



DR. KOMORÓCZKI ISTVÁN

Okleveles gépészmérnök,
arany, gyémánt és vasdiplomás kitüntetett,
ny. MÁV mérnök főtanácsos
Vasúti jármű tanúsítási szakértő

A háromrészes kormányzati motorvonat és előfutó motorkocsi gyártási története röviden

Bevezető

Az 55 éves 3 részes kormányzati motorvonat „Dunakeszi Járműjavító Kft”-nél történt külső fényezéséről 2023 év végén Murárik László úrtól kaptam néhány fotót a festés előtti állapotáról, amelyeken látható volt a hibás kopott fényezés a járművön. Egy másik fotó a nagyon szépen fényezett járművet mutatta be. A fotók közül egy pedig az előfutó motorkocsira emlékeztetett. A hírnek és a fotóknak nagyon megörültem, mivel a jármű sorsát végig követtem, miután annak idején részese voltam a jármű gyártás kezdetétől a bemutatásáig. Azt követően az ezzel kapcsolatos nyilatkozatokat elolvastam, a kis filmeket mindig megnéztem, és megállapítottam, hogy azok már a kész járműről és az utazásokról szóltak. Az előfutó motorkocsit csak ritkán említik. A gyártásról kevesen nyilatkoztak, többségük annak idején a járművek gyártása kezdetén hivatalosan nem is lehettek jelen, vagy csak hallottak róla. Ezen nem is csodálkozom, mivel a gyártás szigorúan titkosítva volt. Ezért elhatároztam, hogy megpróbálok röviden visszaemlékezni a gyártás folyamatára.

Előzmények:

A Belügyminisztérium (továbbiakban: BM) Anyag és Technikai Csoportfőnökség 1966. szeptember 5-én a 3-részes Kormányzati motorvonatot, 1966 december 26-án az előfutó egyrészes motorkocsit rendelte meg a győri RÁBA Magyar Vagon és



1.ábra: Sérült fényezésű kormányzati motorvonat (fotó: Murárik László)

Gépgyártól. A megrendelést követően a BM szerződést kötött a MÁV Vezérgazgatóság Gépészeti Szakosztályával, hogy a dokumentáció felülvizsgálatát, a gyártási folyamatokat, valamint a futóp próbákat és az előírt méréseket teljes titoktartás mellett ellenőriztesse az utasításoknak megfelelően.

A MÁV Szakosztály vezető főigazgatója Tölgyes Lajos behívatta az irodájába a 7 A IV Motorosztály és 7 B Vontatott Jármű Osztály vezetőit: Oroszvály Lászlót és Sarbó Tamást. Oroszvály a Motorosztályról egy fő nagy gyakorlattal rendelkező, megbízható motor szakértőt, Sarbó a BIII. Kocsi Szerkesztő Csoportból gyakorlati tudással rendelkező két fő személykocsi szakértőt. Nevezzen meg. A motorosztályról Adorján Kálmánt, a B III. Csoportból Lánzos Pétert és Komoróczy Istvánt jelölték ki az osztályvezetők. A szakosztály vezető közölte, hogy a kormányzati

motorvonat tervdokumentációja a RÁBA Magyar Vagon és Gépgyárban 1965-ben elkészült. A gépészeti dokumentációt a Ganz Mávag Mozdony, Vagon és Gépgyár Tervező Irodája készítette el. Továbbá kiadta az utasítást, hogy kinek mi a feladata.

Adorján Kálmán a gépészeti berendezések dokumentációjának vizsgálatért, és a Berendezések gyártás ellenőrzéséért volt felelős. Lánzos Pétert minden egyéb személykocsi ügyek intézése alól felmentette a vonat átadásáig, csak ezzel a feladattal kellett foglalkoznia. Egyben ő tartotta a BM összekötő mérnök századossal a kapcsolatot, és a másik két szakértőnek is ő irányította a munkáját. Én a kocsi alváz, szekrényváz, vonó- és ütköző készülék, valamint a futó forgóváz dokumentációjának vizsgálatáért, a gyártásuk ellenőrzéséért és a kiméréséért voltam felelős. Én nem kaptam teljes felmentést más munkák alól, mivel a győri gyárban

folytonos volt a MÁV megrendelésű személy- és teherkocsi gyártása, miközben azt is kellett ellenőriznem.

Nekünk szakértőknek mindennap be kellett számolnunk Lánczosnak, hogy meddig jutottunk a dokumentáció ellenőrzésében. A kijelölés után Adorján Kálmánnal kétszer találkoztam a Ganz szerkesztésben, sajnos egy hétfői napon kaptuk a szomorú hírt, Kálmán vasárnap elhalálozott. Kálmán helyét Szórádi Ervin motorszakértő vette át, és a kész járművek átadásáig ő végezte a gépészeti berendezések dokumentációjának vizsgálatait, gyártásának ellenőrzését, zömében a Ganz gyárban.

A feladatok végzésének megkezdése előtt a MÁV gépész igazgató vezetésével és a két osztályvezetővel, mind a hárman a győri gyárba utaztunk, ahol Horváth Ede vezérigazgató, a műszaki igazgató és a tervezési osztályvezető fogadott bennünket a BM kapcsolat tartó jelenlétében. A MÁV gépészeti igazgató bemutatta a delegációt és elmondta, hogy mi hárman fogjuk a háromrészes kormányzati motorvonat, az előfutó motorkocsi dokumentációjának, építésének, és méréseinek ellenőrzését végezni. Lánczos Péter miután minden más munka alól mentességet kapott, minden idejét a járművek sikeres megvalósítására kellett fordítania. A másik két kijelölt szakértő, mint már említettem, az egyéb más jármű vizsgálati tevékenységektől nem lett felmentve. A győri gyárban folyamatos volt a személy és teherkocsi gyártás, nekem azt is ellenőriznem kellett, valamint a Ganz gyárban a Kormányzati vonat futó forgóvázának dokumentációját is. Szórádi Ervin a kormányzati motorvonat és az előfutó motorkocsi gépészeti dokumentációjának vizsgálatáért és a gyártások ellenőrzéséért felelt. Mindkettőnknek a napi munkafolyamatokról Lánczos Pétert tájékoztatnunk kellett.

Minden hét végén az elvégzett munkáról és felmerülő problémákról személyesen be kellett számolnunk a MÁV főigazgatónak a BM összekötő



2.ábra: Újból fényezett kormányzati motorvonat a korona szállító kocsival
(fotó: Murárik László)

mérnök jelenlétében. A kijelölteknek a titkosított irodában kellett a dokumentációkat ellenőrizni. A gyártócsarnokok és az anyagraktárak teljesen el voltak különítve a többi gyári résztől, ahova más nem mehetett be, és állandóan őrizték. Gyártócsarnokokban a készülékek, a szerelő- és a gyártó berendezések, a kimérő eszközök mind újak voltak. A szerelőcsarnok melletti helyiségben a jármű szekrényeinek szilárdsági vizsgálatához szükséges tenziometrikus nyomó- és húzó berendezést szintén őrizték, csak az engedélyezett laboratóriumi dolgozók léphettek be. *(Megjegyzem: a győri vagongyártás megszűnése után a nyomó és-húzó berendezést, sok más gyártó eszközzel együtt, valamint az Y25 teherkocsi forgóváz gyártó készülékeit összevágás előtt javaslatomra a MÁV ócskavas áron megvásárolta.)*

Az elkészült járművek egy elkerített, vasúti vágánnyal ellátott, őrzött helyre kerültek. Munkánk megkezdése előtt megállapodtunk Lánczos Péterrel, hogy a kijelölt feladatokat együtt fogjuk végezni. Így ismerhettem meg a 3 részes kormányzati motorvonat nagy részét. Lánczos Pétertől sokat tanultam, amit a Ganz gyárban készülő MDA hatrészes mellékvonali motorvonat két darab prototípus vonat dokumentációjának ellenőrzésénél hasznosítani tudtam.

A MÁV delegáció tagjaiként a dokumentáció vizsgálatának megkezdése előtt a Ganz MÁVAG Gyárban

látogatást tettünk. A gyár vezetése a vezérigazgató szobájában fogadott bennünket. A megbeszéléseken bemutatták Gáspár Györgyöt a tervezési osztály vezetőjét és a gyár főmérnökét, akik a kormányzati motorvonat gépészeti berendezéseinek tervezésével és gyártásával foglalkoztak. Gáspár György közölte, hogy a motorvonatok gépészeti részegységének a dokumentációi elkészültek, titkosítva lettek, és a szerkesztés egy külön irodájában meg lehet kezdeni azok vizsgálatát. A gyártás előkészítés és maga a gyártás sem lett a többi gyártmánytól elkülönítve, mivel a gyári technológiában ezt nem lehetett megvalósítani. A forgóvázakat és a hajtási rendszert a motorokkal együtt már el tudták különíteni egy másik csarnokba, ahol az őrzés biztosított volt. Az irodát és a gyártási helyeket a delegáció megnézte, és abban maradtunk, hogy a dokumentáció, majd ezt követően a gyártás ellenőrzés megkezdődhet. Látogatás végén megnéztük, hogy az MDA típusú hatrészes mellékvonali motorvonat két prototípusának gyártása mennyire haladt előre, mikor lesz az átadása. A látottakkal meg voltunk elégedve.

Ezt követően visszatértünk a szolgálati helyünkre. Lánczos Péter úgy határozott, hogy kezdjük másnap az ellenőrzést a Ganz MÁVAG-ban. Szórádi Ervinnel a hajtott forgóváz keret rajzainak és szilárdsági számításainak vizsgálatával kezdtük

a munkát, majd áttértünk a futóforgóváz tervdokumentációjának a vizsgálatára. Ez három napig tartott a jegyzőkönyv elkészítésével együtt. A futóforgóvázról megállapítottuk, hogy nem a legkorszerűbb, de mindenben megfelel a vasúti előírásoknak. A következő heteket Lánosz Péterrel a győri gyárban töltöttük. Az ötödik hétvégén jegyzőkönyveztünk, és ezt követően elkezdődött a gyártás.

A gyártás megkezdése

Gyártási megfontolásból a győri gyár elsőnek az előfutó motorkocsi szekrényét gyártotta le. A gyártási folyamatokat ellenőriztük. A kimérések és a nyers szekrények rozsdamentesítése rendben folyt, a szekrényeket egyenként a mérőállomásra vitték, és megkezdődtek az UIC döntvények szerinti terhelési mérések. A terhelési vizsgálatok megfelelőek voltak, repedés vagy deformáció egyik normál- és motorosvégű szekrényénél sem volt. A mérési eredmények értékelése után jegyzőkönyv készült arról, hogy a vizsgálatok befejeződtek, és megkezdődhetett a kocsiszekrények külső és belső korrózióvédelme, dübörgés gátlóval való bevonása, továbbá a padló, a tető, az oldal- és homlokfalak különleges hő- és hangszigetelése. A középső és a két szélső kocsiiban, valamint az előfutóban megkezdődött a válaszfalak, csövezések és kábelek párhuzamosan történő beszerelése, valamint a homlok-, és az oldalajtók, valamint a különleges üvegezésük, ablakok felszerelése, a tetőtéri víztartály, a hideg- és a meleg vízvívvezetési rendszerek, fékberendezések kiépítése.

A vállalt leszállítási dátum a 3 részes motorvonatra és az előfutóra 1968. szeptember 30. volt. Ezt a határidőt különböző okokra hivatkozva a gyár nem tudta teljesíteni. A 3 részes motorvonat új szállítási határideje 1968. december 15-re módosult, az előfutó motorkocsié 1969.



3. ábra. Előfutó kormányzati motorkocsi (fotó: Murárik László)

március 30-ra tolódt el. Az előfutó motorkocsinak a próbák utáni végleges átvételi időpontja 1969. november 10. volt. A 3 részes kormányzati motorvonat és az előfutó motorkocsi bemutatása az előírt belső vizsgálatok és futópróbák után csak 1969. december végén történhetett meg. Győrben a BM és a győri vagongyár által szervezett bemutató ünnepségen az MSZMP Központi Bizottsága részéről Kádár János főtitkár volt a fővendég, aki tüzetesen átnézte a járműveket, és nagyon meg volt elégedve. A bemutató után Budapesten a MÁV gépészeti Igazgató megköszönte a munkánkat.

Engem a titoktartás megtartása mellett a kormányzati motorvonat további ellenőrzései alól felmentett, mivel sok volt a csoportomban az elintézésre váró feladatom. Lánosz Pétert és Szórádi Ervint csak részben mentesítette az egyéb feladatok végzése alól, nekik továbbra is a kormányzati motorvonat felmerült problémáinak a megoldásával kellett foglalkozni addig, amíg a vonat utazásra alkalmas nem lett.

A járművek mérlegelése során kiderült, hogy a járművek tömege eltér az előzetesen előírt értékektől. Ennek a rendbetétele nagyon elhúzódt, ezért a járművek hatósági járművizsgáit csak 1970. január végén lehetett megtartani.

Műszaki adatok

1. 43 pályaszámú motorkocsi

Rendeltetése: nappali államfői utazás

Szerkesztési

szelvény: UIC 500, 505

Legnagyobb tengelynyomás: 18 t

Engedélyezett legnagyobb

sebesség: 120 km/h

Fékkrendszer: KE-PR

Üzemképes kocsi tömege: 78,8 t

Ütközők közötti hossz: 26,4 m

Legnagyobb magasság: 4050 mm

Bejárható legkisebb

pályaív sugár / 5 km/h: 100 m.

Hajtott forgóváz rugózása: egyszeres,

hidraulikus lengéscsillapítással

Hajtott forgóváz: 3-tengelyes kivitelű.

Futóforgóváz tengelytávja: . 2500 mm

Hajtó motorszáma: 1db 800 LE

dízelmotor.

Előfutó motorkocsi, vezetőfülkéből, 4 fekvőhelyes fülkéből, 1 fekvőhelyes fülkéből, kis és nagy ebédlőből, konyhából, valamint a hozzájuk tartozó mosdókból és WC-ből tevődött össze.

2. 44-59-45 pályaszámú 3-részes motorvonat

Rendeltetés: államfői utazás több napra.

Háromrészes motorvonat első és harmadik kocsijának végén vezetőfülkéket és vezérlési fülkéket alakí-

tottak ki. Az első kocsiiban helyezték el a konyhát, a kis és nagy ebédlőt és a személyzet négy fekvőhelyes fülkét. A második kocsiiban utazott Kádár János. Itt került elhelyezésre a tárgyalóterem, négy hálófülke az elsőtítkár munkatársainak, két nagy hálófülke, kocsikísérő fülke, valamint a fürdőszobák, mosdók, WC-k. A harmadik kocsiiban alakították ki a rádiós fülkét és négy hálófülkét, valamint itt helyezték el a poggyászokat is.

3. Szerkesztési szelvény: UIC 500-505

Hajtó motorok száma: 2×800 LE
KE gyorsvasúti fék.

Féksúly: P=172 t, R=230 t

Saját tömeg: 219 t

Teljes hossz: 76,10 m (csak zárt
vonatként közlekedhet)

Legnagyobb magasság: . . . 4050 mm.
Legnagyobb tengelyterhelés: . . 19,5 t.
Legnagyobb sebesség: 120 km/h.
Futóforgóváz tengelytávja: . 2500 mm
Bejárható legkisebb
pálya ívsugár / 5km/h 100 m

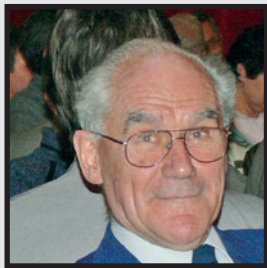
Összefoglalás

Az előfutó motorkocsi és a háromrészes kormányzati motorvonat 1965-ben elkészült terveinek ellenőrzése és gyártása 1967-ben kezdődött meg. Bemutatásukra 1969. december végén került sor ünnepélyes keretek között. Az előfutó és a kormányzati motorvonatnak 1970-januárjában megtörtént a hatósági jármű vizsgálja, miután sok kellemetlen műszaki probléma sikeresen megoldásra került. A futó-

próbák után megkezdődhetnek a kormányzati utazások.

Emberileg és szakmailag mind a hárman sokat tanultunk a közös munka folyamán. Az volt az érzésünk, hogy előzetesen nem volt jól átgondolva és előkészítve a gyárak részéről sem a tervezés, sem a gyártás. Sok problémát menetközben, rögtönzéssel kellett megoldani. Végül is sikerült, és létrejött egy imponáns jármű család. A munka-és baráti kapcsolatomban Lánzos Péterrel és Szórádi Ervinnel halálukig megmaradt. Nyugodjanak békében!

Forrás: MÁV Szolgáltató
Központ Zrt. Archivum



LÁNCZOS PÉTER

okleveles gépészmérnök,
életműkategóriás Mikó Imre díjas,
nyugalmazott vasút igazgató

Lánzos Péter, aki a Gépipar Kiváló Dolgozója, Kiváló Vasutas, a Közbiztonsági Érem aranyfokozatának kétszeres kitüntetettje, a Haza Szolgálatáért bronzfokozatának, valamint a Magyar Köztársasági Érdemrend kiskeresztjének birtokosa, Mikó Imre-díjas okleveles gépészmérnök életének 87. évében hosszan tartó betegségben 2016. február 28-án örökre eltávozott.



SZÓRÁDI ERVIN

okleveles közlekedési üzem mérnök, életműkategóriás, Mikó Imre díjas,
a MÁV Gépészeti Központ nyugalmazott igazgatója

Szórádi Ervin okleveles közlekedési üzem mérnök oktatási és szakmai tevékenységével élenjáróan hozzájárult a magyar vasút eredményes trakcióváltásához, mikor is a nagy élömlőmunka 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 megkérdőjelezhetetlenné teszi a Mikó Imre díj

adományozásának létjogosultságát. A második generációs vasutas Szórádi Ervin (Győr, 1932.II.6.) okl. közlekedési üzem mérnök (Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem, Szolnok) teljes szakmai életútja a magyar nemzeti vasúthoz, a MÁV-hoz kötődik.

A MÁV-hoz 1954.V.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 vasútüzemi 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 feladatult kapta a MÁV Gépészeti Technológiai és Anyagvizsgáló Üzem (GTAÜ) megszervezését. Ezen intézmény éléről (akkori neve Gépészeti Központ) ment nyugdíjba.

Szórádi Ervin felesége engedélyével tudatjuk barátaival és vasútgépész szakmabeli kollégáival, hogy Szórádi Ervin 2023. október 19-én elhunyt.