Az Árpád motorkocsi

A MÁV-nak a Ganz vállalat által gyártott Árpád típusú motorkocsija Magyarország első gyorssínautóbusz-típusa volt. A négytengelyű, kizárólag első osztályú helyekkel ellátott gyorssínautóbuszok az 1934. évi menetrendi fordában a Budapest–Bécs távolságot – egy rövid megállással – közel három óra alatt tették meg. A vonalon a háromórás menetidőt 2009-ben sikerült újra elérni a Railjet vonatok bevezetésével.

A képen közlekedés, vasút, sín, vonat látható

Előfordulhat, hogy az AI által létrehozott tartalom helytelen.

Előzmények

A MÁV a nagy gazdasági világválság idején nagy díjszabási elszámolástartozást halmozott fel Belgiummal szemben. A tárgyalások során a felek megállapodtak, hogy a tartozás kiegyenlítése áruszállításokkal történik. A belga vasút ebben az időben határozta el a személyforgalom motorosítását. A követelmények kielégítésére a Ganz gyár vagontervezési osztályán egy könnyűszerkezetű, forgóvázas motorkocsit terveztek, amelynek meghajtására Jendrassik György egy 220 lóerő teljesítményű, hathengeres dízelmotort fejlesztett ki.

A belga motorkocsiból csak egy példány épült, de a gyár vezetői felismerték a konstrukcióban rejlő lehetőségeket, és lehetővé tették, hogy a gyár a belga motorkocsi tervei alapján saját kockázatára egy hazai viszonyoknak megfelelő konstrukciót dolgozzon ki, és két kísérleti példányt megépítsen.

Tervezés

Az új motorkocsi tervezését Baránszky-Jób Imre vezetésével 1933 májusában kezdték meg, és a jármű 12 hónap alatt, 1934 májusára készült el. A motorkocsi alváza és szekrényváza újdonságnak számító, krómacélból készített, könnyű, hegesztett rácsszerkezet volt.

A meggyvörös és krémsárga színezésű motorkocsi, akkori meghatározása szerint sínautóbusz, formáját a lehető legkisebb légellenállás figyelembevételével alakították ki. Az oldalfal síkjába simuló beszálló ajtókat az ajtószárnnyal együtt működtetett billenő lépcsők egészítették ki. Az alváz alatti berendezéseket szoknya burkolta. A kocsiszekrény sínfej feletti magassága mindössze 3300 mm volt. Az egyterű utasteret 72 kényelmes ikerüléssel rendezték be.

Műszaki adatok

Legnagyobb sebesség: 110km/h Ülések száma: 72

Motor: 6 hengeres dízelmotor Teljes hossz: 22 400 mm

Motorteljesítmény: 176 kW Szélesség: 3 091 mm

Névleges fordulatszám: 1200 1/s Magasság: 3 605 mm

Kiszerelt tömeg: 34,5 t Kerékátmérő: 920 mm

Az Árpád első útja

Az Árpád motorkocsi 1934. június 4-én teljesítette az első üzemi futópróbát. A próbán a motorkocsi a 110 km/h üzemi sebességet 5200 m hosszon 248 másodperc alatt érte el, és 128 km/h végsebességre gyorsult fel. A jármű hivatalos bemutatóját 1934. augusztus 30-án tartották Budapest és Komárom között. Ezt követően az Árpád nemzetközi bemutatóutakon vett részt: 1934 szeptemberében Ausztriában, 1934 októberében Lengyelországban és Csehszlovákiában járt.

Menetrendszerű forgalom

A hazai és külföldi próbák minden várakozást felülmúló sikerei után a MÁV két motorkocsi átvételéről döntött, az **Árpád** a 20-as, az **Előd** a 21-es pályaszámot kapta. A menetrendszerű forgalom rögtön nemzetközi meneteket jelentett: az Árpád és az Előd a Budapest–Bécs viszonylatban keltett nagy érdeklődést. A reggeli A802 járat 7.12-kor indult Budapest Keleti pályaudvarról, és egy rövid megállással Hegyeshalomban, 10.10-kor érkezett Wien-Ost állomásra. A visszaúton az A801 járat 20.15-kor indult Bécsből, és 23.13-kor érkezett a Keletibe. Az Árpád 2 óra 58 perc menetidejével és 92,2 km/h utazósebességével messze megelőzte korát, és joggal nevezhető a mai EuroCity vonatok előfutárának.

A sorozat példányai

A MÁV 1935 elején két további motorkocsit rendelt a Ganz gyártól. A két új motorkocsi a 22-es pályaszámú **Huba** és a 23-as pályaszámú **Tas** volt. 1937-ben két további motorkocsival bővült a flotta, a 24-es pályaszámú **Szent István** és a 25-ös pályaszámú **Szent László** nevű motorkocsival. 1940. április 2-án állt forgalomba a sorozat hetedik tagja, a 26-os pályaszámú, **Mátyás Király** névre keresztelt motorkocsi.

Az utolsó példány

A képen jármű, közlekedés, tömegközlekedés, Szárazföldi jármű látható

Előfordulhat, hogy az AI által létrehozott tartalom helytelen.A képen fém, kültéri, elhagyott, talaj látható

Előfordulhat, hogy az AI által létrehozott tartalom helytelen.A képen bútorok, fedett pályás, fal, szék látható

Előfordulhat, hogy az AI által létrehozott tartalom helytelen.A háború végén a MÁV állományában csak egy üzemképes motorkocsi, a 23-as pályaszámú Tas maradt. A Tas 1958 júliusában a GYSEV állományába került, ahonnan hivatalosan 1975. március 3-án selejtezték. Selejtezését követően, 1987-ben a MÁV Szolnoki Járműjavító Üzeme mint vasúttörténeti emléket felújította. A felújított motorkocsi a sorozat első járművének és híressé vált névadójának emlékére az Árpád nevet kapta. 2021 januárjában a volt Északi Járműjavító Üzem egykori dízelcsarnokába szállították át, hogy az odaköltöző Közlekedési Múzeumban kiállítsák.