

Lányi Ernő

A síneken

A magyar magánvasutak és mozdonyaik (4.)

3. A Délkeleti Államvasút és mozdonyai

3.1 A magyar szabadságharc leverése után, 1850-ben az osztrák állam könnyűszerrel vásárolta meg a marhegg–pozsonyi és vácz–ceglédi vonalakat a Magyar Középponti Vasúttól, s ezeket *Délkeleti Államvasút* (DKÁV, SöStB) elnevezéssel illesztette be a birodalmi hálózatba. Báró Kübeck a létesítendő magyar vonalakról programot dolgozott ki. E program szerint a vasúti hálózat központja Bécs lett volna. Először a – még a Magyar Középponti Vasút részére engedélyezett, de ki nem épült – Vác–Párkány–Nána–Pozsony vonalakat adják át a forgalomnak, majd hozzáfognak a cegléd–szegedi vonal építéséhez. 1854. augusztus 20-án pedig megnyílik az oravicza–báziási vonal, mely a Bánátban lévő állami uradalmak és szénbányák területén vonul végig. Ugyanekkor megkezdik a Steinbrück–Sziszek–Zágráb–Károlyváros vonal kiépítését is, ezeket azonban pénzügyi zavarok miatt már magánvállalkozásoknak kellett befejeznie.

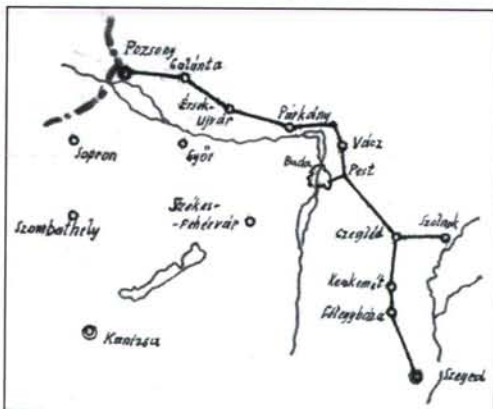
A vonalak megnyitása:

Vác–Párkány–Nána	1850. december 16.	44 km
Párkány–Nána–Pozsony	1851. április 6.	135 km
Cegléd–Félegyháza	1853. szeptember 3.	58 km
Félegyháza–Szeged	1854. március 4.	60 km
Összesen		297 km

Az osztrák állam gazdasági válsága miatt 1854-ben felhagyott az államvasúti rendszerrel, és az ekkor kiadott *Engedélyezési törvény* a magánvasúti vállalkozások támogatására szolgál. Ennek értelmében a végleges engedély legfeljebb 90 évre adható, melynek elteltével a terület, a rajta lévő épületekkel együtt kártalanítás nélkül az állam tulajdonába megy át, míg a szállítás céljaira szolgáló tárgyak a vállalkozásnál maradnak.

A rendelet értelmében az 1855. január 1-jén kelt okmány alapján az államvasutak osztrák és magyar vonalait, az építés alatt álló szolnok–debreceni és püspökladány–nagyváradai vonalak kivételével, 1858. január 1-jétől számítandó 90 év tartamára megvásárolta a párizsi Credit Mobilier pénzcsoport. Ez az okmány újabb vonalak építésére is engedélyt adott. A Credit Mobilier a *Cs. k. szab. Osztrák Államvasút-társaság* név alatt részvénytársaságot alakított, ezzel megalakult a monarchia legelső hatalmas magánvasútja. Az államnak Olaszországban fekvő vasúti hálózatát a Lombard–Velencei Államvasút-társaság (LVStB) vette meg, amelyből később (1858) a *Cs. k. szab. Déli Vaspálya Társaság* (SB/DV) alakult ki.

Végül a szolnok–debreceni és püspökladány–nagyváradai vonalakat kiépítésük után a *Tiszavidéki Vasút* (TVV) vásárolta meg.



A DKÁV VONALAINAK TÉRKÉPE

A Délkeleti Államvasút mozdonyai

Előző fejezetünkben utaltunk arra, hogy Délkeleti Államvasút örökölte az MKpV hálózatát, járműveit és műtárgyait. A korábbi hálózatot 1850–1854 között tovább építette Vác–Párkány–Nána–Pozsony és a Cegléd–Félegyháza–Szeged új szakaszokkal, melyek összesen 297,0 km-t tettek ki.

Az átvett huszonnégy mozdony után a DKÁV folytatja a mozdonybeszerzéseit, s működése alatt megrendelt valamennyi gép, kivétel nélkül 1B-jellegű volt, tulajdonképpen a *Nagykőrös–Villám* család bizonyos fokú tovább fejlesztései.

Mozdonyaikat általában a beszerzés sorrendjében számozták, így előfordult, hogy hasonló típusú, de később beszerzett mozdonyt, a korábbitól távolabb eső pályaszámcsoportha sorolták. Ezért tárgyalásukkor célszerűnek látszik, ha a Littrow-jelzetek alapján vesszük sorba az egy-egy családba tartozó mozdonyokat, függetlenül besorolásuktól.

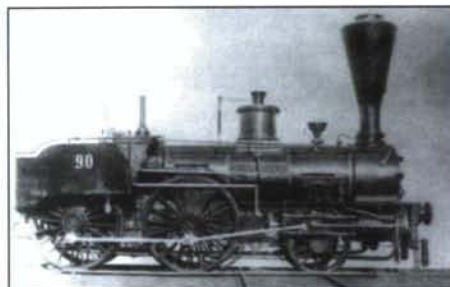
Nem ismételjük meg a MKpV-től átvett, s a korábbiakban már ismertetett 1A-20 (Béts), 2A-13 (Pest és társai), 2A-14 (Nógrád–Heves család), az 1B-30 (Nádor és István) valamint az 1B-31 (Arad...Villám) felsorolását és ismertetését.

3.2 Littrow 1B-07 jelzet (StEG Fabryk Type 13)

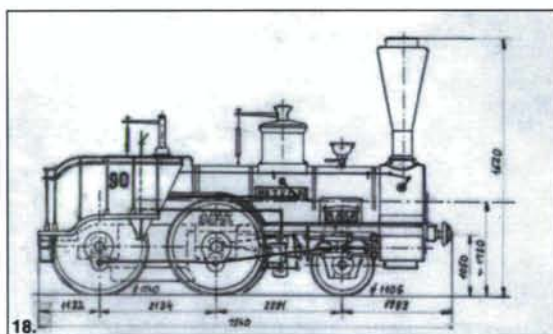
Littrow 1B-07 csoportjába mindössze négy mozdony tartozott, éspedig:

Somorja	DKÁV 61	StEG 88	StEG Kat. III.f 15 psz.	Haswell	182/1851
Galgócz	DKÁV 62	StEG 89	StEG Kat. III.f 16. psz.		183/1851
Hatvan	DKÁV 63	StEG 90	StEG Kat. III.f 17. psz.		184/1851
Cserhát	DKÁV 64	StEG 91	StEG Kat. III.f 18 psz.		185/1851

A szerencsés véletlen folytán fennmaradt az utókor számára a StEG 90 psz. *Hatvan* nevű mozdony fényképe és jellegrajza:



A DKÁV *HATVAN* NEVŰ MOZDONYA
(KÉSŐBB STEG 90 PSZ.)



A DKÁV *SOMORJA ... CSERHÁT* MOZDONYCSALÁD
JELLEGRAJZA (KÉSŐBB STEG 88–91 PSZ.)

Ezeket a mozdonyokat nyilván nagyobb sebességű vonatok továbbítására szánta a DKÁV, feltehetően a Bécs–Pozsony–Cegléd–Szolnok vonalra. 8,5 tonnás tengelyterhelésük megfelelt a korabeli fővonalak teherbírásának.

A kazán jellegzetesen gloggnitzi kivitelű (lásd pl. Béts stb.), s az csupán a Klein-féle szikrafogós kéményével tér el. A hosszakazánt három lemezből szegecselték össze, melyhez elöl a jóval nagyobb átmérőjű rövid füstszekrény, hátul – a szintben kissé emelt fedéllel, negyedgömb csatlakozással, függőleges hát-, ill. oldalfalakkal az állókazán csatlakozik.

Az állókazánt a keretlemezek között mélyen lenyúlva, a viszonylag nagy tengelytávolságú kapcsolt kerékpárok tengelyei közé süllyesztették. Az ívelt mennyezetű tűzszekrény fedelét hossztengetly irányú idomvasakkal merevítették.

A hosszkazán első övlemezére töltőtölcsért, a másodikra a minden gloggnitzi gépre jellemző, alul szögletes gözdómot helyezték. A gözdómra, valamint az állókazánra egy-egy rugómérleges biztonsági szelepet szereltek. A tolattyús gőzszabályzót gözdómban helyezték el. Csuklós áttétellel egy vízszintes tengely mozgatja, melynek vége kinyúlik a hosszkazán elejére. Közel vízszintesen elhelyezett vonórúdjá hátsó végét karos emeltyűre szerelték, melynek első forgáspontját a kormányemeltyűvel közös tengelyre helyezték. A tengelyt az állókazán oldalfalához rögzítették.

Fontosabb műszaki adatok	Egység	Littrow	StEG Type 11
Rostélyfelület	m ²	1,4	1,4
Tűzcsövek száma	db	140	140
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52	52
Tűzcsövek szabad hossza	mm	3525	3529
Tűzcsövek fűtőfelülete	m ²	81,7	81,72
Tűzszekrény fűtőfelülete	m ²	6,2	-
Összes fűtőfelület	m ²	87,9	87,9
Kazántengely magassága	mm	-	-
Gőznyomás	atm	6,3	6,5
Kapcsolt kerékátmérője	mm	1740	1738
Futókerék átmérője	mm	1105	1106
Gőzhenger átmérője	mm	395	342
Lökét	mm	580	579
Hajtórúd hossza	mm	-	-
Az üres mozdony súlya	t	21,4	21,84
Szolgálati súly	t	24,5	24,47
Tapadó súly	t	15,7	15,79
A mozdony teljes hossza	mm	7540	7540
Szélső tengelytáv	mm	4425	4425

A mozdony hengereit e belső elhelyezésű keret külső oldalához csavarozták a fűtőszekrény alatt. A két kör keresztmetszetű keresztfejvezetékét elől, a henger hátsó fedeléhez, hátul, a futókerékpár mögött a főkeretre merőleges függőleges lemezhez rögzítették. A hajtórúd az első kapcsolt kerékpár forgattyóját támadja. Mind a hajtó-, mind a kapcsolórudak lapos keresztmetszetűek.

A futó- és kapcsolt kerékpárok tengelyeit a főkeretre szegecselt csapágyvillákban, függőlegesen elmozduló ágytokokban helyezték, melyek külön-külön egy-egy Bayli-féle rugókötegre támaszkodnak.

A mozdony vezérművére vonatkozó adatokat ez ideig nem találtunk. Így kénytelenek vagyunk a StEG Fabryk Type 13 alapján –, amennyire lehetséges – meghatározni. Ezek alapján a legvalószínűbbnek látszik, hogy a vezérmű keresztvezetett rudazatú Stephenson-vezérmű. A gerendelyt hajtókerékpár előtt a főkeret jobboldalán csapágyazták, de a kazántengely alacsony elhelyezkedése miatt nem tudták azt közvetlen gerendelyrúddal a baloldalra átvezetni, ezért a kormányemeltyű egy hátranyúló karral vezették tovább, melynek függővasára a kormánymű könnyebb mozgatása érdekében, ellensúlyt helyeztek el. A függővas alul egy kétkerekű emeltyűhöz csatlakozik, amelyet egy, a főkeretről lefelé nyúló vastagabb lemezben középpütt csapágyaztak. Innen vezetik át a mozgást a jobboldallal

azonosan a mozdony baloldalára. A kétkarú emeltyű első forgócsapjában csapágyazták a „kudissza-függvasat”, amely ez esetben alulról inkább támasztja, mint függeszti a kulissza felső forgáscsapját.

A közel vízszintesen vezetett kormányrudat hátul, egy alul csapágyazott, és köríven fölül rögzíthető kézi kormányemeltyűvel mozgatták. Az emeltyű közös tengelyen van a gőzszabályozó tengelyével jobboldalt, a hosszakán oldalfalához rögzítve.

Eddig fellelhető forrásmunkák a négy mozdony selejtezését 1868 évre teszik.

3.3 Littrow 1B-08 jelzet (StEG Kat. III. → MÁV II.r osztály)

A Délkeleti Államvasút által valószínűleg még 1853 táján megrendelt – Littrow 1B-08 jelzetű – tíz mozdonyról – a StEG révén nem jutottunk jellegrajzhoz. Megmardt viszont a StEG 111 psz. *Wartberg* nevű mozdonyának fényképe, s a gyártási számok alapján eljutunk a Déli Vasút azonos származású 8 sorozatú mozdonyaihoz, amelyek gyári számcsoportja 285–287/1854, s ez mintegy lezárja a Délkeleti Államvasút és a Déli Államvasút (SStB) eredeti 271–287 gyáriszámcsoportját. A Déli Vasút 8 sorozat jellegrajzát viszont megtaláljuk az SB/DV 1856-ban kiadott jellegrajzgyűjteményben. Összevetve az SB/DV jellegrajzot és a *Wartberg* fényképét, igazolva látjuk az azonosítás helyességét.

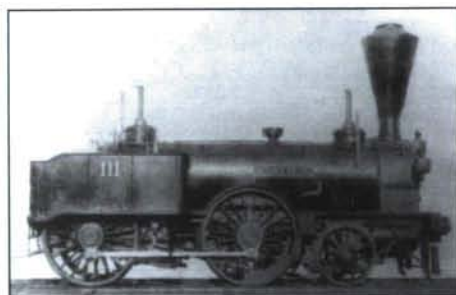
Az alábbiakban felsoroljuk a gyártási számokra hivatkozva az e családba tartozó mozdonyokat:

Marchegg	DKÁV 115	StEG 108	StEG Kat. III. 19	MÁV II.r 1281	GMF 271	1854
Mendorf	DKÁV 116	StEG 109	StEG Kat. III. 20		GMF 272	
Wäinern	DKÁV 117	StEG 110	StEG Kat. III. 21		GMF 273	
Wartberg	DKÁV 118	StEG 111	StEG Kat. III. 22		GMF 274	
Lanschütz	DKÁV 119	StEG 112			GMF 275	

Déli Államvasút (SStB): *Schönnbrunn ... Rodaun SB/DV 287–290 (alt)* GMF 276–278, 282/1854
 LVStB (később SB/DV 8 sor): *Tagliamento ... Piave Nr. 84–86 → SFAI 205–207 GMF 285–287/1854*

Tarnócz	DKÁV 120	StEG 113	StEG Kat III. 23		GMF 284	1854
Miskolcz	DKÁV 121	StEG 114	StEG Kat. III. 24		GMF 283	
Hatzfeld	DKÁV 122	StEG 115	StEG Kat. III. 25	MÁV II.r 1282	GMF 279	
Lugos	DKÁV 123	StEG 116			GMF 280	
Rosenau	DKÁV 124	StEG 117			GMF 281	

A sorozat selejtezését 1868–1875 között hajtották végre, a két MÁV-mozdony kivételével.



A DKÁV WARTBERG NEVŰ MOZDONYA
(KÉSŐBB STEG 111 PSZ.)

A következő oldalon közölt táblázat adatai igazolják feltevésünket a típusazonosságról. Tekintettel arra, hogy az Osztrák–Magyar Államvasút-társaság (StEG) 1891. évi államosítása során e mozdonyok közül két darabot (StEG 19 és 25 psz.) még a MÁV is besorolt állagába, mint II.r oszt. 1281–1282 psz. mozdonyokat, ez az egyetlen lehetőség arra, hogy rekonstruálhassuk a MÁV II.r osztály jellegrajzát, amely a később felfektetett jellegrajzokban már nem szerepel, nyilván korábbi selejtezésük miatt.

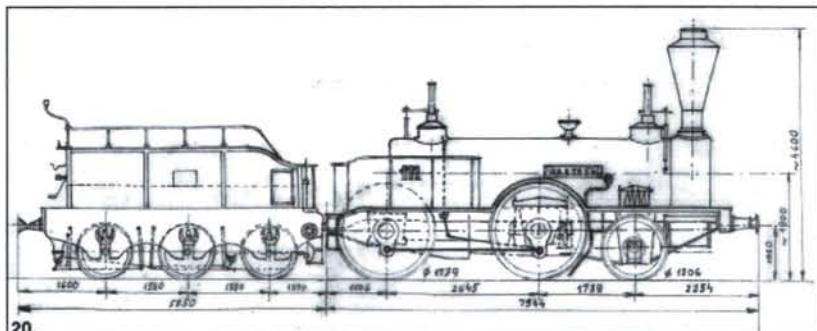
Fontosabb műszaki adatok	Egység	Littrow	StEG Type
Rostélyfelület	m ²	1,1	1,11
Tűzcsövek száma	db	158	158
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52	52
Tűzcsövek szabad hossza	mm	3970	3872
Tűzcsövek fűtőfelülete	m ²	102,5	99,71
Tűzszekrény fűtőfelülete	m ²	6,5	6,66
Összes fűtőfelület	m ²	109,0	106,37
Kazántengely magassága	mm	-	1949,5
Gőznyomás	atm	6,3	6,25
Kapcsolt kerék kátmérője	mm	1740	1739
Futókerék átmérője	mm	1105	1106
Gőzhenger átmérője	mm	395	395
Lököt	mm	580	580
Hajtórúd hossza	mm	-	1599
Az üres mozdony súlya	t	20,6	19,9
Szolgálati súly	t	25,8	28,93
Tapadósúly	t	16,5	18,13
A mozdony teljes hossza	mm	-	7944
Szélső tengelytáv	mm	4580	4584

Meg kell még említenünk, hogy a MÁV 1891-ben még további három mozdony is ebbe az osztályba sorolt, mint MÁV II.r oszt. 1283–1285 számú mozdonyokat, ezek azonban Günther gyártmányú mozdonyok voltak, melyekről később teszünk majd említést (Littrow 1B-13 jelzet).

Az 1B-08 jelzetű csoportba sorolt mozdonyokon első pillanatban feltűnik a szokatlanul nagy (2845 mm) tengelytávolság az 1738 mm átmérőjű hajtó-, ill. kapcsolt kerékpárok tengelye között. A hajtókerékpár előtt 1739 mm távolságban elhelyezett, merevcsapágyú futókerékpárral együtt szélső merev-tengelyállásuk miatt (4585 mm) kissé hosszúra sikerült. E mozdonyokat nyilván nagyobb alapsebességű vonatok sík pályán történő továbbítására szánták.

A főkeret itt is egy-egy, a mozdony két oldalán végig húzódó erősebb lemezcsík, erre szegecselték kívülről a csapágyvillákat. Elöl a mellgerenda, hátul a gyöngécske „kapocs-szekrény”, néhány keresztmerevítés. Szokatlan a rugózás kivitele is: a futókerékpár a tengelye fölött a főkeretre rögzített „Bayli-féle” kötegekre támaszkodik, hasonló a hátsó kapcsolt kerékpár rugózása is, míg hajtókerékpár tengelyét – nyilván a helyszűke miatt – úgy oldották meg, hogy a csapágy a tengely fölött elhelyezett kereszt támra támaszkodik, ennek két végén egy-egy rugófüggvas nyúlik le a főkeret alá, s ezek támaszkodnak a Bayli-féle rugókötegek a ke-
retre.

A hosszaként három övlemez-
ből szegecselték
össze, melyek kö-
zül az elsőre egy



20.

A STEG 108-117 PÁLYASZÁMCSOPORTÚ MOZDONYAINAK JELLEGRÁJZA

kisméretű gőzdómot szereltek, a fedelén egy rugómérleges biztonsági szeleppel. A második, hasonló kivitelű biztonsági szelepet az állókazánon helyezték el. A rajz nem mutatja ugyan, de a fénykép szerint a középső kazánövre töltőtölcsért is szereltek. Az állókazán köpenye itt félhengeres folytatása a hosszkazánnak, a függőleges ajtófallal. A hosszkazánnal valamivel nagyobb átmérőjű rövid füstszekrényre Klein-féle szikrafogós kémény szereltek. A jellegrajz szerint a Déli Államvasút mozdonyainak kéménye hengeres volt egy fönt elhelyezett szikrafogóval.

A kis gőzdómban elhelyezett szabályzót a hosszkazánban belül végighúzódo hossztenge-lye körül elfordítható rúddal mozgatták. A hengereket és tolattyúszekrényt a kereten belül helyezte el. A meghajtást az első kapcsolt kerékpár hajlított tengelyére vitték át. Magáról a vezérműről részletesebb adat nem áll rendelkezésünkre. A mozdonynak eredetileg nem volt védháza. A vezérállást elöl és oldalt lemezekkel burkolták. A kapcsolt tengely mögött kissé magasabb vezérállás síkja kétoldalt egy-egy futóhidban folytatódik, – „sárhányószerűen” – megkerülve a hajtókerékpárt, egész a mellgerendáig.

A vonó- és ütközőkészülék eredetileg megegyezett az MKpV-nál már ismertetett, egymáshoz közel elhelyezett ütközőkkel, melyeket később az újabb szabványok szerinti sarokütközőkkel cseréltek ki. A főkeretről, közvetlen e mellgerenda mögött pályakotró-, ill. kotróseprű elhelyezésére szolgáló üres hengereket helyeztek. A főkeret villáit a mellgerendától hátrafelé irányuló merevítő rudakkal kötötték össze, a hátsó „mellgerendával”. A mozdonyhoz tartozó szerkocsikról semmit sem tudunk.

A „Marchegg-típusú” tíz gépet a DKÁV először a cegléd–szegedi vonalán üzemeltette. Később, kissé túlméretezett tengelyállásuk miatt Pest és Szeged közti, javarészt egyenes vonalvezetésű síkpályára kerültek, személyvonatok továbbítására. Később Temesvárig, s innen Báziasig továbbítottak vonatokat.

Futástulajdonságaik kedvezőek voltak, de villás keretszerkezetük a gyorsabb menetek dinamikus igénybevétele miatt gyorsabban tönkrementek. Fenti okok miatt a StEG eltekintett a típus rekonstrukciójától, s közülük nyolcat már 1869–75 között selejtezett. 1891-ben a MÁV átvett két ilyen mozdonyt, s azokat – amint említettük – a II.r osztály 1281–1282 pályaszámmal még besorolta állagába. Ez a két mozdony olyan állapotban volt, hogy 1895-ben mindkettőt selejtezték.

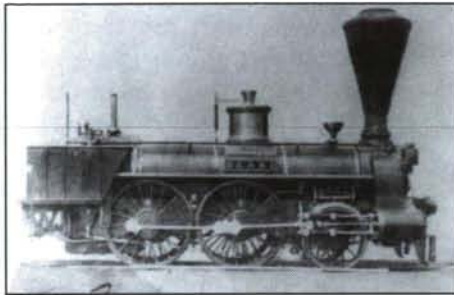
3.41 Littrow 1B-13 jelzetű StEG-mozdonyok

Az alábbi mozdonycsalád megrendelése minden valószínűség szerint még az MKpV-tól származik, de a korábban ismertetett okok miatt ezeket már a Délkeleti Államvasút vette át.

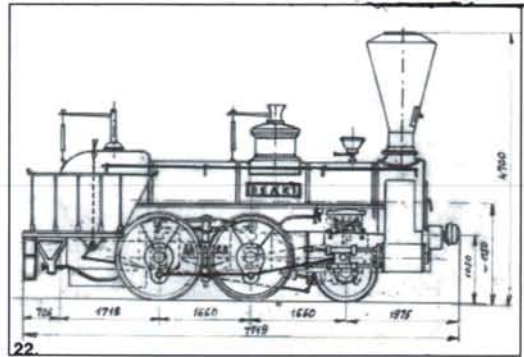
Czegléd	DKÁV 17	StEG 78	StEG kat. III.e 357	54/1847
Abony	DKÁV 18	StEG 79	StEG kat. III.e 358	55/1847
Pilis	DKÁV 19	StEG 80	StEG kat. III.e 359	56/1847
Visegrád	DKÁV 20	StEG 84	StEG kat. III.e 363	80/1847
Monor	DKÁV 21	StEG 81	StEG kat. III.e 360	57/1847
Alberti	DKÁV 22	StEG 82	StEG kat. III.e 361	64/1847
Irsa	DKÁV 23	StEG 83	StEG kat. III.e 362	65/1847
Szolnok	DKÁV 24	eladva: KFNB		78/1847
Nagy-Maros	DKÁV 25	eladva: KFNB		79/1847
Bihar	DKÁV 26	eladva: KFNB		81/1847
Üllő	DKÁV 27	eladva: KFNB		66/1847
Csillag	DKÁV 28	StEG 85	StEG kat. III.e 364	147/1850
Deáki	DKÁV 29	StEG 86	StEG kat. III.e 365	162/1850
Diószeg	DKÁV 30	StEG 87	StEG kat. III.e 366	163/1850

Haswell Type 9

* Feltűnő, hogy a mozdony olyan helységevet kapott, amelynek akkor még vasútja sem volt.



A DKÁV DEAKI NEVŰ MOZDONYA
(KÉSŐBB STEG 86 PSZ.)



A DKÁV CZEGLÉD ... DIÓSZEG MOZDONYCSALÁD
JELLEGRÁJZA (KÉSŐBB STEG 78-87 PSZ.)

Fontosabb műszaki adatok	Egység	Littrow	StEG Type 9
Rostélyfelület	m ²	1,4	1,06
Tűzcsövek száma	db	138	134
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52	52
Tűzcsövek szabad hossza	mm	4267	4083
Tűzcsövek fűtőfelülete	m ²	96,2	93,5
Tűzszekrény fűtőfelülete	m ²	7,0	-
Összes fűtőfelület	m ²	103,2	90,3
Kazántengely magassága	mm	-	-
Gőznyomás	atm	8,0	5,5
Kapcsolt kerék átmérője	mm	1520	1580
Futókerék átmérője	mm	1105	1106
Gőzhenger átmérője	mm	400	401
Lökét	mm	580	580
Hajtórúd hossza	mm	-	-
Az üres mozdony súlya*	t	27,6	21,85
Szolgálati súly	t	30,5	24,95
Tapadósúly	t	22,8	16,2
A mozdony teljes hossza	mm	-	7719
Szélső tengelytáv	mm	3320	3319

* Alábbi adatok szerkocsi nélkül értendők.

E mozdonyok személy- és vegyesvonatok továbbítására voltak alkalmasak. A gloggnitzi mozdonygyár (GMF) a kazánt a korábbiakban már több ízben ismertetett módon képezte ki. Érdekes, hogy a kazánövek hossza nem egyforma. Elöl egy hosszlemez, s hátul – magasabb mennyezettel – negyedgömb végződésű állókazán. A tűzszekrény mennyezetét hossz tengely-irányú idomokkal merevítették. Egy-egy rugómérleges biztonsági szelep a gözdóm fedelén, ill. az állókazánon, a kazán belsejében, tengelye körül elfordítható rúddal mozgatott gőzszabályzó a gözdómban. Ami talán újnak tűnik, a nagyobb átmérőjű fűtőszekrényben elhelyezett, ún. „békaszájú” fűvócsó, melyet a kazán külső oldalán végigvezetett rudazattal mozgattak.

A főkeret is, a már korábban ismertetett kivitelű. A csapágyvillákat merevítő rudazat tartja a szerkesztett távolságban, s merevít egyúttal a főkeret mindkét végéhez.

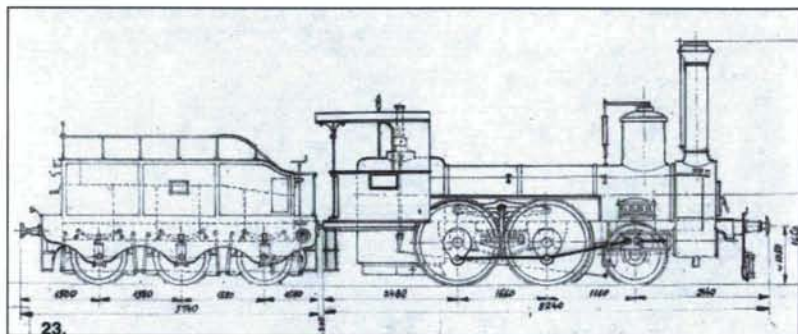
A kívül elhelyezett gőzhengereket a fűtőszekrény alatt merevítették a főkerethez. A keresztfejvezetékek kör keresztmetszetűek, ugyan kör keresztmetszetűek a hajtó- és a kapcsolórudak is. A hajtórúd és az első kapcsolt kerékpár forgattyúja fejt ki nyomatókat. A tolatyúkat és a vezérmű belső elhelyezését, s a lefelé kétkarú emelőként meghosszabbított

kormányemeltű a tengelyek alá helyezett kormányvonórúd segítségével mozgatja a főkeret alatt csapágyazott gerendelyen át a felső csapjánál felfüggesztett kulisszát.

A futótengely Bayli-rendszerű rugókötegen támaszkodik a kazán mellett, míg a kapcsolt kerékpárok csapágyait, egy köztük csuklósan elhelyezett rugóhimbára rögzítették. A himba középső csapágyazása, ill. forgáspontja alatt. Egy lefelé rúd közbeiktatásával a főkeret alatt elhelyezett tekeresrugó-kötegekre támaszkodik.

A mozdonynak még nincs védháza, csupán lemezzel borított oldal, és homlokfala, mely előtt – kapcsolt kerékpárok fölött – futóhid húzódik a füstszekrény külső oldalán burkolat alatt elhelyezett be- ill. kiömlő csöveig.

Ezen mozdonyok annyira beváltak, hogy közülük a 70-es években kilencet (a 357–365 pályaszámúakat) új kazánnal és zárt védházzal láttak el.



A STEG 357–365 PSZ. MOZDONYOK REKONSTRUÁLT JELLEGRAJZA

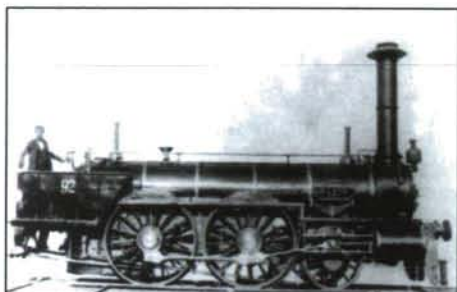
Az átépített mozdonyok főbb műszaki adatai:

Rostélyfelület	m ²	1,35
Tűzcsövek száma	db	138
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52
Tűzcsövek szabad hossza	mm	4267
Tűzcsövek fűtőfelülete	m ²	96,2
Tűzszekrény fűtőfelülete	m ²	7,5
Összes fűtőfelület	m ²	103,2
Kazántengely magassága	mm	1650
Gőznyomás	atm	8
Kapcsolt kerék átmérője	mm	1580
Futókerék átmérője	mm	1106
Gőzhenger átmérője	mm	402
Lököt	mm	580
Hajtórúd hossza	mm	1618
Az üres mozdony súlya	t	27,6
Szolgálati súly	t	30,5
Tapadósúly	t	22,8

3.42 Littrow 1B-13 jelzetű, de Günther gyártású mozdonyok (MÁV II.r osztály)

Az előző fejezetben ismertetett mozdonycsaláddal csaknem azonos kivitelben a Günther bécsújhelyi mozdonygyár is épített négyet, amelyek azonban bizonyos fokig mégis eltértek a Haswell-mozdonyoktól, ezek:

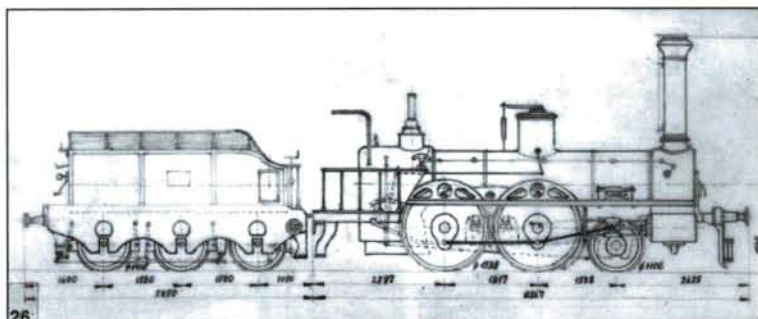
Bazin	DKÁV 65	StEG 92	StEG kat. III.e ^o 26		Günther	69/1851
Dévén	DKÁV 66	StEG 93	StEG kat. III.e ^o 27	MÁV II.r 1283		70/1851
Losonc	DKÁV 67	StEG 94	StEG kat. III.e ^o 28	MÁV II.r 1284		71/1851
Rákos	DKÁV 68	StEG 95	StEG kat. III.e ^o 29	MÁV II.r 1285		72/1851



A DKÁV *BAZIN* NEVŰ MOZDONYA (KÉSŐBB STEG 92 PSZ., MAJD KAT III.E^o 26 PSZ.)



A STEG 92 PSZ. → KAT III.E^o 26 PSZ. MOZDONYA



A STEG KAT III.E^o MOZDONYOK JELLEGRAJZA

A mozdonyok főbb műszaki adatai:

Rostélyfelület	m ²	1,07
Tűzcsövek száma	db	129
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52
Tűzcsövek szab. hossza	mm	4 399
Tűzcsövek fűtőfelülete	m ²	92,7
Tűzszekrény fűtőfelülete	m ²	6,3
Összes fűtőfelület	m ²	99,0
Kazántengely magassága	mm	1 745
Gőznyomás	atm	6,27
Kapcsolt kerék átmérője	mm	1 738
Futókerék átmérője	mm	1 106
Gőzhenger átmérője	mm	395
Lökét	mm	606
Hajtórúd hossza	mm	1 506
Az üres mozdony súlya	t	7,2
Szolgálati súly	t	30,0
Tapadósúly	t	22,3
A mozdony teljes hossza	mm	14 470
Szélső tengelytáv	mm	10 250

A DKÁV által 1851-ben beszerzett négy fenti Günther-mozdony kezdettől a Pest–Marchegg–Bécs vonalon továbbított személyvonatokat, míg teljesítőképességük a forgalom igényével lépést tudott tartani.

Azonban kazánjuk kis teljesítménye miatt nem lehetett a mozdonyt tovább eredeti kazánjukkal alkalmazni, ezért a StEG úgy határozott, hogy mind a négy mozdony kazánját nagyobb teljesítményűre kell cserélni. A rekonstrukciókat 1859-ben kezdték, és a 60-as évek elejére már el is készültek vele. Az átépítés után a StEG III.e kategóriájú mozdonyok a Pest–Bécs forgalom lebonyolításában működtek közre hatékonyan. Teljesítményük $N_i = 190 \text{ LE}_i$ -ről mintegy 285 LE_i -re növekedett.

Az ismert képletekkel számított

gépezeti vonóerejük $Z_i \text{ gép} = 1960$, míg

tapadási vonóerejük $Z_i \text{ adh} = 2640 \text{ kg}$ értékre növekedett.

1891-ben a StEG államosításakor a MÁV részére két Haswell-gyári, és négy Günther-féle mozdonyt ajánlottak fel. Ezek a mozdonyok akkor már teljesen elhasznált állapotban voltak, a MÁV mégis átvett két Haswell- és három Günther-szállítású mozdonyt. A 26 pályaszámú Günther gépet rossz állapota miatt nem vette át a MÁV.

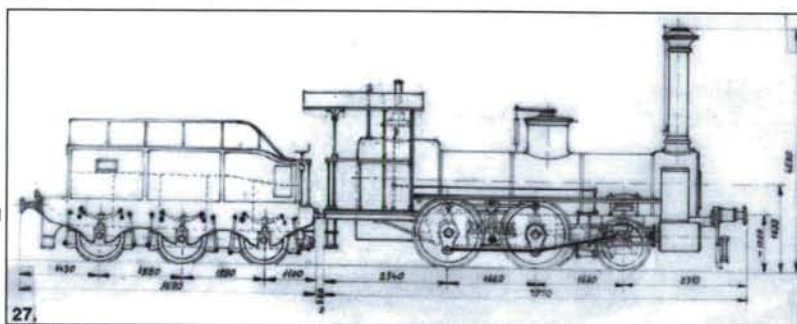
Egyébként a többi is olyan rossz állapotban volt, hogy közülük négyet 1895-ben selejteztek. Az 1285 psz. mozdony egy 1902. évi lista szerint még a Budapest-Nyugati fűtőház állagában szerepelt, de már szolgálaton kívül, megérdemelt selejtezésére várva.

3.5 Littrow IB-31 jelzet (StEG Type 11)

Az alábbiakban közölt nyolc mozdony a *Nagykőrös–Villám* típus még az MKpV által megrendelt csoport egyenes folytatása, amelyeket a bécsi Haswell-gyár az 1850–51-es év folyamán már a Délkeleti Államvasút részére szállított.

Arad (ex MKpV)	DKÁV 33	StEG 350	StEG Kat. III.c 342		150/1850
Ketskemét (ex MKpV)	DKÁV 34	StEG 351	StEG Kat. III.c 343		151/1850
Szt. Miklós	DKÁV 35	StEG 352	StEG Kat. III.c 344	2102	164/1851
Nána	DKÁV 36	StEG 353	StEG Kat. III.c 345		165/1851
Kövesd	DKÁV 37	StEG 354	StEG Kat. III.c 346	2103	166/1851
Vecsés	DKÁV 38	StEG 355	StEG Kat. III.c 347		167/1851
Léva	DKÁV 39	StEG 356	StEG Kat. III.c 348		168/1851
Tátra	DKÁV 40	StEG 357	StEG Kat. III.c 349	2104	169/1851

E mozdonyok közül csak az MKpV által beszerzett *Ketskemét*, a későbbi StEG 351 psz. mozdonyról maradt fenn fénykép, melyet a 2.8 fejezetben már közöltünk. A mozdonycsalád bizonyára jól bevált a forgalomban, mert Littrowtól tudjuk, hogy 1857 és 1863 között valamennyit átépítették, korszerűsítették.



A DKÁV 31–40
PÁLYASZÁMCSOPORTÚ
MOZDONYAINAK
JELLEGRAJZA
(KÉSŐBB STEG KAT.
III.F 340–349 PSZ.)

A mozdonyok főbb műszaki adatai:

Rostélyfelület	m ²	1,07
Tűzcsövek száma	db	146
Tűzcsövek külső átmérője	mm	52
Tűzcsövek szabad hossza	mm	4 223
Tűzcsövek fűtőfelülete	m ²	100,6
Tűzszekrény fűtőfelülete	m ²	8,6
Összes fűtőfelület	m ²	107,2
Kazántengely magassága	mm	1 633
Gőznyomás	atm	8
Kapcsolt kerék átmérője	mm	1 264
Futókerék átmérője	mm	948
Gőzhenger átmérője	mm	402
Lökét	mm	577
Hajtórúd hossza	mm	1 607
Az üres mozdony súlya	t	25,2
Szolgálati súly	t	27,0
Tapadósúly	t	21,3
A mozdony teljes hossza*	mm	14 020
Szélső tengelytáv	mm	10 110

* A hosszmeretek szerkocsival együtt értendők.

A kazán felújításán kívül (kazáncsere) külsejében csak annyit változott a mozdony, hogy elhagyták a töltőtölcsért és védházat építettek a vezérállás fölé. A mozdonycsaládhoz két különböző féle szerkocsit kapcsoltak, melyek csak jelentéktelen eltéréseket mutattak.

Selejtezésük 1874 és 1876 között megtörtént, csupán a 341 psz. *Villám* érte meg 1892-es évet. Közülük egy sem került a MÁV állagába.

(folytatása következik)

Nagy Tamás

Balesetek a Kassa–Oderbergi Vasúton¹

A magánvasutak nagy gondot fordítottak a vasúti üzem minél biztonságosabb lebonyolítása érdekében –, nem utolsósorban a megbízható közlekedéssel próbálták utazó közönségüket és fuvaroztató megbízóikat megőrizni illetve újakat szerezni. Mérnökeik (csak példaként említve Schilhan Jánost² a Déli Vasúttól vagy a KsOd részéről Wünscher Frigvest³) üzembiztonsági fejlesztésekkel is behatóan foglalkoztak. A technikai fejlesztések, a személyforgalom sűrűsége, a vontatott tömeg és az alkalmazott sebesség tekintetében azonban – kis mértékben – elmaradtak az államvasúttól, ez azonban a baleseti előfordulásra nézve kedvezőnek mondható. A KsOd-nak az 1870–80-as évek voltak a „jó évei”: a legbiztonságosabbnak tartott vasút volt, a századforduló után gyakrabban bekövetkezett kisebb-nagyobb balesetek rontották a statisztikáját.

A Kassa–Oderbergi Vasúton a legnagyobb baleseti veszélyforrást a fő- és mellékvonalak hegyi pálya jellege jelentette. A nagy lejtésű, kisívű kanyarokkal, hidakkal, alagutakkal tűzdelt vasútvonalakon csak kifogástalan állapotban lévő vontató- és vontatott járművekkel lehetett biztonságosan közlekedni. A legtöbb gondot a hegyvidéki pályán az elemi események okozták. Kemény teleken a hófúvások okoztak torlaszokat, a folyóvölgyekben kora tavasszal gyakoriak voltak az árvizek, nyári esőzések után pedig a sziklaomlások.



1. ábra: SZOMOLNOKHUTAI BALESET

Az 1870-es években a vasút személyzete példamutató fegyvellemmel végezte a munkáját. Ennek köszönhetően másfél évtizeden át súlyos, utasok halálával vagy nagy árukárral járó baleset nem történt.⁴ A kezdetleges technika persze a KsOd-on is megkövetelte a maga vasutas áldozatait, de az ilyen esetekkel nem rontották a statisztikát.

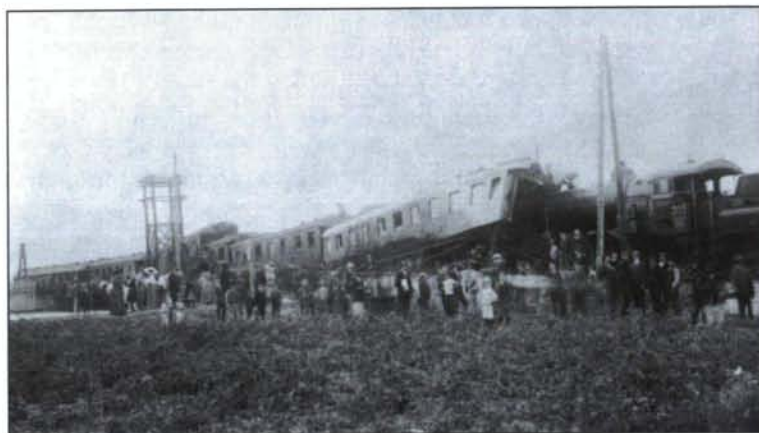
A vasút építésekor történt néhány ütközés, amelyek miatt a miniszteri biztos vizsgá-

latot rendelt el. A gondatlanul megszervezett építési menetek miatt történtek ezek a malőrök. Még el sem készült az egész vonal, amikor 1872. február 6-án óriási szélvihar kiszakított néhány tehervagont egy szerelvényből Liptóújvár állomáson. A lejtős pályán felgyorsuló kocsik sebessége meghaladta a 100 km/h-t. Az állomási előljáró Ruttkára sürgönyözött, és így sikerült ott félreállítani az Oderbergből jövő tehervonatot. A szilaj kocsik átrohantak Liptószentmiklóson, és csak Rózsahegyen sikerült őket megállítani.⁵

1891. március 18-án⁶ szerencsés kimenetelű baleset történt a KsOd-hoz Margitfalván csatlakozó Gölnicvölgyi HÉV keskenynyomközű vonalán. Az 543 számú vegyesvonatot vontató 2 psz. mozdony a szomolnokhutai gőzfűrésztelep előtt, a 25,6 km-nél a Szomolnok folyó hídjára hajtván kisiklott, és a mozdony valamint a mögéje sorolt teherkocsi a faszervezetű híd pillérénel a vízbe bukkott. A megsárgult felvétel a mentési munkálatokat örökítette meg (1. ábra).

1893. augusztus 11-én elemi esemény, óriási felhőszakadás okozott súlyos károkat a megnyitás előtt álló Eperjes-Bártfa helyi érdekű vasútvonalon. A hagyományos módon, a

vasútvonal megnyitása alkalmából arról forrókat készítő Divald Károly eperjesi fényképész szeme és optikája elé megdőbentő kép tárult.⁷ Az Eperjestől Oszikóig terjedő vonalrészben a megáradt Szekcső patak a legválasztékosabb módon mosta el a majdnem kész vasúti pályát. A fahidakat, néhol pillérestül, mosta a víz a patakba, másutt több



2. ábra: SZEPESSZOMBATI TRAGÉDIA

száz méter hosszon a vágány a töltésről a mélybe vagy a szántóföldre zuhant. Forgalom még nem volt a vonalon, így járműkár és személyi sérülés nem történt, ám a vasútvonal megnyitása december 11-ig késett.⁸

1900. december 4-én a Gölniczölgyi HÉV keskeny nyomközű szakaszán történt szerencsés kimenetelű kisiklás. A Szomolnokhutáról késő délután elindult 555 sz. vegyesvonal három utolsó

(poggyász-, posta-, személy-) kocsija kisiklott, és lezuhant a magas töltésről. Csodával határos módon nem sérült meg senki, így az a 24 vasúti munkás sem, akik – lévén aznap vették fel fizetésüket – erősen ittas állapotban utaztak hazafelé.⁹

Sokkal súlyosabb kimenetelű baleset történt 1907. április 5-én a Ruttká és Zsolna közötti Várna állomáson. Egy különvonal, amely mezei munkásokat szállított Németországba, téves váltóállítás következtében foglalt vágányra futott be, és összeütközött az ott álló tehervonattal. A különvonal favázis kocsijai csúnyán összetörték: a munkások közül hárman meghaltak, húszan megsérültek. Mindkét vonaton megsérült a vonatkísérő személyzet is.

„Ami eddig szinte elképzelhetetlen volt s amire a KSOD. eddigi életében még nem is volt példa, most a vak sors szomorú véletlensége következtében itt is megtörtént.”¹⁰

A KsOd legsúlyosabb kimenetelű balesete egy szép nyári délutánon következett be, 1911. augusztus 23-án, szerdán nem sokkal háromnegyed négy előtt. A Kassa–Zsolna vonalszakaszon két vonat haladt Kassa felől Poprád irányába: elől a távolsági személyvonal, mögötte pedig blokk távolságra a gyors. A túlsúfolt személyvonal mozdonyvezetője már Gánócfürdő megállóhelynél észlelte, hogy a szerelvény fékje nem működik rendesen. Emiatt vonatával csak egészen lassan tudott menni. Mégis továbbhaladt, mert a gyorsvonalnak Poprád-Felka állomáson kellett megelőznie a személyt, és ezen a forgalmas napon nem akarta, hogy felboruljon a menetrend. Szepesszombat megállóhelynél a gyorsvonal menetrend szerinti közelsége miatt a kalauzok megpróbálták a rengeteg



3. ábra: KISIKLÁS EPERJES ELŐTT



4. ábra: ÓRUZSINI BALESET

utast leszállítani a vonatról, de ez elég lassan folyt. Próbáltak jelezni az érkező gyorsvonatnak, annak mozdonyvezetője észre is vette a veszélyt, ám a vészfékezéskor ennek a vonatnak a berendezése is felmondta a szolgálatot.

A gyorsvonatot vontató gyönyörű, vadonatúj Ip oszt. 310 psz. gőzmozdonyt csak a személyvonat utolsóként besorolt, szintén új beszerzésű 216 psz. négytengelyes favázás, acélszekrényes személykocsija állíthatta meg.¹¹ Amint az a 2. ábrán látható, a mozdony roppant tömege valósággal felnyársalta a kocsit. A személyvonat közepén két háromtengelyes kocsi szintén csúnyán egymásba torlódott. A személyvonat első két kocsiján – a kép tanúsága szerint – nem látható nagyobb károsodás. A járműveket a poprádi tűzoltóknak szét kellett vágniuk, hogy a sebesülteket és halottakat kiemelhessék. Öten a helyszínen, egy személy a kórházba szállítást követően hunyt el. Nyolcan súlyosan, többen könnyebben sérültek. A poprádi, iglói és az este megérkező ruttkai műhely dolgozóinak megfeszített munkájával a pályát reggel 6 órára sikerült járhatóvá jární.¹² Hiba lenne csupán az elromlott fékberendezésekkel okolni a baleset bekövetkeztét. Ez és az ebben az időszakban bekövetkezett más súlyos balesetek bizonyították, hogy a nagyobb – 60–80 km/h-s – sebességgel, sűrű forgalomban közlekedő vonatoknál a blokkrendszer felett eljárt az idő.

A helyi lap figyelmeztetése megjegyzésre méltó örök tanulságul: „*Eltemetik a halottakat, meg fogják tenni a szükséges óvintézkedéseket, de azért a vasút ezután is meg fogja követelni a maga áldozatait éppen úgy, mint a technika többi modern vívmányai*”.¹³

Egy fotó őrzi az Eperjes előtti pályaszakaszon, a Tárca folyó mentén történt kisiklás emlékét (3. ábra). A személyvonatot vontató IIB oszt. 3 psz. gőzös siklott ki, és zuhant le a töltésről. A személykocsik a pályán maradtak, így feltételezhető, hogy az utasok nem sérültek meg. Sajnos, nem sikerült kideríteni, hogy a baleset mikor történt. A régi mozdony és a szintén régi, „oldalgombolós” kocsik arra utalnak, hogy a baleset legkésőbb a századforduló környékén történhetett. Egyelőre szintén ismeretlen egy súlyos kisiklás pontos időpontja, amely a Hernád völgyében, Órudsinnál történt. A mentést végző, szemlélődő személyek (egyen)ruházata alapján a baleset inkább 1918 utánra, már a csehszlovák impérium időszakára tehető (4. ábra).¹⁴

Jegyzetek

- 1 Összeállításunkban időrendben haladtunk, a baleseteket – típusuk (összeütközés, kisiklás stb.) szerint – nem szelektáltuk.
- 2 Életére és munkásságára nézve lásd HORVÁTH KRISZTINA: Schilhan János munkásságáról. In *Vasúthistoria Évkönyv 1988*. Bp., 1988, KÖZDOK, 34–42. p.
- 3 Wünscher Frigyes is méltatja 84–85. p.; W. F. okmányai: KM Arch. Okm. 240/965.; találmányairól a KM Könyvtárban.
- 4 KM Arch. KsOd iratok 6/1. 281.
- 5 Pesti Napló, 1872. február 10.
- 6 A vasúti balesetekre ld.: HORVÁTH FERENC: *Hazai és külföldi vasúti balesetek*. Bp., 1995, KÖZDOK. [A továbbiakban: *Horváth*] Ám ez a baleset rossz helyen (99. p.) és rossz időponttal szerepel.
- 7 Az Eperjes–Bártfa Helyiérdekű Vasút az 1893. augusztus 11-i vízáradás után. Fotóalbum. KM Arch. Képtár A/81-III.
- 8 Tominac 24–25. p.

⁹ Horváth 184. p.

¹⁰ Szepesi Hírnök 49/34. 1911. aug. 25.

¹¹ Stockklausner 110. p.

¹² Horváth 97-99. p.

¹³ Lásd a 11. jegyzetet.

¹⁴ Horváth, 184. p. – mindkét kisiklást „a világháború utolsó éveire” teszi, amit eszerint módosítanánk. A pontos időpontok megállapítása további kutatást kíván.



SZEMED A PÁLYÁN LEGYEN!

II. A RÁKOSI-KOR VASÚTJÁNAK HÍRHEDT SZTAHANOVMOZGALMA A 2000 TONNÁS TEHERVONATOK VONTATÁSA VOLT. KÉPÜNKÖN: LENGYEL JÁNOS SZTAHANOVISTA MOZDONYVEZETŐ 2000 TONNÁS TEHERVONAT TOVÁBBÍTÁSÁT AJÁNLOTTA FEL A PÁRTKONGRESSZUSRA. INDULÁS ELŐTT HERCSKA PÁRTTITKÁR TESTET-LELKET MELEGÍTŐ SZAVAIT HALLGATJA.
(MÁTHÉ ZOLTÁN GYŰJTEMÉNYÉBŐL)