



**DR. HELLER GYÖRGY**

nyugalmazott MÁV mérnök-főtanácsos

## Egy résztvevő emlékezése a 60-as évek nagy külföldi mozdonybeszerzéseire

A magyar 2000 LE teljesítményű prototípus dízelmozdony és a nullszérián alig túljutott V55 sor. villamos mozdonyok csődje a 60-as évek végéig ékesszólóan bizonyították, hogy a valaha világszínvonalat jelentett magyar mozdonygyártás háta a mennyiségi termelési sikereket favorizáló kommunista iparpolitikának zsákutcába jutott. A bár használható, de már születésükkor elavult Ward-Leonard-rendszerű V4I és V42 sor. villamos mozdonyok csak pillanatnyi lélegzethez jutást jelentettek.

Ugyanakkor a műszaki korszerűség szempontjából igénytelen szovjet piac mindinkább lekötötte a magyar vasúti vontatójármű ipar kapacitását, az egyedi szűk termékfrakciókon betöltötték „adók kapok” KGST rendszerben pedig egyre nyomasztóbban merül fenn annak az igénye, hogy a magyar vasúti járműexport biztosítása érdekében szovjet vasúti járműimportra kerüljön sor.

E sorok írója abban a szerencsés helyzetben volt, hogy annak a szakértői csapatnak csaknem egy évtizeden át állandó tagja tehetett, amely az egymás után következett nagy teljesítményű import járműtípusok szerződés kötési, tárgyalásaival foglalkozott, s így végső soron e típusok kialakítására döntő befolyással volt.

Logikus módon az első próbálkozás már 1958-ban a szovjet ipar irányában történt. A Tölgyes Lajos igazgató és Benedicty Ottó SZU-ból hazatért műegyetemi tanár irányítása alatti és Kullmann Lajos, Köhalmi József, Kassai Dénes és e sorok írójából álló csapat mintegy két hétig tárgyalt Moszkvában egy a MÁV-

nak megfelelő villamomozdony-típus ajánlat kérésének összeállítása céljából. A szovjet fél a záró jegyzőkönyv vállalta, hogy 3 hónapon belül vállalta, hogy 3 hónapon belül ajánlatot tesz. Ez a 3 hónap ma is tart... A sikertelenség nyilvánvaló oka abban keresendő, hogy – különösen az akkori – szovjet villamos vontatás rendszere az európaítól alapvetően eltérő volt. Ezen első sikertelen próbálkozás után a MÁV érdeklődése mégis Nyugat felé fordult és onnan kívánt egy olyan villamosmozdony-típust importálni, mely ezután a hazai ipai által is továbbgyártható lesz. Ebben az ügyben azután az „Arbeitsgemeinschaft für 50 Hz Bahnelektrifizierung” egyesülettel a 60-as évek elején itthon, az NSZK-ban és Franciaországban többszöri tárgyalások folytak egy nagy szilícium egyenirányítós univerzális villamosmozdony beszerzésére. A tárgyaló csapat MÁV tagjai: Kullmann Lajos, Köhalmi József, Szládik Géza, Kassai Dénes és e sorok írója voltak, a szándékolt hazai gyártásra való tekintettel a hazai ipar szakértői is részt vettek a tárgyalásokon.

Az akkor rendszerint az erő helyzetéből, kegyosztó módon tárgyaló hazai iparhoz szokott MÁV-szakértők örömmel tapasztalták a külföldi tárgyalópartnerek részéről megnyilvánuló kulturált tárgyalási modort, mely alapvetően arra törekedett, hogy a jövőbeli vevő minden – műszakilag lehetséges – óhaját teljesítse. Ugyanakkor az az óriási különbség, is észlelhető volt, mely a nyugati és a magyar vasúti járműipar fejlettségi szintje között akkor már fennállt.

Ezeknek a hosszadalmas, de ma is kellemes emlékű tárgyalásoknak az eredménye volt a V43 sor, mozdony, mely mind a mai napig a MÁV villamos vontatás alapköve.

Szinte ezzel párhuzamosan merült fel az intenzív igény nagy teljesítményű dízelmozdonyok importálására is. Abban az időben az amerikai GM-konstrukciójú Co'Co' dízel-villamos mozdonyoknak olyan nyomasztóan kiváló nemzetközi tekintélye volt, hogy a hazai politikai ellenszél ellenére sikerült a svéd Trollhärtonban az időtáját működő NOHAB cégnél 20 ilyen mozdonyt rendelni. Ezekkel a tárgyalásokkal a Kullmann Lajos – Szakács Gábor – Szládik Géza-Kassai Dénes-Heller György együttes foglalkozott, és – minthogy voltaképpen csak egy kiforrott típus hazai viszonyokhoz történő adaptációjáról volt szó – a tárgyalások gyorsan és könnyen vezettek eredményre. (1. ábra)

A NOHAB cég nagy erőfeszítéseket tett további hasonló megrendelések ügyében. Zöldség/mozdony-barter üzletek gondolatát is felvetették, szó volt nagy teljesítményű mozdony szállításának gondolatáról is. Ekkor azonban már nyomasztó volt e szovjet dízelmozdony-lobby fölénye, így csak összesen 20 db NOHAB M61 sor. mozdony szállítására került sor.

E mozdonyok legendásan kiválóak, ma is nemzetközileg ismertek, s közülük került ki egykor a kormányzati menetek mozdonya is. Külön előnyük volt a vonatfűtési képesség. Tekintettel azonban a fővonalai dízelmozdonyokra irányuló nagy hazai igényre, az érdeki, Luganszkból (Vorosilovg-



1. ábra: M61-001

rád) szállítható dízel-villamos Co'Co' típus felé fordult. Több, mint 3 évtized távlatából visszapillantva elmondható, hogy a helyzet rendkívül érdekes volt. Egyik oldalon állt az évek alatt jól összeszokott, a nyugati tárgyalásokon iskolázott MÁV-csapat, a másikon pedig egy olyan ukrán mozdonygyár (mellesleg az időtájt a világ legnagyobb mozdonygyára), mely Európa számára még sohasem szállított. A tárgyalófeleknek szinte nem volt közös gondolatuk. Jellemző apróság, hogy Winterné, a Nikex disztingvált osztályvezető nője sírógörseket kapott, amikor Moszkvában egy ismeretlen szovjet-ázsiai nővel tették közös szobába.

A luganszki tárgyalások során előfordult, hogy csaknem tettelegességgig fajultak a nézeteltérések. A szovjet gyár – a szovjet dízelmozdony – szakmaigaziura – meg volt győződve arról, hogy a szovjet ipar a világon a legfejlettebb, s aki az ott szokásoktól eltérő igényekkel lép fel, az már eleve ostobaságot kér (pl. nem szovjet fék). A felváltva itthon és a Szovjetunióban folytatott tárgyalások csakhamar gyakorlatilag megszakadni látszottak. Harmati Sándor (akkori MÁV vezérigazgató-helyettes és a szovjet mozdonybeszerzés lánglelkű apostola) személyesen utazott Moszkvába és szállodai szobájában vonta felelősségre Kullmann

Lajost, a MÁV delegáció vezetőjét. Ezután a delegációban személyi változásokat hajtottak végre és Szládk Géza, Kassai Dénes, Heller György mellett különösen fontos szerepet kapott a rugalmasabban tárgyaló Szakács Gábor, Elsősorban tolmácsként szerepeltek Medvegyev Szergej és a később a Nikex-hez került Nagy Lajos, majd Mayer Imre. Ez a csapat azután beleszokott a Nyugaton megszokottól eltérő tárgyalási stílusba, s végül is hosszas és szívós tárgyalássorozat eredményeként megszületett az az M62 típus, mely kezdeti nehézségek után a MÁV üzemnek a V 43. sor. mozdonyok melletti másik oszlopa lett és más szocialista államokban is elterjedt.

A MÁV és a szovjet fél közötti hosszú kapcsolat folyamán a két fél összecsiszolódott és jó kapcsolat fejlődött ki. A szovjet viszonyokba való beilleszkedésben sokat segített a inaga rusztikus egyéniségével a Nikex megbízottja Minya István, aki előzetesen éveket töltött a moszkvai magyar gazdasági kirendeltségen. Az akkori szovjet valóságra jellemző apró, mulatságos vagy inkább tragikomikus esetek sorára itt csak utalni lehet (pl.: amikor az ódivatú fürdőszoba dobkályha tüzelőanyaga számára szállásadóink lebontották a vendégszállás kerítésének egy részét, vagy amikor az „zárt város” Kolom-

nában 1 hónapos tartózkodás utolsó napján adták meg a tartózkodási engedélyt...)

Még egy – ma kevésbé ismert – történetről szeretnék megemlékezni.

Az M62 sor, mozdonyok szállítása már javában folyt, amikor felmerült a 3000 LE teljesítményű mozdonyok iránti MÁV igény. Ilyen fejlesztés a Ganz-Mávagban és Luganszkban egyaránt folyt és továbbra is észlelhető volt egy esetleges ilyen luganszki típus beszerzésére irányuló nyomás.

Ebben az ügyben egy Szakács, Szládk, Kassai, Heller és (emlékezetem szerint) Medvegyev összetételű delegáció utazott Luganszkba.

A szovjet fél elkövette azt a taktikai hibát, hogy ugyanabban az ügyben („két legyet egy csapásra”) ugyanakkorra a DR-t is meghívta. Szerencsétlen (szerencsés?) véletlen folytán a két delegáció összetétele olyan volt, hogy azok tagjai egymást kiegészítve minden részterületre alkalmas kiváló szakértők voltak.

A DR delegáció a Szovjetunió által hadászati szempontból ellenezett, de a németek által, favorizált villamosítás ellenfelét látta a szóban forgó 3000 LE-s dízelmozdonyban. A magyar szakértők inkább egy Ganz-Mávag hasonló mozdonyt szerettek volna látni.

A két vasút szakértői ezért – kiváló együttműködésben – megsemmisítő kritikában részesítették a szovjet tervezetet. Egyes németek néha gúnyolódtak is, a magyar delegáció udvariasabb volt. A találkozó végül is eredménytelen maradt. „A szovjet fél, azonban nem nyugodott.

A DR-t végül is előttünk ismeretlen módon (talán politikai nyomással?) meggyőzték, s a 3000 LE-s mozdony később a DR nagy sorozata lett. Talán érdemes itt azt is elmondani, hogy a németek a villamosítással szembeni szovjet ellenállást a lakott NDK olyan városkörnyéki villamosításával kerítették meg, ahol a különböző részüzemek végül is jobbára összeértek...



2. ábra: DR130-as dízelmozdony

A MÁV delegáció egy újabb látogatást tett Luganszkban, ahol is – óvatosan – attól tettük függővé végleges elutasításunkat, hogy ehhez a MÁV gépészeti szakosztályvezetése hozzájárulást ad-e. A hazai döntés közlésére megadott időpontban végül is a hazai vezetés (szándékosan vagy véletlenül?) telefonon nem volt elérhető, Így Szakács Gábor – rendkívüli személyes bátorsággal – saját felelősségére jelentette be az elutasító döntést.

A döntés – mai szemmel nézve – nem volt helyes, mert az így beszerzett hazai M63 sor. mozdonyok bizony nem váltak be igazán, s ma már el is tűntek az üzemből. Ezzel a nagyteljesítményű mozdonyok importjának korszaka le is zárult, hiszen román eredetű mozdonyaink egy másik kategóriába tartoznak.

E rövid visszaemlékezés a nagy importbeszerzési korszak csak egy-egy szeletét mutatja be, hiszen az elvi kérdések tisztázása után a gyártásellenőrzési és az M62 sor. mozdonyok esetében a Királyházán zajló átvételi munkában számos további személy vett részt. Ez azonban egy más történet.

Dr. Heller Györgyre a rövid emlékezését ígértük fel.

2012. szeptember 9-én 90 éves korában egy minden tekintetben rend-

kívül gazdag, eseményekkel teli életúttal a háta mögött elhunyt Dr. Heller György nyugalmazott MÁV-igazgató, a MÁV Gépészeti Szakosztályának volt vezető munkatársa, Ő volt a MÁV História Bizottságának első, alapító elnöke. A már korán széles érdeklődési körű, nem csak a vasúthoz vonzódó Heller György gyermekkorát Budapesten és Szegeden töltötte, majd a Győri Bencések gimnáziumában folytatta középiskolai tanulmányait. Egyetemi, gépészmérnöki tanulmányait 1940-1945 között a Műegyetemen végezte. Szakmai pályautja teljesen a vasúthoz kötö-

dik. Első munkahelye a magyar vasúti járműgyártás egyik meghatározó üzemében, a MÁVAG Mozdony- és Gépgyárában volt, itt tervező-mérnökként dolgozott. Egy, a 424 sor. mozdonyokkal kapcsolatban, azok tehervonati üzemében alkalmazandó sebességéről írt tanulmánya kapcsán 1949-ben a MÁV Vezérigazgatóságára helyezték át.

1983 évi nyugdíjba vonulásáig fő szakmai területe a vasúti féktechnika volt, tevékenysége a MÁV fékfelelőseként, szakértő főfékeseként az Államvasutak minden járműsorozata, típusa üzemeltetési és fenntartási kérdéseire kapcsolódott.

Feladataihoz tartozott a beszerzésre kerülő mozdonyok gyári műszaki egyeztető tárgyalásain való részvétellel, fékkérdésekben döntési jogkörrel bírt. Részt vett az amerikai építésű, hadi célokra készült S160 típusú, a MÁV-nál 411 sor. mozdonyok egy-egyesítésében. (3. ábra)

Tagja volt annak a kis alkotói közösségnek, melynek szabadalma révén, a csillagfűrókkal a különböző gőzmozdonyoknál jelentős szénmegtakarítást értek el. Fékes szakmai tevékenysége során meghatározó szerepe volt különösen a teherkocsi állag egységes légfékberendezésekkel való ellátásában, a korszerű féküzem megteremtésében, a közle-



3. ábra: MÁV411

kedésszabályozások megalkotásában és azoknak a gyakorlati életben való érvénye juttatásában. Neve szorosan kapcsolódik a MÁV biztonságos féküzeme megteremtéséhez, a korszerű, kis karbantartást igénylő, növekvő teljesítményi igényeket kielégítő és az építőkocka-elven felépülő fékrendszer magyarországi meghonosításához, széles körű elterjesztéséhez, sőt, hazai gyártása megalapozásához. Munkája messze túlnyúlt az országhatárokon. A Nemzetközi Vasútegylet Fékalkbizottságának több évtizeden keresztül aktív, nagy szaktekintélynek örvendő tagja volt. Ebbéli munkájában részt vett a vasútüzemmel szemben támasztott növekvő teljesítményi és biztonsági igényeknek megfelelő – a is eredményesen működő – fékpróba szabályrendszer valamint az új fék szerkezetek minősítési rendszerének kidolgozásában. 1984-ben német nyelven megírta, majd a Vasútegylet közreadta az akkor 60 éves Fékalkbizottság történetét. Szaktekintélynek köszönhetően meghívást kapott Peruba, és tanácsaival segítette az ottani vasutat a féknehézségeik felszámolásában. Nagy jelentőségű volt oktatói, szak- és közírói, tudomá-

nyos publikációs munkája. Egykori almamáterében mérnökgenerációk az ő előadásai révén sajátították el a féktechnika és féküzem alapismereteit. Több mint két évtizeden keresztül oktatta a MÁV Tisztképző leendő járműves középvezetőit. Számos egyetemi és műegyetemi mérnökto-vábbképzős jegyzet szerzője. Rosta Lászlóval és Ungi Józseffel a mozdony- és kocsiszolgálati üzemeltetési és fenntartási szakemberek részére írt szakkönyvei több alkalommal kerültek kiadásra, ezek – ismeretanyagként és követelményanyagként – a már említett biztonságos féküzem alappilléreinek tekinthetők. Publikációs listájának számossága meghaladja a százat. A listában a szorosan vett szakmai írásokon, tanulmányokon túl féktörténeti, technikátörténeti, valamint ismeretterjesztő művek, sőt a Szent István Társulat részére készült könyvfordítás is található. 1983-as nyugdíjba vonulása után természetesen nemhogy nem szakított a vasúttal, hanem minőségileg új, mint számára is kiderült, nagy feladatot vállalt, társadalmi munkában a MÁV-nál. Éveken át, 1984-től 1998-ig ellátta a MÁV História Bizottságának elnöki tisztét, és a Bizottság tevékenységének aktív irányításával elévülhetetlen

érdemei vannak a magyar nemzeti vasút tárgyi emlékeinek megőrzését, bemutatását szolgáló Vasúttörténeti Park létrehozásában. Nevéhez fűződik a vasúti járművek megőrzésével kapcsolatos feladatok megfogalmazása, majd azoknak a megvalósítása. Ennek köszönhetően ma Európában szinte páratlan vasúttörténeti emlékhellyel, gyűjteménnyel rendelkezünk. A vasút nem töltötte ki életét. Nagy operabarát volt, és értékes lemezgyűjteményt hozott létre, tudhatott magáénak. Utazó is volt, tette mindezt hivatalosan és magánemberként. Az országban tett összes vasúti utazását írásban rögzítette. Szinte az utolsó napig dolgozott, élete utolsó heteiben is fordításokat, lektorálásokat készített egyik kedvenc szaklapja, a Vasútgépészet számára. Munkásságát itthon és külföldön számos kitüntetéssel, elismeréssel honorálták. Megkapta a Baross Gábor, Eötvös Lóránd és Mikó Imre díjat is. Búcsúznak Dr. Heller Györgytől, a korszerű magyar vasúti féküzem megteremtőjétől, vasútmérnök generációk tanárától, a Vasúttörténeti Park létrehozásában kiemelkedő tevékenységet nyújtó személytől, a mindig tetre és segítségre kész Kollégánktól, Barátunktól.

Heller György nyugdíjas búcsúztatóján munkatársaitól egy féktuskót kapott ajándékba, amelyre a következő szöveg volt gravírozva:

**„dr. tech. Heller György Ákos Gábor Mária ect. MÁV mérnök főtanácsos, műszaki – gazdasági tanácsadó, c. egyetemi docens ect. kedves munkatársunknak, aki a vasút haladását 1949. VI.13-tól 1983. XII. 31-ig BÜNTETLENÜL FÉKEZHETTE.”**

Heller György a mellékelt fotón (4. ábra) a kép jobb oldalán látható, amit a nyugdíjas búcsúján a kollégáktól kapott nikkelezett/gravírozott féktuskót nézi. Ezen a fotón balról-jobbra haladva felismerhető a nagydicsőségű Molnár Sándor úr, aki a Vasútgépészet szaklektora volt több mint húsz évig, mellette Varga Károly munkatársunk ült. (Lásd jobbra a 4. fotót)



4. ábra