

Néhány gondolat a MÁV Árpád típusú gyorsínautóbuszairól

# A SEBESSÉGI VERSENY MAGYAR RÉSZTVEVŐJE

A közlekedés sebességi versenye a XIX. század második felében az óceánjárók Kék Szalagjáért folytatott küzdelmével kezdődött. Az első világháború okozta kényszerű szünet után törvénytörően következett a folytatás. Az egyre tökéletesebb belső égésű motorok megjelenésével most már az utakon, a levegőben és a síneken is rajtvonalhoz álltak a versenyzők. A gazdasági világválság csak némi megtorpanást okozott. Az 1930-as évek elején a vasutat érdekes kettősség jellemezte. Erre az időre a gőzmozdony „témakörben” szinte már mindent kitaláltak, miközben már sorban álltak a trónkövetelő motoros járművek. Utolsó lehetőségként a tekintélyes tömegű szerkezeteket áramvonalas burkolat mögé bújtatták. Ezzel a megoldással a sebességért folytatott küzdelemben még egy ideig velük is számolni kellett.



▲ Szabadkán vizitál a Tas (fotók: Indóház-archívum)

Gere József

Hazánkban a Ganz-gyár vezetősége ismerte fel, hogy a jövőben egyre nagyobb igény lesz a fokozott kényelmet nyújtó, nagy sebességű motoros vasúti járművekre. Az a döntés született, hogy a motorkocsik gyártásában eddig szerzett tapasztalataikat kamatoztatva, egy merőben új típust hoznak létre.

## MOTORKOCSI SAJÁT KOCKÁZATRA

Tették ezt annak tudatában, hogy ilyen járműre nem volt megrendelésük. A naptár 1933. május havát mutatta. Kapóra jött, hogy már készen volt a gyár tehetséges mérnökének, Jendrassik Györgynek új, közepfordulatszámú, kimondottan vasúti üzemre tervezett dízelmotorja. Ez szinte kínálta magát az új motorkocsi erőforrásának.

A tervezésnél a következő alapkövetelményeket vették figyelembe: lehetőség szerint csak hazai anyagok és részcsoportok felhasználása. Két vezetőállásos, nagy sebességű önjáró jármű. Villamos ívhegesztéssel készült önhordó, „szekrényvázas” kialakítás. Kis tömeg, de kellő szilárdság és jó gyorsulás. Négytengelyes forgóvázas futómű. Forgóváza integrált hajtási rendszer, többfokozatú súrlódó lamellás, kedvező hatásfokú mechanikus hajtóművel. Nagy utaskényelem biztosítása. A légellenállás csökkentése miatt amúgy is alacsony kocsiszekrény padlója alatt elhelyezett gépészeti berendezéseket kötény és szoknyalemezekkel burkolják. A beszállás megkönnyítésére az ajtó nyitásakor az oldalfal síkjából kiforduló segédlepcső – a biztonságot növelte, hogy a járművel csak akkor lehetett megmozdulni, ha az ajtók zárva és bereteszelve voltak.

Számos itt alkalmazott megoldás évtizedekkel megelőzte a korát, és még ma is korszerűnek számít. A motorkocsinak a gyorsínautóbusz típusnevet adták.

## BIZTATÓ PRÓBÁK, ÜZLETI SIKER

A motorkocsi első fővonalai futópróbáját 1934. június 4-én tartották. Figyelemre méltó, hogy az indító „projektértekezletől” a megvalósításig alig egy év telt el. A gyakorlatban a motorkocsi minden tekintetben az előzetes várakozásnak megfelelően szerepelt. A próbák során 128 km/óra legnagyobb sebességet értek el, az engedélyezett sebesség 110 km/óra lett.



▲ Belgrád, Tassal. A magyar jármű előtt a milánói ALn Breda motorvonata



▲ Az Árpádok belső tere

A MÁV vezetői felfigyeltek a járműre, és elhatározták, hogy megindítják a városközi gyorsínautóbusz-közlekedést. Ehhez még egy járműre volt szükség. Az első motorkocsit

20. pályaszámra a honfoglaló vezér után Árpád néven vették állagba. Az év végén elkészült második példány a 21-es Előd lett. A Budapest–Bécs viszonylatban járatott



▲ Valahol Jugoszláviában

## UTAZÁS AZ ÁRPÁD GYORSSÍNÁUTÓBUSZAL BALASSAGYARMATRÓL KASSÁIG

Amikor lehetőség adódott az Árpád gyorsínautóbuszsal egy Balassagyarmatról induló út megszervezésére, egy percig sem volt kétséges, hogy a végállomás Szlovákiában lesz. Ismerve a jármű adottságait, egy nap alatt megjárható célállomást kerestünk. Végül több érv is Kassa mellett szólt, például idén van II. Rákóczi Ferenc halálának 280. évfordulója. A város az országhatár és a földrajzi elhelyezkedése miatt a nógrádiaknak „kiesik”, ezért kevesen jártak ott, ráadásul ilyen utazásra Balassagyarmatról utójára 1944-ben volt lehetőség...

Az indulási időpont többszöri változás után június 6. lett. Mivel közel volt a Nemzeti Összetartozás Napja – amely a trianoni béke aláírásának dátuma – ezért az út záróidőpontot is kapott. Eppen ezért az utastér 64 ülőhelyen a vasutat és az ország történelmét tisztelő utasok várták az 5 óra 30 perces indulást. Ipolytarnóc után, a határon megállás nélkül haladtunk át. Az eddigi 40 km/óra sebesség hatvanra nőtt, és a pálya is hosszú sínes lett, majd Rapp után hézag nélküli. Az Ipoly-völgyi Vasút keleti végállomásán, Losoncon Kis csoport várta a motorkocsit, ahol irányt kellett váltani. Igen előkelő menetvonalat kaptunk, tíz percre mögöttünk haladt az Ipoly belföldi expressz vonat, ezért ki kellett használni az idén nyolcvan éves motorkocsi 100 km/óra sebességét.

Fültre nem mentünk be, hanem a Csehszlovákia által épített északi deltavágányon át fordultunk Kassa felé. Az utunk során érintett, dízelvontatású fővonalak természetesen hézagmentes felépítményűek. Azt is megállapítottuk, hogy a nyomtávot az időkben elvégezték, és az ágyazatot néha átrostálják, ha kell, cserélik. Az állomásépületek – még a magyar időkbeli örököltek is – egyfajta csehszlovák „érzést” árasztanak, az új építések szocreálokról nem is beszélve, de az megállapítható: nem csak az épületek, hanem az utasok által használt és az üzemi területek is gondozottak.

A vonal az országhatárral párhuzamosan halad, az Ipoly-völgyet elhagyva a Gömöri-karszthegység mentén vezet a pálya. Legizgalmasabb része, amikor a balról mindvégig látható Gömör-Szepesi-érchegeység és a Tornai-hegység találkozásánál, Hárskút után befut a 3148 méter hosszú szádmalmási (Jablonsky) alagútba, amelyet 1955. január 27-én helyeztek forgalomba.

Kassán az Árpádot a felvételi épület előtti vágányra fogadták, ahol nem kis feltűnést keltett. A háború után emelt épületet a közelmúltban korszerűsítették. Tágas utascarnok, mozgólépcsők, étterem és a földszinten lévő szupermarket szolgálja az utasok kényelmét. Előtte nagy építkezés folyik, ugyanis intermodális közlekedési csomópontot alakítanak ki. Ezzel párhuzamosan zajlik a város villamos vonalhalozatának teljes körű felújítása, mindössze a vasgyárba vezető vonal működik.

Az Árpád utasait egy légkondicionált csuklós városi autóbusz várta – az úti cél a repülőtér volt, ahol megnéztük a már európai szinten is jegyzett repülőgép-múzeumot. Jelenleg 52 különféle korból származó, zömmel fedett helyen kiállított – főképp katonai – légi jármű tekinthető meg. Jelenleg két repülőgép megújításán dolgoznak a restaurátorok. Egy második világháborús, Messerschmitt Me-109-es vadászrepülőgépen, illetve a magyar miniszterelnök ajándékaként ide érkezett, egykor Abdán presszóként szolgált, HA-MOI lajstromjelű IL-18-ason. Idővel itt kapott helyet a Szlovák Technikatörténeti Múzeum két hangárt elfoglaló autó- és motorkerékpár-gyűjteménye is.

Ezt követően kassai városnézés következett – a belvárosra jótékony hatással volt az, hogy 2013-ban Kassa volt Európa kulturális fővárosa. Ekkor készült el a Szent Erzsébet dóm igen hosszúra nyúlt felújítása, és elkezdődött a városmag rehabilitációs folyamata. Az óvárosban meghagyták a villamosvágányt, de nincs felsővezetéke. Ünneppapokon lovasút jár rajta.

A Szent Erzsébet dóm altemplomában az Árpád utasai Rákóczi fejedelem sírjára a már itt lévő legalább száz nemzeti színű szalagos koszorú mellé elhelyezték a magukét is. A városnézés végállomása az egykori hóhérbástya területén felépített rodostói ház másolata volt, amelyben az eredeti helyszínről származó számtalan tárgy látható.

A több mint ötszáz kilométert vonatkozó utasai egy élménnyel lettek gazdagabbak, miközben nem tudták, hogy az úttal történelmet írtak. Egy

idős, az Aszódról érkező vonatot a gyarmati állomáson váró úr ugyanis az elegáns kinézetű motorkocsit látva feltette a kérdést:

– Vajon mikor járnak már végre felénk is ilyen modern vonatok?

G. J.



▲ Június 6., 5:00 óra. Az Árpád várja a történelmi utazás résztvevőit (fotók: Danyi Zoltán, Galbács Tamás és a szerző)



▲ Egy megkészt gyorsvonatot vártunk meg Szepsin



▲ Útban hazafelé, Losoncon

motorkocsik a távolságot egy megállással 2 óra 58 perc alatt tették meg. Jellemző a magyar vasút későbbi viszonyaira, hogy menetrend szerinti vonat ennél jobb időt csak 1989-ben teljesített. A 22-es pályaszámú Huba és a 23-as pályaszámú Tas 1935-ben állt forgalomba.

Később, 1937-ben újabb két sínautóbuszsal gyarapodott a MÁV állaga. Forgalomba állt a 24. pályaszámú Szent István és a 25. pályaszámú Szent László. A sort az 1940-ben állgá vett, 26. pályaszámú Mátyás király

zárta. A motorkocsiból a magyar pályákra viszonylag csekély példány készült, de a Ganz gyár a típusból – és a később kifejlesztett ikerváltozataiból – külföldre 215-öt gyártott. A romániai Malaxa gyár mindkét változat gyártási jogát is megvásárolta.

## A TAS KÜLÖNLEGES ÉLETÚTJA

A Huba–Tas páros műszakrendőri próbáit e sorok írása előtt éppen nyolcvan éve,

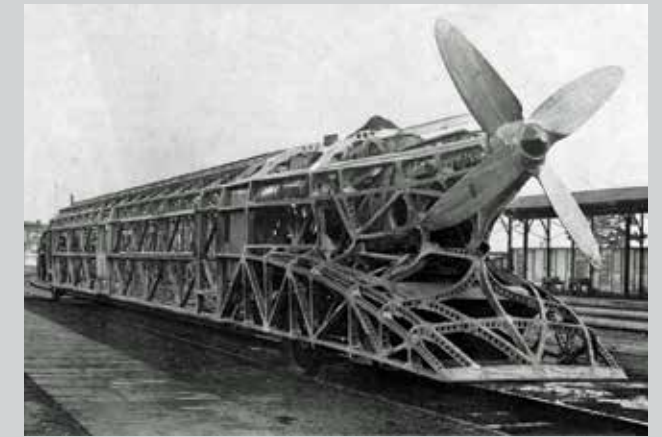
1935. június 27-én tartották. Az egyik üzemi tartalékokat képező motorkocsival 1937 őszén a Ganz gyár bemutató körutat szervezett a Balkán-félsziget országaiba. A választás a Tas motorkocsira esett, amelyet ez időre bérbe vettek a MÁV-tól. A több mint 4000 kilométeres, Jugoszláviát és Bulgáriát érintő balkáni körút 1937. szeptember 13-án kezdődött. Első állomásként szeptember 14-én részt vett a belgrádi főpályaudvaron tartott nemzetközi vasúti jármű-kiállításon.

## NEM MINDEN ARANY, AMI FÉNYLIK

A németek nemzeti ügyként kezelték, hogy az első világháború után a közlekedésben kiéleződő „sebességi versenyben” minden területen ők kerüljenek a dobogó legmagasabb fokára. Az 1920-as évek végére nyereségre álltak a tengeren: 1929-ben a leggyorsabb észak-atlanti átkelésért járó kék szalagot a Bremen óceánjáró kéményére festették fel, majd a következő évben a címet egy másik német hajó, az Europa hódította el.

A német dominancia a szárazföldön és a levegőben is meggyőző volt. A Német Birodalmi Vasút is elhatározta, hogy a síneken is beerősít. A motoros vasúti járművek kategóriában megfelelő erőforrás hiányában egy öszvér szerkezettel álltak rajtvonalhoz. Áramvonalas kéttengelyes motorkocsit szerkesztettek, amelybe 12 hengeres, V hengerelrendezésű BMW repülőgépmotort szereltek. A motor tolórendszerű légcsvart forgatott. A Sínzeppelinnek elkeresztelt jármű 1931. május 10-én elérte a 200 km/óra sebességet, majd június 21-én 230 km/óra sebességi rekordot állított fel, amely a benzinmotoros vasúti járművek kategóriában, napjainkban is érvényes.

Mivel a járművet a menetrend szerinti forgalomban is be kívánták állítani, ezért 1933-ban módosításokat végeztek rajta. Mindezek ellenére az alapvető problémák megmaradtak: a mindössze 2,8 méter magas járműszerkevény kényelmetlen volt, és a Sínzeppelin csupán negyven utast szállíthatott. Csak egy irányba közlekedhetett, a végállomásokon fordítani kellett. Rossz volt a gyorsítóképessége, és már kisebb emelkedőn sem tudott önerőből megindulni, hosszabb emelkedőkön pedig haladni. A repülőgép motor az utastérben és a külső környezetben is nagy zajterhelést okozott, és a nagy fogyasztás mellett erősen karbantartás-igényes is volt. A közel három méter átmérőjű, szabadon forgó, négytollú kőrifa légcsvart – amelyet később kéttollú, állítható emelkedésű fémre cseréltek – önmagában is életveszélyes volt. Mindezt tetézte, hogy nagy



▲ Építéskori állapotában, 1929-ben a Sínzeppelin

sebességű haladáskor a légcsvart keltette légörvény az ágyazatból kisebb köveket felkapott, és nagy sebességgel repített tovább.

Összegezve: a motorkocsinak a hátrányain kívül nem volt előnye, ezért több példány nem készült. A meglévő 1939-ben le is bontották. Alumíniumból készült elemeire egy, a németek által indított újabb versenyben volt szükség. Ezt azonban már a frontvonalakon, fegyverekkel vívták.

Bulgáriában a vasútbarátként ismert uralkodó, Borisz cár is vezette.

A második világháború az Árpád típusú motorkocsik között jelentős pusztítást végzett. Megsemmisült az Árpád, a Huba és a Mátyás király. A Szent László Ausztriába, a Szent István Csehszlovákiába vetődött. Az idehaza maradt Elődöt természetesen alakították, és 1969-ig

különcélű járműként használták. Mindössze a Tas maradt meg az utasforgalomban. Szabványos ütközőkkel és csavarkapoccsal szerelték fel, a jármű egy négytengelyű kocsit vontatva a Dunántúlon közlekedett. Később, 1958-ban átadták a GYSEV-nek. A társaság a Tas vontató motorkocsiként kéttengelyes mellékkocsikkal az ausztriai vonalán közlekedtetete.



▲ Várna, főpályaudvar

Ez volt a motorkocsi szerencséje. Ha nem történik meg az átadás, vélhetően már ekkor selejtezik, és jó szokás szerint szétvágnák. A közforgalomban 1973. december 31-ig vett részt, majd 1975. márciusi selejtezése után átadták a Közlekedési Múzeumnak. Ezt követően több mint egy évtizedes tárolás következett. Újabb szerencse, hogy ez idő alatt nem törték össze, alkatrészeit nem lopták szét. A MÁV História Munkabizottság kezdeményezésére a MÁV és az egykori gyártó jogutódja a Ganz-MÁVAG támogatásával a MÁV szombathelyi és szolnoki járműjavító üzemek összefogásával állították helyre. E sorok írója egy kicsit részt vehetett abban az „agyalásban”, hogy milyen formában történjen a hajtási rendszer helyreállítása. A döntés végül a működőképes, minden tekintetben az eredeti kivitellel megegyező, múzeumi szintű munkáról született. Ennek keretében a forgattyúházánál sérült motor életre keltése volt az egyik legszebb feladat. A helyreállítás során a motorkocsinál csupán annyi változás történt, hogy az amúgy is funkció nélkül lévő poggyásztérben bárt alakították ki. Az idén nyolcvan éves Tas motorkocsi megtartotta az eredeti 23-as pályaszámát, de a sorozat névadója után az Árpád nevet viseli. A magyar közlekedéstörténet e becses darabját a MÁV Nosztalgia Kft. üzemelteti. ■

(A szerző Balassagyarmat forgalmi csomóponti főnökség vezetője)