



DR. LOVÁSZ GYÖRGY

okl. közlekedésmérnök
 ügyvezető
 Liberatus Kft.

100 éves a 9,3 méter forgócsap távolságú személykocsi család

A típuscsalád létrejöttének előzményei és célja

A hazai vasúttársaságok közül az ACsEV 1895-től, a MÁV 1896-tól, a Déli Vasút hazai vonalain 1902-től üzemeltetett 4-tengelyes személyszállító kocsikat. A MÁV a Milleneumra rendelt 75 darab I. osztályú kocsit (IV q jelleg), közülük 10 darabot 5 asztalos étkező teremmel (IV s jelleg). 1901 és 1908 között folytatódott a 12 méteres forgócsap távolságú személykocsi sorozatok beszerzése I-II. (Vs', Vu', VD jelleg) és II. osztályú (VIn' jelleg) típusokkal. 1909-től 13 méteres forgócsap távolságú párnás kocsikat szereztek be (VE, VIr' jelleg), és ebben az évben 100 darab III. osztályú forgóvázis kocsit is üzembe állítottak (VIID jelleg). Végül 1913-ban még további 20 darab I. osztályú (IVe' jelleg) és 7 darab I.-II. osztályú (VL jelleg) 13 méter forgócsap távolságú személykocsit is beszerzett a MÁV. Ezzel az immár több száz kocsiból álló 4-tengelyes flottával a fővonalak gyorsvonati forgalmához biztosítani tudták a kényelmes járműveket.

A személyvonatok esetében a jelentősen növekvő utasforgalom igényeit elsősorban az 1913-tól nagy darabszámban gyártott 9,3 méteres tengelytávolságú Bmⁿ (VIc' jelleg) és Cmⁿ (VIII L jelleg) kocsikkal kívánták kielégíteni. A típuscsaládból a MÁV részére 1608 példány épült, ezek 100. évfordulójáról 2013-ban emlékeztünk meg.

A MÁV azonban célul tűzte, hogy a fővonalak személyvonatainak a csekélyebb számú, de igényes utazó

közönség számára is komfortos 4-tengelyes, párnás személykocsikat tudjon biztosítani.

Ehhez felhasználták az 1912-ben a Ringhoffer gyártól beszerzett két prototípus járműnek (VK és VIII M jelleg) 4-tengelyessé történt átalakítása során valamint az 1863-ban egyedi szelvényvel és kis sugarú ívekkel épült Oravicza – Anina-i vasútvonalra 1914-ben beszerzett 9,3 méteres forgócsaptávolságú járművekkel (ABCaⁿ sorozat – VIIa' jelleg és Caⁿ sorozat VIII O jelleg) szerzett tapasztalatokat is.

Ezek figyelembe vételével rendelte meg a MÁV a 9,3 méter forgócsap távolságú párnás személykocsijait.

A típuscsalád műszaki jellegzetességei és gyártása

A kocsicsaládot a Zechmeister Jenő szabadalma nyomán gyártott 2000 mm tengelytávolságú, kereszttrúgós és himba nélküli „Zechmeister” forgóvázakkal építették. A kocsik – a 9,3 méteres tengelytávolságú kéttengelyes családnál komfortosabb – oldalfolyosós elrendezéssel és zárt peronnal készültek. Az I.-II. osztályú ABa^k kocsikban (VN jelleg) 9 első osztályú (másfél fülke) és 32 második osztályú (4 fülke) ülőhelyet, a II. osztályú Ba^k kocsikban (VIv' jelleg) 47 ülőhelyet (6 fülke) alakítottak ki. A kocsikat a kor minden kényelmi berendezésével felszerelték. Fémkeretes ablakok, gőzfűtés, központi olajvilágítás tették kényelmessé az utazást. A kocsik Westinghouse gyorsfékkel rendelkeztek.

A párnás kocsik alvázat felhasználva a MÁV és a KsOd is rendelt azonos alvással rendelkező kalauz kocsikat is (MÁV Xa' jelleg). Ezek egyik végét nyitott peronnal építették.

A típuscsaládot gyártó üzemek

- Ganz és Társa Vasúti Kocsi Gyár, Budapest (65 db + 10 db KsOd)
- Weitzer János Gép, Waggongyár és Vasöntőde Rt., Arad (41 db)
- Magyar Waggon- és Gépgyár, Győr (38 db)
- Schlick és Nicholson gép-, waggon- és hajógyár Rt., Budapest (32 db)
- MÁV Északi Főműhely, Budapest (10 db)



1. ábra: Az ABa^k 201087-es kocsi forgóváza 1996-ban



2. ábra: 9,3 m tengelytávú Bmⁿ sorozatú (VIc' jelleg) személykocsi



3. ábra: 9,3 m forgócsap távolságú ABA^k 201013 pályaszámú személykocsi már CFR-re átcéglezve (A szerző MÁV időből nem talált ennél szebb fotót a típusról.)



4. ábra: ABA^k 201087 már CFR cégjellemel felújításra várva Nesseldorfban (ekkor már Koprivnice-ben)

A típuscsaládból 90 VN jellegű (ABA^k sor.), 35 VIv' jellegű (Ba^k sor.) és 61 Xa' jellegű MÁV (Da^k sor) továbbá 10 KsOd, azaz összesen 196 jármű épült.

A két – közelítőleg azonos hosszúságú – típus megjelenése, „eleganciája” között első pillantásra is szembeötlő a különbség.

A járműpark felosztása az I. Világháborút követően

A 9,3 méteres forgócsap távolságú járműparkot is megzúzta az I. világháborút követő járműpark felosztás. A 196 járművet az alábbi módon osztották szét a győztes hatalmak a MÁV és az utódállamok vasútjai között: (A

ABA^k 201088-201099 – 1915 Weitzer Arad

201080-201087 – MWG Győr

201060-201079 – Ganz

201035-201059 – Ganz

201025-201034 – 1917 Weitzer Arad

201010-201024 – 1917 Ganz

Ba^k 202491-202500 – 1915 MWG Győr

202481-202490 – 1916 Weitzer Arad

202476-202480 – 1917 Ganz

202466-202475 – 1917 MWG Győr

Da^k 107491-107500 – 1915 MÁV Északi Főműhely

107459-107490 – 1915 Schlick

107450-107458 – 1915 Weitzer, Arad

10740-107449 – 1915 MWG Győr

KsOd Da^k 951-960 – 1915 Ganz

1. táblázat: Pályaszám csoportok és gyártási adatok

darabszámok után a későbbi átszámolás során kiadott új sorozat és pályaszámok találhatóak vasúttársaságokként.)

ABA^k 90 darabból:

- MÁV: 19 db (ABar 2951 – 2969 majd Bar 3962-3980)
- JZ: 16 db (Ba ... 34142, ... 34205... – katatása folyamatban)
- CSD: 4 db (Ba 2-3616, 2-3617, 2-3618, 2-3621)
- CFR: 51 db (ABam 34007 – 34048 majd 33069 – 33108)

Ba^k 35 darabból:

- MÁV: 11 db (Bar 3950 – 3960)
- JZ: 4 db (JZ Bah majd Cah 34208 – 34211)
- CSD: 3 db (CSD Ba 2-3620, 2-3623, 2-3624)
- CFR: 18 db (Ail 22304 és Bam 54005-54020 majd 53068 – 53085)

Da^k 61 darabból:

- MÁV: 29 db (Dar 6500 – 6528)
- JZ: ? Db (Da ... 54050 ...)
- CSD: 2 db (Da 6-5442, 6-5443)
- CFR: 17 db (Pa 98054 – 98056 és Fa 5300- 5312)
- ismeretlen további sors (JDZ ? – kutatása folyamatban): 13 db
- KsOd 951 – 960 CSD Da 6-5420 – 6-5429 pályaszámot kapott.

A CFR a párnás kocsikból még az egyéb típusokat is felülmúló arányban részesült. A CFR nem rendelkezett a MÁV-hoz hasonló járműjavító infrastruktúrával, ezért a nagy tömegben szerzett járművek felújítását sem volt képes megoldani. Ehhez a „baráti” Csehszlovákiától kért ehhez segítséget. Személykocsik százai kaptak főjavítást az önállóvá vált Csehszlovákia – arányában nagy számú,

az egykori Monarchia vasúti jármű igényének jelentős részét gyártó – vagongyáraiban.

A járműveken végrehajtott lényeges műszaki változások a két világháború között

- A MÁV az ABar kocsikon megszüntette az 1. kocsiosztályt, az ABar kocsikat átminősítette 2. osztályúvá és átszámozta (Bar 3962 – 3980)
 - 1936-1938 között: 3954 és 3957 kivételével a Bar kocsikat kéttengelyessé alakította (B 34101 – 34130)
 - 1936: Bak 202471 majd Bar 3954 pályaszámú kocsi átépítése fordítókorongos kormányzati autószállító kocsivá (Turán 12)
 - Feltehetően a kiserelt forgóvázak célszerű hasznosításának gondolatával két Cn sorozatú kocsit (55292 és 55219) átépítettek Car sorozatú kocsivá (Car 5950 – 5951) – természetesen a nyitott peronok megtartásával
- CFR – A 33000 sorozatú párnás kocsik átminősítése III. kocsiosztályúvá (73000 sorozat)
- CSD – Már az 1925 évi átszámozás idejére az 1. kocsiosztály megszüntetése, valamennyi személykocsi Ba sorozatjellel kapott CSD pályaszámot.
- JZ – 1. kocsiosztály megszüntetése, később több kocsi átminősítése III. osztályúvá

A járművek sorsa az I. Bécsi Döntést követően selejtezésükig

Első Bécsi Döntés:

Az egykori MÁV ABA^k 201074 majd CSD Ba 2-3618 kocsit a MÁV átvette a CSD-től Bar 3985 pályaszámmal (II. vh. után B 34131 majd 1963-tól acélvázastíva Bz 46036 majd 50 55 24-21 036-4 majd HM 60 55 00-29 931-4)

Az egykori MÁV Da^k 107474 majd CSD Da 6-5442 kocsi átvétele Dar 6529 pályaszámmal majd – feltehetően a CSD kezdeményezésére – elcserélve az egykori KsOd 954 majd CSD Da 6-5423 psz. kocsira, mely szintén a Da 6529 pályaszámot kapta. (1963-ban acélvázastíva Dhz 68201 majd 50 55 94-24 201-6)

A Második Bécsi döntés nem hozott változást a típuscsalád hazai állagában.

1941-ben a JDZ-től 3 kocsi átvételére került sor a JDZ-től (JDZ Cah 34208,34210,34211). Besorolásuk a MÁV Car 5952 – 5954 pályaszámokra történt. (Előbbit 1945 után Car 5960 pályaszámon „rejtették el” majd a három kocsit C 54105, B 34132 illetve B 34193 pályaszámokon 2-tengelyessé alakították.)

A MÁV járműpark változása a második világháborút követően

A típuscsaládot a második világháború is megtizedelte. A személykocsik közül az utolsó 4-tengelyeseket is 2-ten-



5. ábra: Az I. Világháborút követő szétosztás – Abak 201087 felújítva 1922-ben a CFR részére Nesseldorfban



6. ábra: Az I. Világháborút követő szétosztás – JZ 34205 cserélt forgóvázal

gelyessé alakította a MÁV 1950-ig. (Bar 3957 átszámozva B 34144-re mely 1969-ben a Banja Luka-i földrengés károsultjainak került átadásra.)

A B 34100-asra átépített kocsik közül néhányat Bz 56000 illetve Bz 46000 sorozatként acélvázastívtak 1958-1963 között. (34120 lásd Bz 46037, 34124 lásd Bz 56732, 34131 lásd Bz 46036, Car 5952 majd 5960 majd C 54105 lásd Bz 46055), a kevés további járművet favázasként 1965 és 1972 között vonták ki a közforgalomból. Néhányat üzemi kocsivá minősítettek át.

A Dar kocsiparkban kuriózum, hogy a háborús sérült Dar 6521-es kocsi alvázat használták az Úttörővasút első járműveinek Széchenyi hegyre történő szállításához a fogaskerekű vasút vonalán. A kocsit később a BHÉV vette állományba 2001 pályaszámmal. A Dar 6524-es kocsi a JDZ-hez került Dab 54006 pályaszámmal, majd acélvázastíva során személykocsivá alakították ABans 24028 pályaszámmal. Még az 1970-es években is közlekedett 50 72 39-10 608-4 pályaszámmal.

A Dar kocsik közül a MÁV 5 példányt 1963-ban 2-tengelyessé alakított és egyidejűleg acélvázastívt (Dhz



7. ábra: Az acélvázásított Dhz 68201 pályaszámú kocsi (ex Dar 6529 ex KsOd 954)



8. ábra: MÁV ABA^k 201089 psz. kocsi felújítva



9. ábra: A Turán kocsiból oldalrakodáskor a személygépkocsi elforgatásához fordítókorongot építettek be



10. ábra: A Turán 12 psz. kocsi felújítva

68200 – 68204) . Ezt követően 9 Dar kocsi maradt üzemben, melyeket 1969-ben selejteztek. Az acélvázásított járművek az 1980-as évek első feléig üzemeltek.

Megőrzött és felújított járművek

Önmagában kuriózum – és a járműcsalád különlegességét bizonyítja – , hogy 3 országban 4 járművet őriztek meg és újítottak fel, ebből hármat eredeti forgóváz típusával!!!

A MÁV ABA^k 201089 psz. kocsi 1915-ben épült Aradon. 1925 után MÁV ABar 2958 majd Bar 3969 pályaszámmal üzemelt. Kéttengelyessé alakítása után pályaszáma B 34109 volt. 1968-ben Yp 30 55 117 6051-1 pályaszámmal üzemi kocsivá alakították, sok éven át a MÁV Debreceni Pft. használta. Eredeti állapotára – a Ganz-Hunsletnél fellelt, vendégforgóváznak használt – forgóvázak visszaépítésével – a MÁV Debreceni Járműjavító újította fel 1991-ben.

A MÁV Ba^k 202471 psz. kocsi 1916-ban épült Győrben 22309 gyártási számmal. 1925 után Bar 3954 pályaszámmal üzemelt. 1936-ban elhatározták, hogy Horthy Miklós kormányzó „Turán vonat” szerelvényét a személygépkocsijának szállítására alkalmasan átépített kocsival egészítik ki. A kocsiszekrényt széles oldalajtóval és – homlokrakodást is lehetővé tevő – homlokajtóval

is ellátták. Az oldalrakodáskor a személygépkocsi elforgatásához fordítókorongot építettek a kocsi padlójába. 1944-ben a Turán vonat menekítése során Csehszlovákia területére, amerikai majd szovjet megszállási övezetbe került. A MÁV és a magyar állam éveken át igyekezett a szerelvényt visszaszerezni, ám azt végül a cseh állam a Csorba-tói egyezményre hivatkozva nem adta vissza. A kocsi CSD-nél kormányzati kalauzkocsiként üzemelt CSD Da 6-5051 majd Da 7025 pályaszámmal. 1985-ben



11. ábra: Az SZ 54050 pályaszámú Dar kocsi Mariborban

Praha Liben állomáson sikerült fellelni. 1993-ban a CSD-től a MÁV megszerezte, majd a Vasúttörténeti Park megnyitására a MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem újította fel 1936 évi állapotának megfelelően.

A kocsi típusból a Román Államvasút is érdemesnek talált egy példány megőrzésre. Az 1915-ben a Győri Waggongyárban 15983-as gyártási számmal épített ABa^k 201087 – korabeli fényképeit lásd feljebb – pályaszámú kocsit a CFR-nél AB^{AM} 34044 majd 33073 pályaszámot kapott. Később III. osztályú kocsivá minősítették C^{AM} 73107 pályaszámmal. 50 53 29-21 454-4, majd üzemi kocsiaként 50 53 983 0196- pályaszámmal üzemelt. A CFR a járművet eredeti forgóvázával – nem felújított, de – üzemképes állapotban megőrizte. 1996-ban a magyar Vasút 150 éves évfordulóján, Angyalföldön is felvont.

A kocsisalád kalauzkocsijainak egyikét a ljubjanai Szlovén Vasúti Múzeum őrizte meg és újította fel. A

kocsit a JZ feltehetően a második világháborúban vette birtokba ismeretlen eredetű idegen pályaszámmal (5406, 17816). Ezt követően Dab 54050 pályaszámmal üzemelt kalauzkocsiaként, majd üzemi kocsivá minősítették JZ 10 72 925 0094-2 pályaszámmal. Eredeti pályaszámának feltárása a következő időszak feladata, melyhez a Szlovén Vasúti Múzeum is élénk érdeklődését jelezte.

A rendelkezésre bocsátott fényképekért köszönet Hermann HELESS, Christian POLLACH és Tomi VAUDA uraknak.

A típuscsalád járműveinek életútját egyenként bemutató táblázatot T. Olvasóink a www.vasutgepeszet.hu weboldalunkon olvashatják.

Elhangzott a szerző előadásában 2015. május 7-én a Magyar Vasúttörténeti Park kibővített História Bizottsági Ülésén.

Rövidhírek

Svédország

A Skånetrafiken 2016. december 16-tól, további két évvel meghosszabbította az Arriva szerződését a dél-Svédországi Pågatåg személyszállítási szolgáltatás elvégzésére. Az utasok számának folyamatos növekedésére, évi 5-6%-os emelkedésre számítanak.

Varsó

A Russian Railways Logistics leányvállalata a **Far East Land Bridge** hagyományos nagy távolságú (14-15 napos menetidő) teherszállítást indított Warszawa és Suzhou között 2015. márciusban. Az európai irányú szolgáltatást decemberben tervezik bővíteni.

Szaúd-Arábia

A Saudi Railways Organization a Talgoval egy 200 millió dolláros szerződést írt alá, hat, 200 km/h-ra képes dízel motorvonat szerelvény szállítására, melyek Riyadh – Dammam közötti 480 km-es vonalon fognak közlekedni.

A fejlesztés után, beleértve a pályakorszerűsítést, a vonatok menet-

ideje 1 óra 20 perccel rövidül és a jelenlegi 4 óra 20 perc helyett 3 óra lesz.

Japán

A Nagoya és Kyoto vonalon 2014-ben befejeződött a pályaaátépítés, így ott a vonatok sebessége 170-ről 230 km/h-ra volt felemelhető.

(Forrás: RGI)

Franciaország nehéz választás előtt áll a TGV jövőjével kapcsolatban

Egy, a kormány számára készített könyvvizsgálói jelentés szerint, a francia nagysebességű modell bajban van. Miközben a TGV a francia technológia eredményeinek legfényesebb megjelenítője, az adatok romlást jeleznek. A franciák egyetértése töretlen, az utasoktól a politika csinálókig, a hálózat további kiterjesztését szeretnék, mivel úgy látják, a nagysebességű hálózat elősegíti a régiók gazdasági fejlődését, és csökkenti a közlekedés környezetkárosító hatását. A viták ellenére napjainkban is négy TGV-vonal építése folyik Franciaországban, ösz-

szesen 671 km hosszban, 14,9 milliárd euró értékben, és befejezésüket 2018. évre tervezik.

Az első széles nyomtávú Vectron megérkezett Finnországba

A finn VR Group megkapta a Siemenstől az első 1524 mm-es nyomtávú Vectron villamos mozdonyát a szükséges próbák elvégzése céljából. A megrendelt 80 mozdony első 10 egységét 2016. év elejétől szállítja a Siemens. A rendelés teljes értéke 320 millió euró.

Ez a Siemens első széles nyomtávú Vectron mozdonyát április 10-én mutattak be Helsinkiben. A próbák során a vonatbefolyásoló berendezés működésének vizsgálatára is sor kerül, amely a sorozatgyártásban készülő mozdonyok végleges kialakítására döntő befolyással lesz.

A sorozat mozdonyok próbái 2016. év elején kezdődnek meg, és a tervek szerint az első 10 jármű 2017. évben közforgalmi üzembe áll. A Siemens szerint 2026. évben fejezhető be, a megrendelt 80 db. mozdony leszállítása.