



## SZÉCSEY ISTVÁN

üzletágvezető

Siemens Zrt. IMO Vasúti Járművek

# 40 éves a MÁV MDa/MD sorozatú hatrészes mellékvonali motorvonata 2. rész

### Összefoglaló

A MÁV Zrt. História Bizottság 2009. október 7-én megemlékező ülést tartott, a MÁV által 1969-től üzembe állított MDa sorozatú dízel motorvonatok 40. évfordulója alkalmával. A szerző ez alkalommal, azonos címmel előadást tartott. Jelen írás az előadáson elmondottak kissé bővített változata.

István Szécsey  
Siemens AG

Der Triebzug MDa ist 40 Jahre alt  
Der Betrieb der MDa-Triebzug

### Kurzfassung

Der Fahrzeug-Unterausschuss des MÁV-Ausschusses „Historia“ hatte eine Gedenksitzung am 7. Oktober 2009 gelegentlich des 40 Jahre Indienststellungsjubiläums der in den Jahren Dienst geleisteten MDa-Triebzugreihe der MÁV abgehalten. Bei dieser Gelegenheit hatte der Verfasser diesbezüglich auch eine Vorlesung gehalten. Diese Schrift ist eine – etwas erweiterte – Version des Themas.

István Szécsey  
Siemens Ltd

The DMU MDa is 40 years old  
The service of DMU's class MDa

### Summary

The sub-committee „Railway Vehicles“ of the committee „Historia“ of MÁV on October 7, 2009 held a session on the occasion of the 40. anniversary of the putting into service of the first DMU's class MDa of MÁV. On this occasion the author delivered a lecture having the same title. This composition is a slightly enlarged version of the theme.

A Vasútgépészet 2010. 2. számában bemutattuk az MDa motorvonatok fejlesztésének előzményeit, a járművek üzembe állítását és első hálózati elosztását.

Milyen sokcélúan is volt felhasználható 40 évvel ezelőtt, az akkor sok tekintetben igen csak korszerűnek és szépnek nevezhető MDa motorvonat? 1. osztályú kocsis, fénycsővilágítás, kényelmes, jó futású, hosszabb idejű tartózkodásra is megfelelő komfortot biztosító fűtéssel, több óra utazási komfortra is képes „mellékvonali” járművek. Nem véletlen, hogy hamarosan az MDa-k többek között a Pécs–Szombathely–Sopron útvonalon kb. 6 órás utazásra is felhasználásra kerültek. A vonatok üzembe állítása jelentősen megváltoztatta több vasútvonalon a személyszállítás utas-szolgáltatási színvonalát. (Lásd 7. és 8. ábrákat.)

## Az MDa vonatok első üzemévei a különböző vontatási főnökségeken

### Szentes

A két prototípus vonat 1969 karácsonyán a Szegedi Igazgatóságon Szentes VF-hez került. A „Fűtőházi Jelentés”-ben 1970. január 31-én „Állagszaporulat. MDa 3001 és 3002 Ganz Mávagból 1970.I.1-től” bejegyzéssel szerepeltek. Szentesen ekkor a műhelyfőnök és MDa reszortos a kiváló szakember, későbbi vezetőmérnök *Tóth Imre* volt. A két vonat főleg Orosháza és Kiskunfélegyháza, illetve Szentes és Makó között járt. További fűtőházi jelentések szerint az MDa 3003 és 3004 1970. december 20-án, míg az MDa 3007 és 3008 1970. december 25-én jöttek a gyárból. 1972. április végéig az állag még a 3013, 3019, 3020 vonatokkal

és az MDamot 3021 motorkocsival bővült. Szeptember 2-án és 22-én az MDa 3029 és 3030 is Szentes VF-hez került.

1971. május 23-tól e vonatok Szentes–Orosháza, Orosháza–Mezőtúr, Szentes–Makó, Makó–Mezőhegyes, Mezőhegyes–Battonya és Mezőhegyes–Újszeged vonalakon, később Pécs és Szeged között gyorsvonatként is jártak.

A Budapest Nyugati pályaudvarról Makóra menő gyorsvonatnál szintén MDa-k álltak üzembe. Makótól Szentesig szóló, onnan Budapestre csatolt vonatok mentek. Az évtized közepén a szentesi MDa-k száma tovább nőtt. A „Fűtőházi Jelentés” szerint a Ganz-MÁVAG-ból az MDa 3034 1975. február 7-én, az MDa 3035 1975. február 14-én, az MDa 3036 1975. február 27-én, az MDa 3037 1975. március 5-én, az

MDa 3041 1975. március 28-án, az MDa 3042 1975. április 11-én érkeztek Szentes VF-hez. Az MDa 3008-at 1975 március 31-én Pécs VF-hez állomásították át. 1975 tavaszán a szentesi MDa állag 16 vonat és az MDamot 3021 volt. Ez az állapot több éven keresztül így volt. Szentes VF az újabb MDa vonatokkal tovább bővítette a bejárt vonalak sorát. Újdonság volt, hogy Kecskemét és Fülöpsház között is közlekedtek.

### Pécs

A Pécsi Igazgatósághoz 1970 végén, 1971 elején jöttek az első MDa-k.

1972 végéig az MDa 3005–3007, 3009–3012, 3015, 3023, 3024 vonat és az MDamot 3022 motorkocsi kerültek ide. A járművek, az MDa 3023 kivételével, Pécs VF-n álltak üzembe. Egy részük Kaposvár VF-re került. A gépkönyvek szerint az üzembe állítási időpontok:

MDa 3005: 1970. december 20.  
 MDa 3006: 1970. december 30.  
 MDa 3009: 1970. december 31.  
 MDa 3010: 1970. december  
 MDa 3011: 1971. március 5.  
 MDa 3012: 1971. március 5.  
 MDa 3015: 1971. április 23.  
 MDamot 3022: 1971. augusztus 3.

MDa 3023: 1972. július 8.

MDa 3024: 1972. július 31.

MDa 3028: 1972. augusztus 26.

Pécs VF-nél a vezetőmérnök *Boda Emil*, az MDa-k reszortosa 1972. június 1-ig *Komáromi István*, utána *Gejz Mihály* volt. Az évtized közepén a fűtőházfőnök *Sárdi Jenő* lett.

A pécsi vonatok először Harkányfürdő, Siklós és Beremend, illetve Bátaszék felé jártak. A két vonalon 375-ös gőzmozdony és ABmot motorkocsi által továbbított vonatok helyére kerültek. 1972. május 28-tól a Pécs–Beremend, Pécs–Nagykanizsa, Barcs–Siklós–Pécs és Barcs–Kaposvár vonalakon jártak. A szerelvény nélküli MDamot 3022 Magyarbóly és Beli Manastir között illetve Pécsbánya rendezőtől tehervonatokat továbbított. 1974 május 26-tól Bátaszék és Szekszárd között is járt új motorvonat. 1975. április 1-jén az MDamot 3008 és szerelvénye Szentesről Pécsre került. 1977. május 22-től a Budapest Déli pályaudvarról Dunaújvárosra át Bajára közlekedő gyorsvonatokat a Pécsi Igazgatóság állította ki. Az egyik Bbmot, a másik MDamot által továbbított vonat volt. 1980. június 1-jétől Budapest Déli pu. és Baja között már napi 3 MD gyorsvonat ment.

1983. december 19-én Szombathely hét MD vonatát Pécs KÜF kapta meg. Az átállomásítás az MDmot 3001, 3002, 3014, 3016–3018 és 3039 motorkocsikat, az Ax 10-05 000, 001, 013, 015–017 és 036 1. osztályú pótkocsikat, a Bx 20-05 000–005, 039–041, 045–053 és 108–110 2. osztályú pótkocsikat, és a Btx 27-05 000, 001, 013, 015–017 és 036 vezérlőkocsikat érintette. Pécs KÜF a Dunántúlon egyedüli MD „nagyhatalom” lett.

### Szombathely és Zalaegerszeg

1971-ben a MÁV Szombathelyi Igazgatóság is MDa üzemeltető lett. Szombathely 4 vonatot (MDa 3014, 3016–3018) kapott úgy, hogy a 3014-est és 3016-ost Zalaegerszegre kihelyezték.



7a. és 7b. ábra: MDa 3002 által továbbított prototípus szerelvény az 1969. végi próbaútján  
 Fotó: Ganz-MÁVAG





8a. ábra: Az MDmot 1. osztályú utastér részlete  
Fotó: Ganz-MÁVAG

1971. március elején még úgy volt, hogy az MDa 3014 Szombathely VF állagába kerül, de a március 24-i állagbavétel után Zalaegerszeg VF-hez helyezték. Itt a vonatot ünnepélyes körülmények között, zenekarral fogadták, majd a rédcisi vonalon üzembe állították.

Az Igazgatóság pár hónap múlva újabb 3 MDa-t kapott. Szakembereik az MDa 3016–3018 motorvonatok átvétele miatt 1971 őszén a gyárban voltak. Szeptember második felében egy napon Budapest Józsefvárosi pályaudvar és Nagykáta között úgynevezett házi próba volt. Másnap a 3 vonattal Ötvevényig mentek. Az út során a szerelvényeket külön-külön és szinkronban vizsgálták. A motorkocsik műtanrendőri vizsgái alatt a kocsik Ötvevényben maradtak. A 3. nap Ötvevénytől Győrön át Veszprémig tartó próba következett. A vonatok a hegyi pályán is kitűnően mentek. Veszprémből az MDa 3016 Zalaegerszegre, a 3017 és 3018 szinkronban Szombathelyre kerültek.

A Szombathelyi VF-en az MDa 3017 és 3018 főleg a Szombathely–Rum és –Kőszeg vonalakon közlekedett. Hétköznap a Rum és Szombathely közti 8227 sz. vonat csatolt MDa volt, de még így is zsúfoltan érkezett Szombathelyre.

1976. május 30-tól a két szombathelyi MDa főleg Szombathely és Kőszeg között, továbbá Sopron és Szentgotthárd felé járt. Szombathely és Kőszeg között egy éjszakai tolatós tehervonatpárt MDamot motorkocsi vitt. 1979. május 28-tól Szombathely–Pécs gyorsvonatpár is volt. A szombathelyi MDa állag 1979 végén Zalaegerszeg VF-től visszajött két vonattal bővült. Az MDa 3014 és 3016 vonatok december 31-től Szombathely VF-hez helyezték. 1980. június 1-jétől a szombathelyi MD-k Nagy-



8b. ábra: Az MDmot 2. osztályú utastér részlete  
Fotó: Ganz-MÁVAG

kanizsa és Győr felé személy-, Pécsre gyorsvonatként közlekedtek. Soproni személyzettel Szombathely–Sopron és Szombathely–Szentgotthárd személyvonatpárok is voltak.

1980 őszén Szombathely MD állaga hétre nőtt. Szentéről szeptember 30-án az MDa 3002, november 30-án az MDa 3001, november 3-án Nyíregyházáról az MD 3039 vonatok jöttek ide. 1981. május 31-től az MD-k 4 Szombathely–Szentgotthárd, 1-1 kőszegi, zalaegerszegi, nagykanizsai, celldömölki, pápai és győri személy- illetve a pécsi gyorsvonatpárt vitték. 1984. június 3-tól az MD-eket M40 dízelmozdonyos vonatok váltották fel. A motorvonatok Pécsre kerültek. (3. táblázat)

Az 1971. március 24-én állagba vett MDamot 3014 motorkocsit és vonatott részét illetve az 1971. október 2-án leltárba került MDamot 3016-ot és szerelvényét Szombathelyről Zalaegerszeg VF-hez helyezték. A forgalom 1971. március 27-én indult. Aznap Zalalövő felé ingyen lehetett utazni.

A két MDa a rédcisi, a zalalövői és az ukki vonalak hivatásforgalmát látta el. Előfordult, hogy a Budapestről érkező gyors- és expresszvonatokat Boba és Zalaegerszeg között MDamot motorkocsik vitték. 1979. május

3. táblázat

Szombathely VF MDa/MD motorvonatai

Pályaszám	Honnan	Szombathely VF állagában	Hová
3001	Szentes VF	1980.11.30.–1983.12.	Pécs KÜF
3002	Szentes VF	1980.09.30.–1983.10.25.	Pécs KÜF
3014	Ganz-MÁVAG	1971.03.10.–1974.03.13.	Zalaegerszeg VF*
3014	Zalaegerszeg VF	1979.12.03.–1983.10.03.	Pécs KÜF
3016	Ganz-MÁVAG	1971.10.01.–1974.03.13.	Zalaegerszeg VF*
3016	Zalaegerszeg VF	1979.12.03.–1983.10.03.	Pécs KÜF
3017	Ganz-MÁVAG	1971.10.02.–1983.10.03.	Pécs KÜF
3018	Ganz-MÁVAG	1971.10.02.–1983.11.14.	Pécs KÜF
3039	Nyíregyháza VF	1980.10.31.–?	Pécs KÜF

\* A motorvonat 1974.03.13-ig Zalaegerszeg VF-en kihelyezett volt, majd oda állomásoztatták.

28-tól 4-4 Zalaegerszeg–Rédics és Zalalövő, ill. 1-1 Zalaegerszeg–Zalabér-Batyk és –Ukk MDa vonatpár járt. Az ősszel Zalaegerszezen forgalomba álló Bz motorvonatok felváltották a két MDa-t, amelyek Szombathely VF-hez visszakérültek.

### Kaposvár

1971-től a Pécsi Igazgatóságon Kaposvár VF is MDa motorvonatokat üzemeltető bázis volt. A szerelvények Pécs VF-ről gyári újként, vagy néhány hónap üzem után kerültek Kaposvárra. Feladatuk a 12-14% emelkedőjű, sok 300 m sugarú ívvel is rendelkező Kaposvár–Siófok,

és a Kaposvárról Barcs, valamint Szigetvár felé tartó mellékvonalak személyforgalma ellátása volt. 1971. augusztus 31-én az MDa 3009, 1972. augusztus 2-án a 3010-es, 1973. január 26-án a 3015-ös, 1973. szeptember 21-én a 3006-os Pécsről Kaposvárra került. Az MDamot 3023 motor- és Batx 021 vezérlőkocsis vonat volt az egyetlen, amely a gyárból közvetlenül Kaposvárra került. Az évek során az állag többször változott. Az 1974. augusztus 28-i állomásítási lista szerint Kaposvárott az MDa 3009, 3010 és 3015 voltak. A vonatok kapcsán *Sárdi Jenő* főnökhelyettes és *Hetesi József* reszortos, gépészmérnökök

4. táblázat

Kaposvár VF MDa motorvonatai

Pályaszám	Honnan	Kaposvár VF állagában	Hová
3006	Pécs VF	1973.09.21.–1980.03.27.	Pécs VF
3009	Pécs VF	1971.08.31.–1983.10.18.	Pécs VF
3010	Pécs VF	1972.08.02.–1973.09.21.	Pécs KÜF
3011	Pécs VF	1975.02.24.–1981.07.16.	Pécs VF
3015	Pécs VF	1973.01.26.–1981.06.01.	Pécs VF
3023	Ganz-MÁVAG	1972.07.08.–1972.07.31.	Pécs VF

neve megemlítendő. Munkájukat *Földvári István* sokat segítette.

1973. szeptember 30-tól Kaposvár 3 MDa vonata közül kettő Siófok felé, a harmadik Kaposvártól Dombóváron át Veszprémig járt. Később a veszprémi menet egy Dombóvár és Komló közötti fordulóval bővült. A Kaposvárról Siófokra később este jövő 5426 sz. vonatnál, beérkezés után az MDa motorkocsit lekapcsolták, és Tabra tehervonatot továbbított. Éjszaka innen egy másik tehervonatot húzott Siófokra, majd visszakapcsolták szerelvényére. Hajnalban 5427 sz. vonatként Kaposvárra ment.

1980. június 1-től a kaposvári MDmot 3015-öt ötkocsis szerelvényével Dunaújvárosra kihelyezték. Budapest Déli pályaudvar Paks gyors- és Dunaújváros–Paks személyvonatokat továbbított. E helyzet 1983 nyaráig volt.

A kaposvári MD-eket a szigetvári és barcsi vonalak megszüntetése ill. a csehszlovák járművek miatt Pécsre állomásoztatták. (4. táblázat)

### Debrecen és Nyíregyháza

1972 nyarán a Debreceni Igazgatóságon is megjelentek MDa-k. Gépkönyvek szerint a gyárból 70 km/h végsebességű új járműként Debrecen VF-hez az MDa 3025-ös szerelvény 1972. július 7-én, az MDa 3026-os 1972. július 11-én, az MDa 3027-es 1972. július 27-én, míg az MDa 3031-es és 3032-es vonatok 1972. szeptember 28-án jöttek. E vonatok először a Debrecen–Nagykeréki és –Létavértes vonalakon álltak üzembe ABmot motorkocsis ill. 275 és 375 sor. gőzmozdonyos vonatok helyébe lépve. A Debreceni Igazgatóság MDa állaga hamarosan további, új szerelvényekkel bővült. Az MDa 3033-as 1975. február 1-jén Debrecen VF, míg az MDa 3038-as 1975. március 13-án, az MDa 3039-es 1975. március 21-én, és az MDa 3040-es 1975. március 26-án Nyíregyháza VF birtokába jutott. 1975. április 1-jén az MDa 3025-ös szerelvény és az MDa 3031-es szerelvény Debrecenből





9. ábra: A szentesi motorgarázs területén álló MDamot 3034 motorkocsi homloknézete  
Fotó: Nagy József

Nyíregyházára került. Az évtized közepén Debrecen négy, Nyíregyháza öt MDA-val rendelkezett.

A debreceni MDA-k első éveiről *Guba Sándor* nyug. MÁV mérnök főtanácsos, a debreceni területi gépészeti központ volt vezetője tájékoztatta a szerzőt. Debrecen VF vezetőmérnöke ekkor *Czibere Mihály*, az MDA-k első reszortosa *Dénes Sándor*, majd *Lédeczi László* volt. A 3032-es vonat kocsijai kerékkopás csökkentést célzó kísérleti keréktárcsával készültek. A Budapest és Győr közötti próbák után a motorkocsi Debrecenbe, a szerelvény Pécsre került, a keréktárcsák Pécs és Bátaszék közötti vizsgálata miatt.

Létavértesen és Hosszúpályiban egyes napokon élőállat felvásárlás volt. 1975-76-ban a koradélután Debrecenbe menő MDA vonatok vezérlőkocsi végére 1-2 Heks sorozatú „Miska” sertés-, vagy „Boci” szarvasmarhaszállító kocsit akasztottak. Debrecenben ezeket a máshonnan érkező, ilyen kocsiból álló vonatra akasztották, és irány a Szovjetunió. Répakampány idején Nagykerekiből vagy Létavértesből MDamot is segített a tehervonatok továbbításában.

A Debrecenből késő este érkező vonat motorkocsiját lekapcsolták. Az MDamot az előkészített répavonatot Debrecenbe vitte, majd hajnalban visszatért Nagykerekibe vagy Létavértesbe vonatához. A 20-30 km/h sebességű tehervonatok a motorkocsi sebességváltóját kedvezőtlenül vették igénybe, ezért a járműveket csak végszükségben használták e célra.

Nyíregyházán az MDA motorvonatok üzemeltetési reszortosa a nagy szakmai tekintéllyel rendelkező *Pitlik Gyula*, fenntartási felelőse *Berencsi Kálmán* volt. 1973. június 3-tól a Debrecen VF-től Nyíregyháza VF-re kihelyezett MDamot 3025 és 3027 Nyíregyháza és Ohat-Pusztakócs között jártak. Az évtized közepétől a nyíregyházi MDA-k még a Nyíregyháza-Mátészalka illetve a Mátészalka-Ágerdömajor és -Zajta vonalakon fordultak elő. Az MDamot 3025 és 3027 szerelvényeket Mátészalka VF-hez helyezték, az ágerdömajori, csengeri és zajtai vonalak jelentős utasforgalma lebonyolítása céljából. A hetvenes évek végén Nyíregyháza VF-től főleg a csehszlovák járművek miatt a Ganz-MÁVAG vonatokat elhelyezték. Az MDmot 3025, 3031 és 3038 vonatokat 1979. december

31-én, a B666 géptávirattal, MDmot 3039-est 1980. május 31-én MDmot 3040-est 1980. május 30-31-én a B827 rendelettel Debrecen VF-hez állomásították. Mátészalka és Ágerdömajor illetve Zajta felé debreceni kihelyezett MD vonatok 1982-83-ig jártak.

A debreceni MDA-k a hetvenes évek végétől az addigiak mellett Nyírábrány, Tiszalök és Füzesabony felé is mentek. Általános lett, hogy a Nagykerekibe és Létavértesre tartó vonatok egyes napszakokban Sárándig együtt, csatolva mentek. Visszafelé itt egyesültek. Pl. az 1980. szeptember 28-tól érvényes menetrendben napi négy-öt vonatpár tizenkét részes, csatolt MD volt.

A 70-es évek végétől napi gyakoriságú volt, hogy két MD vonatot szinkronban kellett közlekedtetni a nagy utasforgalom kiszolgálására. (11. ábra)

A nyolcvanas évek elejétől az új színterv szerinti, MDA helyett MD sorozatú vonatokon Debrecen, Pécs és Szentes osztozott. A mellékvonalak mellett városközi forgalomban, gyorsvonatként is jártak. 1997-től 2000-ig szentesi MD-k a Budapest-Lajosmizse–Kecskemét vonalon is jártak.



10. ábra Az MDmot 3022 által „tolt”, elől a Btx 018 vezérlőkocsival közlekedő 8322 számú személyvonat 2001. december 25-én Bátaszék környékén

Fotó: Grátzer Ákos



11. ábra MDmot 3023 és MDmot 3009 pályaszámú motorkocsik által továbbított két ötrészes csatolt szerelvény, 2003. június 8-án Szigetváron

Fotó: Szenczi Krisztián

A hatrészes vonatokban az 1. osztályú pótkocsit egy Bx helyettesítette. Az MD-k elővárosi forgalomban is jól vizsgáztak.

A hetvenes évek utolsó harmadától országsszerte az MDa/MD vonatok üzeme a hidromechanikus sebességváltók acéllamellái minőségi problémái miatt nehéz volt. A legkritikusabb állapot a nyolcvanas évek közepén volt. Az ügyet a MÁV a gyárral együtt próbálta megoldani, de a hibák igazi oka nem derült ki. Egyesek már akkor a motorkocsik forgalomból kivonását emlegették. A gyár a MÁV gondjai enyhítésére 1984-85-ben 22 hidromechanikus sebességváltót szállított „eredeti” lamellákkal. Így 1986-ban a helyzet sokat javult, de nehézségek továbbra is voltak.

Az igazi megoldás a Ganz-David Brown Kft által gyártott H82 hidraulikus hajtómű lett. A cég a kilencvenes évek elején kezdte fejleszteni a teljesítménye és méretei révén MDmot motorkocsikba is beépíthető típust. Pécssett 1994-ben kísérletképpen az MDmot 3015 és MDmot 3018 motorkocsikba H82 sebességváltót építettek. A MÁV közel két év üzemidő és kedvező tapasztalatok után

úgy döntött, hogy a hidromechanikus hajtóművek egy részét H82-vel lecseréli. A rosszabb hatásfok miatti több üzemanyag fogyasztás csak a magasabb sebességtartományban jelentkezett. Ezt a kisebb karbantartási költség ellensúlyozta és élettartamban gazdaságossá tette az új hajtóműveket. (5. táblázat)

A kilencvenes években a 42 motor-kocsi három bázis közötti elosztása alig változott. 1998 tavaszán:

Debrecen 11 MDmot (3025–3028, 3031–3033, 3037–3040)

Pécs 18 MDmot (3001, 3002, 3005, 3006, 3008–3012, 3014–3019, 3022–3024)

Szentes 13 MDmot (3003, 3004, 3007, 3013, 3020, 3021, 3029, 3030, 3034–3036, 3041, 3042)

járművel rendelkezett. A pótkocsikat illetően a „Normál nyomközű vasúti személykocsik állomásítási és karbantartó hely szerinti jegyzéke. 2000. július” dokumentum szerint Ax sorozatú 1. osztályú pótkocsiból 39 db volt. Ebből Debrecen 11 db (012, 022–026, 028–030, 036, 037), Pécs 17 db (001, 002, 004, 005, 007–011, 013–018, 020, 021), Szentes 11 db (002, 003, 006, 019, 027, 031–034, 038, 039). (Hiányzó kocsi 035)

Bx sorozatú 2. osztályú pótkocsiból 115 db volt. Ebből Debrecen 32 db, Pécs 50 db, Szentes 33 db. (Hiányzó kocsik 061, 079, 105–107)

Btx sorozatú 2. osztályú vezérlőkocsiból 39 db volt. Ebből Debrecen 11 db, Pécs 17 db, Szentes 11 db. (Hiányzó kocsi 035)

5. táblázat

H82 sebességváltós MDmot motorkocsik

Pályaszám	Hon-állomás	Beépítés ideje	Pályaszám	Hon-állomás	Beépítés ideje
MDmot 3015	Pécs	1994.02.16.	MDmot 3009	Pécs	1998.02.26.
MDmot 3018	Pécs	1994.08.14.	MDmot 3008	Pécs	1998.03.30.
MDmot 3014	Pécs	1996.02.20.	MDmot 3001	Pécs	1999.03.19.
MDmot 3016	Pécs	1996.12.12.	MDmot 3024	Pécs	1999.04.07.
MDmot 3007	Szentes	1996.12.19.	MDmot 3025	Debrecen	1999.10.29.
MDmot 3012	Pécs	1997.05.13.	MDmot 3010	Pécs	1999.12.23.
MDmot 3041	Szentes	1997.05.30.	MDmot 3019	Pécs	2000.11.28.
MDmot 3011	Pécs	1997.06.26.	MDmot 3034	Szentes	2000.12.12.
MDmot 3023	Pécs	1997.11.28.	MDmot 3005	Pécs	2000.12.21.
MDmot 3035	Szentes	1997.12.22.	MDmot 3006	Pécs	2000.
MDmot 3022	Pécs	1998.02.17.	MDmot 3017	Pécs	2001.



(Szerk. megjegyzése: A gépészeti szakigazgatóság megbízásából az MD mellékkocsikat a kilencvenes években a MÁV Szolnoki Járműjavító Kft.-ben felújították. A motorkocsik felújítására a fentebb leírt 11 motorkocsira kiterjedő H82 típusú hajtómű beépítést kivéve nem került sor. Ez a tény meghatározta az MD motorvonatok további életútját, üzemben tartásának esélyeit.)

2000 nyarán a motor-, illetve a pótlós vezérlőkocsi állag, kivéve a baleset miatti selejtezéseket, még teljes volt. Általában egy Bx-szel csökkentett összeállításban jártak.

### **Az Ax sorozatú pótkocsik forgalomból kivonása, selejtezése**

A MÁV Zrt. 2001. szeptember 2-től, a regionális forgalomban közlekedő MD vonatokból kisorsozta az 1. osztályú Ax kocsikat. Gazdaságos felhasználásuk átcsoportosítást igényelt. Szeptember 15-én Pécs telepállomás és honos karbantartó hely Ax kocsijai nagy részét Szentes kapta meg. Innen cserébe Bx-ek mentek Pécsre, ahol csak a soproni gyorsvonathoz szükséges Ax-ek maradtak. Szentesen és Debrecenben az Ax-eket 2. osztályúként használták. A volt 1. osztályú kocsikat Békéscsaba és Szeged illetve Debrecen és Füzesabony között MDmot+3 Ax+Btx vonatokban kellett járni. Debrecenben érdekes volt az Interpici-ként hétvégén Mátészalka felé közlekedő M41 mozdonyból és 2-4 Ax kocsiból álló vonat. Az Ax kocsikat hamar selejtezték. A felszabadult 1. osztályú kocsik a távolsági forgalomból hiányzó 1. osztályú kocsik szerepét vették át. Megkezdődött a pécsi távolsági vonatok tarkasága. Az MD-k MDmot+Bx+Bx+Btx összeállításra zsugorodtak, kivéve a Pécs és Szombathely közötti gyorsvonatot.

### **Szentesen megszűnik az MD motorvonatok üzeme**

Szentesen 2003. november 11-én megkezdte menetrend szerinti forgalmát az első 6341 sorozatú orosz

motorvonat. Hamarosan továbbiak kerültek ide. Várható volt, hogy e térségben az MD-k már nem soká közlekednek.

2005. május végén az utolsó szentesi járműveket is Debrecen és Pécs között elosztották. A hivatalos búcsúztatás június 2-án volt. A 10:32-kor induló ünnepi vonat a Köteles Antal által vezetett, kitűnő műszaki állapotú, feldíszített MDmot 3034 motor- és három, angol vasút barátokkal teli nosztalgia személykocsiból állt. A koszorún a „Köszönjük a 35 éves hűséget. Szentes Motorgarázs, 2005. június 2.” felirat volt. Az MDmot 3034 Kecskeméten, Kiskunfélegyházán és Kiskunhalason át Bátaszékre ment.

### **Az MD-k utolsó évekbeli forgalma – A bátaszéki üzem vége**

2005. május 24-én a debreceni 3026, 3033, 3040 és 3042 pályaszámú járművekkel megkezdődött a motorkocsik selejtezése. (A balesetes MDmot 3029-et már 2000-ben kivonták a forgalomból.) A nyári helyzet az alábbi volt:

Debrecen 13 db (3003, 3013, 3020, 3021, 3025, 3027, 3028, 3031, 3032, 3036–3039)

Pécs 22 db (3001, 3002, 3004–3012, 3014–3019, 3022–3024, 3030, 3034)

Szentes 2 db (3035, 3041)

A MÁV Zrt. GÜ Fenntartási Főosztály a Gy.1398-30/2006.GÜ.FFO levélben a vontatójárművek statisztikai számmal ellátásáról rendelkezett. 2006. február 1-jéig a tizenkétjegyű számokat a vezetőfülkékben, a nyolc jegyűeket az oldalfalakra kellett feltüntetni. Az MD-k számtartománya a 95 55 6345 001–042 volt, de csak 11 debreceni és 17 pécsi jármű kapott új jelölést. 2006. első felében a 6345-ös motorkocsik állománya 35, fenntartásból kivont (FKI) 14, javításon 5 volt. A 16 üzemelő motorkocsi üzemképessége 79,6% volt.

2007. június 9-én megszűnt az MD-k bátaszéki forgalma. A reggel Pécsre menő utolsó gyorsvonat összeállítása

MDmot 3007+Bx 040-0+Bx 039-2+Btx 013-0 volt. A vonatra vasútbarátok egy A4-es táblát helyeztek, ezzel a szöveggel: „Az utolsó MDmot-tal közlekedő személyszállító vonat Bátaszék és Pécs között 2007. június 9.” A másik MDmot 3004+Bx 042-6+Bx 044-2+Btx 014-8 motor- és pótkocsiból álló vonat Bátaszékről 12:20-kor Bajára, majd onnan délután Sárobgárdon át Székesfehérvárra ment. Erre „Az utolsó MDmot-tal közlekedő személyszállító vonat Baja–Bátaszék–Székeszárd–Székesfehérvár-útvonalon” szövegű tábla került.

Az MDmot-ok 2007. végi helyzetét a következő jellemzi. Debrecenben 11, Pécsen 10 motorkocsi üzemelt. Az FKI (fenntartásból kivont) járművek száma 4, ill. 3 volt. A pécsi, ill. Debrecenbe Pécsről került kocsiknál a „teljes élettartam alatti futásteljesítmény” nem valós adat. A tényleges 3 millió vagy annál több km.

A MÁV Zrt. 2008. első felében hozott döntése szerint a Prolan Alfa Kft. mozdonyfedélzeti berendezést (MFB) nemcsak villamos, hanem dízel járművekbe is beépít. MFB az MDmot motor- és a Btx vezérlőkocsi egy részébe is került. A beépítési tervek elkészítése és a munka irányítása Földvári István szerelésvezető szervizmérnökhöz kötődik. Akkor minden üzemelő MDmot és Btx rendelkezett MFB-vel.

2009 nyarán Debrecenben az MDmot 3003, 3005, 3017, 3018, 3020, 3025, 3027 és 3038, Pécsen az MDmot 3002, 3004, 3006, 3015, 3022, 3024 és 3030 motorkocsik közlekedtek. Az MDmot 3034 javításon volt. A debreceni húsz Bx pótkocsi nagyobb része MD vonatban, a többi mozdony által vontatva üzemelt. A tíz pécsi Bx MD vonatban, illetve néha Bzmot által továbbítva járt. Debrecenben a Btx 019-7, 024-7, 026-2, 027-0, 030-4, 036-1 és 037-9, Pécsen a Btx 011-4, 016-3, 032-0 és 033-8 vezérlőkocsik üzemeltek. Lejárt a fővizsga a 012-2, 013-0, 014-8, 018-9, 028-8, 029-6 és 038-7 esetén. A napi forgalom Debrecenben hat,



12a. és 12b. ábra A 40 éves MD motorvonat eredeti pompájában  
2010. július 10-én megérkezik a Magyar Vasúttörténeti Parkba

Fotó: Kovács Károly

Pécsett négy MD vonatot igényelt. Az utóbbi időben sok motor-, pót- és vezérlőkocsit selejtezték.

Az MD-k fővizsgáit, korszerűsítéseit, baleseti helyreállításait éveken át a MÁV Szolnoki Járműjavító (1991-től Kft.) végezte. 2003-ban 27 Bx és 9 Btx, 2004-ben 17 Bx és 8 Btx, 2005-ben 14 Bx és 5 Btx, 2006-ban 16 Bx és 6 Btx, 2007-ben 15 Bx és 6 Btx fővizsgája volt. 2008-ban már egyre sem került sor. Debrecenben és Pécsett a lejárt fővizsgájú kocsikat

leállították, és a szolnoki „magasfoga-dóra” kerültek. Innen régen a járműjavítóba, manapság a sátoraljújhelyi bontóba vitték őket.

Debrecenben 2009. január 16-án a Bx 075-6, 076-4, 077-2 és a Btx 025-4 pót- és vezérlőkocsikat leállították, majd január 27-én nosztalgia célú megőrzés céljából elvitték őket.

2009. október 8-án a Magyar Vasúttörténeti Parkban a MÁV História Bizottság kibővített, ünnepélyes ülést tartott. Ennek során, többek között, a

negyven éves MDa/MD sorozatú motorvonatokról is megemlékeztek. Az ünnepelt típust a Debrecenből akkor, néhány napja Budapestre szállított MDmot 3017, valamint a Bx 075-6 és 076-4, illetve a Btx 025-4 pót- és vezérlőkocsik képviselték.

2009. decemberben, csaknem negyven év után, Pécsett is megszűnt a Ganz-MÁVAG mellékvonali motorvonatok forgalma. December 2-án a Btx 033-8, valamint a Bx 081-4, 082-2, 099-6, 103-6 kocsikat a szolnoki „magasfoga-dóra” szállították. December 8-án az MDmot 3015 és 3022 motor illetve a Btx 032-0, Bx 033-5, Bx 097-0 vezérlő- és pótkocsik Debrecenbe kerültek. A menetrendváltáshoz kapcsolódóan a Pécsváradra tartó vonalon a forgalom szüneteltetéséről döntöttek. December 12-én este az utolsó szerelvényt az MDmot 3002 továbbította. December 18-án a még hátralévő, összes üzemképes jármű Debrecenbe került. Az MDmot 3002, 3006, 3030 motor- és a Btx 011-4, Bx 034-3, Bx 098-8 a hajdúsági nagyvárosban fejezheti be üzemét. Pécsett, 2010. március 1-jéig, csak az üzemképtelen MDmot 3004 és 3034 maradtak.

A pécsi eseményekkel párhuzamosan, a debreceni MD-állag maradéka is folyamatosan csökkent. 2010. elejétől kezdve általános lett, hogy a szerelvények MDmot+Bx+Btx összeállításban közlekedtek, miközben egyre több jármű „végállomása” Szolnok, majd a sátoraljújhelyi bontó lett. 2010 végéig a debreceni szerelvények is „elfogynak”, bár, 2010. nyarán a MÁV-START Zrt.-ből olyan hírekről lehet hallani, miszerint öt Bx+Btx egység újabb fővizsgát kap, és így 2011-ben is még közlekedhetnek MD- szerelvények. (E döntés hátterében az újból megnyitott mellékvonalak növekvő járműigénye áll).

Nagyon fontos jó hír, hogy a Magyar Vasúttörténeti Park tíz éves születésnapi ünnepség sorozatához kapcsolódva, 2010. július 10. óta az MDmot 3017 motor-, illetve a Bx 075-6, Ax 009-7, Btx 025-4 pót- és vezérlőkocsikból álló szerelvény az eredeti színterv szerint visszafestve fogadja a látogatókat.



**Könyvajánló és helyreigazítás**

A MÁV 1911. évben bevezetett gőzmozdony számozási rendszerében 377. sorozatú, korábban XII osztályúnak nevezett mozdonyok összes gyártott példányának áttekintése

A vasútbarátok számára nagy öröm, hogy a közelmúltban több értékes, részben hézagpótló jellegű, vasúttörténeti témát feldolgozó kiadvány jelent meg – így pl. a MÁV Zrt. Vezérgazgatósága által kiadott „A magyar vasút krónikája a XIX. században” című könyv, amelyet minden olvasó joggal forrásértékűnek, és mozdonytörténeti szempontból hitelesnek tekinthet. Ez utóbbi műben viszont sajnálatos módon számos téves adat szerepel. A valótlan adatok (így pl. a 377 sorozatú mozdonytípusból valóságban összesen 551 darab készült, ezzel szemben a szerzők a könyv 254. oldalán 493-at szerepeltetnek!) hibajavítási kötelezettséget vonnak maguk után. A „Vasútgépezet” című szaklap honlapján megtekinthető áttekintés célja a könyvben hibás adatok helyett a valóságos adatok megismertetése a könyv birtokosaival, olvasóival. A gyártott mozdonyokkal kapcsolatos tételes elszámoláshoz ezen ismertető cikk szerzői a legmegfelelőbb fórumnak a vasútbarátok között egyre népszerűbb „Vasútgépezet” című szaklapot gondolták, ezúton is szeretnénk kifejezni köszönetünket a szerkesztőségnek a lehetőségért és a táblázat internetes publikálásáért.

A szerzők egyszersmind javasolják, hogy fel kell hívni az említett könyvekben szereplő téves gyártott darabszámot ismertető cikkek szerzőinek, és a könyv szerkesztőjének, lektorainak figyelmét a téma szakértőivel történő konzultációra a hasonló esetek elkerülése érdekében. A táblázat gyári szám, azaz keletkezési számsorrendben a Magyar királyi Államvasutak Gépgyára által gyártott mozdonyokat, ezt követően az aradi Weitzer gyár

által gyártott mozdonyokat, majd a három osztrák gyárban készített mozdonyokat, végül az Ózdon gyártott mozdonyt ismerteti – feltüntetve a mozdonyok I. világháború utáni utódállamok közötti elosztását, valamint a MÁV által saját vágányhálózattal rendelkező iparvállalatok részére eladott mozdonyokat is. Célunk volt az ismert átszámozások közlése, amit néhány mozdonynál 1947-1948-ban „szabványosítás” fedőszó használatával végrehajtottak. Ezt azért alkalmazták, hogy az eredetileg az utódállamoknak ítélt, de a II. világháború során Magyarországra visszakérült mozdonyokat ne kelljen a tulajdonos utódállam vasútnak visszaadni.

A mozdonyok selejtezési időpontjának ismertetése nem volt célkitűzés. A mozdonyok esetleges utóéletét sem mindenütt közöljük, kivéve a muzeális célból megőrzött példányok esetében.

A szerzők nevében: *Lovász István*

(Készült a MÁV História Bizottság Jármű Albizottság tevékenysége keretében)

A táblázat összeállításában közreműködtek:

*Dr. Bodrogi Bence Péter*

*Lovász István*

A szerzők felkérésére lektorálta:

*Kirchner Attila* (a *Kirchner Attila, Tóth Sándor, Villányi György* számítógépes adatbázis segítségével)

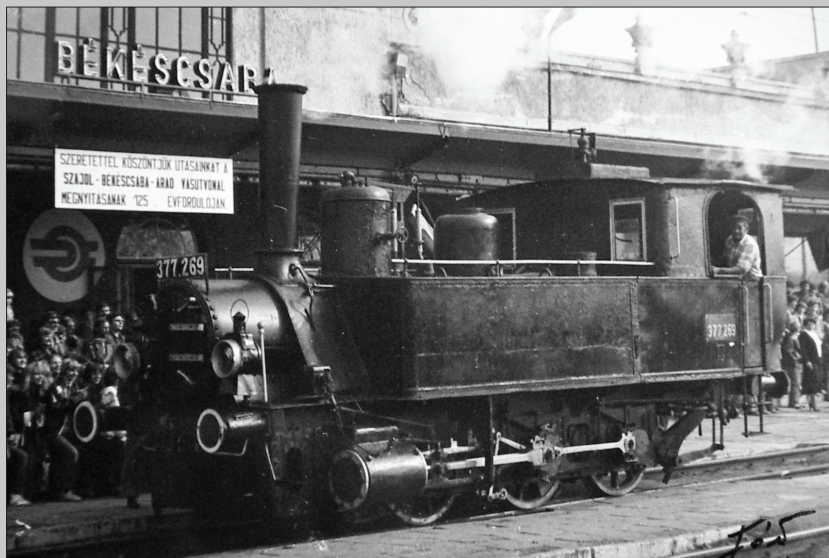
Az adatok összeállításában segítettek: *Fördös Attila és Grátzer Ákos*

**Szerkesztői kiegészítés**

Lovász úrék által összeállított valamennyi, 551 db 377. sorozatú mozdonyra kiterjedő részletes táblázat a Vasútgépezet honlapján, a [www.vasutgepezet.hu/konyvismerteto](http://www.vasutgepezet.hu/konyvismerteto) rovatban megtekinthető. A táblázat a MÁV Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60 épületében, a MÁV-könyvtárban írásos formában megtalálható, igény esetén lemásolható.

A kiegészített táblázatot a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumnak is átadtuk.

*Főszerkesztő*



**RÖVID HÍREK**

**Szolnokon átadták a MÁV-Gépészet Zrt. új üzemcsarnokát**

A MÁV-Gépészet Zrt. szolnoki telephelyén egy több funkcióra bővített javítócsarnok felújításával befejeződött Közép-Európa egyik legmodernebb vasútjármű-javító bázisának három lépcsőben végrehajtott fejlesztése.

A Pálmaháznak nevezett 154 méter hosszú javítócsarnokot úgy alakították át, hogy abban a MÁV jelenlegi és jövőbeni, dízel és villamos motorvonatok karbantartását, javítását a megrendelői igényeknek és a gyártói előírásoknak megfelelően lehessen elvégezni.

A 170 méter hosszúra bővített üzemcsarnokban nemcsak a járművek javítását végzik el, de a jövőben lehetőség lesz új vasúti járművek összeszerelésére is.

**Villamos vontatás a 25-ös vonalon**

Elkészült a Boba–Zalaegerszeg–Bajánsenye vasútvonal 25 kV 50 Hz-es feszültséggel történő villamosítása. Augusztusban megindulhatott a villamos vontatás a Szlovéniába bevezető vasútvonal magyar szakaszán

A közös határállomás villamosítása később fejeződik be, így oda még dízelmozdonyokkal kell továbbítani a vonatokat.