



Dutra- és gépmajális Bócsán

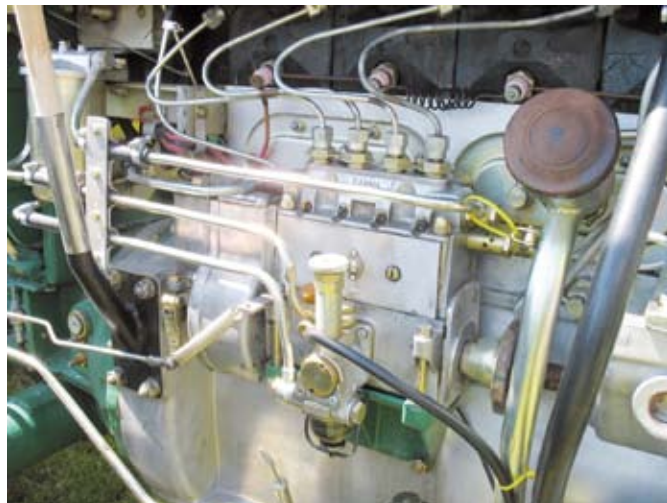
A kisközösségek összetartása, a helybeliek összefogása fontos dolog. A globalizált világ egyik alapmondása is hangsúlyozza, gondolkodj átfogóan, de cselekedj helyben, ott rendezd dolgod.

A helyi összetartó erőt, a megkötetést sok minden adhatja. Ma a népművészeti, lovas és gasztronómiai programok, ilyen-olyan fesztiválok viszik a vidék Magyarországn a prímét. Van azonban gépészlelkűeknek – és mi sokan vagyunk – más is! A járművek és a mezőgazdasági gépek világa sok embert érintett a múltban, sok embert vonz mind a mai napig. A nosztalgia, annak is aktív hagyományőrző változata nagy erő. Ki is alakultak jeles országos gépészrendezvények, zarándokhelyek. Gazdagabb ez a világ azonban annál, mint hogy elegendőek legyenek a „központi” megmozdulások, van hely a Nap alatt a helyieknek is. Így gondolták ezt Bócsán is.

Meghívót kaptunk 2012. május 12-ére Bócsára, Dutra- és gépmajálisra. Szívesen fogadtuk az invitálást, előadásra felkérést Horváth Tiborral, a Diesel egyesület elnökével együtt. Kérdezem Kiskopárdi Lajost, a rendezvény egyik szervezőjét, akihez mint autószerelőhöz régi kapcsolat fűz, mi adta az ötletet, hogy Bócsán Dutra- és gépmajális szervezzenek.

– Nem kell külön hangsúlyoznom, hogy errefelé mezőgazdaságból éltek a népek, akiknek ehhez, amióta csak gépek voltak, mindenféle gép kellett a „technológiákhoz”, a szállításhoz. Pár éve elmentünk a nevezetes budapesti Dutra-találkozóra, és akkor villant át az agyamon, hogy miféleképp még mennyi van ezekből a gépekből, melyek csak kal-





lódnak, 's félfő el is kallódnak, ha valaki nem mutatja meg az embereknek, hogy ezek a maguk nemében kincsek. Mezőgépezés kultúrtörténelmünk részei, megóvásra érdemes eszközei.

– A rendezvény milyen múlttra tekint vissza?
 – Komoly múlttól még nem beszélhetünk, mert ez csak a második alkalom. Tavaly még az én portámon rendeztük, de már akkor úgy tűnt, hogy nagyobb az érdeklődés, eh-

hez tágasabb helyszín kell. Így hát a tavalyi rendezvény sikerén felbuzdulva Balogh Imre kollégámmal, a község önkormányzata segítségével az általános iskola sportpályája, illetve a Parkerdő lett a helyszín.

– És amint körülnézünk, látjuk, hogy be is telt, a gépeken túl minden van itt, ami egy majális kelléke, a sátrakat látva, éhen nem maradunk... De térjünk vissza a gépmatuzsálemekhez. Kik és milyen gépeket hoztak?

– Bócsáról és a környékbeli falvakból, sőt még távolabbról is közel ötvenen hoztak gépet, van aki hármat is. A Dutrák vannak többségben, de van itt sok más márká is. A mi környékünk specialitása a „csettegő”, abból is van néhány. E mellett traktorral hajtott cséplőgép és kisebb eszközök. Ezzel nem merül ki a „felhozatal”, vannak régi motorkerékpárok, Rába Steiger, Rába 15-ös és 180-as, egy szovjet rakétakilövő és két gyönyörűen restaurált Mercedes személyautó.

A rendezvény megnyitóján köszönti a jelenlévőket Bányai Gábor országgyűlési képviselő, a Bács-Kiskun Megyei Közgyűlés elnöke, majd Szőke-Tóth Mihály polgármester, aki elmondja, az 1900 fő lakosú Bócsa egyik különlegessége, hogy mintegy harminc működésképes, a gazdaságok mindennapi életében fontos szerepet játszó Dutra traktort használnak a gazdák.

Dr. Stieber József a HOFHERR – DUTRA Emléktársaság tiszteletbeli alelnöke kiemelte a hasonló események fontosságát, melyek arra emléktetnek bennünket, hogy a közelmúltban világszínvonalú mezőgazdasági erőgép-gyártás működött Magyarországon, ez az akkori magyar mérnökök és szakmunkások kiváló teljesítményéről vall.





Egy kis Dutra-történelem

A nagy múltú Hofherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth Gépgyári Művek Rt. kispesti gyárát 1948-ban államosították és 1950-re épült újjá, majd Vörös Csillag Traktorgyár néven indult újra a termelés. A felszabadulás után az újjáépítéshez elsősorban igénytelen, üzembiztos szállítógépekre volt szüksége az országnak a romok eltakarításához, az utak, az épületek helyreállításához. Ezért a mezőgépgyártásáról híres hajdani Hofherr gyár utódában hamarosan rátaláltak a dömperek készítésére. Nem véletlen tehát, hogy a márkanév, a Dutra első szótagját a „dumper-től” kölcsönözte, a második tag a „traktor-tól” származik.

Vegyes mezőgazdasági gépek gyártása helyett csak a Hofherr izzófejes traktorok gyártása folytatódott az újjáalakult gyárban. A profilkialakítás után a HSCS R-35 traktor továbbfejlesztett változatát, a G-35-ös típus gyártását kezdték meg, amely acél- és gumikerekes változatban készült.

Magyarországon 1957-ben következett be fordulat a traktorgyártásban, mivel nagy igény volt a 25 LE teljesítményű dízeltraktorok iránt. Így gyors fejlesztési munkával megszületett az U-28 traktorcsalád, amelynek erőforrása Csepel DT-213-as motor volt, sebességváltója 2x3 fokozatú, szorzó rendszerű, mászó sebességfokozattal. Majd megkezdtek a korszerű, ormehéz kivitelű, gumikerekes, négykerék-meghajtású traktorcsalád kialakítását, melynek az első tagja, 1958-ban az UE-28 típusjelzést kapta, mint az U-28 traktorcsalád ötödik változata. Ez az összkerekmeghajtású erőgép a Dutra U-28 típuscsalád legnépszerűbb tagja lett.

1960-tól kezdődően a Vörös Csillag Traktorgyár 1954-ben létrehozott Kísérleti Műhelyében a fejlesztések hihetetlen tempóban és hatalmas léptékben folytak, és a prototípusok nagyon hamar sorozatgyártásra kerültek. Alig jelent meg és kezdődött el a sorozatgyártása a D-4K traktornak, rá két évre 1963-ban már elkészült a hathengeres Csepel motorral szerelt D-4K-B traktor prototípusa, amely külsőre még nagyon hasonlított elődjére. Viszont már

az egy évvel későbbi nullszériában gyártott változata, új formatervezés eredménye volt. 1965-től teljesen felváltotta a korábbi típust, és már csak ezt gyártották sorozatban. A gyár mérnökei 1966-ban az összkerekmeghajtású traktorcsaládot az 55–60 LE-s kategóriában, az UE-40-es kísérleti traktorokkal folytatott vizsgálatok eredményeként, egy új taggal bővítették. A Dutra-4400/ UE-50 típusú 4 hengeres Csepel dízelmotor hajtotta, és teljesen új szögletes motorháztetővel szerelték. A vezetőfülkéje a D-4K traktorokról jól ismert fülke volt, amelyet időközben az UE-28 típus is megkapott. Ez az új négykerék-meghajtású traktor kifejezetten a magyar igények kielégítésére készült, csak nagyon kis darabszámban került exportra.

1968 újabb jelentős évszám a gyár életében. Elkészültek, és bemutatásra kerültek újabb, eddig féltve őrzött fejlesztések, mint például a Dutra-Steyr 110 magyar-osztrák együttműködésben készült traktor, amelyet Steyr gyártmányú, hathengeres motor hajtott. Megjelentek az UE-28 traktorok növelt motorteljesítményű változatai, a Dutra-4000/4010 és 4020 típusok.

1970-től aztán felsőbb politikai, pártállami intézkedések nyomán a leépülés időszaka jött el a Vörös Csillag Traktorgyárra. 1973-ban megszületett a döntés, hogy a teljesen állami tulajdonú vállalatot 1973-tól a Rába Magyar Vagon- és Gépgyárhoz csatolják, és a gyártásban maradt Dutra traktortípusok előállítását 1975 nyarán befejezik.

Azt, hogy a Dutra traktorok korszerű konstrukciójú gépek voltak a maguk korában, ma már senki nem vitatja. Mindenki tisztában van azzal a ténnyel, hogy gyártásuk leállítása és a gyár megszűntetése egész más, felsőbb politikai, hatalmi érdekek és csoportosulások döntése volt. A Vörös Csillag Traktorgyár fennállásának 1948-tól 1975-ig tartó időszakát DUTRA-korszak néven őrzi meg a mezőgép-ipartörténelem.

Forrás: Magyar Mezőgazdaság, Magyar traktorok, A Hofherr és Dutra traktorok története 1948-tól 1975-ig



A délelőtti órákban e sorok írója és Horváth Tibor szépszámu hallgatóságnak tartottak előadást, nevezetesen technikatörténeti évfordulókról, műszaki múzeumok látványairól, a Csepel és a Rába gyár történetéről, a magyar mérnökök nagyszerű járműgépészeti fejlesztéseiről.

Traktorról traktorra járva hallgatjuk a múltidéző történeteket, miközben a motorjárás adja a fülnek oly kedves kísérő-

zenét: ki, hogyan jutott a géphez, melyek voltak a felújítás nehézségei, honnan lehetett alkatrészt szerezni, kik a ma még élő, a gépekkel kortárs szakemberek, milyen ismeretségek, barátságok szövődtek. Egyszóval ez a hagyományőrzés. Nagy köszönet illet mindenkit, aki ennek résztvevője, aki keretet, eseményt ad, szervez mindehhez.

DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN

Legendás dízel Mercik

Az erőgépektől kissé félrehúzódom áll két veterán Mercedes, fényük a Napot is elhomályosítja, nem csoda, hogy „autótechnikás” szemünket mágnesként vonzza. Hamar megtaláljuk régi olvasónkat, ismerősünket, Szekeres Tibort, a kocsik gazdáját. Kedves Tibor, kérünk egy rövid bemutatkozást és kérjük, szóljon az autókról.

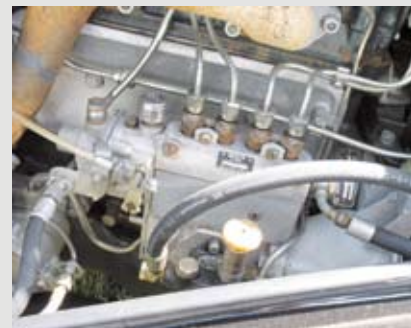
– A közeli Tázlárón élünk, dolgozunk, így örömmel jöttünk, hogy ezzel a két autóval is emeljük a „szomszédvár” rendezvényének fényét. Munkámból kifolyólag vonzódom a veterán dízelautókhöz. Jelenleg is dízelüzemű járművek, befecskendező-rendszerek javításával foglalkozunk Bosch Dízel Szakműhelyben, családi vállalkozásban.



favázis karosszéria lemezborítással, fényezés és kárpitozás. A 8 év alatt hibamentesen közel 43 000 km-t autóztunk vele. Érdekessége, hogy az 1971–74 között forgatott „Egy óra múlva itt vagyok” című filmben szerepelt.

A fehér színű Mercedes 170 DS (dízel), évjárata 1953. Hengerűrtartalma 1767 cm³, teljesítménye 40 LE, hengereinek száma 4. Ebből a modellből 6251 db készült. A restaurálás 2 évig tartott. 2011-ben volt műszaki vizsgán és FIVA minősítésen, ahol kiváló minősítést kapott. Az autót Németországból vásároltam.

Az autót Magyarországon vásároltam előző tulajdonosától, akinél közel 50 évig volt. Az első átfogó restaurálást mi végeztük, a munkák javát családi segítséggel. Az autó teljes felújítást kapott, úgy mint alváz, futómű, fékrendszer, motor, erőátvitel, elektromosság,



A restaurálások során a elsődleges szempont az eredetiség megőrzése, visszaállítása volt, mindent magunk csináltunk, csak a fényezési és a kárpitozási munkát végeztettem más szakemberrel.

A fekete színű Mercedes 170 D (dízel), évjárata 1949. A motor hengerűrtartalma 697 cm³, teljesítménye 38 LE, hengereinek száma 4. Ebből a modellből 907 db készült 1949-ben. A restaurálás közel 5 évig tartott. 2004-ben volt muzeális minősítésen és műszaki vizsgán.



1967-ben vonták ki a forgalomból és egy garázs mélyén aludt egészen 2009-ig, amikor megvásároltam. Az autó teljes felújítást kapott, úgymint alváz, futómű, fékrendszer, motor, erőátvitel, elektromosság, lemezkarosszéria, fényezés és kárpitozás. Érdekessége, hogy 1954-ben a német tulajdonos vonóhorogra vizsgáztatta. A háború után ezzel a modellel kezdte a Mercedes az S osztályt. A restaurálás óta közel 7000 km-t autóztunk vele hibamentesen.

Felemelő érzés, amikor a fekete veteránautóval a fiam, a fehérrel én együtt autózunk és az autóstársaink integetnek, villognak.