda állomásított 3 db M62. sorozatú mozdony reszortosa lettem, miután az egyik mozdony 1 nap alatt előfordult 3 db szolgálatképtelenségét enyhe mosollyal nyugtáztam. A főnöki „megbízás” e mosoly lehűtésére irányult és ennek megfelelő hangneme volt. Kinevezés nem lehetett, mert a megbízás időpontjában még gyakorló mérnök voltam. A mozdonytípushoz „alaposan” értettem, hiszen láttam, hogy az egyik végére egy „A” betű a másik végére egy „B” betű van festve és az egész szekrény piros. Ilyen szintről kiindulva egy 6 db-ból összeragasztható kb. 2-szer 1,5 méteres vezérlési rajz alapján kezdtük a hibakeresést az ott dolgozó villanyszerelő kollégákkal. A szolgálat képtelenségeket az RU 10-es séma jelű vezérlési relé egyik segéd érintkezője okozta, melynek elmenő vezetéke a tacho generátorgerjesztő köre helyett negatív feszültségre volt kötve. Így fordulhatott elő, hogy gépmenetben (próbaútak alkalmával) a mozdony kifogástalanul működött, majd pedig tehervonat indítása során az 5-ös kontroller pozíció fölött az amplisztát alapgerjesztése növekedés helyett lecsengett és a mozdony teljesítménye számottevően csökkent

anélkül, hogy a teljesítményhiány jelzőlámpa kigyulladt volna. Emiatt nagyobb tehervonat továbbítása lehetetlenné vált.

A már említett felkészültségünkkel a hiba behatárolása több mint 3 napig tartott. Eközben a Vontatási Főnöktől (aki gőzös szakember hírében állt) többszöri dorgálásban részesültünk. A hiba elhárítását követően, mely alig 10 perces munkát jelentett természetesen megkaptuk a szóbeli elismerést, jóllehet a mozdonyra a hiba elhárítása után csak hosszas rábeszélésre szállt fel olyan mozdonyvezető, aki tehervonatra is hajlandó volt vele ráállni. Az érintett mozdony az M62-049-es pályaszámú gép volt. Ezen „ismerkedés” után és a szükséges szakvizsgák letételét követően társreszortban továbbra is az M62. sorozatú mozdonyokkal foglalkoztam. Volt mit tenni, hiszen a következő és tavaszán anyaghiba folytán jöttek az abroncs szakadások, ebből baleset a vontatási főnökségnél nem következett be azonban „meleg helyzetek” adódtak.

Az abroncsok járműjavító üzembe történő lecseréléseket követően ez a hiba megszűnt. Hamarosan még az 1966-os évben elkezdődtek a dugattyú égések melynek eredményeképpen az akkor a vontatási főnökségen üzemelő mozdonyoknál 3 esetben fordult elő kartergáz robbanás. Ilyen alkalmakkor a dízelmotor több mint 800 kg-os olajkészletét a keletkező nyomáshullám a géptérbe spriccelte szét. A géptér takarítása több napig tartott. A robbanások minden esetben azért következtek be, mert a mozdony személyzet – a karter gázvédelmet a

csatlakozó kihúzásával hatástalanította. A problémát a külső dugattyú acélfejjel történő ellátása szüntette meg számottevő többletmunkát okozva a vontatási telepen, hiszen az összes dugattyút cserélni kellett (15 db állomásított mozdonyról).

E hiba jelenséget ugyancsak típushibaként követte a szelepégések sorozata. A hibajelenség a sérült szelep, csattogó és fűtülő hangja mellett számottevő olajkiszóródást is okozott, melynek eredményeképpen a mozdonytetőről csorgott az olaj.

A probléma megoldása egy módosított konstrukciójú kipufogó szelepcsomag beérkezése révén valósult meg, melynek folyományaként az összes mozdony összes kipufogó szelepét cserélni kellett. Ez a munka szintén nagy terhelést rótt a viszonylag kis létszámú javító műhelyre. A szelepek cseréjét követően (hőálló acélgyűrűt sajtoltak fel a tömítő felületekhez) az új konstrukciójú szelepeknél a szelep átégések megszűntek. Az átégések korábban a tömítő felületek alatti át fűvásokból indultak ki. Későbbiekben a „Hibaelhárítási Útmutató” kidolgozása során két olyan probléma merült fel, melyek megoldatlansága akadályozta az útmutató kiadását.

Ezek

– Az éberségi berendezés kiiktatása során az RU1 vezérlési relé behúzása miatt a mozdonynál teljesítményhiány jelentkezett, jóllehet az éberségi berendezés meghibásodása esetén két fős kiszolgálás mellett a vonatkozó utasítások szerint a vonatváltás engedélyezett volt, E problémát a



1. ábra: Magyarország vasúti térképe.

Az M62-esek karbantartási telephelye 1995-ben, 14 helyen volt feketével a térképen jelölve (Forrás: Kocsis József)

mozdony személyzet úgy hidalta át, hogy a relé behúzó lapja alá egy papírcsomót ékelt be. Ezen eljárás természetesen az útmutatóban nem volt rögzíthető. Megoldásként az RU1 relé táplálóvezetékeibe egy kapcsolót iktattunk be, melyet bekapcsolt állapotban ólomzárral kellett ellátni. Az egyesített éberségi és vonatbefolyásoló berendezés kiiktatásának igénye esetén az ólomzár felbontását követően a kapcsolót „ki”- állásba kellett kapcsolni. Ezzel a megoldással az éberségi berendezés kiiktatásának menete már korrekt módon leírhatóvá vált.

– A dízelmotor működése során légszekerény és az az alatt tárolóban összegyűlt olaj leeresztése, gyűjtése, majd ártalmatlanításának folyamata túl bonyolult és költséges eljárással volt megoldható és azon kívül ezen olaj kisebb többlet mechanikai szennyezettségtől eltekintve nem sokban

különbözött a motorban lévő többi olajtól. Ez az olajmennyiség (kb. napi 25-30 kg) ezen túlmenően fáradt olajként elveszett és gyakorlati tapasztalat volt, hogy a mozdony személyzet nem gyűjtötte össze, hanem a leeresztő szelepet kismértékben megnyitva ezt az olaj mennyiséget a pályára elcsorgatta. Így a MÁV-ot az olajvesztés mellett egy számottevő környezetszennyezés is sújtotta.

E probléma megoldására alakítottuk ki a légszekerény olajnak az olajteknőbe történő visszavezetését. A visszavezető rendszer egy a leeresztő csőbe épített diafragmából (a légszekerény levegő veszteségének és kartergáz növekedés csökkentésére), egy papírszűrőből (az olajba bejutó többlet mechanikai szennyezettség kiszűrésére) és az ezeket összekötő csővezetékéből állt. A diafragma furatának meghatározása többletcsősen lefolytatott kísérleti üzem

keretében történt. Hosszantartó és szintén többletcsősen lefolytatott kísérleti üzem alapján került meghatározásra a szűrő minősége annak figyelembevételével, hogy a motor kenőolajánál – e visszavezetés számottevő minőségromlást, vagy élettartam csökkenést ne idézhessen elő. A megoldás napjainkban már többéves üzemre tekint vissza.

E két probléma megoldásával az útmutató már kiadhatóvá vált.

Az elfogyasztott üzemanyagmennyiség csökkentése érdekében az FKI (MÁV Fejlesztési és

Kísérleti Intézet) kidolgozta a mozdonynál a csökkentett (350 helyett 300/perc) alapfordulatszámú történő üzemeltetést. Tekintettel arra, hogy a mozdonyok sokat üzemelnek alapfordulat számon, ez több mint 5%-os gázolaj megtakarítást hozott.

Csak záróként említem meg, hogy e mozdony típusnál kezdőd-



2. ábra: M62-esek Ferencváros Vontatási Főnökségen 2008-ban (fotó: Gratzer Ákos)



3. ábra: Székesfehérvár pályaudvaron M62-es pihenése 2012-ben (fotó: Kovács Károly)

tek meg a KOIVAX gázolajadalékkal elvégzett kísérletek, melyek a környezetvédelmi hatás változás vizsgálatán túlmenően az elérhető üzemanyag megtakarítás meghatározására irányultak. Közepes állapotú dízelmotornál és adaléktalan gázolaj mellett a megtakarítási értékek átlagban 3-5%-ra adódtak.

A mozdonyok napjainkban is üzemelnek, azonban a szükséges nagyjavítások elhúzódása a műszaki állapot és az üzemi megbízhatóság romlását idézi elő annak figyelembevételével is, hogy az átlagterhelés számottevő csökkenése élettartam növelő hatású. Az alkatrész e||átás korlátozása és a javítási munkák elmaradása e mozdonyosorozat üzemképtelenségéhez

vezet véleményem szerint egy-két éven belül. A nagy dízel mozdony igény biztosítására vagy egy új sorozat beszerzését kell indítani, vagy az M62-nél kell megvalósítani egy bővített a jelenleginél jóval nagyobb költségeket igénylő fővizsgát, esetleg főjavítást.

Bajok János szakmai életútja

Bajok János (1942 – 2016)

In memoriam Bajók János

Bajok János 1942. július 10-én született Nemesviden. 1966-ban diplomázott a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki Karán, Vasútgépész szakirányon. Az egyetem elvégzését

követően a MÁV szolgálatába lépett, ahol a kötelező vasúti alapvizsgák letele után vontatójármű üzemeltetői kinevezést kapott a Budapest Ferencvárosi Fűtőház Főnökségnél.

Először a gőzmozdonyok üzemeltetési és személyzettel kapcsolatos feladatait látta el, majd dízel mozdonyokat üzemeltetett. Néhány év múlva áthelyezték a MÁV Anyagvizsgáló Főnökséghez nyomástartó edény vizsgálói és kazánbiztosítási beosztásba. Az itt eltöltött évek alapozták meg, hogy behívták a MÁV Vezérgazgatóság Gépészeti Szakosztályára vontatójármű üzemeltetői munkakörbe.

Viszonylag rövid idő eltelte után a dízel csoportba került, ahol a Pi-elstick motorok honosításának és fejlesztésének lett a típusfelelőse, valamint az M62 és M61 Nohab mozdonyok motorproblémáinak kezelése is a feladatköréhez tartozott.

1974-ben a SZOT Felsőfokú Munkavédelmi Tanfolyamán Munkavédelmi szakmérnök végzettséget szerzett. 1980-ban a MÁV Anyagvizsgáló Főnökséghez került főmérnöki beosztásba. A cég továbbvitelén túlmenően megbízták a Vasúti Vegyi Elhárító Szolgálat kialakításával és működtetésével. A szolgálat feladata volt a veszélyes árukat szállító (RID) vasúti járművek sérülése, vagy egyéb havária eset alkalmával a veszélyes anyagok szabadba jutásának megakadályozása, illetőleg a szabadba jutott áruk okozta környezeti károk felszámolásának irányítása.

A személyi feltételek biztosíthatóak voltak a főnökség létszámába tartozó vegyész- és gépészmérnökökből, azonban a tárgyi feltételek biztosítása sok munkába került. A szolgálat munkájában 16 éven át tevékenyen részt vállalt. Ezt követően a MÁV Vezérgazgatóságon folytatta pályáját, mint csoportvezető, majd osztályvezető.

Szakmai téren folyamatosan tovább képezte magát, 1995-ben a Budapesti Műszaki Egyetem Mérnök-továbbképzőjén Atomtechnika és Sugárvédelem középfok, majd

ugyanítt 2001-ben Minőségügyi Szakmérnök képesítést szerzett.

1999-ben kinevezték a Gépészeti Szakszolgálat területére, hálózati szinten minőségirányítási vezetői beosztásba. Minőségügyi mérnöki képesítést szerezve 2001-ben megtörtént a szervezet teljes körű auditja, 2004-ben, 43 év vasúti szolgálat után e beosztásból vonult nyugállományba, azonban még két évig dolgozott szerződéses munkaviszonyban.

A későbbiekben, 2012-től a Magyar Vasúttörténeti Alapítványnál kazán biztonsági és járműátvevői munkát is ellátott. E mellett a Hungarail

Kft-nél minőségirányítási megbízotti tevékenységet folytatott.

22 éven át volt a MÁV Tisztképző Intézet tanára, több, a szakmát érintő szakirodalmi anyagot, tankönyvet írt szerzőként és társszerzőként és több konferencián tartott előadásokat. A Budapesti Műszaki Egyetem Szenátusa aranydiploma adományozásával ismerte el értékes mérnöki tevékenységét.

Bajok János életművét gyarapította, szakírásait a Vasútgépészetben is művelte. Cikkeivel támogatta, javította a szakma gépész ismereteit. 1995-ben „Az M62. sorozatú moz-

donyok üzembe állítása Bp. Ferencváros Vontatási Főnökségen” című cikkét jelentették meg. 2002-ben „Az EN ISO 9001:2000 szabvány szerinti minőségirányítási rendszer bevezetésének tapasztalatai a Gépészeti Szakigazgatóság területén” című írását közölte a Vasútgépészet.

2017-ben a Közlekedéstudományi Egyesület posztumusz Örökös Tagssággal ismerte el 50 éves példaértékű szakmai tevékenységét.

Írta: Fejes Antal

A MÁV vontatási telepi rendszer fejlődésének folyamata

(Kocsis József emlékére a MÁV vontatási telepek múltjának felidézése)

A „gőzös” korszak 1965-ig

A MÁV trakciójában még a hatvanas években is a gőzvontatás volt a meghatározó. Jellemző a gőzvontatás fontosságára, hogy 1960-ban is még 88,4%-kal részesedett a szállítási teljesítményből.

A vontatási infrastruktúrafejlést a gőzösök kiszolgálásának igénye határozta meg.

A MÁV járműparkjának akkori összetétele, a gőzös trakció meghatározó súlya, a karbantartási feladatok változatlansága tehát nem igényelte a vontatási telepek gyökeres átalakítását, fejlesztését. A szállítási feladatok folyamatos növekedésével a vontatási trakció termelékenység javulása (villamosítás, dízelesítés) sem tudott lépést tartani.

A vontatási kocsijavító műhelyek feladatai is folyamatosan növekedtek. Ez részben a megnövekedett jármű karbantartási feladatok következménye, részben pedig a járműjavítóknál végrehajtott profiltisztítás létszámhiány miatti munkaleadás (futójavítások csökkentése) következménye volt. Elterjedten alkalmazták az ún., röptetős építményeket.

Trakció váltás időszak

A hatvanas évek elejétől a magyar gazdaság gyors növekedést produkált. A második világháborút követő helyreállítási munkák óta „elhanyagolt” MÁV alulméretezett szállítási kapacitása egyre inkább nem felelt meg az igényeknek. Gyakoriak voltak a szállítási zavarok. Az ugyancsak fejletlen közúti motorizációval együtt a vasút a gazdasági növekedés akadályozója lett. A körvonalazódó szállítási csőd elkerülésére gyors központi gazdaságpolitikai döntések születtek. Ennek eredményeképpen a MÁV azóta is példa nélkül álló korszerűsítésbe kezdhetett. Alig tíz év alatt lecserélhette mintegy ezer vontatójárművét kettőezer személykocsiját és harmincezer teherkocsiját. Az akkor még korszerű járművek megjelenése a vontatási telepekkel szemben is új követelményeket állított. A nagy hatósugarú dízel- és villamos mozdonyok, a gőzösöktől alapvetően eltérő gondozási és javítási technológiája korszerű, emelő és süllyesztő berendezésekkel ellátott, daruzható, így nagyobb belmagasságú épületeket, más kiszolgáló infrastruktúrát igényeltek. (Olajtároló gázolajfel-

adó, homokfeladó, laboratórium stb.) A körfűtőházak, a fordítókorongok, a régi gőzös technológiára tervezett vontatási telepek eredeti kialakításukban nem voltak alkalmasak a megváltozott karbantartási, javítási követelmények teljesítésére. A trakcióváltás így kényszerítette ki a fűtőházak átépítését. Az új járműtípusok megjelenését tehát szükségszerűen követte a fűtőházak korszerűsítése, átalakítása. A dízelesítés és a villamosítás térhódításával sorra épültek át a régi gőzös vontatási telepek. A MÁV jelentős összegeket fordított az átépítésekre, de a rohamosan jelentkező és növekvő igényekkel megbirkózni nem volt képes. A vontatási telepek 1965-1995 években megvalósított fejlesztésében három fejlődési szakasz határozható meg:

1.) *A gőzös telepek a vegyes üzem követelményei szerinti átalakítása, (1965-1975)*

2.) *Új, korszerű villamos/dízel vontatási telepek és kocsijavítók építése (1975-1985)*

3.) *Villamosítási trakció váltással és feladatcsökkenéssel összefüggő redukció (1986-1995)*

Az első időszakban, 1975-ig, a vegyes üzem követelményeinek

megfelelően (gőz/dízel/villamos) a körfűtőházak részleges vagy teljes átépítése volt a jellemző. Ekkor épült át pl.: Kiskunhalas (1966) Miskolc (1967), Székesfehérvár (1968) Debrecen vontatási telep motorszín bővítése (1968).

A gépészeti berendezések közül a mozdonyfordító-korongok villamos hajtást kaptak. A dízelesítéssel egy időben a süllyesztő-berendezéseket is át kellett alakítani (villamos hajtás, nagyobb teherbírás). A mozdony- és kocsi javító műhelyeket 40 és 60, illetve 100 tonnás járműemelő-csoportokkal szerelték fel. A dízel és villamos vontatójárművek fődarab kiemelését csarnokba szerelt bakdaruk segítségével végezték. 1968-ban a vasúti jármű kerékpárok kiszereles nélküli szabályozására nagy teljesítményű kerékeszterga-pad lett üzembe helyezve Budapest-keleti Vontatási Telepen.

A dízelüzem terjedésével gázolaj-tárolók építése vált szükségessé (250 majd 1500 köbméteres tárolók létesültek). A gázolaj-tárolók mellett gázolaj-feladó berendezések létesítéséről is gondoskodni kellett.

A korszerű dízel és a villamos járművek, valamint az új beszerzésű kocsik hatékony karbantartása a meglévő vontatási telepi infrastruktúrán belül egyre nehezebb volt.

A villamosításhoz kapcsolódóan villamosítási beruházásokból épült át több vontatási telep. (pl. Nyíregyháza,)

A hetvenes évek elején felmerült a kérdés, hogyan tovább a vontatási telepek fejlesztésében.

A vontatási telepi rendszernek a gőzvontatás megszüntetésével párhuzamosan végrehajtandó korszerűsítésével a gépészeti szakosztály a hetvenes évek elejétől behatóan foglalkozott. Megindult és felgyorsult a vontatási infrastruktúra fejlesztése. A vontatási létesítmények fejújítására, és beruházásra 1970-ben alig 100 millió Ft-ot, 1975-ben 140 millió Ft-ot, az "utolsó inflációmentes évben" 1978-ban már 175 millió Ft-ot költött a MÁV. (Ezek az adatok

nem tartalmazzák a villamosításból finanszírozott vontatási telepek építési költségeit.)

1980-ig elkészült: a szolnoki „A” típusú kocsi javító.

A vontatási telepek 1990-ig terjedő időszak fejlesztési feladatait és munkamegosztására vonatkozó döntéseit összefoglaló koncepció 1979-ben, a MÁV hosszú távú fejlesztési tervére alapozva fogalmazódott meg.

A 937/T/1979 számon ismertté vált fejlesztési tanulmány a gépészeti fenntartó és üzemeltető rendszer egységes, és az óta is követett fejlesztési elveit rögzítette: ipari jellegű, diagnosztikai vizsgálaton alapuló, fődarabcsérés, koncentrált és jól technológizált karbantartási-javítási tevékenység, színvonalas ellátáshoz biztonságos és megfelelő minőségű munkafeltételeket fogalmazott meg.

Ekkor már meghatározható volt a gőzvontatás teljes megszüntetése időpontja,

Bizonyossá vált, hogy 1980-ig a régi kéttengelyes kocsipark nagy része selejtehető lett. A korszerű vontatójárművekre és az alapvető kocsi típusokra kidolgozták a karbantartási és javítási technológiákat.

Világossá vált, hogy az egész vontatási telepi hálózat egyenszilárdságú fejlesztése nem indokolt, a vontatási telepi karbantartási munka differenciált fejlesztéssel is eredményes lehet.

A vasút területén összhangot kellett teremteni a munkaerő-adottságok (lehetőségek) és a fenntartási feladatok között.

1978-79-ben a MÁV szállítási teljesítménye elérte a maximumát. Számos vontatási telepen ún. vegyes vontatási üzem volt, ugyanakkor a korszerű vontatójárművek nagy típusszáma és területi szétszórtsága volt jellemző, a gőzvontatás adottságaira és trakciós hatósugarára kialakított (örökölt) fenntartó és üzemeltető telepi rendszere volt a MÁV-nak, illetve a kocsi javításhoz nem rendelkezett elégséges mennyiségű és minőségű infrastruktúrával sem. A MÁV célul tűzte ki, hogy a

gépészeti telepek korábbinál gyorsabb ütemű fejlesztésével biztosítani kell az egységes hálózati szempontokat. A feladatok nagyságára jellemző, hogy 1978 évi árszinten évente mintegy 800...850 millió Ft beruházást igényelt folyamatosan 1990-ig. A terv, az terv maradt, a vontatási szakszolgálat fejlesztésre és felújításra évente 270...430 millió Ft között változó összegeket fordíthatott.

A fejlesztés azon alapult, hogy a dízel és villamos járművek nagyobb akciórádiusza (hatótávolsága), másrészt a gőzmozdonyok fenntartási rendszerétől eltérő javítási, karbantartási ciklusrend. A várható, jövőbeni szállítási feladatok alapján ekkor még nem kellett a személy- és teherkocsik csökkentésével számolni, így a kocsi javító műhelyek feladatai sem változtak. A vasútüzemi technológia és a kocsi javító hálózat adottságai a javítóbázis-rendszert már korábban helyesen meghatározta, a vontatott járműveknél sem következett be olyan strukturális változás, amely fenntartó bázisai összevonását eredményezte volna, így az változatlan maradhatott.

A vontatási szakszolgálat a 70-es évek végén még 48 önálló főnökségből, 8 kirendeltségből és 9 határállomási kocsiszolgálati helyből állt. A gőzvontatás megszüntetésével párhuzamosan koncentrálnak volt a járművek karbantartása és javítása.

A 937/T/1979. sz. koncepció új vontatási telepi rendszert hirdetett meg, amelynek fő elemei a körzeti vontatási telep, a honos vontatási telep és a vontatási kirendeltség. A rendszeren belül a körzeti vontatási telepi hálózat volt hivatott a járművek magasabb szintű karbantartásainak elvégzésére és a magasabb felszereltséget igénylő futójavításokra. A körzeti feladatok részét képezte pl. a járműdiagnosztika. A körzeti, a honos, és a kirendeltség hármastagolódása az akkori elgondolások szerint „szervezet független”, vagyis a MÁV szervezeti struktúra módosítások nem érinthetik, de a feladatok változása miatt később szükségesé

váló átminősítések már ekkor megfogalmazódtak.

A körzeti telepek korszerű elvek alapján tervezett új vagy átépített infrastruktúrákon jöttek létre. Ebben a koncepcióban a körzeti vontatási telepként még Bp. Keleti, Bp. Háman Kató, Székesfehérvár, Miskolc, Debrecen, Nyíregyháza, Szeged, Dombóvár és Szombathely volt kijelölve. A vontatási telepek átépítése a koncepció szerint folyt.

2.) A hetvenes-nyolcvanas években a korszerű vontatási telepek az új elvek szerint lettek tervezve és épültek meg: Dombóvár, Ferencváros, Nyíregyháza, Békéscsaba, Szombathely stb.

A gőzvontatás „szigetüzemre” vult vissza. 1980-ban a gőzvontatás teljesítménye az összes vontatásból a 4%-ot sem érte el. 1985-től a MÁV hálózatán a „Háman és a celldömölki V.F., kivéve, beszüntettük a gőzmozdonyok üzemeltetését és karbantartását. Napjainkban a MÁV néhány darab un. nosztalgiaegyzős járművet tart üzemképesen, amelyek esetenkénti javítását Északi V.F végzi. A gőzvontatás befejezéséig elkészültek a körzeti telepek, ezzel megnövekedett a javítókapacitás.

A kiépített nagykapacitású karbantartó, javító hálózat és a gőzös vontatási technológia megszüntetése felszínre hozta az addigi vontatási telepi struktúra tarthatatlanságát, feleslegessé tette a meglévő vontatási telepi hálózat rendszerének megtartását.

A gőzvontatás felszámolásával egy időben a MÁV Gépészeti és Járműfenntartási Főosztályán 1984-ben kidolgoztuk „A szakszolgálat vontatási fenntartó és üzemeltető bázisainak fejlesztése 2000-ig” című koncepciót, amely differenciált fejlesztést, visszafejlesztést hirdetett meg. Ebben már figyelembe lettek véve azok a tartósan bizonyult folyamatok is, amelyek a hetvenes években már megmutakoztak és tartósan, visszafordíthatatlannak bizonyultak. Így pl. a járműjavítóknak és egyes vontatási telepeken állandósult

létszámhiány, amely a járművek javításában kényszerű átcsoportosításokat követelt meg. Különösen nagy gondot jelentett a egyes körzeti vontatási telepek és néhány kocsijavító műhely esetében.

Másrészről viszont korszerűtlen, kevésbé felszerelt vontatási létesítmények feladatai még nem csökkentek a tervezett szintre. A járműfenntartó, üzemeltető bázisok fejlesztését meghatározó alapelvek és a korábban feltételezett műszaki tárgyi adottságok (a vontatási telepek munkájának lépcsőzetes bontása körzeti, honos és kirendeltség jellegű feladatokra, valamint a kocsijavítók típusai, vonalvillamosítás üteme stb. Ezekről ugyan változatlanul maradtak, de bizonyos hangsúlyeltolódások a koncepcióban megfigyelhetők voltak. Így például már nem szerepelt Budapest-Keleti Vontatási Főnökség a körzeti vontatási telepek között, helyette viszont Szentes, Záhony és Békéscsaba körzeti feladatokat kapott.

A vonalvillamosítás ebben az időben látványos eredményeket ért el. A villamos és dízel trakciós arány gyorsan változott a villamos vontatás javára. és 1990-ben meghaladta a 70%-ot. Ezért a koncepció gyakorlati megvalósítása is felgyorsulhatott és több vontatási főnökségen megszűnt a járművek javítása.

A MÁV-nak 1990-ben 35 vontatási telepe és 14 kirendeltsége volt. A korszerű vontatási nemek egyeduralkodója és a csökkenő szállítási feladatok együttes hatásának következménye volt a főnökségek megszüntetése, ill. visszaminősítése, kirendeltségek bezárása.

A folyamatot tovább gerjesztette az, hogy a vasút szállítási teljesítménye drámain csökkent. A vontatási telepekről naponta igényelt vontatójárművek mennyisége több mint 30%-kal esett vissza, ez a vontatási telepek feladatait is hasonló mértékben csökkentette. Így további vontatási telepeken vált időszerűvé a javítási, karbantartási tevékenység korlátozása, ill. beszüntetése.

A gépészet létszáma és szakmai összetétele a gyors ütemű dízelesítés és villamosítás hatására 1965-1985 között jelentősen megváltozott. A mozdony személyzet összes létszáma 11661 főről 4425 főre csökkent. Egyes szakmák gyakorlatilag kihaltak. A vontatási szakszolgálat létszáma 1965-ben még 29500 dolgozót számlált, harminc évvel később 1995-ben 16208 fő dolgozott a gépészetnél.

(Kocsis József tiszteletére közlése Kovács Károly)

Részletek Kocsis József szakmai életútjáról

Kocsis József, Szolnokon, 1941. február 14-én született.

Középiskoláit az 1955/56. tanévben a bajai Türr István Közgazdasági Technikumban kezdte meg, majd műszaki irányú érdeklődése miatt a szolnoki Gépipari Technikumba kérte áthelyezését, ahol 1960 júniusában technikus oklevelet szerzett.

Tanulmányait Budapesten folytatta, ahol 1965-ben a Budapesti Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kar vasúti szakán közlekedésmérnökként végzett.

Vasúti pályafutása még az egyetem alatt 1963-ban, a MAV Kelenföldi Állomásfőnökségén indult.

1965-től kezdődően szakmai vizsgák, képesítések egész sorát szerezte meg. Így pl. forgalmi vizsga, fővasúti gőzmozdonyvezetői vizsga, felsőfokú vontatási vizsga, majd fővasúti váltakozóáramú járművezetői vizsga. Továbbá a MÁV Budapesti Igazgatóságnál szervezett vezetőképző tanfolyamot is elvégzett.

Számos továbbképző tanfolyamon vett részt: pl. a „Vasúti baleset-elhárítás szervezése, irányítása”; „Bevezetés a számítástechnikába”; „Beruházói továbbképzés”. Ezt követte, az „Energia gazdálkodás kérdései” 1988-ban az MVMT- Ip. M. képzésében, végül a „Manager-mérnök a változó gazdaságban” 1989/90 BME tárgyú oktatása.

Kocsis József sok éve beszámolt a Szolnokon kezdődött mérnöki múltjáról, első mérnöki munkahelye MÁV Fűtőházfőnökség Szolnok, ahol mérnök gyakornok volt 1965. augusztustól - 1966. április hóig. Ez után őt vontatási mérnökként foglalkoztatták 1967. márciusáig.

Következő munkahelye a MÁV Budapesti Igazgatóság IV. Vontatási Osztálya lett, itt mozdonyügyi előadó volt 1976. év végéig, és újabb továbbképzésen vett részt.

Ezt követő munkahelyén, a MÁV Vezérgazgatóság Gépészeti Szakosztály C. Fejlesztési, Szervezési és Helyhezköött Berendezések Osztályán már együtt dolgoztunk többen Kocsis Józseffel. Ezen a munkahelyen fejlesztési, szervezési ügyintéző volt addig, amíg a szakosztályt átszervezték.

Következő közös munkánk helye és ideje a Gépészeti és Járműfenntartási Szakosztály D. Fejlesztési és Szervezési Osztályán volt, ahol Kocsis Józsefet osztályvezető-helyettesé nevezték ki az 1980-1990. időszakra.

Ezt követően párhuzamos együttműködésünk folytatódott, 1990. okt. 15-től Kocsis József lett a Gépészeti és Járműfenntartási Főosztály C. Fej-

lesztési és Villamos Osztály fejlesztési csoportvezetője.

Romló egészségi állapota miatt 1993. március 31-vel munkájából felmentették. Töretlen munka iránti és baráti szenvedélye nem csökkent, főmunkatársként, főtanácsadónak besorolva 1993. április 1-től változatlan erővel dolgozott tovább. Ebben az időben a MÁV járműparkja vagyoni értékének meghatározásával járó fontos feladatokat irányította. (Erre a MÁV átalakulása miatt volt szükség.) A vontatási telepi, a járműfejlesztések koncepcióban nagy lendülettel dolgoztunk együtt, végeztük el a „jövőbe látók” izgalmas és eredményes munkáját.

A MÁV 1993.07.01-én alakult át részvénytársasággá.

Kocsis Józseffel közösen elvégzett munkáink felidézése mellett további ismeretekkel egészíthetjük ki életútját.

A szakmai és egyesületi tevékenységének fontosabb állomásai:

1966-tól a KTE (Közlekedéstudományi Egyesület) tagja, a KTE, GTE, MEE, ETE rendezvényein a szakmai területet érintő rendezvényeken rendszeresen részt vett, és több KTE előadást tartott.

Számos szakoktatásban vett rész, mint pl.: dízelmozdony-vezető tan-

folyam, dízel darukezelői tanfolyam továbbá villamos mozdonyvezetői tanfolyam. Kocsis Józsefet 1983-ban nevezték ki a Mozdonyvezetők és Motorvezetők Országos Vizsgáló Bizottsága tagjává. 1984. nov. 1-től vizsgabiztos teendőket látott el.

A Közlekedési Főfelügyelet megbízásából az Országos közforgalmú és sajtóhasználatú vasúti gőz- és villamos mozdonyok vezetőinek műszaki hatósági vizsgáztatásánál vett részt.

Felkérésre érettségi társelnök volt a Mechwart András Ipari Szakközépiskolában. A Budapesti Műszaki Egyetem vasútgépész szakos hallgatóinak vizsgáztatásánál az Állami Vizsgáztató Bizottság tagja volt, a MÁV Tisztáképző Intézetnél a vizsgáztató társelnöke.

Egészségi állapota miatt ez a szép ívű szakmai pályafutás sajnos megtört, 1994-től már nem volt aktív dolgozó. Élete rövid idő múlva véget ért, Budapesten, a Cinkotai temetőben helyezték örök nyugalomba.

Barátunk, tisztelettel
emlékezünk rád:

*Almási Miklósné, Kisteleki Mihály,
Kovács Károly*

HÍREK

Bemutatkozott a „rejtélyes” ALFA_X

**Mindenki másképp csinálja,
vagy hát így is lehet ezt csinálni.**

Az NHK, a Nippon Hoso Kyokai (Japan Broadcasting Corporation) Japán egyetlen közszolgálati műsorszolgáltatója. A tévénezőktől kapott díjakból finanszírozva pártatlan, magas színvonalú műsorok széles skáláját kínálja a szigetországban és külföldön egyaránt.

Az NHK WORLD-JAPAN az NHK közmédia szervezet nemzetközi szolgáltatása. A legfrissebb információkat közvetíti Japánról és Ázsiáról a globális közönség számára, televízión, rádión és az interneten keresztül.

Az angol nyelven sugárzó, NHK TV Japanese Railway Journal címmel, kéthetente rendszeresen adásra kerülő, külön műsorsorozatot szentel a japán vasutaknak.

A műsor betekintést nyújt az érdeklődőknek a szigetország vasúthálózatát működtető vasúttársaságok színpalái mögé, bemutatva az érdekes tényeket, az új technológiákat és a szakértői véleményeket, valamint az említésre méltó eseményeket. A 2013. április 13-án sugárzott The Tohoku Shinkansen: Full Speed Ahead című adásban mutatták be a JR East vasúttársaság Tohoku és Hokkaido Shinkansen vonalakra tervezett nagysebességű motorvonatok, rejtélyes E956 sorozatú, ALFA-X jelű prototípusát.

The Tohoku Shinkansen: Full Speed Ahead - Japan Railway Journal | NHK WORLD-JAPAN On Demand

(Fordította: Dr. Malatinszky Sándor)

Az ALFA-X prototípusról, ábrákkal bővebben a Vasútgépészet 2024. évi számában olvashatunk.