

A 490-es gőzmozdonyok- történetük a MÁV-nál nem ért véget a nyugdíjazásukkal...

A Szombathelyen felújított gőzmozdony kapcsán fontos megjegyezni, hogy a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton a mai napig menetrendszerűen közlekedik a 039-es pályaszámú, 490-es sorozatú gőzmozdony, egy második példány felújítása pedig jelenleg is zajlik. Hogy többet tudjunk meg a mozdony üzemeltetéséről, és annak titkairól, egészen a hűvösvölgyi fűtőházig utaztunk.



Hétvégente közlekedik, egy délelőtti, és egy délutáni fordulót teljesít szombaton és vasárnap. A túrázók, gyermekvasutasok, és dolgozók abszolút kedvence. A Gyermekvasút kiscőze 1942 óta áll a MÁV szolgálatában, és népszerűbb, mint valaha. Üzemeltetése és karbantartása azonban nem egy hétköznapi feladat. A dízelmozdonyokkal ellentétben a 039-es nem a szolgálat előtt kerül „beindításra”. A szakemberek már 1 nappal korábban, pénteken elkezdik felkészíteni a mozdonyt a szombat reggeli szolgálatra. Karbantartást végeznek rajta, majd begyűjtik a kazánt.

De ne szaladjunk ennyire előre. Vegyük sorra, hogy mi mindent kell ellenőriznie a Gyermekvasút szakembereinek egy 77 éves gőzmozdony üzembehelyezése során:

A 490-es gőzmozdonyokon 128 darab tűzcső van, amelyeket minden begyűjtés előtt egyenként kell kifűjteni. A karbantartás során átnézik a hajtó és csatlórudakat, ellenőrzik a csapágyakat. A siklócsapágyakat minden esetben olajozzák, és gondoskodnak róla, hogy megfelelően meg legyenek húzva. Ezt követően a mozdony alá ereszkednek, és kiengedik a víztelenítő csavarokat. Ez lehetővé teszi a csapágyházakban megálló eső, vagy víz eltávolítását. A hamulását kihamuzzák, hiszen a tiszta hamulása elősegíti a levegő megfelelő áramlását. A 490-es gőzmozdonyokat egy ún. Klien-Lindner kanyarbeállító szerkezettel látták el, amely jobb ívbeállást tesz lehetővé. A 4 kerékpár közül az első, és az utolsón van ilyen berendezés. Óvatosan kell vele bánni, mert kényes szerkezet. Minden alkalommal



zsírozzák, és ellenőrzik, hogy nem lötyög-e. Ezt követően a főkeretet összefogó csavarokat veszik górcső alá, majd ellenőrzik az ütközőket. Felfelé haladnak tovább. A kazántábláról le kell olvasni, hogy „érvényes-e” még a kazán, azaz be lehet-e gyújtani. (Ez azokban a fűtőházakban játszott szerepet, ahol többtucat mozdony szolgált, és több különböző dolgozó végezte a gépek karbantartását, -a szerkesztő) Ha ez a használati engedély érvényes, a mozdonyvezető szemrevételezéssel vizsgálja át a kazánt. Komoly sérülést okozhat, ha a tűzszelekrény körül tartósan nincs víz.

A gőzmozdonyok azon részét, ahol a mozdony személyzet tartózkodik nem vezetőállásnak (vezetőfülkének), hanem konyhának nevezzük. A konyhán átvizsgálják a különböző műszereket, a kazánnomásmérőt, a légfékek nyomásmérőit, a kéziféket. A központi olajozót, - azaz a kenőprést- olajjal töltik fel. Ellenőrzik a fékezőszelepek épségét, működését, végül a hosszkazán elején elhelyezkedő füstszekrényből kilapátolják a szilárd égéstermékét. Ebben a mozdonyban akkumulátorról működtetik a fényszórókat, eredeti kivitelben azonban olajlámpákat alkalmaztak.

Hogyan indul el a mozdony Hűvösvölgyből? –beszélgetés Csanádi Sándorral

Mivel a mozdonyt már egy nappal az indulás előtt begyújtjuk, ezért az első tényleges üzemnapon sokkal gyorsabban éri el az üzemi nyomását, amely 14 bar. Ennek köszönhetően reggel 9 órakor már mozgunk vele. Egy gőzmozdony üzemeltetéséhez legalább 2 ember szükséges, ez nálunk sincs másképp. Az egyikük fűtőként, a másik pedig mozdonyvezetőként teljesít szolgálatot a gépen. Egyszeri töltéssel, azaz 2 m³ vízzel Hűvösvölgytől egészen Széchenyi-hegy végállomásig el tud menni a mozdony, ahol ismét fel kell tölteni a víztartályt. A terhelése általában minden út alkalmával azonos, hiszen kettő LÁEV nosztalgiaokocsival közlekedtetjük, amelyek idén 90 évesek.

A mozdonyról

A századfordulón célszerűségi és gazdaságossági okokból számos helyen keskeny nyomtávú vonalakkal pótolták a normál nyomtávolságú pályákat. Ennek köszönhetően született meg az igény, egy könnyen üzemeltethető, kisméretű gőzmozdony megépítésére. A MÁV Gépgyár 1905-ben kezdett hozzá a 490-es sorozatú, keskeny nyomtávú, szertartályos gőzmozdonyának a gyártásához. A gép a vállalat legsikeresebb keskenynyomtávú típusa lett, 1905 és 1950 között 142 darabot gyártottak belőle. A telített gőzzel üzemelő mozdony kéthengeres gőzgépe mind a 4 tengelyt hajtotta, kazánja alkalmas volt szén és fatüzelésre egyaránt.

Begyújtás

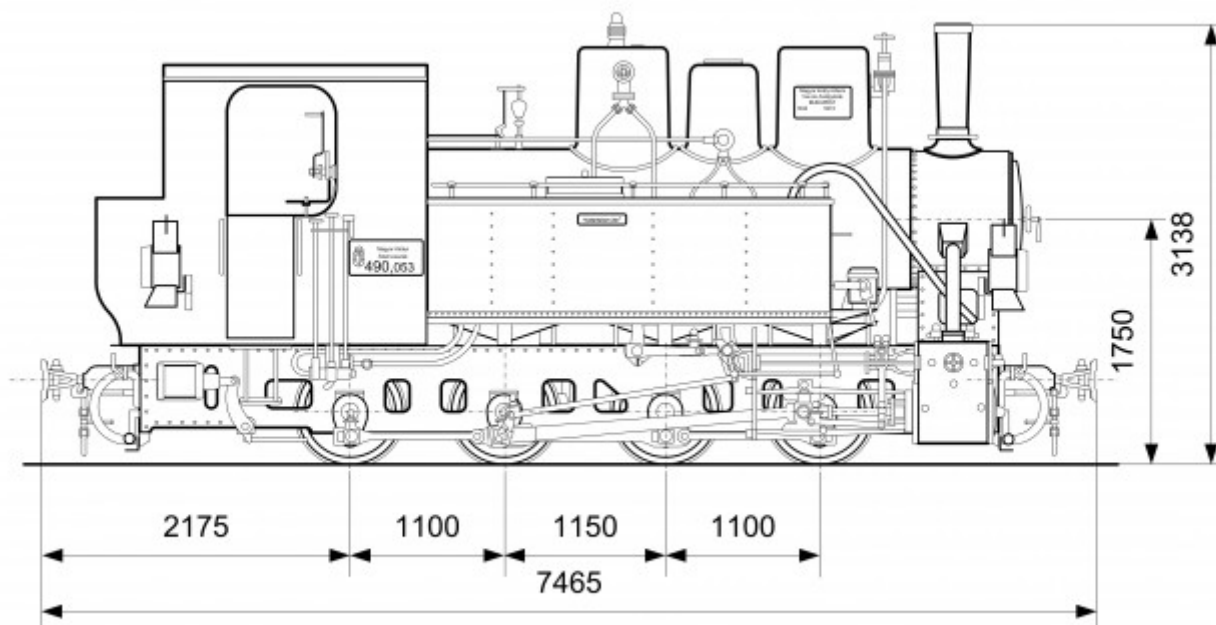
Megtisztítjuk a rostélyt. Az itt felhalmozódott égéstermékeltávolítjuk, hiszen akadályozza a megfelelő szellőzést. A további, maradékhamut és pernyét, - amely nem tudott a kéményen keresztül távozni, kilapátoljuk a füstszekrényből. Ehhez a gőzmozdony elejének „kinyitásával” férünk hozzá. A 490-es gőzmozdonyokhoz nem tartozik szerkocsi, a mozdonyba épített szertartályban van a szénkészlet. Indulás előtt megrakjuk szénrel, majd vízzel töltjük a víztartályt. A vízmennyiségre figyelniünk kell, mert a tűzszelekrényt legalább 10 cm víznek kell fednie. Ha ez huzamosabb ideig nem valósul meg, a kazánlemez kilágyulhat, a szilárdsága pedig csökkenhet. A begyújtás alkalmával fát, gázolajjal átitatott törlőrongyokat, majd egy gyufát dobunk a kazánba.

Technikai adatok:

Engedélyezett sebesség: 35 km/h
Nyomtávolság: 760 mm
Tengelyelrendezés: D
Üres tömeg: 17 t
Szolgálati tömeg: 22 t
Gőzhengerek száma: 2
Legnagyobb teljesítménye: 190 LE
Vonóerő: 3450 kg, 33,84 kN
Vezérmű: Heusinger
Gőznyomás: 14 bar
Tűzcsövek száma: 128 db
Vízszekrénytérfogata: 2m³
Szénkészlet: 800 kg
A rostély felület 1,04 m²



[1]



[2]

Forrás: https://www.mavcsoport.hu/490_gozmozdony

Hivatkozások

[1] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/mozdony_3.jpg?itok=JB8qT6hc [2]
https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/tervrajz.jpg?itok=chaUbbul