



SZÓRÁDI ERVIN

nyugalmazott MÁV igazgató

Az M62 sorozatú mozdonyok gyártásának előzményei

(részletek a szerző a visszaemlékezéseiből)

A MÁV Gépészeti Szakszolgálatának vezetése mindenképpen a hazai vasúti járműipart szeretne volna szállítójaul elnyerni. Ez az elképzelés – ma bármennyire is hihetetlennek hangzik – mind a hazai vasúti járműipar szellemi felkészültségét, mind pedig gyártási képességeit tekintve – megalapozott volt. Most már hosszú idő távlatából ki merem jelenteni, hogy az akadályt nem a vasúti járműipar, hanem az akkori KGM (Kohó- és Gépipari Minisztérium), a KKM (Külkereskedelmi Minisztérium), valamint Tervhivatal jelentették. Ők voltak ugyanis az akadályai mindenfajta hazai fejlesztési elképzelésnek, és ezzel már akkor megkezdték a hazai vasúti járműipar sírgödrenék az ásását. Ilyen előzmények után a MÁV Gépészeti Szakszolgálat vezetőinek azon döntése, hogy import nagyteljesítményű dízelmozdonyokat állítson üzembe a kényszer következménye volt. Az utolsó lehetőség, amit megkísérelt a MÁV, az engedélyezett hitelkeretnek csak a feléért vásárolni kész mozdonyt, a másik feléért pedig licenciát, a hazai gyártás megteremtése érdekében. Amint az ismeretes, a fáradozást nem kísérte szerencse.

Pedig a hazai nagy dízelmozdony gyártást még politikai döntés is legitímálta. Az eredeti KGST (Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsa) elhatározás szerint a Csehszlovák Népköztársaságot, ezen belül a Pilzeni Skoda Műveket jelölték a KGST-én belüli villamos mozdony igények, a Magyar Népköztársaságot pedig, ezen belül a Ganz és MÁVAG gyárat, a dízelmozdony igények kielégítésére.

Mind ez napjainkban is látható, ez villamos mozdony vonatkozásban részben meg is valósult. A Skoda gyár ugyanis több száz darab villamos mozdonyt –egyenáramúakat és váltakozó áramúakat egyaránt szállított a Szovjetunióknak, és a Bulgár Népköztársaságnak.

A többi KGST ország a saját útját járta.

Nem valósult meg az elhatározás a dízelmozdonyok vonatkozásában.

Az előbb hivatkozott KGST döntést az 1960-as évek első felében módosították, amely szerint a KGST a Ganz – MÁVAG Gyárat az 1000 LE teljesítmény alatti dízelmozdonyok és a dízel motorkocsik gyártójának jelölte. Az előbbi okok, valamint a KGST-n belüli egyet nem értés, – amely tradicionális és nemzeti okokra vezethető vissza – láttán indult meg a dízelmozdony fejlesztés

tés az NDK-ban (VEB Lokomotivbau Babelsberg), döntött a CFR egy Sulzer mozdony licencia megvásárlása. Kicsit később a BDZ a Simmering-Graz-Pauker mozdonyok beszerzése. A PKP pedig a Craiován gyártott Sulzer licenc mozdonyok beszerzése mellett döntött.

A MÁV mértékadó szakemberei már akkor is a villamos vontatást – mint a klasszikus gőzvontatás után a végső megoldást – helyezték előtérbe. Kezdetből a törzshálózat villamosítása mellett foglaltak állást.

A NOHAB beszerzéséről

Nagyteljesítményű dízelmozdonyból mintegy 150 darab beszerzését látták gazdaságosnak, természetesen valamennyit vonatfűtő berendezéssel ellátva. Végső esetben – jóllehet



1. ábra: A MÁV M61 sorozatú dízelmozdonya, korabeli felvétel

gazdaságilag nem volt indokolható – az 50 db vonatfűtő berendezéssel ellátott és 100 db vonatfűtőberendezés nélküli nagyteljesítményű dízelmozdony beszerzését már elfogadhatónak tartották.

Remélték, hogy a 20 db NOHAB gyártmányú mozdonyt további 30 db mozdony beérkezése követi. Sőt arról is volt szó, hogy a további NOHAB mozdonyok a módosított kivitelű 3300 vagy 3900 LE beépített teljesítményű mozdonyok legyenek. Az ezekre vonatkozó ajánlatot jelen sorok írója hozta magával Trollhátanból 1963 decemberében.

A dolgok a NOHAB mozdonyok szállítási szerződésének megkötése után fordultak komolyra, illetve akkor, mikor Harmati Sándor 1962 év februárjában vezérigazgató-helyettesi beosztásba kinevezésre került. (Or. Harmati Sándor főigazgató, vezérigazgató helyettes 1962.02.21-től – 1963.01.31-ig.) Harmati Sándor a MÁV első műszaki vezérigazgató helyettese – korábban a MÁV addigi története ilyen beosztás nem volt – nem nézte jó szemmel a Gépészeti Szakszolgálat vezető munkatársainak a nyugati, azaz kapitalista iparra épített vontatójármű beszerzési elképzeléseit, ezért elentétes értelmű és célú intézkedéseket tett.

Az M62 sorozatú mozdonyok prototípusai. Átadás-átvétel, hazai üzembeállítás

Sajnos a MÁV prototípusok megkérték, úgy, hogy kipróbálásukra, minősítésükre és a kapott eredményeknek megfelelően módosítási javaslatok tételére nem volt módja a MÁV-nak, mert egyidejűleg indult a szériagyártás, illetve szállítás is. Ezért érkezett 1965. április és október között a MÁV hálózatára 52 db M62 sorozatú mozdony, amelyek kis rosszindulattal mind prototípusnak voltak tekinthetők.

A mozdonyokat a Luganszki (akkor Vorosilovgradi) Mozdonygyár, mint fővállalkozó tervezte, gyártotta a járműszerkezeti részeket és szállította is. A dízelmotorokat a kolonnai gyár, a villamos berendezéseket pedig a harkovi gyár gyártotta.

A mozdonyok az európai gyárakban elfogadott és az UIC tagvasutak által ismert és deklarált megrendelő által végzett gyártásközi ellenőrzés nélkül készültek, illetve kerültek szállításra. Jóllehet, ennek érdekében a MÁV akkori Gépészeti Szakszolgálatának vezetői minden lehetségest megtettek, sajnos eredménytelenül.

Az udvarias elutasító válasz a Szovjetunióban, érvényben volt nagyon szigorú biztonsági előírásokra való hivatkozás volt. Megnyugtatóan mindig hozzátettük, hogy a szovjet ipar közismerten kifogástalan minőségben gyárt, ezen túl, a határaikon túlra, nyugatra kerülő mozdonyokat megkülönböztetett gondossággal kezelik. Ezt a közlést a MAV egyszer és mindenkorra tudomásul vette. Hasonló okok miatt nem volt a MÁV-nak pontos ismerete az alapanyagok minőségéről, a beszállítók pontos megnevezéséről, valamennyi olyan műszaki-kereskedelmi információról, amelyek akkoriban és a mai nap is, a világ bármely vasúti járműgyárában természetesek és elfogadottak voltak.

Az előbbieket miatt a mozdonyokat a Luganszki Gyár készre szerelve, a forgóvázakat a mozdonyal együtt teherkocsiba rakva szállította a Kárpáton-túl i területeken lévő Korolevóba Kárpátalja, Királyháza Fűtőház), ahol az, ottani fűtőház

területén végezték az átszerelést, az üzembe helyezést, és innét indultak az átadás átvételi próbák is.

A munkákat – az első időben – nem a helybeli szakemberekkel végeztették, hanem a gyárak küldötteivel.

A MÁV átvételre kiküldött alkalmazottainak itt volt módjuk a mozdonyokat első alkalommal; szemrevételezni, majd az üzembe helyezésen részt venni.

Tulajdonképpen csak egy szemrevételezésre (állópróba) és egy rövid terhelési próbára volt módjuk Királyházán a MÁV kirendelt átvevőinek. Felesleges is lett volna többet elvárni mind a helytől, mind pedig az ott rendelkezésre állt átadói műszaki állománytól.

Az épület ugyanis még a Monarchiai időkből való volt, a feladatra való előkészítés nélkül.

Emiatt, ha valamilyen beállítási feladat elvégzése vált szükséges – és, akkor a mozdonyt elvitték Csap Fűtőházba, ahol rendelkezésre állt vízellenállás. Tengelynyomás beállítást amelynek szükségessége az első hazai üzemi tapasztalatok



2. ábra: Az első M62-esek egyike, új színterv alapján átfényezve (1975-ös felvétel)

alapján vált nyilvánvalóvá – a MÁV az Északi Járműjavító Üzemben végeztette el a hazaérkezést követően, a hatósági járművizsga előtt.

Így került szállításra 1965 nyarán a már említett 52 db M62 sorozatú mozdony.

A mozdonyokat a MÁV mivel azok vonatfűtő berendezéssel nem voltak ellátva – elsősorban nehéz tehervonatok továbbítására alkalmazta. Ezért azokat a célnak megfelelően állomásították. Az első szállítású mozdonyokat Budapest Hámán Kató (ma Északi Vontatási Telep), Debrecen, Nyíregyháza és Budapest Ferencváros Vontatási telepekre állomásították.

Szórádi Ervin szakmai életútja

1932. február 6.-án Győrött született.

Szórádi Ervin egyetemi tanulmányainak elvégzése után a MÁV-nál helyezkedett el, ahol a Gépészetén dolgozott különböző beosztásokban.

A Gépészti szakosztályon a dízelmotor csoport vezetője lett 1970-ben.

1981-ben kinevezték Járműipari Technológia Intézet és a MÁV Anyagvizsgáló Intézet összevonásából létrehozott MÁV Gépészeti és Technológiai anyagvizsgáló Üzem (GTAÜ) igazgatójának. A GTAÜ később 1990-ben Gépészeti Központtá alakult át, amelynek vezetője is Szórádi Ervin lett.

Igazgatói beosztását 1992-ben bekövetkezett nyugdíjba vonulásig látta el.

A Magyar Tudomány Napján a magyar vasút vontatási szolgálatának, különösen a dízel – mozdonyállag fejlesztése terén végzett kiemelkedő munkásságának elismerésére a Magyar Tudományos Akadémia által a Magyar Államvasutak Zrt. kötelezettségvállalása mellett alapított Mikó Imre – Díjat valamint a díj mellé a Magyar Közlekedési és Közművelődésért Alapítvány Mikó Imre emléklapját a Konzorcium 2016-ban az életmű kategóriában

Szórádi Ervin okleveles közlekedési üzemmérnöknek, a MÁV Gépészeti Központ nyugalmazott alapító igazgatójának ítélte oda.

A második generációs vasutas Szórádi Ervin (Győrött, 1932. február hó 6. született) okleveles közlekedési üzemmérnök (Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem, Szolnok) teljes szakmai életútja a magyar nemzeti vasúthoz, a MÁV-hoz kötődik.

A MÁV-hoz 1954. május 28.-án a Szolnoki Állomásfőnökséghez való belépésével került. Az egyetemi tanulmányait 1956.-ban fejezte be. Már egyetemi tanulmányai során részt vett az oktatói munkában, ún., demonstrátorként tevékenykedett, majd az egyetem befejezése után tanársegédként dolgozott. A későbbi vasútüzem munkájához nélkülözhetetlen szakvizsgák megszerzésének és a gyakornoki tevékenységének színhelye a Budapest – Keleti Fűtőházfőnökség volt. Az akkori vasúti előremeneteli gyakorlatnak megfelelően a külszolgálati munkavégzés után a MÁV Budapesti Igazgatóságának Vontatási Osztálya következett, majd 2 évet itt eltöltve a MÁV Vezérgazgatóság Gépészeti Szakosztályán a Motor Csoportba került. Szakmai és emberi kvalitásait megismerve a szakosztály vezetése rövid idő múlva megbízta Szórádi urat a csoportvezetői munkák ellátásával. 1980-ban feladatul kapta a MÁV Gépészeti Technológiai és Anyagvizsgáló Üzem (GTAÜ) megszervezését. Ezen intézmény éléről (akkori neve Gépészeti Központ) ment nyugdíjba.

Motorcsoportbeli munkája során tevékenyen kivette részét a MÁV vontatójármű állagának korszerűsítésében, a gőzvontatásról a dízel-vontatásra való áttérésben. Magas szintű felkészültségéből adódóan szakmai vezetői feladatot látott el az M61 és M62 sor. mozdonyok beszerzése során a gyártókkal folytatott tárgyalások során. Jelentős szerepe volt az M43 és M47.1 és M47.2 sorozatú dízeltoató moz-

donycsalád magyarországi üzembe állításában. E mozdonycsalád üzemé révén a vasútüzem költségei jelentősen csökkentek a meglehetősen előregedett toató gőzmozdonyok kiváltásával. Szórádi Ervin úr nevéhez fűződik a sikeres üzemi tulajdonságokkal bíró M41 sor. mozdonyok és az MDa sorozatú mellékvonali motorvonatok erőforrásainak kialakítása.

A GTAÜ létrehozásával az új és főjavítással egy időben korszerűsített járművek üzembe helyezésekor szükséges személyi és technikai feltételek megteremtése iránti igények, a korszerű minőségellenőrzési és megfelelőség értékelési módszerek, eljárások lettek a meghonosítva a MÁV-nál.

A publikációs tevékenység részben a motoros járművekhez, hangsúlyosan az M61 és M62 sor. vonali mozdonyokhoz, részben pedig a személyszállító járművek karbantartási és tisztítási kérdéseivel kapcsolódik. Szórádi úr nyugdíjba vonulása után is jelentős energiát fektetett egy új szemléletű járműfenntartási rendszer megteremtéséért.

Szórádi Ervin okleveles közlekedési üzemmérnök oktatási és szakmai tevékenységével élenjáróan hozzájárult a magyar vasút eredményes trakció váltásához, mikor is a nagy élőmunka és technikai és logisztikai eszközigenyű gőzvontatásról áttértek dízel- és villamos vontatásra, először a vonali vonattovábbításnál majd az állomási és rendezőipari tolatószolgálatnál és az iparvágány kiszolgálásoknál. Munkája révén meghatározó szereppel a járműfenntartási tevékenység humán és technikai feltételrendszerének megteremtésében. Szakmai munkája, vezetői, irányítói tevékenysége és személyes példaadása megkérdőjelezhetetlené teszi a Mikó Imre – Díj adományozásának létjogosultságát.

*Budapest, 2016. VIII. 8.
Csiba József*