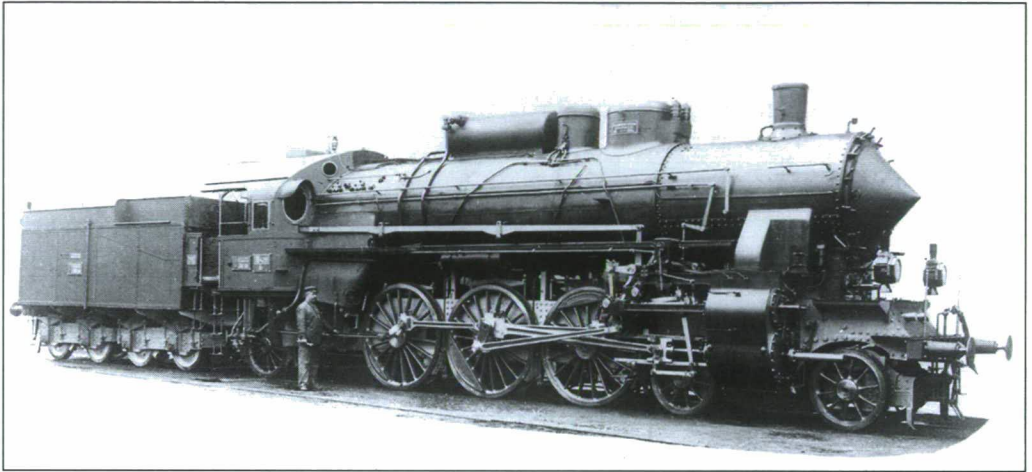


Felújítják a MÁV legszebb gőzmozdonyát?

Vasúti skanzenbe kerülhet a Matuska által felrobbantott mozdonytípus

A MÁV 301 sorozatú gőzmozdonya kora legmonumentálisabb, legerősebb gyorsvonati vontatójárműve volt Európában, az első világháború előtti magyar mozdonygyártás csúcsteljesítménye.

A trianoni határokon belül maradt hét mozdony továbbra is gyorsvonati fordákban teljesített szolgálatot. Az ország területének drasztikus csökkenése miatt rövidebb viszonylatokon, kisebb vonatokkal teljesít-



A MOZDONY GYÁRTÁSAKOR A BUDAPESTI GÉPGYÁRBAN

Az első darab 1911-ben hagyta el a MÁV Gépgyárat, és a későbbi években további huszonegy darab készült belőle. A mozdony gyors- és távolsági személyvonatokat továbbított azokon a vasútvonalakon, amelyek jelentős tengelynyomását elbírták. A híres Orient expressz állandó mozdonya volt Budapest és Bruck-Királyhida között. A gőzmozdony három hatalmas hajtott kerékpárjával, óriási gőzerejével akár tízkoosis gyorsvonati szerelvényt is képes volt száz kilométeres sebességgel továbbítani.

A Tanácsköztársaságot követő román megszállás idején a mozdonyok közül tizenöt darabot elhurcoltak az országból. Romániai működésük vesszőfutásnak bizonyult, mert a kezelőszemélyzet nem ismerte, a vasútvonalak pedig nem bírták el.

ményüket nem tudták kihasználni. Ebből kifolyólag e típus további megrendelése nem volt indokolt.

A mozdonyosorozat történetének mindenki által ismert eseménye a biatorbágyi vasúti merénylet. (lásd *Belvedere Meridionale*, 1994. 1-2. sz. 24-32.) 1931. szeptember 13-án a titokzatos Matuska Szilveszter felrobbantotta a biatorbágyi völgyhídon áthaladó 10-es számú bécsi gyorsvonat 301,001 pályaszámú gőzmozdonyát -, a mozdonyosorozat első tagját. Huszonhatan meghaltak, a sebesültek száma több tucat volt. A „legszebb magyar mozdony” elvesztésébe belenyugodni nem tudó *Fialovits Béla*, az Északi fűtőház akkori főmérnöke újragyártatta a főbb alkatrészeket, és a mozdonyt fiókműhelyében újjáépíttette.

A mozdonyok további pályafutása eseményszegény. A háború után is szolgálatban állottak, és egészen a hetvenes évek elejéig vittek személyszállító vonatokat Miskolc és Budapest között. Selejtezésük után a megmaradt mozdonyokat többször is felajánlották a Közlekedési Múzeum részére, de a muzeológusok ebben az időben csak a vasúti járművek modelleiben láttak megőrizendő értéket. Két mozdony került el a lángvágót: a 006 és 016 pályaszámú paripák gépezetüktől megfosztva állomási fűtőgépekként szolgáltak évekig-évtizedekig – addig, amíg valakinek eszébe nem jutott megmentésüknek gondolata.

A Magyar Vasúttörténeti Park 2000. július 14-ei megnyitásával friss vér áramlott a vasúti muzeológiába. Végre a 301-es sorozatú mozdony felújításáról is döntöttek.

A rekonstrukció színhelyéül a nagykanizsai fűtőházat jelölték ki. *Illés Endre* fűtőházi főnök elhivatottsága, a dolgozók nagy szakértelme és a mozdony iránti szeretet meghozta gyümölcsét. Szinte poraiból élesztették újra az elfeledett legendát. A gépezet és a kazán rossz állapota a működőképes felújítást nem tette lehetővé, a mozdonyt

vasúti zsargonnal „hideg” megőrzésre szánják. A gépezetet az annak idején az istvántelki járműjavítóban kiállított 019-es gőzgépből pótolják – amelyet *Lányi Ernő* egy MÉH-telepről mentett meg az utókor-nak, még a hetvenes években. A kéményt a fűtőház maga csinálta. A négy hengerből csak a külsők által működtetett gépezet ill. rudazat készült el, a mozdonyfőkereten belülit nem állították helyre. A mozdony hajtása jelenti a felújítás legnagyobb problémáját: a hajtó- és csatlórudak hiánya miatt először más – e szerkezeti részükben hasonló – mozdonytípusokból próbálták pótolni az alkatrészeket, kisebb-nagyobb átalakítással. Azonban a 301-esnek minden más magyar mozdohnál nagyobb méretei miatt ez a terv megghiúsult. Új rudazat legyártására nem telik a költségvetésből. Ezek a nehézségek lassították ősz folyamán a felújítást.

A 301,016 egyik legnagyobb kincse lehet a vasúti muzeológiának, a honi és külföldi vasútbarátoknak. Még hiányosságaiban is lenyűgöző műszaki emlék, méltón hirdeti a jövődönnek a magyar ipar egykori diadalát. Reméljük, nemsokára a vasúttörténeti parkban üdvözölhetjük.

MÁTHÉ ZOLTÁN



A MÁV 301.016 PSZ. GŐZMOZDONYA FELÚJÍTÁSA SORÁN
NAGYKANIZSA ÁLLOMÁSON

A Vasút&Modell felvétele