

## AZ USA SZÁRAZFÖLDI HADERŐ SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI HADTESTÉNEK MŰVELETEI A II. VILÁGHÁBORÚBAN

### **Absztrakt**

*Az USATC S160-as Truman hadimozdony a második világháború után még sokáig használatban maradt számos országban. Ez a cikk arra világít rá, hogy az amerikai hadsereg Szállítmányozási Hadteste hogyan tudta világszerte lebonyolítani hadműveleteit ennek a mozdornak a segítségével. Az Amerikai Egyesült Államok Hadseregének Szállítási Hadtest Vasúti Szolgálatát (United States Army Transportation Corps Military Railway Service - USATC/MRS) felosztották Nagy Vasútvonali Hadosztályokba (Grand Railway Divisions - GRD) és alacsonyabb szinten Vasútvonali Műveleti Zászlóaljokba (Railway Operation Battalions - ROB).*

**Kulcsszavak:** gőz hadimozdony, USATC, katonai szállítás, Második Világháború, logisztika

### **Bevezetés**

Az európai háború logisztikai előkészületei sok időt igényeltek, hiszen két és fél év kellett ahhoz, hogy az Egyesült Államok érdemben is támadhasson Európában. Az S160-as szabvány gőzmozdony alkalmazása kulcsfontosságú volt a vonalak újrakepítése során, mivel az afrikai hadjárat idején 1942 novemberében, illetve a japánok Dél-Ázsiából való kiűzése után az amerikaiakat mindkét hadszíntéren elpusztított vasútvonalak fogadták. Az egyedüli reményt a későbbi európai hadszíntér jobb infrastrukturális állapota jelentette. Azonban az amerikai haderő maga is rákényszerült a vasútvonalak pusztítására Szicíliában és Dél-Olaszországban 1943-ban, majd 1944-ben Normandiában és a Földközi-tenger partjainál.

A légitámaszpályákkal sikerült megakadályozni ugyan az ellenséget a pályák használatában, de az ezt követő megszállás is nehezebbé vált. Amikor a németek visszavonulása túl gyorsá vált, és a vasútépítők ezzel nem tudtak lépést tartani, a hadsereg – a vasúti szállítás

kapacitásának kiegészítésére, a szállítási vonalak meghosszabbítására - bevetette a Motor Transport Brigade-okat (motorizált szállítási brigádok - MTB), amelyek áthidalásul teherautóval segítették a csapatokat - ezek egyike volt a Red Ball Express is. Az amerikai vasúti egységek csak 1945 nyarán csökkenthették tevékenységük mértékét.



*1. ábra. USATC S160-as Truman hadimozdony a Fort Eustis-ben használt festéssel*

## **1. A hadimozdonyok szerepe a hadszíntéri szállításban a II. világháború során**

A hadimozdonyok világában híres az amerikai S160-as sorozat. Ha a fotókon vagy élőben a Vasúttörténeti Parkban jobban szemügyre vesszük a járművet, feltűnőek lehetnek azok az ismertetőjegyek, amelyek különlegessé, formailag kissé idegenné teszik számunkra, és valóban érezhetjük, hogy nem egy európai konstrukcióval állunk szemben. Vizsgáljuk meg pontosan, hogy hogyan is lett része egy ilyen mozdony a magyar vasúti közlekedésnek.

Ismeretes, hogy a főbb csatateretek mindkét háborúban javarészt Németország határain kívül helyezkedtek el. Az első világháborúban rövid ideig csak Elzász déli részének gazdagabb területei váltak érintetté, valamint 1914-ben Kelet-Poroszország is. Később, a második világháborúban, eltekintve a légitámadások rombolásaitól, 1944 végéig nem tartózkodtak idegen csapatok Németországban.

A német katonai vasútvonalak, illetve a német gőzmozdonyok története emiatt az Atlanti-óceán és a Fekete-tenger között igen összetett eseménysornak tekinthető. A G3, G4, G5 és G7 típusok az első világháborúban, a P8, G8, G8.1 és G10-es típusok mindkét háborúban, valamint az 50, 52, 56.20-as típusok a második világháborúban több millió kilométert tettek meg Belgiumban, Franciaországban, valamint Oroszországban és a Balkán térségében. E típusoknak külföldön több ezer példánya maradt fenn évtizedeken keresztül, befolyásolva a vasúti közlekedést.

Németországban ezzel szemben a külföldi mozdonyok alkalmazása a vasúti hadműveleteknél csak kivételes jelenség volt. Való igaz, hogy a szovjet erők gyakorta használták a vasútvonalakat azt követően, hogy azok 1944-től a birtokukba kerültek, egészen állandó jelenlétük 1994-es végéig, de a különböző nyomtávok meggátolták a szovjet mozdonyok széleskörű bevetését.

A külföldi mozdonytípusoknak csak egy maroknyi példánya volt üzemben jelentősebb számban Németországban. Ezek közé tartozott a 2-8-0 kialakítású, S160 típusú amerikai tehervonati mozdony is, amelyet a hadsereg megbízásából J. W. Marsh őrnagy hadmérnök tervezett, a Mérnök Alakulat Vasútra Szakosodott Osztályának szakembereként (Railway Branch of the Corps of Engineers). Mind a hadműveletek rövidsége, mind pedig a nehéz körülmények miatt szinte semmilyen forrás nem maradt meg a német vasúttörténelem dokumentumai között a gépek használatainak részleteiről. Mindez figyelemreméltó annak tudatában, hogy a típusból 2120 példányt gyártottak, és rendszeresen üzemben volt 40 éven át a második világháborút követően.

Mindkét világháború során az amerikai katonai vezetőség fő alapelve az volt, hogy olyan nagy mennyiségben szolgáltassa a felszerelést, amilyenben csak lehetséges, hogy minimálisra csökkentse a személyi veszteségeket, és ezáltal az utánpótlási akadályokat is elhárítsa. A természeti forrásoknak köszönhetően minderre képes is volt az USA.



*2. ábra. Truman hadimozdony a Vasúttörténeti Parkban.  
A MÁV 411-es megnevezéssel üzemeltette a típust*

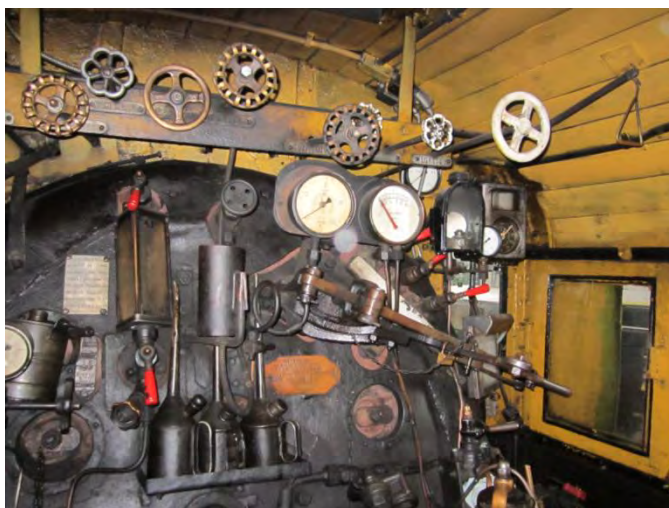
A németek sajátos hadviselésére inkább jellemző volt a kocsik helyreállítása olyan veszélyes akciók esetében is, mint például a Feldbahn (egyszerű keskeny nyomtávú vasút) egyik szerelvényének kisiklása 1918 szeptemberében a visszavonulás és az ellenség bombázójánál való kimenekítés alatt, kockáztatva a katonák életét.

Az európai háború logisztikai előkészületei sok időt igényeltek, hiszen két és fél év kellett ahhoz az Egyesült Államoknak, hogy Hitler hadüzenete után érdemileg is támadhassanak a kontinensen. Ezt az időszakot azonban sikerült úgy kihasználni, hogy az expedíciós hadseregeket kellő mennyiségben támogassák majd a logisztikai egységek. Célszerűnek látszott a hadianyagok zavartalan szolgáltatása a front számára, mérlegelve a harcterek különféle és megannyi jellegzetességeit.

Az afrikai hadjárat idején 1942 novemberében, illetve a japánok Dél-Ázsiából való kiűzése után az amerikaiakat viszont csak lepusztított vasútvonalak fogadták. Az egyedüli reményt a későbbi európai hadszíntér jobb infrastruktúrája jelentette. Másrészt az amerikaiaknak

maguknak is rá kellett fanyalodniuk a vasúti vonalak megsemmisítő pusztítására Szicíliában és Dél-Olaszországban 1943-ban, majd 1944-ben Normandiában és a Földközi-tenger partjainál. A kiterjedt légicsapásokkal sikerült megakadályozni ugyan az ellenség vasúti pálya-használatát, de ezáltal a megszállás is nehezebbé vált. Az is bizonyos, hogy a Tengelyhatalmak hosszú visszavonulásuk alatt anynyi járművet, hidat, állomást és vasútvonalat pusztítottak el, amennyit csak tudtak.

Meghatározó tényező volt az is, hogy a hadsereg saját személyzetének nem volt könnyű megszoknia a külföldi mozdonyok különböző üzemeltetési technikáját és jellemzőit. Az útvonalak ismerete nélkül és a részben megsemmisült jelzőrendszerek miatt elég nehéz volt irányítani a mozdonyokat a lerombolt Európában.



*3. ábra. A vezetőállás részletei*

Az új célok kielégítése érdekében épült mozdonyok közül az alábbi szériákat kell megemlítenünk:

- 916 2-8-2 'MacArthur' a különböző keskeny nyomtávú rendszerek miatt;
- 200 nehéz 2-8-2 közel-keleti típus;
- 382 'S100' 0-6-0T-s tolatómozdony;
- 2120 univerzális 'S160' 2-8-0.

A dízelmozdonyokról is meg kell emlékeznünk egy mondat erejéig, mivel beletartoztak a hasonlóan nagy mennyiségben épített mozdonyok első osztályába.

## 2. Az európai robosztus: az USATC S160-as Truman hadimozdony

Az S160-as modellen már az európaiak számára ismerős kerékelrendezés köszön vissza, mivel az USA ilyen mozdonyokkal már részt vett az első világháborúban. Kezdetben 1946 darab 'Pershing' állt az amerikai hadsereg szolgálatában a franciaországi bevonuláskor, majd számtalan francia vasútvonalnál, nem számítva azokat a példányokat, amelyek Lengyelország és Románia számára készültek.

1941-ben az észak-amerikai nehézteher-forgalom már haladást mutatott, miután a viszonylagosan kicsi 2-8-0-ás („Consolidation”) típusú leváltották. Más kontinenseken az univerzális vegyes forgalmú feladatokat befolyásolta a mozdonyfordító korongok mérete, illetve a szintén kisebb mozdonyozások és fűtőházak megléte. A tervezés során nem merült fel igény arra, hogy a gépek magas vontatóerővel bírjanak. Az új USATC (United States Army Transportation Corps - Amerikai Egyesült Államok Hadseregének Szállítási Hadteste) S160-as a 'Lend-Lease' program során az angoloknak korábban átadott S200-as típus 2-8-2-es tengelyelrendezésű mozdonyok utóda lett.

Később, Magyarországon az S160-nal szemben a következő követelményeket támasztották: 340 tonnát 75 km/h, 1100 tonnát 50 km/h és 2245 tonnát 30 km/h maximális sebességgel legyen képes vontatni, illetve lejtőkön 970 tonnát 22 km/h sebességgel szállítani. Összehasonlításképpen az 52-es 'Kriegslok' (hadimozdony) számára lejtőkön a DB (Deutsche Bundesbahn) használati utasítása alapján 70 kilométeres sebességgel 960 tonna volt engedélyezett, illetve 30 kilométeres sebességgel 1090 tonna.

Az amerikai mozdonyok nyomtávjának illeszkedniük kellett a kontinensen megszokottakhoz, így elég vékony sziluettel készült az S160-as típus. A fényképeken, ha csak egymagában áll, viszont az amerikai mozdony a szűkösen és szorosan felszerelt kazán miatt nagyobbak látszik, mint amilyen valójában volt. A mozdony azzal az alvázfelrendezéssel rendelkezett, amely a századforduló óta ismerős volt Amerikában. A magas hatásfokú kazánok a tágasra kiképzett kiépített acél tűzszekrényekkel sem számítottak újdonságnak. Az 1:43-as arány a tüzelő- és a fűtőfelület között az alacsonyabb minőségű szénrel való fűtéssel is számolt (összehasonlításként a Reichsbahn 1:52 arányával a 44-es osztály esetében, amely 1:46-ra csökkent az 50-es és az 52-es sorozatokon, amelyek kifejezetten há-

borús szolgálatra voltak fejlesztve). Az egyik fő előny a Bissel-inga alkalmazása volt, amely a mozdony egyensúlyozását nagyban segítette, és lehetővé tette a mozdony súlypontjának stabilitását. A szerkocsi is nagyon nagy volt az európai kontinensen megszokottakhoz viszonyítva, mert 24 000 liter vizet és 10 tonna szenet tudott szállítani.

Ellentétben a brit és a francia szabvánnyal, a gőzmozdony vezetése jobb oldalról történt. Az elülső takaróelem-hengerfedélen nem volt a dugattyúrúdnak megvezetése. Az oldaljárdára nyíló ajtó a fűtő oldalon olyan kicsi volt, hogy egyedül a mozdonyátor vagy a konyha szellőztetésére volt alkalmas. A mozdony gőzfékjei és légfékje amerikai Westinghouse szabványok alapján készültek. A füstszekrény ajtaja, amely nem pontosan középre került, elég nagy helyet biztosított ahhoz, hogy egy kéthengeres légsűrítő is felszerelésére kerüljön. A gőzdóm és a homoktartály közös fedél alatt helyeződtek el. A szerkocsi kerekei egy-egy tömör formából voltak öntve. Az acélöntvények egyszerű szerkesztése révén az amerikai mérnökök ugyanazt a letisztult konstrukciót állítottak elő, mint német ellenfeleik az 52-es sorozattal, amelyről már szoltunk. Sajnos, konstrukciós hibák miatt voltak különböző szerencsétlen kazánrobbanások is az S160-ason. Ilyen például Magyarországon is történt, amikor Levénél felrobbant egy 411-es, és a baleset után kezdték el lecserélni a műszereket a MÁV (Magyar Államvasutak) szabványú vízállásmutatóra.

A mozdonyokat az ALCO, Baldwin és Lima cégek építették. A következő számokat osztották ki 1942-től 1945-ig:

1601 - 1926;	2032 - 2382;	2400 - 2459;
2500 - 2989;	3200 - 3749;	4402 - 4483;
5155 - 5199;	5700 - 5859;	6024 - 6078.

Az S160-as típuselnevezésében az „S” a gőzhajtást (steam) jelölte, de nem kizárt az a feltevés sem, miszerint az „S” a minőségi szabvány (standard) betűjele volt. A 160-as szám pedig az első három számjegye a gyárak által jóváhagyott tervek nyilvántartásbeli futószámának. Az első S160-as 1942. november 27-én érkezett meg Nagy-Britanniába. A mozdonyokat Doncaster kikötőjében rakodták ki, és az első példányokat a környék vasúti közlekedésébe is bevonták. A mozdonyokért a London and North Eastern Railway (LNER) és a Great Western Railway (GWR) vasúttársaságok voltak felelősek. Az LNER által működtetett mozdonyok színe fényes szürke volt, ezüst feliratokkal. Először csak az USA felirat szerepelt rajtuk, majd felke-

rült a "TRANSPORTATION CORPS" jelzés is. A 2373-as gépet fekete tere fényezték át a sajtó kedvéért.

USATC S160-AS TRUMAN HADIMOZDONY  
FŐ TECHNIKAI ADATAI

1. számú táblázat

Nyomtávolság	1435 mm
Hajtókerék-átmérő	1448 mm
Futókerék-átmérő	838 mm
Ütközők közötti hossz	18473 mm
Magasság	3925 mm, később: 4650 mm
Szélesség	2743 mm
Csatolt kerekek tengelytávolsága	4725 mm
Teljes tengelytávolság	7087 mm
Szolgálati tömeg	73,0 t, később: 73,5 t
Tapadási tömeg	64,0 t
Legnagyobb tengelyterhelés	16,0 t
Legkisebb pályaivsugár	73 m

A szállítások során 498 mozdonyt kölcsönöztek egy időre a négy nagy vasúti cégnek és külön másik négy példányt a brit hadseregnek. További példányokat későbbi használatra őriztek meg. 1943. szeptember 14-én 104 jármű állomásozott Newport mellett (Dél-Wales); 1944 márciusában további 119 gép állt a Treforest-nél. Nem az összes példány jutott keresztül az óceánon, mivel legalább 8, vagy talán 18 gőzmozdony süllyedt hullámsírba a szállítások során.

További 135 gépet Észak-Afrikában rakodtak ki, melyek később követték az amerikai győztesek előrenyomulását Olaszországban. Összesen 244 gépet szállítottak át közvetlenül Olaszországba, majd helyeztek üzembe.

Rögtön a szövetségesek partraszállása után Franciaországban, 1944. június 6-án az S160-asok átszállítása beindult Angliából a kontinensre.



### **3. Az S160-as hadimozdonyok útja a világ körül, és a katonai szállítmányozási szervezetek**

Mint megannyi vasúttal kapcsolatos adat, az S160-as sorozat története is először akkor válik igazán érdekessé, amikor túljutunk az alapvető adatokon, és a mozdonyok történelmi szerepéről esik szó, amely hozzásegítette Európát a második világháború borzalmainak befejezéséhez. A haderő támogatása felszereléssel és ellátmánnyal ugyanannyira fontos tényező, mint maguk a hadműveletek.

Az Amerikai Egyesült Államok Hadseregének Szállítási Hadtest Vasúti Szolgálatát (United States Army Transportation Corps Military Railway Service - USATC / MRS) felosztották Nagy Vasútvonali Hadosztályokba (Grand Railway Divisions - GRD) és alacsonyabb szinten Vasútvonali Műveleti Zászlóaljakra (Railway Operation Battalions - ROB). Amikor a németek visszavonulása túl gyors volt és a vasútépítők nem tudtak lépést tartani, a hadsereg bevetette a Motor Transport Brigade-okat (motorizált szállítási brigádok - MTB) is, amelyek áthidalásul teherautóval segítették a csapatokat - ezek egyik oldalága volt a Red Ball Express is.

1941-től a GRD-k 701-710-ig kaptak számozást, a ROB-ok pedig 711-766-ig, valamint elkelt a 770-es jelzés is. A konfliktusok összetettsége következtében a vasúti szolgálatra beosztott katonák Észak-Afrikától, Olaszországon és az angol csatornán keresztül, Ázsiáig az összes óceánon, tengeren átkeltek.

A különféle egységek munkája kis számban emlékalbumokban jelent meg „Amerikai Vasútvonali Egységek Múltja” címen. Az RGD-k közül a 706-710-től terjedő egységek állomásoztak Európában. Minden ROB az egyik fontosabb amerikai vasúti társaság „szponzoráltja” volt, ami azt jelentette, hogy azok személyzete lett besorozva. A hátszországban fellépő emberhiányt - amennyire lehetséges volt - nők személyében pótolták.

#### **3.1. A 718. Vasútvonali Műveleti Zászlóalj útja Bostontól Mainzig**

A 718. ROB-ot 1943. december 14-én vetették be. Az alakulat felállítását a New York Központi Vasútvonal támogatta. Állománya, jellemzően az akkori vasúti egységekre, mintegy 30 tiszt és 680 katona volt. 1944. július 23-án a 718-at behajózták Bostonból a „Mount Vernon”-térképére. 1944. augusztus 1-én megérkeztek Greenockba,

Skóciába. Ugyanezen a napon a hosszú vonatút folytatódott St. Mellons-ba, az Anglia-Wales határon.

1944. augusztus 9-én az út következő állomása Southampton volt, ahol az egység augusztus 13-án behajózott a partraszálló járművekre. A személyzet végül 15-én megérkezett „Utah Beach”-re, Normandiában. A ROB parancsnoki állását Foligny-ben hozta létre, és körzetébe tartozott a Mayenne-ig és Rennes-ig tartó vasútvonal. A legnagyobb probléma kezdetben a mozdonyok vízpótlása volt, mivel a németek megsemmisítették az infrastruktúrát.



4. ábra. A 713-as Vasútvonali Műveleti Zászlóalj (ROB) egyik mozdonya Lotaringiában

Kezdetben a szállítási műveleteket rögtönözni kellett. 1944. szeptember 15-én a parancsnokságot áthelyezték Bar-le-Duc-ba, és az egység vette át a felügyeletet a Sommesous - Commercy - Revigny - St. Menehould-Verdun vonal felett. A francia vasutasok „G1 felügye-

let” alatt dolgoztak ezen a 400 mérföldes szakaszon. 1944. október 7-én a csapatok a hétórás német tüzérségi támadás alatt érkeztek meg Conflansba. Sézanne-ban az egység elszenvedte az első európai vereségét - hat személy halt bele az összecsapásba.

1944. október 12-én a parancsnokságot ismét áthelyezték, ezúttal Sézanne-ba. Az átrakóállomások így Metz irányába tolódtak. 1944. november 15-én újra költözés következett Conflans-Jarny-ba, a német tüzérség hatóvonalán belül, amely még mindig Metz-ben állomásozott. A műveletek hatósugara a belgiumi Athus-ból egészen Château-Salins-ig ért el.

December 4-én a parancsnokság áttelepült a Frouard melletti Nancy-ba, és ennek következtében a csapat beleütközött a német ellentámadásba az Ardenneknél. 1945 januárjában az új főhadiszállás Longwy volt. 1945. január 10-én az egység elvesztette egyik mozdonyvezetőjét, illetve a legjobb fékszakértőt, Joseph Cushman-t, aki megpróbált kihozni egy löszerekkel teli vonatot egy robbanásveszélyes vágányszakasról.

1945 januárja emlékezetes hónap a szállítások mennyisége végett: 3624 vonat 29 217 megrakott és 22 336 üres vagonot továbbított. Az Ettelbrück - Gouvy vonal újra használhatóvá tétele hatalmas erőfeszítéseket igényelt, beleértve 27 híd javítását, valamint 18 olyan alagút ellenőrzését, amelyek csodával határos módon nem omlottak be.

A Gouvy - Bleialf vonalon március 3-án (más források szerint 30-án) az egység első vonata belépett Németországba a 7234-es dízelmozdonnyal. Kezdetben a művelet nem volt kiterjeszthető a széleskörű pusztítások miatt. Nem sokkal később, egy napon 18 000, illetve egy hét alatt 120 000 német hadifoglyot szállítottak a szerelvények. Március 25-én összesen 42 vonatnak kellett átjutnia az egy vágánnyal rendelkező Wasserbillig-Ehrang vonalon, amely szinte lehetetlen feladatnak tűnt. 1945 áprilisában a 712. ROB elhagyta a foglalkoztatási körzetét, átadva azt a 718.-nak. Az új parancsnokságot Mainzban hozták létre, melynek során a század beköltözött a Reichsbahndirektion (igazgatóság) épületébe. A gárda ezek után a Kreuznach-Mainz vonalat használta, mely a számtalan kirakodási pontjának és mellékvágányának köszönhetően a „Harminc mérföldes telep” néven vált ismertté. Az elnevezés azért volt találó, mert a tolatásoknál gyakran kellett igénybe venni a fő vonalat, amely kockáztatta a biztonságos működtetést.

1945. április 14-én megnyílt az előző évben elhunyt Rooseveltt elnökről elnevezett Rajna híd. Patton tábornok különleges vonatát követően, amely 14:30-kor haladt át a területen, megindult az első rendszeres utánpótlás-vonat 15:05-kor két USATC dízelmozdonyral, a 7968-assal és a 7966-ossal. Április 24-étől szükségessé vált német személyzet alkalmazása és a hadműveletek csomópontja így már a keleti Hanau volt.

Rendelkezésünkre áll egy jelentés a mozdonyok 1945. május 12-i elhelyezéséről. Ekkor a 718. ROB a kapcsolat kialakításán dolgozott a francia határnál, a Hergarten-Falck állomásánál, felhasználva Mainz-Bischofsheim szerelvényeit.

Hatvan darab S160-as mozdony volt nyilvántartásban. Szám szerint ezek a következők voltak:

1611,	1622,	1636,	1645,	1652,	1678,	1822,	1872,	
1882,	1890,	1914,	2095,	2107,	2128,	2135,	2153,	
2196,	2203,	2292,	2299,	2374,	2404,	2432,	2432,	
2447,	2458,	2558,	2560,	2561,	2572,	2574,	2578,	
2579,	2581,	2589,	2594,	2597,	2605,	2623,	2818,	
2824,	2845,	2851,	2866,	2871,	2874,	2882,	2883,	
2890,	2929,	3512,	3513,	3579,	3580,	3583,	3589,	
5712,	5714,	5727,	valamint az 5776.					

Ezen felül 1945. április 27-én a tartalékként kezelt német mozdonyok közül négy 42-es, tíz 44-es, tizenkét 50-es, két 52-es, egy 56.2-es, két 56.20-as, három 58.10-es és négy 78-as osztályú volt.

Június 11-étől a német személyzet már dolgozhatott az amerikaiak felügyelete nélkül is. Németországban az egység tevékenysége 1945. augusztus 15-én véget ért, pontosan azelőtt, mielőtt hírek jöttek volna Japán kapitulációjáról, és pontosan annak a napnak az évfordulóján, amikor a 718. ROB partra szállt a kontinensen.

### ***3.2. A 732. Vasútvonali Műveleti Zászlóalj a Meuse és a Rajna partjain***

Lorraine határállomásától, Hergarten - Falck-tól Hessen és Thüringen felé, a 732-es ROB-ot működött. Az alakulat embereinek sikerült elérni egy saar-vidéki híd helyreállításával, hogy használható vonalat telepítsenek a határtól egészen Mainzig már 1945. április 1-

én. 1945. április 7-én ők dolgoztak egyedül 21 szerelvényel Saarbrücken-től keletre, és így megkezdődött a forgalmi dugók felszámolása is, amelyek egészen a Thionville-Párizs útvonaltól kiindulva bénították a szállításokat.

Április harmadika és harmincadika között már 709 darab szerelvény állt üzemkészen. Ezek összesen 107 840 katonát, 89 760 felszabadított francia munkaszolgálatost és 27 320 német hadifoglyot szállítottak.

1945. május 11-én a Saarbrücken-i parancsnokság a következő riportot közölte a különböző vonalak működéséről:

*“A 732. ROB Saarbrücken-ben a következő vonalakért volt felelős alapján:*

*Falk-Hargarten - Saarbrücken*

*Saarbrücken - Neunkirchen (Fischbachtal és Sulzbachtalbahn)*

*Neunkirchen - Homburg (exkluzív)*

*Homburg (exkluzív) - BadKreuznach (inkluzív)*

*Neunkirchen - BadKreuznach (inkluzív).*

*A következő vonalak működőképeseik:*

*Falk Hargarten - Saarbrücken-Schleifmühle*

*Saarbrücken-Schleifmühle - Neunkirchen (Fischbach vonal)*

*Neunkirchen - Homburg*

*Homburg - Bad Kreuznach.*

*1945. május 14-én a Nahe hidat felújították. A Saarbrücken - Homburg vonal azonban több mint tizenkét megszakítással még mindig nem volt teljesen használható.”*

A 723. ROB szintén egy terjedelmes listával rendelkezett mozdonyokat illetően, amíg Bw Mainz-Bischofsheim-nél, a Bischofsheim - Hargarten-Falck vonalon állt szolgálatban.

1945. május 12-én ötven S160-as állt rendelkezésre:

1620,	1621,	1637,	1648,	1686,	1703,	1704,	1780,
1814,	1831,	1849,	1887,	1906,	1922,	2096,	2101,
2109,	2115,	2139,	2147,	2151,	2164,	2172,	2185,
2204,	2207,	2250,	2297,	2323,	2356,	2361,	2411,

2430, 2434, 2453, 2500, 2511, 2584, 2598, 2619,  
2823, 2843, 2846, 2848, 2868, 3208, 3211, 3582,  
3590, 3591.



5. ábra. A 713-as Vasútvonali Műveleti Zászlóalj (ROB) egyik Truman mozdonya Afrikában

Egy ideig szintén megtalálhatóak voltak ennél az osztagnál a 1692, 1708, 1760, 1803, 1812, 1818, 1827, 1856, 2354, 2356 és a 2645 mozdonyok. Ráadásul birtokukban volt egy USATC S100 0-6-0T is.

Április 27-én a következő német mozdonyok voltak még feljegyezve: négy 42-es, tizenegy 44-es, kilenc 50-es, két 56.2-es és két 56.20-as sorozatú gép.

### **3.3. A 735. Vasútvonali Műveleti Zászlóalj Oberösterreich mentén**

A 735. ROB európai útja során Skóciából indulva Londonon keresztül ért Normandiába, majd Párizson, Belgiumon keresztül a Ruhr-vidékre és Alsó-Szászországba. Ezt követően felvette a kapcsolatot a Hanau - Würzburg - Schweinfurt - Nürnberg - München - Salzburg - Linz vonalon.

### **3.4. A 759-ös Vasútvonali Műveleti Zászlóalj Afrika-Hanau térségében**

A 759. ROB legénységét nagyrészt a Missouri Pacific Railroad támogatta. 1943. május 11-én érkezett az algériai Tangier térségébe. Féléves Algériában és Tunéziában elvégzett munka után a frissen behívót kapott csapatok 1943. november 17-én Nápolyban szálltak partra.

A következő évben, október 15-én a legénységet átszállították Toulonba. Előrehaladván Dél-Franciaországon, 1945. április 14-én a katonák német területre érkeztek. Az alakulat volt felelős a „650 mérföld hosszú kétvágányos hálózatért a Rajnától az Elbáig a Flieden - Gemünden, Eisenach - Meiningen, Weimar - Jena - Gera és Lipcse - Zeitz - Gera vonalakkal egyetemben.” A munka Hanauban kezdődött, ahol létrejött a Klein-Auheim parancsnokság. Április 29-én az első tesztvonatot már üzembe helyezték Bebrától Gotháig.

Május 2-án a forgalom végre megkezdődhetett Erfurtig, és negyedikén egy híd is megépítésre került az Erfurt és Weimar közötti, és a Naumburgon keresztül Lipcséig haladó szakaszon. Július 4-én az egység elhagyta az állomását Eisenach-tól keletre. Két héttel a győzelmi napok után a 3211-es számú jármű kigördült a gyárból, ezzel az első olyan mozdonyvá vált, melyet teljes egészében német civil munkások javítottak.

1945 októberében az egység távozott Németországból. 1945. május 12-én a Bebra állomása, amely a 795. ROB alatt szolgált, harmincegyet birtokolt a kiosztott S160-asokból, a Mainz-Bischofsheim vonalon.

Ezek a következők voltak: 1613, 1681, 1712, 1728, 17-5 (egy számjegye olvashatatlan), 1810, 1850, 1877, 1879, 1881, 1902, 1916, 2088, 2103, 2152, 2187, 2314, 2333, 2341, 2403, 2450, 2502, 2555, 2569, 2577, 2600, 2625, 2812, 2867, 2881, 3514. Ezen kívül hat S100 0-6-0T volt használatban.



6. ábra. A 735-ös ROB egyik kisiklott mozdonya Koblenz térségében. A szerkocsi oldalán „TRANSPORTATION CORPS” (az US Army Szállítmányozási Hadtest) felirat

1945. április 27-én 127 német mozdonyt is üzembe helyeznek Bebrától Bischofsheimig, valamint Bebrától Erfurtig. Ezek között volt tizenhét 42-es, harmincnyc 44-es, negyven 50-es, tíz 52-es, öt 56.2-es, tizenegy 56.10-es és hat 78-as sorozatú mozdony.

Meg kell emlékeznünk a helyzet diplomáciai nehézségeiről is az amerikai és a szovjet csapatok találkozásának idején Torgaunál, az Elbánál, 1945. április 25-én és 1945 közepén. Ebben az időszakban Thüringem és Sachsen-Anhalt nagyobb területei brit és amerikai megszállás alatt álltak. Július első napjaiban a nyugati hatalmak visszahúzódtak az ideiglenes demarkációs vonalak mögé, majd később, ezért cserébe, Berlin húsz kerületéből tizenkettőben pozícióikat állították fel.

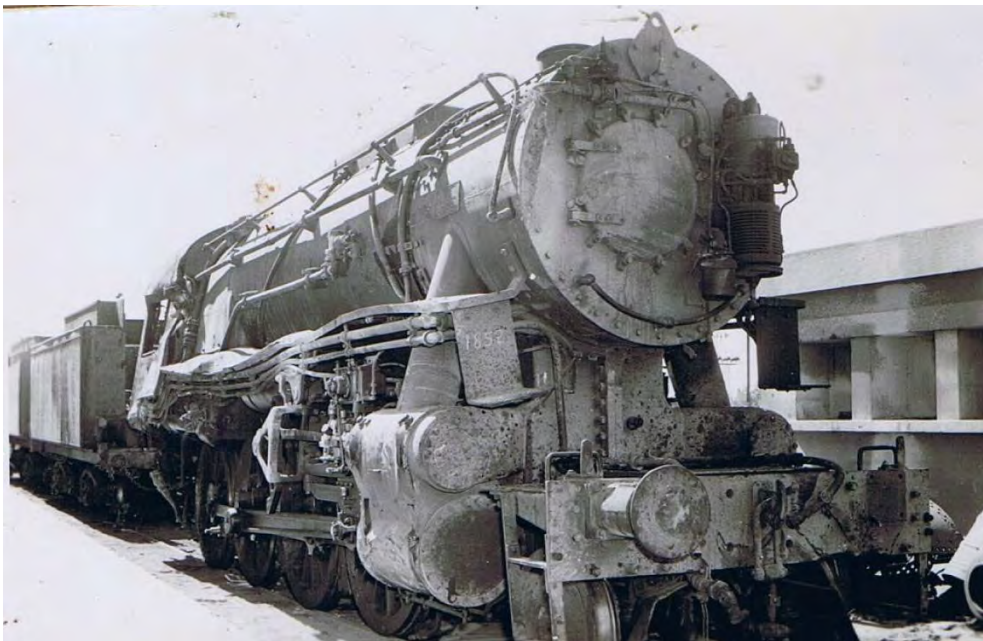
Franciaországban 1945. június 7-én a következő leltárt rögzítették a Lorraine-i Metz Raktárban: 1619, 1631, 1682, 1683, 1713, 1721, 1768, 1769, 1828, 1871, 1878, 1924, 2071, 2093, 2119, 2127, 2173, 2183, 2230, 2271, 2318, 2322, 2369, 2437, 2506, 2644, 2850, 2852, 2858 (s egy ideig a 1754.)

A Mohon Raktárban a következő járműveket tárolták: 1612, 1643, 1843, 2308, 2531, 2550, 2553, 2855, 3516 és 3584.



#### 4. Keresési listákon szereplő állomány

A keresési listák tájékoztatást nyújtanak a mozdonyok hollétéről is. A következő 11 amerikai gőzmozdony volt kiutalva a 718. ROB-hoz, azonban a gépek sohasem kerültek a számaik szerint újra regisztrálásra. A katonai személyzet feladatai közé tartozott tájékoztatni a parancsnokságot, ha a következő gépeket észlelték: 1623, 1698, 1705, 1797, 2105, 2140, 2252, 2326, 2442, 2601, 2634.



7. ábra. A 753-as ROB sérült mozdonya

A Lorraine-től Hessenig futó vonalak ugyanolyan jelentőséggel bírtak, mint az Antwerpentől Belgiumon, Liègen és Aachenen át a Rajnáig futó sínek. A 718. GRD 1945 júliusa és áprilisa között nem kevesebb, mint 1450 mozdonyt szállított Angliából Franciaországba. Hatalmas szükség volt e gépekre, mivel például az első nagyobb német városban is, amely az amerikaiak által szabadult fel, a vasúti létesítményeken pusztán hét mozdony volt megtalálható (többségük francia, beleértve 4 Pershing-et is).

Az előrenyomulás során, ugyan nagy veszteségekkel, de 1945. február elsejétől április 15-ig lehetségessé vált vasúti kapcsolatokat telepíteni Düsseldorfal, Wesellel, Bonnon és Urmitzon keresztül, Koblenztől északra.

Amikor a Remagen-Mainz vonal is forgalmilag stabilizálódott, 1945. augusztus 20-án, a következő mozdonyok álltak rendelkezése Koblenz-Lützel-ből kölcsönözve: 1884, 2240, 2406, 2449, 2856, 1903, 2352, 2415, 2552, 2900, 2202, 2354, 2444, 2617 és 3401. 1945 decemberében továbbra is működtek az: 1884, 2202, 2240, 2352, 2354, 2415, 2444, 2449, 2522, 2617 és 3401-es számozású gépek. Ezek közül a 2522-es mozdony a RAW Darmstadt műhelybe került könnyű átalakításra, a többi mind bevethető volt. 1946 végére már nem maradt a területen több S160-as.

1945. augusztus 20-áig Bonn állomása a Reichsbahnmaschinenamt (Reichsbahn Vasútgépészeti Hivatal - RMA) Koblenz fennhatósága alá volt rendelve. Ez a hivatal számolt be az RMA Mainz-nak 1945. szeptember 12-én a következő számozású gépekről: 27 db S160-as:

2360,	2378,	2533,	2541,	2544,	2558,	2586,
2596,	2609,	2619,	2781,	2789,	2792,	2799,
2807,	2814,	2820,	2838,	2859,	2860,	2870,
2894,	2903,	2911,	3203,	3212	és 3499,	

valamint: 3 db 38.10-40-es,  
7 db 42-es,  
27 db 50-es,  
1 db 56.2-es és  
3 db 56.20-as osztályú gép.

Bonn szinte kizárólag áruforgalmat bonyolított le, ellátási útvonalai a belga kikötőket az Aachen-Düren-Euskirchen-Bonn-Koblenz vonalon keresztül érték el. Ily módon vált lehetségessé kikerülni a majdnem teljesen elpusztított Kölnnt, viszont csak a Südbrücke, egy kezdetekben csak egyvágányos, ideiglenes híd állt rendelkezésre 1946. május 3-ától.

## 5. A németországi hadialkalmazás vége

Az amerikai vasúti egységek már 1945 nyarán elkezdhatték csökkenteni tevékenységeik mértékét. A katonaság előrenyomulásának támogatása jelentőségét veszítette, valamint megszűnt a korábban szükségessé vált evakuáció az újonnan meghúzott demarkációs vo-

nalak miatt. Az átszervezést követően 1945. augusztus 20-ától a következő egységek kaptak feladatot:

A 707. GRD Nürnbergben csoportosult:

- A 712. ROB-bal Mannheimben (1945. december 9-ig bevetve);
- A 750. ROB-bal Nürnbergben (1946. február 10-ig bevetve);
- A 746. ROB-bal Münchenben (1946 júliusától bevetve).

A 708. GRD Bremerhavenben csoportosult:

- A 741-es ROB-bal Hannoverben (bevetve 1946. február 10-ig);
- A 734-es ROB-bal Bebrában (bevetve 1946. február 10-ig);
- A 766. ROB-bal Frankfurtban (bevetési ideje nem ismert).



*8. ábra. Oldalára fordult Truman mozdony*

Bremerhaven-i jelenlétük azzal magyarázható, hogy a kikötők az amerikaiak által megszállt területekhez lettek csatolva. Az USA igényt tartott saját északi-tengeri kikötőkre, és ezért meg kellett alapítani a maguk enklávéját a britek által megszállt területen belül, amely magába foglalta az Északi-Tenger partvidékeit. Bremerhaven kikötője már 1945. május 12-én ismét működőképes állapotban volt. A fenti listák-

ból egyértelműen láthatóvá válik az a logika, amely alapján a hadvezetés a ROB-ok csoportosítását végezte Dél-Németországba Bremerhaven-ből.

A „Gördülőállományok összeírása” 1947. március 23-án a következő S160-asokat listázta Bréma körzetében: 1673, 1704, 1882, 2203, 2264 (nem üzemképes); 2572, 2851, 2889, 4479, 5167, 5181, 5776, 6024, 6028 - 6035, 6037, 6040, 6045-6047, 6056, 6060, 6070, 6071, 6076 és 6077; valamint Bremen körzetében: 1414, 4379 és 6179.

Nem ismeretes, hogy az amerikai szervezetek vajon folytatták-e a munkájukat a 734. és 741. ROB visszavonását követően is 1946 februárjában, illetve hogy a Reichsbahn használta-e a mozdonyokat katonai felügyelet alatt. Az RBD München állományaiba 1947 tavaszán a következő USATC 2-8-0-asok tartoztak: 1644, 1651, 1654, 1714, 1897, 2110, 2129, 2220, 2344, 2367, 2862, 2891, 2901, 2910, 2924, 3497, 3502. Ekkorra már megkezdődtek a rendelkezésre álló mozdonyok értékesítésére vonatkozó egyeztetések a későbbi „Keleti Blokk” országaival, mivel ebben az időben még nem léptek életbe korlátozó szabályozások.



9. ábra. A mozdonyok festését bemutató fotó

1947. január 30-án került bejelentésre, hogy az USA gőzmozdonyokat fog értékesíteni Lengyelországban, az Amerikai Katonai Kormány Minisztériuma (Office of the Military Government US - OMGUS) intézkedése révén. A mozdonyok először az E 204 APO 403 amerikai egységtől kerültek át a lengyelekhez (21 mozdony állomásozott Regensburg Ost körletében és 16 Passau állomásán). Hét konvoj felállításával sikerült a gépeket a kívánt helyszínekre szállítani, amelyekből négy a regensburgi, valamint 3 a passauai állományból állt össze.

Az a gyorsaság, amellyel az USATC rendezni tudta a vasúthálózatot és a vasúti forgalmat, látszólag meglepte a politikai és a katonai vezetést az USA-ban. Az amerikai hadvezetés tekintettel a roppant erős katonai ellenállásra, amely az 1944-es normandiai partraszállást követte, majd pedig az 1945 márciusában történt rajnai átkelés nehézségeire, nagyobb veszteségekre és heves partizánaktivításra számított. Ehelyett mind a három megszálló hatalom csodálkozással fogadta azt a tényt, hogy a régi ellenség katonái és tisztviselői viszonylag készségesen működtek közre a helyreállítási munkákban, és kérdés nélkül végrehajtották feljebbvalóik utasításait. Ez a hozzáállás nem is annyira meglepő abból a szempontból, hogy a militarista nevelés megkövetelte a fegyelmet és az engedelmességet, valamint az sem elhanyagolható tényező, hogy a német lakosságnak minden bizonnyal nagyobb gondja volt a háború utáni zűrzavar átvészelésére, mint az esetleges ellenállás fenntartására.

A zökkenőmentes működés a felszabadított területeken mindvégig biztosított volt annak ellenére, hogy a német propaganda a háború utolsó napjaiban még mindig bízott a végső győzelemben.

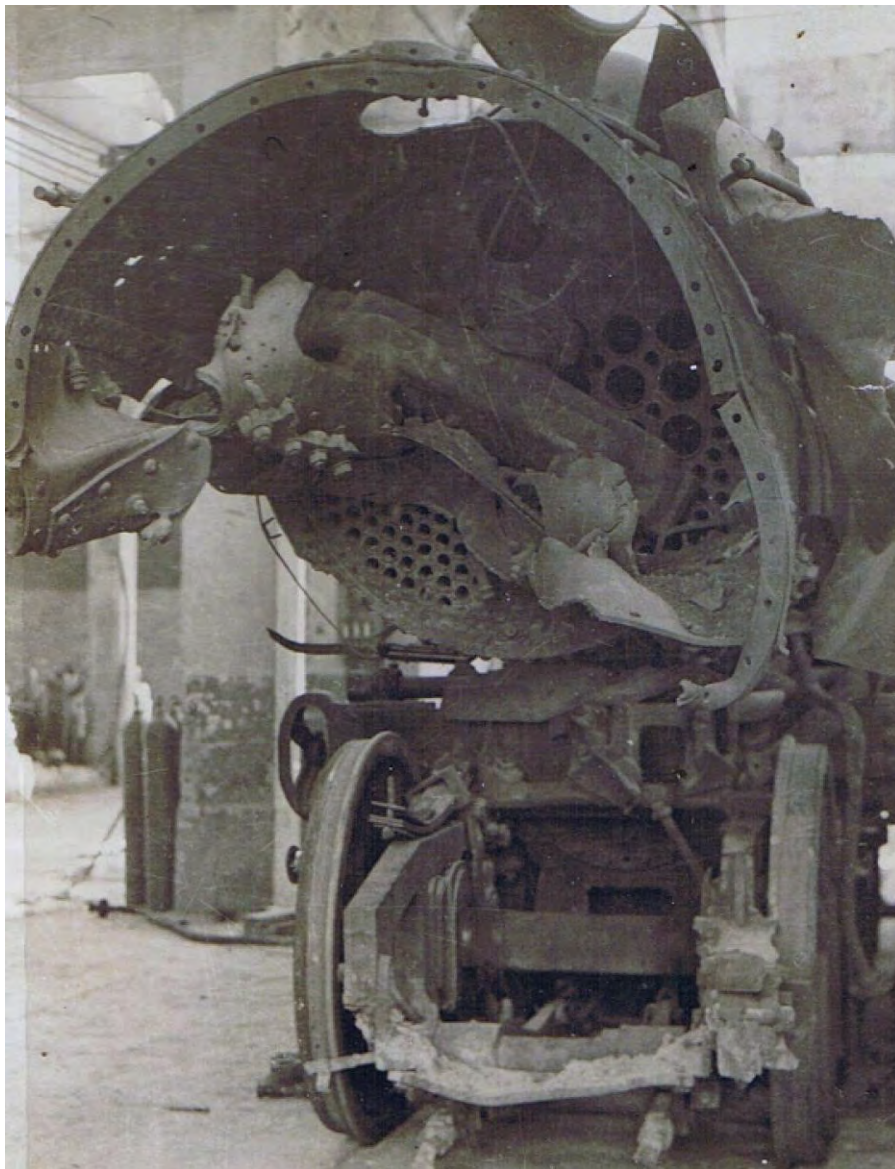
## **6. Háború utáni szolgálat világszerte**

### **6.1. A magyar 411-es sorozat**

1947-ben a MÁV 510 példányra tett szert, főleg Nyugat-Németországból. A mozdonyokat hulladékvasként, 26 fillér/kg áron sikerült megszerezni. 1947. május 2-a és 1949. március 16-a között 484 db volt üzembe helyezve 411-es megnevezéssel, az üzembe helyezés sorrendjében számozva; a többi pótalkatrészként szolgált. Ezek a mozdonyok igen jelentős szerepet játszottak a majdnem 90%-ban megsemmisült magyarországi vasúti hálózatban, részben azért, mert az 524 2-10-0 osztály tervezett felépítése, amely a híres 424 4-

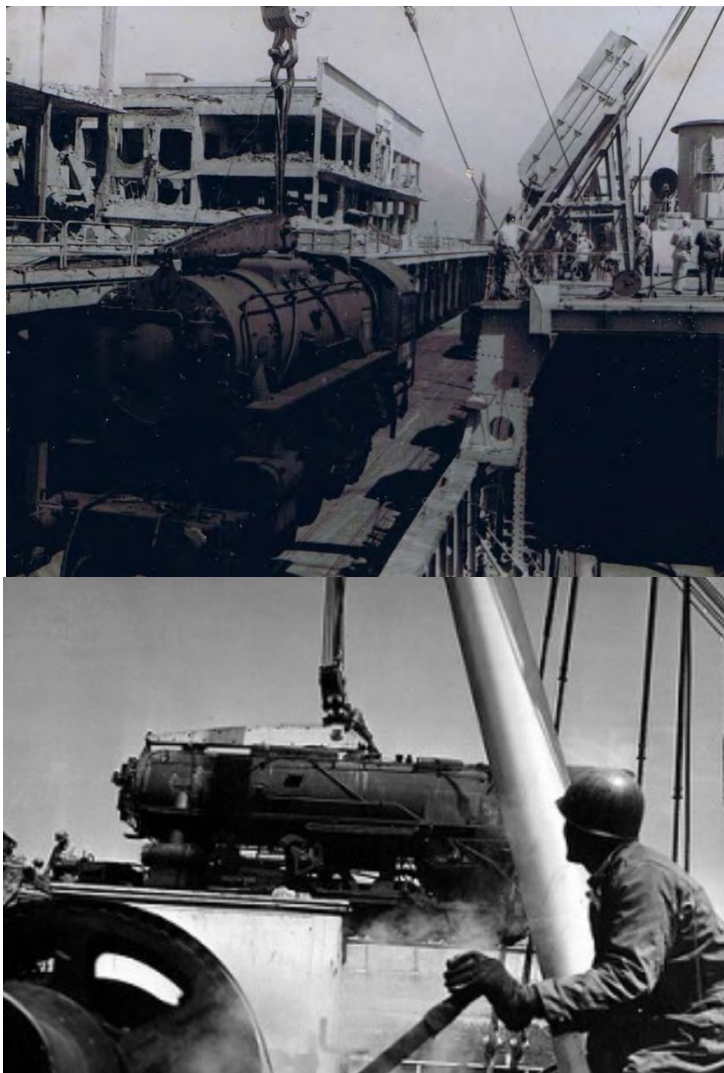
8-0-s osztályon alapult volna, ténylegesen sosem valósult meg, valamint részben azért, mert a német 'Kriegslok' szállítása a Szovjetunióból Németország volt szövetségeseinek részére nem valósult meg egészen a hatvanas évekig.

Feltételezhető, de nem teljesen tisztázott, hogy Varga László MÁV elnök letartóztatása, koncepcióos pere és kivégzése kapcsolódik-e a Truman mozdonyok beszerzéséhez, hiszen a mozdonyok „imperialista” eredetűek voltak.



10. ábra. Szétrobbant kazán belseje

Magyarország hosszú távra tervezett a mozdonyok beszerzésekor, és ezért a MÁV a 411-esen nagyszámú újítást eszközölt; ezek közül néhányat most megemlítünk. A kazán mozdítható felfüggesztéseket és új kéményeket kapott, a szeneskocsi kerekei fel lettek abroncsozva, valamint a kormányemelyűt átépítették orsósra. A tűzcsövek cseréjekor a Magyarországon szabványos 46,5 és 52 mm átmérőjű csövek kerültek beépítésre. A légsűrítő átkerült a füstszekrény bal oldalára, ami már 4 hengeres volt, ezen kívül sebességmérők kerültek beszerelésre. A mozdonysátort 30 cm-rel megmagasították, és ezzel együtt a szögletes ablakokat lecserélték hagyományos, védőernyős ovális ablakokra.



11. ábra. Mozdony kirakodása hajóból

A gőzsíp is megváltozott a magyar alkalmazott szabvány szerint, és a gépeket ellátták gőzfűtéssel a személyvonatok számára. A vezetőállás (konyha) is kapott fűtést, szellőzt, és módosításra kerültek a vezetőállás fellépői is. A szerkocsin nem volt eredetileg szekrény, illetve lemezből készült támfal. Az eredeti alkatrészek sérülései miatt kicserélték a lámpákat. A fent említett változtatáson kívül a legfontosabb részlet a mozdonyok rostélyának átalakítása volt a rosszabb minőségű magyar szén felhasználhatósága érdekében.

Magyarországon az S160-as 'Truman'-néven lett ismert, az 1945 és 1952 között hatalmon lévő amerikai elnök után. A sorozat selejtezése 1965-ben kezdődött. 1977 és 79 között néhány mozdonyt továbbra is használtak, elsősorban tolatásra Vác, Dombóvár, Szolnok, Hatvan és Pécs vasútállomásain. A leghosszabb ideig üzemeltetett példányok (411.155, 270, 315, 334, 397, 438, 453) 1980. december 8-án lettek kivonva a forgalomból, majd a 411.440-ás 1981. március 10-én, végül a 411.427-es 1981. december 18-án. Néhányuk rövid ideig állókazánként szolgált.

## **6.2. Lengyel osztályok: Tr201 és Tr203**

1946 januárjától 1947 augusztusáig a Lengyel Államvasutak (Polskie Koleje Państwowe - PKP) összesen 575 példányra tett szert a típusból - ez a szám több volt, mint az összes üzemképes mozdony egynegyede. Az első 75 darabot az UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration), az ENSZ (Egyesült Nemzetek Szövetsége) Segélyezési és Rehabilitációs Igazgatása szolgáltatta, Tr201-1-től 75-ig számozva.

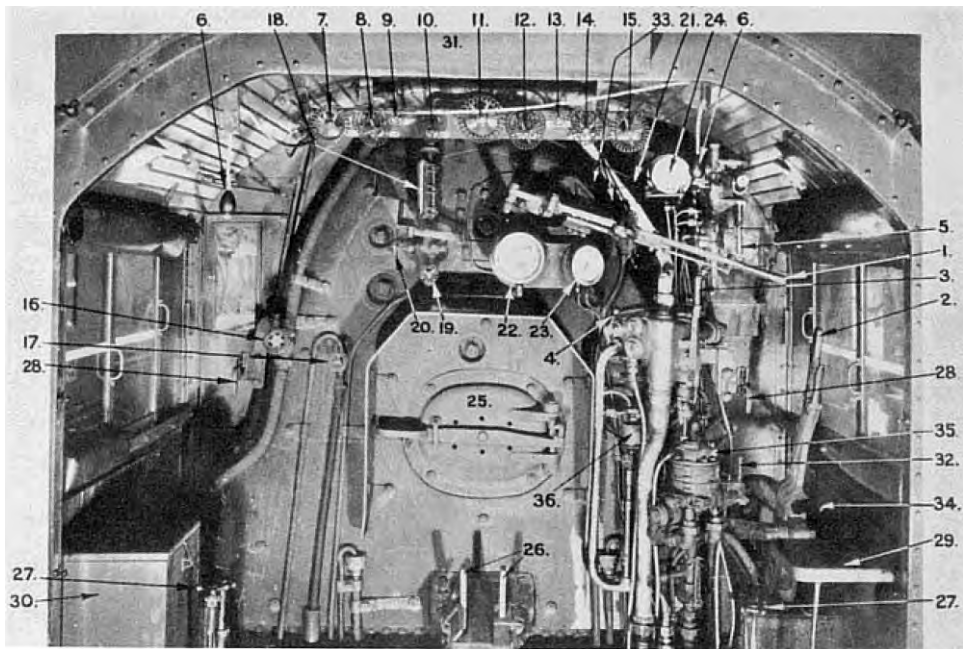


*12. ábra. A mozdonyok első útja Angliában*



További 500 közvetlenül az USATC-től érkezett, de az azonos felépítésük ellenére Tr203-1-től 500-ig voltak szolgálatba állítva. A kazán gőznyomása 13 atmoszféra nyomásra csökkent, valamint a végsebesség 65 km/h-ra redukálódott, ezzel is korlátozva a működési lehetőségeket.

A vasúttársaság meglehetősen individualista kísérlete az újjáépítésre észszerűtlennek bizonyult, ugyanis az ötlet szerint az Ok22 (a német P8 4-6-0, amelyet 1922-től szélesebb tűzszekrényvel szereltek fel) felszereléséhez szükséges a kazán a Tr203-ból. Emellett Tr203 kerete és kerekei a Tkt48 (2-8-2T)-től származó kazánnal kerültek volna egybeépítésre, átváltván azokat a 2-8-0T típusra. A kísérletek végére már csak két Ok55-ös és egy Tkr55-ös példány maradt meg eredeti állapotában. Az S160 jelentősebb selejtezése 1972-ben kezdődött és 1980. október 28-án ért véget. Későbbi működésük során a mozdonyok jelen voltak Zbaszynekben (Új-Bentschen) és Bydgoszczban (Bromberg) is.



CAB FITTINGS OF U.S.A. S160 CLASS, 2—8—0 LOCOMOTIVE.

- |                                  |  |   |
|----------------------------------|--|---|
| 1. Regulator handle.             | 13. Mechanical lubricator steam valve. | 25. Firehole door.                      |
| 2. Reversing lever.              | 14. Air pump steam valve.              | 25. Firegrate rocking levers.           |
| 3. Vacuum auto. brake lever.     | 15. R.H. injector steam valve.         | 27. Injector water and overflow valves. |
| 4. Steam valve, small ejector.   | 16. Blower control valve.              | 28. Injector operating levers.          |
| 5. Steam brake lever.            | 17. Coal watering cock and hose.       | 20. Driver's seat.                      |
| 6. Whistle pulls.                | 18. Water gauge.                       | 30. Locker and fireman's seat.          |
| 7. L.H. injector steam valve.    | 19. Water gauge drain valve.           | 31. Flag box.                           |
| 8. Blower steam valve.           | 20. Water gauge bottom stop valve.     | 32. Steam sanding lever.                |
| 9. Steam sander valve.           | 21. Water gauge rod to top stop valve. | 33. Three water level test cocks.       |
| 10. Steam brake valve.           | 22. Boiler pressure gauge.             | 34. Cylinder cock lever.                |
| 11. Steam shut off valve turret. | 23. Westinghouse brake gauge.          | 35. Westinghouse brake lever.           |
| 12. Vacuum brake steam valve.    | 24. Vacuum brake gauge.                | 36. Steam brake lubricator.             |

13. ábra. A mozdony vezetőállásának kezelőszervei

### **6.3. Az olasz 736-os „gruppe”**

Miután a háború véget ért, az FS (Ferrovie dello Stato) vette át az USATC által üzemeltetett 244 mozdonyt Olaszországban, valamint még hatot emeltek ki Rimini kikötőjénél a víz alól. (Ezek közül egy gépet alkatrészekre bontottak.) A szolgálatba állított mozdonyok számozása 736.001 - 248-ig tartott. A 2-8-0-ás kerékelrendezés már akkoriban is igen jól ismert és alkalmazott megoldás volt az olaszoknál.

A Gr. 735-tel már volt egy amerikai modelljük, amelyből 400 darab 1917 és 1922 között épült, és csak a hatvanas években vonták ki ezeket a forgalomból. A 736-osok egy része működőképes maradt a kikötők közelében, amelyeket a háború alatt helyeztek oda. A villamosításig a Depot Catania térségében teljesítettek szolgálatot, mint a fő mozdonyosztály Szicília keleti partján, Messina és Szirakuza között. 1952-ben Görögország 25 darabot vett meg az állományból.

### **6.4. A szovjet Sch.A.**

1943-ban az USA 200 db széles nyomtávú 2-8-0-ást szállított át a Szovjetunóba, amelyeket Sch.A 1-től 200-ig soroltak be. (Az „A” Amerikát jelölte).



*14. ábra. Truman mozdonyt rakodnak ki a koreai háború idején*

Ötven mozdony tartozott az S162-es változatába és 60 az S166-osba, amelyek az S160-as széles nyomtávú változatai voltak. A szovjet szabványokhoz képest ezek elég kicsi és könnyű mozdonyoknak számítottak.

Hat példány elveszett a hajóval való szállítás során, egy további pedig Amerikában maradt kísérleti célokra. A megérkezett példányokat az Októberi Vasútvonalon alkalmazták. 1957-ben 30 mozdonyt alakítottak át több mint egy méteres nyomtávúra a Szahalin-szigeti hálózaton való használatra, Sch. U-osztályúként feltüntetve. 1959 és 1962 között az állomány nagy részét visszaalakították normál nyomtávúra, és továbbadták Észak-Koreának (már a Koreai Háború előtt is volt a térségben több S160-as).

### **6.5. A csehszlovák 456.1-es osztály**

A Csehszlovák Államvasutak (Československé státní dráhy - ČSD) 80 S160-ast szerzett be 1946 májusa és augusztusa között, 456.1-ként osztályozva azokat. Bratislava, Olomouc, valamint Brno szerepelt a példányok állomáshelyeiként.



*15. ábra. Kórházvonatot vontató Truman mozdony*

A csehszlovák újjáépítési intézkedések közé tartozott a nagyobb füstszekrényajtók és az országban megszokott turbógenerátorok sze-

relése. További változtatások voltak még a légsűrítő átszerelése a füstszekrény oldalára, majd a dugattyúrúd elülső megvezetése. A sorozat selejtezése 1967-ben kezdődött, majd 1972. október 12-én a 456.159 és 456.173 gépeket érintően be is fejeződött.

A füstszekrény ajtajának díszítése kiválóan tükrözte az időszak történelmi viszonyait, ugyanis az 1968. augusztus 21-i szovjet megszállásig a mozdonyok viselték a vörös csillagot. Mivel a Kommunista Párt önmaga volt a „Prágai Tavasz” néven elhíresült reformmozgalom mögött, a kezdeti események nem adtak okot arra, hogy a csillag eltávolításra kerüljön. Ez a megközelítés gyökeresen megváltozott a kegyetlen véget érő forradalom után a moszkvai rendelet következtében, amely megfosztotta a kommunizmust a szimpátia bármely jelétől. Végül a közigazgatásilag kikényszerített vörös csillag már nem is került le a járművekről.

## **6.6. A jugoszláv 37. osztály**

1945-től az UNRRA erőfeszítéseinek köszönhetően 65 darab S160-as érkezett az újonnan létesült Jugoszláv államba. Osztályozásuk a JDŽ (később JŽ - Jugoslavenske željeznice) 37.001-től 065-ig terjedt, és a Slavonski Brod-Beograd, Vrpolje-Szarajevó és Sisak-Split vonalakon használták őket.



*16. ábra. Egy hadnagy magyarázza a mozdony légféjkjének működését*

A 37. osztály a hatvanas évek végén került kivonásra, abban az időben, amikor elkezdődött a villamosítás a kelet-nyugati tengelyen Zágráb-Belgrád körzetében.

Ez lényegesen csökkentette a gőzmozdonyok szükségességét. Esetenként a 37-est könnyen össze lehetett keverni a jóval ritkább és fiatalabb 2-8-0-ás „unokatestvérével”, a 38-assal. Az osztály első 66 példánya Nagy-Britanniában épült 1945-ben, majd az UNRRA segítségével szállította az ország számára. A 38-066-085 példányok már Jugoszláviában épültek 1957 és 1958 között. Ezek voltak az úgynevezett 'Felszabadulás' (Liberation) típusok, melyek jóval erősebbek és nagyobbak voltak az S160-asnál, már eleve megfelelő a kontinens nyomtávméretének. (A „Felszabadulás”-típust a lengyel vasutak Tr202-es osztályként és a csehek 459.0-ként is alkalmazták).

### **6.7. A görög Théta-Gamma**

1947-ben 27 mozdonyt kapott Görögország. A SEK (Sidirodromoi Ellinikou Kratous) vasúttársaság a széntüzelésű mozdonyokat Théta-Gamma 521-től 537-ig, az olajtüzelésűeket 551-től 560-ig osztályozta és számozta. Huszonöt mozdonyt Olaszországból vásároltak, ezeket az 571 és 595 közé eső számokkal látták el.



*17. ábra. Az első szerelvények egyike, amely elhagyja Londont a D-nap után*

Az egykori amerikai mozdonyokat a teljes normál nyomtávú hálózaton vették igénybe Athén/Pireusz és Törökország/Jugoszlávia viszonylatokon. Semelyik másik görög gőzmozdonyosorozat nem érte el ezt a besorolást - a következő legnagyobb osztályt az 51 db osztrák 80.900 Kb-osztályú mozdony képviselte.

Ezek voltak többek között az utolsó üzembe helyezett gőzmozdonyok Görögországban. Az utolsó menetrend szerinti példányok valószínűleg az 525-ös és az 571-es voltak 1975 októberében, Thessalonikiben. A nagy gőzmozdonytemetőben, Thessaloniki egyik használaton kívüli állomásán, 56 gőzmozdony és 3 dízelmozdony állt 1977 júliusában. A Théta-Gamma típust a következő számokkal jelölték: 522, 523, 524, 527, 529, 532, 533, 534, 537, 583, 584 és 593. Az 575-ös 1977 júliusában még üzemképes állapotban volt Thessalonikiben, bár nem tisztázott, hogy vajon tartalékként vagy csak működő kazánként használták. Athén-Ionanis-ban az 594-es számú példány még ugyanazon év augusztusában használatban állt.

### **6.8. A török 45-ös osztály**

Az ötven Törökországba érkező mozdony kissé módosult technikai felszereltséggel kapta meg a TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) számait 45171-től 220-ig. A légszivattyút a füstszekrény oldalára helyezték, amelyre új ajtót is szereltek. A megmaradt mozdonyok a nyolcvanas évek végéig szolgáltak. Két mozdonyt adtak át katonai szolgálatra.

### **6.9. Az osztrák 956-os osztály**

Harminc darab S160-as jutott az ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) birtokába. Az 1953-as számozási terv szerint 956.01-16 és 117-130 között lettek listázva. A 956.1 változatlan maradt, de alig használták, mivel a 956.0 nagyobb vezetőállással volt felszerelve a kontinentális elvárásoknak megfelelően. Mivel a mozdonyok (becenevükön „csörgőkígyók” - a mindig csattogó, kolompoló rudazatuk miatt) nem tudtak lépést tartani a német 52-es 'Kriegslok'-okkal, 1955/56-ban kivonták őket a szolgálatból. A 956.14-est állókazánná alakították át, és 1971-ig használták.

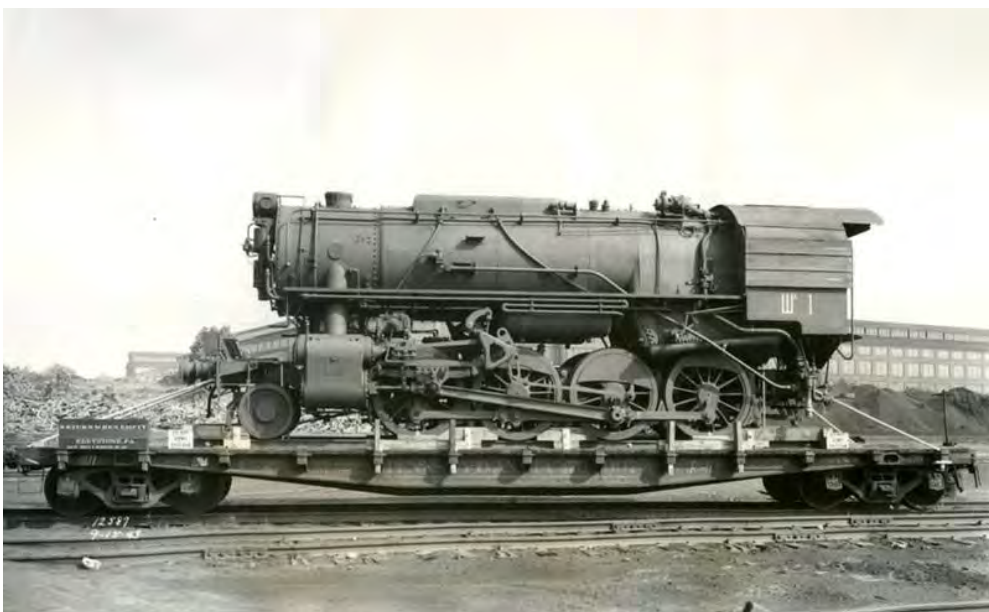
### **6.10. Az S160-as otthon, az USA-ban**

Hét darab S160-as maradt meg az USA-ban. A háborút követően további 12-öt szállítottak Alaszkába, amelyhez még kettő társult, visszatérve Európából. 1958-ban öt alaszka mozdonyt eladtak a spa-

nyolc privát vasutaknak; ezek között volt egy Európából visszatért darab is, amely ilyen módon az első S160-assá vált, amelynek sikerült háromszor is „átszelnie” az Atlanti-óceánt.

### **6.11. Az S160-as a világ körül**

A Koreai Háború alatt 101 mozdonyt vezényeltek át Dél-Koreába, ezzel azok részt vettek második háborújukban is. Míg a dél-koreai mozdonyok felszerelést szállítottak északra a kommunista csapatok ellen, Észak-Koreában - mint egy történelem iróniájaként - a testvérmozdonyok is aktívak voltak az ellentétes oldalon - feltehetőleg Kínán át közlekedtek. Továbbá az S160 fellelhető volt Indiában is. 60 darabot szállítottak át összeszerelésre várva széles nyomtávú kivitelben. További gépek Kínába (40), Algériába (25), Mexikóba (11), Tunéziába (6), Marokkóba (4), Jamaicába (2) és Peruba (2) is eljutottak.



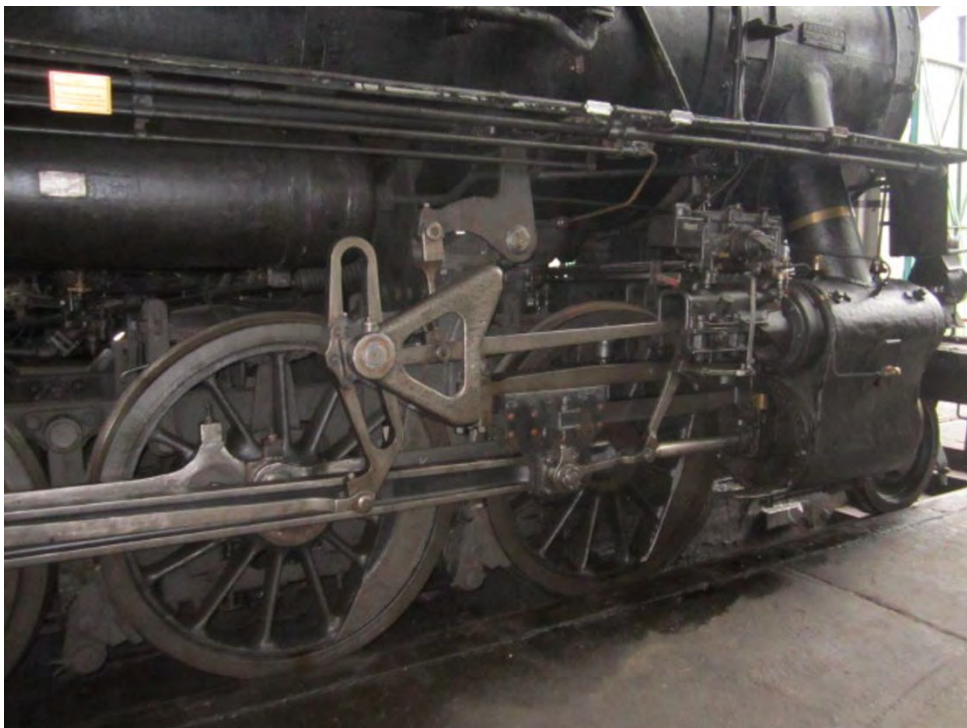
*18. ábra. A mozdony szállítás közben, pórekocsin*

Tekintettel a földrajzi elterjedésére, mind országilag, mind kontinensileg, az S160-as háborús mozdony messze túlszárnyalta az 52-es sorozatú német 'Kriegslok' elterjedését annak ellenére, hogy kevesebb épült belőle - kevesebb, mint az egyharmada a teljes német állománynak. Mindezek valóban üzemben voltak Nagy-Britanniában, Franciaországban, Belgiumban, Hollandiában, Luxemburgban, Németországban, Ausztriában, Magyarországon, Olaszországban, Lengyelországban, Csehszlovákiában, Jugoszláviában, Görögországban,

Törökországban, a Szovjetunióban, valamint Észak-Amerikában, Észak-Afrikában és Ázsiában. Ezek voltak azok a gőzmozdonyok, melyek a legtöbb földrajzi helyre eljutottak a vasút történelmében.

## 7. Az S160-as napjainkban

Amennyire ismert, Nagy-Britanniában még található 4 példány, Magyarországon 3, 2-2 Lengyelországban és Olaszországban és 1-1 Törökországban és Görögországban.



19. ábra. A mozdony alváza, a Bissel-inga és a rudazat

A mozdony a cikk írásakor nem képezi részét a nagy modellgyártó cégek palettáinak.

### **Köszönetnyilvánítás:**

A szerző köszönetet mond:

Fűry Nándornak,

Kaiser Lajosnak,

Margay Henriknek,

Csorba Botondnak és

Vass Andrásnak

a cikk létrehozásában való közreműködésükért és segítségükért.



## **Rövidítések listája - Abbreviations**

MÁV - Magyar Államvasutak

DB - Deutsche Bundesbahn

LNER - North Eastern Railway

GWR - Great Western Railway

USATC / MRS - United States Army Transportation Corps Military Railway Service

GRD - Grand Railway Divisions

ROB - Railway Operation Battalions

MTB - Motor Transport Brigade

PKP - Polskie Koleje Państwowe

FS - Ferrovie dello Stato

ČSD - Československé státní dráhy

JŽ - Jugoslavenske željeznice

SEK - Sidirodromoi Ellinikou Kratous

TCDD - Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

ÖBB - Österreichische Bundesbahnen

UNRRA - United Nations Relief and Rehabilitation Administration

ENSZ - Egyesült Nemzetek Szövetsége

RMA - Reichsbahnmaschinenamt

## **Felhasznált irodalom**

- [1] Baldwin locomotives - Books LLC, Wiki Series, Memphis, USA, 2011. [www.booksllc.net](http://www.booksllc.net), <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.en> – elérés: 2015.12.20.
- [2] Andreas Knipping: The USATC S160 war locos in Germany. Eisenbahn Kurier, 4/2014, 38-46. o.
- [3] Clayton R. Newell: Railroaders in olive drab: The military railway service in World War II. Army history, Fall 2013. <http://www.transportation.army.mil/historian/documents/use%20of%20military%20rail%20by%20us%20army.pdf> - elérés: 2015.12.20.

- [4] Richard E. Killblane: US Army use of rail in theaters of operation. Use of military rail by the US Army November 19, 1/2010. <http://www.transportation.army.mil/historian/documents/use%20of%20military%20rail%20by%20us%20army.pdf> - elérés: 2015.12.20.
- [5] The USATC S160 2-8-0s. <http://www.lner.info/locos/O/s160.php> - elérés: 2015.12.20
- [6] Fialovits Béla: A MÁV 411 sorozatú gőzmozdonya. [Közlekedés-tudományi szemle](#), 6. évf. 7-8. sz. 1956, 305-314. o.