

Járműünnepek 2017

Száz éves a 109 109. pályaszámú gőzmozdony

A járművet az ausztriai, Floridsdorf-i mozdonygyárban 1917-ben építették. A 109.109 számú gőzmozdony egészen az 1970. októberi selejtezéséig előbb a Déli Vasút, későbbi a Duna-Száva-Adria Vasút, végül a MÁV vonalain szolgált. Ezt követően műszaki emlékként Gárdony állomáson állították ki. 1986 áprilisában a Déli Vasút Buda-Nagykanizsa vonala megnyitásának 125. évfordulója alkalmából helyezték újra üzembe, azóta nosztalgiavonatokat továbbít. 2016-ban a MÁV Nosztalgia Kft. István-telki javítóműhelyében ismét felújították.



1. ábra: MÁV 109 109 sorozatú gőzmozdony
E gőzmozdony részletesebb bemutatását a Vasútépészetben tervezzük.

100 éve kezdte beszerezni a MÁV a G^{hf} (1925-től Gp) sorozatú, 7 méteres tengelytávolságú, nagy terjedelmű áruk szállítására szolgáló fedett teherkocsikat. A típusból 1917-18-ban a 192501 – 192677 pályaszámúak készültek a Ganz és társa Vasúti kocsigyárban, majd 1922-ben a MÁV Szolnoki főműhelye gyártott további 20 darabot 8109751 – 8109770 kalauzkocsi pályaszámokkal. 1925-től ez utóbbiak is Gp sorozatú teherkocsiként kerültek besorolásra. A kocsi típus jellegzetes tetőíve 1941-től a 8 méteres tengelytávolságú Gzk és Gzkk sorozatú kocsiknál köszönt ismét vissza.



2. ábra: A MÁV a G^{hf} (1925-től Gp) sorozatú, 7 méteres tengelytávolságú, nagy terjedelmű áruk szállítására szolgáló fedett teherkocsikat 1917-től szerezte be a Ganz és Társa Vasúti kocsigyárból.

100 éves a fázisváltó és 85 éves a MÁV V40 és a V60 sorozatú Kandó-féle villamos mozdony



3. ábra: A MÁV V40-es Kandó-mozdony Magyar Vasúttörténeti Parkban megőrzött V40 006 pályaszámú mozdonya.

Az idén 100 éve annak, hogy Kandó Kálmán megalkotta, szabadalmaztatatta a fázisváltót.

A Kandó-féle fázisváltós rendszernek köszönhetően a világon hazánk az egyetlen, ahol a vasúti vontatásban a kezdetektől az 50 Hz-es rendszert használják. (Kandó-rendszerű fázisváltó születésének 100. évfordulójára emlékezve a Vasútépészetben szakkikk megjelentetését tervezzük.)

A Kandó-féle fázisváltóval megalkotott V40-es és V60-as mozdonyokat a MÁV 1967-ig használta. A V40 sorozat személyvonati, a V60 sorozat tehervonati felhasználású volt.

A két sorozat egy-egy darabját megőrizték, a V40,016 és a V60,003 pályaszámú mozdonyok a Magyar Vasúttörténeti Parkban láthatók.

A Kandó féle V40 és V60-as mozdonytípusokat részletesebben a Vasútépészet 2016.évi. 2. számában mutattuk be.

75 éve szerezte be a MÁV az első könnyűszerkezetes, 4-tengelyes, Bak és Cak sorozatú személykocsikat. A típus jellegzetessége a Ganz-Rónai forgócsap nélküli csúszótámas forgóváz volt. A Bak típusból mindössze egy prototípus jármű épült (3201 psz.), a Cak típust azonban a Ganz gyári rajzok alapján a második világháború után a Győri Vagongyár és a Dunakeszi Vagongyár is gyártotta a MÁV részére és exportra is. A Ganz gyárban 1942 és 1950 között 135, a Győri Vagongyárban 1949-1950-ben 51, Dunakeszin pedig 1951 és 1955 között 147 példány épült a MÁV részére a Cak kocsikból. (Beleértve az eredetileg jugoszláv exportra szánt, de a MÁV-nak átadott kocsikat is. 1955-től a bevált járműszerkevény alá Dunakeszin fejlesztett és megbízhatóbb KALÁKA típusú

forgóvázakat fejlesztettek. Ezt a típust Cakmú sorozattal különböztették meg és 1955-1957 között 147 példány épült Dunakeszin.



4. ábra: A MÁV 75 éve vásárolta meg a Gyzanz gyártól az első könnyűszerkezetes, 4-tengelyes, Bak és Cak sorozatú személykocsikat

75 éve fejlesztették a MÁV hattényűnyakos fogóváz, hegesztett szekrényes, 15 méter forgócsap távolságú, 1938-tól gyártott 4-tengelyes személykocsi családjához a Da 6100 sorozatú kalauzkocsikat. A 13 méter forgócsap távolságú típusból 1942-ben Győrben épült 5 járművet a világháború miatt nem követték továbbiak. Ezt követően a MÁV 1971-ig nem szerzett be újabb kalauzkocsit.

Ugyanezen típuscsalád részének tekinthetők az 1942-től 1949-ig a Magyar Posta részére gyártott 4-tengelyes, 16 méter forgócsap távolságú postakocsik. A típusból 34 darab épült a Ganz gyárban (Fa 666 – 689 és 667^{II} – 676^{II} pályaszámok)

75 éve, kifejezetten honvédségi szempontok figyelembe vételével fejlesztette a Ganz a MÁV részére a 20 tonna névleges teherbírású Nzh sorozatú pórekocsikat. A 10,5 méteres tengelytávolságú, MÁV 1-es csapággal szerelt „robosztus” típusból 1942-ben 134, majd 1944-45-ben további 100 darab épült. Ezt követően sem épült nagyobb tengelytávolságú teherkocsi a MÁV részére. A típusból a MÁV História Munkabizottság megőrzött egy példányt, mely néhány hete került ismét vágányra Istvántelken.



5. ábra: A Ganz-ban 1942-ben a MÁV részére fejlesztett katonai célú a 20 tonna névleges teherbírású Nzh sorozatú pórekocsi megőrzött járműve

50 éve kezdte meg a MÁV az 8500 mm forgócsap távolságú, UIC szabványú Eas sorozatú, magas oldalfalú kocsik beszerzését. A típusból 1967 és 1989 között 4 ország (Lengyelor-

szág, Bulgária, Románia és Csehszlovákia) 5 vagongyára 7419 járművet szállított a MÁV és 33-at a GySEV részére. Ezek közül az első 2600 jármű még ORE forgóvázakkal, a későbbiek már Y 25 típussal készültek. Az utolsó 600 jármű kivételével a kocsik oldalanként 3 ajtóval készültek, ezeket azonban később 2-ajtóssá építették át. A nyitható homlokkal megszüntetésével számos járművet Eaos sorozatúvá építettek át. A típus a Rail Cargo Hungary Zrt. üzemelő kocsiparkjának ma is döntő hányadát képezi.



6. ábra: Kelet Európa 5 vagongyára 1967-től kezdődően 7419 db Eas sorozatú magas oldalfalú kocsit szállított a MÁV-nak

A MÁV ötven éve, 1967-ben szerezte be az Rs és az Rmms kocsik első járműveit.

Az Rs kocsikból 900 darabot szerzett be a MÁV 1967 és 1977 között, 31 55 390 0000 – 0899 pályaszámokkal. Első 100 darab lengyel gyártású a Chorow-i vagongyárban készült, további 800 darab Aradról érkezett.



7. ábra: A képen látható Rs 390 0039-0 pszú pórekocsit a lengyelországi Chorow-i vagongyárban gyártották

Az eredeti Rmms típusból – 250 darabot vásárolt a MÁV. 1967-ben 50, 1969-ben további 200 Rmms kocsi lett beszerezve a Swidnica-i vagongyárból, 31 55 395 0000 - 0249 pályaszámokkal. Ezt követően - de szerkezetükben jelentősen eltérő Rmms kocsik 15 évvel később, 1982-ben érkeztek még Aradról, összesen 350 darab, a 395 9251 - 9600 pályaszám csoportba.



8. ábra: A MÁV részére 1967-ben beszerezett Rmms 395 0045 –6 pályaszámú pórekocsit a Swidnica-i vagongyárban építették

40 éves a Bz motorvonat.

A múlt század hetvenes éveire a hazai mellékvonali személyszállítás akkori járműparkja a BCmot, később ABmot, valamint ABCymot később ABymot sorozatú motorkocsiflotta volt, amelyet a Ganz gyártott az 1930-as években. Az ABmot flotta a magyar vasúttársaságoknál meghatározó szerepet játszott, mert a vasúthálózat több mint felén egyedül biztosította a személyszállítást. A múlt század hetvenes éveire e járművek igencsak korosak, közel 50 évesek voltak, selejtezésük elkerülhetetlenné vált. Ezért a 70-es évek közepén már nem volt tovább halasztható a könnyű dízel motorkocsik, és mellékkocsik beszerzése a mellékvonalakra.

A MÁV által a mellékvonali személyszállítás megújítására kiírt járműbeszerzés győztese a csehszlovák Studenka cég lett. A pályázaton részt vettek a magyar ipar vezető gyárai is (Ganz-MÁVAG és a Győri Rába gyár), de az akkor már kiforrott és a csehszlovák vasutaknak nagy sorozatban gyártott motorkocsik mellett döntött a MÁV akkori vezetése. A beszerzett új cseh motorkocsik Bzmot sorozatként váltak ismerté.



9. ábra: Bz 1977-ből

Az első motorkocsik (Bzmot 001, 002) 1977 decemberében érkeztek a Pécsi Vontatási Főnökséghez.

A MÁV a prototípusok után 1979-1986 között további 203 darabot vásárolt. A motorkocsik mellett előbb 280 darab Bzx sorozatú 67 másodosztályú ülőhelyes, majd 1986-ig további 100 darab BDzx sorozatú, poggyásztérrel is ellátott mellékkocsi beszerzésére került sor. A járművekből a GYSEV is vásárolt néhány darabot.

Bz korszerűsítések:

A Škoda gyártmányú motorokkal szerzett kedvezőtlen üzemi tapasztalatok miatt a MÁV már a nyolcvanas években motorcsere mellett döntött. Az első két átalakított jármű a Pécsi Vontatási Főnökséghez tartozó Bzmot 044 és 045 lett. A motorcsere alkalmával az akkor szinte egyetlen szóba jöhető típust, az MAN cég licence alapján gyártott *Rába-MAN D2156 HM 6U* típusú motort építettek be. Ennek teljesítménye szintén 141 kW, de nyomatéka mintegy 7%-kal kisebb volt a Skoda-motorénál.

Mivel a *Rába-MAN D2156 HM 6U* motorok teljesítménye sem bizonyult minden esetben kielégítőnek, a mo-

torkocsi átalakítások folytatódtak.

Elsőként a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzemben a **Bzmot 043** és **086** pályaszámú motorkocsikba kísérletképpen az előbbi motortípus feltöltött változata, a 162 kW teljesítményű *Rába-MAN D2156 HM6UT* típus került beépítésre. A motorgondok mellett a Praga 2M70 hajtóművek megbízhatósága sem érte el az elvárt szintet, ezért Praga hajtóművet a 086-os pályaszámú Bz-ben kísérletképpen *Voith DIWA 851* típusú hajtóműre cserélték.

Később, 1992-ben ezzel a feltöltős Rába-MAN dízelmotorral és Voith DIWA 851-e hajtóművel készült el ugyanitt az első két Bzx mellékkocsiból átalakított motorkocsi is. Ezek a **Bzmot 301** és **302** pályaszámmal álltak közforgalomba. A korszerűsített motorkocsik legnagyobb megengedett sebességét 80 km/h-ra emelték fel.

A **Bzmot 069** pályaszámú motorkocsiba Pécsen kísérletképpen egy Renk DOROMAT 873s típusú hajtómű és elektronikus vezérlés került. Később ez a hajtómű a Bzmot 209-be került át.

(folytatjuk)

A Magyar Vasúttörténeti Parkban 2017. május 11-én Kibővített História Bizottsági ülést tartottak.

A rendezvényen először Dávid Ilona a MÁV Elnök Vezérigazgatója mondott köszöntőt. Ezt követően Kisteleki Mihály beszámolt a MÁV História Bizottság tevékenységéről, az elmúlt év eredményeiről és a szót a forráshiányos működés, szakkönyvkiadás nehézségeiről.

A vasútszakmai előadások a következő témákban és sorrendben voltak.

1. 100 éves a Kandó-rendszerű fázisváltó, előadta Fojtán István.
2. 100 éves a MÁV 442-es elővárosi szertartályos gőzmozdonyosorozata és 100 éves a 109.109 pályaszámú gőzmozdony. Ezekről Malatinszky Sándor tartott előadást.
3. 75 éve helyezték forgalomba Magyarország legutolsó nagy vasútépítését a Szeretfalva-Déda vasútvonalat. A filmvetítéssel is illusztrált előadást Vörös József tartotta meg.

A Vasúttörténeti Parkban ezt követően a felújított szénfeladó felavatására került sor, amelyet Dr Márkus Imre és Fejes Antal mutatott be.

A Magyar Vasúttörténeti Park emlékfalán Mezei István emléktáblájának felavatására került sor Horváth Lajos megemlékező szavaival. A szünet előtt pedig Lőkös László emlékfájának elültetése történt meg. A megemlékezést: Horváth Lajos vezette.

A szünetben könyvbemutató volt, Malatinszky Sándor bemutatta a Zemplén kisvasútjai II, és Place and Role of Narrow Gauge Steam Locomotive in Hungary című könyvet.

A Sínek Világa legújabb számainak pedig Rege Béla és Vörös József ismertette.

A folytatásban először a 75 éves a Cak/Bam kocsicsaládról Villányi György és Zákonyi Gyula előadását hallgathattuk meg, majd Dr Lovász György ismertette a 2017-ben 125, 75 és 50 éves kocsi típusainkat. Az előadások sorát Merczi Miklós úr zárta aki, a Közlekedési Múzeum megújulásáról készült koncepciót, és az átalakítás tervét ismertette.

A konferenciát követő hétfőn (2017. május 13-14.) a Magyar Vasúttörténeti Parkban a MÁV Nostalgia Kft. és a Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány Gőzmozdony Matiné rendezett.