

Járműünnepek 2017

További Dunakeszin gyártott, átépített személykocsik évfordulói

Olvasóink közül sokan emlékeznek a rendszerváltás utáni első nagyobb vasútfejlesztésre, a Budapest-Hegyeshalom vasútvonal rekonstrukciójára, amelyhez a MÁV számára biztosított német hitel nyitotta meg az utat. E hitelcsomag részeként a DWA-Dunakeszi együttműködésben gyártottak nemzetközi forgalomra alkalmas ún. Z1-es kocsikat.

A 21-91 300-as másodosztályú kocsik már együttműködésben készültek, melyekhez a DWA különböző készülségi fokú kocsiszekrényeket szállított be külső fényezve, ablakozva, csak kocsiszekrény alapozva a Ganz-ból kiszállított vendég fogóvázakon.

A 15 db Amz 19-91 300-as sorozatú kocsik kompletten Dunakeszin készültek, lettek készre szerelve nagymértékű külső beszállítás mellett, amelyet, mint vállalkozó Dunakeszi végzett a DWA által rendelkezésre bocsájtott rajzdokumentáció alapján.

Dunakeszi Járműjavító történetében 1997. VI. 14-én 6,57 órakor a „B” csarnok II-es vágányának 3-as álláshelyéről leemelésre került az első Z1 típusú I. osztályú kocsiszekrény.



1. ábra: Az Amz 19-91-312-9 fővizsgára érkezett Dunakeszire 2007-ben (fotó: Murárik László)

Az **Amz 19-91** kocsikat 26,4 m hosszú, 4 tengelyes első osztályú nemzetközi forgalmú fülkés személykocsikat Dunakeszi gyártotta. A 200km/h sebességre engedélyezett járművek Ganz gyártású GH-250-es forgóvázakkal készültek, a nemzetközi forgalom elvárásának megfelelően, sínfékkel, légkondicionáló berendezéssel, fénycsöves világítással, olvasólámpákkal, UIC 568 szabványnak megfelelő hangosító berendezéssel lettek felszerelve és 54 ülésel készültek. Fékrendszere: KNORR KE-PR-Mg (D).

20 éve annak, hogy Dunakeszi átadta a MÁV-nak a Bph 20-67 sorozatú (079-087 psz.) 140km/h sebessége engedélyezett IC forgalomra átépített mozgáskorlátozottak szállítására alkalmas 4 tengelyes 2. osztályú, termes személykocsi-

kat. Az eredetileg 92-47 középszám csoportú kocsikat Győrben a Magyar Vagon és Gépgyárban készítették 1973-ban. Lektor megjegyzése: A kocsik átépítése 92-47 sorozatú kocsikból történt, melynek Dunakeszin a típuszáma 94 volt.

Az átépítés során a kocsikat korszerű IFE lengőajtókkal, Friedmann rendszerű légfűtéssel, FS-5 léghűtővel, korszerű fénycsöves világítással, olvasólámpákkal, BEAG rendszerű hangosítással látták el. A kéttermes kocsi 76 ülőhelyes kivitelben készült.

Ugyancsak 15 éve, 2002-ben álltak közforgalomba a Dunakeszin a 20-07-es sorozatból átépített Bhv 20-05 középszám csoportú személykocsik (601-736. psz.) 2. osztályú, elővárosi forgalmú termes kocsik. Az átépítés során a feljári ajtók számát oldalanként 1-gyel csökkentették és IFE – RLS E-1 villamos működtetésű lengő tolóajtókkal tették biztonságossá az utascserét. Az átépített kocsik, ütközők közötti hossza változatlanul 23740 mm lett, és a járművek 120km/h engedélyezett sebességük maradtak.

Az átépítés eredményeképpen a kocsik nyáron szellőző üzemmódban működtethető 1500V-os 50Hz-es, egycsatornás rendszerű. Friedmann gyártmányú légfűtést kaptak. A teremvilágítás SEC inverteres fénycsöves kivitelű lett.



2. ábra: A Bhv 20-05 607-6 pályaszámú 20-07-es sorozatból átépített elővárosi forgalmú személykocsi futópróba után a Keleti GF-en 2002-ben.(fotó: Murárik László)

1997-ben Szolnokon építették át a BDbt 80-07-es (300-346 pszu.) eredetileg Dunakeszin 1969-ben gyártott vezetőállásos személykocsikat. A poggyásztéres vezérlőkocsik a V43 sorozatú villamos mozdonyhoz készültek és mozgáskorlátozottak, kerékpárszállításra is alkalmasak. Az átépítés után a kocsik 1500V-os egyfeszültségű hagyományos villamos kályhafűtést kaptak. A teremvilágítás izzólámpás maradt.

Taurus flotta született

A MÁV Rt. és a GYSEV Rt. 2000. év végén pályázatot írt ki 10, illetve 5 db kétáramrendszerű mozdony beszerzésére. A vasúttársaságok a már üzemben lévő bevált típusokra írták ki a

pályázatot a gyártók számára. Kikötés volt továbbá a 200 km/h sebesség, és a minimum 5600 kW teljesítmény, valamint az, hogy a mozdonyok részt tudjanak venni széles körű nemzetközi forgalomban. Így alkalmassá tehetőek legyenek a MÁV, a GYSEV, az ÖBB, és a DB vonalakon való közlekedésre.

Az eredményes közbeszerzést követően a GYSEV 5, a MÁV 10, nagy teljesítményű (6400 kW-os) Taurus villamos mozdonyt szerzett be 2002-ben.



3. ábra: Taurusok

Dízelmotorvonatok

A **Bpmot 63-41** dízelmotorvonatokat az orosz Mitisinszki városban a Metrovagonmash gyártotta és 2002-től szállította a MÁV-nak. A 45370 mm hosszú, 80 tonna tömegű dízelmotorvonat 100km/h sebességgel közlekedhet. A dízelmotor teljesítménye 315 kW.

A motorvonatok 132 fix és 8 lehajtható ülőhelyesek, kalorifer vízfűtéssel és WEBASTO- AEROSPERE Box klíma-berendezéssel felszereltek.

A 63-41 sorozatú dízelmotorvonatok három együttes közlekedése, szinkron üzeme biztosított.

A német Siemens gyártmányú **ABpmot 63-02** sorozatú



4. ábra: A dízel motorvonatok korábban egységes piros színével szakitott a MÁV-Start Zrt és egyik 63-41 szerelvényt 2017-ben kékre színezték Dombóváron. Új sorozatszám 416 (Fotó: Kovács Károly)

Desiro dízelmotorvonat 2002-től közlekedik a MÁV hálózatán.

A 41700 mm hosszú, 120km/h sebességre engedélyezett, 70,4 tonna saját tömegű motorvonat erőforrása 2 db 275 kW-os MTU dízelmotor. Légkondicionálást Konvent tetőre szerelt berendezés biztosítja. Fűtés típusa melegvízfűtés, kiegészítő légfűtéssel. Távvezérléses üzemben legfeljebb 3 vonat szinkronüzeme lehetséges.



5. ábra: A 63-42 sorozatú Desiro Esztergomban (Fotó: Kovács Károly)

Tisztelt Olvasó!
Szaklapunk 25. évének 100. számát tartja a kezében. Engedje meg, hogy a Jármiünnepek rovatot a Vasútgépészetről irtakkal zárjuk!

A Vasútgépészetet 25 évvel ezelőtt a MÁV akkori vezetésének engedélyével alapítottuk azzal a céllal, hogy legyen egy olyan szakmai időszakos kiadvány, amely a vasúti járművek fejlesztési tendenciáit bemutatja, a járműkarbantartás és üzemeltetés irányát felismerve, azok újdonságaival, új módszereivel megismerteti a magyar vasúton dolgozó szakembereket. Ezen kívül fontosnak tartjuk a vasúti járművek múltjának megismertetését, a magyar vasúti történet gazdag járműemlékeit közkinccsé tenni.

Röviden néhány fontosabb adat: A Vasútgépészetet a 25 év alatt összesen több mint 5000 újságcoldalon, több mint 100 ezer fotóval, ábrával jelentettük meg. Kétszáznál több szerző adta át írását szaklapunk számára. Szerzőink többsége vasútgépész, szakmájuk jeles

képviselői. Sokan több cikk szerzői, és számosan külföldi,- amerikai, angol, német, olasz, román, spanyol, svéd, svájci, olasz, osztrák - állampolgárok. Szerzőink közül többen Mikó Imre díjasok és/vagy más magas szakmai kitüntetés birtokosai. Lektoraink a vasútgépész szakma legkiválóbb tudói, szakmájuk színvonalas művelői.

Sajnálatos tény, hogy szerzőink, lektoraink közül többen nem ünnepelehetik velünk a 25. évfordulót. E sorokkal is emlékezünk elhunyt, nagyszerű szakíró kollégáinkra, Bajók János, Bayer József, Beles Lajos, Előhegyi István, Dr. Heller György, Dr. Horváth Tibor, Hunor László, Dr. Kiss Iván, Kulmann Lajos, Láncoz Péter, Lovász István, Mezei István, Molnár Sándor, Pápai István, Dr. Simonyi Alfréd, Sipos István, Tóth Béla, Vadász Pál, Windisch Ede mérnök urakra.

Biztos vagyok abban, hogy ők megbecsült szakemberként, írásaiknak is köszönhetően vasútgépész halhatatlanok közösségét gyarapítják. Több

szerző ránk hagyományozott írásának közreadását a következő években tervezük teljesíteni.

Örömmel tölt el, hogy a kezdetektől sikerült szakíróként megnyerni ügyünknek a magyar felsőoktatás vasútgépész szakterületének egyetemi oktatóit, a hazai és külföldi járműgyártó ipar jeles képviselőit, a vasút fejlődésének irányait, súlypontjait bemutató írásaik közreadásával.

Korábbi és jövőbeni szerzőinknek nagyon jó egészséget kívánok, alkotói kedvet, színvonalas szakmai írások születését, azoknak a Vasútgépészetben közreadását remélem.

Olvasóinktól további kitartó figyelmet kívánok szaklapunk és a www.vasutgepeszet.hu olvasásához, az újdonságok és a vasút gazdag múltjának megismeréséhez.

Kovács Károly
főszerkesztő