



DR. HELLER GYÖRGY

(1922-2012)
okleveles gépészmérnök
ny. MÁV Igazgató

Valóban meghalt a gőzvontatás?

Összefoglaló

Öt éve, hogy 2012. szeptember 9-én 90 éves korában egy minden tekintetben rendkívül gazdag, eseményekkel teli életúttal a háta mögött elhunyt Dr. Heller György nyugalmazott MÁV-igazgató, a MÁV Gépészeti Szakosztályának volt vezető munkatársa. Ezzel a közel 20 éve a Vasútgépészetnek átadott írásával emlékezünk a vasúti fékek doktorára és a vasúthistoria felejthetetlen egyéniségére.

DR.-ING. HELLER, GYÖRGY
(1922-2012)
DIPL.-ING. FÜR MASCHINENBAU
MÁV-DIREKTOR I.R.

Tatsächlich starb der Dampfer Abschleppen?

Zusammenfassung

Nach einem in besonders erfolgreichen, an Ereignissen reichen Lebenslauf verstarb vor 5 Jahren Dr.-Ing. Heller György im Alter von 90 Jahren, am 9. September 2012. Er war Direktor i.R. und ehemaliger leitender Mitarbeiter der Maschinentechnischen Fachabteilung der MÁV. An ihn, den überall in Europa weit bekannten Experten der Eisenbahnbremstechnik und unvergessliche Persönlichkeit der Eisenbahngeschichte erinnern wir uns durch Wiedergabe seiner, nahezu vor 20 Jahren an unsere Zeitschrift übergebene Schrift.

DR. GYÖRGY HELLER
(1922-2012)
Mechanical engineer
Retired MÁV director

Is the Steam Traction Really Died?

Summary

For five years, when Dr György HELLER, retired MÁV director and chief clerk in charge at MÁV Headquarters' Engineering Section, left us at age of 90, on the 9th of September 2012. He left behind a reach walk of life and heritage. We commemorate the European fame expert of railway brake systems and unforgettable senior person of railway history by publishing his manuscript provided to Vasútgépészet, nearly 20 years ago.

A 2. világháború utáni években egyre világosabbá vált, hogy a vasúti gőzvontatás – csaknem másfél évszázados egyeduralom után – végnapjait éli. Csak a Csehszlovák Vasút volt az egyedüli kivétel, ahol megfelelő anyagi lehetőségek birtokában (mondhatni az utolsó percben) egy nagyszerű gőzvontatási rekonstrukciót hajtottak végre, melynek keretében a gőzmozdony konstrukció addigi csúcspontját jelentő gőzmozdonyok születtek. Ettől függetlenül azonban a világ vasútjainál rohamosan terjedt a dízel- és a villamos vontatás és a nyolcvanas években már csak egyes, különleges viszonyok között működő vasutaknál maradtak normál üzemi (pl.: Kína) gőzmozdonyok. A MÁV utolsó gőzmozdonyát 1959-ben szerezte be, 1984. június 2-án a MÁV leállította az utolsó gőzvontatású személyvonat forgalmát.

Az évszázad utolsó negyedében már szinte kizárólag csak nosztalgiaüzemi célokra felújított gőzmozdonyok közlekedtek. Legújabbban azonban a nosztalgia-turizmus igényei egyre jelentősebbé válnak,

a muzeális jelleg iránt támasztott igény pedig gyakran háttérbe szorul. Ezt tanúsítják azok az anyagok, melyek például a **Sulzer Winpro AG**, valamint a **Neue Zürcher Zeitung** közleményeiben megjelentek.

A Sulzer cégbe beolvadt egykori Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik winterthuri üzeme több svájci hegyi vasút számára, akik eredetileg öreg gőzmozdonya-

ikat akarták nosztalgia célokra felújítani, ehelyett új gőzmozdonyokat gyártott. Ezek a gőzmozdonyok szén helyett könnyűolaj tüzelésűek. A tulajdonos vasút nem szállítási teljesítményeit kívánta növelni, hanem alacsony önköltség mellett „turista élményeket kíván eladni”. Az automatizált olajtüzelés e mozdonyok egyemberes kiszolgálását teszi lehetővé, az üzemanyag költség



1. ábra: BR 52 8055 pszú mozdony

csökken, a teljesítmény növekszik, a kellemetlen füst és a gyújtogatási veszély megszűnik, a mozdony még a dízelmozdonyoknál is inkább környezetbarát, a gőzmozdony-romantika viszont megmarad.

A gyár számára ennél is nagyobb kihívást jelentett a németországi Tübingenben székelő, több mint 500 tagot számláló EFZ (Zollernbahn Vasútbarátok Társaságának) megrendelése, akik 52,8055 psz. gőzmozdonyukat kívánták annak korszerűsítésével összekötve felújítani. Mint ismeretes, ez a mozdony a 2. világháború folyamán gyártott több mint 6600 hasonló mozdony egyike, melyekből még napjainkban is 200 létezik. (1. ábra).

A korszerűsítés keretében a mozdony az argentin Livio Dante Porta által kifejlesztett új fűvóberendezést kapott mellyel az eredeti 1600 kW teljesítmény a remények szerint 2200 kW-ra növekedik. A karbantartás megkönnyítésére a tengelyek és a hajtórudazat görgőságyákat kaptak. A legnagyobb sebességet 80-ról 100 km/h-ra emelték. A hatásosabb kazánszigetelés üzemanyag megtakarítást eredményez. A könnyűolaj tüzelésre történt áttérés megszünteti a gyújtogatási veszélyt. Ennél a mozdohnál szándékosan nem térnek át az egyemberes kiszolgálásra, mert az EFZ vasútbarátai között mindig akad elegendő önkéntes fűtő (!). Az előzetes várakozások szerint a mozdony üzemanyag költsége mintegy 30%-kal csökken.

A külsejében is teljesen megújult – kék/sárga festésű – mozdony a Mittelthurgau Utazási Iroda ismert „Orient-Express” vonatait is továbbítja. Az ünnepélyes átadás 1998 utolsó negyedében volt.

A winterthuri üzem, következő nagy feladatuként az SNCF 141-R 1207 psz. – Kanadában gyártott – mozdonyának ugyancsak korszerűsítéssel egybekötött felújítását végezte el (2. ábra). A mozdony a francia Montargis-ből érkezett; szintén korszerűsített fűvóberendezést kapott,



2. ábra: Az SNCF 141 –R sorozatú mozdony

de a széntüzélést továbbra is meghagyták.

Szóbeli értesülések szerint a winterthuri gyár kínai gőzmozdonyok esetleges korszerűsítéséről is tárgyal.

Befejezésül érdemes néhány megjegyzést tenni az újszületésű vagy korszerűsített gőzmozdonyok gazdasági vonatkozásairól is. A svájci hegyi vasutak új gőzmozdonyai esetében az üzemanyag- és a személyzeti megtakarítás, valamint a gőzüzem megnövekedett turisztikai vonzereje pénzügyileg is egyértelműen indokolták a korszerű gőzmozdony beszerzését. A láthatóan anyagilag erős EFZ vasútbarát-társaság viszont az átalakítási költség 1/4-ének megfelelően részjegyeket bocsátott ki, melyeket főképpen a tagok vásároltak, és amiket nyilván az „Orient-Express” továbbítása során szerzendő nyereségből törlesztnek. A francia

mozdony anyagi háttéréről nincs információ. Mégis megállapítható: a tisztán plátói vasútbarát érzelmeken alapuló akciók – hacsak nem kifejezetten vasúti múzeumról van szó – egyre inkább a múltéi.

Még egy érdekes megjegyzés: a muzeális gőzüzem – mint turisztikai attrakció – a hajózás területén is kezd megjelenni. Így pl., ma már újra vígan pöfög az ausztriai Traun-See-n a múlt század 70-es éveiből származó, újjáépített „Gisela”, amelyre a 80-as évek folyamán – saját tapasztalatom szerint – még csak a Tó partján gyűjtöttek.

A gőzüzem tehát – bár igen szűk területen – feltámadó félben van!

(Szerk. megjegyzése: Dr. Heller György előrelátását alátámasztandó mutatjuk be a 3. ábrát, amely 2016 szeptemberében készült a berlini InnoTrans világkiállításon.)



3. ábra: Üzemképes gőzmozdonyok a 2016. évi berlini vásáron (Fotó: Elek László)