



DR. LOVÁSZ GYÖRGY

Okleveles közlekedésmérnök

Üzletfejlesztési vezető

Liberatus Hungary Kft.

125 évesek a Millenniumra beszerzett 4-tengelyes MÁV személykocsik

DR.-ING. LOVÁSZ, GYÖRGY
Dipl.-Ing. für Verkehrstechnik
Direktor für Geschäftsbereich
Liberatus Hungary GmbH.

DR GYÖRGY LOVÁSZ
Transport Engineer
Business Development Manager
Liberatus Hungary Ltd.

**Die für das Millennium beschaffenen 4-achsige
MÁV Reisezugwagen sind 125 Jahre alt**

Zusammenfassung

Aus den Eisenbahnfahrzeugen der 175 Jahre alten Ungarischen Bahnen wird die Geschichte der für das Millennium beschaffenen MÁV-Reisezugwagen präsentiert. Der Autor bedankt sich bei Herrn Konrád, Zoltan für die Bereitstellung seiner Aufnahmen und für die sorgfältige Durchsicht des Dokuments mit einem Datenumfang über Hunderten von Daten.

**125 Years Old Are the 4-axle MÁV
Passenger Coaches Purchased for the
Millennium**

Summary

The reader can get acquainted this time with the history of the 125-year-old 4-axle MÁV passenger coaches purchased for the Millennium, selected from the vehicles of the 175-year-old Hungarian railways. The author would like to thank Mr. Zoltán Konrád for providing his photographs and for carefully reviewing the writing, which contains hundreds of data, years spent on the railways, in our article.

Összefoglalás

A 150 éves magyar vasút járműveiből válogatva szaklapunkban ezúttal a 125 éves, a Millenniumra beszerzett 4-tengelyes MÁV személykocsik történetével ismerkedhet meg a tisztelt olvasó. A szerző köszönetet mond Konrád Zoltán úrnak fényképei rendelkezésre bocsátásáért és a százas nagyságrendű adatot tartalmazó írás gondos átnézéséért.

A magyar vasúttársaságok 1854 után sajnálatos módon szakítottak a Magyar Középponti Vasút és a Délkeleti Államvasút korszerű szemléletével, miszerint a magyar vasúttörténet első személykocsi parkját az akkor legmodernebbnek számító, forgóvázaz kocsikból állították össze. 1855 és 1895 között a hazai vasutak nem szereztek be 4-tengelyes közforgalmú személykocsikat. Pozitív példát elsőként az Arad-Csanádi Egyesített Vasutak (A.Cs.E.V.) mutatott, amikor 1895-ben az aradi Weitzer gyártól I./II. és III. osztályú forgóvázaz kocsikat szerzett be, melyek közül az egykori 242-es pályaszámú ma a magyar Vasúttörténeti Parkban látható.

Ugyanezen évben a MÁV is jelentős fejlesztés mellett tette le voksot és – a korábbiaknál nagyobb tengelytávolságú 3-tengelyes kocsik beszerzése mellett – 75 darab 4-tengelyes, a kor minden elvárható kényelmi berendezésével felszerelt I. osztályú személykocsi beszerzése mellett

döntött. A döntést érdemben befolyásolták a 1896 május és október közötti időszakra tervezett millenniumi rendezvények, az azokra várható sok külföldi vendég kényelmes szállításának szándéka.

A 75 kocsi forgócsap távolsága 12 méter, szekrény hossza 16980 mm, ütközők közötti hossza 18210 mm volt. A hossztartó tömegcsökkentése céljából feszítőművet alkalmaztak.¹ A járművek 2500 mm tengelytávolságú, kétrészes síklócsapágyakkal szerelt szegecselt forgóvázakon futottak. A forgóvázak három eltérő rugózása – a keresztthimba, a lemezrugók és a csavarrugók – a lágy futást, az utasok kényelmét szolgálták. A laternás szerkezetű, oldalfolyosós, fülkés kocsikat akkumulátorról táplált villamos világítással és szükség esetén üzemeltethető gázvilágítással, valamint vízöblítéses mellékhelyiségekkel is ellátták. Minden kocsi felszerelt kézfékekkel és gyorsvontati Westinghouse fékekkel. A járművek megengedett sebessége 100 km/

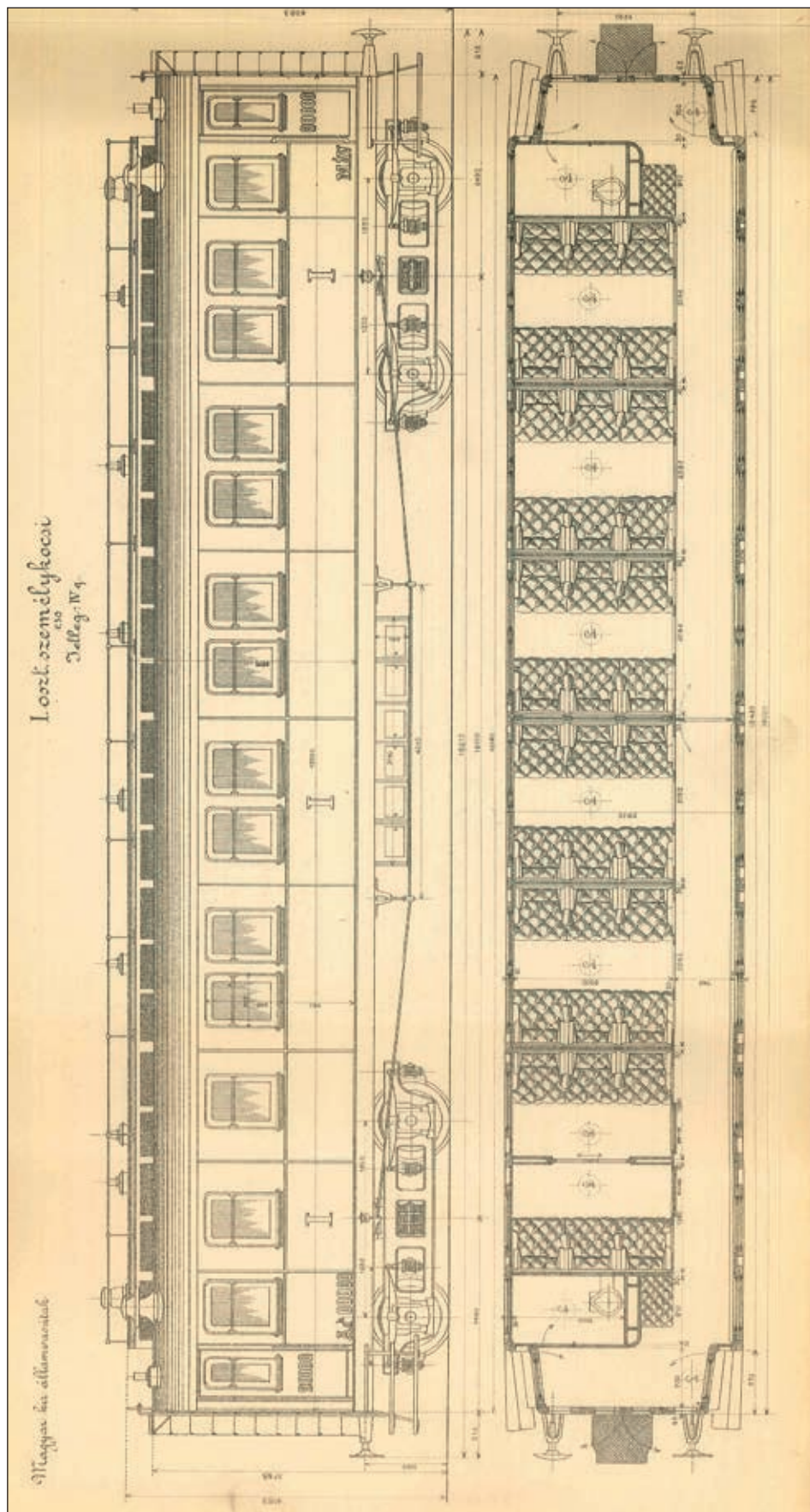
óra volt. A 75 jármű 1896 március és szeptember között állt forgalomba.

A 75 jármű két eltérő kivitelben készült.

65 kocsi öt „teljes”, 6-személyes fülkével és kettő, egyenként három személyes, ajtóval összenyitható „fél” fülkével épült. Így az ülőhelyek száma 36 volt. Ezek közül ötvenötöt a Ganz és Társa vasúti kocsi gyár, tízet az aradi Weitzer János Gép Waggongyár és Vasöntőde részvénytársaság gyártott. Előbbieket a MÁV IV q jelleggel, Aa^b 100151-100195 és 100216-100225, utóbbiakat 100206-100215 pályaszámokkal vette állományába. (1. és 2. számú ábra)

10 kocsit – melyeket a MÁV IV s jelleggel különböztetett meg – melegkonyhával és étkező szakasszal is ellátták. Ezekben a kocsi egyik vége megegyezett a IV q jellegű kocsik beszerzésével, vagyis két „fél” és két „teljes” fülke került kialakításra, összesen 18 ülőhellyel. A kocsi másik végébe tűzhellyel felszerelt melegkonyhát építettek. A konyharész és a folyosós-

¹ Varjú Béla: A magyarországi nagyvasutak kocsijainak fejlődése 1846-1948 között. IV. Kézirat. p.24



1. sz. ábra: A MÁV IV q jellegű, I. osztályú személykocsijának jellegrajza. (Lovász István gyűjteménye)

fülkés kocsirész között alakították ki az étkezőtermet, melyben három 4-személyes és kettő 2-személyes étkezőasztalt helyeztek el. A IV s jellegű kocsikban – mivel az egyik kocsivégen a konyha volt – elmaradt a második mellékhelyiség. Ezt a 10 kocsit a Ganz és Társa Vasúti Kocsi gyár építette, és ezeket a MÁV Aa' 100196 – 100205 pályaszámokkal helyezte üzembe. (3. és 4. számú ábra)

A 75 kocsinak fontos szerepe volt a milleniumi ünnepekre érkező külföldi és hazai vendégek komfortos – az étkező szakaszos kocsik esetében a C.I.W.L. étkező kocsijainak kényelmét megközelítő – szállításában.

A következő bekezdésekben ismertetjük a 75 kocsi további sorsát, megjegyezve, hogy a sok adat mögött magyarázatként elsődleges ok hazánk vérzivataros XX. századi történelmének sok politikai eseménye és gazdasági nehézsége.

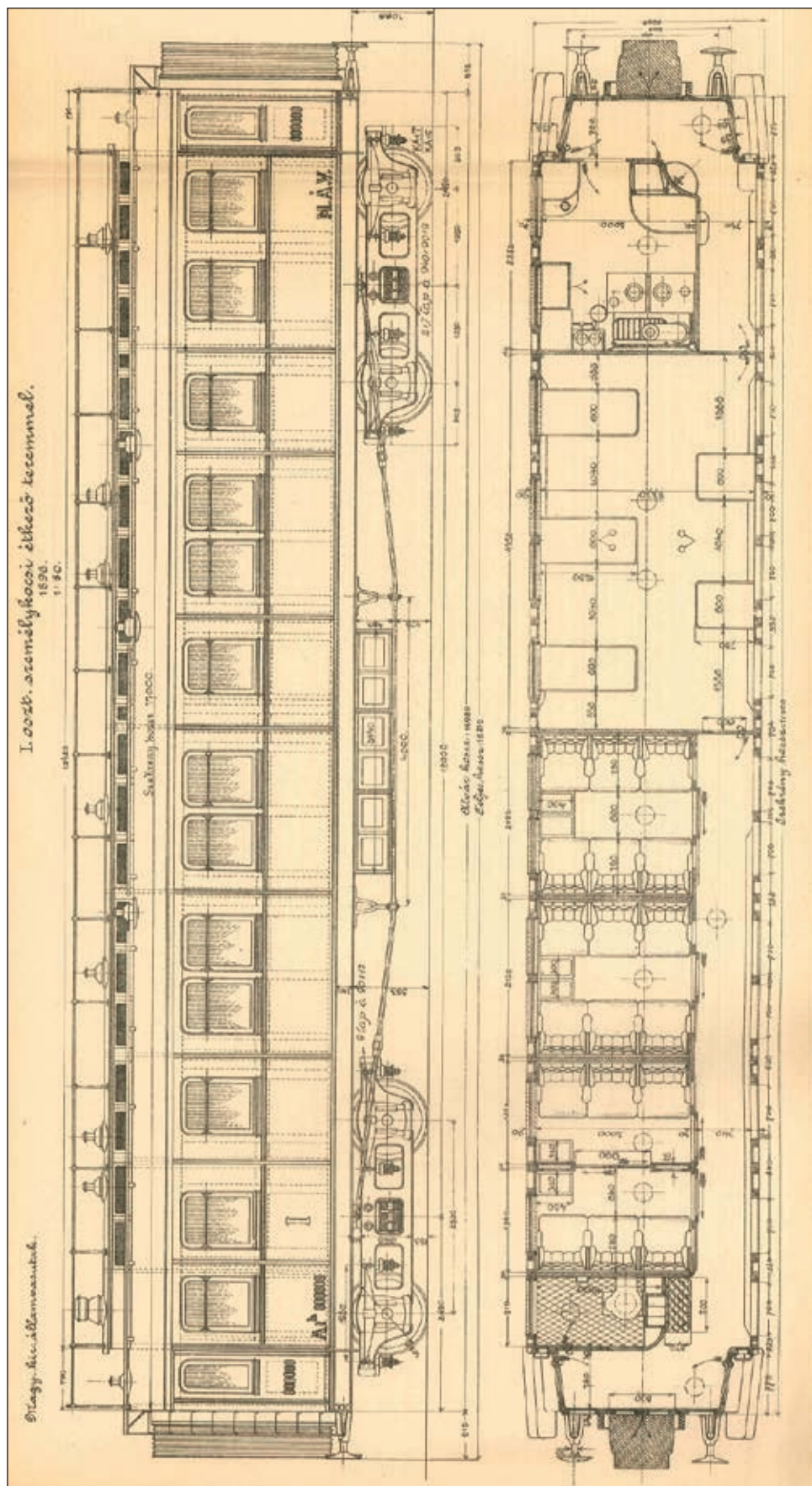
A milleniumi ünnepek elmúltával hamar kiderült, hogy a napi közforgalom nem igényel ennyi I. osztályú kocsit. Ezért 1898-ban a 47976/1898 sz. rendelettel elhatározták 10 kocsi átépítését I./II. osztályú, V 1' jellegű személykocsivá úgy, hogy egyidejűleg a két fél és az egyik első osztályú fülkét „háló berendezéssel” is felszerelték. Ezt az alábbi rajz alapján is vélelmezhetően az üléstámlák módosításával és felhajthatóvá alakításával oldották meg.

A 10 kijelölt kocsit² az ABa^h 100501-100510 pályaszámokkal látták el. Ezzel születtek meg a MÁV első vegyes osztályú 4-tengelyes kocsijai, hiszen ilyen új járművek először csak 1900-1901-ben érkeztek a MÁV-hoz. (V s' és V u' jellegek, ABa^h 100511-100534).

² Aa^h 100152, 100154, 100162, 100164, 100173, 100182, 100183, 100184, 100189 és 100191

Ezt követően a 100216-100225 pályaszámú kocsikat a megüresedett 10 pályaszám helyre „tömörítették”, megkezdve ezzel a MÁV immáron 120 éve tartó – és döntően minden műszaki és számviteli logikát mellőző – „számtömörítéseinek” végeláthatatlan sorát. Az intézkedés értelmetlenségét mi sem igazolta jobban, minthogy 1901-ben a 34109/1901 és 110483/1901 sz. rendeletek alapján további 10 (új. psz: ABa^b 100535-100544)³, majd a 44377/1902 sz. ügyirat alapján még további 9 (új. psz: ABa^b 100545-100553)⁴ kocsit minősítettek át V I' jellegű I./II. osztályúvá. Ez utóbbi 19 kocsi közül 17-et – mivel a forgalom 1910 után ismét több I. osztályú utasra számíthatott – 109386/1911 és a 144021/1912 sz. rendeletek alapján visszaalakították csak I. osztályú kocsivá. (Pályaszámuk ekkor – nem sorrendben – Aa^b 100278, 100281-100290 és 100292-100297re változott.) Majd ez a 17 kocsi a 254804/1914 sz. ügyirat alapján visszakapta 1896 évi 100151 ... 100181 pályaszámát. A 100156-os később 100546-ként és a 100191-es 100510-ként már 1917 előtt kikerült MÁV állagából.

Az első világháborút követően a 73 kocsiból mintegy harmada, azaz 26 jármű maradt a MÁV állagában. A kocsik közül 33 a Román Államvasúthoz, (C.F.R.),⁵ hat a Szerb-Horvát-Szlovén Ki-



3. sz. ábra: A MÁV IV s jellegű, I. osztályú, étkésző szakaszos személykocsijának jellegrajza (Lovász István gyűjteménye)

³ 100174-100181 > 100535-100542, 100151-100152 > 100543-100544
⁴ 100155-100161 > 100545-100551, 100163 > 100552, 100165 > 100553
⁵ Ezeket a CFR A^{ALD} 13002-13003, 13005-13009, 13011-13023, 13030-13035 és B^{ALD} 33003-33004, 33062-33064 pályaszámokkal sorolta be. A C.F.R.-nek ítélte 100187 és 100214-es kocsik beszámozása nem ismert, ugyanakkor nem ismert az sem, hogy a 13035-öst 1929 és 1934 között melyik MÁV kocsiból számozták át. Nem kizárt, hogy ezt a később Romániának ítélte 100160-asból cégjelezték át.



2. sz. ábra: A MÁV IV q jellegű, Ganz gyártmányú, Aa^h 100153 pályaszámú első osztályú személykocsija gyártáskori kivitelben. Az eredeti fényképen olvasható a „Budapest keleti p.u.” állomásítási hely és az 1896. február 15-i revízió dátum. Jól megfigyelhető a fényképen a forgóváz hármás rugózása: A keresztthimba, a laprugók és a tekeresrugók. 1898-ban V l¹ jellegű I./II. osztályú személykocsivá alakították „hálóberendezéssel”, ABA^h 100501 pályaszámmal. Az első világháború után a Román Államvasutak állagába került, ahol 1929-től CFR A^{ALD} 13033 pályaszámmal közlekedett. (MMKM TFGY 176)



4. sz. ábra: A MÁV IV s jellegű, Aa¹ 100196 pályaszámú, étkező szakasszal is rendelkező I. osztályú kocsija már a C.F.R. tulajdonában, felújításra várva a Koprivnice-i vagongyárban. Az eredeti fotón jól olvasható a kocsi étkező szakaszos oldalán a „BUFFET KOCSI” felirat és az „Fm. 13.03.1919” revíziójel, mely egyértelműen bizonyítja, hogy a kocsi nem a később Romániának ítélt területen élte meg a fegyverszünetet, hiszen még 1919. márciusában a „Főműhelyben” – azaz az északi főműhelyben – kapott fővizsgát. Ebből következik, hogy a kocsit a román csapatok 1919 őszi országfosztása során hurcolták el. (Konrád Zoltán gyűjteménye)

ráltságához, illetve annak vasútjához a későbbi J.D.Z.-hez került. Négyet a Cseh-Szlovák Köztársaság Vasútja, a C.S.D. „örökölt”⁶. Négy kocsit

(100174, 100197, 100204, 100502 ex 100154) sorsa máig tisztázatlan.

A C.S.D. a kocsijait 1925-től, a C.F.R. és a J.D.Z. 1929-től számozta

át saját rendszerébe, addig a korábbi MÁV számaikon – de természetesen már az utódállamok vasútjainak cégjelével- közlekedtek. A C.F.R. a romániai elégtelen járműjavító kapacitás és a két ország közötti szövetséges viszony kapcsán nagy számban küldte felújításra csehországi vasúti járműgyárakba az értékes, párnás járműveit, így a MÁV-tól zsákmányoltakat is.

1918 és 1925 között a MÁV ismét további I. osztályú kocsikat minősített át I./II. osztályúakká⁷. Párhuzamosan az értékesebb kocsijait – átépítéstől függetlenül is – törekedett „8-milliós” ideiglenes pályaszámmal⁸ ellátni, ezzel is elkerülendő, hogy az antant, illetve szövetségesei vitathassák a kocsi hovatarozását. Az 1925-től bevezetett új számozási rendszerben a MÁV birtokában maradt 26 kocsiból 20 kapott I. osztályú Aa 1000 – 1019, 5 pedig I./II. osztályú, ABA 2000 – 2001, 2003-2005 pályaszámot.⁹ Egy kocsit, a 100198-ast – a román megszálló csapatok által döntő többségében elhurcolt udvari kocsik részleges pótlására – 1926-ban Udvari 4-es számmal kormányzati célokra minősítettek át.

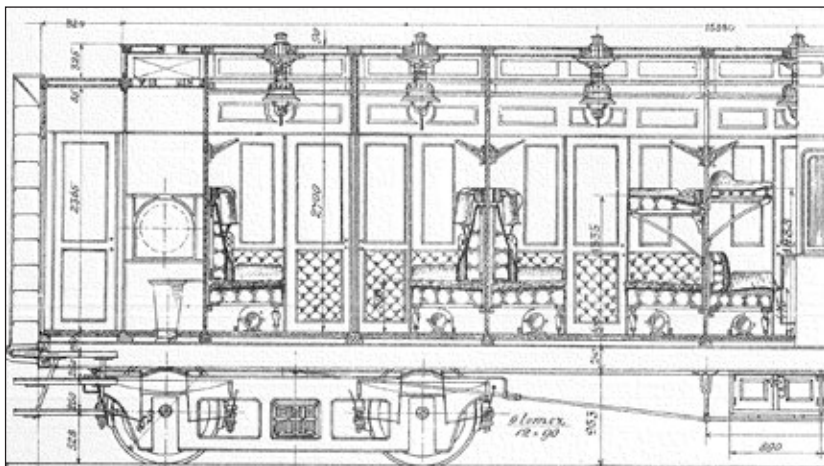
A járművek mintegy tucatnyi átalakítási, átminősítési „kampányai” azonban ezután folytatódtak igazán. 1927-ben az Aa 1012-est (ex 100188) Bizottsági termes kocsivá építettek át Termes 53 pályaszámmal. Egyes források szerint ez a volt az új Dunakeszi Főműhelyben elkészült első nagyjavított jármű 1927. január 19-én. Bizonyos azonban, hogy ez a kocsi már a laternás tetőszerkezet módosításával, az 1908-tól alkalmazott dongatetővel hagyta el a főműhelyt. A laternás szerkezetek elbontása és dongatetővel helyettesítése a két világháború közötti

⁶ CSD Aa 1-1450 ex 100207, Ba 2-3600 ex 100158, Ba 2-3602 ex 100210, Ba 2-3603 ex 100505 ex 100173

⁷ ABA^h 8100693 ex Aa^h 100157, ABA^h 8100685 ex Aa^h 100166, ABA^h 8100694 ex Aa^h 100173 ⁽¹⁾ ex Aa^h 100220, ABA^h 8100687 ex Aa^h 100192, ABA^h 8100690 ex Aa^h 100208, ABA^h 8100673 ex Aa^h 100503 ex Aa^h 100162, ABA^h 8100683 ex Aa^h 100509 ex Aa^h 100189, ABA^h 8100674 ex Aa^h 100536 ex Aa^h 100175

⁸ Eredetileg a MÁV a 8-milliós számokat az 1918 október 31.-i fegyverszünet után beszerzett járműveinél alkalmazta szintén annak érdekében, hogy ezek tulajdonjoga egy esetleges – akkor még csak a „rossz álmokban létező” – járműpark felosztásál vitaalapot képezhesen. Az Aa^h kocsik közül – a fent lábjegyzetben felsorolt ABA^h kocsivá minősítettek kivül – az alábbi ideiglenes 8-milliós számok ismertek: Aa^h 8100218 ex Aa^h 100155 > Aa 1001, Aa^h 8100223 ex Aa^h 100161 > Aa 1003, Aa^h 8100221 ex Aa^h 100164 ⁽¹⁾ ex 100219 > Aa 1004, Aa^h 8100224 ex Aa^h 100165 > Aa 1005, Aa^h 8100219 ex Aa^h 100205 > Aa 1018

⁹ Az eredetileg 100175-ös majd I./II. osztályúként 100536-os kocsit ABA 2002-esként tervezték számozni, de időközben visszaalakították csak I. osztályúvá, ezért kapott Aa 1019 pályaszámot.



5. sz. ábra: A részben „hálóberendezéssel” is ellátott fülkékkel rendelkező kocsik fülkéit is bemutató jellegrajz. (Figyelem: Ez a jellegrajz az 1900 évben újonnan beszerzett V u¹ típusú kocsikhoz készült, a fülkék azonban minden bizonnyal megegyeztek az átépített V l¹ jellegű kocsik átépített fülkéivel) (Lovász István gyűjteménye.)



6 sz. ábra: A MÁV V l¹ jellegű, ABa^b 100505 pályaszámú, a korábbi IV q jellegű, I. osztályú, Aa^h 100173-as kocsiból átépített I./II. osztályú kocsija már a CSD birtokában, de még MÁV sorozat és pályaszám megjelöléssel. Felújítását várja a Kopřivnice-i (korábban Nesseldorf) vagongyárban. (Konrád Zoltán úr gyűjteménye)



7. sz. ábra: A fenti 6. számú ábrán látható ABa^b 100505 pályaszámú – korábban IV q jellegű, I. osztályú, Aa^h 100173-as – kocsit felújítva a CSD számára, CSD cégjellel, de még mindig MÁV sorozattal és pályaszámmal. (Konrád Zoltán úr gyűjteménye)

években teljes körűen megtörtént, melynek során vélhetően az ekkorra 30-40 éves favázis szerkezetek teljes felújítására is sor került. Ezzel egyidejűleg a kocsik fülkénkénti ikerablakait is fülkénként egy nagyobb ablakra cserélték. Fontos átalakítás volt ugyanebben az időszakban a kocsik kétrészes csapágytokjának cseréje is, mely először MÁV 102-es, majd az 1950-es évektől MÁV 302-es típusú siklócsapágyra történt

Számos kocsit – nyilvánvalóan az I. osztályon történő utazásra csökkent fizetőképes kereslet miatt és vélhetően még laternás szerkezettel – már a 20-as évek második felében II. osztályú kocsikká minősítették át. (Ba 3070-3076 és 3078 pályaszámok).¹⁰ 1929 áprilisban ezek közül kettőt I./II. osztályúvá építettek át.¹¹ A gazdasági világválság idején nyilván még tovább csökkent a fizetőképes kereslet, így 1933 augusztus-szeptemberben az Aa 1000-est, 1007-est és 1011-est is I./II. osztályúvá minősítették át ABa 2013, 2014 és 2012 pályaszámmal. 1932 november és 1933 szeptember között további négy I. osztályú kocsit (Aa 1001, 1006, 1015, 1018) I./II./III. osztályú kocsikká építették át (ABCa 4062, 4063, 4056, 4057 psz.). 1934 áprilisában a korábban I./II. osztályúvá alakított kocsik egy részének II. osztályúvá átminősítéséről döntöttek.¹² Miközben 1937 márciusában az ABa 2000-est is I./II./III. osztályú

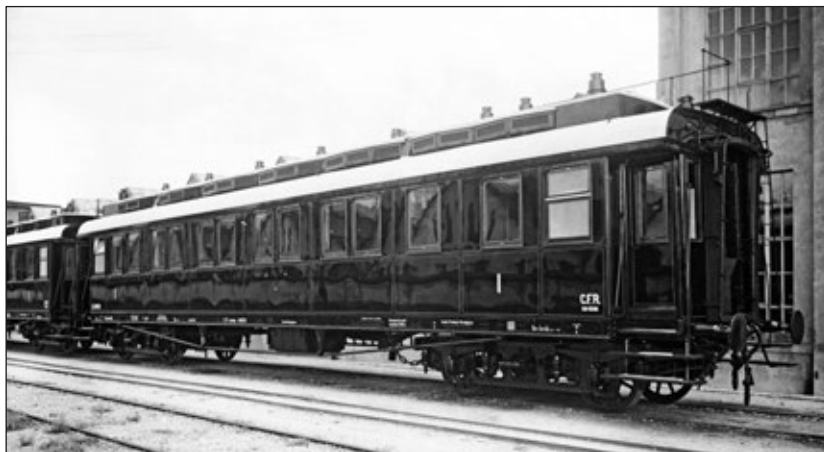
¹⁰ Ba 3070 ex Aa 1003, 3071 ex 1004, 3072 ex 1005, 3073 ex 1008, 3074 ex 1009, 3075 ex 1010, 3076 ex 1013, 3078 ex 1002. Az Aa 1016-os 3077-re tervezték számozni, de mire ez elkészült volna, a fenti 3070-est ABa 2010 pályaszámmal I./II. osztályú kocsivá építették át 1929. április 19-re, így annak pályaszámát ismét felhasználva lett az 1016-osból 1930. augusztus 7-én Ba 3070⁽¹⁰⁾.

¹¹ Ba 3070-ből ABa 2010 és 3072-ből 2011

¹² ABa 2003 (ex 100176) lett Ba 3201, ABa 2004 (ex 100191⁽¹⁰⁾ ex 100225) lett Ba 3202, ABa 2005 (ex 100213) lett Ba 3203, ABa 2009 (Aa 1019 ex 100536 ex 100175-ből lett Ba 3207, ABa 2010 (ex 3070 ex 1003) lett Ba 3208, ABa 2011 (ex 3072 ex 1005) lett Ba 3209, ABa 2012 (ex 1011) lett Ba 3210, ABa 2013 (ex Aa 1000) lett Ba 3211, ABa 2014 (ex 1007) lett Ba 3212



8. sz. ábra: A MÁV IV q jellegű, Ganz gyártmányú, Aa^b 100159 pályaszámú elő osztályú személykocsija 1922-ben a Nesselldorf-i – ekkor már Koprivnice-i – vagongyárban, ahová a Román Államvasút (C.F.R.) delegálta főjavításra, miután a Portorose-i megállapodás véglegesen Romániának ítélte a járművet. A MÁV kocsik pályaszámát a C.F.R. 1929-ig meghagyta, de sorozatjelüket saját sémája szerint módosította. A fotóján jól megfigyelhető az olajvilágítás utántöltéséhez szükséges feljárólétra és a tetőn végig vezető biztonsági korlát. (Konrád Zoltán úr gyűjteménye)



9. sz. ábra: A MÁV IV q jellegű, Ganz gyártmányú, Aa^b 100159 pályaszámú elő osztályú személykocsija 1922-ben Koprivnice-ben történt főjavítást követően, C.F.R. sorozatjellel, de még az eredeti MÁV pályaszámmal.

kocsivá alakították¹³, az utolsó két I. osztályúként megmaradt kocsit ekkor I./II. osztályúvá építették át.¹⁴ 1937-ben két 1934-ben II. osztályúvá alakított kocsit II./III. osztályúvá építették át¹⁵ 1937 novemberében pedig

az Udvari 4 pályaszámú különclű kocsit sorolták közforgalomba és alakították át ABa 2009 pályaszámmal. És hogy a park áttekintését tovább nehezítsék, 1937 és 1940 között az 1934-ben Ba 3200-as számcsoportba

számozott kocsik közül a II. osztályúként „meghagyottakat” a Ba 3000-es számcsoport magas számaira számozták át.¹⁶

Az 1938. november 2.-i Első Bécsi Döntés nyomán a CSD-től hazakerült a CSD 2-3602 (ex Aa^b 100210) pályaszámú kocsit, melyet a MÁV Ba 3010⁽¹¹⁾ pályaszámon vett állományba. Egy külön megállapodás értelmében ezt a kocsit a MÁV visszaadta a közben megalakított Szlovák Államvasút (S.Z.) részére.¹⁷

Az 1940 évi Második Bécsi Döntés után a C.F.R. igyekezett minden mozdítható járművet eltávolítani az 1940 szeptember 6 és szeptember 13 között hazánk által elfoglalt észak-erdélyi területekről, így az 1918 után oda került Aa^b kocsik közül egy sem került vissza M.Á.V.-hoz.

1941 tavaszán Délvidék elfoglalása során a J.D.Z.-től két 1896-os gyártású kocsit is visszakert a MÁV-hoz, (JDZ 14070 és 14071)¹⁸, melyeket a MÁV ABa 2028⁽¹¹⁾ és ABa 2023⁽¹¹⁾ pályaszámokkal vett állagba. Ezekkel együtt az egykori 75 kocsiból 28 volt a MÁV állagában 1944-ben.

A második világháború ismét megzúzta a MÁV kocsiparkot, 12 veszett el az ekkor már fél évszázados járművek közül.

1951-ben a Dunakeszi Főműhely megkezdte a favázás 4-tengelyes kocsik acélvázásítását és tíz I./II./III. osztályú kocsit szándékozott új szekrényvel felépíteni (ABCa 4111 – 4120)¹⁹ Történetesen az első kettő három osztályúként acélvázásított jármű éppen az 1896 évi kocsik közül került kiválasztásra. Fontos azonban megjegyezni, hogy a „felújítás” során vélhetően egyetlen csavart

¹³ ABa 2000 (ex 100503 ex 100162) lett ABCa 4059

¹⁴ Aa 1014 lett ABa 2002 és Aa 1017 lett ABa 2003⁽¹¹⁾

¹⁵ Ba 3201 (ABa 2003 ex 100176 ex id. 100537) lett BCa 3553, és Ba 3210 (ex ABa 2012 ex Aa 1011 ex 100186) lett BCa 3554

¹⁶ Ba 3211 (ex ABa 2013 ex Aa 1000 ex 100152 ex id. 100544) lett Ba 3086, Ba 3212 (ex ABa 2014 ex Aa 1007 ex 100167) lett Ba 3079, Ba 3202 (ex ABa 2004 ex 100191 ex 100225) lett Ba 3085, Ba 3203 (ex ABa 2005 ex 100213) lett Ba 3090, Ba 3207 (ex ABa 2009 ex Aa 1019 ex 100536 ex 100175) lett Ba 3091, Ba 3208 (ex ABa 2010 ex Ba 3070 ex Aa 1003 ex 8100223 ex 100161 ex 100288 ex 100551 ex 100161) lett Ba 3092 és a Ba 3209 (ex ABa 2011 ex Ba 3072 ex Aa 1005 ex 100165 ex 100290 ex 100553 ex 100165) lett Ba 3093

¹⁷ A kocsit az S.Z.-nél Ba 2021 pályaszámmal kezdett üzemelni. 1945 után ismét a CSD állagába került, ahol azonban III. osztályú kocsiként, Ca 4-5797 pályaszámmal fejezte be pályafutását.

¹⁸ Eredeti MÁV pályaszámukat akkor nem regisztrálták a nyilvántartásban

¹⁹ Ezek közül végül csak kilenc készült el, ABCa 4111-4118 és 4120



10. sz. ábra: Megőrzött IV q jellegű eredetileg Aa^b 100188, majd Termes 53, majd 30 55 117 6058-2 üzemi pályaszámú kocsi. Fotó: Lovász György, Józsefváros 1982. március 15.)

sem használtak fel az eredeti favázás személykocsikból, hiszen a 12 méteres forgócsap távolságú járművek helyett 13,5 forgócsaptávval, teljesen eltérő fő méretű járművek születtek.²⁰

A gazdasági helyzetet jól jellemzi, hogy 1952 januárban a második világháborút átélte mindössze három I./II./III. osztályú kocsi is megszüntették az I. osztályt és II./III. osztályúakká minősítették azokat.²¹ A származás gazdasági helyzeten túl a „nem túl távoli jövőbe látás” is aposztrofálja, hogy rövidesen ugyanezt tették a közelmúltban acélvázásított ABCa 4111 – 4112-es kocsikkal is.²²

1951-1952-ben történt még néhány osztályszám- és pályaszám módosulás.²³, majd 1959-ig a kocsik – élettörténetük során talán leg-hosszabb ideig – nem estek át érde-

mi változásokon, jóllehet ezeket is érintette, amikor az 1956-os menetrendi évvel kezdődően megszűnt a III. kocsiosztály. Ekkor minden III. osztályú szakaszt automatikusan II. osztályúra módosítottak és minden párnás jármű I. osztályú megjelölést kapott, ugyanakkor ez pályaszám változással még nem járt. A magyar vasút történetében sok év után a legjelentősebb személykocsi fejlesztés a Győri Vagon- és Gépgyártól megrendelt 210 darab – részben nemzetközi forgalomra alkalmas – személykocsi (Aa 1000-1079, ABa 2001-2030, Ba 3000-3099) 1959 és 1963 közötti forgalomba állítása volt. A MÁV 1896 és 1913 között beszerzett 12 és 13 méter forgócsaptávolságú favázás kocsijai ekkor veszítették el végleg vezető szerepüket a hazai távolsági és gyors-

vonati közlekedésben. Ennek egyúttal velejárója volt, hogy – részben a 3000-es számcsoport „felszabadítása” céljából is – a MÁV a 107376/1959 számú ügyirattal valamennyi 4-tengelyes favázás kocsit átszámolásáról döntött. Az ekkor „tisztán” I. osztályú – Ba 3000 és 3300 számcsoportú – kocsikat az Aa 1200, a „felemás”, I./II. osztályú kocsikat pedig az ABa 2600-as számcsoportba helyezték át. Az optimista olvasó azt gondolhatná, hogy az átszámolást ekkor elrendelők esetleg igyekeztek az új számcsoportokban a kocsikat gyártási év, esetleg gyártómű, de legalább forgócsap távolság szerint szomszédos pályaszámokkal ellátni. Nem így történt. Az 1896 évi egykori I. osztályú kocsik közül az ekkor ismét „tisztán” I. osztályúak az Aa 1208, 1277-1279, 1282, 1284, 1287, 1289, 1291-es pályaszámokat kapták.²⁴ Az ekkor I. /II. osztályú (korábban II./III. osztályú) kocsik közül a négy favázást ABa 2660, 2662, 2670, 2673²⁵, a két – lényegében új építésű – acélvázast pedig ABa 2609 és 2620²⁶ pályaszámokkal látták el. A favázás kocsikat – vélhetően a Szolnok-Paládcspusztánál történt 1963 december 24.-i súlyos baleset után – sorozatjelükben kis „f” betűvel különböztették meg. Elsőként – vélhetően a Paládcspusztánál elszenvedett sérülései miatt – az Aa 1282-es selejtezték 1964-ben, majd egyre több kocsi került bontásra, illetve kilencet átminősítették üzemi járművé, melyek – három kivételével²⁷ – 1973

²⁰ ABCa 4111 ex ABa 2001 ex ABa^b 8100683 ex ABa^b 100509 ex Aa^b 100189 és ABCa 4112 ex ABa 2023^(u) ex JDZ 14071

²¹ ABCa 4056 lásd BCa 3564, ABCa 4057 lásd BCa 3565, ABCa 4063 lásd BCa 3596

²² ABCa 4111 lásd BCa 3666, ABCa 4112 lásd BCa 3667

²³ Ba 3074 lásd Ba 3357, ABa 2003^(u) lásd Ba 3009^(u), Ba 3091 lásd Ba 3359, ABa 2009^(u) ideiglenesen T 327873 majd ABa 2018^(u) majd Ba 3302

²⁴ Aa 1208 ex Ba 3071 ex Aa 1004, Aa 1277 ex Ba 3018 ex ABa 2028^(u) ex JDZ 14070, Aa 1278 ex Ba 3070^(u) ex „Ba 3077” ex Aa 1016, Aa 1279 ex Ba 3072^(u) ex Ba 3078 ex Aa 1002, Aa 1282 ex Ba 3092 ex Ba 3208 ex ABa 2010 ex Ba 3070 ex Aa 1003, Aa 1284 ex Ba 3009 ex ABa 2003^(u) ex Aa 1017, Aa 1287 ex Ba 3302 ex ABa 2018^(u) ex T 327873 ex ABa 2009^(u) ex Udvari 4, Aa 1289 ex Ba 3357 ex Ba 3074 ex Aa 1009, Aa 1291 ex Ba 3359 ex Ba 3091 ex Ba 3207 ex ABa 2009 ex Aa 1019 ex „ABa 2002” ex ABa^b 100674 ex ABa^b 100536 ex Aa^b 100175. Ez utóbbi kocsinak – később üzemi Xp 4864 és 30 55 117 6460-0 pályaszámait is beszámítva 10 tényleges és egy további kijelölt pályaszáma volt 80 éves üzeme során.

²⁵ ABa 2660 ex BCa 3553 ex Ba 3201 ex ABa 2003, ABa 2662 ex BCa 3565 ex ABCa 4057 ex Aa 1018, ABa 2670 ex BCa 3596 ex ABCa 4063 ex Aa 1006, ABa 2673 ex BCa 3564 ex ABCa 4056 ex Aa 1015

²⁶ ABa 2609 ex BCa 3667 ex ABCa 4112, ABa 2620 ex BCa 3688 ex BCa 3666 ex ABCa 4111

²⁷ **A három 1986-tól védetté nyilvánított jármű: Egyrészt:** Aa^b 100188 majd Aa 1012 majd Termes 53 majd 30 55 117 6058-2 majd 80 55 117 9081-0, **Másrészt:** Aa^b 100205 majd: Aa^b 8100219 majd Aa 1018 majd ABCa 4057 majd BCa 3565 majd ABa 2662 majd 30 55 117 3098-6 majd 84 55 971 8030-4 majd 80 55 117 9063-8, **Harmadrészt:** Aa^b 100219 majd Aa^b 100164^(u) majd: Aa^b 8100221 majd Aa 1004 majd Ba 3071 majd aa 1208 majd Xt 4937 majd 30 55 117 3079-1 majd 80 55 117 9061-2. Ez utóbbit súlyos sérülései miatt 1997-ben végül selejtezték.



11. sz. ábra: A fenti kocsi a megőrzéséről szóló döntés után 34 évvel még mindig felújítását várja, mely sajnos a magyar vasút 175 éves jubileumi ünnepségére sem valósult meg, pedig ez a 125 éves jármű ezt „megérdemelte volna” az ünnepi alkalomra. (Fotó: Konrád Zoltán, Istvántelek 2020)



12. sz. ábra: A megőrzött IV s jellegű, egykor étkező szakaszos párnás kocsi a MÁV Dunántúli Kft. használatában. (80 55 971 8030-4 ex 30 55 117 3098-6 ex ABa 2662 ex BCa 3565-2 ex ABCa 4057 ex Aa 1018 ex Aa¹ 100205 pályaszámok.) (Fotó: Dr. Lovász György, Bük 2011. május 7.)

és 1980 között kerültek selejtezésre. Mintegy 70 évi üzem után, 1968-ban az utolsó 1896 évi favázás kocsi is kikerült a közforgalomból.

A három utolsó üzemi jármű „történelem útvesztői ellenére fennmaradását” különös szerencsének is értékelhetjük. A fenti adathalmaz ismeretében azonban még szerencsésebb, hogy a három fennmaradt jármű közül az egyik éppen az egykori 10 étkezőszakaszos kocsi egyike.

A három fennmaradt kocsit az 1984 júliusában megalakult MÁV História Munkabizottság már a legelső „védeltségi listában” is szerepeltette és e sorok írója ragaszkodott ahhoz, hogy mindegyik formálisan is védett műszaki emlékké minősítessék át a 109529/1986, majd az ezt

mege erősítő és bővítő 18/1988 számú (MÁV Értésítő) ügyiratokban. Az egykori Aa^b 100188-as, majd Termes 53, később 30 55 117 6058-2 pályaszámú ultrahangos sínvizsgáló kocsi józsefvárosi tárolóhelyéről előbb Ó-Szolnok állomásra majd Istvántelekre került megőrzésre. Jelenleg 80 55 117 9081-0 „műemlék pályaszámmal” Istvánteleken várja feltámadását, ami igen sürgető feladat lenne.

A második megőrzésre kijelölt, 30 55 117 3079-1 (ex Xt 4937 ex Aa 1208 ex Ba 3071 ex Aa 1004 ex Aa^b 100219 ex Aa^b 100164⁽¹⁾ ex Aa^b 8100219 psz.) kocsit Ó-Szolnokról elszállítása után több súlyos sérülés érte, így a História Munkabizottság – nagy sajnálatára – beleegyezett

a jármű 1509/1997 évi selejtezésébe és elbontásába.

Azonban a harmadik, 30 55 117 3098-6 (ex ABa 2662 ex BCa 3565-2 ex ABCa 4057 ex Aa 1018 ex Aa¹ 100205) pályaszámú kocsi apportként a MÁV Dunántúli Kft. állományaiba került, ahol rendszeres fényezésben, állagmegóvásban részesült, sőt, 2002 után új, közlekedéséhez szükséges, magánkocsi pályaszámot is kapott. (84 44 971 8030-4). A MÁV Dunántúli Kft. utoljára a GySEV Sopron – Szombathely vonalának biztosító berendezés korszerűsítési munkálatainál használta több éven át Bük állomáson, amikor is selejtezéséről döntöttek. A járművet – jelen sorok írójának közbenjárására – a MÁV Dunántúli Kft. vezetősége igen nagyvonalúan, további 5 muzeális kocsival együtt – adományként átadta a Magyar Vasúttörténeti park részére, ahol jelenleg is tárolják. 2017-ben a Miniszterelnöki Hivatal Műemlékvédelmi Főosztálya is „védett műemlékké nyilvánította 310228 számú műtárgy azonosító számmal. Szintén bízunk abban, hogy a 125 éves és igen különleges járművet a közeli jövőben, az egykori étkező szakasszal és laternás szerkezetével együtt megcsodálhatják majd az érdeklődők. **Ezúton is szeretnénk felhívni a tisztelt döntéshozók és esetleges támogatók figyelmét e kettő, páratlan értékű, európai viszonylatban is különös ritkaságnak számító, a Millenniumra épült kocsi mielőbbi helyreállításának fontosságára.**

Végül megemlítyük, hogy a patinás kocsicsalád egyes tagjai nem csak Magyarországon éltek a két világháborút és az azt követő évtizedeket: A MÁV 4-tengelyes favázás kocsijai közül jóval az ezredfordulót követően több is használatban volt még üzemi kocsiként a Bukarest közeli Sabareni állomás melletti lekötőtelepen, az egykori Weitzer gyártású Aa^b 100211-es kocsi pedig 2014-ben is a bákói (Bacau) segélyszerelvényben áll – ekkor már láthatóan nem forgalomképes állapotban – mint személyzeti kocsi.

Szakmai Önéletrajz – Dr. Lovász György

Lovász György – a Siót, a Körösök szabályzó és az 1836-ig átadott Linz-Budweis-i lóvasút nyomvonalát megtervező Beszédes József szépunokája, az 1868-ban megnyílt Első Erdélyi Vasút főkonstruktőrének, államosítás utáni MÁV Aradi üzletigazgató Pekár Károly ükunokája és a fővárosi kötőpályás közlekedés elhivatott fejlesztője, Lovász István fia, – 1963-ban született.

1984-ben a Külkereskedelmi Főiskolán üzemgazdász, majd 1989-ben a Budapesti Műszaki Egyetemen közlekedésmérnöki diplomát szerzett. 1991-1993 között a párizsi École Nationale des Ponts et Chaussées-n folytatott tanulmányait követően Master in Business Administration

(MBA) diplomát szerzett. Képzése keretében 1992-ben a tokiói East Japan Railway Company-nél dolgozott. 2006-ban a Budapesti Műszaki Egyetemen – részben a hazai autóbuszgyártás és az IKARUS gyár történetéből írt disszertációval – doktori címet szerzett. 1987 és 1992 között az IKARUS export értékesítője majd kereskedelmi tanácsadója. 1993 óta a Thermo King légkondicionáló berendezéseket majd az Allison nyomatékváltókat forgalmazó hazai szolgáltató cég ügyvezetője, jelenleg a Liberatus Hungary Kft. üzletfejlesztési vezetője.

1981 óta a Közlekedési Múzeum önkéntes munkatársa. Ennek keretében egyrészt a múzeum archívumának gyűjteményét gyarapítja, másrészt a múzeum vasúti és közúti közlekedéssel kapcsolatos dokumentumait rendszerezi, teszi kutathatóvá. Alapí-

tó tagja az 1984-ben létrehozott MÁV História Munkabizottságnak. Elsősorban a megőrzésre szánt vontatott járművek felkutatásában és kiválasztásában, másrészt azok felújításához szükséges dokumentáció fellelésében és összeállításában vállalt feladatokat, mely a Vasúttörténeti Park 2000 évi megnyitásához restaurált járművek újjáépítésének is előfeltétele volt. Tevékenységéért MÁV vezérigazgatói dicséretben részesült. 2017 óta a Magyar Vasúttörténeti Park kurátora. Kutatási területe a hazai vasúti- és közúti járműipar, valamint a hazai vasúti- és közúti közlekedés. Kiemelten kutatja a hazai vasúti járművek első- és második világháború közti és utáni sorsát, a nemzetközi járműcserék történetét.

Három egyetemista gyermek édesapja. Angol, francia, német és spanyol nyelven beszél.

„A vasúti teherszállítás fénykora a MÁV-nál” című íráshoz Dr. Lovász György szaklektor a következő kiegészítéseket, pontosításokat ajánlja a szerzők és az olvasók figyelmébe (megjelent a Vasútgépészet 2021. 1 számában)

46. oldal 1. bekezdés, 2. mondat: „A történelmi időszakban magyar vasúti kocsik gyártása már viszonylag fejlett technikai megoldásokkal jött létre, mivel ritkultak és rövid időn belül kimaradtak az állati erővel vontatott járműszerkezetek”.

A 2. mondatot a következőkkel javasolom kiegészíteni. A Magyar Középponti Vasút járműveiről két bekezdéssel alább a szerzők is megemlékeznek, bár nem emelik ki, hogy ezek a járművek az akkori európai – beleértve osztrák – vasúttársaságok járműveihez képest IS korszerűek voltak. A korszerűségük végképp nem abban rejlett, hogy „kimaradtak az állati erővel vontatott járműszerkezetek”.

46. oldal 2. hasáb 2. bekezdés végén: „Az újonnan alakult vasúttársaságok nem ismerték fel a forgóvázak kocsik előnyeit, ezért az épülő új vonalakra 1855-től az Angliából származó kettő és háromtengelyes kocsikat kezdték alkalmazni, amelyek vezető szerepüket kb. 1885-ig megtartották.”

Ehhez tartozik, hogy egyrészt a hazai vasúttársaságok teherkocsijai között marginális volt a 3-tengelyes típusok aránya.

Ezen belül a CÍM-ben szereplő MÁV esetében 3-tengelyes szálfaszállító kocsikon kívül semmilyen 3-tengelyes

teherkocsi típust nem szerzett be szériában. (A teljesség és pontosság kedvéért: A MÁV 1884-ben beszerzett 30 darab 3-tengelyes tartálykocsi ((XVII d jelleg)) és 1912-ben 10 darab 3-tengelyes „luxuslőszállító kocsit” (XIV n jelleg) is beszerzett. Beszerzésre került továbbá egy 3-tengelyes hídmérleg próbakocsi.)

Hozzáteszem: a StEG / ÁVT 1883-1884-ben Simmeringből százas nagyságrendben rendelt 4-tengelyes alacsony oldalú kocsikat, de ezek részaránya a teljes hazai teherkocsi állományban ettől még elenyésző maradt. Viszont a MÁV 4-tengelyes – majd 6-tengelyes – teherkocsikat 1908-tól kezdett beszerezni, akkor is csak igen kis darabszámban. 4-tengelyes kocsikból érdemi nagyságrendű beszerzésekről – melyek a vasúti teherszállítás teljesítményét is befolyásolhatták – „legjobb indulattal” – 1952-1953-tól (Gax, Kaix, Kab típusok), de valójában 1967-től beszélhetünk (Eas, Gags típusok). (Nyilván nem gondolhatjuk, hogy az 1926 és 1950 között beszerzett 10 darab Gag majd Gga, a 16 darab Ggak, az 1947 évi 2 darab Nak vagy az 1950 évi két Jax kocsi egyáltalán számítható mértékben befolyásolta volna a hazai vasúti áruszállítási teljesítményt.)

47. oldal első hasáb első bekezdés végére javasoltam volna: a hazai vasúti járműgyártók felsorolása kronológikus

sorrendben. Kimaradt a sorból a MÁV számára a Ganz Vasúti Kocsi Gyárba történt 1911-évi beolvadásig rendszeresen szállító Danubius Schoenichen-Hartmann gyár, melynek szállításai a MÁV részére jelentősen meghaladták a – csak 1908-ban alakult – Kistarcsai Gép- és Vasútfelszerelési gyár szállításait. (Helyes időrendi sorrend: Ganz, Schlick, MWG Győr, Danubius, Gép és Vasútfelszerelési Gyár Budapest majd Kistarcsa.)

47. oldal 3. hasáb 2. bekezdés: „A rakománytömeg növelése végett több vasút háromtengelyű teherkocsikat szerzett be, ezek azonban...”. Alább: „A sok kisiklás ellenére a beszerzésük az 1800-as évek végéig folytatódott”. „A vagongyárak kifejlesztették a futásbiztonsági szempontból kedvezőbb kéttengelyű kocsitípusokat. Ilyenek voltak a hűtő-, a póre-, a sinszállító-, az önürítő, a fedett és nyitott kocsik.”

Szükségesnek látom a 2. bekezdést pontosítani a következőkkel:

Egyrészt egyetlen hazai vasúttársaság sem rendelt szisztematikusan 3-tengelyes teherkocsikat. A MÁV – fent már említett – 3-tengelyes pórekocsin, 30 tartálykocsin és 10 luxuslőszállító kocsin kívül sem fedett, sem nyitott kocsitípusok között nem fordul elő a XIX. század végéig 3-tengelyes. A magánvasutaknál sem volt jellemző Magyarországon a 3-tengelyes teherkocsi. A StEG / ÁVT állományaiban is kevés 3-tengelyes teherkocsi fordult elő, (StEG 27301-27365 majd részben MÁV XVIII O jelleg, 81944-81951 psz.), melyek a StEG / ÁVT államosítása során, 1891-ben kerültek a MÁV kocsiparkjába. Véletlenül sem szerzett be a MÁV sorozatban 3-tengelyes teherkocsikat. Elég végig lapozni a MÁV kocsitelepének jellegrajz albumait és a fenti tény azonnal belátható. A MÁV 1868-tól szisztematikusan 2-tengelyes kocsik beszerzésére törekedett és a 4-tengelyes teherkocsi típusok típus- és darabszáma is felülmúlta a 3-tengelyesekét.

Félrevezető lehet a folytatás, mert az olvasó azt szűrheti le, hogy korábban tömegesen előforduló 3-tengelyes kocsik „helyett” kifejlesztették ki a vagongyártók a felsorolt 2-tengelyes típusokat. Megjegyzem, hogy így szerencsésebb a szöveg folytatása:

Az 1846 – 1899 közötti időszakban a MÁV önürítő kocsikat nem szerzett be, a szigetelt kocsikat pedig ekkor a szakirodalomban nem nevezték „hűtőkocsinak”.

47. old. 3. hasáb, 5. bekezdés: Faszénszállító kocsik...

Nem tartom szerencsésnek, hogy éppen a faszénszállító kocsikról a pár sor miatt van kiemelve a fentebb egyébként a felsorolásban sem szereplő járművekről. A faszénszállító kocsik jellegzetessége volt a trapéz tető keresztmetszet és a ferde tetőfalakon is elhelyezett rakodóajtók. Közérthetőbb lett volna, ha erre a jellegzetességre is kiterjed az ismertetés.

48. old. 3. hasáb, 1. bekezdés: „A MÁV részt vett különböző nemzetközi vasúti szervezetekben, ahol a teherkocsikat és a tengelytávokat... is egységesítették.”.

Ezt a mondatot pontosítani szükséges: Az európai vasutak a teherkocsik tengelytávolságait az UIC egység típusainak megjelenéséig nem egységesítették.

48. old. 3. hasáb 2. bekezdés: „A kocsi beszerzésénél már a fékes kocsik arányának a betartására is nagy súlyt fektettek.”.

Ezt a következő lektori megjegyzéssel egészítem ki: A MÁV és más hazai vasutak megalakulásoktól kezdve „nagy súlyt fektettek” a fékes és fék nélküli kocsik arányára. Az egyes vasúttársaságok – így a MÁV is – vonalaik lejtviszonyainak és azok arányának függvényében határozták meg a beszerzendő kocsik között a fékesek arányát. A MÁV – de például a GySEV és a BHÉV is – az 1870-es illetve 1887-es évtől, vagyis a kezdetektől – külön pályaszám csoportokat hoztak létre a fékes és a fék nélküli kocsik számára, éppen azok arányának könnyű áttekintésére. (A BHÉV például minden 100-as számmező felső 30 pályaszámát tartotta fenn a fékes kocsik számára, a MÁV tízezres számtartományokkal különítette el a fékes és fék nélküli kocsikat. Már 1868-tól...).

48. old. 3. hasáb, 3. bekezdés: „A fékbódés kocsit a Ganz gyár fejlesztette ki 1916-ban.”. Ez az állítás, pontosításra szorul: A XXI A és XXI A' jellegű Kmⁿ (1925 után Kz) sorozatú kocsikból 1912-ben egyszerre kezdődött meg a fékes és fék nélküli kocsik gyártása és ez a következő évek során is mindvégig párhuzamosan folytatódott. (Mindezek többek között Szécsey István – Villányi György: Ganz vasúti járművek 1868-1919 c. könyv 360-362. oldalán is részletesen kiderülnek.)

49. oldal 1. bekezdés: „Az új keskeny nyomtávolságú kocsik beszerzésénél is beköszöntött a tudatos fejlesztés időszak, Talbot rendszerű önürítő kocsik megjelenése.... az Ózd-Nádasdi Vasút 1000 mm-es hálózatán”. A szöveget ki kell egészíteni: Az ÓNV önürítő kocsijait nem az alfejezet címében meghatározott időszakban, hanem 1922-ben szállította az Orenstein-Koppel berlini gyára.

49. old. 1. hasáb, 3. bekezdés: „A nagy sorozatok mellett kisebb darabszámban farönk-, sertés-, borszállító pórekocsikat rendelt a MÁV.”. Ez félreérthető, ezért pontosítom, mert egyrészt a MÁV már évtizedekkel korábban is rendelt farönk és sertésszállító kocsikat, másrészt a MÁV soha nem szerzett be borszállító tartálykocsikat. Az 5. sz. ábrán látható – egyébként a Budafoki Pincegazdaság magánkocsijaként feliratozott – járművet évtizedekkel a beszerzése után építették át szénszállító kocsiból borszállító tartálykocsivá.

49. old. 1. hasáb, 4. bekezdés: A szerzők mondatai kiegészítendő a következőkkel: A MÁV Északi Főműhely nem 1918-ban „kapcsolódott be” a teherkocsigyártásba. Már 1907-től változó rendszerességgel gyártott teherkocsikat a MÁV részére. Egész sorozat épült az Északi főműhelyben

a vasszekrényes 15 tonnás szénszállító kocsikból. A Szolnoki Műhellyel egyidejűleg a Szombathelyi Főműhely is gyártott 1922-ben Gh¹ sorozatú teherkocsikat. Az István-telki Főműhely ekkor nem gyártott teherkocsikat. Viszont már 1916-ban a Temesvári Főműhely is gyártott Gh kocsikat. A MÁV főműhelyek kocsigyártási tevékenységének témáját hosszasan lehet részletezni, – talán megérne egy külön tanulmányt is – de megítélésem szerint csak pontosan és arányos mélységben szabad.

49. old. 3. hasáb: „A megmaradt vasúti kocsi gyárak szénalapanyag és alkatrészhiány miatt nem tudták a MÁV rendelkezéseit teljesíteni.”

Tudomásom szerint a Ganz és a győri Magyar Waggon- és Gépgyár is számos rendeléstörletet kapott a MÁV-tól a megrendelt járművek tekintetében. Győrben száz számra álltak a MÁV számára legyártott illetve gyártásban lévő Gr^{nh} és Kmⁿ kocsik, melyeket több éves erőfeszítés után sikerült olasz, lengyel és osztrák vevők részére több tételben értékesíteni. A MÁV 1922-1923-ban vett át számos, 1916-1918 között megrendelt és legyártott járművet.

50. oldal, 1. hasáb, 3. bekezdés: „A verseny következtében a vasút is folytatta a teherkocsi beszerzést, 1929-ben 37000 teherkocsival rendelkezett 1933-ban ez a szám már elérte a 40000 darabot.”

Az 50. oldal 1. hasáb 3. bekezdéséhez tényként megemlítem, hogy a MÁV 1930-ban mindössze 60 Ggh sorozatú gyümölcszállító (113100-113159 psz.) és 20 Gjh sorozatú hűtőkocsit (170000-176019 psz.) szerzett be. 1931-ben egyetlen „teherkocsinak is számítható” porszénszállító kocsit (Ez az 1 psz., 1929-ben a Köln-Deutz cég által gyártott jármű a Süss Nándor cég által került behozatalra 1931-ben). 1932-ben az Északi Főműhely építette meg a 2. psz. porszénszállító kocsit és épült tovább 25 Gjh sorozatú hűtő (176020-176044 psz.) valamint 55 Ggh gyümölcszállító kocsi (113160-113205 psz.). A fenti 152 kocsin kívül a MÁV 1929 – 1933 időszakban más teherkocsit a nem szerzett be. Magyarországon nem volt New Deal, ezért teljesen értelmetlen is lett volna a gazdasági válság alatt, rohamosan csökkenő fuvarozási igények közepette ilyen mértékben növelni a járműpark darabszámát. (Elképzelhető, hogy a félreértésre okot adható számadatok közlésekor a T. szerzők nem gondoltak arra, hogy a MÁV 1932. január 1-től átvette a Dráva-Száva-Adria Vasutat annak – egyébként igen korszerűtlen, több ezer darabos – teherkocsi állományával. Ez valóban okozott érdemi darabszám növekedést a MÁV teherkocsi parkjában, de ez kifejezetten nem „beszerzés”, hanem államosítás eredményeként jött létre.)

50. oldal, 1. hasáb, 4. bekezdés: „A Ganz gyár tovább folytatta Gp sorozatú Westinghouse rendszerű fékkel felszerelt fedett kocsi gyártását. (6. ábra.)”

A bekezdést kiegészítem a következőkkel: a fejezet címe az 1915-1944 évekre vonatkozik. A Ganz a Gh^f (csak

1925 után Gp) sorozatú fedett teherkocsik gyártását 1917-ben kezdte meg, és nem „folytatta”. A Ganz gyár Gp sorozatú kocsit nem gyártott, hiszen a 177 kocsi gyártását (Gh^f 192501 – 192677) 1918-ban be is fejezte. És a 6. ábrán nem Gh^f sorozatú 7 méter tengelytávolságú kocsi látható, hanem egy 5 méter tengelytávolságú Gr^{nh} (1925 után G) sorozatú kocsi.

50. oldal, 2. hasáb, 1.-2. bekezdés: „A Ganz gyár a vizsgált időszakban..... A gyár kifejlesztette és 1926-ban megkezdte a korszerű háromtengelyű hűtőkocsik gyártását. Az a kocsi 1930-as évek végéig a MÁV leggyakrabban használt, úgynevezett hatósági hűtőkocsija volt.”

Ehhez hozzá kell tenni, hogy a MÁV egész története során egyetlen 3-tengelyes hűtőkocsit szerzett be 1936-ban. A kocsi Győrben készült. (Rendelési száma: 942, gyártási szám: 27897/1936). ez a Gjkh 176201 pályaszámú kocsi 1967-ig a MÁV állagában üzemelt, ezt követően a BHÉV részére adták át, ahol 2-tengelyesre és nem-szigetelt fedett teherkocsivá alakították át. Több 3-tengelyes hűtőkocsit a MÁV nem szerzett be, a Ganz gyártól pedig egyetlen darabot sem.

A Ganz gyár valóban szállított a MÁV részére 1926-ban hűtőkocsikat. Ezek (Gjt később Gjtk 174142 – 174161) azonban mind 2-tengelyesek, 10 tonnásak voltak, angolai vasúti szelvény szerinti szerkesztési szelvényvel és Hardy vácuumfékkel.

50. oldal, 2. hasáb, 3. bekezdés: „...és 1941-ben a MÁV 500 darab sertésszállító kocsit is megrendelt”.

A 3. bekezdés kiegészítendő a következőkkel: A MÁV 1941-1942-ben 46 darab sertésszállító kocsit szerzett be a Ganztól, ezt követően 1960-ban Győrből történt sertésszállító kocsi beszerzés.

50. oldal, 2. hasáb, 4. bekezdés: „A Schlick gyár 1926-27-ben 1000 darab féknélküli fedett kocsihoz kapott megrendelést.”

Ez könnyen félrevezető információ lehet, ezért a következő mondattal egészítjük ki. A Schlick gyár 1926-1927-ben mindösszesen 136 darab féknélküli Gh kocsit és 100 darab fékes G sorozatú kocsit szállított a MÁV részére. Ezt követően több teherkocsit nem szállított, mert beolvadt a Ganz és Társa Danubius Vasúti Kocsi Gyárba. (De a Ganz és Társa Danubius sem szállított le ilyen mennyiséget.)

50. oldal, 2. hasáb, 5. bekezdés: „A mezőgazdasági és húsipari termékek iránti szállítási igény arra ösztönözte a vasutat, hogy nagy darabszámban rendeljen korszerűsített hűtő-, jég-, hal-, gyümölcs- és borszállító kocsikat”.

Sajnálatos tény, hogy a MÁV soha egyetlen borszállító kocsit sem rendelt. A 30-as évek végén – először Kz kocsik alvázára – építettek fel hordókat, melyekkel bort szállítottak és ezek elsősorban magánkocsiként illetve bérbe adott járműként üzemeltek. A MÁV ebben az idő-

szakban halszállító kocsikat sem szerzett be. Halszállító kocsik magánkocsiként kerültek besorolásra a MÁV kocsiparkba, de éppen nem a tárgyalt az időszakban. Az 1950-es években korábbi repartíciós CSD kocsikból és FS személykocsik alvázára építettek át halszállító kocsikat a HALÉRT részére és szintén a HALÉRT tulajdonába került az 1960-as években 10 + 1 új építésű 4-tengelyes halszállító kocsi is.

50. oldal, 3. hasáb, 1. bekezdés: „A Hik-Gp fékekkel el látott kocsikat a harmincas évek közepétől már korszerű acélváz szekrényvel építették”.

Fontos a fenti mondatához hozzáfűzni a következőket: a MÁV által beszerzett teherkocsik szekrényváza már az 1880-as évektől vasvázaz volt és semmilyen módon nem volt összefüggésben a fékszerkezettel, annak típusával.

folytatásban: „A Győri Vagongyár 1938-1939-ben korszerű gyümölcszállító kocsikat gyártott az angliai gyümölcs export teljesítésére....”.

A pontosság kedvéért megjegyzem, hogy a Győri Vagongyár 1934-1939 között gyártotta a korszerű gyümölcszállító kocsikat. (Ggak 113450 – 113465 pályaszámok.)

50. oldal, 3. hasáb, 2. bekezdés: „A személygépkocsi forgalom elterjedésével igénymerült fel, hogy nagy távolságokra a vasúton is lehessen szállítani nagy értékű gépkocsikat. A szállításhoz 1937-ben a vasút különleges fedett kocsikat rendelt és helyezett üzembe.”

Ehhez hozzá kell tenni: A különleges fedett kocsikat 1941-ben építette meg a Ganz homlokajtos Gzk (később a homlokajtos kivitelű Gzkk sorozatra módosították) sorozatú kocsikat, de ezek kifejezetten honvédségi szállításra (k = katonai) és nem „nagy értékű közúti gépjárművek” szállítására készültek.

50. oldal, 3. hasáb, 4. bekezdés: „A Ganz gyár és a Győri Vagongyár megkezdte a higfolyós olaj párlati termékek, gázolin.... pakura szállítására kifejlesztett kéttengelyű tartálykocsik gyártását.”

Az 1915-1944 fejezetben ez a mondat téves. A Ganz gyár 1884-től, a győri Vagongyár 1897-től rendszeresen gyártott ilyen járműveket. Döntően 2-tengelyeseket.

A cikkben szereplő ábrák és aláírások hibáit a szerzők a cikk 2. részében helyesbítik.

Budapest, 2021. június 8.
Dr. Lovász György

HÍREK

A Texas Central a RENFE-t jelölte ki üzemeltetőnek

A Texas Central, a spanyol nemzeti üzemeltetővel, RENFE, kötött szerződést, hogy üzemeltesse a Texas Dallas és Houston közötti nagysebességű vonalát. A RENFE mint háttér üzemeltető, vesz részt a projektben, a Texas Central támogatójaként. A korábbi megállapodás értelmében a projekt kereskedelmi ügyleteinek fejlesztésében, tervezésében szakértőként adott tanácsokat. A továbbiakban tanácsadó szolgálatai ki fognak terjedni a végleges dizájn létrehozásában és az építésében. Ezen kívül megszervezi és ellenőrzi az állomások és épületek kialakítását, valamint tanácsokat ad a rendszer működéséhez és karbantartásához, tervezéséhez. A RENFE hírnevet vívott ki Spanyolországban és szerte a világon a vasutak üzemeltetése terén, jelentette ki a Texas Central igazgatója.

Ahogy megbecsült üzemeltetővé vált Spanyolországban a RENFE, úgy lett része a spanyolok által vezetett Al-Shoula konzorciumnak, amely kifejlesztette a

Szaudarábia 450 km hosszú Haramain nagysebességű vasútvonalát.

A RENFE vezetője kijelentette a vállalat nagyon büszke, hogy közreműködött egyedül álló nemzetközi nagysebességű tapasztalatával, a Texas Central projekt, a nagysebességű vasúti rendszer megvalósításában, mi-

vel mi vagyunk az egyetlen üzemeltetők a világon, akik részt vettek a tervezésben, fejlesztésben, üzemeltetésben és fenntartásban saját országuk határain túl.

A Texas Central kijelentette, az utolsó megállapodás aláírása azt jelenti, hogy most már teljesen a projekt finanszírozásán kell folyamatosan örködni, amely a Tokaido Shinkansen Centrál, Japán Vasutak tapasztalataira épül. Az építés várható kivitelezése 6 évet fog igénybe venni.

Lyon–Torino alagút építésére 3milliárd eurós megállapodást írtak alá

A 3 milliárd eurós szerződés tartalmazza az 57,5 km hosszú a határt keresztező Mont Cenis alagút építését, amely a program legfontosabb része, ez biztosítja egy nagykapacitású vasúti összeköttetés fejlesztését Lyon és Torino között.

A szerződést július elején írták alá, melynek összes értéke, több mint 3 milliárd euró, ezt az összeget Olaszország, Franciaország és az EU közösen fedezik.

Az iker alagút alkalmas lesz a személyszállító vonatok 220 km/h sebességgel való közlekedésre, a tehervonatokra az engedélyezett sebesség 120 km/h lesz. Az építkezést a Tunnel Euralpín Lyon Torinó fogja menedzselni, melyet 50-50 százalékban az olasz FS Group és a francia gazdasági és pénzügyminisztérium tulajdonát képezi.

A MÁV 1896-ban, a Millineumra beszerzett 75 forgóvázás kocsijának táblázatba foglalt története.

Table with columns: Első MÁV pályaszám, Tömörítés kb. 1900-ban, Jellegváltozás éve, Új jelleg, 1898-1902 utáni pályaszám, 1911-1912 utáni pályaszám, 1914 utáni pályaszám, 1919 utáni 8-millióds pályaszám, 1925 évi pályaszám, 1925-1945 közötti pályaszámok, Változás dátuma, Változás dátuma, Változás dátuma, II. vh. idősz. zlop, 1945 utáni pályaszámok, 1959 évi pályaszám, 4-jegyű üzemi pályaszám, 12-jegyű üzemi pályaszám, Selejtezési ü. Szám, "Nosztalgia" pályaszám.