

MÁV vasúti járművek évfordulói, 2011

	Jahresfeier 2011 – Eisenbahnfahrzeuge der MÁV	Anniversary of MÁV rail vehicles, 2011
<p>Összefoglaló A magyar vasúti járműgyártás és a MÁV igen gazdag járműtörténeti múltjának tárgyi emlékei többé-kevésbé közismertek. A következő összeállítással azokat a járműveket idézzük fel, amelyek születésének évfordulója 2011-ben „kerek évfordulás”.</p> <p>A múltidéző válogatás közel sem teljes, elsősorban a szabványos nyomtávolságú gőz és benzines erőforrású vontatójárművekre terjed ki.</p>	<p>Zusammenfassung Die Denkmäler in Form von Fahrzeugen der an Fahrzeugen besonders reichen Geschichte der Eisenbahnfahrzeugindustrie in Ungarn und der MÁV sind mehr oder weniger allgemein bekannt. Die nachstehenden Bilder werden diejenigen Fahrzeuge in Erinnerung gebracht, deren Geburtsjahr eine runde Zahl ist. Die Auswahl ist lange nicht vollständig, und erstreckt sich in erster Linie auf die für Normalspur mit Dampf- und Verbrennungskraftmaschinen gebauten Schienenfahrzeuge.</p>	<p>Summary The material memories of the Hungarian rail vehicle manufacturing and the MÁV's rich vehicle history is more or less well-known. With the following compilation we evoke those vehicles, which anniversary of birth are a „round number” in 2011.</p> <p>The reminiscent digest can not be complete, firstly highlights the standard gauge steam and gasoline powered shunt vehicles.</p>

165 éve történt

165 évvel ezelőtt, 1846-ban a Magyar Középponti Vasút megnyitására készült a belgiumi Cockerill gyárban 8 VÁ CZ osztályú 2'A elrendezésű és a philadelphiai Norris gyárban 2 NÁ DOR osztályú 2'B elrendezésű Norris rendszerű mozdony, a Wien-Gloggnitzi Vasút bécsi gépgyárában pedig a BÉ TS nevű 1A1 elrendezésű mozdony.

160 éve

Százhatvan éve, 1861-ben a bécsi Haswell mozdonygyárban gyártották a négy SOMORJA osztályú személyvontati mozdonyt a Délkeleti Államvasút, a későbbi StEG részére.

155 éve illetve 120 éve

Százötvenöt éve, 1856-ban gyártották a müncheni Maffei mozdonygyárban azokat az Engerth-rendszerű támszerterteljes gőzmozdonyokat, amelyek 1891-ben az Osztrák-Magyar Államvasúttársaság államosításakor kerültek a MÁV tulajdonába, mint TIII osztály, később 368 sorozat.

150 éve

Százötven évvel ezelőtt, 1861-ben kezdték meg a szabadalmazott Déli Vasút részére G. Sigl bécsújhelyi mozdonygyárában annak a 60 darab 29 sorozatú mozdonyok a gyártását, amelyek a vasút magyarországi hálózatának jellegzetes tehervontati mozdonyai voltak. A mozdonyok a MÁV-nál a 332 sorozatjellet kapták.

145 éve

A MÁV megalakulásakor a Magyar Északi Vasúttól hat 236 sorozatú szerkocsis gőzmozdonyt vett át, amelyet a

bécsi G. Siegl mozdonygyár gyártott 1867–1871 között. A 236 sorozat első járműve ebben az évben lenne 145 éves.

A 355 sorozatú gőzmozdonyt 1865-1869 között gyártották a bécsújhelyi G. Sigl mozdonygyárban és 1868-ban a MÁV megalakulásakor az Északi Vasúttól kerültek a MÁV tulajdonába. A 355 sorozat volt a MÁV első tehervontati mozdonytípusa. A 236-oshoz képest három kapcsolt kerékpárral emelkedőkön nagyobb vonatterheléssel közlekedhetett, mint a vele lényegében azonos 236 sorozatú gőzmozdony.

A MÁV 335 sorozatú tehervontati gőzmozdonyhoz két nevezetesség is tartozik.

- ezzel a sorozattal kezdődött a hazai gőzmozdonygyártás 1873-ban.
- A 335 sorozatot eredetileg a bécsújhelyi Siegl gyárban gyártották 1869-től. Az 1870-ben épített 269-es pályaszámút 1985-ben felújították, ez a jármű a világ egyik legrégebbi építésű működő gőzmozdonya.

130 éve

Százharminc éve, 1881-ben kezdte meg a MÁV Gépgyár (akkori neve: Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára) az első Ia osztályú, később 220 sorozatú gőzmozdony építését a MÁV megbízására. (1a. és 1b. ábra)

A 220 sorozat egyik példányát 1988-ban felújították és a MÁV Nosztalgia Kft. vonatait továbbítja. A MÁV Gépgyár 1881-ben készítette el az első szertartályos, mellékvonalai szolgálatra tervezett X osztályú, később 20 sorozatjelű mozdonyát. A sorozat egyik mozdonya kompaund rendszerűvé lett kialakítva. Az átalakítás bevált, ezért később, egy kivételével a sorozat valamennyi járművét ilyenre építették át.

125 éve

Százhuszonöt éve annak, hogy az egykori MÁV Gépgyár megépítette az 1000. gőzmozdonyát. Ez egy MÁV megrendelésére gyártott 222 sorozatú gőzmozdony volt. (2. ábra)

115 éve

Az egykori MÁV nagyobb emelkedőjű, 16-25 %-os mellékvonalain szükségessé vált a vontatási teljesítmény növelése. A MÁV Gépgyár erre a feladatra egy négy kapcsolt kerékpárú szertartályos mozdonytípust fejlesztett ki. Ez lett a XIVA osztályú, 1911-től 475 sorozatú mellékvonali gőzmozdony.

A 25% emelkedőn 98 tonnás vonatok továbbítására képes 475-ös bevált és öt év alatt 40 készült belőle.

110 éve

1900. évi párizsi világkiállításra készült a MÁV Gépgyár által fejlesztett, 201 sorozatú gyorsvonati gőzmozdony, amely a MÁV első 100 km/h sebességre alkalmas vontatójárműve volt. 1901-től teljesített szolgálatot.

Magyarországon az első gőzmozdonyok 1901. novemberben állt üzembe az Alföldi Első Gazdasági Vasúton. A MÁV 1903. szeptember 1-jén indította meg a motorkocsi üzemeltetést Ganz gőzmozdonyokkal. A győri próbamotorkocsit 1904 elején szállította a gyár. A 37 kW-os „egységes” motorkocsik gyártása 1904 első felében kezdődött. (3. ábra)

A Ganz Danubius Gép-,Waggon- és Hajógyár Rt. mellett az egykori hazai vasúti járműgyár a Magyar Vagon és Gépgyár, 1905-ben német Stoltz-rendszerű gőz motorkocsit épített a MÁV megrendelésére. (BCmot sorozat) A Győrben gyártott 29 kW-os motorkocsi fő paraméterei a Ganz gyár „egységes” motorkocsijának fő méreteivel megegyeztek.

A Ganz Gépgyár ez időben elkezdte a HÉV-ek részére a Cmot sorozatú 37 kW teljesítményű gőzmozdonyok szállítását.

100 éve

Száz évvel ezelőtt szállította a MÁV Gépgyár a MÁV-nak a 301-es sorozatú, Pacific elrendezésű gőzmozdonyt. A mozdony sík pályán 100 km/h sebességgel 340 tonnás vonatokat továbbított. (Próbákon 140 km/h sebességet ért el). A 301 sorozatból 22 mozdony készült. (4. ábra)

95 éve

A MÁV 203 sorozatú gőzmozdonyai közül az első 1906-ban lépett sínre.

A nagyobb elegysúlyú és nagyobb sebességű gyorsvonatok vontatási igényeinek kielégítésére készült a 201 sorozatnál erősebb MÁV 203 sorozat, amely 1906-os bemutatása idején Európa legnagyobb teljesítményű gőzmozdonya volt. A mozdonytípus csúcsebessége 142 km/h volt, és a Budapest–Pozsony közötti 215 km-es távolsá-

got, 406 tonna tömegű próba gyorsvonattal, egy közbelső megállással 2 óra 22 perc alatt teljesítette. (5. ábra)

85 éve

A MÁV 1926-ban négytengelyes gőz motorkocsik alvázának felhasználásával a MÁVAG-ban a Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárakban és az Istvánfalvi Főműhelyben 3 négytengelyes „BCamot” benzin-mechanikus motorkocsit építtetett. A motorkocsik két 73 kW-os benzinmotorral 70 km/h sebességgel mellékvonalakon közlekedhettek.

Szintén nyolcvanöt éve annak, hogy a MÁV a budapesti Ganz és Társa gyártól megrendelt egy kísérleti benzin-mechanikus motorkocsit. Ez lett a sikeres BCmot és BCymot sorozatok prototípusa. A benzines motorkocsikat 1934-től dízelmotorosokra építettek át. 1937-ig 128 db készült e sikeres sorozatból, amely gazdaságossá tette a mellékvonali személyszállítást. Utolsó ilyen motorkocsik még az 1980-as években, közforgalomban üzemeltek. (6. ábra)

75 éve

Hetvenöt éve annak, hogy a MÁVAG átadta a MÁV megrendelésre gyártott leggyorsabb, áramvonalas kialakítású, pályabarát futóműves 242 sorozatú gőzmozdonyt. A 242 sorozat 2 m átmérőjű kapcsolt kerékpárjainak és vezető futó kerékpárjainak köszönhetően a többi gőzmozdonytípushoz képest 20-30 km/h-val magasabb sebességgel közlekedhetett több MÁV vonalon is. A 242-es egyik kocsipróbamenten 161 km/h sebességet ért el. Ez a magyar gőzmozdony sebességrekord. (7. ábra)

60 éve

A MÁVAG által a MÁV megrendelésére épített legkorszerűbb gyorsvonati gőzmozdony a 303 sorozat tervezése és gyártása a második világháború eseményei miatt elhúzódt. Több tervezési változat elemzése után a mozdony az 1940. évi megrendelést követően 11 évvel, 1951-re készült el.

A 303 sorozatú gőzmozdonyoknak 150 km/h sebességnél is kedvező futási tulajdonságai voltak. A dízelesítés és a villamosítás terjedése miatt csak 2 prototípus készült belőle. (8. ábra)

Ugyancsak hatvan éve készült el a Ganz-gyárban (a gyár neve ekkor: Ganz- és Társa Danubius Villamossági-, Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt.) az első Hargita motorvonat. A típussal visszatért Erdély és a főváros közötti megnövekedett személyforgalmi feladatokat kívántak eredetileg megoldani. A még 1942 márciusában megrendelt vonatok közül – a háborús események miatt – az első jármű csak 1951-ben készült el, ezt követően sokáig kormányzati célokat szolgált. (9. ábra)

*Forrás: MÁV vontatójármű album
Kiegészítette és lektorálta:
Dr. Csiba József és Villányi György*



1a. ábra A MÁV 220,204 pályaszámú gőzmozdonya nosztalgia üzemben

Abbildung 1a. Dampflokomotive der MÁV - Streckennummer 220,204

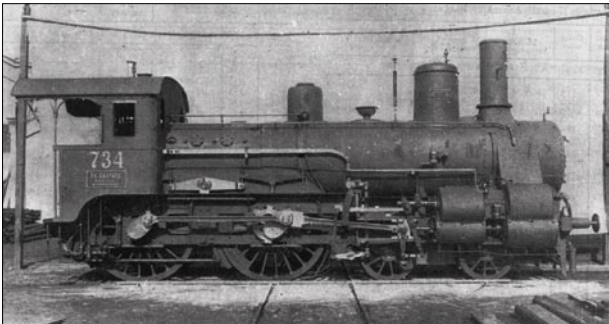
Figure 1a. MÁV's 220,204 tn. steam engine



1b. ábra A MÁV 220,204 pályaszámú gőzmozdonya

Abbildung 1b. Dampflokomotive der MÁV Streckennummer 220,204 in Jászapáti

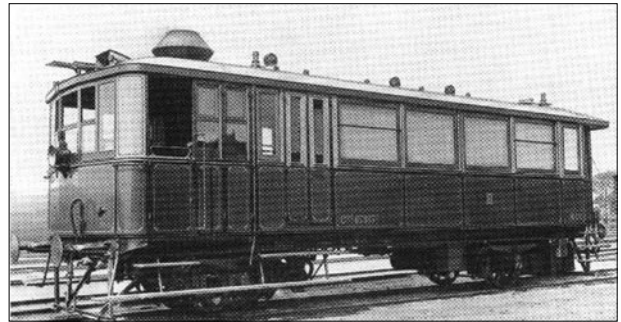
Figure 1b. MÁV's 220,204 tn. steam engine (Jászapáti)



2. ábra A MÁV 222,734 pályaszámú gőzmozdonya

Abbildung 2. Dampflokomotive der MÁV Streckennummer 222.734

Figure 2. MÁV's 222,734 pályaszámú steam engine



3. ábra Gőz motorkocsi (illusztráció)

Abbildung 3. Dampftriebwagen (Illustration)

Figure 3. Steam railcar motorkocsi (illustration)



4. ábra A MÁV 301 sorozatú gőzmozdony megőrzött példánya

Abbildung 4. Das aufbewahrte Exemplar der Dampflokomotive MÁV Baureihe 301

Figure 4. MÁV's serial 301 steam engine megőrzött példánya



5. ábra A MÁV 203,802 psz. gőzmozdony

Abbildung 5. Dampflokomotive der MÁV Streckennummer 203.802

Figure 5. MÁV's 203,802 steam engine



6. ábra Az ABmot eredetileg benzinmotoros volt
Abbildung 6. Der ABmot-Triebwagen war ursprünglich mit Benzinmotor ausgerüstet

Figure 6. The ABmot was originally equipped with gasoline engine



7. ábra A sebességrekorder MÁV 242 nosztalgia vonat élén
Abbildung 7. Der Geschwindigkeitsrekorder – einer der MÁV Baureihe 242 – an der Spitze des Nostalgiezuges

Figure 7. At the top of the speed recorder, MÁV 242 nostalgia train



8. ábra A Vasúttörténeti Parkban kiállított MÁV 303,002 mozdony
Abbildung 8. MÁV-Lokomotive Baureihe 303,002. – ausgestellt im Park für Eisenbahngeschichte in Ungarn

Figure 8. The MÁV 303,002 loco exhibited at The History of the Rail Park



9. ábra A megőrzött kormányzati Hargita motorvonat a Vasúttörténeti Parkban

Abbildung 9. Der aufbewahrte Regierungszug Typ Hargita im Park für Eisenbahngeschichte in Ungarn

Figure 9. The preserved government dmu Hargita at The history of the rail Park

A nyolcvan éve elhunyt Kandó Kálmánra emlékezünk



1. ábra



2. ábra

Kandó Kálmán

A 80 éve elhunyt *Kandó Kálmán* nemzetközileg elismert feltaláló, elektrotechnikus volt. A villamos vasúti vontatás történetének váltakozó áramú fejezete örökre elválaszthatatlan emléktől és munkásságától. Az általa megálmodott első hazai gyártású villamos vontatójárműnek, a Kandó-mozdonynak hatósági – akkori kifejezéssel élve műtanrendőri – próbáját, melyre 1932. augusztus 17-én került sor, sajnos már nem érthette meg, mivel 1931. január 13-án elhunyt. Tiszteletére – a mozdony első hivatalos útjára – egykoron koszorúval feldíszítve indult el.

Kandó életműve felbecsülhetetlen, nevéhez fűződik az észak-olaszországi nagy forgalmú vasútvonalak villamosítása, a gőzmozdonyokat minden vonatkozásban helyettesítő, sőt azokat felülmúló villamos mozdony megalkotása. Mindezen túlmenően Európában, főként Itáliában, majd hazánkban is gyárak, sőt iparágak jöttek létre a mérnök-zseni találmányai alapján. Legnagyobb sikerének alapja az volt, hogy rájött: a nagyvasutak villamosítása csak akkor lehet igazán gazdaságos, ha azok közvetlenül kapcsolódhatnak a szabványos periódusú, azaz 50 Hz-es országos villamosenergia-rendszerhez. A tézis bizonyításaként megalkotta és szabadalmaztatta a szinkron-fázisváltót.

A MÁV Csoport látványos ünnepséggel emlékezett meg a Kandó mozdony első hivatalos útjáról, tisztelegve a zseniális mérnök emléke előtt. A 2011. augusztus 17-i ünnepségen (épp úgy, mint 79 évvel ezelőtt) felkoszorúva gördült be a 001-es sorozatszámú, TRAXX villamosmozdony, amelynek grafikája mától mindenki számára felhívja a figyelmet *Kandó* zsenialitására, amellyel nagyban hozzájárult a fenntartható, környezetkímélő vasúti közlekedés széles körű elterjedéséhez.

A fólia dekorációval ellátott TRAXX mozdony a nagy magyar életművének kétnyelvű üzenetét határainkon túlra is eljuttatja majd.

100 éves az első magyar villamos vontatású vasútvonal a

Rákospalota–Veresegyház–Gödöllő HÉV

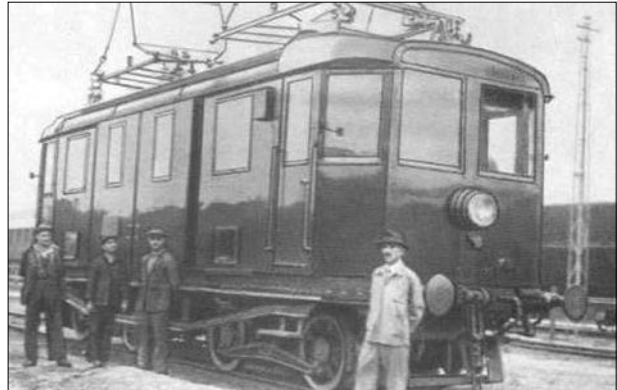
A MÁV Rákospalota–Újpest állomásról kiinduló Veresegyházán át Gödöllő MÁV állomásig húzódó vasútvonalat 1911. szeptember 2-án adták át a forgalomnak. A Veresegyház–Vác szakasz egy hónappal később október 4-én nyílt meg.

A vasútvonal megnyitása egyben a hazai nagyvasúti villamos vontatás kezdete is volt és a MÁV kezelésében állt.

A vasútvonal a Budapestet Váccal és Gödöllővel összekötő HÉV volt. A helyi érdekű vasút létesítését egy 1908. évi törvény engedélyezte. A vasút építését a Villamos Vállalatok Részvénytársaság végezte. A vontatáshoz a villamos energiát a Villamos Vállalatok Részvénytársaság újpesti erőműve szolgáltatta. A szeptember 3-i, 100 éves

jubileumi ünnepségségen a jelenlévők megtudhatták, hogy a vasútvonal szép jövő elé néz. Hamarosan megkezdődik átépítése, amelynek befejezése után új motorvonatokkal jobb szolgáltatással és mintegy 20 perccel rövidebb eljutási idővel tervezi javítani a MÁV az utas vonzást.

A Vác–Gödöllő HÉV teherforgalmát lebonyolítandó 1911-ben 4 db V51 sorozatú villamos mozdonyt helyezett üzembe a MÁV.



A V51 sorozatú mozdonyok 10 kV, 16 2/3 Hz-es táplálásúak voltak.

A mozdony villamos részét a Magyar Siemens-Schuckert Művek (Budapest-Pozsony), a járműszerkezeti részét pedig a cseh Ringhoffer-Werke AG. szállította.

A mozdony teljesítménye 354 kW, engedélyezett sebességre 40 km/h volt.

Siemens technikát kap az V. Páneurópai Vasúti Folyosó pályaszakasza

Siemens biztosító berendezéssel látják el a Budapest-Kelenföld és Székesfehérvár közötti vasútvonalat. Az 53 millió eurós beruházás megrendelője a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) Zrt. A Siemens két Simis típusú elektronikus váltó- és jelzőállító központot, egy Iltis típusú távvezérlési rendszert, valamint 15 darab Simis LC típusú, az útátjárók biztosítására szolgáló berendezést szállít le a megrendelés keretében.

Az üzembe helyezés tervezett ideje 2013. A vonalszakaszon a vasúti közlekedést a Trainguard 200 RBC típusú berendezés, az Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer (ETCS) egyik eleme felügyeli majd, amelynek alkatrészei a Siemens és partnereinek üzemében Budapesten, Wallisellenben (Svájc) és Braunschweigben (Németország) készülnek.

Ingyen wifit tesztel a MÁV az InterCityken

Szeptember 2-től ingyenes fedélzeti internetszolgáltatást nyújt tíz harmadik generációs InterCity kocsián a MÁV-START Zrt. Az utasok számára az internetelérés díjmentes. Az ingyen wi-fi üzemeltetést tíz, az észak-keleti országrészben közlekedő InterCity kocsiban indítja el.