

LÓKI BÉLA - MAKRA ZOLTÁN

HETVEN ÉVES a SZENTESI MOTORGARÁZS



1928 - 1998

Lóki Béla – Makra Zoltán

HETVEN ÉVES A SZENTESI MOTORGARÁZS

Felirat! 1928 – 1998

Borítóra is sok

SZERETET!

2020. 02. 28.

Makra Zoltán

Szerkesztő:
Mezei István

Lektor:
Szabó Gyula

Kiadja: a MÁV Rt. Vezérigazgatósága

Tartalomjegyzék

Előszó	5
Bevezetés	7
Előzmények	9
A Trianon utáni gazdasági válság hatása a magyar vasútra	13
A mellékvonali motoros vontatás kialakulása	14
A motoros vontatás kezdete a szentesi térségben	16
A motorkocsik elhelyezése	22
A szentesi motoros központ kialakítása	24
A Motorgarázs építése	26
A szentesi Fűtőház Főnökség	32
A Ganz-Jendrassik dízelmotor megjelenése	35
A dízelüzem győzelme	36
A külföldi motorkocsik megjelenése	40
A főnökség vezetőiről	41
A második világháború után	43
Az új típusú dízel-vontatójárművek megjelenése	45
A Fűtőház Főnökség új hivatalos neve: Vontatási Főnökség	47
Vontatási berendezések, és az épületek fejlesztése	50
Szakemberképzés	51
A szervezési intézkedések hatása	53
Jellemző járműtípusaink	54
A környezetünk- és a munkakultúra alakulása	59
Az utóbbi évek fejlesztései	62
Másodhegedűsök... ..	68
Számítástechnika	70
BC motorkocsi – egy legenda mellékvágányon	72
Hagyományörzés és a látogatók	78
A Motorgarázs és a sport	81
Az utóbbi évek... ..	83
A Motorgarázs személyzete a fennállás 70. évében	88
Felhasznált irodalom	95

Előszó

A tisztelt Olvasó egy olyan kiadványt tart a kezében, amely a magyarországi vasútvonalak kiszolgálását biztosító műszaki előkészítő és karbantartó telepek egyik legjelentősebbikének tevékenységét foglalja össze a kezdettől napjainkig.

A megjelentetésének az az időszerűsége, hogy a MÁV szentesi Motorgarázs megépítése és ott a motoros járművek fenntartása 70 évvel ezelőtt kezdődött meg.

Vontatási feladatokat ellátó ún. kis fűtőház közel 110 éve létesült Szentesen. A gőzmozdonyok üzemeltetése és javítása mellett nagy technikai fejlődést és változást eredményezett a motorizáció. Az új kihívásoknak folyamatosan megfelelt.

A település vezetőinek előrelátását bizonyítja az a tény, amivel lehetőséget teremtettek egy motoros bázis megvalósításához, ezzel is elősegítve a gazdasági és politikai továbbfejlődést. A Ganz gyártmányú könnyű motorvonatok üzembe állításuk idején európai színvonalúak voltak. A hamarosan beépítésre került Ganz-Jendrassik-féle dízelmotorral megfelelő személyvonati jármű szolgálta a mellékvonalak forgalmát több mint 50 éven keresztül.

A személy- és a teherforgalom szétválasztása abban az időben nagy jelentőségű volt, ami a vasút akkori vezetőinek előrelátását tanúsítja. Országos szinten a motorvonati közlekedés aránya jelenleg nem éri el a nyugat-európai vasutak szintjét. Ez is bizonyítja, hogy ma is tanulhatunk a nagy elődöktől.

A Magyarországon elsőként megépített motorszín a korszerű járművek üzembeállításával szinte egyidőben teremtette meg a karbantartás feltételeit. Ez a motorszín hosszú időn keresztül mintát jelentett Európa számára. A külföldi vasutak szakértői ide jártak tanulni. Szentes Vontatási Főnökség dolgozói a motorkocsik, motorvonatok üzemeltetésén és karbantartásán kívül a nagyobb teljesítményű dízelmozdonyok kiszolgálását is sikeresen megoldották és az egykori Motorgarázs ma is a MÁV Rt. gépészeti telephelyeinek gyöngyszeme! Nem túlzás ez a minősítés, mert a magas színvonalú szakmai munkán kívül a környezet ápolásában, a kulturális és sporttevékenységben is kiválóan vesznek részt.

A hetven éves dízelmotoros vontatójármű üzemeltetés magas szintje biztosítéka annak, hogy a következő időszakban is jó színvonalon fogják a térség mellékvonalain a vasúti közlekedést lebonyolítani.

Mindannyian, vasutasok és nem vasutasok, akiket az ünneplés során a múlt, a történelem felelevenítése, megörökítése vezérel, egyben a jövőbe vetett hitünket is kifejezzük, hogy a vasúti mellékvonalakra és az azokat kiszolgáló telepekre a huszonegyedik században is szükség lesz.

Ajánlom a könyvet minden vasutat szerető, ill. a vasút iránt érdeklődő olvasónak.
Budapest, 1998. június hó

Juhász Gyula

a MÁV Rt. gépészeti szakigazgatója

Bevezetés

A MÁV szentesi Motorgarázs története a magyar vasútfejlődés egyik jelentős fejezete. Múltja és jelene Szentes város életének része.

A tisztelt Olvasó, amikor átlapozza, elolvassa ezt a könyvecskét, azt ne a tudományos kutató igényességével tegye. Az emlékezés több, mint amit az ember szavakba képes önteni és több, mint amit a fényképezőgép megörökíthet. Az eltelt 70 év történelméhez tartozik a dízelmotor füstjének jellegzetes illata, az üzemelő motorokban feszülő lóerők, a kerek csattogása. Ide illik a számtalan adat és az egyre halványuló emlékképek serege is. Olvasás közben engedje, hogy úrrá legyen Önön az az érzés, amelyet mi éreztünk és érzünk.

Tisztelet és elismerés az elődök – apáink és nagyapáink – iránt, akik a hajdani libalegelőn egy év alatt felépítették a mai napig is korszerűnek tekinthető motorszínt.

Tisztelet és elismerés a motorosüzem megteremtése, fejlesztése terén érdemeket szerzett mérnökök, technikusok és munkások tudása iránt.

Köszönet az eltelt 70 év alatt itt dolgozó egyszerű emberek munkájáért, akiknek sorsában mint cseppben a tenger, ott rejtőzik a hét évtized minden öröme és keserősége.

Köszönetet mondunk azoknak, akik ötleteikkel, írásos anyagaikkal, fotóikkal és közreműködésükkel segítették e kis munka megjelenését.

Utolsó köszönet Lóki Béla nyugalmazott vontatási főnök úrnak, aki a könyv megjelenését már nem érthette meg. Olthatatlan vasútszeretete, és embersége mélyen bevésődött szívünkbe.

Szentes, 1998. június

Előzmények

Szentes városa, Csongrád vármegye egykori (1883–1950 között) székhelye viszonylag későn: 1887-ben, több mint 30 évi huzavona után épített helyi érdekű gőzvasutat. Addig ökrösszekéren, lovaskocsin és lóháton, télen lovasszánkóval közlekedtek.

A XIX. század második felében az omnibusz (lóvontatású) is megjelent a közutakon és kis túlzással mondhatjuk, hogy menetrend szerint közlekedett. A Tisza folyó közelsége lehetővé tette Szentesnek a vízi úti közlekedést is.

Kiskunfélegyháza városát már 1853 őszén bekapcsolták a vasúthálózatba. Az osztrák érdekeket szolgáló Osztrák–Magyar Államvaspálya pedig Kiskunfélegyháza felől Szentesen át kívánt a Tiszántúlra behatolni. Ez a törekvés nem volt kíváncsú a magyar kormány részéről.

A „nyakas magyar” szentesi városatyák a közgyűléseken úgy nyilatkoztak, hogy „építsen a német ott ahol akar, de itt ugyan kárt nem csinál a földeken”. A városatyák más közérdekű ügyekben sem akartak változtatásokat megszavazni.

Az idő múlásával a vasút létesítésének ügye egyre jobban előtérbe került. Szentes városa ezért 1872-ben létrehozott egy 7 főből álló vasúti bizottmányt. Ugyanakkor Csongrád vármegyénél is tevékenykedett egy vasúti bizottság, hogy Szentes vasútja megvalósuljon. Bár igyekezett jó munkát végezni a két bizottság, de pénzügyi okok miatt a vasút nem valósult meg.

Az 1879. évi árvíz és azt követő események: a közigazgatás reformja (a megyei kormányzat akkor költözött Szegvárról Szentesre), Horváth Gyula kormánybiztos személyes jelenléte és intézkedései, valamint az 1880. évi polgármesteri választás során a vasúti bizottmány is átalakult, munkájuk szakszerűbb és rendszeresebb lett.

Kedvező lehetőség volt Szentesnek, hogy 1885-ben megépült a Pusztatenyő–Kunszentmárton helyi érdekű gőzüzemű vasútvonal, melyen május 17-től megindult a menetrend szerinti vasúti közlekedés.

Így vált lehetővé Kunszentmárton–Szentes helyi érdekű vasútvonal megépítése, amelynek építési engedélyezési tárgyalása 1885. május 15-én volt.

A vasút részletes kiviteli terveit Perjatl Márton és Wágner Emil mérnökök budapesti mérnöki irodája készítette.

A gőzüzemű Kunszentmárton–Szentes Hév kiviteli engedély száma: 48477, 1886. december 15-i keltezésű. Az építési tőke 440.000 Ft-ban volt meghatározva, a munkálatokat Fleischmann József irányította.

A vágány építéshez és anyagoláshoz az aradi fűtőháztól rendelték ki egy XII. osztályú 758 sz. (későbbi sorozatszáma 377) gőzmozdonyt. Ez a gőzmozdony még több mint 70 éven át teljesített szolgálatot a szentesi térségben.



A 377 sorozatú gőzmozdony

A munkálatok felügyeletét a MÁV részéről az aradi Üzletvezetőség látta el. (Szegeden 1888-tól van csak Üzletvezetőség, illetve Igazgatóság.)

A szentesi Indóház alapkövének letétele 1887. június 12-én történt, ezt követően megkezdődött a fűtőház (kis fűtőház) építése is, amely kb. 150 méterre épült az indóház Hódmezővásárhely felé eső területén.

A vágányfektetéssel augusztus 3-án értek Szentesre. A vágányok 20 kg/fm súlyú acélsínből készültek 4500 kg kerék-, illetve 9 tonna tengelynyomásra. Augusztus 7-én déli 12 órakor egy gőzmozdony robogott be Szentesre, melyen Szentes polgármestere érkezett családjával.

A vasút ünnepélyes átadására 1887. szeptember 22-én került sor. 11 óra 30 perckor érkezett az indóház elé a műtanrendőri bejárást végző bizottság vonata. A vonatot közel 10 ezres tömeg várta és lelkes éljenzéssel fogadta. A szentesi dalárda a Himnuszt énekelte. Sarkadi Nagy Mihály polgármester köszöntötte a vonattal érkező Lakatos Aladár miniszteriumi képviselőt és kíséretét.

A közforgalomnak szeptember 24-én adták át a vasutat, amikor az első, 3813 számú személyvonat 5 óra 30 perckor elindult Szentes állomásról. Az első állomásfőnök Kiss Béla volt, aki Kolozsvárról került Szentesre.

A Szentes–Kunszentmárton-i HÉV igen gazdaságosan működött: az 1895/96. félévi tiszta jövedelme 13.100,-Ft bevétel eredményezett Szentes városának. Ekkora összeget senki sem remélt.

A 22,6 km-es vonalon a menetdíj: I. osztályon 1 forint 20 krajcár, II. osztályon 70 krajcár, III. osztályon 50 krajcár volt.

Szentes város többi vasútvonalának üzembe helyezése:

1893. október 22. Szentes–Hódmezővásárhely



A szentesi indóház

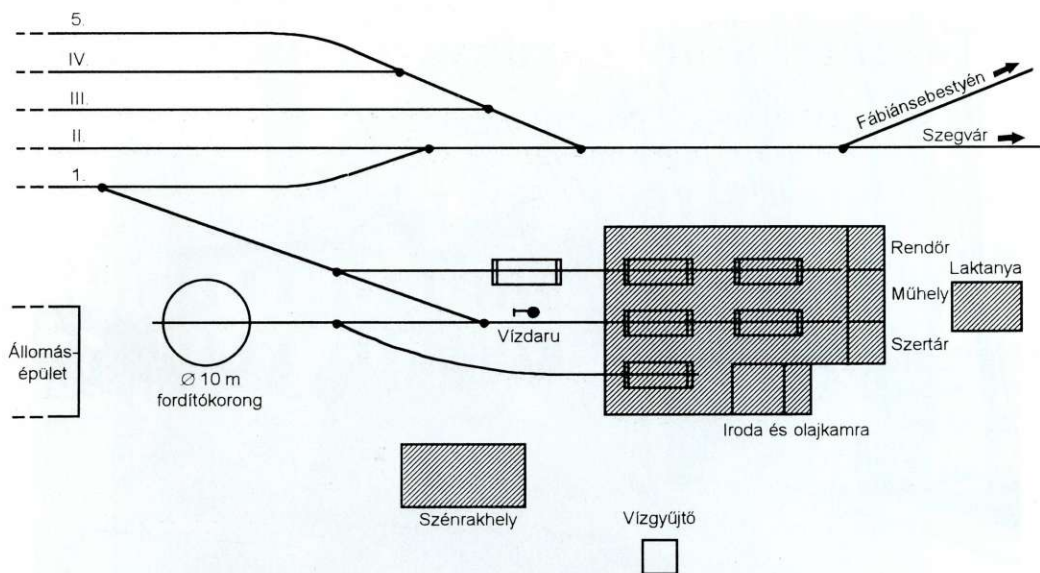
1906. január 4. Szentes–Orosháza

1906. szeptember 21. Szentes–Csongrád.

Ezek is helyi érdekű vasútvonalak voltak és három részvénytársaság tulajdonába tartoztak. Műszaki adataik miatt mellékvonalnak minősültek, és ezeket a köznyelv vicinális vonalaknak nevezte.

A vasútvonalak kiszolgálását, illetve üzemeltetését a Magyar Királyi Államvasút végezte. Kunszentmárton felől a szolnoki fűtőház, Kiskunfélegyháza felől pedig a kiskunfélegyházi fűtőház 377 sor. mozdonyokkal. (Beceneve kacsá volt.) Később az I. világháború után 325, 375 és 376 sorozatú, majd 275 sorozatú mozdonyok is megjelentek a vonalon. A II. világháború után a Szolnok–Szentes-i vonal felújítása lehetővé tette a 424 sor. mozdonyok közlekedését is.

Az ún. kislefűtőházban történt a gőzmozdonyok tárolása, salakozása, szénszerelése kosarazással „gádorról” (falépcső). A vízvételvezetés pulzométeres, ejektoros készülékkel a mozdonygőz felhasználásával történt. A kislefűtőház létszáma az 1920-as és 1930-as években 1 előfűtő és 2 szénszerelő munkás volt. A kislefűtőház felügyeletét 1927-ig a szolnoki, később a kiskunfélegyházi fűtőházfőnökség látta el.



A kisfűtőház épületének alaprajza és a vágányhálózat helyszínrajza

A Trianon utáni gazdasági válság hatása a magyar vasútra

A létrejött vasútvonalak a XX. század elején kedvező hatást gyakoroltak a város fejlődésére. Fejlődött a kereskedelem a szomszéd városokkal. Sokan és jobban el tudtak járni kubikus munkára, bővült a munkalehetőség. A mezőgazdasági terményeket, iparcikkeket a szomszéd városok piacaira, vásárait hamarabb el tudták juttatni.

Az 1930-as években Szentes város lakossága 33 ezer fő volt, amelyből 12 ezren a város körüli tanyavilágban éltek. A város mezőgazdasági jellegű volt. Az ipart néhány malom és téglagyár, valamint 1060 kisiparos jelentette. Kereskedelmi tevékenységgel 600 fő foglalkozott.

A trianoni békediktátum után a szétdarabolt országban kialakult gazdasági nehézségek miatt a mellékvonalakon (vicinális) csökkent a szállítási teljesítmény. Rossz lett a vonatok kihasználtsága. A bevételek csökkenése miatt a mellékvonalakon vegyes vonatokat (személy teher együtt) közlekedtettek. Az átlagosan 3 km-es megállási távolság és a tehervagonok kezelése miatt kb. 17 km/h-ra csökkent az utazási sebesség. Így 100 km távolságra csak 6 óra alatt lehetett eljutni. A Szentes környéki mellékvonalakon általában 2 pár gőzvontatású vegyes vonatot közlekedtettek.

Az 1930-as években fejlődött a városok közötti úthálózat. A sáros földutakat felváltotta a zúzottkő burkolatú „makadám” út. Rohamos fejlődés volt tapasztalható a benzinmotoros autóknaál és az autóbuszoknaál is. Az autóbusz közlekedés fejlődése a vasúti „vicinális” utazási sebességhez képest kedvezőbb lett. Az utazóközönség ezért inkább autóbuszon utazott. Így tovább csökkentek a vasúti bevételek és helyenként veszélybe került a HÉV Vasúttársaságok léte.

Sürgős és hathatós intézkedésre volt szükség. A MÁV Igazgatósága (ma: Vezérigazgatóság) a személyszállító vonatok sebességnövelése érdekében 1926-tól megkezdte a „vicinális” vonalakon a vegyes vonatok szétválasztását. Ugyanakkor kis teljesítményű és kis önsúlyú gőzmozdonyokat rendelt a MÁVAG-nál. Ezek voltak a 22 (275) sorozatú ún. motorpótló gőzmozdonyok, melyek 1928-ban jelentek meg a mellékvonalakon és a „nyalóka” becenevet kapták. Ezek voltak a MÁV leggazdaságosabb gőzmozdonyai. Elhatározás született ugyanakkor a mellékvonali személyszállító vonatok motoros vontatásának bevezetésére is.

A múlt század végén már épültek gőzmotorkocsik, amelyek több helyi érdekű vasúttársaságnál üzemeltek, de nem váltak be, padlószint alatti gépezetük nehezen volt vizsgálható, nyáron a nagy meleg, a gőzkazán miatti füst, a szénpor az utasok részéről sok panaszt váltott ki.

A mellékvonali motoros vontatás kialakulása

A század elejétől megindult a belsőégésű robbanómotorok fejlődése és gyártása és azokat a vasúti járművekbe is kezdték beépíteni.

A német ipar 1924-ben már 75 LE, sőt 100 LE teljesítményű autómotorokat gyártott és épített be mechanikus erőátvitelű vasúti motorkocsikba. A MÁV is vásárolt külföldről ilyen teljesítményű autómotorokat és azokat motorkocsikba építették be. 1925-ben már több ilyen motorkocsi volt.

Hazai viszonylatban a Ganz gyárban is kedvező kísérletek folytak; ebben az időben már nemcsak benzinüzemű, hanem az olcsóbb üzemanyaggal működő, kevésbé tűzveszélyes dízelmotoros vasúti járművek terén is. Ezzel lehetségessé vált, hogy az Alföld közepén, ahol a legtöbb a mellékvonal, a MÁV motoros vontatási központot létesítsen.

A MÁV részéről Orosházára esett a választás, mivel ott 5 vonal csatlakozik egy csomópontba. A mai Mikolai kert helyén építették volna fel a vontatási telepet.

Az Igazgatóság részéről 1925-ben több tárgyalást is folytattak Orosháza város vezetőivel, azonban a magas telekárak miatt nem született megegyezés. Ezekről a tárgyalásokról tudomást szerzett Szentes város polgármestere dr. Négyesi Imre, aki felismerte a vasúti motorizáció előnyeit, a városok közötti közlekedés javításának lehetőségét, és a lakosság megélhetését elősegítő építkezés fontosságát. Lóháton Szegedre utazott, felkereste a szegedi Üzletvezetőség üzletigazgatóját és felajánlotta díjmentesen Szentes állomás Szolnok felőli végén lévő 6 kat. hold területet a vontatási telep építése céljára. Az a terület az akkori térképeken kihasználatlan, helyenként lapos „hékédi libalegelő” néven volt jelölve. A MÁV elfogadta a szentesi polgármester ajánlatát és elkezdődtek a részletes tárgyalások.

Hirdetési Bizonylat.

városi képviselő

Szentes város polgármestere hivatalosan igazolja, hogy a

testületnek 1927. évi november hó 28. n

tartott rendi ülésén a motorvontatótelep és állomásbővítés elő-
járta terület átengedése

ügyében kelt fenti szám alatt hozott határozata az 1927. évi november hó 29.
hó napjától december hó 13. napjáig terjedő 15

napon át előzetes szabályszerű híresztelés mellett a városi főjegyzői hivatal-
ban

közzemlére volt kitéve s ellene felelkezés

vagy észrevétel nem adatott be.

Szentes, 1927. évi december hó 14. napján.


polgármester.

Szentes város polgármesterétől.

263 kgy. 1927. szám.
16598 kig.

Tárgy:

Motorvontató telep és állomás
bővítése.

Tekintetes Törvényhatósági Bizottság!

Szentes város képviselőtestületének fenti határozatát a vonatkozó iratok
kapcsán jóváhagyás iránt felterjesztem.

Szentes, 1927. évi december hó 14. napján.


polgármester.

A terület átengedés hirdetési bizonylata

A motoros vontatás kezdete a szentesi térségben

A MÁV 1925 őszén és 1926 tavaszán több alkalommal motoros próbameneteket indított a Szeged–Hódmezővásárhely vonalon. A kísérletek célja a műszaki, gazdasági és forgalmi kérdések tisztázása volt. A kedvező próba eredmények alapján Szeged és Hódmezővásárhely között 1926. május 15-től két motorvonatpár közlekedett menetrend szerint. Az első kísérlet kedvező eredményt mutatott, de csak egy motorkocsi volt akkor erre a célra és az minden kérdés tisztázására kevésnek bizonyult. Ezért a szentesi térségben 1926. október 1-től 4 vonalon folytatták a kísérletet és mérést.

A szegedi Üzletvezetőség 1927. március 18-án dr. Veres Gábor üzletigazgató-helyettes által aláírt 70 oldalas jelentése első sorainak hiteles szövege:

„A m. kir. Államvasutak Nagytekinetű

Igazgatóságának

Budapest

A szentesi gyorskocsiüzem 1926. október 1-től 1927. február 1-jéig terjedő üzemi időszakában szerzett tapasztalatainkról, valamint e tapasztalatokra alapított tiszteletteljes javaslatinkról van szerencsénk a következő jelentésünket előterjeszteni.”

E kísérletek végzését és tapasztalatait kivonatosan ismertetjük:

A kísérlet célja a „vicinális” jellegű, gyér forgalmú vonalakon a személyszállítás utazási sebesség növelése és gazdaságosabbá tétele. A szegedi üzletvezetőség területén lévő 1092 km vonalhálózat 77,8%-a vicinális jellegű, 641 km Hév és 208 km MÁV vonal. A gőzmozdonyok függelék szerinti terhelés kihasználtsága alig érte el az 50%-ot, de sok esetben sokkal kevesebbet. A mozdonyok kedvezőtlen szénfogyasztása, a kis akciórádiuszok miatt sűrűn kellene szénvételező helyet és ejektoros vízállomásokat telepíteni. A mozdony kezelési idők utazási sebesség növelést nem eredményeznének. Az 1926. szeptember hó folyamán 4 db gyorskocsit rendelnek az üzletvezetőség területére és 1926. október hó 1-jével szentesi központból megindult a menetrend szerinti motoros forgalom. Szentes–Szolnok, Szentes–Hódmezővásárhely és Szentes–Kiskunfélegyháza vonalon összesen 5 személyvonatpár forgalmát bonyolította le. (Ez túl igénybevételt jelentett.) Olyan nagy és „mohó” volt az érdeklődés a gyors kocsiforgalom iránt, hogy mind a 4 gyorskocsit üzemeltetni kellett. (Tartalék kocsi nem volt.)

Az üzletvezetőség javaslata Szentesre azért esett, mert az Alföld szinte valamennyi „vicinális” jellegű vasútvonalának központjába esik, a vésztői vonalrészt kivéve.

A szentesi fűtőházat (kisfűtőház) kis költséggel a gyorskocsi próbaüzem céljaira fel lehetett szerelni. Szolnok–Szentes viszonylatban három kihasználatlan vegyes vonatpárt meg lehetett szüntetni és ez jelentős megtakarítást eredményezett.

A Szolnok–Szentese-i vonal „n” rendszerű felépítménye oly gyenge, hogy a 377 sor. mozdony 30 km/óra sebesség mellett csak 3 köbméter vizet és 1 tonna szénét vételezhet.

Az első állomásított gyorskocsi állag

A 312 sz., két 75–75 LE teljesítményű N.A.G. német autómotorral felszerelt 4 tengelyes motorkocsi érkezett 1926. IX. hó 29-én.

A 351 sz., egy 75 LE teljesítményű Ganz motorral felszerelt 2 tengelyes motorkocsi érkezett 1926. IX. hó 30-án.

A 350 sz., egy 75 LE teljesítményű N.A.G. motorral felszerelt 2 tengelyes motorkocsi érkezett 1926. X. hó 1-én.

A 313 sz., két 75–75 LE teljesítményű N.A.G. motorral felszerelt 4 tengelyes motorkocsi érkezett 1926. X. hó 8-án. Ezt 38,6 tonna súlya miatt november 12-én Balassagyarmatra átállomásították. A motorkocsik benzol üzemanyaggal üzemeltek (benzin és spiritusz keverék). Mind a 4 motorkocsihoz egy-egy pótkocsi is érkezett. 1926. november 10-én érkezett a 310 sz. 150 LE teljesítményű Deutsche Werke Kiel szerkezetű motorkocsi a 313 sz. motorkocsi helyett. A 351 sz. Ganz motorkocsi és a 310 sz. (Kiel) kocsi december hóban nagyjavításra került és az utóbbi nem is került vissza. A hiány pótlására 1927. I. hó 11-én érkezett Szentésre a 311 sz. N.A.G. két 75–75 LE teljesítményű 4 tengelyes motorkocsi. Az alábbi táblázat a motorkocsik műszaki adatait tartalmazza.

Az első szentesi motorkocsik

Gyártási év	Pályaszáma	Motortípus	Teljesítmény kW	Tömeg t	Sebesség km/h	Ülőhely	Megjegyzés
1925.	BCa 310	DWK	100	34,8	60	20+52	4 tengelyes
1926.	BCa 312	NAG.BM.70	2x55	37,8	60	24+49	4 tengelyes
1927.	BCa 313	NAG.BM.70	2x55	38,6	60	24+49	4 tengelyes
1926.	BCa 330	Maybatch	110	40	60	29+51	4 tengelyes
1926.	BC 350	NAG.BM.70	55	18,7	60	10+30	2 tengelyes
1926.	BC 351	VI AmC 130	55	16,6	55	12+38	2 tengelyes
1927.	BC 352	VI AmC 130	66	17,8	55	15+31	2 tengelyes

Megjegyzés:

BCa 310 kezdetben csak kisegített, 1927. december 23-tól volt Szentésre állomásítva.

BCa 313 1926 novemberétől 1928 májusig nem volt Szentesen.

BC 352 1927-től volt Szentesen.

BCa 330 motorocsi főjavítás után átszámozva (új motort kapott) BCa 304-re (1931).

A vonalakra engedélyezett gyorskocsi sebességek és teljesítmények

Pusztatényő–Szentese 40 km/óra

Csongrád–Szentese 50 km/óra

Kiskunfélegyháza–Csongrád 40 km/óra

Szentese–Hódmezővásárhely 50 km/óra

A sebesség növekedés jelentős a 377 sor. mozdony 30 km/óra sebességéhez képest, ezért is kapta a gyorskocsi elnevezést.

A következő táblázat a gyorskocsik üzemi teljesítmény adatait szemlélteti.

Időszak	Vonat					Tonna	Utas
	kilométer						
	menetrend- szerinti	tényleg	ebből regie*	gőzmozdony		gyorskocsival	
				km	A menetrend szer. %-ában	tényleg	
1926 év október hó (1–22-ig)	11.444.4**	12280.4	733.6	364.4	3.2%	546.600	1.679.311
1926 év november hó (okt. 23–nov. 22)	19.496.6***	19.158.7	346.5	738.–	3.7%	873.300	1.908.210
1926 év december hó (nov. 23–dec. 22)	20.202.–	20.134.9	783.3	885.6	4.3%	862.000	1.757.103
1927 év január hó (dec. 23–jan. 22)	20.875.4	18.538.–	81.4	1.623.6	7.7%	790.000	1.570.313
Összesen illetőleg átlag:	72.018.4	70.112.–	1.944.8	3.611.6	5.0%	3.076.900	6.914.937

* Mai elnevezéssel: szerelvénymenet

** A november 1-én üzembe helyezett 2 vonatpár nincs benne.

*** A november 1-én üzembe helyezett 2 vonatpár csak részben van benne.

A táblázat a gőzmozdony teljesítményét a gyorskocsik javítása miatt tartalmazza, mivel nem volt tartalék állag.

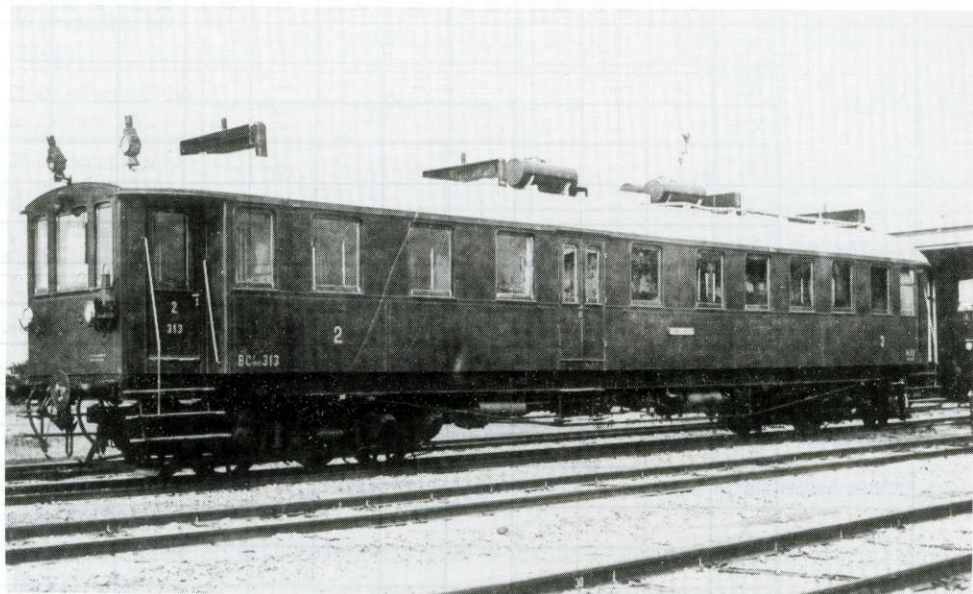
A három havi kísérleti szakaszban egy gyorskocsi havi átlagteljesítménye 4812 km volt. Az Üzletvezetőségénél ez idő alatt egy üzemi gőzmozdonyra eső havi teljesítmény csak 2925 km.

Így a gyorskocsik 64%-kal nagyobb km teljesítményt értek el a gőzmozdonyokhoz képest. Mivel a gőzmozdonyoknál 34% üzemi tartalék volt, az összes állagba vett gőzmozdonyra vetített havi átlagteljesítmény (kivéve a letétes mozdonyokat) csak 1502 km. Ezekből az adatokból látható, hogy egy gyors motorkocsi közel háromszor akkora kilométert futott. A gyors motorkocsik vontatási nehézségeit az alábbi táblázatban foglaltuk össze.

A kocs száma	A gyorskocsi megnevezése	Üzem- ben volt hó	Svéd golyós csapágy törés	Irány váltómű elromlás	Hajtórúd ágy kiolvadás	Henger tömítettség	Rossz tüzelő anyag	Mágnes platina csavar szakadás	Hűtővíz befagyás	Kardán tengely kapcs. szakadás	Benzolvezető cső befagyása	Mágnes gyújtó szikrát nem adott	Összesen
350	N.A.G.	X.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		XI.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		XII.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		I.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
351	Ganz Bpest.	X.	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	2
		XI.	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2
		XII.	—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	3
		I.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
310	Deutsche WerkeKiel	X.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		XI.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
		XII.	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	2
		I.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
311	N.A.G.	X.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		XI.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		XII.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		I.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
312	N.A.G.	X.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
		XI.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		XII.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		I.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
313	N.A.G.	X.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		XI.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		XII.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		I.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Összesen		X.	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	3
		XI.	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	3
		XII.	—	1	1	—	—	—	1	—	1	1	5
		I.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

A vonatkések okainál figyelembe kell venni: a gyorskocsi kényesebb, kiforratlanabb, gyöngébb szerkezet, mint a gőzmozdony. A vasútüzemben új, szokatlan, kipróbálatlan jármű. A 6. táblázat szerint a 11 esetből a Ganz kocsi 7 esetben okozott nehézményt, amelynek fő oka a kis motorteljesítmény, valamint az, hogy a többi motorkocsiban két motor volt. (Ez még nem Jendrassik motor volt.)

A kísérleti időszakban kiderült, hogy 150 LE motorteljesítmény feltétlenül szükséges, mert szeles téli időszakban a menetrend nem tartható. (Sarokszél az 1960-as években még a 160 LE csúcsteljesítményű Jendrassik motorokat is próbára tette.) Tartalék alkatrész ellátás a kísérleti időszakban minimális volt, csak a Ganz kocsához volt említésre méltó alkatrész.



A BC 313 psz. motorkocsi

Üzemanyag-ellátás

A négy motorkocsi napi 580 km futás esetén 700 g/km fogyasztást figyelembe véve napi 400 kg benzint használt fel. Az üzemanyagot egy 5000 literes tűzbiztos tartályban tárolták, de sok esetben még hordókban is. Az üzemanyag fajlagos fogyasztás csökkentése fontos kérdés volt. Különös jelentőségű volt az adagoló fűvóka beállítása, a gazdaságos motorvezetés, a gyorsítás, a kifuttatás.

Személyzeti követelmény

A telep vezetőjének jól képzett, a motor technikában járatos és fűtőházi vezetői gyakorlattal bíró, jó adminisztrációt végző személynek kell lenni.

A motorvezetőknél a gőzmozdonyvezetői gyakorlat fontosabb a vasúti forgalmi fegyelem betartása miatt, mint a motorszerelői gyakorlat. (Ezt a követelményt még az 1960-as években is betartották.)

Két motorkocsihoz egy fő szerelő szükséges. Vonatvezető és jegyvizsgáló egy személy lehet.

Az állomásvezetőknek állandóan figyelni kell az utasforgalmat és a férőhelyet aszerint biztosítani, figyelemmel lenni a vásár, a piac, a búcsú és ünnepnapokra.

Jövedelmezőség

Az Üzletvezetőség részletes elemzést készített a költségek és bevételek alakulásáról vonalanként, motorkocsinként. Az egy vonatkm-re eső átlagos önköltség 0,90 pengő, amely érték csak 27%-a a gőzmozdonyos üzemnek. Tehát 73%-kal kedvezőbb a jövedelmezőség.

Tanulságok a gyorskocsi üzemmel kapcsolatosan

1. Gyér forgalmú vonalakra való, hogy a vegyesvonati rendszer megszűnjön.
2. Sík pályára max. 10 %-os emelkedésig, 50 km/óra sebesség a vonalon biztosított legyen.
3. 50–300 fő utas elszállítására alkalmas vonatonként.
4. Jól képzett motor- és vonatkísérő személyzet kell, a vonatvezetőt a vonat megállítása ki kell képezni.
5. Motorszín, kocsiszín szükséges, főleg télen a fagyveszély miatt és motor javítására alkalmas fiókműhely.
6. Alkatrészkészlet és raktár.
7. 20–25% tartalék motorkocsi.
8. Egyharmad km-rel nagyobb sebességgel közlekedhet mint a gőzmozdony (nincs alternáló tömeg).
9. 150 LE összteljesítmény szükséges, 2 motor induláskor, azután egyik motor leállítható.
10. Egy típusú motorkocsik a javítás, az alkatrészellátás és kezelés végett.
11. 2 db tüzelőanyag tároló, egyikből kivesz, a másikba tölt, hogy elegendő készlet legyen.

Bevált technikailag, bevált jövedelmezőség szempontjából. Két év alatt a motorkocsi megtérülhet. „Az utazóközönség megszerette, szinte magáénak tekinti, csaknem dédelgeti.”

„Mindezek alapján tisztelettel javasoljuk, hogy az üzletvezetőség fejlesztési programját elfogadni, s a kocsi beszerzések, valamint az egyéb szükséges beruházások létesítése iránt az intézkedéseket a javasolt sorrendben megtenni méltóztassék.” (Olvasható a jelentésből.)

A motorkocsik elhelyezése

A Szentesre érkező első motorkocsikat a kisfűtőházban helyezték el. Ugyanakkor a gőzmozdonyokat a fűtőház épületéből kitiltották a tűzveszély miatt. Gőzmozdony csak a szénszerelő vágányon tartózkodhatott. A mozdonyszínt alkalmassá tették a motoros járművek vizsgálatára, javítására és kezelésére. (Üzem- és hajtóanyag vételezésre). A telep Fűtőházi kirendeltség címet kapott 1927-től és a műszaki felügyeletét a szegedi fűtőház látta el.

A Szentesre érkező első motorvezetők és szerelők nem helybeli lakosok voltak. Az oda-helyezett nő alkalmazottakat 2 szoba-konyhás (segédtiszi) lakás illette meg. Először úgy látszott, hogy ezt nem tudják a város vezetői biztosítani. Így félő volt, hogy a motorköcsi központ nem marad Szentesen. Ezért a Főispán 1926. okt. 12-én 380/főispán 1926. számú átiratában a szentesi polgármestertől 8 napon belül haladéktalan intézkedést kért. Így alakították át a „cédulaházat” (járlatkezelő hivatal), amely közvetlen a vasút mellett volt, lakószobákká. Azokba Mohilla Albert Bp.-ről, Kling Károly Szolnokról és Widermann Károly Bp.-ről (Ganz) költöztek be.

Mivel Mohilla Albert volt csak kinevezett alkalmazott, évi 58,48 pengő lakbér illetékét a MÁV fizette, a másik két motorvezető a saját illetékéből fizette a lakbért. A többiek al-bérletben laktak.

380/főisp.1926.szám.

Sürgős!

P o l g á r m e s t e r U r n a k ,

S z e n t e s .

A motorjáratok beállításával kapcsolatban ígéretét birtam Polgármester urnak arra vonatkozóan, hogy a motorosok személyzete számára tartós elhelyezkedésük céljából "megfelelő" lakásokat fog biztosítani. Erre azért volt szükség, mert másképp a motor-centrum fölállítás Szentesen lehetetlenné vált volna.-

Megdöbbenéssel értesültem arról, hogy a motoros személyzet részére biztosított lakások voltaképp egy ^{ev}provisorikus szobából állanak, tehát nem alkalmasak arra, hogy egy család magát azokban huzamos ideig fönntarthassa.- Ha ezek elegendők is voltak arra, hogy maga a szoros értelemben vett személyzet ideiglenesen fedél alá jusson, semmi esetre sem felelnek meg annak a célnak, hogy az illető vasuti alkalmazottak családjuk és háztartásuk számára ezekben a hónapos szobákban végleges elhelyezést találjanak.-

Mínthogy Szentes városnak eminens érdeke az, hogy a motor-centrum Szentesen maradjon, a város érdekeinek előmozdításáért pedig Polgármester ur felelős első sorban, utasítom, hogy a négy vasuti alkalmazott családja részére a háztartás vezetésére és családjuk elhelyezésére alkalmas lakások biztosításáról haladéktalanul gondoskodják s ennek megtörténtét hozzám 8 napon belül jelentse.-

Szentes, 1926. évi október hó 12-én.

Madarassy
főispán.

Csongrád vármegye főispánjának átirata Szentes város polgármesteréhez

A szentesi motoros központ kialakítása

A teherforgalmat 1926–1927-ben 3 db gőzmozdony bonyolította le: 1 db 375 sor. mozdony Orosháza–Kiskunfélegyháza, 1 db 375 sor. mozdony Szentes–Hódmezővásárhely, és 1 db 325 sor. szerkocsis mozdony Szentes–Szolnok között. (Kiskunfélegyháza és Szolnok fűtőház állagába tartozó mozdonyok és személyzet.)

Az éves utasforgalom a Szentesen fel- és leszálló utast figyelembe véve 500 ezer fő, a fel- és leadott áruforgalom 65 ezer tonna volt (1925–1926. évi adatok).

A vegyesvonatok szétválasztása során szűknek bizonyult Szentes állomás vágányhálózata (3 vonatfogadó, 1 raktári és 1 mellékvágány volt) és a növekvő személyforgalmi igényeket az állomásépület sem tudta kielégíteni. Budapesten a MÁV Igazgatóságon 1927. május 6-án tartott értekezleten, ahol a MÁV képviselőin kívül jelen volt Szentes város képviselője, valamint a 8 helyi érdekű vasúttársaság képviselője is. (Kunszentmárton–Szentes, Szentes–Hódmezővásárhely, Orosháza–Szentes–Csongrád, Békés–Csanád, Szolnok–Kiskunfélegyháza, Kiskunfélegyháza–Kiskunmajsa–Kiskunhalas, Pusztatanyó–Kunszentmárton, Hódmezővásárhely–Makó–Nagyszentmiklós. Ezekre a vonalakra tervezték első időben a motoros vontatást.) a MÁV ismertette tervjavaslatát: a motorszín, a tárolóvágányok és a csatlakozó vágányok építési költségére 527.000 pengőt irányzott elő a 8 helyi érdekű vasút póttilletékéből, melyre fedezetet a nagyobb forgalom biztosít. A költségek viselését a 8 vasúttársaság között a vonatkilométerek %-os arányában javasolta felosztani.

Szentes állomásépület, vágányhálózat bővítés és víztorony építés céljára 520.000 pengőt tervezett, amit a három, Szenteshez csatlakozó helyi érdekű vasúttársaság visel az előzőekben leírtak szerint. A költségeket növelte még két egyemeletes, összesen 8 lakásból álló segédtszti épület a motorvezetőik részére 146.000 pengővel, egy kisebb raktár létesítése 1.000 pengővel és benzoltároló létesítése 3.000 pengővel. Az összes építési (beruházási) költség 1.197.000 pengőt tett ki.

A helyi érdekű vasutak képviselői ezen értekezleten (Szentes–Orosháza helyi érdekű vasutat Hoffer Béla igazgató, Szentes–Hódmezővásárhely helyi érdekű vasutat dr. Csergő Károly alispán képviselte) felvetették, hogy nincs elegendő póttilleték, ezért a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank biztosította a kölcsönt 2%-os kamattal.

A motorkocsikat és mellékkocsikat a MÁV költségére vették meg. (A BC mot. 351 és a hozzátartozó pótkocsi BCx 44120 értéke 114.720 pengő volt 1926-ban.)

Szentes város képviselői kérték a MÁV-ot, hogy az építkezéshez helybeli cégektől vásárolják az anyagot, helybeli munkásokat foglalkoztassanak és versenytárgyalás alapján döntsenek. Ez így is történt.

A szentesi levéltárban őrzött 84751/1927. számú jegyzőkönyv, mely 1927. május 28-án kelt, a közigazgatási bejárásról tanúskodik.

Jelenlévők:

Magyar Királyi Kereskedelmi Minisztérium részéről:

Dr. Báró Kruchind Károly miniszteri osztálytanácsos, a bizottság vezetője.

MÁV részéről:

Ziemmermenn Tivadar főmérnök (Bp. Igazgatóság)

Dr. Veres Gábor üzlet-igazgató helyettes (Szeged)

Szentes város részéről:

Dr. Négyesi Imre polgármester

valamint 3 helyi érdekű vasút részvénytársaság képviselője. Összesen 24 fő volt jelen.

A bizottság bejárta az építkezésre kijelölt területet és annak vezetője azt megfelelőnek találván szóban engedélyt adott az előzetes munkák végzésére.

Az írásos engedélyt a Magyar Királyi Kereskedelemügyi Miniszter 84751/1927/VII. sz. alatt adta ki 1927. július hó 1-jén.

A miniszteri engedély hiteles másolata:

„Másolat hivatalos használatra.

M. kir. kereskedelemügyi

Miniszter

84.751/1927. sz.

VII.

Orosháza–szentes–csongrádi helyiérdekű vasút r.t.-nak

A vasúttársaság által Szentes állomáson létesítendő vontatási telep és állomásbővítésnek 1927. évi május 28-án megtartott közigazgatási bejárásáról felvett s hiteles másolatban idezárt jegyzőkönyv tartalmát jóváhagyólag tudomásul véve az abban foglalt megállapítások és kikötések érvényesítése mellett a szóban lévő munkálatok végrehajtására nevében a helyszínen előszóval megadott engedélyt ezennel megerősítem.

Miről a társaságot az egyik tervpéldány idezárása mellett tudomásul és miheztartás végett értesítem.

Budapest, 1927. július hó 1-jén.

A hiv. más. hitelül:

min. s. hiv. főigazgató

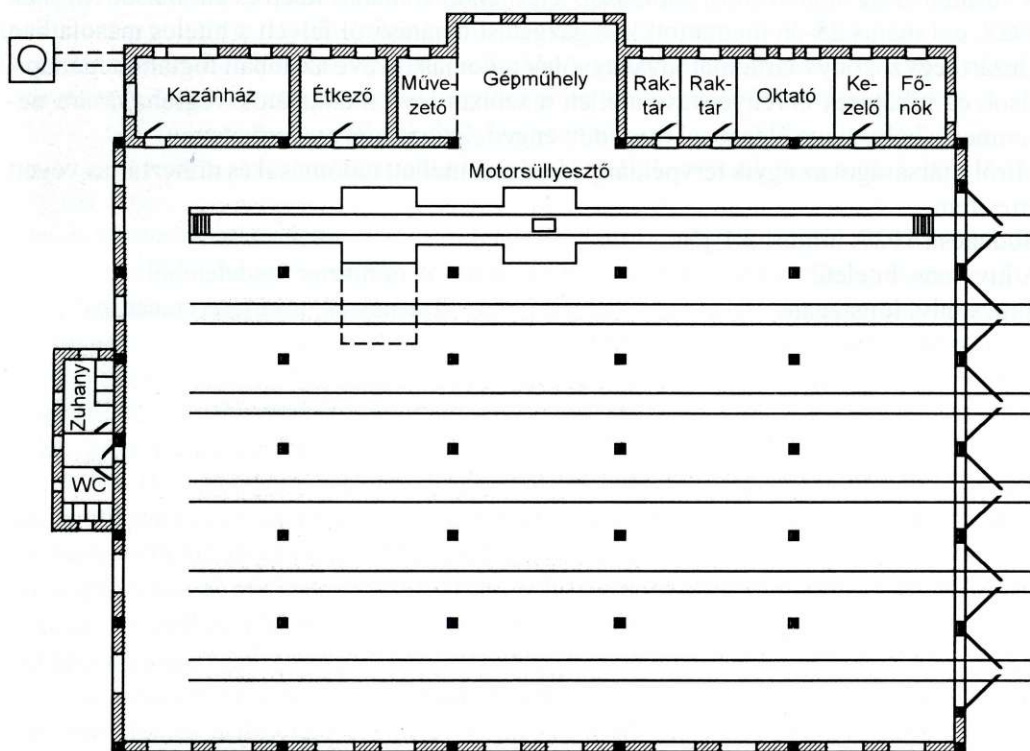
A miniszter rendeletéből:

Tormay sk. miniszteri tanácsos”

A Motorgarázs építése

Abban az időben a MÁV és a Ganz gyár között igen jó kapcsolat alakult ki, így a motoros központ kialakítása közös elvek alapján történt. A Motorgarázs építési tervezetét Jemnitz E. Zsigmond főmérnök budapesti tervező irodája készítette el 1927. szeptember 3-ára. A MÁV részéről szeptember 29-én hagyták jóvá és a kivitelre 15.367/27. sz. alatt adták ki. A Motorgarázs mintegy 50x40 méter, kb. 2000 m² alapterületű, monolit vasbeton szerkezetű (a beépítés helyén öntött), a vele egybeépített iroda és műhely részekkel egy egységet képező létesítmény. A főépületet 42 pillér alpra építették, egy pillér alap 1,6x1,6 méter méretű, amelyek alsó szintje (Adria felett 76,6 m, a terepszint Adria felett 78,11 m). Mivel a terület alacsony, lapos terület volt 1,09 m vastagon homokkal töltötték fel, így a pilléralap alsó szintje a feltöltés utáni terepszint alatt 2,6 méter mélyen van.

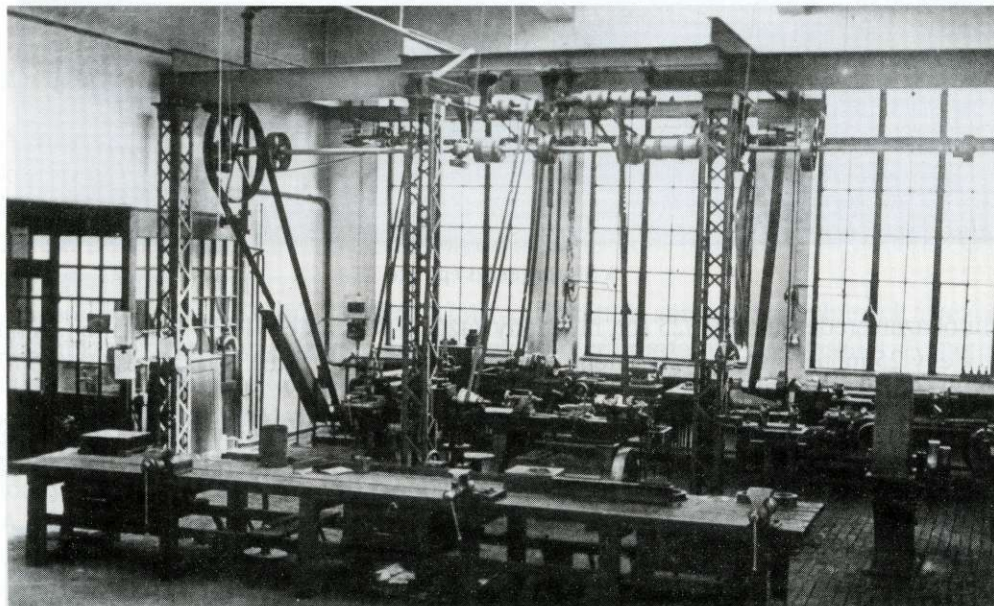
A kivitelezési munkálatokat a közigazgatási bejárás után azonnal megkezdték, az volt a cél, hogy 1927. év végér elkészüljön. A terep feltöltéséhez vasúti kocsikban Orosházáról több ezer m³ homokot hoztak.



A Motorgarázs alaprajza

Az építés vezetője Vass Jenő budapesti főmérnök volt. Az alapok lerakását szeptember 15-én, már 2 héttel a jóváhagyás előtt megkezdték. Az építkezés kezdetben jó ütemben haladt, naponta 170–180 fő is dolgozott, azonban a korán beköszöntött nagy hideg késleltette a munkát. Azért, hogy a betonozási munka ne álljon le, fűthető sátrat emeltek az építkezés fölé. Kora tavaszra már annyira elkészült a Motorgarázs, hogy a motorkocsikat a kisfűtőházból át tudták telepíteni.

1928. júniusára az iroda helyiségek burkolása, festése is elkészült. A tervezői és kivitelezői munka kifogástalan minőségét dicséri, hogy az épületen 70 év után sem találni repedést vagy süllyedést, mindössze néhány helyen kellett a lapostetőn a szigetelést javítani, és a külső vakolása is az eredeti.



A gépműhely

A Motorgarázs jobb oldali részénél, a kiskunfélegyházi vasúti vágány felől található a gépműhely. A gépműhelyben 3 db esztergapadot, 1 db fűrőgépet, 1 db köszörűgépet, 1 db vizes-köves köszörűgépet, 1 db gyalugépet helyeztek el. A szerszámgépeket transzmissziós szíjhajtás működtette. (2 db esztergapadot lábhajtással is lehetett működtetni.) A gépműhely baloldali sarkában a művezetői helyiséggel szemben volt a motorvezetők beíró asztala, ott történt a szolgálat átadás, s ott volt a mozdonyfelvigyázó is.

A Motorgarázs 6 vágányán összesen 18 db 2 tengelyes BC motorkocsit lehetett elhelyezni. Az első vágány vizsgálócsatornával épült, ahová kézi erővel működő motorsüllyesztő berendezést építettek be. Az eredeti terv két vágányra vizsgálócsatornát és kétvágányos keréksüllyesztőt tartalmazott, de költségtúllépés miatt ez akkor nem valósult meg. Csak az első vágánynál készült kerékpár-süllyesztő akna. A második vágányon jóval később építették meg a vizsgálócsatornát, de kerékpár-süllyesztő a mai napig nem létesült.

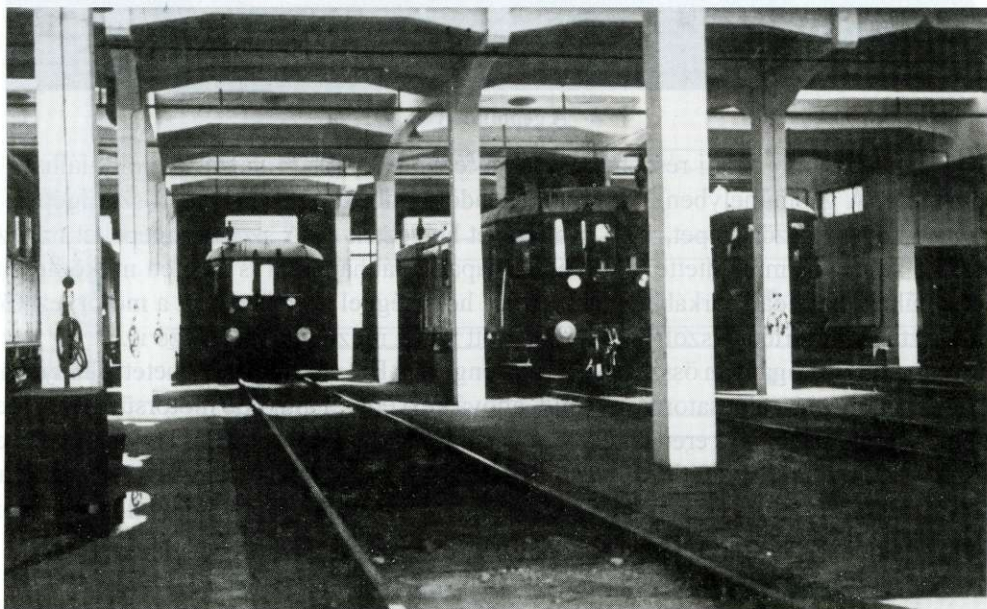
Az épület jobb oldalán van a főnöki iroda, a segédhivatal, az oktatóterem, az irattár, a szertár és a gépműhely. A gépműhely bal oldalán a művezetői iroda és a kazánház található. Az épület valamennyi helyiségét kisnyomású gőz fűtötte.



A Motorgarázs épülete

A fűtőkazán eredetileg egy 325 sor. mozdony kazánja volt, amely 1977-ig üzemelt. A huzatot egy 25 méter magas gyárkémény létesítette, amit a gőzfűtés megszűnésekor 1977-ben bontottak le.

A Motorgarázs hátsó részére épült a WC és tusoló. Öltöző akkor nem épült, a munkások ruhásszekrényei a falak mellett voltak elhelyezve. A motorszín természetes világítását három sor világító tetőablakkal oldották meg.



A Motorgarázs belső tere

A Motorgarázs építés még be sem fejeződött, már is megkezdtek az állomásépület teljes felújítását és bővítését, és az állomási vágányzat átépítését. Az állomásépület bővítése során a kisfűtőházi fordítókorong akadályozta a kijáró utasforgalmat, ezért a kisfűtőházi „lyra” vágányt meghosszabbították és a fűtőház sarkával egyvonalban a város felé helyezték el a fordítókorongot, valamint a fordítókorongból kiágazó csonka vágányt is építettek a kisfűtőház mellett.

A Motorgarázs építési munkálatait több alkalommal számos tekintélyes vasúti és Ganzgyári szakember is megtekintette. Gyakori vendég volt Jendrassik György, a később világhírűvé vált dízelmotor szerkesztő mérnök, akinek életét és munkásságát egy későbbi fejezet ismerteti.

Hajtóanyag tárolás és vételezés

Az első motorkocsik, amelyek Szentesen megjelentek benzin-benzol tüzelőanyaggal működtek (25% benzol, 15% spiritusz és 60% benzin keverék). Ez meglehetősen tűzveszélyes üzemanyag volt, amelyet feltétlenül földalatti tartályokban kellett tárolni. E célból a főnöki iroda előtt, attól 15 méterre helyeztek el a földbe 3 db 25 m³ űrtartalmú üzemanyagtartályt.

A szereléshez az első vágány mellett 2 tornyot építettek, amelyben elhelyezték a kézi erővel működő üzemanyag-szivattyúkat és egy 50 liter űrtartalmú mérőtartályt. A mérőtartály oldalán elhelyezett üvegcsővel szinte literes pontossággal mérték le a felvett hajtóanyagot, melyet a motorkocsik üzemanyag-tartályába külön kézi szivattyúval nyomtak fel. Mind a 6 vágány mellett volt egy-egy „szerelő fej” és bármelyik vágányon lehetett tüzelőanyagot vételezni. Egyszerre azonban csak két motorkocsit tudtak kiszolgálni.

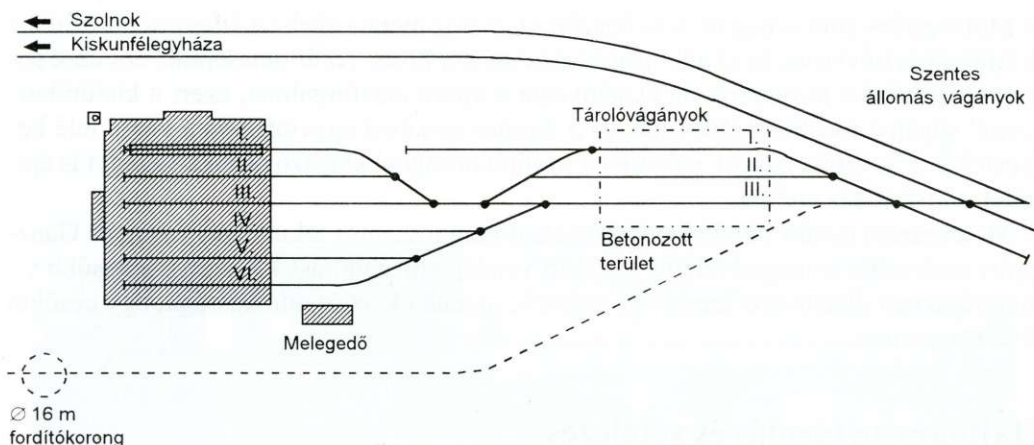
A gázolaj tüzelőanyaggal működő motorkocsik megjelenése után az egyik benzin-benzol vételező tornyot átalakították, 2 méterrel megnövelték és ettől kezdve az első vágányon lehetett gázolajat szerelni a dízelmotoros motorkocsikba, mérés után gravitációs úton. A benzol-benzin üzemű motorok megszűnése után a másik szerelőtornyot elbontották.

A motormellékkocsik tárolása

A motoros vontató járművekhez kezdetben egy-egy mellékkocsi tartozott. A mellékkocsik tárolása céljából a motorgarázs területén egy 3 vágányos „műszaki pályaudvar” létesítettek.

Ezen a három vágányon nemcsak tárolták a mellékkocsikat, hanem javították, tisztították, vízzel és tüzelőanyaggal kiszerelték, itt történt a salakozás, a begyújtás, a felfűtés is. A mellékkocsikat külső tüzelésű, padló alatti kályhákkal fűtötték. A kijáró motorkocsi itt vette föl a mellékkocsit és mint indulásra kész szerelvény járt fel Szentes állomásra. Később, amikor több mellékkocsit is vontatott egy motorkocsi, vagy előfogattal közlekedett, akkor is itt állították össze a szerelvényt, valamint a bejáró motorkocsik hűtővíz készletét is kiegészítették.

Ezen a területen a vágányok közét és a mellette lévő részt betonteknővel látták el és a szennyvíz elvezetést is megoldották.



A „műszaki pályaudvar”

Vízellátás

Az Alföldön igen sok ártézi kút működött abban az időben. Szentesen is volt jónéhány; azonban ezek a kutak legfeljebb 1–2 méter talajszint feletti magasságig tették lehetővé a víz szabad kifolyását. A városban nem volt víztorony. Az új motorüzem és a korszerűsített szentesi állomás már nem nélkülözhetette a nagynyomású ártézi vizet.

A Motorgarázs építéssel egyidőben az állomás melletti területen megkezdtek a monolit vasbeton-vázú 28 m magas, 100 m^3 térfogatú víztorony építését. A víztorony mellett 300 m mélységű új ártézi kutat fúrtak.



A víztorony

A képen a víztorony mellett egy szélmalom is látható, amely Vecseri István tulajdonában volt. Ő bérelte azt a területet a várostól. A bérleti idő (25 év) még nem telt el, ugyanakkor a MÁV-nak már átadta a területet a város. Ezért bírósági tárgyalásra is sor került, amelynek nyomán a döntés: amíg a bérleti idő nem jár le, addig állhat a szélmalom. Így tehát jónéhány évig szélmalom is működött a szentesi állomás területén, de a bérleti díjat Vecseri István még a városnak fizette.

A szentesi Fűtőház Főnökség

A motoros központnak (melyhez a kisfűtőház is tartozott) 1928-tól a hivatalos neve „Fűtőház Főnökség”. Ez az elnevezés azonban nem illett rá, mert a motorszínbe a tűzveszély miatt gőzmozdony be sem járhatott. A szájhagyomány mindig, még ma is MÁV „Motorgarázs”-nak, vagy röviden MÁV garáznak nevezi. Első kinevezett főnöke Kiss György gépészmérnök, az irodavezető Selmeczi István volt.

Motorvezetők Jenei József, Somlai Árpád, Widermann Károly, Szerencsi József és Klinga Károly voltak, motoronként egy motorvezető. Widermann Károly mint Ganz motor-szerelő került Szentesre 1926-ban. Igen sokat utazott a motorkocsikon, mivel az első motorkocsik üzemkézsége nem volt a legmegfelelőbb, szerelőre volt szükség a vonalon is, hogy ne váljanak szolgálatképtelenné. Widermann Károly 1927-ben tett motorvezetői vizsgát. A többi motorvezetőt szolnoki és szegedi gőzmozdonyvezetőkől képezték át a Budapest–Keleti motorszínben, és ezután tettek motorvezetői vizsgát. A vizsgára Kánya Ernő és Künzli Elemér gépészmérnök készítette fel őket. A hatósági motorvezetői vizsgát Lacsny Árpád tartotta. 1927-től folyamatosan képezték át azokat a motorvezetőket, akik Szentesre kerültek. Csak jó elméleti tudású és fejlődésképes gőzmozdonyvezetők jöhettek szóba, közöttük többen gépésztechnikusok voltak.

Az első mozdonyfelvigyázó Faludi János volt, aki Békéscsabáról került Szentesre, de igen rövid ideig maradt itt. Az egykori motorvezetők elmondása szerint sehogyan sem illett a megváltozott követelményekhez, a művelt motorvezetői kollektívához. Utóda, Ujfaludi Lajos szintén Békéscsabáról került Szentesre.

A Ganz kéttengelyes motorkocsikkal együtt Ganz-gyári szerelők is érkeztek 1927-ben Szentesre: Schrejner István, Feransz József, később Kozák István dízel szerelő. A MÁV részéről a Bp. Keleti motorszín létszámából rendelték ki: Kuril Gyula esztergályost, Sónizner Jenő villanszerelőt, Gulicska Ferenc, Téglási Gyula, Sándor Imre motorszerelőket, Polyák Jenő, Polyák Pál akkumulátorost. Később, 1929-ben a szegedi MÁV műhelyből Csonka János, Kristó János, Pusztai Lajos, Sándor József, a vésztői fűtőházból Pusztai Imre kirendelésével bővült a létszám. Újfelvételeként kezdte vasúti pályafutását a hódmezővásárhelyi Nagy Ernő géplakatos, később művezető. Így jött létre a motorműhelyi szerelők nagy szaktudású és igen lelkiismeretes közössége, akik igen sokat tettek azért, hogy a BC motorkocsik világviszonylatban is elismerést szerezzenek a Ganz gyárnak és a MÁV-nak. Szinte valamennyien letelepedtek, többségük később motorvezető lett.

Az első szertáros és anyagos Bükkösi János, benzinkút kezelő Szalva Imre volt. A főnökséghez tartozó 8 segédmunkás végezte a motorkocsik és a műhely takarítását, valamint a belső tolatásnál közreműködött a 3 gépkísérő.

Az üzemeltetés során a kéttengelyes és a négytengelyes egy ill. kétmotoros motorkocsik ugyanazon vonalakon közlekedtek, így hamarosan bebizonyosodott, hogy a kéttengelyes, egymotoros motorkocsi a leggazdaságosabb.

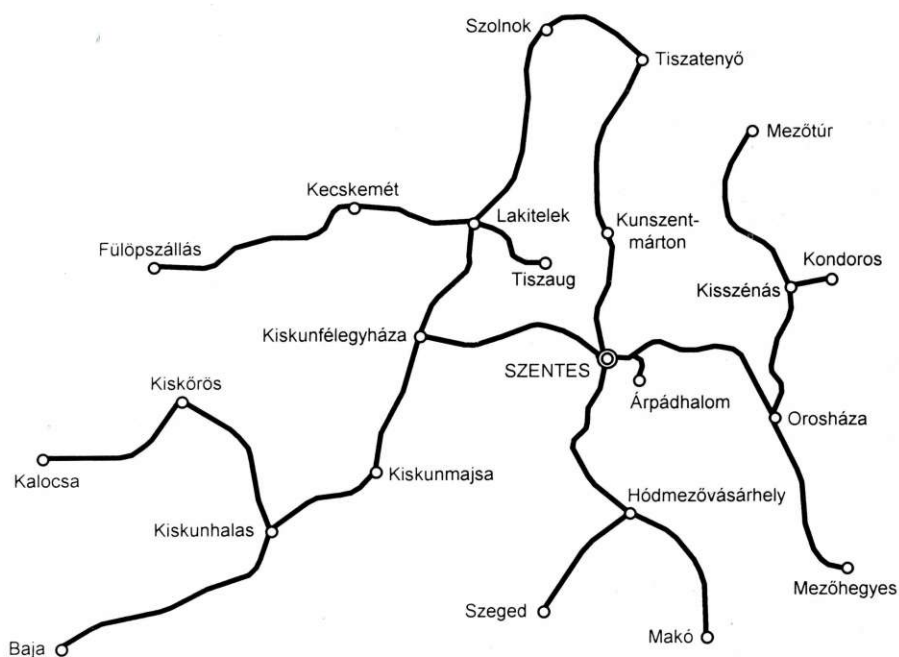
Az üzemi tapasztalatok alapján a MÁV 1927-ben kéttengelyes motorkocsikat rendelt meg a Ganz gyártól, amely még abban az évben folyamatosan szállította Szentesre benzol-benzin üzemű VI AmG/1 130 típusú, 90 LE-re növelt teljesítményű motorral ellátott motorkocsikat. A BC 353-as volt az első, amit oda állomásítottak. A gyártási ütem olyan gyors volt, hogy 1930-ban leszállított BC 417 pályaszámú motorkocsival a teljes motorkocsi állag 30-ra (+4 régi) növekedett. A mellékkocsikat a budapesti Schlick gyár szállította.

A korabeli újságok figyelemmel kísérték a motorgarázs és az állomási építkezéseket, azokról rendszeresen tudósítottak a napilapokban.

A szentesi Alföldi Újság 1928. április 28-i száma közölte az új nyári menetrendet, amely május 15-én lépett életbe. A cikk méltatja a vasúti személyszállítás javulását, a kedvezőbb viteldíj bevezetését, a motoros vonatok alkalmazásának előnyét.

A motorszín ünnepélyes felavatására és átadására az állomásépület felújításának befejezése után 1928. június 27-én került sor. Előzőleg a Makai István Kereskedelmi Minisztériumi Vasúti és hajózási biztos vezette műtanrendőri bizottság bejárta a Motorgarázs, az állomás, a víztorony építési területeit és nagy elismeréssel nyilatkoztak a látottakról. A létesítményeket megfelelőnek találták és megállapították, hogy kielégítik az utazóközönség igényeit, a Motorgarázs pedig a legkorszerűbben van berendezve.

Ezt követően dr. Veres Gábor szegedi üzletigazgató használatra átadta az új létesítményeket a helyi vezetőknek és az utazóközönségnek.



A szentesi motorkocsik az Alföld szinte valamennyi mellékvonalán megjelentek.

A motorizáció nagymértékben növelte az utazási sebességet, elmaradt a korom és füst, tisztábbak lettek a vonatok. Az utazóközönség száma rohamosan nőtt, főleg piaci és vásári napokon már kevés volt egy mellékkocsi, a vonatokat előfogatolni kellett, mert a motorteljesítmény kevésnek bizonyult, a 60 km/h sebességű Szentes–Szolnok vonalon a menetidő nem volt tartható.



A Ganz-Jendrassik dízelmotor megjelenése

A Ganz gyár Jendrassik György tervei alapján 1933-ban elkészítette a 160 LE-s, VI. JaR 135 típusjelű, 6 hengeres dízelmotort, amely korának egyik legsikerültebb motorja volt. Ez a motor alapozta meg a Ganz gyár világhírnevét. Ezeket a motorokat folyamatosan építették be a motorkocsikba 1933-tól 1939-ig. A motorcserék után valamennyi szentesi motorkocsi dízelüzemű lett.

A nagyobb dízelmotor-teljesítmény már lehetővé tette akár három mellékkocsi továbbítását is. Előfogatolás esetén azonban csak öt mellékkocsit volt szabad vontatni, a sebességváltó I. fokozatának melegedése miatt. Mivel távvezérlés nem volt a két motorkocsi között, az első motorvezető az indulási szándékát a hátsó villamoskürtjével jelezte a mögötte lévő motorkocsi vezetőjének.

A dízelüzem győzelme

Kopasz Károly főnöksége idején pontos összehasonlító méréseket végeztek a MÁV és Ganz gyár szakemberei: a 22, a 375 és a 376 sorozatú gőzmozdonyok, a 2 és a 4 tengelyes benzinüzemű motorkocsik, valamint a 2 tengelyes dízelüzemű BC motorkocsik üzemeltetési, javítási és személyzeti költségeinek alakulását vizsgálták. A mérés eredménye egyértelműen a 2 tengelyes dízelüzemű BC motorkocsik alacsonyabb költség igényét bizonyította.

Ez a vizsgálat győzte meg az addig kételkedő és a motorizációval szemben aggályoskodó vasúti szakembereket. Ekkor tört meg először – ha kis mértékben is – a gőzmozdonyvontatás magyarországi egyeduralma.

A Ganz-Jendrassik dízelmotoros járművek megbízhatósága (kb. 100.000 km-re jutott egy szolgálatképtelenség) kevésbé tűzveszélyes volta, a gőzmozdonyos, vagy benzinüzemű motoros járművekhez képest 40%-kal kisebb üzemeltetési költsége rövid idő alatt világvizonylatban is nagy érdeklődést váltott ki.



A BC 417 psz. dízel motorkocsi

Ugyanakkor jelentősen növekedett az utazási sebesség. Az 1930-as években több ország vasúti szakemberei jöttek el Szentesre megtekinteni és tanulmányozni a vontatási központot Európából és a világ sok tájáról (spanyolok, egyiptomiak, argentinok stb.).

A kedvező tapasztalatok alapján a külföldi vasutak sorra rendelték meg a különböző motorvonatokat, vagy vásárolták a Ganz gyártól a motorgyártás jogát. A gyár termelése fel lendült abban az időben, amikor világméretű gazdasági válság volt. A MÁV is jól járt, mert a kedvező és gyors utazási lehetőség a közútról visszahódította az utazóközönséget. Az egykori motorvezetők elmondása szerint olyan sok utas volt, hogy sokszor nem fértek föl a motoros szerelvényekre, rendszeresen mentesítő vonatokat is kellett közlekedtetni. Ez jó példája volt a vasút és a gyártók gyümölcsöző, kölcsönös előnyökön alapuló együttműködésének.

Jendrassik György élete és munkája

A családja, amelyben több híres orvos, tudós és alkotó volt, a Felvidékről, Árva megyéből származik.

Jendrassik György 1898. május 13-án született Budapesten. 1916-ban reálgimnáziumban érettségizett, mint az osztály legjobb tanulója, majd a budapesti József Nádor Műegyetemen gépészmérnök hallgató és kitűnő minősítéssel gépészmérnöki oklevelet szerzett. Kandó Kálmán Ganz gyári vezérigazgató (aki a család jó barátja), ajánlatára 1922. augusztus 1-jével belépett a Ganz és társa – Danubius Gép, Vagon és Hajógyár Rt. tanulmányi osztályába.

Mivel a gyár már 30 éve gyártott belsőégésű motorokat, úgy látta e téren tudja elképzeléseit valóra váltani. Abban az időben nagyteljesítményű, viszonylag alacsony fordulatszámu benzinüzemű motorokat gyártottak.

Jendrassik György kidolgozta a kis- és középteljesítményű, viszonylag nagy fordulatszámu dízelmotorok tervét, amelyet szabadalmaztatni kívánt Ganz-Jendrassik néven. Kérte a gyár vezetését, hogy gyártsanak motorokat az ő tervei alapján, amelyek versenytársai lehetnek a közúti, vasúti, mezőgazdasági benzinüzemű motoroknak. Klein Ferenc, a gyár akkori ügyvezető igazgatója a Jendrassik motor terveit szolgálati tevékenységnek minősítette és kizárólag Ganz-gyári szabadalomnak tekintette.

Kandó Kálmán vezérigazgató közreműködésével végül sikerült Jendrassik és Ganz és Társa néven „Belső égésű hőerőgép és ehhez való üzemeltetés” címen a szabadalmat beadnia 1924. szeptember 9-én.

A szabadalom lényege:

„A dízelmotor hideg indításának tökéletes megoldása, előmelegítés, illetve izzító gyertya nélkül.

1. A szívószelep emelőszerkezet oly mérvű kialakítása (eltolható vezértengellyel), hogy indításkor a szívó szelep később nyit, a levegő szívóhatás megnő és nagy sebességgel áramlik az égéstérbe, előmelegszik és a sűrítési folyamat végére eléri a tüzelőanyag (gázolaj) öngyulladásához szükséges hőfokot.
2. A tüzelőanyag befecskendezése valamennyi fordulatszámon állandó nyomáson történik rugóerő segítségével, a motor közvetlen indulásakor is.
3. Nyitott rendszerű porlasztó fűvóka alkalmazása, amelynek csak egy bővebb furata van.
4. Előkamra alkalmazása az égéstérben, melyben a befecskendezett tüzelőanyag egy része gyors és erős légmozgást hoz létre, ami elősegíti a tüzelőanyag és a levegő jó keveredését és azt követő égést.

5. A dugattyú tetején 2–3 mm-re előálló 20–30 mm átmérőjű szemölcs van kialakítva, ami a befecskendezett tüzelőanyag szétterülését szolgálja és elősegíti a tökéletes égést.”

A szabadalom beadása után két évig tartó kísérletsorozat következett, amit már a Ganz gyár minden vezetője támogatott.

Az első Ganz–Jendrassik motorok 1927-ben készültek el, és az I. Jm 130 típusjelet kaptak.

Ez egyhengeres 130 mm furatú, 160 mm löketű, 1000 1/min fordulatszámú, 12 LE-s és 210 gr/LE fajlagos fogyasztású motor volt. Az első évben egy és kéthengeres motorokkal, majd a második évben négy- és hathengeres stabil, illetve vasúti dízelmotorokkal folytak a kísérletek. Az első dízelmotor próbák 1928. április 5-én kezdődtek meg, elsőik között a világon.

Jendrassik György felismerte, hogy a vasútüzem céljaira viszonylag kis tömegű, nagy fordulatszámú és legalább 150 LE teljesítményű motorra van szükség. Így a kísérlet során jött létre 1933-ban több típus után a VI. JaR 135 sorozatú hathengeres, 135 mm furatú, 185 löketű, 1250 1/min fordulatszámnál 120 LE, illetve 1500 1/min fordulatszámnál 160 LE csúcsteljesítményű Ganz–Jendrassik motor. Ez volt Jendrassik György legsikerültebb motorja.

Az első ilyen típusú motorokat a Duna–Száva–Adria vasúttársaság (DSA) sínautóbuszába építették be.

A vasúti motorkocsik sikerei világszerte ismertté tették a szakemberek körében Jendrassik György nevét. Magyar viszonyok között páratlan motorfejlesztés indult meg a Ganz–Vagongyár Gépgyártási részlegében. A Ganz–Jendrassik dízelmotorok tették lehetővé a vasút motorizációjának fejlesztését: az „Árpád” gyorssínautóbusz, később a „Hargita” típusú motorvonatok megjelenését, a nagyarányú motorkocsi és motorvonat exportját, a Duna-tengerhajózás elindítását.

Jendrassik második nagyjelentőségű találmánya a gázturbinának a megalkotása volt. Erre vonatkozó szabadalmát 1929. március 12-én és 22-én nyújtotta be. A Ganz gyár ezeket nem kívánta gyártani.

Jendrassik György tökéletesen beszélt angolul, németül, franciául és spanyolul. A Ganz gyár érdekében gyakran járt külföldön és folytatott tárgyalásokat, kötött kedvező szerződések.

Képességei alapján 1927-től osztályvezető főmérnök, majd felügyelő, később főfelügyelő. 1936-tól igazgató, 1939-től vezérigazgató-helyettes, és 1942. július 30-án a Ganz gyár vezérigazgatójává nevezik ki. A Magyar Tudományos Akadémia levelező tagjának választotta meg 1943-ban.

Egyik londoni üzleti útja alkalmával 1946-ban több motor licenciát adott el és tekintélyes valutát szerzett az országnak, amelyért dicséretet kapott, de másfelől adatok kiszolgáltatásával vádolták meg. Ezért 1947. május 4-én elhagyta Magyarországot.

Előbb Argentínába ment, majd Londonban telepedett le, s ott a gázturbina továbbfejlesztésével foglalkozott. Utolsó nagyjelentőségű találmánya a nyomáscserélő volt.

Jendrassik György 1951-ben lemondott minden magyarországi szabadalmáról és megszünt a Ganz gyárral minden kapcsolata.

Jendrassik Györgyöt honvágy is gyötörte, de sokat panaszkodott magyarországi ismerőseinek az angolok nehézkessége miatt is. Ő Angliában is elismert feltaláló volt. Ezt bizonyítja a következő történet: az angol parlamentben egy képviselő interpellációt intézett a miniszterelnökhöz „hogyan lehetséges az, hogy a frissen ide települt külföldi mérnök (Jendrassik) többet keres, mint az angol miniszterelnök?” Churchill válasza ez volt: „ha távoznék könnyű volna találni mást, aki legalább annyira megfelelne, de az a külföldi mérnök bizonyára pótolhatatlan.” Az esetről az angol rádió magyar adásában is tudósítottak. Jendrassik György 1934. nyarán nősült, felesége Schnahl Johanna volt, gyermekük nem született. Mivel túlfeszítette testi erejét és teljesítőképességét, viszonylag fiatalon, 56 éves korában 1954. február 8-án halt meg. Sírja egy londoni temetőben van.

A külföldi motorkocsik megjelenése

A Felvidék visszacsatolása után 1939-ben 3 db csehszlovák villamos erőátvitelű motorkocsit állomásítottak Kassáról Szentesre, amelyek a C mot. 211, 212, és 213 MÁV sorozatjelet és pályaszámot kapták. Érdekességük volt, hogy a hathengeres benzinmotor a kocsik hossz tengelyére merőlegesen volt elhelyezve. Ezek a motorkocsik 1944. október 7-ig voltak Szentesen, de a második világháború után már nem kerültek vissza.

A tehervonatok terhelésének növekedésével a szertartályos gőzmozdonyokat a hosszabb, szerkocsis mozdonyok váltották föl a Szolnok–Szentes–Hódmezővásárhely vonalon. Ezek részére a 10 m átmérőjű fordítókorong rövid volt. A kisértőház területén már nem volt érdemes nagyobbakat elhelyezni, ezért 1943-ban a Motorgarázs mögött építettek egy kézi erővel, áttétel útján hajtható 16 m átmérőjű fordítókorongot, a hozzávezető vágánnyal. Ezután a kisértőházi fordítót elbontották.

A főnökség vezetőiről

A mintaszerű motorüzem vezetői jól képzett gépészmérnökök voltak (később gépészmérnök vezető is volt), akik példás rendet, fegyelmet tartottak, állandóan képezték magukat és a motorvezetőket, motorszerelőket. Kimagasló egyéniségek voltak. Mérnöki beosztásban dolgozott Szücs István, Vághegyi Károly, akik később a MÁV Vezérigazgatóságba kerültek.

Makkos Nándor szakcikkeket írt a „Szegedi Vasutas Iskola” számára a motorizáció aktuális kérdéseiről. Jelentős személyiség volt Finta József gépészmérnök, aki több mint 20 éven át főnök-helyettesi teendőket látott el.

A vezetők között a legnagyobb egyéniség Kopasz Károly gépészmérnök volt, aki több magasabb vezető állást töltött be: MÁV elnök igazgatóhelyettes (vezérigazgató-helyettes) később mint egyetemi tanár vonult nyugdíjba. Elévülhetetlen érdemeket szerzett a MÁV motorizáció kialakulása és továbbfejlesztése terén.

Egy alkalommal az Igazgatóság(ma: Vezérigazgatóság) Gépészeti főosztályának vezetője, Bronts Lajos 1943-ban ellenőrzést tartott Szentesen. A motorszín mögött, az új fordítókörong mellett 3 lapát salakot talált. Ezért a következő szavakat mondta a főnöknek: „Jegyezze meg, a szentesi fűtőház az ország gyöngyszeme, ha még egyszer itt salakot talál, maga itt nem lesz főnök.”

Többet nem volt salak a Motorgarázs területén, de Otrók László több, mint 12 évig főnök volt.

A műszaki és ügyviteli munkakörökben tevékenykedők is kifogástalan munkát végeztek. Az 1960-as években Újházi Károly a szegedi Igazgatóság Vontatási Osztály vezetője úgy nyilatkozott, hogy fűtőház vizsgálatok alkalmával Szentesen a hibát nagyjátóval kell keresni.

A szentesi Motorgarázs főnökei

1. Kiss György 1927–1928
2. Kiss András 1928
3. Kopasz Károly 1929–1933
4. Makkos Nándor 1933–1936
5. Léviusz Ferenc 1937–1940
6. Bodoki Miklós 1941
7. Otrók László 1941–1953
8. Okos Lajos 1953–1957
9. Portörő István 1957–1958
10. Klivényi József 1958–1963

11. Harmati István 1963–1966
12. Lóki Béla 1966–1978
13. Borsi István 1978–1979
14. Németh István 1979–1984
15. Makra Zoltán 1984–

A második világháború után

A második világháború végén, 1944-ben 34 db BC motorkocsi és 12 db idehelyezett gőzmozdony volt a vontatójármű állag. Az utazószemélyzet létszáma 85 fő motor-, mozdonyvezető és fűtő volt. Az adminisztratív létszám 8, a műhely létszáma 17 fő volt. A gőzmozdonyokon csak futó javítást végeztek, teherkocsi javítás nem volt. A 3 előfűtővel és 3 gépkísérővel együtt az összlétszám 116 volt. Egy motorkocsi átlagos havi teljesítménye 3500 km. Egy gőzmozdonyé 2000 km volt. Az utazószemélyzet átlagos szolgálati, illetve távolléti ideje 360–400 óra volt, de a hadiszállítások miatt havi 400 óra feletti szolgálat is előfordult. (Egy motorkocsira egy motorvezető volt beosztva.)

1944 októberében a háborús front közeledett Szenteshez, ezért felsőbb utasításra a műhely szerszámgepeit le kellett szerelni és azokat a vontatójárművekkel együtt Kecskemétre, majd később Tapolcára kellett menekíteni. A motorvezetők nagyobb részét a tapolcai fűtőházhoz, míg kisebb részét a bánhidai fűtőházhoz vezényelték szolgálatra, ahol főleg tolató szolgálatot láttak el.

A motorkocsikat és a gőzmozdonyokat később továbbhurcolták Németország felé, Wiener-Neustadtig, ahol a pályaudvart ért angolszász légitámadás során teljesen kiégtek.

A szovjet csapatok 1944. október 8-án vonultak be Szentesre. A motorszín üres volt, és azt a szovjet hadsereg tábori repülőgép szerelőcsarnoknak és oxigénfejlesztő telepnek vette igénybe, mivel a repülőtér attól kb. 1 km-re volt.

A területen a szovjet katonai szállítást 1944 végétől 1945 elejéig CFR román mozdonyok és személyzet bonyolította le. Ezek irányítására egy román gépészmérnököt és három mozdonyfelvigyázót vezényeltek ide. Tőlük értesült az itthon maradt vontatási személyzet, hogy Aradon több sérült motorkocsi van. A szovjet katonai parancsnok engedélyével Gajda Károly motorvezető, Szabó András kocsilakatos és Bíró Sándor esztergályos, akik a motorkocsik elhozatalára vállalkoztak, Aradra mentek.

Igen viszontagságos út után sikerült 4 db, erősen sérült motorkocsit hazahozniuk. A legkevésbé sérültet a többi kocsiból helyreállították és a szovjet katonai parancsnokság rendelkezésére bocsátották, majd a többit is helyreállították. Üveg hiány miatt az ablakokat bedeszkázták. A személykocsi hiány miatt a tehervagonokat padokkal és petróleumos viharlámpa világítással látták el. Az utazóközönség ezeket nevezte „boci-pullman” kocsiknak.

A menekülés alkalmával csak az üzemképes mozdonyokat tudták elvinni. Egy 325 sorozatú gőzmozdony tengelyág kiolvadás miatt a 4 orsós kézi emelővel fel volt emelve a IV. vágányon, ezért ez itt maradt. Ez volt az első gőzmozdony, amit 1944 végén a szerszámgépek hiánya miatti nehéz körülmények között, de helyreállítottak. Később egy 376-ost és egy 375 sorozatú mozdonyt helyeztek ide Békéscsabáról és így indult meg a személy- és teherforgalom a környező városok felé.

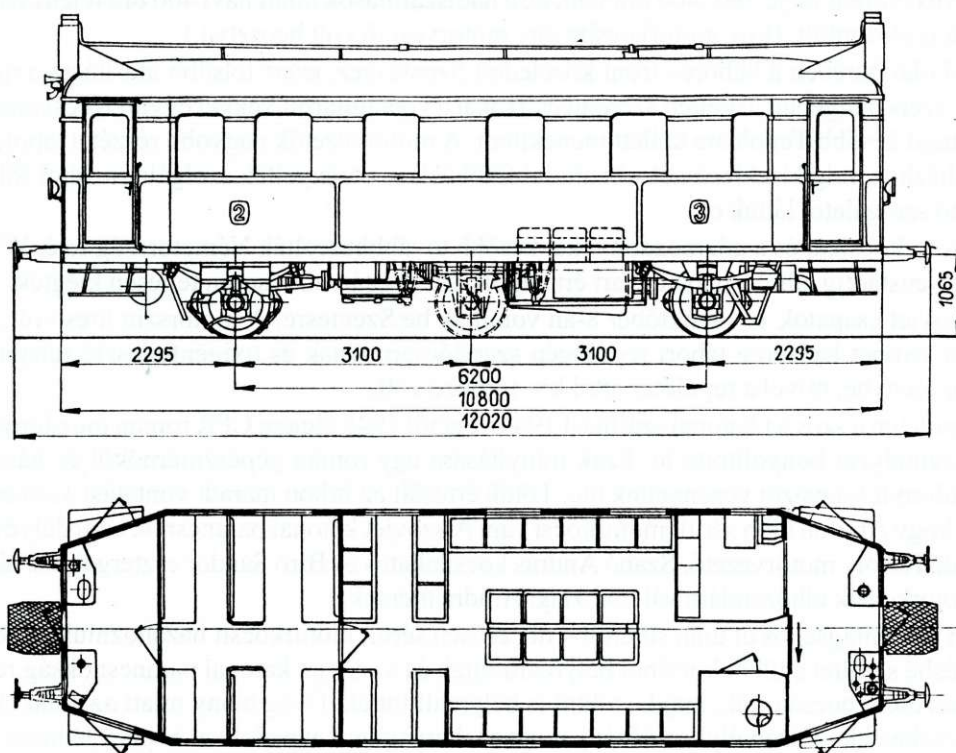
Az Északi Főműhely 1947. december hónapban adta ki az elsőként újjáépített BC 408 sz. motorkocsit, majd az elhurcolt, ronccsá lett, de megmaradt motorkocsikat is helyreállították és folyamatosan visszakerültek Szentesre.

A motorvezetők és a személyzet is visszatért. A motorvezetők egy részét, mivel Bp.-en kevés volt a személyzet Bp. Északi Fűtőházhoz, Bp. Keleti Fűtőházhoz és a Dorogi Fűtőházhoz rendelték ki. Ők ott vettek részt az ország újjáépítési munkáiban.

A BC motorkocsi állag a BC 369-es motorkocsival 1955-ben 24-re a gőzmozdonyok száma pedig 12-re növekedett. A háború előtti vonatforgalom feltételei megvalósultak. A motorkocsikra két motorvezetőt osztottak be, így kevesebb motorkocsival is nagyobb teljesítményt értek el. A motorkocsik havi futási teljesítménye elérte a 7–8000 kilométert.

A sebesvonatok bevezetésével két BC motorkocsi 4 mellékkocsival közlekedett Békéscsaba–Dombóvár között, ezeknek a havi futási teljesítménye elérte a 11000 km-t.

A távolsági forgalomban közlekedő motorkocsikba két gázolajtartályt szereltek be, így a forduló állomásokon nem kellett gázolajat vételezni.



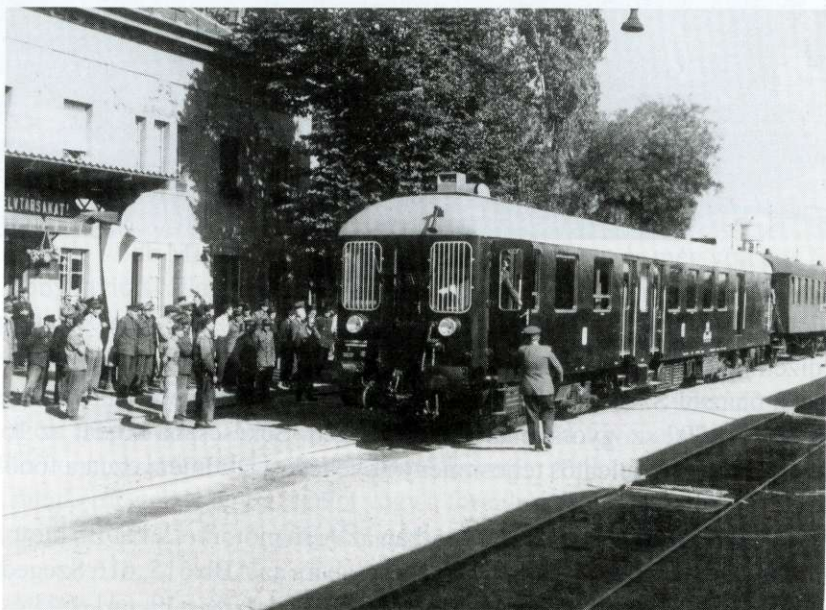
A BC motorkocsi jellegrajza

Az új típusú dízel-vontatójárművek megjelenése

Az első kis teljesítményű M28 sor. dízelmozdonyok (pályaszámuk: 1002, 1003, 1009 és 1011) 1957-ben jelentek meg Szentesen. A mozdonyok Kisszénás–Kondoros állomások között tehervonatot továbbítottak, iparvágány meneteket szolgáltak ki és anyagvonati tolatószolgálatot láttak el Szentes környékén, Dunavecscén és Solton.

Az 5 tengelyes ABb sorozatú motorkocsik 1958-ban kerültek Szentesre. Pályaszámuk: 614, 615, 616 és 617. Ezek a motorkocsik Szentes–Bp. Nyugati pu. között gyorsvonatokat továbbítottak. A BC 363, 435 és 436 pályaszámú motorkocsikat a Makói Fűtőházhoz állomásították át.

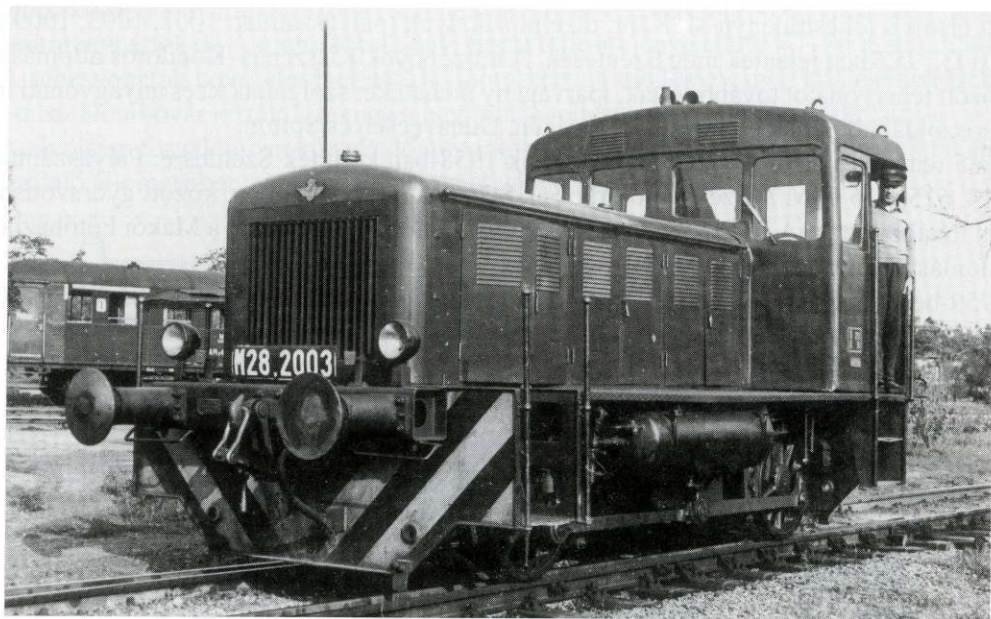
1959-ben újabb 4 db ABb sorozatú motorkocsit kapott a főnökség: a 604, 605, 606 és 607 pályaszámúakat.



Az ABb motorkocsi első útja

Ezek a motorkocsik a Békéscsaba–Dombóvár viszonylatban közlekedő 1607–1608 sz. sebesvonatot továbbították a BC motorkocsik helyett, a következő összeállításban: motorkocsi+közbenső kocsik+motorkocsi. A két motorkocsi távvezérléssel volt felszerelve. Az M31,2008 és 2013 pályaszámú dízel-hidraulikus mozdonyok 1959-ben kerültek Szentesre és állomási tolatószolgálatot láttak el. Addig ezt a szolgálatot 377 sor. gőmoz-

dony végezte. A „kacsa” több évtizedes tolatási szolgálat után olvasztóba került. Újabb három járművet állomásítottak át Makóra: a BC 389, 407, 434 pályaszámú motorkocsikat. 1960-ban Szegedi Fűtőházhoz kerültek az ABb 604, 606, 614 és 617 öttengelyes motorkocsik. Még abban az évben Szentesre megérkezett újabb négy M28-as (pályaszámuk: 2001, 2002, 2003, 2004) dízel hidromechanikus erőátvitelű mozdony. A mozdonyok kettésével összekapcsolva Szentes–Orosháza között tehervonatot továbbítottak. A négy M28 2000 pályaszámcsoportú dízelmozdony 1967-ben a Kaposvári Fűtőházhoz, később Budapestre, a metróépítéshez került.



Az M28,2003 psz. dízelmozdony

1967-ben a telep járműállaga 20 db BC mot., 5 db ABb mot, 2 db M31, 3 db M28 1000 sorozatú dízelmozdony volt. Az ABb 604 és 617 pályaszámú motorkocsik visszakerültek a Szegedi Fűtőháztól Szentesre. Így szentesi motorkocsik továbbították Szeged–Budapest között a 701–702 sz. gyorsvonatokat és Szeged–Békéscsaba között az 1612–1613 számú vonatokat is, ami jelentős teljesítmény növekedést eredményezett a főnökség számára.

Szervezési intézkedés következtében 1966-ban az ABb motorkocsikat Bb motorkocsikra cserélték fel. Az ABb 604, 605, 606, 607 Békéscsabára az ABb 615, 616 Szegedre került, ugyanakkor Szentes megkapta Nyíregyházáról a Bb 634, 638, 639, 641, 643 és a 651-es motorkocsikat. A Bb sorozatú motorkocsikba beépített motorok teljesítménye 50 LE-vel nagyobb volt, ami kedvező hatású volt a menetidő betartására.

1968-ban Szentesre került a Bb 632 és a 648 motorkocsi is. Az M44 sorozatú dízel-villamos mozdonyok 1969-ben érkeztek meg. Az M44-143, 144, 149, 150, 159 pályaszámú mozdonyok Szentes–Szolnok, Szentes–Kiskunfélegyháza és Szentes–Hódmezővásárhely vonalon tehervonatot továbbítottak. Üzembe állításukkal az áruszállítás lényegesen gyorsabb lett ezen viszonylatokban.

A Fűtőház Főnökség új hivatalos neve: Vontatási Főnökség

A MÁV Vezérigazgatóság 1968-ban valamennyi Fűtőház Főnökség nevét Vontatási Főnökségre változtatta.

A jármű állag növekedése során a teljesítmény évről évre jelentősen növekedett, ezért az Igazgatóság javaslatára a Vezérigazgatóság 1969-ben II. csoportú főnökséggé léptette elő az eddig III. csoportú főnökséget. Ugyanakkor vezetőmérnöki munkakör is létesült. Az első vezetőmérnök Tóth Imre közlekedési mérnök lett, aki később a szegedi Igazgatóság igazgatója lett.

A BC motorkocsik egy része, amelyek már több mint 40 éve kifogástalanul továbbították a személyvonatokat a mellékvonalakon, kiöregedtek és korszerűtlenné váltak. Ezért a MÁV a Ganz gyártól új, korszerű hidromechanikus erőátvitelű, villamos fűtéssel ellátott 6 részes dízel-motorvonatot rendelt meg. A motorvonat mozdonya alkalmas a mellékvonalakon 400 tonnás tehervonat továbbításra is. Az első MDa 3001 és 3002 pályaszámú motorvonatok 1969. év végén, közvetlenül karácsony előtt jelentek meg, a hagyományokhoz híven Szentesen.

Az MDa motorvonat az első útját Szentes–Kiskunfélegyháza között 1969. december 28-án, a 8 óra 32 perckor induló 7447 vonatszámban tette meg.

1970 végére már 11 db MDa motorvonat teljesített szolgálatot és még volt egy MDa motoros mozdony javítási állag céljára is (egy motorvonat ára 21,5 millió forint volt). Az új vonatot az utazóközönség és a motorvezetők is hamar megszerették és színe után „Piroska” becenevet kapta.

Az MDa motorvonatok forgalomba állítása „forradalmi változást” jelentett azon a vonalon, ahol azok megjelentek. Sok tekintetben megelőzte a fővonalakon közlekedő személyszállító vonatok kulturáltságát, komfort fokozatát. Akik először látták, alig mertek felszállni; megkérdezték a jegyvizsgálót vagy a forgalmi szolgálattelvőt, hogy milyen vonat ez, fel szabad-e szállni? Annyira feltűnően szépnek és nagynak tűnt a kis BC vonat után.

Azonban a BC motorkocsikat sem lehetett még „leírni”, olvasztóba küldeni, mert nem volt elegendő MDa motorvonat. A magas ára korlátozta beszerzését. Ezért 1971-ben a BC motorkocsikba a Ganz–Jendrassik (VI. JaR 135) motor helyett Rába–Man (D 2156 HM6) jelű dízelmotort, valamint hidrodinamikus KNY5–10 típusú tengelykapcsolót építettek a motor és a 4 fokozatú sebességváltó közé. Az átalakítás következtében a motorkocsi teljesítménye is és így a sebessége is nagyobb lett. Így könnyen tudott 3 mellékkocsit is továbbítani, és a legnagyobb szél esetén is tudta a menetidőt tartani. Így érte meg a BC motorkocsi hosszú pályafutása során immár a harmadik motorkorszerűsítését.



Az MDA 3001 psz. motorvonat érkezése

Az MDA motorvonatok számának növekedésével a BC kocsik száma csökkent, más főnökségekhez kerültek. A Gyula–Pécs között közlekedő régebben sebes, később gyorsvonat fordulóját is az MDA vette át.

1974-ben megjelentek az M32 sorozatú hidraulikus erőátvitelű, kis tengelynyomású tolató és tehervonati dízelmozdonyok (10 db). Ekkor már fölöslegessé vált a széntér, megszűnt a szénszerelés, többé nem volt rá szükség. Azután nem tette be a „lábát” gőzmozdony a garázs területére.

Főnökség adatai 1944–1987

Időszak	Létszám		J á r m ű á l l a g t í p u s o n k é n t										Szállítási teljesítmény	
	össz.	motv.	gőz mozd.	AB	Bb	Mda	Bz	M28	M31	M32	M44	jármű	Személyvonati km/év	Tehervonati 100 etkm/év
				motorkocsi				dízelmozdony						
1944 előtt	138	65	12	34	–	–	–	–	–	–	–	46	714000	864000
1945 elején	26	5	3	4	–	–	–	–	–	–	–	7	28000	26000
1956	180	71	12	21	–	–	–	3	–	–	–	36	1877000	587500
1968	234	99	–	18	8	–	–	3	1	–	5	35	2316400	664902
1971	250	101	–	18	8	12	–	3	1	–	7	49	2379000	1579000
1974	330	123	–	18	5	12	–	2	1	10	10	58	2780000	1800000
1980	398	114	–	–	–	15	20	1	1	11	18	75		
1984	431	108	–	1	–	15	25	1	2	12	16	89	5033916	3978826
1987	490	98	–	1	–	15	25	1	2	15	19	96	5193468	3888900

1974-ben szervezési intézkedés során a kisebb fűtőházak önállóságát megszüntették és így került a makói vontatási telep a szentesi Vontatási Főnökség felügyelete alá.

Ismét nevezetes esemény színhelye volt a szentesi motorgarázs: a Gépipari Tudományos Egyesület Budapesten „Motorvonat Konferenciát” rendezett 1976. március 23–26. között, ahol több neves külföldi és hazai szakember vett részt, akik nagy elismeréssel méltatták a magyar motorkocsi és motorvonat gyártás múltját és jövőjét. A konferencia harmadik napján résztvevőket az MDa motorvonat hozta le Szentesre, akiknek bemutatták a sokak által csak hírből ismert egykor világelső motoros központot. Még látható volt üzemben az 50 évvel azelőtt gyártott BC motorkocsi, mely bizonyította alkotóinak a technika történetében elévülhetetlen érdemeit.

Alapításának 50. évében, 1978-ban 5 db M41 sorozatú 1800 LE-s dízel-hidraulikus mozdonyt kap a főnökség, és ezzel Szentesen és környékén megvalósult a teljes dízelesítés. A jubileumi ünnepség (1978. szeptember 8.) résztvevőit a mozdony füstje már nem tudja megcsapni.



Az 50 éves Motorgarázs mozdonyai

Vontatási berendezések, és az épületek fejlesztése

A vontatási telep a járműállag folyamatos növekedésével kinőtte a régi épületeket, a gépi berendezések elavultak, korszerűsítésre és bővítésre volt szükség.

A Motorgarázs első vágányán 1948-ban új, hidraulikus motorsüllyesztő épült. Még ebben az évben futódaru pályát építenek a motorsüllyesztő fölé. Otrók László fűtőházfőnök vezetésével felújították az Északi Főműhelytől kapott, a VI. JaR 135 típusú motorok részére készült motorfékpadot. Ugyanakkor sebességváltó lamella-csiszológépet állítottak üzembe.

1949-ben a Motorgarázs északi végénél a fürdő és a WC épület mögött közvetlen, ahhoz illesztve öltöző és ebédlő épült. Ezek alapterülete összesen 62 m². Ugyanebben az évben kovácsműhely és hegesztőműhely is létesült.

1953-ban a régi favázás épület helyett mozdonyfelvigyázó iroda és mozdonyvezetői várakozó épült, amely régen melegedő volt (A VI. vágány mellett). A víztorony tetejére ivóvíznek 8 m³-es betontartályt helyeztek el.

A kislefűtőház területén új, villamos motorral hajtott szényszerelő forgódarut állítottak be.

1954-ben új oktatóterem épült a VI. vágány mellett, és az irodahelyiségek átrendeződtek.

1955-ben új villamosműhelyt alakítottak ki a régi raktár helyiségből. Új ártézi kutat fúrnak a kislefűtőház területén.

1957-ben a kislefűtőház területén kocsivizsgáló helyiség, akkumulátortöltő és vízszivattyúház létesült.

1960-ban a gépműhelybe 2000 mm-es, korszerű esztergapadot állítanak be, a régi transzmissziós hajtást pedig leszerelik.

1961-ben olaj- és vízvizsgáló laboratórium épült. 60 tonnás villamos hajtású csoport emelőt állítanak üzembe.

1962-ben az új oktatóterem mellé trafóház és villamos felvigyázó helyiség épült.

1963-ban új földalatti gázolajtárolót (2 db 100 m³-es és 1 db 50 m³-es tartály), új szerekutakat létesítettek, a lefejtő vágányt pedig bekötötték a fordítóhoz.

A régebbi, kézi erővel hajtott fordítókorongot villamos hajtására és 22 méter átmérőjűre cserélték ki.

1965-ben homokszárító és homokfeladó torony épült és felállították a 15 tonnás villamos bakdarut.

1969-ben a kislefűtőház tetőszerkezete már nagyon avult állapotban volt, és amikor egy 327 sorozatú mozdony biztonsági szelepe kivágott, a kiáramló gőz meglehetősen nagy nyílást ütött rajta. A szakértői bizottság úgy határozott, hogy javítani már nem érdemes. Ez megpecsételte a sorsát, le kellett bontani, a vágányzat így feleslegessé vált, azt is felszedték. A kislefűtőház és a széntér helyén épült fel az új MÁV kultúrház.

Szakemberképzés

Szakemberképzés 1945 után

A háborús időszak után a főnökség mozdonyvezetőinek utánpótlását meg kellett oldani, mert az első motorvezetők folyamatosan nyugdíjba mentek. A főnökségnél lévő műszaki reszortosok igen jó szakemberek lévén, a Vezérigazgatóság országos jellegű motorvezető tanfolyam indítását engedélyezte. 1947-től 1953-ig itt képezték ki a motorvezetőket, igen jó eredménnyel.

A motorszerelő képzés 1945 után kezdődött el. A szakmunkás tanulókat Szentesen felvették, de az első évi műhelygyakorlatot a szolnoki Járműjavítóban kellett eltölteniük, csak a másod- és harmad évet folytatták Szentesen a motorműhelyben.

Ez igen hátrányos helyzet volt, amit nem szívesen vállaltak a tanulók.

Ezt a nehéz helyzetet az 1976 decemberében átadott ipari tanműhellyel egybeépített szociális épület gyökeresen megváltoztatta, megoldódott a dolgozók kulturált étkeztetése, fürdési lehetősége is. A szociális létesítmény fűtőolajjal működő kazánjában termelt gőzzel fűtik a Motorgarázst is. Az új létesítmény 13 millió forintba került.



A szociális épület és tanműhely

Szakemberképzés napjainkban

A különféle szervezeti változások sem tudtak gátat szabni annak a – véleményünk szerint helyes – szakmai törekvésnek, hogy szakembereink utánpótlását helyben képezzük. Az elméleti oktatások a Zsoldos Ferenc Műszaki Szakközépiskolában folynak, igen magas szinten. A gyakorlati oktatás a tanműhelyben és a Motorgarázsban valósul meg. Egy-egy évfolyamot 12–15 tanuló népesít be, végzős ennél kevesebb. A mérce magasra emelése a képzésben résztvevő szakemberek érdeme, egyben a jelenkor kihívása is.

A dízelmozdony szerelő szakmát választott fiatalok az alapképzésen túlmenően a jármű-villamossági szerelő szakmába is belekóstolnak, ami a vasút igényeinek is messzemenően megfelel, ha csak a villamos gépek, elektronikus egységek, villamos fűtésű személykocsik nagy számát tekintjük.

Az utánpótlás-nevelés, képzés nagy erénye a fegyelem, a fegyelmezettség igényének megteremtése, mert még ma is igaz a hajdani bölcs megállapítás, hogy a mozdonyvezetés: (és a mozdony, kocsik szerelése) az hivatás. Fegyelem, munkaszeretet, magas szintű szakértelem és elkötelezettség nélkül művelni nagyon nehéz.

A legutóbbi idők szakmunkásversenyein elért kiváló országos eredmények is a felkészítők példás szakmai munkáját dicsérik. A jelen és főképp a jövő a „számítógépé”. Ezt felismerve a szakmunkásképzés minden ágát a felhasználói szoftverek segítik, előkészítve a fiatalokat – akik ösztől érettségi után kerülnek ide – arra, hogy a legkorszerűbb vasúti járműtechnikát megismerjék és javítását elsajátítsák.



A szervezési intézkedések hatása

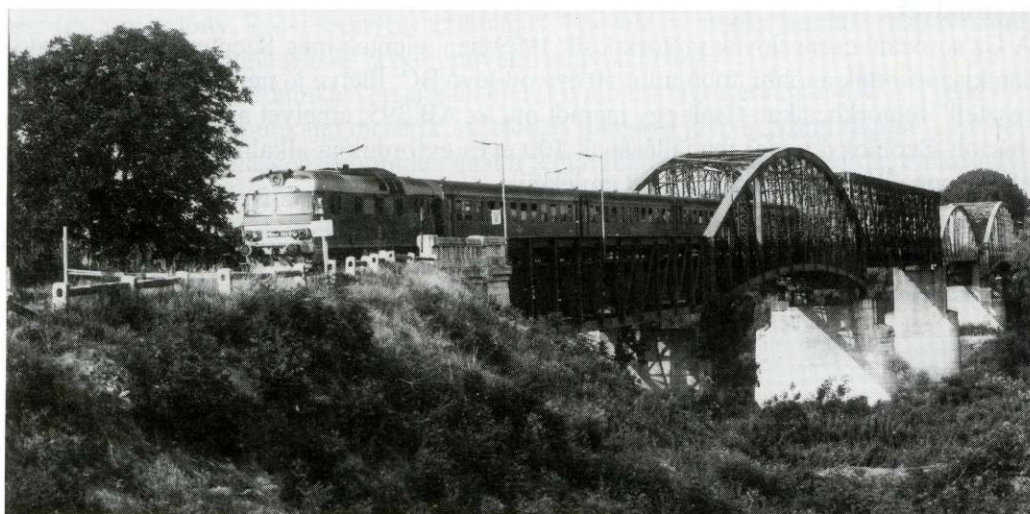
A Körzeti Üzemfőnökség létrehozása után egy évvel, 1980-ban a mezőhegyesi Vontatási Főnökség is Szentes felügyelete alá kerül, ugyanakkor a makói kocsijavító telepet a szegedi Vontatási Főnökséghez csatolták. Mint látható, a szentesi Vontatási Főnökség megalakulása óta állandóan gyarapodik, terjeszkedik, vonalhálózata egyre növekedik. Ma már a szegedi Területi Igazgatóság vonalhálózatán közlekedő személyszállító vonatoknak több mint 50%-kát továbbítják a szentesi Vontatási Főnökség állagába tartozó vontató járművek.

A Bz sorozatú csehszlovák motorkocsik 1979-ben jelentek meg Szentesen és fokozatosan kiszorították a többi, több mint 50 éve ott lévő BC, illetve jó néhány éve AB-re „keresztelt” motorkocsikat. Csak egy maradt ott, az AB 395, amelyet a Szentes–Kunszentmárton–Szolnok-i vonal fennállásának 100 éves évfordulója alkalmával (1987-ben) az állomáson állítottak ki a dicső múlt emlékéül.

Jellemző járműtípusaink

A korszerű 6 részes MDa motorvonat a népszerű „Piroska” megjelenése korszakos változást hozott a Motorgarázs életében.

E szívünknek kedves motorvonat kiszolgálása új szemléletet honosított meg a műszakiak, mérnökök körében. Korszerű járművet – korszerűen kell fenntartani és üzemeltetni: adták ki a jelszót.



MDa motorvonat a régi Csongrád–Szentes-i Tisza-hídon

Az MD motorvonat motorkocsijának és a vezérlő pótkocsijának számos új műszaki megoldása volt:

- megjelent az impulzus-adós, önműködő sebességkapcsoló berendezés,
- vezérlésben az ún. integra kapcsolóelemeket alkalmazták, amelyeket addig csak a távközlési- és biztosítóberendezési technika ismert,
- mellékvonalon elsőként a villamos fűtés.

A fenntartási tevékenység a merev ciklusrendből részben áttolódott a rugalmas fenntartási rendbe, amit lehetővé tettek a mérnökeink által kifejlesztett készülékek és diagnosztikai berendezések. Ezek a berendezések és eljárások a Miskolcon 1978-ban tartott országos vontatási diagnosztikai konferencián és bemutatón nagy elismerést váltottak ki.

A szolnoki Járműjavító szakembereinek, akik az MD motorvonatok nagyjavítását (D5, D6) végezték, nem volt ilyen mérési technológiájuk és eszközeik, ezért rendszeresen kérték a segítségünket.

Az üzemeltetés is fejlődésnek indult: a több mint 100 m hosszú motorvonat igényelte a bejáró vágányok elején a szerelő kutakat, amelyek telepítése föld feletti tartályokkal – feladókúttal – meg is történt.

Az utazás kulturáltságát növelte a részben Békéscsabán leszerelt, nagyrészt házi tervezésben és kivitelezésben megépített forgókefés személykocsimosó telepítése 1980-ban.

Az MD motorvonat önmagához képest is továbbfejlődött, elég csak a jelgenerátoros hajtású MATEC elektronikus sebességkapcsoló berendezésre gondolni, amely az impulzusadós, relés rendszert váltotta fel, és egyben ellátja az éberségi berendezés funkcióit is.

Az MD hidromechanikus váltója (GANZ-MÁVAG HM 612–22 típ.) is hasonló sorsra jutott. A III. mechanikus fokozat viszonylag gyakori sérülése miatt új kétfokozatú hidraulikus nyomatékvtáltót építettek be, nem utolsósorban a szentesi szakemberek mérései, üzemi tapasztalatai alapján.

A korszerű technika megjelenésének a legnagyobb hozadéka az újat befogadó, a műszaki haladásért tenni mindig kész műszaki fenntartó személyzet kialakulása volt.



„Vár állott, most M32-s...”

Az M32-es sorozat az 1974-es megjelenése után apróbb fejlesztéseken ment keresztül. A sérülékeny hidromechanikus hajtómű lassú-gyors acéllamellás fokozatát éppen az üzemi tapasztalatok révén egy körmös-tengelykapcsolós megoldásra változtatták, üzembiztosabbá téve ezzel a tolatómozdony működését.

A gazdaságossági szempontok felerősödésével (lásd 1928, a Motorgarázs megvalósításának döntő momentum) a mellékvonali közlekedésben egyre jobban teret hódít az olcsó üzemelésű – legkisebb fajlagos költségű – Bz motorkocsi, amely magától értetődően a piacgazdaság velejárója.

Ennek következtében több mint 30 Bz tartozik kezelésünkbe az üzemeltetést és a fenntartást illetően, amely egyedül vagy 1–2 mellékkocsival közlekedve az alföldi régió meghatározó vasúti fuvarszköze.

A Bz sorozat üzemeltetése során kedvezőtlen üzemi tapasztalatokat is szereztünk. A panorámásra szerkesztett, szűk vezetőálláson a motorvezető nyáridőben csaknem megfő, az utastér zárt, a keskeny billenő ablakai ugyanerre a sorsra kényszerítik az utasokat is. A motorja és a PRÁGA 2M70 típusú hajtóműve alulméretezett, sérülékeny. Az üzemelést elősegítő biztonsági berendezései, a motorvédelem, a távvezérlés túl bonyolultak és esetenként feleslegesek.

Idővel a Bz sorozatot is elérték a konstrukciós változtatások. Először a Skoda motor helyére került hazai gyártmányú, majd mivel a 80 km/h-ás pályán a vonattovábbításkor kevés volt a vonóerő tartalék, ezeket a 206 kW teljesítményű, RÁBA D10–UT 206 típusú motor váltotta fel. A motorváltással együtt lecserélték a sebességváltókat is, helyettük a nagyobb teljesítmény közvetítésére alkalmas, megbízhatóbbnak ítélt Voith DIWA típust építették be.

A Bz 300-as pályaszámcsoportú motorkocsik ezzel az erőforrással, most már teljesíteni tudják a személyvonati közlekedés egyik igényét: a rövidebb menetidőket. Ez lehetővé tette, hogy akár 2 db Bzx, BDzx mellékkocsival, szélsőséges időjárási körülmények (sarkoszl) között a menetrendben előírt sebességgel közlekedjenek.

A jármű korszerűsítői az utaskényelmet is figyelembe vették: kartámlás szövetülések váltották fel a műbőr üléseket, az utastér két, átlósan elhelyezett kinyitható tetőajtóval szellőztethető, ugyanakkor a vezetőálláson a megnövelt motorvezetői tér egy jobb, biztonságosabb járműkiszolgálást tesz lehetővé.

A nagy vasutas elődök 1927-ben egy olcsó, tehát gazdaságos motorkocsis közlekedést álmodtak, terveztek az alföldi régióba. A tervet valóság követte: Szentes térségében 1928-ban kialakult a vegyesvonati-, lassú, gőzös vontatta közlekedést felváltó motorkocsis személyszállítás, ami 1930-ra kiteljesedett a 24 db BC motorral és a hozzátartozó kályhafűtéses mellékkocsikkal.

1998-ban, 70 év múltán, hasonló gazdasági rezdüléseket érzékelünk. A fuvarpiaci viszonyok a vasutat önvizsgálatra, gazdaságosabb személy- és áruszállítási módok keresésére ösztönzik.

A kis fajlagos költséggel fenntartható vontatási mód – a Bz motorkocsi 1 vagy 2 meleglevegő fűtésű mellékkocsival reneszánszát éli.

A zord idő, a viharos havazás a vasutat is próbára teszi. Ilyen ítéletidő alakult ki 1984. február 10-én, amikor már titokban a márciusi kikeletet vártuk.

Viharos, szünni nem akaró havazás, mindent betakaró 4–5 m magas hóátfúvások, jeges hólepel tette szinte elviselhetetlenné a Motorgarázs dolgozóinak munkáját is. Nap nap után, óráról órára a segélymozdonyok kijárása, a TÁTRA közúti segélykocsi riasztása jelezte az őselemekkel tartó küzdelmet.

Valamennyi mozdonyunk kiválóan működött, az M41-es sorozat pedig egyszerűen nélkülözhetetlennek bizonyult, nélküle a villamos vontatásra berendezkedett Szolnok–Békcscaba-i vonalon is megszűnt volna a forgalom.

A sorozat ilyen szélsőséges körülmények között is bizonyította konstrukciója nagyszerűségét. Univerzális mozdony, így akár személy-, akár tehervonatot is továbbíthat. A jármű



Tél a vontatási telepen



A „Bobo” Szentes állomáson

PIELSTICK 12PA4–V185 típ. 1800 LE-s hajtómotorja, a Voith-féle hidraulikus hajtóműve, az 1500 V-os villamos fűtési lehetőséget is biztosító segédüzeme, mellékvonali forgalomban, a hazai viszonyok között lenyűgöző. Jól szerkesztett, rendkívül üzembiztos vontatójármű, amelyen a személyzet kényelmes, jól fűtött vezetőálláson, kevés fáradtsággal végezheti munkáját: figyelmét csak a vezetésre és a közlekedés biztonságára kell fordítani.

Meg kell említeni az 1969–70-ben megjelent M44-es sorozatot is, amely üzembiztonságával, megbízhatóságával a fenntartók és üzemeltetők szerint is a Motorgarázs büszkesége volt. Ezekre a mozdonyokra bizton számíthat utas, fuvaroztató, üzemeltető, fenntartó egyaránt, s ezért alakult ki a következő mondás a motorvezetői berkekben: „Bobóval fekve maradni nem lehet!”.

Ez valóban így van: a mozdony megbízhatósága már-már legenda.

A második világháborút követően – jellemzően úgy, ahogy a MÁV területén másutt is – rendkívül sokféle típusból összetett személykocsi állag alakult ki Szentesen.

Nagyszámban üzemeltek gőzfűtéses kocsik, nyitott peronokkal, illetve átjárókkal, eleinte gáz- majd Ganz rendszerű villamos világítási berendezésekkel. Ezeket a kocsikat – amelyek az 1960-as évek elejéig közlekedtek –, ún. átmenő világítási fővezetékekkel, világítási főkapcsolóval látták el, amelynek 1/1 illetve 1/2 kapcsoló állása teljes, valamint a tartalék világítási megoldást biztosította. Az 59000-es sorozatú négytengelyes Bax személykocsik, gömbölyített véggel, korszerű fűtéssel üzemeltek már, egy nagyobb komfortfokozatot biztosítva. A keringető szivattyút egy akkumulátorcsoport látta el energiával. Érdekessége volt az akkumulátorcsoportnak, hogy töltését nem a kocsiban kapta, hanem kiszerelték és stabil töltővel feltöltöttre cserélték.

1966 körül ezek a kályhafűtéses kocsitípusok is eltűntek, nagy részüket átalakították. Az átalakítás során zárt előteret, illetve feljárókat kaptak. Átmenő villamos fővezeték (központi energiaellátás) szolgáltatva világításhoz az áramot. A kéttengelyes poggyász-postakocsikat egyedi világítással, EV 44-es laposszíjhajtású dinamóval szerelték, szénoszlopos Ganz–Pintsch szabályzóval.

Az 1960-as években az alábbi kocsitípus összetétel volt a jellemző:

- 125 db 2 tengelyes 2. oszt. kocsi
- 10 db 2 tengelyes 1. oszt. kocsi
- 10 db 2 tengelyes postakocsi
- 20 db 2 tengelyes poggyászkocsi

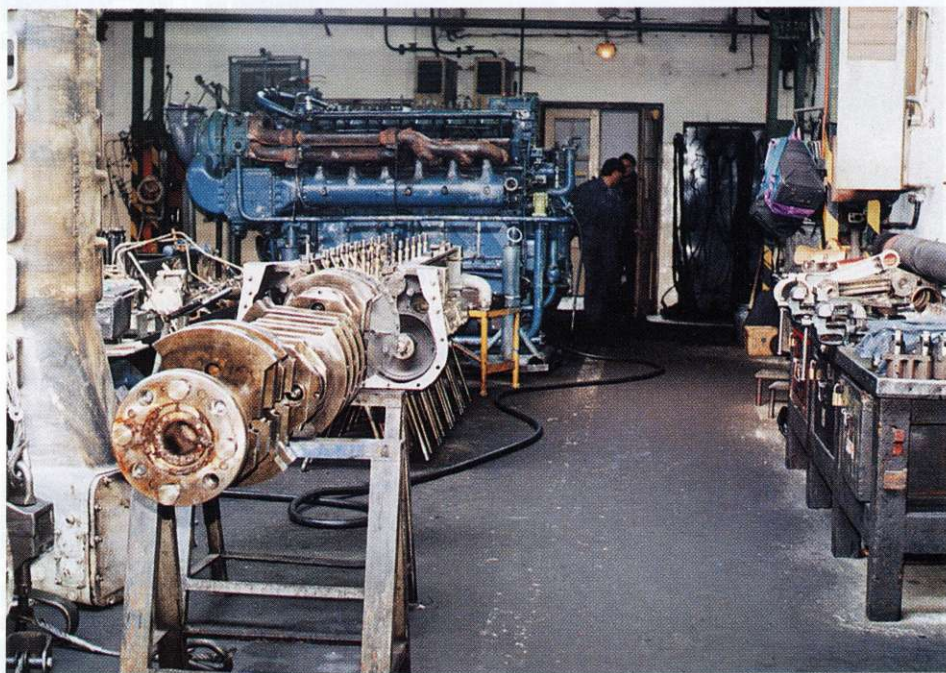
A 2 tengelyes személykocsi korszak részben az MDa hatrészes motorvonatok megjelenésével háttérbe szorult. Nagyrészüket Vésztőn szolgálta tovább a mellékvonali személyforgalmat, vagy átalakítás után különféle üzemi kocsiakká váltak.

1964-től 1973-ig Szentes honállomású távolsági sebes- illetve gyorsvonati kocsik is közlekedtek: 4600-as sorozatú Bah ill. Bak fapados és bőrlékes változatban. Ezt követően a Bahv 4700–4800–4900-as sorozatú távvezérléses kocsik közlekedtek a 7706–7707 sz. budapesti gyorsvonati szerelvényekben, ABb illetve Bb motorkocsi vontatással.

Az MDa szerelvényekkel megvalósult a korszerű, minden igényt kielégítő, jó komfortérzetet megvalósító villamos fűtés.

A környezetünk- és a munkakultúra alakulása

Az új mozdonyok megjelenése tisztább, igényesebb munkakultúra kialakítását tette szükségessé. A korai elődök környezetóvó, parkosítási törekvésein okulva, 1984-től elkezdődött a külső és belső terek szebbé és tisztábbá tételére irányuló tevékenység.



A „placc”

Ennek nyomán a Motorgarázs szabad külső területein az olajszennyezett, néhol mocsáros, gödrös részek helyére parkos-pázsitos területek kerültek, a szakzsargonban „placcos javítás”-nak nevezett tevékenység javarészt segédműhelyekbe települt.

Az a jó technológia, amely környezetkímélő! Unos-untalan ismétlődő szlogen, de csak az?

Nagyszerű elődeink 1928-ban nemcsak egy monolit vasbeton-szerkezetű motorgarázst hoztak létre, hanem benépesítették emberekkel, a motorkocsis vontatást kiszolgáló személyzettel. A kiszolgáló személyzet igényelte a szépet, környezete kultúráltságát és annak megvalósításáért tett is. A korabeli képek tanulsága szerint, számos bokor, fa és pázsit dicsérte igyekezetüket.



MAN motorszerelő műhely



A telephely déli része madártávlatból

A főnöki iroda melletti kis nyárfacsemete ma már több méter kerületű faóriás, amely büszkén hirdeti a műszaki elődök természetszeretetét. A maiak hasonlóképpen gondolkodnak környezetükről, az igényes munkakörülményekről. Valamennyien azon vagyunk, hogy kellemes, szép környezetbe települt igényes Motorgarázsban, kulturált munkakörülményeket biztosító segédműhelyekben valósítsuk meg szerény küldetésünket. Arra törekszünk, hogy régiónk lakossága azt érezze, mondja, nem volt hiábavaló az elődök nagyszerű elképzelése, igyekezete, amelynek nyomán a Motorgarázs megvalósult. A külső megjelenés erősíti a belső képet, azaz a munkafeltételek fejlesztése-alakítása teszi lehetővé, hogy jó mozdony, valamint fűtött, megfelelően kivilágított személykocsi kerüljön ki, mint termék a kezeink közül.

Az évezred végén be kell látni, hogy ez alapvető követelmény kell, hogy legyen. A fákbokrok-virágok, a nagy füves terület jól példázza mai törekvéseinket.



Az utóbbi évek fejlesztései

A MÁV-ra folyamatosan jellemző volt, hogy a fejlesztések, beruházások megvalósításában forráshiánnyal küszködött. Ennek ellenére a legpénzinségesebb időben valósult meg a korszerű járműkiszolgálást megvalósító, a Motorgarázs történetének legnagyobb pótlólagos beruházása.



Kocsijavító „röptető”

A fejlesztés előirányzata:

- két vágányt átívelő kocsijavító (személy-teher) röptető kialakítása,
- a garázs nyugati oldalához építendő segédműhelysor: laboratórium, MAN-műhely, „westing” műhely, tartalék-cserealkatrész raktár,
- a Motorgarázs bejárata előtti, kb. 40 m hosszú 6 vágányos pályarész térburkolatának elkészítése,
- az olajos szennyvíz gravitációs rendszerű gyűjtése-kezelése, új csatornák, fogadó medencék, és szennyvíztisztító berendezés kialakítása,
- a közlekedési utak szilárd burkolása.

A beruházások 1986-ban kezdődtek el, és 1988 telére befejeződtek.

Az 1980-as években létezett egy belső körökben ismert, műszaki igazgatóhelyettesi beruházási keret, amelyből pályázat útján lehetett részesedni. E szerényebb összegek fel-



Kocsifűtési berendezések javítása

használása is az igényesebb technológiát, illetve jobb munkakörülmények megvalósítását célozta.

Az évek során igazgatóhelyettesi keret felhasználásával saját vállalkozásban valósítottuk meg a következőket:

- SUS 11 típ. veszélyes hulladék égető,
- több száz méter közlekedési út betonajlból,
- új üzemeltetői lapostető épület,
- a bejáratnál koci fűtés-világítási műhely építése,
- munkaügyi iroda, villamos forgórész javító műhely kialakítása,
- a Motorgarázs több hektáros területének részbeni körülkerítése,
- portaépület építése.

A SUS 11 telepítése mérföldkő volt a főnökség környezetkímélő tevékenységében. Megvalósult a javarészt járműjavítási technológiából származó veszélyes hulladékok környezetvédelmi előírások szerinti elégetése. A hulladékégető regionális feladatokat végzett, hiszen a szegedi Igazgatóság területén fellelhető valamennyi főnökség veszélyes hulladékanak elégetésére szakosodott (olajos rongy, olajsár, selejtes cipő, fáradt olaj stb.). Az új, 1994-ben megjelenő környezetvédelmi törvény szigorúbb előírásainak azonban a hulladékégető már nem felelt meg, így 1995-ben selejtezni kellett.

A mozdonyaink starter típusú akkumulátor igényűek, de a személykocsik is nagy kapacitású, kevésbé érzékeny akkumulátorokat követelnek. Ezek javítására, karbantartására és töltésére készült el 1980-ban az akkumulátorbázis, a korábban Halászlak mh.-nél hídjavítási felvonulási épületként használt barakképületek idetelepítésével.



Pihenő szerelvények az 1980-es évek elején létesített tér világítás fényében

A vágányhálózat bővülése: a vontatási telep vágányhálózata az 1970-es évek elején megjelenő korszerű motorvonatoknak már szűkösnek bizonyultak. Ez természetes is, hiszen elődeink 30–40 db kettő-három tengelyes BC, BCy motorkocsira, illetve a hozzátartozó 2 tengelyes mellékkocsikra tervezték.

Az MDa motorvonat több mint 100 m-es hosszát és azt a körülményt figyelembe véve, hogy egyidejűleg 6–7 szerelvény a vontatási telepen éjszakázott, belátható, hogy a vágányhálózat bővítése elengedhetetlenné vált.

A költségkímélés miatt ez csak használt anyagok újra beépítésével volt megoldható. Így épült meg a vontatási telep ún. csonka IV. vágánya (a másik három mellé: I. mosó, II. fordító, III. szertári), amely a kocsijavítás igényeit elégíti ki.

A munkákat a motorgarázs dolgozói végezték el a PFT. dolgozóinak útmutatása alapján. Hasonló körülmények között épült az ún. posta-csonka vágány meghosszabbítása is. Ennél a vágányhossz növelésnél a szolnoki 7700-as vonal átépítése során kikerült sínmezőket építettek be. A megépült vágány lehetővé tette a vonatforgalom zavarása nélküli szerelvény-átállást pl. fordító vágányról a bejáratú vágányok (I., II., III.) bármelyikére, tárolás céljából.

A vontatójárművek számának növekedésével a karbantartási tevékenység is bővült, amihez szükségessé vált a vizsgálócsatornák („kanális”) számának növelése.

Eredetileg a Motorgarázs I. vágányán épült vizsgálócsatorna, néhány év múlva a II. vágányon, ezt követte a csoportemelőnél létesült vizsgáló csatorna. 1971-et megelőzően a vontatójárművek vizsgálatát, a gépvizsgálatot, a mozdonyvezető végezte el. Ezt követően az ún. napi vizsgálatot már külön dízelmozdony-szerelő, illetve járművillamossági

szerelő látta el, melynek szakszerű elvégzésére létesült a mozdonyfelvigyázói iroda előtt az V. vágányon a napi vizsgálói vizsgálócsatorna.

A csehszlovák Bz típusú motorkocsik megjelenését követte a mozdonyszín előtti III. vágányon kialakított oldal vizsgálócsatorna, amely a padló alatti dízelmotor szerelhetőségét segítette elő.

További bővítés volt, hogy a Motorgarázs III. vágányát is ellátták vizsgálócsatornával, amely elsősorban – a mind nagyobb darabszámú – Bz motorkocsik R, A, B jelű vizsgálatainak szakszerű elvégzésére használatos. A technológia maradéktalan betartását szolgálta a víz-, a sűrített levegő- és a villamos hálózat korszerűsítése, amelynek munkálatai 1983-ra fejeződtek be.



Munkában a segélykocsi csapat

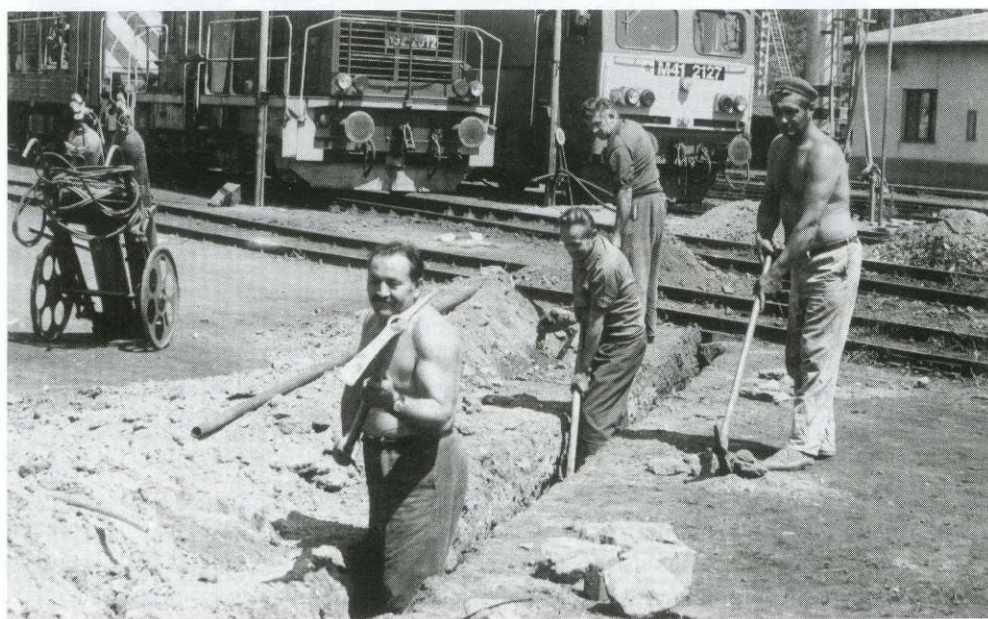
A közúti TATRA segélykocsi 1979-es szentesi telepítése, nagymértékben gyorsította, megbízhatóbbá tette a vasúti baleseti segélynyújtást, és pályafelszabadítást. Műszaki felszereltsége (LUKAS járműemelő, hidraulikus olló, gyorsdaraboló stb.) és annak kifogástalan, begyakorlott kezelése mind-mind a működtetőit, a Motorgarázs dolgozóit dicsérik. Területünkön egy ilyen egység készenlétben tartása elengedhetetlen.

A munkafeltételek jobbá tételéért végzett tevékenységünkre a fűtés rekonstrukciója tette fel a koronát. 1997 őszétől VISSMAN gyártmányú gázkazán, melegvizes fűtési rendszer működik a szociális épületben, a segédműhelyek javarészében és az irodákban.

A Motorgarázs több mint 10000 m³-es légterét korszerű gázüzemű termoventillátorok, illetve mennyezetre szerelt sugárzó fűtőtestek fűtik.



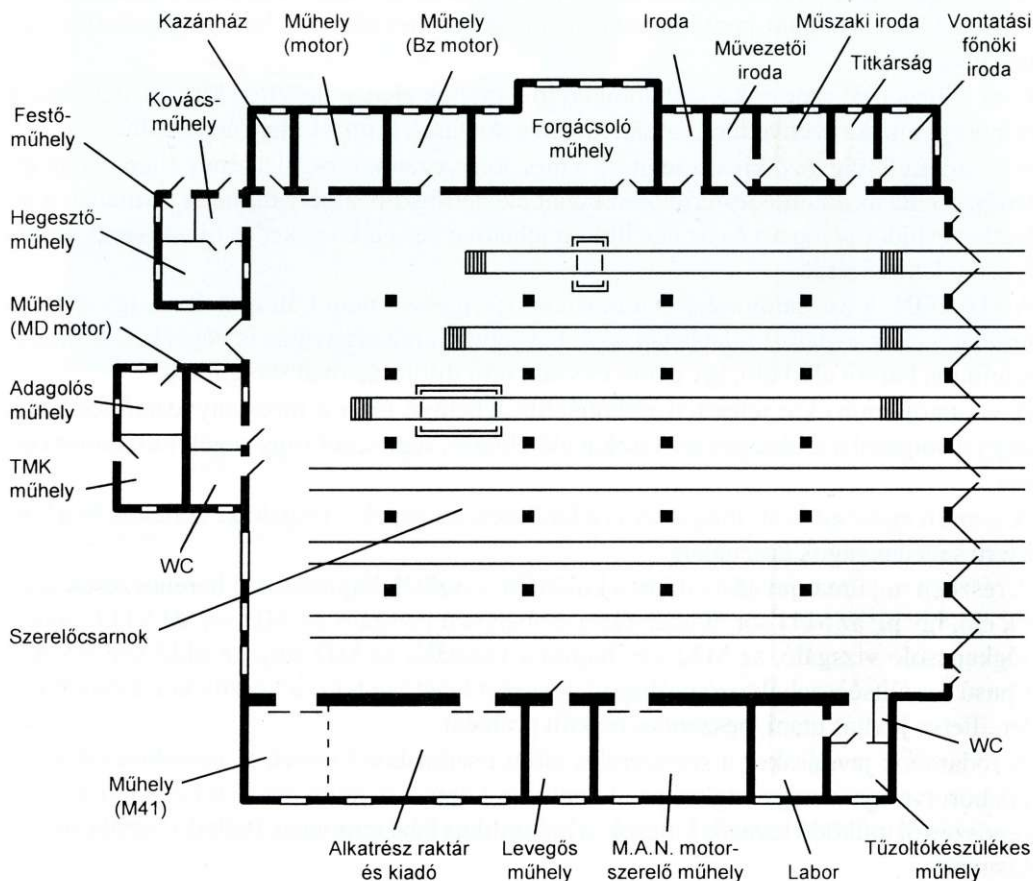
A szociális épület Vissman kazánja



Csőfektetés társadalmi munkában

A legújabb fejlemény a személykocsi mosó felújítása. Ennek munkálatai 1997 telén kezdődtek el és a próbaüzeme 1998 májusára várható. Megvalósításával egy környezetbarát személykocsi mosási technológia alakul ki. A korszerűsített kocsimosót pneumatikus mozgatású bedörzsölő kefékkel, műanyag szennyvízgyűjtő tálcákkal és automatikus szennyvíz semlegesítővel szerelik fel.

A vágányok, épületek, gépészeti berendezések építésénél és telepítésénél minden esetben sokat segített a helyi kezdeményezés, a saját erő bevetése is, hiszen az itt dolgozók munkáorák ezreit tejesítették a telep fejlődése érdekében.



A Motorgarázs alaprajza jelenleg

Másodhegedűsök...

Sok szó esett fejlesztésről, járművekről, de nem szóltunk a minőségi üzemeltetést, javítá-selősegítő, a kiszolgáló-javító személyzet munkáját megkönnyítő berendezésekről és se-gédanyagokról.

Ezek a kisgépek, anyagok a technológiai folyamatok elengedhetetlen kísérői, nélkülük a minőségi munka szenvedne csorbát, illetve a javítások átfutási ideje növekedne.

A mozdonyfelvigyázó kiváló segítője a mozdonyvezetők szolgálatképes állapotának el-lenőrzésénél az alkohol testerrel kombinált üzenetrögzítő, amely digitális formában a je-lentkezési időt is rögzíti és ez együttesen lehetővé teszi a közlekedés biztonságát veszé-lyezettetek kiszűrését.

A MAXON típusú mobiltelefon a mozdonyfelvigyázót nem köti asztalhoz, így a külső területen részt vállalhat tolatásban, akár helyszíni munkairányítást is végezhet. A mobil-telefonon bárhol elérhető, így gyors és szakszerű információval szolgálhat.

A vontatójárművekre telepített rádiótelefon lehetővé teszi a mozdonyvezető számára, hogy a vonalról a szükséges javításokat előjelentsen, segítséget vagy segélymozdonyt kér-jen.

A járműfenntartást is át- meg átszövi a különféle kisgépek, vizsgáló készülékek és a kor-szerű segédanyagok használata.

A részben rugalmas javítási ciklust a különféle készülékdiagnosztikai berendezések segí-tik elő, így pl. az M41 sor. hőmérséklet szabályozó vizsgáló, az MD sor. MATEC sebes-ségkapcsoló vizsgáló, az M32 sor. hajtómű vizsgáló, az MD sor., az M32 sor. RVA-4 típusú feszültségszabályozó próbapad egyaránt lehetővé teszi a készülékek hibafelvéte-lét, illetve javítás utáni, beszerelés nélküli próbáját.

A fődarabok javításakor a szétszerelés előtti tisztításhoz forróvizes mosóberendezés, a gőzborotva nyújt nagy segítséget. Jelentősen könnyítik munkánkat a központi levegő-rendszerrel működő levegős kulcsok, a hidraulikus kézi targoncák (békák), sarokcsiszoló kisgépek.

Az anyagmozgatás élharcosa a villás targonca, platós társával sok-sok tonnát szállít, de az anyagbeszerzők sem boldogulnának –a nyugati technikát megtestesítő – CITROEN kisteherautó nélkül, fontos tevékenységük teljesítése közben.

A légfék próbapad – amely szintén saját fejlesztésben készült – lehetővé teszi a kocsik fékvizsgálatát és próbáját, ami a forgalomba helyezés feltétele. A Webasto próbapadunk a Bzx, BDzx kocsikból kiserelt fűtőberendezések javításának nélkülözhetetlen eszköze. Természetesen az adagoló-vizsgáló próbapad, az egytetemes eszterga, a védőgázos he-gesztő berendezés is a napi karbantartási munkák hasznos segítője.

Majdnem elfelejtettünk szólni a nagyszerű segédanyagokról, a ragasztókról, tisztítósze-rekről. Alantasnak tűnő szerek, de nélkülözhetetlenek! Pl. a Loctite ragasztói, a Würth



Tankol a CITROEN

különféle tisztítói, a Diamant – pl. a sebességváltó repedt házát javítani képes – fémra-
gasztói.

Száz szónak is egy a vége, ezen másodhegedűsök nélkül a prímások is csődöt mondaná-
nak.

Számítástechnika

Korunk információs robbanása, számunkra is jelezte, hogy a műszaki fenntartás-üzemeltetés területén, a szakági gazdálkodás keretei közt eligazodni – megfelelni számítógépek, számítógépes rendszerek nélkül szinte lehetetlen.

A fejlődés lépcsőfokait a következők képezték: 1985-ben „rávezetesként”, a számítógépes kultúra kósztolgatásaként, háttértámogatás gyanánt, megjelent az első személyi számítógép, a COMMODORE 64. Ennek mágnesszalagos, majd mágneslemezes tároló egysége és matrix rendszerű sornyomatója volt.

A felhasználói programok, amelyek BASIC nyelven íródtak, az irodai munkát könnyítették, hiszen a különféle jelentések – pl. hiánylatok igazolása – e kis gép segítségével készültek.

A C64-et 1988-ban az XT 286 PC Epson nyomtatós, 40 Mb tárhelyű számítógép követte, majd 1990-től folyamatosan történik a „számítógépesítés” a különböző ügyviteli területeken, továbbfejlesztett 386 típusú gépekkel, majd 1996-tól 486-os gépek „hadrendbe” állításával.



Számítógépen készül a mozdonyforduló

A különféle felhasználói programok (bérszámfejtés, anyag-készlet nyilvántartás, munkaügyi, teherkocsi nyilvántartó rendszer, baleset- és munkavédelmi irányítórendszer) segítik napi műszaki-gazdasági feladatainkat.

Az említett gépek tárolókapacitása meghaladja a 6 ezer Mb-ot, a perifériák esetenként EPSON lézer, valamint tintasugaras nyomtatókat tartalmaznak.

Két számítógépnek modemcsatlakoztatása van a szegedi Területi Igazgatósággal, illetve a Vezérigazgatósággal. A CCMail elektronikus posta 1997-től működik. Az ügyiratok és a jelentések jó része már elektronikus úton érkezik, illetve indul.

A nagy számítógépes rendszerbe, a SZIR-be (Szállításiirányítási Rendszer) a teherkocsik és mozdonyok műszaki állapotának nyomon követése céljából kerültünk. A változásokat az erre a feladatra külön kiképzett kocsivizsgálók, illetve a mozdonyfelügyelők rögzítik. A főnökség közeljövőben megvalósuló beruházási tervei között van a meglévő számítógépeknek lokális hálózatba való bekötése. Az összekötés a csillagpontos topológiát követné.

A hálózati kezelőprogram (Windows NT, Novell pr.) lehetőséget teremt arra, hogy egyes munkaállomásokon dolgozó felhasználók kapcsolatot teremtsenek egymással, postai küldeményeket továbbítsanak és adatokat kérdezzenek le gazdasági döntéseik előkészítéséhez.

Nem távoli az a jövő, amikor a lokális hálózatunk a MÁV országos hálózatával kompatibilissé válik és a mozdonyvezetők jelentkezése mágneskártyával történik, ami lehetővé teszi valamennyi, a munkájukkal kapcsolatos adat gyors és mindenre kiterjedő feldolgozását.

BC motorkocsi – egy legenda mellékvágányon

„Az 1920-as évek végétől a Ganz-gyár vezetői a gyár jövőjét a motorizáció fejlődésében látták. Ekkor jelentek meg a magyar Alföld kisforgalmú mellékvonalain a kezdetben benzolmotorokkal, majd később a Ganz gyár nemzetközi hírnevévé vált mérnöke: Jendrassik György által kifejlesztett új rendszerű, gyorsjáratú dízelmotorokkal meghajtott könnyű, fürgé Ganz motorkocsik. A Ganz-Jendrassik dízelmotorok gyártási jogát több ország – közöttük Belgium, Hollandia és Franciaország is megvásárolta. 1930 körül az alföldi mellékvonali vasúthálózatot kiszolgáló Szentesi MÁV motorszínbe fél Európa járt tanulni.”

A fenti sorokat 1987-ben írta a MÁV Vezérigazgatóság Reklám Csoportja, amikor felújították és üzembe helyezték az ÁRPÁD gyorssínautóbuszt.

Mi lett a két- és háromtengelyes Ganz motorkocsik sorsa és hová jár ma Európa tanulni? A BC motorkocsik, átkeresztelkedés után AB sorozattal, hosszú évtizedeken át kiváló üzembiztonsággal és a mai vontatójárműveket megszégyenítő futásteljesítménnyel dicsekedhettek.

Nem csupán az Alföld, de egész Magyarország mellékvonali személyszállításának a zömét lebonyolították. „Jutalmul” az 1970-es évek végén a vasúttörténet szemétdombjára kerültek. Elhagyott fűtőházi csonkvágányokon pusztulnak, jobb esetben a tehervágánygépkocsik keserű sorsára ítéltettek.

Miután bebizonyították, hogy a néhány egységből álló, kisfogyasztású motoros üzem gazdaságos, a hazai ipar szégyenére Csehszlovákiából kellett Bz motorkocsikat behozni. Az 1987. év végére egyetlen kéttengelyes Ganz motorkocsi maradt a szentesi Vontatási Főnökségen.

Az A162 psz. tehervágány-gépkocsi főműhelyből érkezett főjavításról. Azt a főjavítást kapta, ami egy tehervágány-gépkocsit megillet. A belső berendezés nagy részét kidobták, a korábbi „párnás” rész teljes berendezése 4 db hulladéktároló volt. A falakat borító dekorit lemezeken ezernyi lyuk éktelenkedett, az irányváltó, a felfüggesztő nyomatékát néhány út után felújításra szorult. Az utastérbe és a vezetőállásra bejutó kipufogógáz meglehetősen kellemetlenné tette az ott tartózkodást.

Ám a jármű két végén a sárga homlokjelző folt előírászerűen fel volt festve, így nem volt akadálya annak, hogy az A162 psz. TVG 1988. január 12-én, tekintettel az új minősítésre, sikeres műtanrendőri próbát tegyen. Egyszerűen arról volt szó, hogy ezt a motorkocsit kellett használni szolgálati célú utakon anyagbeszerzésre, és a felújításra kerülő járművek járműjavítóba való továbbítására.

Nem szorul különösebb indoklásra az, hogy Szentese–Szombathely–Szentese viszonylatban a személyzet meglehetősen hosszú időt töltött e motorkocsin mostoha körülmények

között. Ott, ahol az összes komfortot a négy hulladéktartó jelentette. A rosszul záródó ajtók résein és a vezetőpult alatti csövek között téli időszakban nemcsak a hideg, de a hó is bejutott a vezetőállásra. Az itt dolgozók soha nem vallották, hogy egyet értenének a közmondással, „ahol füst van, ott meleg is”. Itt csak füst volt. Ami a motorkocsi külső megjelenését illeti, az zavart bennünket, hogy honos fűtőházra való utalásként a motorkocsin a SZENTES felirat volt. Aki látta, az bizonyára a főnökség viszonyaira következtetett a látottakból.

Ekkor kezdődött meg a motorkocsi igazi felújítása. A kezdeti szándékok messze nem az eredeti állapot helyreállítását célozták. Túlzás lenne azt állítani, hogy a kezdettől fogva megszállottként törekedtünk egy vasúttörténeti emlék rehabilitációjára. Az évekig tartó felújítás bizony főként a belső bútorzat, berendezés vonatkozásában többszöri átalakítást jelentett. A munkának, illetve a motorkocsi teljes felújításának nem volt határideje, sőt ma már azt is tudjuk, hogy nem is lesz kész igazán soha. Hiszen mindig akad egy alkatrész, ami jobbra cserélhető, egy kép a falon, amelyet egy értékesebbel váltunk fel. Bővülnek az ismereteink is, így az eredetiség érdekében folyamatosan munkálkodunk.

Ez a motorkocsi megújulását nem a ráfordított pénznek köszönheti, hanem annak az eltökélt szándéknak, akaratnak, amelyet az ilyen jellegű munka megkövetel. Kialakult a jó értelemben vett megszállottság, adott volt a megfelelő koordináció és a vontatási főnökség vezetése részéről a kellő támogatás. Munkaórán (amelynek jó része szabadidő volt) igazán ki sem fejezhető az a teljesítmény, amelynek eredményeképpen alig maradt csavar a motorkocsin, amelyhez nem kellett hozzányúlni. Az eredeti alkatrészek, például az öntöttvas polctartók, kilincsek, ülések, ablakkeretek beszerzése egy másik könyv története lehetne. Aligha van olyan vontatási főnökség, vagy más egykori AB motorkocsival rendelkező szolgálati hely az országban, amely tudatosan – vagy tudtán kívül – ne járult volna hozzá a felújításhoz. A motorkocsi belső terének díszítéséhez felhasznált képeslapok, térképek, vasúttörténeti tárgyak összegyűjtése kellemes elfoglaltság volt. Az adományozók a korábban személyes jellegű, féltve őrzött tárgyaikat örömmel adták át, mert látták, hogy jó helyre kerülnek.

Az utazók védőszentjét, Szent Kristófot ábrázoló ikon például az egyik kedves kolléga közvetítésével egy kis görög faluból, a Meteorák közt meghúzóódó Kalabakából érkezett – a helyi pópa áldásával.

Mi már Szent Kristóf megérkezése előtt is tudtuk, hogy áldás van ezen a munkán. A motorkocsi átváltozása jól példázza, hogy mire képes a munkahelyét szerető közösség összefogása. Alig volt, aki közömbös maradt, sőt az eredményt látva már nem is maradt ilyen senki. A munka jórészt titokban folyt, hiszen éveken át nem szerepelhetett folyamatosan az A162 TVG a napi javítási jelentésekben.

1991. tavaszán a MÁV szegedi Igazgatóság kereskedelmi osztálya kezdeményező jellegű lépéseket tett a motorkocsi utasforgalmi célú hasznosítása érdekében, az esetleges értékesítés irányában. Egy tehervágány-gépkocsit azért mégsem lehet a személyszállítás szolgálatába állítani. Mi a teendő? Az Igazgatóság Gépészeti Osztályának hathatós segítségével intézkedtünk az újabb műtanrendőri próba előkészítésére. Elhatároztuk, hogy az új pályaszám a régi: BC mot 353-as legyen.

Az előkészítés során előkerült az első mozdony-nyilvántartási könyv és ebből kiderül: a motorkocsi gyártási éve 1927. A pályaszám elárulja, hogy a harmadik ilyen típusú motor-



Igazgató-búcsúztató 1990-ben

kocsi, amelyet a Ganz és társa Danubius Gép-Waggon és Hajógyár Rt. a MÁV részére gyártott. Ismereteink szerint a BC 351-es a II. világháborúban elpusztult, a BC 352-es mint megőrzendő, de balesetes motorkocsi Celldömölkön várja a feltámadás napját. A BC 353-as ilyesformán jelenleg a legkorosabb üzemképes motorkocsi az országban.

Sajátossága, hogy kortársaival ellentétben a lemezszekekrény nem szegecselt, hanem hegesztett. A II. világháborúban tűzkárt szenvedett és az Északi Főműhelyben végzett helyreállítás során így állították helyre. Jelenleg Rába-Man D2156 HM6 típusú az erőforrása. A Közlekedési Főfelügyelet a sikeres műtanrendőri próbát követően, most már hivatalosan kiállította a BC mot. 353 engedélyét 1991. július 10-én. 1992. július 23-án Szentes város Polgármestere engedélyezte a motorkocsin a városcímer elhelyezését. Azóta magyarázzuk országszerte, hogy miként kerül egy alföldi város címerpajzsára a pálmafa.

Az első hivatalos bemutatkozásunk 1992. szeptember 17-én, a MÁV Északi Járműjavító üzem alapításának 125. évfordulóján volt, ahol egy szerény méretű járműbemutatót rendeztek. A bemutató megnyitása előtt az üzemigazgató felhívta a jelenlévők figyelmét: a kiállított járművek között „egy igazi gyöngyszem” is található, a BC 353-as.

Néhai Tóth Imre igazgató úr az alábbiakban méltatta a felújítást 1993. május 6-án: „Köszönetemet fejezem ki a múlt e gyöngyszemének megmentéséért, amely méltán prezenálja Szentes Vontatási Főnökség történelmi jelentőségét.”

1993. május 19-én a BC mot. 353 immár mellékkocsival együtt Szegeden igazgatói sajtótájékoztató színhelye volt. Az esemény kapcsán a megyei, és az országos sajtóban is megjelentek képek és cikkek a felújított nosztalgivonatunkról.

1993. július 9–11. között zajlott az első angyalföldi járműparádé a 125 éves MÁV tiszteletére. Itt a motorkocsink már két mellékkocsit vontatva vonult fel, itt már valóban sínen voltunk.

A reklámlakátunkon így nevezzük kedvenceinket: A VONAT. A vonat jelenleg két motorkocsiból áll: BC 353, BC 390 (1928) és két motormellékkocsiból.

A motormellékkocsik adatai:

1. Korábbi pályaszám: 50 55 24–28 490–6

Kijelölt nosztalgia pályaszám: 30 55 117 9123–9

Eredeti pályaszám: BCx 44244

Építés: 1931, GANZ

Szállítás: 1936

2. Korábbi pályaszám: 50 55 24–28 113–4

Kijelölt nosztalgia pályaszám: 30 55 117 9129–8

Eredeti pályaszám: Bx 59113

Gyártva: 1938, Győr

Az első motorkocsi felújítását követően az utóbbi három jármű szintén kalandos úton került hozzánk. Ez utóbbiak felújításakor éppen a korábban megszerzett jártasságunk igazán jól hasznosult.

A vonat összeállítása igény szerint változtatható. Ha sok utast kell elszállítani, akkor a teljes szerelvényt állítjuk forgalomba. Ilyenkor a két motorkocsi elöl, illetve hátul közlekedik.

A két mozdonyvezető között telefonkapcsolat van. Így fordulóállomáson nincs szükség körüljárásra. A teljes vonaton hangosító berendezés működik, így megfelelő utastájékoztatásra, vagy zenés szórakoztatásra is van lehetőség. Bár korábban ígéretet tettünk, hogy nem részletezzük tovább a felújítást, de a BC mot 390 mégis megérdemel egy kis kitérőt. 1995. március 16–19. között rendezték meg Budapesten az első Utazás kiállítást és vásárt.

A vonatot úgy ajánlották ki ingavonati közlekedésre Bp. Nyugati–Kőbánya teher között, hogy akkor még egy motorkocsink (BC mot 353) és egy tehervágány-gépkocsink (A142 későbbi BC mot 390) volt.

Néhány hónappal előbb az A142 TVG még a mezőtúri kóbor macskák kedvelt búvóhelye volt. A belső berendezése egy faltól-falig érő polcrendszer volt, amelyet ötletesen úgy állítottak be a helyére, hogy előzetesen az összes keményfa ablakkeretet kifűrészelték. A dízelmotor beindítása után a „polcok zenéje” elnyomta a motorzajt. Tehát a lecke fel volt adva.

Január és február hónapban erőltetett tempóban elvégeztük a felújítást – ez a TVG visszalakítását jelentette, hogy ismét alkalmassá váljon utasok szállítására.

1992. március 2-án a BC mot 390 sikeres műtanrendőri próbát tett. Az igazi bevetés csak ezután következett. Az Utazás kiállításon való közlekedés tárgyalása során az egyik pesti kolléga azt a kérdést tette fel: „De ugye ezek a járművek olyan állapotban vannak, hogy soha nem maradnak fekvé?” A kérdés abszurdítását úgy oldottuk fel, hogy azt válaszoltuk: „Uram, valamennyien Isten kezében vagyunk.”

Még akkor nem sejtettük, hogy Szent Kristóf közbenjárására is szükség lesz.

Az Utazás kiállítás 4 napja során közel 1500 kilométert tettünk meg 7 és fél kilométeres szakaszokban. Az első nap például reggel 9.00 órától 21.00 óráig közlekedtünk. A vonat a Nyugatiból fél óránként indult és forduláskor az irányváltáson és a zártárca kihelyezé-



Évfordulós ünnepségen a nosztalgia motorvonat

sén túl semmire sem volt idő. Jöttünk-mentünk szünet nélkül. A második nap után kezdünk megnyugodni.

Megbeszéltük, hogy ilyen erőltetett üzemben ami akart az már széthullott. A négy nap alatt egyetlen vonat sem késett és ebben már a gépekre beosztott mozdonyvezetők átlagon felüli teljesítménye is benne volt.

Ezt követően már gyakrabban találkozhatott az érdeklődő a vonatunkkal különböző vasúti évfordulós rendezvényeken, vagy a sajtóban. Bemutatkoztunk a Magyar Televízió „Magyarországról jövők” riportfilmjében is, ahol a felvezető szövegben kedvesen azt mondták: Mi nem egyszerűen a vonattal, hanem a vonatba járunk kirándulni.

1997. február 20-án az MTV stábja itt forgatta a Jendrassik Györgyről szóló nagyszerű filmétűdjét és azt a Magyarok Cselekedetei (MC) sorozatban mutatták be.

Az eddig leírtak szólhatnak akár öncélú nosztalgizálásról is, de hogyan áll az értékesítés dolga?

Röviden úgy is fogalmazhatunk, hogy jól.

Kissé bővebben pedig úgy, hogy évek óta nyaranta német turistákat szállítunk Hódmezővásárhely és Székkutas között, megkedveltek bennünket a lajosmizsei Tanya csárda vendégei is, már 1998-ra is számos megrendelésünk van. Újra ott leszünk az Utazás kiállításon is.

1997. szeptember 16-án sikeres sajtóbemutatón vettünk részt, amelynek során a szegedi tévések elkészítették a vonatról szóló reklámfilmet. Elkészültek a valóban esztétikus, ízletes videokazetták angol, német és magyar nyelvű kísérőszöveggel. Szép vonatunkhoz korszerű reklámanyag párosul és ezért a szegedi Területi Igazgatóság Személyszállítási Osztályát illeti köszönet.



Nosztalgia motorvonatunk „akcióban”

Hagyományőrzés és a látogatók

A vasúttörténet korábbi fejezeteihez való vonzódásunk az eddigiekből már kiderült. Bizonyára ennek köszönhető, hogy napjainkra már figyelemreméltó vasúttörténeti gyűjteménnyel is rendelkezünk. E gyűjtemény legszebb darabja a fából készült kézihajtány – vagy ahogy a gyártó Koppel Arthúr reklámozta: vasúti velocipéd.



Kézihajtány, fából

Van egy motoros hajtányunk is, melyet használói pillangónak neveztek. Műszaki emlékeink sorában jelentős az 1893-as gyártású XX. psz. hídmérleg próbakocsi. Múltjának kutatása és helyreállítása napjaink feladatait jelenti. A vontatási főnökség területén található egy hattyúnyakú fővonalai vízdaru, pulzóméteres ejektoros vízdaru és Rex kerekés kút. Vannak szénszerelő csilléink és alakjelzőink is. A számos, becses műszaki emléken túl írásos dokumentumokat is őrzünk. Ezek sorában számunkra az a tanulmány a legértékesebb, amely az 1926–27-ben Szentes térségében lefolytatott kísérleti motorkocsis üzem tapasztalatait összegzi. Ez jelenti azt a gyökeret, amellyel a szentesi motorgarázs a 150 éves magyar vasút szövevényes múltjába kapaszkodik.



Ejektoros mellékvonali vízdaru

Örömünkre szolgál, hogy a nálunk megforduló idegenek általában jó benyomással távoztak. Hírünk még a távoli Japánba is eljutott. Egyik kiváló mozdonyvezetőnk levelező partnere, Nakamura Nobuo úr már két ízben 1994. 09. 24-én és 1996. 05. 23-án járt nálunk. Ő a Japán Vasút Tokaidó-Shinkansen mozdonyvezetője.

Mosolygásra készítő emlékünknél, hogy a szupervonat mozdonyvezetője úgy nyilatkozott: „A BC motorkocsit bonyolult vezetni.”

1996. április 10-én az Egyesült Királyságból érkeztek vendégeink: Mr. Dale W. Fickes vezetésével a bradfordi székhelyű Rail Europe vasútbarát társaság csoportja jött el hozzánk.

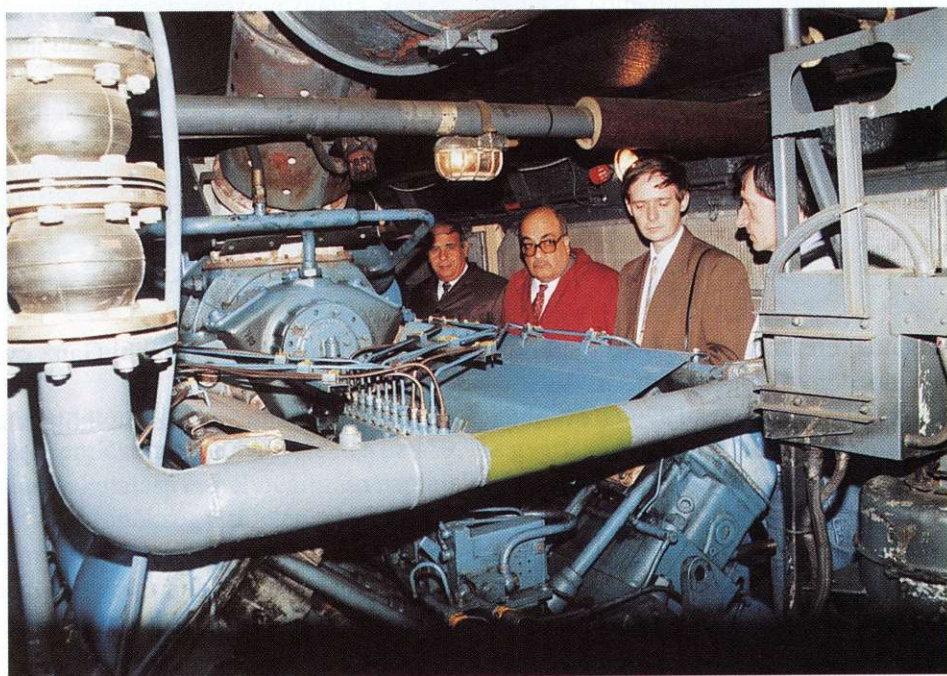
1998. március 6-án a Ganz-Hunslet gyár szervezésében a szentesi Vontatási Főnökségre látogatott az Egyiptomi Nemzeti Vasút alelnöke és kísérete.

A látogatás referencia jellegű volt, a helyszínen tanulmányozták a korábbi Ganz gyártmányú mozdonyok karbantartását.

Hasonló céllal utoljára az 1970-es években jártak a szentesi Motorgarázsban külföldiek.



Nobuo Nakamura



Egyiptomi vendégek

A Motorgarázs és a sport

Nem lenne teljes a kép a Motorgarázsról, illetve az itt dolgozókról akkor, ha mozgásigényükről, sportszeretetükről említést ne tennénk.

A több száz dolgozó közül van ki amatőrként, van aki profiként sportol. A lelkes amatőrök nagyrészt férfiak, és előszeretettel a labdarúgást művelik.

Több évtizedes hagyománya van ennek a férfias sportnak, amelyet a Motorgarázs területén, a fordítókorong környékén már az 1950-es évek elején űztek a bőrlabda szerelmesei. A grundfocira rendszerint az ebédszünetben, munka után került sor, munkaruhában, csizmában-bakancsban folyt a nemes küzdelem, vére menően, a motorszerelők és a kocsilakosok között.



A garázs mögötti kispálya

A tanműhely megalakulásával kinőtte magát a kis-kopottas füves pálya, már nem felelt meg a dízelmozdony-szerelő tanulók olthatatlan foci-szeretetének. 1985-ben egy kézilabdapálya méretű salakos kispálya épült, amelyet az első kapavágástól az utolsó kapufa festésig a Motorgarázs dolgozói készítettek a mozdonyszín mögött.

Ez a korszerű pálya télen-nyáron használható, a gyérfüvű régi pálya fába kapaszkodós, csúszkálós játéka már a múlté.



„Komoly” küzdelem

A profik a Motorgarázs tőzsomszédsgában lévő Szentesi Vasutas Sport Club pályáit, létesítményeit látogathatják.

Ez a sporttelep, úgy is említhetjük, hogy szerves része a Motorgarázsnak, hiszen 1930-as megalakulása óta számos vontatási dolgozó volt vezetője, sportolója egyaránt. A létesítmények közül a vegyes használatú füves labdarúgó- és rögbipálya, a salakos- és aszfaltos kézilabdapályák, a tenispálya, valamint a tornaterem érdemel említést.

A hajdani nagy előd, Nádaí Géza egyesületi elnök irányításával – a labdarúgás mellett – megalakult az úszó- és vízípló szakosztály. A város úszósportjának kezdete az ő nevéhez fűződik, mintegy példát adva a jelen OB I-es pólósainak, akik hosszú évek óta a magyar élvonalat képviselik.

Olyan neves sportolók indultak el innen, mint a labdarúgó Orosz Pál, a vízilabdázó Cservényák József, Wolf Károly, a birkózó Sztrapák János, Kalicska Pál és Papp László.

Jelenleg női kézilabda, teke, rögbi, természetjáró, vívó- és tömegsport szakosztályok működnek – javarészt – vasutas sportolókkal. Az országos híré eredményeket elérő vívószakosztály edzéseit a sportág nagy öregje, dr. Mónus Sanyi bácsi irányítja.

A Motorgarázsban dolgozók részéről a salakpályán a kispályás foci részesül előnyben. Üzemi bajnokság nyújtott keretet, ahol is a műhelyes csapatok az adagolás, a motoros, a vizsgáló brigádok küzdöttek egymással, illetve az utazókból verbuválódott emdés, kis-motoros, emegyvenegy csapatokkal.

A mérkőzések jó hangulatúak voltak, lehetőséget adtak egymás ugratására, beszédtemát hosszú napokra.

Egy nevesebb eredmény is fűződik a Motorgarázs kispályás focicsapatához: 1978-ban, az országos verseny győzteseí lettek és a míves hollóházi vándorkupát végleg hazahozhatták.

Az utóbbi évek...

Minden gazdasági társaság az irányító szervezetének kialakításánál arra törekszik, hogy a vállalkozása eredményesen működjön. Természetesen a különféle szervezeti változtatások, a vasúton megvalósuló törekvések is az olcsóbb, a gazdaságosabb és az utasoknak és fuvaroztatóknak jobban megfelelő működést célozták.

A körzeti üzemfőnökségek létrehozása balul sikerült kísérletként a három fő tevékenység: a forgalom, a kereskedelem és a vontatás együttvezetését, közös irányítását igyekezett megvalósítani. A mi napi életünkre lefordítva azt jelentette, hogy a mozdonyfelvigyázó az állomáson vigyázta személyzetét, mozdonyait. A vontatás szakmai működtetése háttérbe szorult. Az erőforrások felhasználása a külsőségek irányába tolódott, holott részben a kifogástalanul megjavított mozdonyok és kocsik kiszolgálása lett volna a cél, az üzemeltetés számára.

A Körzeti Üzemfőnökség megszűnése után a vontatási szakszolgálat 1987-től folytat ismét önálló, de nem öncélú munkát. Napjainkat a szakági gazdálkodás uralja.

Jellemzője a költségtakarékos, nagyrészt önálló gazdálkodás. Lassan-lassan kialakulnak a valós üzemeltetési-fenntartási költségeink, ebben rendteremtő lehet az ún. megrendelő/teljesítő viszony. A Gépészeti szakigazgatóságtól a többi szakigazgatóság rendeli meg a szükséges vontatási teljesítményt és egyéb szolgáltatást. Hasznos, elvégzett tevékenységként csak ezt hajlandó elismerni.

A szállítási teljesítmények alakulása az 1990-es években:

Áruszállítás terén folytatódott az 1980-as években kialakult csökkentő tendencia. A nemzetgazdaság szerkezetének átrendeződése következtében a tömegáruk közül szinte csak a gabona és a cukorrépa szállítása maradt (részben) a vasút feladata. Mostanra elértük a minimumot, esélyünk van arra, hogy a jelenlegi szintet stabilizálni, vagy kis mértékben növelni tudjuk, persze a korábbinál sokkal nagyobb odafigyelés, igyekezet és erőfeszítés árán.

A személyszállításban jelenleg az 1920-as, 1930-as évekhez hasonló helyzet állt elő, igen éles a közút konkurrenciája. Környékünkön a megoldás ma is a „gyorsmotorkocsi”. Ez a felismerés tükröződik a vontatójárműveink darabszámát ismertető alábbi táblázatban. Látható, hogy egyedül a Bz motorkocsik száma növekedik.

A MÁV Rt. folyamatos erőfeszítéseket tesz ennek a sorozatnak a korszerűsítésére, és darabszámának növelésére, az Európai Közösségből származó pénzek bevonásával is. Ugyancsak az Európai Közösség támogatásával új típusú sínautóbuszok beszerzésére is van kilátás.

A vontatási főnökség fejlődése, és szervezeti felépítése hűen tükrözi a MÁV Rt. piachoz igazodó megfontolásait. A takarékossgot és ésszerűséget követve a vontatási főnökség

részeként, külső szolgálati helyként működik a Mezőhegyes-i és a Kecskemét-i vontatási telep.

Szentes Vontatási Főnökség fejlődése 1990–1997

Év	Létszám		Járműállag típusonként									Szállítási teljesítmény		
	össz.	utazó	M28	AB	M31	M32	M44	M41	MD	Bz	Mk48	össze- sen	Személy 100 ekm	Teher 100 etkm
1990	359	115	1	2	2	9	17	23	15	25	0	94	4.406.605	2.611.151
1993	680	259	2	2	0	12	17	23	14	25	7	102	6.337.859	1.470.251
1997	563	221	2	2	0	6	11	13	13	30	7	84	5.765.979	1.440.485

A MÁV vonalhálózatának az ábrán bemutatott részén közlekednek a szentesi Vontatási Főnökség vontatójárművei és kocsijai. Működésünk költségei eléri az évi 1,53 milliárd forintot. Ebből 739 M Ft-ot költünk gázolajra, 452 M Ft-ot az itt dolgozók bérére, a fennmaradó összeget a gondjainkra bízott járművek és más eszközök karbantartására és működtetésére fordítjuk.

A Vontatási Főnökség jelenlegi vontatójármű állaga:

2 db M28 sor. dízel-mechanikus mozdony, vontatási telepi tolatásokra

5 db M32 sor. dízel-hidromechanikus mozdony, állomási tolató és könnyű tehervonati feladatokra

11 db M44 sor. dízel-elektromos mozdony, tolató és tehervonati szolgálatra

13 db M41 sor. dízel-hidraulikus mozdony, elővárosi és egyéb személyszállításhoz és mellékvonali tehervonatok továbbítására

36 db Bz sor. dízel-hidromechanikus motorkocsi, mellékvonali személyszállításra

10 db MD sor. dízel-hidromechanikus, illetve hidraulikus erőátvitelű motorkocsi, zárt motorvonattal történő gyors- és személyvonati szolgálatra

2 db BC motorkocsi, nosztalgia célra

7 db Mk48 sor. dízel-hidromechanikus mozdony, keskenynyomközű vonalakra

1 db 490 sor. keskenynyomközű gőzmozdony, nosztalgia célra

Az irányító létszám csökkenése mellett a járműfenntartási tevékenység többsége Szentes vontatási telepre összpontosult.

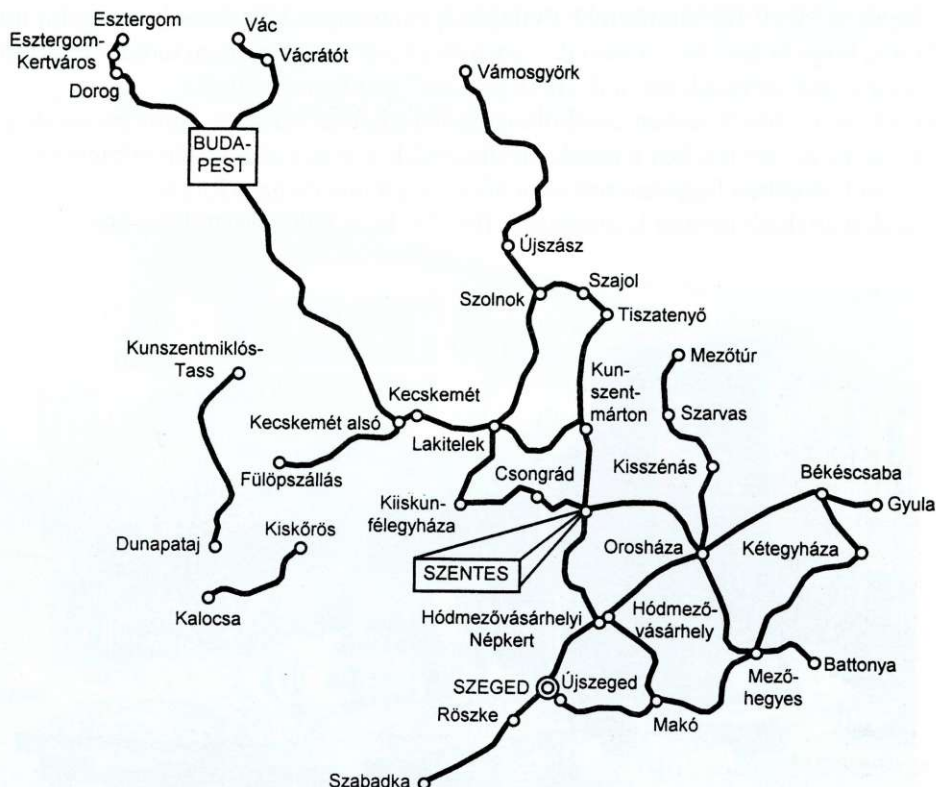
A szentesi Vontatási Főnökség összes dolgozóinak létszáma: 566 fő, akik közül a szentesi telepen 272-en dolgoznak, kecskeméti telepen 196-an, míg Mezőhegyes telephelyen 98 munkatárs teljesít szolgálatot.

A három színhelyen működő főnökségre az egyre csökkenő utazói létszám és a változatlan vezetői- és fenntartási létszám a jellemző.

A szentesi telep mozdonyvezetői állománya 1978-ban még 100 főre tehető, ez napjainkra 80-ra olvadt. E csökkenést a tehervonati teljesítmények elmaradása indokolja, amit jól példáz, hogy a valamikor napi 8–10 pár szolnoki tehervonat helyett ma legfeljebb 1–2 pár közlekedik.

A vezetői- és járműfenntartói létszám állandóságát Szentes körzeti feladatai indokolják.

A Munka Törvénykönyvi keretek a mozdonyvezetőknél a napi 12 óránál nem hosszabb munkaidőt teszik lehetővé. A megváltozott foglalkoztatási körülmények a korábban gyakran közel 300 távolléti óra körüli foglalkoztatást gyökeresen megváltoztatták. A mai



Vonalhálózat, ahol a szentesi Vonatutási Főnökség vontatójárművei és vontatott járművei jelenleg közlekednek

mozdonyvezetők átlagos szolgálati órája 170, de a szakma szépsége, nehézségi foka nem változott.

A járműfenntartók mintegy 90 db dízelmozdony és motorkocsi, több mint 120 db 2- és 4 tengelyes személykocsi karbantartását végzik. A szentesi szerelők, akik körzeti fenntartási feladatokat végeznek, 110 fővel képviselik szakmájukat.

Munkatársaink életkörülményeiről sokat elárul a bérezésükkel kapcsolatos információ. A Főnökség egy főre jutó átlag alapbére, a könyv írásának időpontjában: 60.331 Ft/hó.

Az állománycsoportonkénti alapbér a következőképpen alakul:

mozdonyvezető:	67.484 Ft
kocsivizsgáló:	55.800 Ft
kocsijavító lakatos:	42.367 Ft
mozdonyszerelő:	48.744 Ft
adminisztratív szellemi dolgozó:	58.489 Ft.

A száraz számokat vizsgálva megállapítható, hogy a bérezés a nemzetgazdasági átlagot eléri.

Természetesen ez a kép nem teljes, ha két, véleményünk szerint a munkatársaink szempontjából fontos tényezőt nem említünk meg.

Az egyik: a MÁV Rt. immár több évtizede kamatmentes kölcsönrel támogatja munkavállalóit, hogy új lakáshoz jussanak vagy a meglévőt korszerűsíteni tudják. Ez a támogatási forma számos munkatársunk „fészekrakási” gondján enyhített.

A másik: az utóbbi 30 évben csonkolásos-halálos üzemi baleset a motorgarázs dolgozóit nem érte, ez azt jelenti, hogy a munkakörülmények helyes kialakításán túlmenően a gépeken, a műhelyekben fegyelmezett és biztonságos munkavégzés folyik.

A jelenleg általunk javított kocsi típusok Bx, Ax, Bzx, BDzc, BDt, Bhv, Btx.



Személykocsi részlegvizsga

Ezen kocsik futójavítást, „K” vizsgálatot és részlegvizsgálatot kapnak a szentesi vontatási telepen. A rendestől eltérően, többletköltséget jelent a személykocsiknak vandálok, garázdák (lásd szabadkai menet) pusztítása utáni javítása, de főleges tehertételt jelent munkatársainknak is.

A szerelőink által karbantartott mozdonyok palettája is kellően színes: így az M28 sor., M32 sor., M41 sor., M44 sor. és az MD és Bz motorvonatok fenntartását végezzük. A vontatójárművek műszaki vizsgálata, R, A és B szintű fenntartási tevékenység tartozik feladataink közé.

A szűkös gazdálkodási feltételek – kényszerűen – esetenként az ún. C* javítást is hatáskörünkbe tették, amit szakmai kihívásként kezeltünk.

A műszaki irányítók, mérnökök, kellő rátermettséggel mozgatják a gépezetet azért, hogy a szállítási piac elfogadja termékeinket, amelyeket mi a munkánk nyomán felkínálunk: a jól karbantartott, üzemképes kocsijainkat, és mozdonyainkat.

A mai kor gépészeinek a közgazdász szemüvegén keresztül kell szemlélniük a vasúti szállítás megújulását, szem előtt tartva az olcsó üzemű vontató és vontatott járműveket,



Korszerűsített Bz, a jelen „Gyorskocsija”

aminek természetes kapcsolódási pontja az olcsó, kis költségeket emésztő járműfenntartás. Ezen korkövetlemények hatják át a Motorgarázs jelenkori megújulását célzó intézkedéseket is.

A szakemberek által készített, Vezérigazgató úr részéről jóváhagyott 1997. évi dokumentum a Szentes Vontatási Főnökséget (Motorgarázst) a jövő időben is megtartandó, a dízelmotoros fenntartási munkák végzésére kijelölt szolgálati helyként említi. A MÁV Rt. átalakulási folyamatában ez a legnagyobb megbecsülése az itt végzett magas színvonalú szakmai munkának. Ebből csak erőt meríthetünk a jövőhöz.

Szerelőink, technikusaink, mérnökeink méltán vallják Ady irányt vezénylő szavait:

„Ez a világ nem testálódott

Tegnaphoz húzó, rongy pulyáknak:

Legkülömb ember, aki bátor

S csak egy külömb van, aki: bátrabb.”

A Motorgarázs személyzete a fennállás 70. évében

Almási Attila	kocsijavító lakatos
Antal János	modzondvezető
Antal József	mozdonyfelvigyázó
Arany László	főmozdonyvezető
Bajczár Péter	főmozdonyvezető
Bakonyi Zoltán	járművillamossági szerelő
Balázs Sándorné	belső ellenőr
Bálint István	mozdonyvezető
Bányik András	főmozdonyvezető
Bárány István	főmozdonyvezető
Bartus Lajos	kocsijavító lakatos
Bazsó Pál	mozdonyfelvigyázó
Bazsó Pál Ifj.	mozdonyvezető-gyakornok
Bene László	dízelmozdonszerelő
Berényi Gergely	dízelmozdonszerelő
Berényi Sándor	főmozdonyvezető
Berki Sándor	mozdonyvezető
Biár Károly	kocsivizsgáló
Bihari János	mérnök-gyakornok
Bihari Pál	mozdonyvezető
Bodnár István	dízelmozdonszerelő
Boldizsár Ferenc	mozdonyvezető
Borbíró János	főmozdonyvezető
Bordás Imre	mozdonyvezető
Boták Pál	mozdonyvezető
Botka János	dízelmozdonszerelő
Bozóki Zoltán	dízelmozdonszerelő
Bögöthy Lajos	dízelmozdonszerelő
Bölcskei Molnár Imre	mozdonyfelvigyázó
Bucsi Endre	kocsivilágítás szerelő
Busa Farkas Lajos	dízelmozdonszerelő
Chemez Attila	vontatási főnökhelyettes
Chemez Árpád	dízelmozdonszerelő
Chemez Gyula	főmozdonyvezető
Csanádi Sándor	főmozdonyvezető

Csanki Imre
Csapó Csaba
Csendom Lajos
Csernák Sándor
Csikós István
Czakó János
Czombos Zsuzsanna
Dancsik János
Dávid Ferenc
Dávid Ferenc Ifj.
Dávidné Kocsis Margit
Debreczeni József
Demeter László
Dibernárdó Ferenc
Doszlop Nagy Ferenc
Dunaháti Vas Máté
Dunaháti Vas Sándor
Ecseri Tibor
Erdős Lajos
Faragó Mihály
Farkas Mihály
Farkas Sándor
Farsang Krisztina
Fábján Zsolt
Fási Miklós
Fási Miklósné
Fási Zsolt
Fekete András
Fekete Árpád
Fekete Péter Pál
Fekete Tamás
Felber György
Ferenczy Zoltán
Fodor József
Gajda Gábor
Gábris József
Gál Antal
Gémes János
Gránicz István
Grund Zsolt
Gyarmati István
Györe János
Hajdú Mihály
Hajdúné Bónus Ilona

főmozdonyvezető
TMK reszortos
általános reszortos
mozdonyfelvigyázó
főmozdonyvezető
mozdonyvezető
konyhai kisegítő
járművillamossági szerelő
mozdonyfelvigyázó
kocsijavító lakatos
számviteli vezető
kocsijavító lakatos
járművillamossági szerelő
mozdonyvezető
dízelmotorszerelő
esztorgályos
mozdonyfelvigyázó
járművillamossági szerelő
mozdonyvezető-gyakornok
gépkísérő
főmozdonyvezető
dízelmotorszerelő
gépi bérszámfejtő
mozdonyvezető
dízelmotorszerelő
laboráns
dízelmotorszerelő
kocsijavító lakatos
mozdonyvezető
dízelmotorszerelő
dízelmotorszerelő
dízelmotorszerelő
főmozdonyvezető
mozdonyvezető
kocsivizsgáló
dízelmotorszerelő
dízelmotorszerelő
dízelmotorszerelő
oktatótiszt
mozdonyvezető-gyakornok
dízelmotorszerelő
főmozdonyvezető
dízelmotorszerelő
mozdonyvezető
gépi bérszámfejtő

Halász Tibor
Halmi István
Harangozó Mihály
Hegedűs Zoltán
Hegyaljai Béla
Hegy László
Helgert András
Homlok Mihály
Horti Rókus
Horváth Béla
Horváth Béla Ifj.
Horváth Ferenc II.
Horváth Ferenc III.
Horváth István
Horváth Lajos
Horváth László
Horváth Sándor
Hörtl István
Huszka István
Jámbor Ferenc
Jármai Béla
Joannovics József
Józsa Károly
Kádár Sándor
Kádár Tibor
Kádárné Kovács Katalin
Kajtár János
Kállai Borik Ferenc
Kálmán Ferenc
Kanász Nagy Sándor
Kanfi Horváth Lajos
Karikó Tóth Mária
Katona György
Katonka Norbert
Kemenesi Csaba
Keresztes Nagy Sándor
Keresztesné Gila Edit
Király Attila
Kiss János
Kis József
Kiss József Péter
Kiss László
Kiss László II.
Kiss Mihály

főmozdonyvezető
személyügyi vezető
mozdonyvezető
kocsivilágítás szerelő
főmozdonyvezető
főmozdonyvezető
dízelmozdonyszerelő
járművillamossági szerelő
járművillamossági szerelő
asztalos
akkumulátor kezelő
dízelmozdonyszerelő
járművillamossági szerelő
főmozdonyvezető
kocsijavító lakatos
főmozdonyvezető
gépkocsivezető
főmozdonyvezető
járművillamossági szerelő
mozdonyvezető-gyakornok
dízelmozdonyszerelő
oktatótiszt
festő
kocsijavító lakatos
mozdonyfelvigyázó
bérszámfejtő
dízelmozdonyszerelő
kocsireszortos
mozdonyvezető-gyakornok
TMK lakatos
dízelmozdonyszerelő
konyhai kisegítő
főmozdonyvezető
dízelmozdonyszerelő
mozdonyfenntartási részlegvezető
TMK lakatos
bérszámfejtő
dízelmozdonyszerelő
főmozdonyvezető
mozdonyreszortos
főmozdonyvezető
járművillamossági szerelő
kocsivizsgáló
mozdonyvezető

Kocsis József
Koncz Sándor
Kormányos István
Kornyik Attila
Kosztolányi Andrásné
Kotsis György
Kovács Lajos
Kovács Lajos II.
Kovács Zsolt
Kozák József
Kóczán József
Körmendi László
Köteles Antal
Krausz István
Kukovecz Arnold
Lakatos Kálmán
Lantos István
Lantos Istvánné
Laukó Pál
Laukó Sarolta
László Sándor
Lévai Zoltán
Litauszki Zoltán
Lucz Imre
Lucza Csaba
Magyar Ferenc
Magyar János
Majzik Mihály
Makai István
Makra Zoltán
Marsi Zoltán
Mácsai Róbert
Menyhárt György
Mészáros Bálint
Mészáros János
Mészáros József
Mészáros Sándor
Mikula Zoltán
Miskolczi László
Molnár Árpád
Molnár Ferenc
Molnár Ferenc III.
Molnár Józsefné
Molnár Tamás

mozdonyvezető-gyakornok
mozdonyvezető
főmozdonyvezető
számítástechnikai előadó
társadalombiztosítási vezető
főmozdonyvezető
mozdonydiagnosztikus
asztalos
TMK lakatos
dízelmozdonyszerelő
szennyvízkezelő
akkumulátor kezelő
főmozdonyvezető
mozdonyvezető
kocsivizsgáló
TMK lakatos
főmozdonyvezető
igazgatási ügyintéző
dízelmozdonyszerelő
üzemgazdasági vezető
kocsivizsgáló
kocsivizsgáló
mozdonyfelvigyázó
dízelmozdonyszerelő
főmozdonyvezető
kocsijavító lakatos
kocsijavító lakatos
főmozdonyvezető
akkumulátor kezelő
vontatási főnök
dízelmozdonyszerelő
kocsivizsgáló
kocsivilágítás szerelő
főmozdonyvezető
mozdonyvezető
mozdonyvezető
járművillamossági szerelő
féklakatos
dízelmozdonyszerelő
főmozdonyvezető
főmozdonyvezető
gépkísérő
vontatási számadó
mozdonyvezető-gyakornok

Molnárné Sebők Zsuzsa
Munkácsi Zsolt
Nagy Ernő
Nagy József
Nagy Károly
Nánási Ervin
Német Imre
Novák Attila
Oláh István
Olsák László
Orosz Ferenc
Őze Lajos
Pallagi Edit
Papp Árpád
Papp Ferenc
Papp László
Pappné Kiss Mária
Paulovics Zoltán
Petes István
Pető József
Petrényi József
Pécsi László
Piti Józsefné
Polyák Pál
Posztós Károly
Pólya Csaba
Pusztai János
Pusztai László
Pusztai Zoltán
Ravasz László
Rácz Ferenc
Rácz Lajos
Rácz László
Rádóczi László
Ráfli Imre
Ráhainé Németh Julianna
Regőczy Ferenc
Romhányi Lajos
Rostás János
Rostás Zoltán
Rozgonyi Lajos
Rozgonyi Lajosné
Rónyai Imre
Sáfrány Zsolt

üzemgazdasági ügyintéző
anyaggyártó
asztalos
dízelmozdonyserelő
főmozdonyvezető
kocsijavító lakatos
akkumulátor kezelő
dízelmozdonyserelő
főmozdonyvezető
főmozdonyvezető
járművillamossági szerelő
dízelmozdonyserelő
igazgatási ügyintéző
dízelmozdonyserelő
féklakatos
főmozdonyvezető
vontatási számadó
főmozdonyvezető
mozdonyvezető
dízelmozdonyserelő
kocsijavító lakatos
mozdonyvezető
laboráns
mozdonyvezető
mozdonyfelvigyázó
dízelmozdonyserelő
dízelmozdonyserelő
dízelmozdonyserelő
kocsivilágítás szerelő csop. vez.
munkavédelmi vezető
főmozdonyvezető
mozdonyvezető
főmozdonyvezető
főmozdonyvezető
mozdonyreszortos
naplózó
kocsireszortos
főmozdonyvezető
dízelmozdonyserelő
főmozdonyvezető
főmozdonyvezető
vontatási számadó
főmozdonyvezető
kocsivizsgáló

Sinóros Szabó János	dízelmozdonyszerelő
Sipos Ferenc	főmozdonyvezető
Sipos József	dízelmozdonyszerelő
Sipos Tibor	dízelmozdonyszerelő
Surányi Tibor	kocsivizsgáló
Szabó Béla	üzemeltetési részlegvezető
Szabó Géza	főmozdonyvezető
Szabó Géza Ifj.	kocsijavító lakatos
Szabó Imre	mozdonyvezető
Szabó János	járművillamossági szerelő
Szabó József	főmozdonyvezető
Szabó László	főenergetikus
Szabó Mátyás	mozdonyvezető
Szabó Tamás	dízelmozdonyszerelő
Szabó Zoltán	járművillamossági szerelő
Szabó Zsolt	mozdonyvezető
Szabóné Lukács Zsuzsa	munkaügyi előadó
Szamosközi István	mozdonyvezető
Szegi Lászlóné	raktárvezető
Szentkúti Imre	gépkísérő
Szerencsi István	kocsirészlegvezető
Szél Sándor	dízelmozdonyszerelő
Szénási Imre	anyagbeszerző
Szénási Lajos	mozdonyfelvigyázó
Szilágyi Zoltán	kocsijavító lakatos csop. vez.
Szilák István	üzemeltetési reszortos
Szirom Júlia	gazdasági főnökhelyettes
Szolláth Imre	esztergyályos
Szuhay Sándor	mozdonyvezető
Tajti Mihály	TMK lakatos
Takács Mátyás	dízelmozdonyszerelő
Tari Péter	asztalos
Tomasovszki Mihály	dízelmozdonyszerelő
Tomcsányi Bálint	járművillamossági szerelő
Tomcsányi Sándor	tűzoltókészülék vizsgáló
Torma József	főmozdonyvezető
Tóth József	dízelmozdonyszerelő
Tóth Zsolt	mozdonyvezető
Törőcsik József	mozdonyvezető
Török Ernő	asztalos
Tövisháti Józsefné	raktárvezető
Turák István	festő
Udvari László	mozdonyfelvigyázó
Vaczkó Zoltán	járművillamossági szerelő

Valkai Csaba
Varga György
Varga István
Varga Lajos
Varga Zoltán
Varjú András
Vass Bálint
Vass László
Vass Szilárd
Vasvári Imre
Váradi László
Vármonostory Mária
Vecseri Sándor
Verbó Béla
Vertigné Aradi Éva
Vincze József
Vincze Mihály
Vígh Krisztián

mozdonyreszortos
kocsivilágítás szerelő
általános reszortos
gépkísérő
dízelmozdonyszerelő
kocsivilágítás szerelő
mozdonyfelvigyázó
mozdonyfelvigyázó
dízelmozdonyszerelő
mozdonyvezető
műhelyfőnök
munkaügyi előadó
dízelmozdonyszerelő
dízelmozdonyszerelő
igazgatási ügyintéző
dízelmozdonyszerelő
dízelmozdonyszerelő
dízelmozdonyszerelő

Felhasznált irodalom

Alföldi Újság (gyűjtemény) 1927–1928. számai Szentesi–Fióklevéltár

A szegedi Üzletvezetőség jelentése 1926. okt. 1-től 1927. február 1-ig tartó „szentesi gyorskocsi üzem” tapasztalatairól. 1927. március 18.

A szentesi motor, illetve mozdony sín elhelyezési terve: Épület és Hídfenntartó Főnökség Szeged (Rajztár)

A szentesi vontató telep homlokzata és költség elszámolások: Pályafenntartási Főnökség Hódmezővásárhely (Rajztár)

Engi József: A motoros közlekedés kezdetei és a szentesi Motorgarázs (Újságcikk gyűjtemény 1926–1930-ig)

Magyar Mozdonyvezetők Zsebnaptára 1936–1943. Bp.

Mozdonyvezető Almanach 1932. Bp.

Rózsa Gábor: 100 éves Szentes vasúja 1987.

Suba Gábor: A Ganz–Jendrassik motor és jendrassik György élete. (Kézirat) 1987.

Szentesi Hírlap (gyűjtemény) 1927–1928. számai: Szentesi–Fióklevéltár

Szentes Város Polgármesterének általános iratai:

6520/1927. Szentesi–Fióklevéltár

4644/1931. a sz.

Szentesi Fűtőház történeti könyv (Kézirat)

1755/1952. Szentes

Szécsey István: Benzinmotoros sínbusz és motorkocsi forgalom Magyarországon 1925-től (Kézirat)

Otrok László fűtőházfőnök, Dobó József motorresztoros, Csonka János, Molnár János motorvezetők elmondásai

