

MÁV 303: a legnagyobb magyar

AZ ELSZALASZTOTT LEHETŐSÉG

A 2'C 2' tengelyrendezésű gyorsvonati gőzmozdonyt a MÁV eredetileg 1940-ben rendelte meg a Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárártól, de csak 1951-re készült el két példányuk. A 303-asok azonban nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket...



▲ A szocialista munkaverseny keretében, az MDP II. kongresszusa tiszteletére elkészült 303-as

Gere József

A századfordulóra az ország fejlődése addig még soha nem látott mértékben felgyorsult. A MÁV – igazodva az igényekhez – nagyszabású mozdonybeszerzési programot indított, amely kiterjedt a vasúti szolgáltatás minden szegmensére. Az új mozdonyok forgalomba állításának a csúcspontját 1916-ban érte

el. Ekkor a MÁVAG napi egy elkészült gőzmozdonyt bocsátott ki, ami éves szinten 308 mozdonyt jelentett.

TRIANON SEBEI

A háborút lezáró békediktátum után a harmadára zsugorodott területű, morálisan és gazdaságilag is súlyosan megroppant ország vasútján eltűntek az utasok és az áru. Az 1918-ban elhatározott, a korsze-

rűtlenek selejtezését, a tovább üzemeltetni érdemesek korszerűsítését és új járműsorozatok üzembe állítását célzó mozdonybeszerzési program kivitelezhetetlenné vált. A vesztes háborút követően az ország katonai megszállásakor a kisantant országok mindent vittek, amit láttak, de főképp a vasúti járműveket. Az országra erőltetett békeszerződés után pedig további járművek átadására kötelezték Magyarországot.



▲ Melkuhn István (1900–1974), a hazai mozdonytervezés kiemelkedő alakja

A tervezetet előkészítő politikusoknak láthatóan „súgtak”, mert az idős, korszerűtlen, selejtezésre kijelölt mozdonyok maradtak meg nagyobb számban, még az új és nagy teljesítményű gépekből alig néhány.

A vasúti pályák feljavítása helyett a pályafenntartás egy ideig a kisantant „kérésére” a feljük vezető kétvágányú vonalak egyik sínparjának felszedésével foglalkozott, hogy ezzel is nehezítsék a még határrendészeti feladatok ellátására is alkalmatlan magyar haderő esetleges felvonulását ellenük. A vasúti pályák fejlesztése ezért megállt. A Budapest–Hegyeshalom, és még néhány fővonalon a megengedett legnagyobb tengelyterhelés 16–16 és fél tonna volt, a többinél ennél kevesebb, általában csak 14 tonna. Mindeközben Európa boldogabbik felén már a 18–20 tonna vált általánossá. A megengedett legnagyobb sebesség is megrekedt az óránkénti száz kilométernél, pedig a századfordulón a magyar fővonalon vasúti közlekedés paraméterei még a világszínvonalat képviselték.

Ebben nem a vasút volt a fő bűnös, hanem a tulajdonos állam, illetve az általa képviselt közlekedéspolitika. A vezérőlv az volt, hogy ha nincsenek nehéz járművek, akkor minek az erősebb pálya. Amúgy pedig pénz sincsen a fejlesztésre, pedig ha lett volna akarat, jutott volna rá az is.

ELVESZTEGETETT ÉVEK

A gazdasági világválság után az ország ismét talpra állt. A pengő 1934-ben elérte

történetének legnagyobb értékét, Európa egyik legjobb pénze lett. Magyarország eddigi gazdasági bezárkózottsága gyors ütemben kezdett megszűnni. A belföldi és exportszállítások, a dinamikus növekvő személyforgalom egyre nagyobb terhet rótt a MÁV elavult vontatójármű-parkjára. Hirtelen megnőtt az igény a gyorsvonati közlekedésre is. Ám a nehéz gyorsvonatok vontatására csupán a megmaradt hét 301-esre lehetett számítani. Sajnos a közlekedéspolitika nem mozdult rá időben az igényekre, ezért a vasutasok továbbra is kínlódtak a meglévő elavult technikával.

Az 1918. évi mozdonybeszerzési program megfogalmazása után szinte napra pontosan húsz év elteltével, 1938. március 30-án kelt egy „bizalmas” minősítésű, a MÁV vontatójármű-állományának helyzetét áttekintő ügyirat a gőzmozdonytípusok egységesítéséről. Ismét selejtezéseket és új járművek beszerzését tartották szükségesnek a teher- és személy-, de legfőképpen a gyorsvonati közlekedésben. Annak tudatában, hogy a kormány hamarosan elindítja a tíz évre szóló, kétszázmillió pengős vontatójármű-beszerzési programot, a munkaanyag negyven, 100 km/óra engedélyezett sebességű, 16 tonna tengelyterhelésű gyorsvonati mozdony azonnali üzembe állítását látta szükségesnek – a beszerzésükhöz 12 millió pengőre lett volna szükség. Csakhogy ezeknek a mozdonyoknak már 1933–34-ben meg kellett volna jelenniük a vasúton!

A problémát a gyártó ipar is érzékelte, ezért a MÁVAG-ban a Melkuhn István vezette csoport még az év elején kidolgozta a 424 sorozatú mozdony gyorsvonati változatának koncepcióját. A növelt méretű, öt négyzetméter rostély felületű, 18 bar engedélyezett nyomású kazán középvonala minden korábbi magyar gőzmozdonyénál magasabbra, 3440 milliméterre került volna. Az 1750 milliméter átmérőjű hajtó- és kapcsolt kerékpárú, 100 km/óra engedélyezett sebességű, 405 sorozatú gyorsvonati gőzmozdonyonál mindössze 16,4 tonna tengelyterheléssel számoltak. Ez tekinthető a nagy teljesítményű magyar gyorsvonati gőzmozdony első megjelenésének. Ha egy éven belül gyártásba veszik, akkor lett volna esély a negyven példány elkészítésére, és itt a történet be is fejeződött volna.

Tudjuk, hogy nem így történt. Már javában folyt a 303-as koncepciójának a kidolgozása, amikor a MÁV bizonytalanságát látva a Melkuhn-féle csapat 1941-ben egy merészebb tervvel állt elő. A 301-es egy alapos ráncfelvarráson esett volna át, iker, háromhengeres gépezetet kapott volna, és 2000 milliméter átmérőjű hajtó- és kapcsolt kerekeket. Az öt és fél négyzetméter rostélyfelületű, megnövelt méretű kazán nyomását 18 barra tervezték. A 18 tonna tengelyterhelésű mozdony engedélyezett sebességét 120 km/óránban határozták meg.

Ezzel párhuzamosan a MÁV oldaláról is folyt az ötletelés. Már készültek a 303-as műhelyrajzai, amikor Varjú Béla tanácsos



▲ Az SŽ 387 042-es mustramozdony az Északi fűtőházban

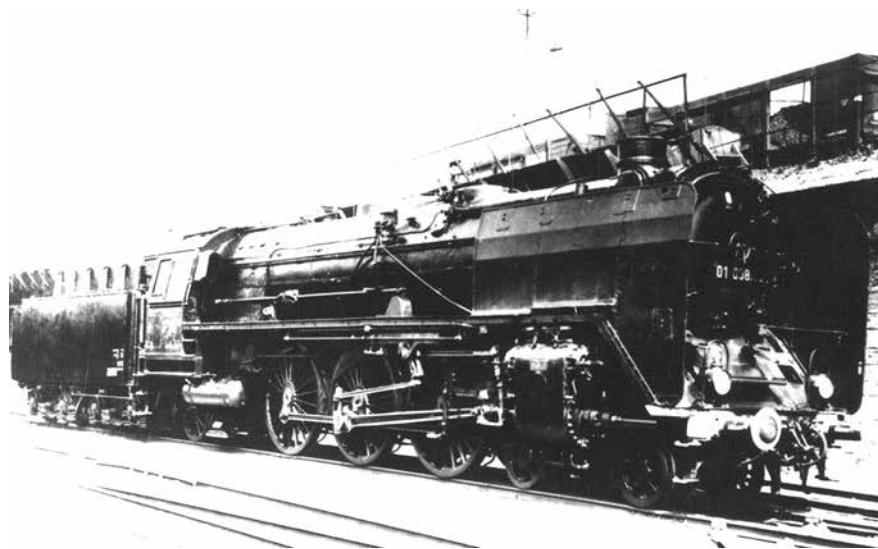
1943-ban szintén egy 301-es alapú mozdonytervét dolgozta ki. A 305 sorozatú mozdony 20 bar engedélyezett gőznyomású, 287 négyzetméter fűtőfelületű hatalmas kazánjában a rostélyfelület öt négyzetméter lett volna. A háromhengeres ikergépezet 2200 milliméter átmérőjű hajtó- és kapcsolt kerekeket forgatott volna, és a 17 tonna tengelyterhelésű gépnek így az engedélyezett sebessége elérte volna a 150 km/órát. Az impozáns megjelenésű mozdonyóriás azon túl, hogy a terve túl későn született, a sebesség tekintetében valljuk be, hogy még a mai MÁV lehetőségein is túlmutatott...

MUTASSÁTK MEG A TIÉTEKET!

Az 1938–39-es év úgy telt el, hogy érdemi lépések nem történtek a magyar nagy teljesítményű gyorsvonati gőzmozdony ügyében, pedig a hiánya egyre jobban érződött. Változást az 1940-es év hozott, ám csupán csak annyi történt, hogy a MÁV három külföldi vasúttól ilyen kategóriájú mozdonyokat kért, hogy azokat a hazai viszonyok között is kipróbálják.

ČSD/SŽ 387 042. Elsőként a Szlovák Vasutaktól érkezett a 2'C1'-h3 elrendezésű, 387 042 pályaszámú mozdony. A 43 példányt számláló 387 sorozat gépei 1926–1937 között épültek. Csehszlovákia 1939. évi felbomlásakor a megalakult önálló Szlovákia területén maradtak a 387 001, 003, 006, 025, 034, 035, 042 pályaszámú gépek. A 387 042 pályaszámú mozdonyt 1938. január 2-án állomásították át a pozsonyi fűtőházba, és a 930.113 pályaszámú szerkocsival a pilzeni Škoda-gyárból 1937-ben jött ki. Ez volt az utolsó előtti lokomotív a nyolcadik gyártási sorozatból.

Magyarországra érkezésekor a gőzös bő kétvényi üzemidőt számlált. Vörösréz



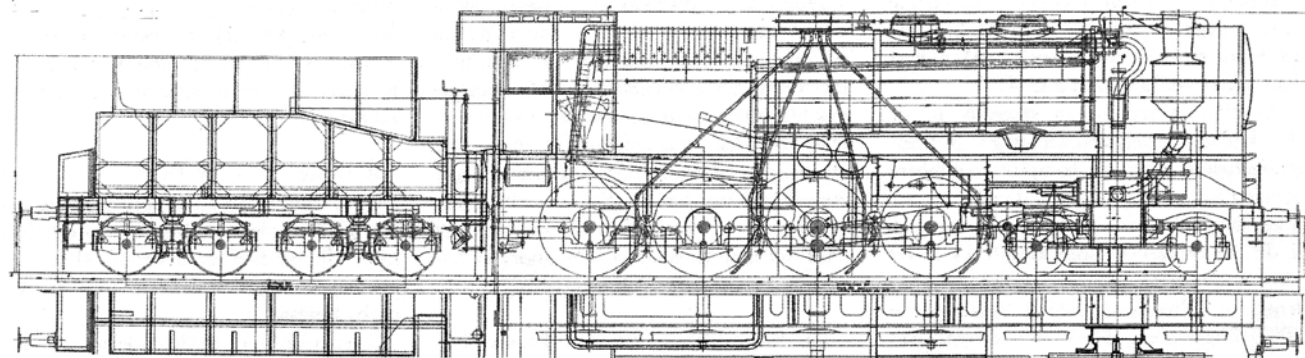
▲ Német vendég: DRG BR 01 038 a Keleti pályaudvaron

tűzszekrényű kazánjának a rostélyfelülete 4,8 négyzetméter volt, a megengedett legnagyobb nyomása viszont csak 13 bar. Az 1900 milliméter átmérőjű hajtó és kapcsolt kerékpárokkal 120 km/óra sebességre engedélyezték, de próbák során többször bizonyította, hogy képes a 150 km/óra elérésére is.

A háromhengeres ikergépezet főkeretek közötti hengerét tízfokos dőléssel építették be. A középső hengernek szelepes vezérműve volt, hajtását a harmadik kapcsolt kerékpár bal oldali kerekéről kapta. Ez az elrendezés nagyon megbízhatónak bizonyult, ezért később szinte minden további, háromhengeres csehszlovák mozdonyhoz ezt alkalmazták. A mozdonyt Winterthur-rendszerű üresjáratú szeleppel is ellátták. A főkeret vanádium ötvözetű acélból készült. A súlycsökkentés érdekében a tolatyúhoz és a dugattyúhoz alumíniumötvetet használtak, a dugattyúrúdokban hosszirányú, könnyítő furatokat alakítottak ki. A mozdonyok Teloc-rendszerű se-

bességmérője, turbógenerátoros elektromos világítási rendszere és Wagner-féle fűstterelője volt. Az idő tájt Európa egyik legjobb nehéz gyorsvonati mozdonyának számított, amit az is bizonyít, hogy az utolsó példányokat 48 év szolgálat után, 1974-ben állították le. A 387 042 pályaszámú mozdony másfél hónapra az Északi Fűtőházhoz került, ahol a próbamenetek során méréseket végeztek rajta Szob és Cegléd felé.

DRG BR 01 038. A DRG BR 01 sorozatú, 2'C1'-h2 elrendezésű mozdonyok 1925 és 1938 között épültek, és az első egységsített német mozdonyosorozatot alkották. Öt építési sorozatban összesen 232 példányuk gördült ki hat gyárból, és az 1930-as évekre a legáltalánosabban elterjedt német gyorsvonati mozdonyokká váltak. A BR 01 038 pályaszámú gép 1927-ben a második építési sorozat 37. tagjaként hagyta el a mozdonygyárat. A sorozat húsztonnás tengelyterhelése kezdetben Németországban is korlátozta a közlekedését.

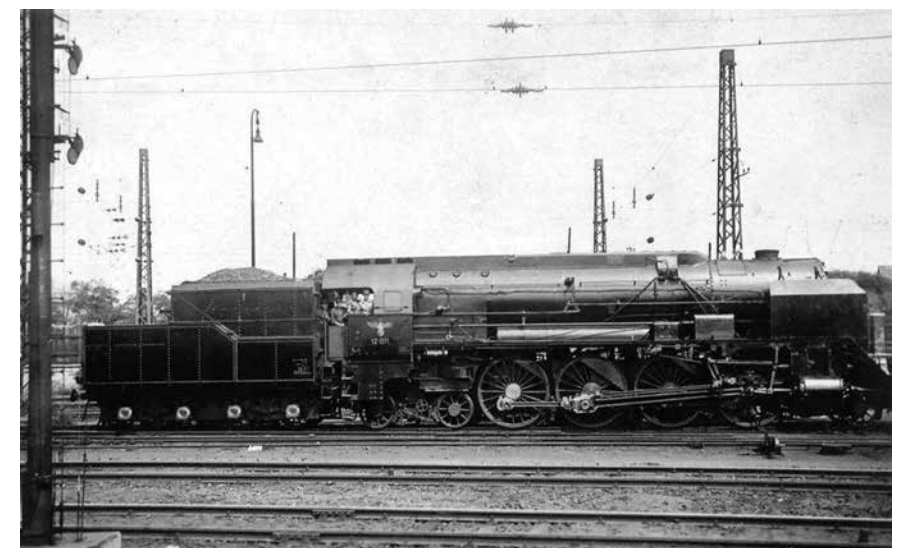


▲ A MÁV tervezett, 405 sorozatú nehéz gyorsvonati mozdonyának jellegrajza 1938-ból

A Magyarországra érkezett példányt a Keleti fűtőház üzemeltette, és próbaútakat a pályáallapot miatt csak Budapest és Tatabánya között végeztek vele. A 4,41 négyzetméter rostélyfelületű tűzszekrény falai már speciális acélötvözetből készültek. A 16 bar engedélyezett nyomású kazánt a jó minőségű német barnaszemekhez méretezték. A kéthengeres ikergépezet 2000 milliméter átmérőjű kerekeket hajtotta meg. Az engedélyezett sebesség 120 km/óra volt, de próbák során a sorozat tagjai elérték a 150 km/órás tempót is. A Wagner fűstterelő mozdony jó használhatóságát mi sem bizonyította jobban, hogy az utolsó – az 1950-es években és az 1960-as évek elején több lépcsőben módosított és korszerűsített példányokat – a nyugatnémet DB 1973-ban, a keletnémet DR 1982-ben állította le.

A németországi gyorsvonati közlekedés iránti megnövekedett igény kielégítésére 1939-től egy új széria épült, de háromhengeres gépezettel és áramvonalas burkolattal. A burkolat kezdetben hasonló kialakítású volt, mint a BR 05-ösé, majd egy módosítást követően csak a gőzhengereket, az első forgóvázat és a védház alatti részeket takarta teljes mértékben. A hajtó- és kapcsolt kerékpárok tengelyei felett a burkolat alsó éle 225 milliméterrel magasabban volt a tengelyközéptől. Ezzel a megoldással a gépezet könnyen ellenőrizhetővé vált. A mozdonyok engedélyezett sebességét 140 km/óra értékben határozták meg. Az áramvonalas BR 0110-esek hatása érezhető lesz a 303-as első két változatán is! A Budapesten járt mozdony műszaki paramterein túl figyelemre méltó volt az egységsített mozdonyoknál alkalmazott zárt védház, és annak a mozdony személyzet kényelmét szolgáló kialakítása.

ÖBB 12 011. A békeszerződés az osztrák vontató járművek között is rendet



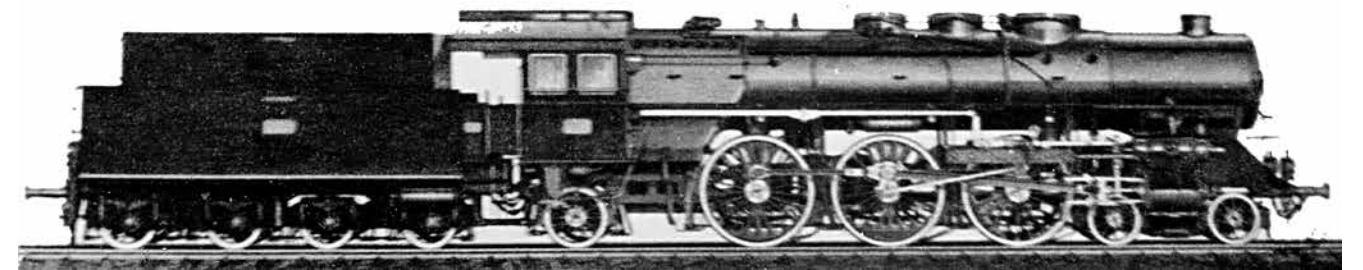
▲ Az osztrák vasút is engedett a MÁV kérésének: a tapasztalatszerzésre érkezett BBÖ 12 011 a Keletiben

vágott. Nehéz gyorsvonatok továbbítására nem volt megfelelő mozdony. A pénzügyi nehézségek miatt egy időre a villamosítást is leállították. A BBÖ – az ÖBB korábbi elnevezése – nagy teljesítményű gyorsvonati gőzmozdony kifejlesztését határozta el. Az első, sorozatgyártásra kiválasztott, 1'D2'-h2 elrendezésű kísérleti mozdonyt 214 sorozatszámom 1928-ban építették Floridsdorfban.

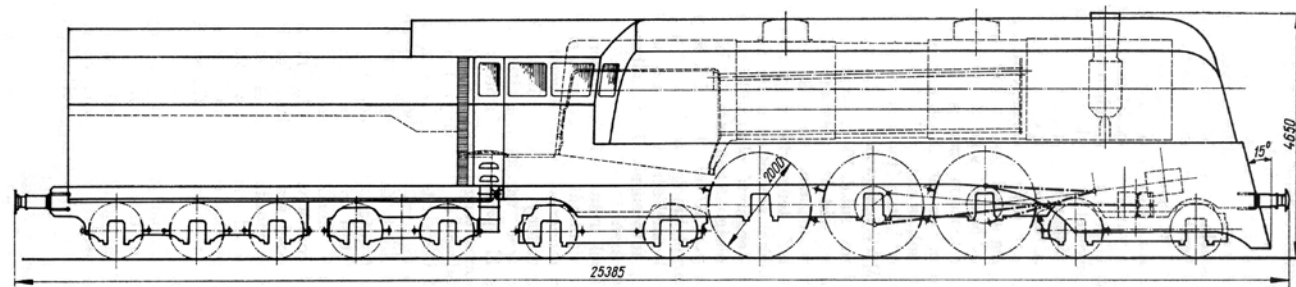
A jármű jellegzetessége, hogy az egyenes tengelyterhelés-eloszlás érdekében az állókazán alatt kéttengelyes fogóvázat alkalmaztak, míg elől csak egy vezető kerékpár volt. A Wagner fűstterelő, 14 példányt számláló sorozat szériamozdonyai a pénzügyi nehézségek miatt csak 1931-ben és 1936-ban, két csoportban épültek meg. A 18 tonna tengelyterhelésű mozdony főkereténél öntött acél keresztmerezítőket alkalmaztak. Ennek a megoldásnak köszönhető a kimagaslóan jó merevség. A 2160 kW (2940 LE) teljesítményű mozdony volt megjelenésekor Európában a legerősebb

gőzös! A 15 bar engedélyezett nyomású kazán rostélyfelülete 4,72 négyzetméter volt, 1940 milliméter átmérőjű hajtó- és kapcsolt kerekeivel könnyedén elérte a 120 km/óra legnagyobb engedélyezett sebességet, de egyikük egy próba alkalmával 155 km/órával haladt, ami máig is az osztrák gőzmozdony sebességi rekord.

Érdekes kialakítású a mozdony gépezete. A hagyományos gőzhengerek módosított, Lenz-féle, Heusinger vezérművel szabályozható szelepes vezérlést kaptak. A gőzhengerek a harmadik kerékpárt hajtották meg, amihez rekord hosszúságú, 4,25 méter hosszú hajtórúdra volt szükség. A masinák gyártási licencét Románia is megvásárolta, ahol 1937 és 1940 között 79 példány épült. A sorozat utolsó példányait Ausztriában 1962-ben, Romániában 1973-ban állították le. Magyarországon az ÖBB 12 011 pályaszámú gép fordult meg. A Keleti fűtőházban üzemeltetett mozdonyal a tengelyterhelése miatt csak Tatabánya felé végeztek próbaútakat.



▲ A MÁV 305 sorozatú mozdony modelljét dr. Varga Sándor készítette el. A modell a háború alatt eltűnt



▲ A MÁV 303 sorozatú, áramvonal idomos, háromhengeres ikergépezetű mozdonyának első változata 1941-ből

KÖRVONALAZÓDÓ KONCEPCIÓ

A külföldi próbamozdonyokat nemcsak a MÁV képviselői vehették górcső alá, hanem a gyártóipar részéről is jegyzeteltek, rajzolgattak, fényképezgettek. Ezt követően a MÁV és a MÁVAG képviselőiből közös bizottság alakult, és hosszú értekezletek sora következett, ahol a látottakat kiértékeltek, és végre körvonalazódtak a magyar nehéz gyorsvonati mozdony főbb paraméterei. A vasút oldaláról a kiindulási alap a pályára engedélyezett 16,5 tonna tengelyterhelés és a 100 km/óra legnagyobb sebesség volt, de bízva abban, hogy ezek belátható időn belül növelhetők, a mozdonyok 120 km/óra legnagyobb sebességet írtak elő. Akadt még egy korlátozó tényező is, a közlekedésre számításba vehető vonalak fűtőházaiban a fordítókorongokon legfeljebb 22 méter szélső tengelytávolságú mozdonyok fértek fel. További optimizmusra vall, hogy 25–27 MJ/kg (6000–6500 kcal/kg) fűtőértékű szénrel számoltak, ami csak importból volt beszerezhető.

A jó termikus hatásfok érdekében, továbbá szilárdsági okokból a kazán engedélyezett nyomását 18 bar értékben határozták meg. A három, egyenként 2000 milliméter

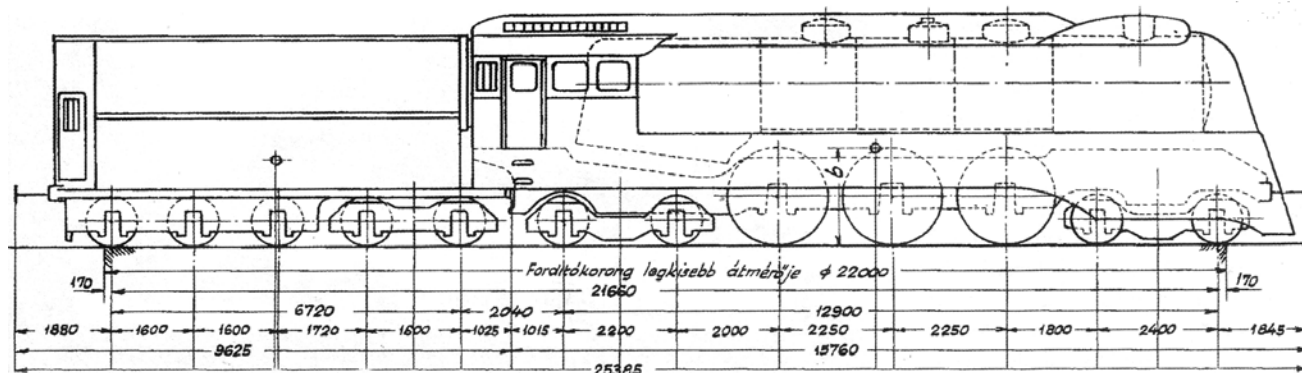
átmérőjű hajtó- és kapcsolt kerékpárt háromhengeres ikergépezet hajtotta meg. Az előírt tengelyterhelés betartása érdekében a futómű kialakításakor a 242 sorozatú mozdonynál bevált, igen nyugodt futást kölcsönző, elöl és hátul is kéttengelyes forgóvázban gondolkodtak, ezért a mozdony UIC szerinti jelölése 2'C2'-h3 lett. A tengelyterhelés betartása érdekében a szerkocsi is öttengelyes lett, méghozzá 2'3 kerékelrendezéssel. Vörösrézből készült tűzszekrényt írtak elő, holott ezzel a 242-esnél is kezdettől fogva problémák adódtak, annak ellenére, hogy az ismét gyártásba vett 424-es sorozatnál már kellő tapasztalatokat szereztek az acél tűzszekrényekkel. Előírták az áramvonalas burkolatot is.

A MÁV 1940. augusztus 14-én kelt levelében kérte fel a MÁVAG-ot az előtervek elkészítésére. A két prototípus mozdonyra a beszerzési keretből egyenként – mai 2023. évi árfolyamra átszámolva – kétmilliárd-háromszázmillió forintnak megfelelő összegű pengőt különítettek el. A tervezés folyamata a MÁV szakembereivel közösen zajlott.

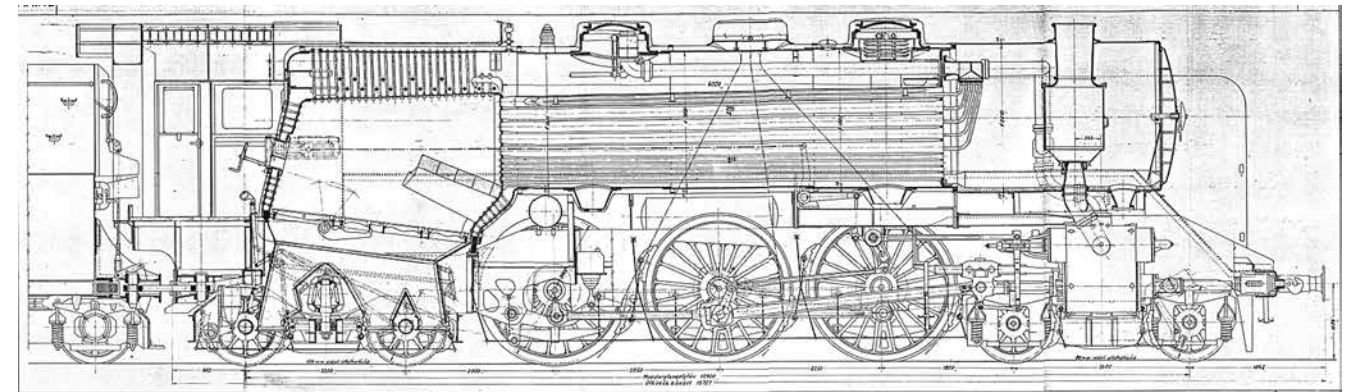
Közben azonban nagyot változott a világ. A Budapest–Miskolc viszonylat már Kassáig ért, a nyíregyházi vonal Ungvárig,

a Budapest–Debrecen viszonylat Nagyváradon át, Kolozsváron keresztül a Székelyföldre. Az új viszonylatok igen jelentős utasforgalmat generáltak, ezért minden korábbinál nagyobb lett az érdeklődés a gyorsvonatok iránt. Ám a mozdony előtervei csak megmagyarázhatatlanul lassan, több mint egy év múlva, 1941 októberében készültek el. Az áramvonalas burkolat annyiban hasonlított a módosított, BR 0110 sorozat kialakításához, hogy a hajtótengelyeknél az alsó éle 375 milliméterrel volt a tengelyközépvonalától magasabban, így igen jól hozzá lehetett férni a gépezethez. A burkolat eleje azonban eltért a németországi vagy akár a 242 sorozatú mozdonyokétól: ezt az Egyesült Államokban alkalmazott Hudson-rendszerre alakították ki. Jellegzetessége, hogy a frontlemez előre nyúló pályakotróként a sínkorona felett ér véget, ezért a burkolat alsó részénél a terv vastagabb lemez beépítését írta elő.

Ma már érthetetlen módon ekkor a MÁV a gyártóval történt közös tervezés ellenére módosításokat kért, ami érintette a mozdony hosszát, továbbá bejelentette, ha a résztervek kidolgozásánál a 16,5 tonnás tengelyterhelés nem tartható, akkor csupán a futó kerékpároknál engedhető meg ötszáz-ötszáz kilogrammos növeke-



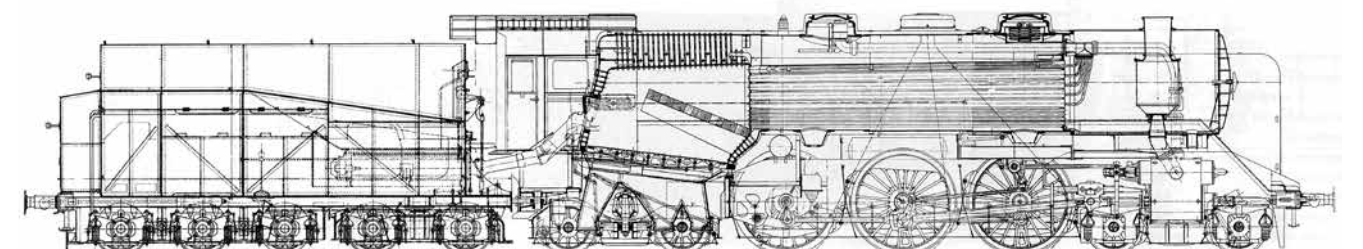
▲ A második, kéthengeres ikergépezetű verzió 1942-ből



▲ A 303-as áramvonalidom nélküli változata, 1944

dés, és ragaszkodtak a héttonnás folyómétersúlyhoz is. Az új részlettervek kidolgozása ismét csak lassan haladt, sőt, közben egy újabb csavart kapott az ügy, mert 1942. március 2-án a MÁV bejelentette, hogy a kéthengeres ikergépezetet kér, ezért a dugattyúk átmérője 470-ről 550 milliméterre nőtt, a 730 milliméteres löket megtartása mellett. Az új terveket a MÁVAG csak 1942. augusztus 22-én adta át a MÁV-nak. Ennek a változatnak az érdekessége, mivel a mozdonyok közlekedését nagy távolságú viszonylatokon tervezték, a szerkocsi végében a váltó mozdonyvezetőnek és fűtőknek pihenőfülkét alakítottak ki.

A gyártóhoz csak 1942. november 11-én érkezett meg válasz. Ebben a vasúttársaság az előző paraméterek megtartása mellett áramvonalas burkolat nélküli mozdonyt kért, ami egy újabb jelentős áttervezést igényelt. Mire a tervezési munkák és a műhelydokumentáció elkészült, a naptár már 1943 végét mutatta. A mozdony új tervei megtartották a zárt védházat, és a MÁV-nál a korát messze megelőzve Wagner-féle füstterelővel látták el. Már a kéthengeres áramvonal idomos változatánál is jelezte a gyártó, hogy az 5,5 négyzetméteres rostélyfelület igényelné a gépi tüzelést, de az üzemeltető továbbra is ragaszkodott a kétfűtős kiszolgáláshoz.



▲ 1949: a gépi tüzelésű végső változat

Miközben a műhelyrajzok készültek, a MÁVAG lefoglalta a két mozdonyok az 5343 és 5344, a szerkocsiknak pedig a 2926 és a 2927 gyári számokat, ám ezeket soha nem használták fel. Bár a következő évben elkészültek a kerékpárok, a gőzhengerek és az egyéb öntvények, jött a főváros ostroma, és a munka végképp leállt. A nehéz gyorsvonati gőzmozdonyra az igény 1933–34. évi megjelenésétől kezdve helyben toporgással, határozatképtelen értekezletekkel, fölösleges tervek igen lassú elkészítésével úgy telt el több mint tíz év, hogy a MÁV egyetlen mozdonyt sem vett az állagába, miközben Európában, de még a kisantant országokban is sorra álltak szolgálatba a nehéz gyorsvonati gőzmozdonyok.

TÉTOVÁZÁS

A mozdonykategória hiányának a káros következményeit leginkább a magyarországi utasok, összességében a gazdaság szenvedte el. Pedig ha az 1910-es évek tervezési és gyártási munkatempóját nézzük, akkor a 303-asok legkésőbb 1941 végén kijöhettek volna a gyárból, hogy még a háborús években jelentős tapasztalatokat szerezhesen velük az üzemeltető MÁV. A háború után pedig indulhatott volna a sorozatgyártás. A történetek ilyen alakulása azért is elgondolkodtató, mert abban az

időszakban még ereje teljében volt a MÁV-on belüli gőzmozdonyos érdekközösség, amelynek döntő szava volt a járműbeszerzések terén és a koncepciók kidolgozásában is.

Persze azt senki sem láthatta előre, hogy 1945 után egy más világ jön: a gyorsan inflálódo, 200 millió pengős vonatjárműbeszerzési keretbe a két 303-as megrendelésén felül kezdettben, 1939-ben még belefért egy 242-es, továbbá a 275-ösök utolsó gyártási sorozata, valamint két V44-es villamos mozdony. A legjelentősebb tételt az 1938-tól megrendelt, 424 sorozatú mozdonyok jelentették több gyártási fázisban 028-tól 330 pályaszámig, de 1944 szeptemberének végéig csak a 240-es pályaszámú mozdonyig jutott el a gyártó. A tragikus az, hogy ezek a századelő színvonalát képviselő mozdonyok univerzális jellegűknél fogva vették vállukra a nagyobb területű ország, egyúttal a háború miatti többszázalékos terhének zömét. A hiányzó vonóerő-kapacitást a MÁV külföldi mozdonyok bérlésével pótolta.

Miközben a frontvonal vészesen közeledett az országhatárhoz, Bronts Lajos kormányfőtanácsos, MÁV-igazgatóhelyettes 1944-ben készített egy tanulmányt, amelyben áttekintette a MÁV akkori vonatjármű-helyzetét. Ezúttal csak a gőzmozdonyokkal foglalkozó részt emeljük ki, ami

szerint nyolcszáz mozdony selejtezése szükséges. A megnövekedett forgalmi igények kielégítésére 650 beszerzése indokolt, ezért a selejtezések pótlásával együtt a tanulmány összesen 1450 gőzmozdony gyártásával számolt. Bronts külön foglalkozott a két 303 sorozatú mozdonnal, amelyek szerinte 1945-ben állhatnak forgalomba, és majd hatvan ilyen járműre lesz szükség.

Végül ennek a korszaknak a tárgyalásakor meg kell említeni egy személyt, a kormányzó kisebbik fiát, nagybányai Horthy Istvánt, aki a gépészmérnöki diplomáját 1927-ben szerezte meg, majd az Egyesült Államokban, a Ford-gyárban dolgozott. Innen hazatérve 1930 őszétől a MÁVAG-nál volt tervező mérnök, majd ugyanitt 1934–38 között a cég vezetője, majd a gyártói oldalról a megrendelő oldalára nyergelt át: kinevezték a MÁV vezérigazgatójának. Később, miután a vasúttársaság modernizálását hirdető, és ezért érdemben sokat is tevő Orsovai Láner Kornélt váratlanul nyugdíjazták, 1940. június 1-től a MÁV elnöke lett. Ezt a tisztséget 1942. február 18-ig töltötte be. Másnap kormányzóhelyettségé lépett elő. Beosztásából eredően a 303-as ügyében folytatott tárgyalások résztvevője, a levelezések, megrendelések aláírója volt a MÁV részéről. Bizonyára a mozdonnal kapcsolatban is sok kérdésben döntött. Közismert volt angolbarátságáról, amellyel viszonylag egyedül maradt a térségben. Talán az sem véletlen, hogy a 303-as áramvonalas burkolatának eleje az angolszász mozdonyoknál alkalmazott kivitelre hasonlított... A történet másik érdekessége, hogy nagybányai Horthy István 1942. augusztus 20-án bekövetkezett halála után – a tervdokumentáció birtokában, három hónap hallgatást követően – a MÁV váratlanul és végleg elvetette a kezdettől fogva indokolatlan áramvonal idomos kialakítást.

ÚJABB ELVESZTEGETETT ÉVEK

A háború miatt félbemaradt 303 sorozatú mozdonyok gyártásának folytatása már 1945 szeptemberben szóba került. A MÁV igényét Varjú Béla főtanácsos terjesztette elő a MÁVAG-nak. A részletes egyeztetésekre viszont csak 1946-ban került sor. Döntés született, hogy a két gépet is érinti a tervezett alkatrész-szabványosítás, és kísérletképpen mindkét mozdonyba a gyár

Erőn felül

A Magyar Kommunista Párt szovjet segítséggel a parlamenti képviselői arányánál jóval nagyobb hatalmat birtokolt. Az 1947. évi választások után, a szociáldemokraták beolvasztása és a Hazafias Népfrent megalakítását követően, az 1949-es, egypárti választások eredményének következtében Magyarországon azonban megszerezték a hatalmat.

Mint tudott, szovjet mintára a gazdaság minden területén kongresszusi munkaversenyeket szerveztek, és felajánlásokat tettek. Ilyen felajánlás volt a 6000. gyári számú 303 001 pályaszámú mozdony elkészítése a kongresszus kezdetéig. A siker érdekében kommunista szombatokat tartottak. A szombat akkor még munkanap volt, de a műszakot teljesítők erre a napra nem kaptak bért. A munkaverseny részeként pedig a munkaidő letelte után is bennmaradtak, de akár még vasárnap is dolgoztak. Azt se felejtjük el, hogy gőzerővel folyt a jövételi járművek gyártása, és hogy az országnak bevétele is legyen, ezzel párhuzamosan exportra is termeltek. A legyártandó mozdonyokhoz nem volt meg a szükséges létszámú munkaerő sem, ezért a börtönökben fogva tartott rabokat is alkalmaztak. Ennek ismeretében értékelhető, hogy a gyár kollektívája mennyire erőn felül teljesített! Ha nincs ez az áldozatvállalás, akkor a két mozdony valószínű, hogy továbbra is csak terv marad.

korábbi javaslatát elfogadva gépi tüzelést építenek be. A francia gyártású, Standard Stoker HT-1 jelzésű berendezésre esett a választás. Ehhez a már meglévő terveket ismét alaposan át kellett dolgozni. A rajztermi munkák viszont csak 1947-ben kezdődtek el, ami vélhetően a két fűtőberendezés beszerzésének elhúzóódásával is magyarázható, de ezután is nagyon lassan haladt a munka. Ennek volt egy nyomós oka, mert időközben megkezdődött a jövételi mozdonyok építése. A tervdokumentáció végül csak 1948. december 22-ére készült el. Közben, 1948 októberében lezajlott egy egyeztetés a MÁV és a MÁVAG illetékesei között. Ennek a témái a következők voltak:

- új gőzmozdonyosorozatok: 524, 415, 516,
- kis teljesítményű tolató dízelmozdony,
- 600 LE teljesítményű tolató dízelvillamos mozdony,
- 3200 LE teljesítményű villamos mozdony,
- két 303 sorozatú gőzmozdony megépítése,
- hattengelyes mérőkocsi.

Az új gőzmozdonyokra az igény még a háború éveiben megfogalmazódott. A 424-es fő elemeire épülő 524-es tehervonati mozdony tervdokumentációja olyan készültségi állapotra ért, hogy rövid időn belül elkezdhető lett volna a gyártása is.

A kis tolató dízelmozdony lett az M28-as, a hatszáz lóerős dízelmozdony a későbbi M44-est jelentette, a villamos mozdony pedig a mérsékelt sikerű V55-öst. Ehhez jött még később a már koncepció szintjén is halálra ítélt, kétezer lóerős M601-es. És a hozzá nem értő politikai vezetés a még

papíron sem létező mozdonyok nagyszámú beszerzését vizionálva 1949-re az összes új gőzmozdony tervezési munkálatait végleg leállította! Később pedig határozat született arról, hogy majd a még rajzasztalon sem létező mozdonyokra alapozott gyors és nagy léptékű dízelesítés, illetve villamosítás fölöslegessé teszi a gőzmozdonyokat, ezért azok mindennemű fejlesztését is megtiltották.

Fialovits Béla, a MÁV műszaki főtanácsosa azonban megértette az idők szavát, és még a döntés előtt, 1947-ben felfrissítette a MÁVAG 1938-as koncepcióját, de már igen takarékos módon. A 424 sorozatú mozdony változatlanul hagyásával csupán az 1750 milliméter átmérőjű hajtó- és kapcsolt kerekek beépítését javasolta. A viszonylag csekély átalakítással a mozdony költséghatékonyan alkalmassá tehető lett volna 100 km/óra sebességgel történő vonatvábbításra, ám ezt a javaslatot is elvetették.

TERVGAZDASÁGI MOTIVÁCIÓ

A 303-ast azonban nem vették halállistára, sőt a gyárat egy ötven járműből álló szériával is kecsgették. A szovjet mintájú tervgazdaságra berendezkedő ország 1947–49 között lezajlott első hároméves terve az újjáépítést, a háborús károk sújtotta magyar gazdaság helyreállítását szorgalmazta. A terv pozitív hozadéka, hogy elkezdődött a két mozdony építése, és a folyamat áthúzódott az 1950-ben indult első öt éves terv időszakára is. Már javában zajlott az öt éves terv, amikor a tervszámokat fel emelték. Ez azzal járt, hogy a valós gazdasági folyamatok a végrehajtás során egyre inkább függetlenedtek az eredeti elgondolásoktól, ezért a gazdaságirányítás rögtön



▲ Készül a legkorszerűbb magyar gőzmozdony védháza (fotó: Süveges Kálmán hagyatékából)

zésekre kényszerült, és a kapkodás jelei mutatkoztak, miközben az országban egy sajátos torz világ alakult ki. Ezzel arányosan a lakosság életszínvonala látványosan csökkent. A második világháború idején bevezetett jegyrendszert 1949-ben eltörlték, de a gazdasági csőd felé rohanó országban a következő évben az alapvető élelmiszerekre, bizonyos iparcikkekre ismét bevezették. Az állam csak a lakossági fogyasztás és életszínvonal rovására tudta finanszírozni az első öt éves terv irreálisan megnövelt nehézipari beruházásait.

Jellemző szovjet viszonyok

Az ipari iskola egyik tanára mesélte a szerzőnek, hogy a háború végén levontként esett szovjet hadifogságba. Egy urali városba vitték őket, ahol jelentős létszámú, főképp magyarokból álló táborba került. Mivel géplakatos végzettsége volt, több-magával egy gyárban fogták munkára, ahol ívhegesztéssel különféle acélszerkezeteket, leginkább olajtároló tartályokat készítettek a szabad ég alatt, hőséssben, télen is. A hegesztő transzformátorok, hogy jól hűljenek, burkolat nélkül üzemeltek, és hogy holmi biztosítékkioldásokkal ne teljen az idő, falécekkel kitémasztgatott szabadvezetékekkel voltak közvetlenül a hálózatra kötve. Bevonatos hegesztő elektródáról arrafelé nem is hallottak, kiegyengetett, vastagabb kötőzőhuzalból vágta le darabokat, azokkal hegesztettek. A varratok minőségét ezek után el lehet képzelné. Védőkesztyű, védőkötevény természetesen nem volt, ahogy hegesztőpajzs sem. Bekormozott ablaküvegdarabokat használtak.

Egy alkalommal kihajtották őket a vasútállomásra, ahol egy nyitott kocsikból álló szerelvény vesztegelt. Utasításba adták nekik, hogy a vagonokban lévő gépeket rakják ki; időközben a kocsikat kitolták a nyílt vonalra. Amikor felmentek a kocsiba, elszorult a szívük, a gépeken olvasható magyar nyelvű feliratok ugyanis elárulták, hogy egy leszerelt hazai üzem elhurcolt berendezéseivel van dolguk. Kérdezték, hogy mikor jönnek a daruk. Kiderült, hogy daruk nem jönnek, a nehéz gépeket le kell lökdösné a töltésoldalra. Erre nem voltak hajlandók, mert ez így szándékos károkozás, de a katonák puskatussal ösztökölték őket, így mást nem tudtak tenni. A történet hőse két év múlva szabadult, és ugyanezen az állomáson szállt fel a vonatra. Ahogy a szerelvény haladt ki az állomásról, megpillantotta a töltésoldalban a gépeket. Azok rozsdásan, gazzal benöve, a földre besüllyedve még mindig ott voltak. Lehet, hogy talán még napjainkban is...

mozdonya lesz az utolsó megvalósult magyar gőzmozdony terv. ■

(Decemberben folytatjuk: Végre a síneken!)

A szerző köszönetet mond a következő uraknak az írás elkészítéséhez nyújtott értékes segítségükért: Zdeněk Bek, Karel Beneš, Kirchner Attila, Molnár Tibor József, Nagy József, Radko Friml, Somogyi Sándor, Süveges László.