

## Járműünnepek 2017

Folytatjuk a XX. század gazdag magyar vasúti járműgyártók hazai megrendelésre szállított évfordulós járműveinek felidézését.

A GANZ 1927-től szállította sorozatban a MÁV megrendelésére a 2-tengelyes, tizenöt 1. és harmincegy 2. osztályú ülőhelyes, benzin-mechanikus erőátvitelű BC motorkocsikat. A tetőhűtős, 12020 mm hosszú, 17,8 tonna sajáttömegű motorkocsikat 90 LE teljesítményű Ganz VI AmC1 130 típusú benzinmotorral gyártották, majd az 1934-től 120 LE-s Ganz-Jendrassik VI JaR. 135/185 típusú dízel-motorral építették át. Ekkor a megengedett sebességüket 55 km/h-ról 60 km/h-ra növelték. Az utastér fűtését a motor hűtővízköréből nyert hővel biztosították.

Öt évvel később 1932-től szállította a GANZ a 3-tengelyes, BCmot sorozatú 418-429 pályaszámú dízel motorkocsikat a MÁV megrendelésére. (1941.-től a motorkocsik sorozatjele BCymot lett.)

A tizenöt 1. és harmincegy 2. osztályú ülőhelyes, kétutasteres BCymot sorozatú, dízel-mechanikus erőátvitelű, 4 fokozatú váltóval szerelt mellékvonali motorkocsik legnagyobb sebessége 60km/h volt. A tetőhűtős, 12020 mm hosszú, 21 tonna sajáttömegű motorkocsikat 110 LE-s Ganz-Jendrassik VI JmR-150 típusú motorral gyártották. Az utastér fűtését a motor hűtővízköréből nyert hővel biztosították. Később VI JmR-150 típusú motort VI JaR. 135/185 típusúra cserélték.

Hatvanöt éve 1952-től kezdődően szerezte be a MÁV a Győrben az akkor Wilhelm Pieck-re keresztelt Wagonygyártól a Kaüx sorozatjelű, 270101 – 270245 pályaszámú egy oldalra billenthető önrítős, 4-tengelyes zútotkőszállító kocsikat. A 24,8 sajáttömegű és 42 tonna raksúlyú kocsikat 1967-től Fad sorozatjellel és 686 0000

– 0144 pályaszámokkal látták el. 1980-ig voltak közforgalomban, majd üzemi kocsiként használták őket. A típusból a Dunai Vasmű vasútüzeme is beszerzett 36 darabot, melyek egy része napjainkban is üzemel.

Szintén 1952-ben épült Győrben 50 korszerű, oldalajtókkal felszerelt, önrítős, 4-tengelyes fedett timföldszállító kocsi. A Gax sorozatjelű és 178201 – 178250 pályaszámú kocsik a jelentős fejlesztés alatt álló hazai alumíniumgyártást kívánták szolgálni. A kocsik magánkocsiként az Almásfüzitői Timföldgyár, az Inotai Alumíniumkohó, a Mosonmagyaróvári Timföldgyár és az Ajkai Alumíniumkohó tulajdonába kerültek. 1967-től Ha sorozatjellel és – a felsorolt tulajdonosok szerint elkülönítve – 025 0000 – 0021, 0100 – 0115, 0200 – 0207 és 0300 - 0303 pályaszám csoportokkal közlekedtek. 1988-ban 6 kocsit Y 25 típusú forgóvázakkal korszerűsítettek. Ezek ekkor Hackm sorozatjellel és 84 55 257 9000 – 9005 pályaszámokat kaptak. A kocsi típus az 1990-es évek első feléig volt látható közforgalomban, de belső mozgatásra ezután is használták a tulajdonos üzemek. A 21 55 025 0112-9 ex Gax 178241 pályaszámú kocsit a MÁV História Munkabizottság megőrzésére érdemesnek találta és az Istvánfalvi várja, hogy egykor majd a Magyar Vasúttörténeti parkba kerülhessen felújítását követően.

55 éve a hazai személykocsigyártás egyik fellegvára Dunakeszi volt, ahol 1962- 1977 között számos új típus gyártását kezdték meg. 1962-ben gyártották Dunakeszin az első ingavonati vezérlőkocsikat, melyek közül az első 11 Bat 4300 – 4310 pályaszámmal állt forgalomba.

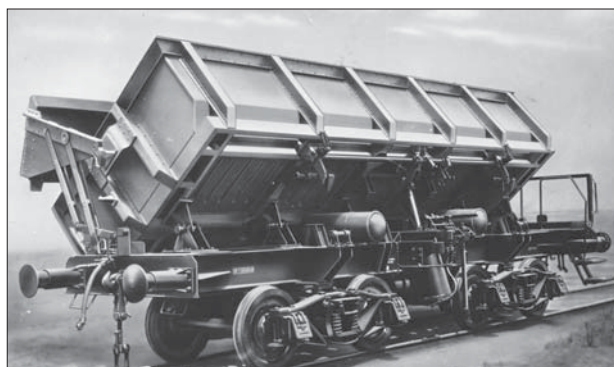
Ezeket hamarosan – a Bah kocsik számára pályaszámok felsza-



1. ábra: GANZ BCmot 353 motorkocsi Szentesen



2. ábra: Bcmot 370 Szentesen látható



3. ábra: Győrben gyártott Kaüx sorozatjelű oldalra billenthető zútotkőszállító kocsi



4. ábra: Dunakeszin gyártott ingavonati vezérlőkocsi 1962-ből

badítása érdekében – Bat 5950 – 5960 pályaszámokkal látták el. Ezt követően 1970-ig összesen 150 ingavonati vezérlőkocsi épült Dunakeszin, de a további 139 már osztott ablakokkal. Érdekesség, hogy az 5950 – 5999 pályaszámok „betöltése” után az 5910 – 5949, majd az akkori közelmúltig foglalt 5900 – 5909 végül az 5850 – 5899 pályaszámok következtek. 1965-től – elsőként a BDat 5910 pályaszámú kocsi – a vezérlőkocsikat poggyásztérrel is ellátták. Az 1962 évi kocsikat 1970 után 82-26, az osztott ablakosokat 82-27 „középszámmal” látták el, pályaszám csoportjaikban pedig megkülönböztették a gőzüzemű (100), V 42-es villanymozdonyt távvezérlő (200), V 43-as villanymozdony távvezérlő (300) végül az M 41-es dízelmozdonyt távvezérlő (100) kivitelek, melyek között számos átalakítás, átszámolás történt az évtizedek során 1983-ban M 41-es mozdonyok Görögországba történő értékesítéséhez „üzletet elősegítő opcióként” 10 MÁV vezérlőkocsit exportált a Ganz-MÁVAG. 2000-ben hat további vezérlőkocsit építettek át, Bah kocsiból (80-05 400 405), majd 2003-2004-ben új, formatervezett homlokfallal 26 meglévő vezérlő kocsit építettek át (80-05 406 -431). 2005 és 2007 között további 24 vezérlőkocsi épült azonos kivitelben, de Bah kocsiból (80-05 432 – 455). Így az 55 éve gyártásba vett Dunakeszi vezérlőkocsik jelentős része modernizált formában ma is üzemel, de V 43-as és M 41-es mozdonyokkal számos jármű a gyártáskori kivitelhez hasonló formában látható ma is a közforgalomban.

A múlt század ötvenes éveitől rohamosan növekvő utazási kedv és igény egyik fő kiszolgálója modernizálódó vasút volt. A Ganz gyárak és Dunakeszi mellett abban az időben Győr volt a hazai vasúti járműgyártás legnagyobb hazai fellegvára.

A győri Rába Magyar Vagon és Gépgyár (korábban Wilhelm Pieck Vagongyár) 1962-ben gyártotta a MÁV Bamot 701-702 psz. 1A' A1' tengelyelrendezésű, dízel-mechanikus motorkocsit. A motorkocsi kettő 150 LE (2x110kW) teljesítményű GANZ MVG 6 JSH 13,5/17 padlóalatti kivitelű dízelmotorral készült el. A motorkocsi hossza 22700 mm, sajáttömege 37 tonna volt. Engedélyezett sebessége 90 km/h. Erőátvittele bolygókerékes 4 fokozatú váltó. Hatvannégy 2. osztályú ülőhellyel gyártották. A Bamot 701-702 motorkocsik 1967-ben MÁV-tól a GYSEV tulajdonába kerültek át. 1967-től a bolygókerékes váltót Győrben Voith Diwabus hidromechanikus váltóra cseréltek. Mindkét jármű a Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteményét gyarártja, a 701-es pályaszámú eredeti piros – fekete színűre a pécsi vonatási telepen felújították, Pécsről üzemképesen érkezett Budapestre a Vasúttörténeti Parkba. A 702-es sárga-zöld GySEV-től átfényezés után érkezett Budapestre és szintén megtekinthető a Parkban.



5. ábra: A 701-es pályaszámú Bamot a Magyar Vasúttörténeti Parkban megtekinthető

A 701 és 702 motorkocsikhoz Győrben készült Közép Európában először alumínium szerkezetű pótkocsi.



6. ábra: Bamot 702 a GYSEV-től érkezett a Parkba

**45 éve gyártották** Dunakeszin az Aa sorozatjelű és 19-17 100 sorozatú, 4 tengelyes első osztályú belföldi forgalmú fülkés személykocsikat. A 120km/h sebességre engedélyezett járművek a korabeli belföldi utas forgalom elvárásának megfelelően, 1500V-os légfűtéssel, Kuck-kuck rendszerű szellőző berendezéssel, fénycsőves világítással lettek felszerelve és a két utasteremben 54 szövetbevonatos üléssel szállította a gyártó. A 100 kocsi közül 1986-ban hármat a GySEV részére adott át a MÁV. 1988-1989-ben a kocsikat főjavítás keretében természetesen alakították át és ekkortól Ap sorozatjelű és 19-05 középszámmal viseltek. A belföldön első osztályon utazók számának jelentős csökkenése miatt a kocsikat az ezredfordulóra döntően másodosztályúként használták, majd 2002-2005 között új fényezéssel Bp sorozatjellel és 29-05 középszámmal hivatalosan is másodosztályú kocsikká minősítették át azokat. A járművek döntő többsége 2017-ben is üzemel a Dunántúlon.



7. ábra: Ap 19-05 személykocsi

A MÁV teherkocsi flottája 1972-től korszerű, önürítő kőszállító kocsikkal gyarapodott. Az Fads sorozatú, 696 0000-0119 pályaszám csoportú, 4 tengelyű, 11190 mm hosszú járművek rakománya levegővel üríthető. A Zielona Gorán gyártott kocsik saját tömege 22,5 tonna, rakománya 58 tonna. A MÁV 1977-ben további 100, majd 1983-ban további 50 darabot szerzett be a típusból, utóbbiakat már a Chorzow-i vagongyár szállította. A MÁV 1972 és 1977



8. ábra: Fads 696 sorozatjelű korszerű önürítő kőszállító kocsi



9. ábra: A BRY 85-17 sorozatú büfékocsi

évi járműveivel egyidejűleg a Dunai Vasmű és a BKV is szerzett be ilyen járműveket saját hálózatának karbantartási munkáihoz. A MÁV Pályavasút jelenleg is használja a járművek egy részét.

**30 éve, 1977-ben készült Dunakeszin 20 darab BRY sorozatú és 85-17 középszám csoportú, 23740 mm hosszú, 4 tengelyes 2. osztályú bisztrókocsi.** A járművek egyik felében kiszolgáló pult és büféárak fogyasztásához bárpultok kerültek kialakításra. A kocsi másik fele a By kocsikkal megegyező termes ülőhelyes kialakítású volt. A 120km/h sebességre engedélyezett járművek 1500V-os villamos kályhafűtéssel lettek felszerelve.

A kocsikat Kuck-kuck rendszerű szellőző berendezéssel, a büfé és utastérszakaszban fénycsőves világítással, az ülőhelyes szakaszt izzólámpákkal ellátva szállította a MÁV megrendelésére a Dunakeszi Járműjavító Üzem.

#### A MÁV elővárosi közlekedés fejlesztésének fontos éve volt 1987 és 1988.

Harminc éve annak, hogy a MÁV megrendelésére a Ganz gyárak együttműködésében elkészült a BDV elővárosi villamos motorvonat prototípusa. A Ganz MÁVAG a két prototípus vonat gyártását 1987 végére fejezte be. A BDVmot 68-05-ös 001-es pályaszámú első és a Bmxt 21-05 001vezérlőkocsival a próbatúrák 1988. január 13-án kezdődtek.

A BDVmot forgóvázanként egy az alvázra felfüggesztett 760 kWh névleges teljesítményű aszinkron vontatómotor kardánhajtással adta át a vontatónyomatékot a kerékpároknak. A 4 részes elővárosi villamos motorvonatok névleges teljesítménye 1520 kW, engedélyezett sebessége 120 km/h. A 4 részes vonat egységei: BDVmot 68-05 középszám csoportú motorkocsi+2 Bmx 22-05 közbelsőko-



10. ábra: BDV motorvonat prototípusa

csi + Bmxt 21-05 vezérlőkocsi. A vonat saját tömege 183 tonna és eredetileg 344 ülőhelyes volt. Fűtési rendszere hagyományos villamos kályhafűtés. Az utasterek világítása fénycsőves, egyedi inverteres. Három BDV motorvonat távvezérléses üzemben közlekedhet. A BDV motorkocsik poggyásztér kivételben készültek.

Két BDV motorvonat egymáshoz történő gyors össze/szétkapcsolásához a motorkocsi és a vezérlőkocsi vezetőállásos végét központi vonókészülékkel látták el, ennek típusa BSC-Kompakt kapcsoló mechanikus, levegős és villamos csatlakozású.

Az utastéri feljáró ajtó BODE-kétszárnyú, lengő-tolóajtó elektropneumatikus működtetésű.

A BDV motorvonatok számos technikai újdonsága közül ki kell emelni az energia-visszatápláló fékezés lehetőségét, amely a dráguló energia árak mellett egyre értékesebb üzemeltetői követelmény. A Ganz MÁVAG és a Ganz Villamossági Művekben fejlesztett BDV volt az első ilyen tudású fékezési energiát a hálózatba visszatáplálni képes magyar nagyvasúti vontatójármű.

A Vasútgépészet 1993-tól több cikkben mutatta be a Ganz-MÁVAG-ban, (Ganz Hunslet-ben) és a Ganz Villamossági Művekben (Ganz Ansaldo-ban) közösen fejlesztett villamos motorvonatokat.

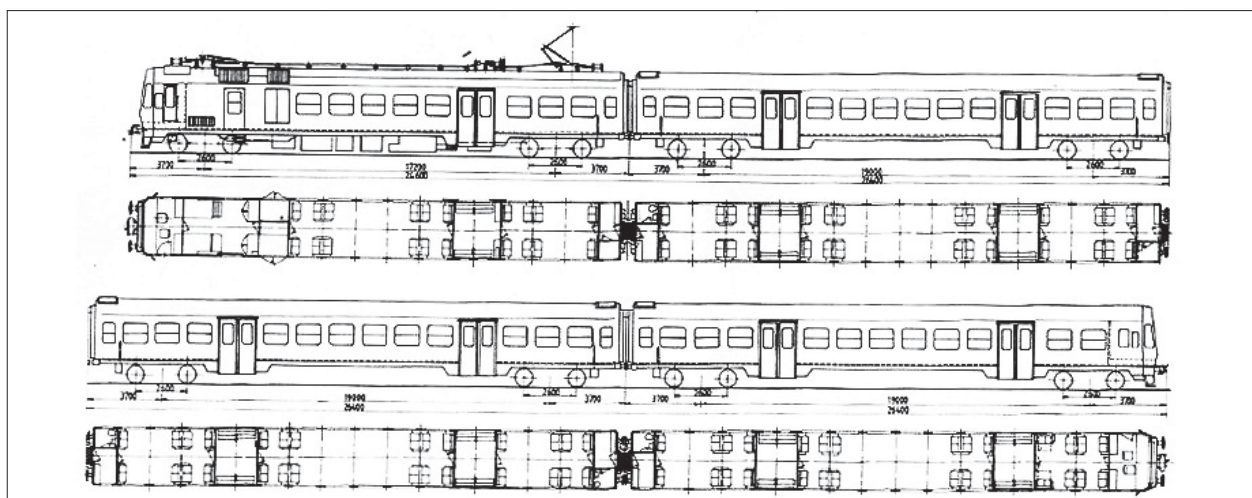
Források:

Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon Közlekedési Múzeum 1984

Dr. Lovász György adatgyűjtése a MÁV vasúti kocsi nyilvántartó kartonok és állagkönyvek adataiból

Szécsey István Ganz-MÁVAG motorvonatok (1959-1987)

(Folytatjuk)



11. ábra: BDV motorvonat jellegrajza