

## Járműünnepek 2015

A 2015. év ismét kiváló alkalom arra, hogy számos kerekévfordulós jármű születéséről, MÁV-hoz érkezéséről vagy átalakításáról megemlékezzünk. Ebből az alkalomból a MÁV História Bizottsága, a Magyar Vasúttörténeti Park és a MÁV Nostalgia Kft közös rendezésében a Tattai út 85.-i Vasúttörténeti Parkban, a körkikkfűtőházban megtartotta kibővített ünnepi ülését. Ezen előadásokat hallhattunk az 50 éves M62-ről, az idén 100 éves 9,3 m tengelytávolságú személykocsi családról, és a Kaláka forgóvázról.

Az Ünnepi Emlékülésen elhangzott tartalmak gondolatok írásos megőrzése érdekében a Vasútgépészetben az elhangzott előadások szerkesztett változatainak közreadását a 2. számban az M62-es jubileumra készített Bajok János, Novák József írások közlésével továbbá Lovász Györgynek a 9,3 m-es személykocsi család bemutatásáról készített írással megkezdtük. Jelen számunkban egyrészt folytatjuk az M62-es jubileumára megszületett írások közlését, lásd Varga András írását, másrészt pedig a személykocsi jubileumára készített írások közül válogattunk. (Lásd Murárik László CAF-ot bemutató írását.)

A korábban létezett színvonalas vasutas szakkönyvkiadás mesterművében a vontatott járműalbumokban található ismeretek alapján bővebb évfordulós listát készíthetünk ebből az alkalomból.

A következőkben teljességre törekvés betarthatatlan igénye nélkül idézzük fel a személykocsik felett az idő múlását.

### 100 éves személykocsi

Az idén 100 éves, 9,3 m-es kocsi típust a Vasútgépészet 2015. 2. számában Lovász György mutatta be. (1. ábra)

**Ötven éve annak,** hogy 1965-ben elkészültek Győrben a Magyar Va-



1. ábra: Az idén 100 éves 9,3 m-es forgócsaptávolságú 4 tengelyes személykocsi. A járműtípust a Vasútgépészet 2015. évi 2. számában Lovász György írásában mutattuk be. A kocsi megengedett sebessége 100 km/h volt. A képen látható Turan 12 kocsi a MÁV Nostalgia Kft vonataiban, napjainkban is közlekedik.



2. ábra: A Győrben az egykori Magyar Vagon és Gépgyárban gyártották a MÁV belföldi távolsági forgalmának korszerűsítésére szánt fülkés kocsikat.

gon és Gépgyárban az Ao 19-57, ABo 39-57, Bo 20-57 sorozatú MÁV számára készült, akkor modern, fénycső világításos fülkés személykocsik belföldi távolsági minőségi forgalomban közlekedtek. A kocsi legnagyobb közforgalmú sebessége 140 km/h volt.

Dunakeszi ebben az időben, már nagy sorozatban gyártotta a Bh kocsik különböző típusait. Ezek közül

1965-ben készült el az első Bhv 20-27-es sorozatú kocsi és megjelent az első vezérlő kocsi is a BDt 82-07 sorozat. További altípus a Bhv 20-05. Ezek mind a 2. osztályú termes elővárosi kocsi típusok első járművei voltak. A képen egy Bhv 20-27-es látható újszerű állapotában. A kocsi az elővárosi forgalom követelményeinek megfelelően 120 km/h sebességre készültek.



3. ábra: Bhv 20-27



4. ábra: Az Apmz 10-71 kocsi

**Negyvenöt éve,** 1970-ben gyártották Győrben a Magyar Vagon és Gépgyárban az Bm 20-41 fülkés személykocsikat belföldi távolsági forgalomra.

Ugyancsak 45 éve, hogy Dunakeszin megkezdődött a a Bhv 20-07 sorozatú 2. osztályú elővárosi forgalomra tervezett kocsik gyártása.

Negyven éve, hogy a Magyar Vagon és Gépgyár Győr elkészítette a 20-47 közepszám csoportú belföldi távolsági személykocsikat. Ezek átépítésével 1995-ben Dunakeszin születtek meg a 2. osztályú termes IC forgalmú kocsik.

**Negyven éve,** hogy Dunakeszin elkészült az első belföldi távolsági forgalomra tervezett WRy 08-17 sorozatú és közepszámcsoporthú étkező-bisztokocsi. A kocsik engedélyezett sebessége 120 km/h volt.

**Harminc éve,** hogy Dunakeszin 1985-ben elkészült az AcBc 43-80 és a BCm 59-80 nemzetközi forgalmú fekvőhelyes kocsik első járműve. Ezeket az 1970-ben Győrben a Magyar Vagon és Gépgyárban gyártott ABm 39-41 pályaszámú kocsikból Dunakeszi tervei alapján építették át. A kocsik megengedett legnagyobb sebessége 160 km/h.

A VEB Waggonbau Görlitz 1985-ben szállította le a WLAB 70-80 hálókocsikat, amelyek futástechnikailag 160, féktechnikailag 140 km/h sebességre készültek.

Húsz éve már, hogy a németországi Waggonbau Bautzen GmbH gyártotta 160 km/h sebességre engedélyezett, légkondicionáló berende-

zéssel felszerelt, Apmz sorozatjelű 10-71 közepszám csoportú 4 tengelyes 1. osztályú és a Bpm 20-70 és 20-71 nemzetközi forgalomra tervezett termes ún. Z típusú személykocsik 1994-1995-ben álltak MÁV szolgálatba.

A német Waggonbau Ammendorf GmbH 1995-ben szállította MÁV megrendelésre a 160 km/h-s sebességre engedélyezett WRbumz 88-71 es étkező-büfékocsikat.

**2000-ben, tizenöt éve** Szombathelyen az MVJ-ben készültek el a Btxx vezérlő kocsik, a cseh Bzx mellék kocsik átépítéséből. A mellékvonali minőségi személyszállítás céljára készült járművek az InterPici forgalomban akár 90 km/h sebességgel is közlekedhettek és légkondicionáltak.

### Teherkocsik

**60 éve,** 1955-ben többek között Székesfehérváron készült a Ks sorozatjelű, 330 közepszámcsoporthú alacsony oldalfalú nyitott teherkocsik első járműve. A sorozat engedélyezett sebessége 100 km/h volt.

**55 éve annak,** hogy a Magyar Vagon és Gépgyár Győr (korábbi nevén W.P. Győr) és a MÁV Járműjavító Üzem Székesfehérvár együttműködéséből megszületett a Heks sorozatjelű 2016 közepszám csoportú fedett állatszallító kocsi típus. A sorozat engedélyezett sebessége 100 km/h volt.

1960-ban Győrben gyártották a Zaack 774 közepszám csoportú tartálykocsikat. A kocsik ún fűtőcsővel ellátottak kivitelben is készítették ún. feketeárú (ásványolaj, fűtőolaj, kátrány) szállítására.



5. ábra: A Btxx vezérlő kocsi