



ZÁKONYI GYULA

okleveles gépészmérnök
ny. MÁV mérnök főtanácsos

EEV C 366, MÁV Csz 4257 III. osztályú személykocsi

Előzmény:

A Magyar Vasúttörténeti Parkban 2018. május 17-én kibővített História Bizottsági ülésen megtartott előadásában mutatta be a szerző, a címben ismertetett, ez évben 150 éves személykocsit. Azon érdeklődők számára, akik nem lehetnek jelen adjuk közre az előadás szerkesztett változatát.

Az Első Erdélyi Vasút Arad-Gyulafehérvár között megépült 211 km hosszú fővonalát 1868. december 22-én, a Piski-Petrozsény között megépült 79 km hosszú szárnyvonalát pedig 1870. augusztus 28-án adták át a forgalomnak.

A vasút megnyitásakor 12 db I-II. osztályú személykocsi, 27 db II. osztályú személykocsi (ebből 18 db fékes, 9 db fék nélküli), 34 db III. osztályú személykocsi (ebből 17 db fékes, 17 db fék nélküli) állt rendelkezésre.

Az Első Erdélyi Vasút 1868-ban 17 darab szakaszos-kalauzjárdás kocsi szerzett be a Bécs-Simmeringi H.D. Schmidt Vagonyártól az Arad-gyulafehérvári vonalra. Az EEV C 350-366 pályaszámot kapták. A vasút 1884 évi államosításakor a MÁV ezeket a kocsikat Csz 4241-4257 pályaszámokkal sorozta be a kocsi-parkjába.

Az öt szakaszos kocsi 50 ülőhelyes volt, szakaszonként tíz - tíz ülőhellyel. Az egy utasterű kocsi mind az öt szakasznak külön bejárata volt, a kocsi mindkét oldalán. Az oldal-gombolós kocsik jellegzetessége, hogy a kocsinak nincsenek homlok ajtajai, nincs átjárás egyik kocsiból a másikba.

1874-ben az EEV a III. osztályú kocsijai közül a C 355 és a C 361 kocsikat 20 ülőhely megszüntetésével (két szakasz) postaszakaszosra

alakította át. Az EEV a kocsitető végeken elhelyezett eredetileg teljesen nyitott fékülések helyett fékbódékat alakítottak ki. Ugyancsak az 1870-es években egy ülőhely megszüntetésével a kocsikba Lenz-féle belső töltőkályhákat építettek be.

Az EEV 1884-ben történt államosításakor a III. osztályú C sorozatjelű 366 pályaszámú fékes kocsi a MÁV VIII h kocsijelleggel CSZ 4257-es pályaszámmal sorozta be a járműparkjába.

Az 1940-es évek elején az alsórönöki állomás mellett földre helyezett raktárkocsira dr. Kubinszky Mihály 1991-ben hívta fel a MÁV História Bizottság figyelmét, amikor a romos állapotú kocsit az állomás épület felújításakor lefényképezte. Állítólag a selejtezett kocsiszekrényt az alsórönöki állomásfőnök vette meg és asztalos műhelynek vagy faskamrának használta.

A teljesen romos állapotban lévő kocsit darabokban gépkocsival szállították be 1991-ben a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzembe, mivel az egyben történő emelésére a korhadt állapota miatt már nem volt lehetőség, félő volt, hogy darabjaira esik szét. A kocsi maradványait dr. Heller Györggyel (a MÁV História Bizottság akkori elnökével) közösen a Szombathelyi JJ-ban tekintettük meg.

A futóműből, a hordműből, az ütőkő- és vonó készülékből semmi nem maradt meg.

A teljesen eredeti állapotnak megfelelő helyreállítást a Közlekedési Múzeum (Mészáros Mátyás muzeológus) által biztosított rajzdokumentáció tette lehetővé.

A kerékpárok Haddan rendszerűek voltak, kovácsolt szegecselt Loks



1. ábra: Az alsórönöki állomáson beszállítás előtt

rendszerű küllős kerékvázzal és öntöttvas aggyal.

A felújításhoz szükséges eredeti kovácsolt üllős kerékpárokat még akkor sikerült fellelni a MÁV területén, azonban az eredeti sikló csapágyak már nem voltak fellelhetők. A kerékpárra szerelt osztott csapágytokok a rajzdokumentáció alapján eredeti öntöttvas kivitelben készültek.

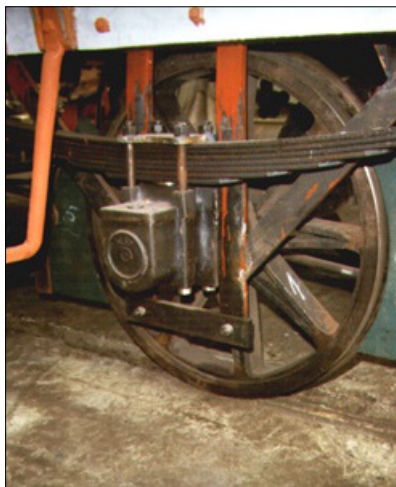
Az ágyvezeték villákat, a hordrugókat, a rugó támoikat, a keresztfejeket, a láncszemeket és a csapszegeket mind a rajzok alapján gyártották le. Az ágyvezeték villákat, a rugó támoikat csavar kötéssel rögzítették az alváz fa hossztartójához.

Az ütköző-és vonókészülék rugózása Spencer - féle gumirugókkal volt megoldva.

A korbü gumi betéteket, a közbetéteket és a végzáró elemeket legyártották, így az ütköző- és vonó szerkezetet az eredeti állapotnak megfelelően szerelték fel az alvázra. Az ütköző



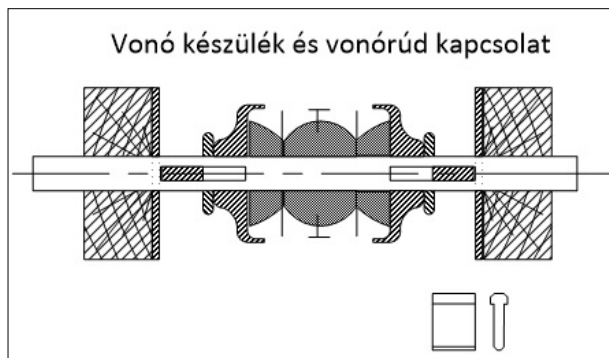
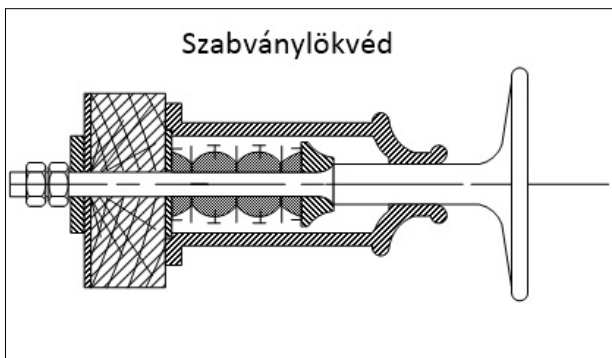
2. ábra: Beszállítás, bontás közben, szemlét tart: Dr Heller György, Zákonyi Gyula és Elek Károly



4. ábra: A korbü futómü



3. ábra: A kész faszervezetü alváz



5. és 6. ábra: Eredeti ütköző és vonókészülék



7. ábra: elkészült a faváz



8. ábra: Az újjáépített kocsi fényezés előtt



9. ábra: A kocsi belső tere a széntüzelésű kályhával



10. ábra: A leszerelt ajtók



11. ábra: A kocsi fényezése

lemez rálapolással erősítették meg.

A mellgerendák mérete 290x132x2266 mm, anyaga ragasztott tölgy. Az alváz gerendázatát méretre gyártva szállították be az üzembe. A csapolással illesztett gerendákat a csomópontokban acél sarokvasakkal és átmenő csavarokkal rögzítették. A lépcső támoikat csavar kötással rögzítették az alváz hossztartóhoz, az alsó kalauz járda a kocsi teljes hosszában végigfut, az ajtók előtt a lépcső kétfokú.

A készre szerelt alváza építették rá a faváz dongaoldalú kocsiszekrényt és a fabordás lapos ívű dongatetőt. Az íves ajtóoszlopokat, a sarokoszlopokat és a tetőváz elemeit a rajz szerinti keresztmetszetben méretre gyártották, az anyaguk szintén ragasztott tölgy. A tető íves bordáira fektették a hosszirányú hornyolt fenyőléccel borítást, amit horganylemezzel fedtek le. A kocsitető közepén tető járda fut végig, erre szerelték a jelző zsinór vezetését szolgáló kötélvezető dobozokat.

A kocsiszekrény kézfékes végére magasított fékbódét szereltek a kezelő a homlokfalra szerelt lépcsőfokon jut fel a fékbódéba.

A kifelé nyíló íves szakaszajtók menet közben belülről reteszelvek, az ajtókon borszíjjal mozgatható fakeretes ablakok vannak, az ajtók felett szellőző szaluzat biztosítja az utastér szellőzését.

A kocsiszekrény kívülről acéllemez borítást, belülről hornyolt fenyőléccel burkolatot kapott, mázerezett festék bevonattal. A kocsi deszka padlója barnára festett.

Az öt szakaszra osztott kocsiban szakaszonként két-két faltól falig érő pad található, a padokon összesen tíz utas számára van hely, a kocsi 49 ülőhelyes a közepre épített kályha miatt.

A szimmetrikus szerkezetű fatuskós fékszerkezet a kocsi végére szerelt külső magas fékbódéból kezelhető.

A kocsi közepén egy fatüzelésű vaskályha biztosítja a fűtést, a világítást olajmécses vagy petróleumlámpa biztosította.

Az utastér szakaszos jellege miatt a homlokon nincsenek átjáró ajtók, nincs hídlás.

A kalauz egyik kocsitól a másikig a kalauz járdán közlekedett.

A 150 éves kocsi felújítása:

A kocsi üzembe helyezése óta 25 év telt el. A külső fényezése megfakult, megkopott, sok helyen megsérült. A réz szerelvények megbarnultak a vastag oxid rétegtől, a fa ablakkeretek fényezése teljesen tönkrement.

Az ablakkeretek kiszerelese után a külső fakeretet megcsiszoltuk, majd két réteg lazúrral vontuk be. (11. ábra.)

| | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| Nyilvántartási pályaszám: | 40 55 117 9018-1 |
| Gyártási év: | 1868 |
| Felújító: | MÁV Szombathely JJ.Ü., 1992 |
| Gyártómű: | Simmering |
| Ülőhely szám: | 49 |
| Tengely szám: | 2 |
| Eng.max. sebesség: | 40 km/h |
| Saját tömeg: | 9,1t |
| Tengelytáv: | 4109 mm |
| Fék neme: | Kézi |
| Teljes hossz(ütközők között): | 8617 mm |
| Fűtés: | Fatüzelésű vaskályha |
| Kocsiszekrény hossza: | 7296 mm |
| Világítás: | Olajmécses |
| Kocsiszekrény szélessége: | 2608 mm |
| Honállomás: | MVP |
| Kocsi tulajdonos: | MÁV Zrt. |



12. ábra: Szerelvények csinozása



13. ábra: A 150. évfordulóra felújított kocsí a Vasúttörténeti Parkban, 2018. májusban

A kocsí egyik oldalán a biztonsági zárral ellátott ajtókat nem lehetett kinyitni, mert a kulcsok időközben elvesztek. Először erről az oldalról, majd a másíkról is leszereltük az ajtókat. Az összes réz alkatrészt leszereltük az ajtókról, azokról eltávo-

lítottuk az oxid réteget, majd a felületük lakkbevonatot kapott.

A fényezés előtt az ajtókat az ablakokkal együtt visszaszereltük. A csinozott szerelvények fényezés után kerültek vissza a helyükre. (12. ábra) A tető burkolatot csiszolás után szür-

kére festettük. A tető-és kalauz járdát javítás és festés miatt leszereltük, festés után kerültek vissza a helyükre.

A pénzügyi keret és az idő hiánya miatt a kocsí homlokok fényezése elmaradt, a magas fékbódéval együtt.

VSDIA 2018

a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kara a BME Intelligens Közlekedési és Járműrendszerek nonprofit ZRt. (BME ITS ZRt.) szervezésében 2018. november 5-7 között rendezi meg a Budapesten a két évenként esedékes, immár 18-dik alkalommal megvalósuló

VEHICLE SYSTEM DYNAMICS, IDENTIFICATION AND ANOMALIES

című angol nyelvű tudományos konferenciát, melynek neve rövid alakban: VSDIA-2018.

A BME keretében működő hazai rendezésű nemzetközi konferencia sorozat 2018-ban a 30-éves fennállását ünnepli. A konferencia elnöke Dr. Zobory István professzor úr, az MTA doktora. A konferencia Nemzetközi Tudományos Bizottság dán, francia, japán, olasz, osztrák, magyar és német tudósokból áll.

Az angol nyelven megtartott konferencia programjáról, előadásairól és előadóirol részletesebben a www.vsdia.hu weboldalon informálódhatunk.

A konferencia előadásainak teljes anyagát tartalmazó angol nyelvű Proceedings kötet 2019 közepére jelenik meg.

A Konferencia támogatói: BME, Knorr-Bremse Fékrendszerek Kft., Knorr-Bremse Kutató és Fejlesztő Intézet, Knorr-Bremse Vasúti Járműrendszerek Hungária Kft., Stadlertrains Hungária Kft., Ganz-Motor Kft.