

**VARGA ANDRÁS**

Gépész és villamos mérnök  
Gépészeti igazgató  
GYSEV Zrt.

**A GYSEV 150 évének jellegzetes és fontosabb vontató és vontatott járművei**

VARGA, ANDRÁS  
Dipl.-Ing. für Maschinenbau und Elektrotechnik  
Direktor für Maschinentechnik  
GYSEV Zrt

ANDRÁS VARGA  
Mechanical and electric engineer  
Director of mechanical engineering  
GYSEV Zrt.

**GYSEV – 150 Jahre - Die charakteristischen und wichtigeren Traktions- und Schienenfahrzeuge**

**Typical and Important Traction and Hauled Vehicles of GYSEV's 150 Years**

**Összefoglalás**

A Vasútgépészet 2021. évi 2. számában részletesen olvashattunk Varga András GYSEV Gépészigazgatótól „A GYSEV Zrt. gépészeti eredményei és fejlesztési tervei 2025-ig” című írásában a GYSEV jelenlegi járműflottájáról.

A 2022. év a GYSEV 150. évének ünnepe is, amely ismét GYSEV járműflottájára irányítja a figyelmet, és ebből az alkalmából időszerű felidézni a kezdeteket és a százötven év fontosabb vontatójarműveit.

**Kurzfassung:**

Im Beitrag Maschinentechnische Ergebnisse und Entwicklungspläne von GySEV GmbH bis 2025 in unserer Zeitschrift Nr. 2/2021 erfolgte durch hat Herrn Varga, András, Direktor für Maschinentechnik eine Information über die heutige Fahrzeugflotte der GYSEV.

Im Jahr 2022 feiert die GYSEV ihr 150. Gründungsjahr, der Fokus wird wieder auf die GYSEV-Fahrzeugflotte gelenkt. Aus diesem Grund ist es begründet, uns ohne Drang auf Vollkommenheit auf die wichtigen Traktionsfahrzeuge und einige Wagentype zu erinnern.

**Summary:**

We could read about GYSEV's current rolling stock fleet in detail in an article of András Varga, GYSEV's director of mechanical engineering, in the 2021/2 issue of Vasútgépészet, entitled „Engineering Results and Development Plans of GYSEV Co. Until 2025”.

The year of 2022 is the 150th anniversary of the founding of GYSEV, which focuses attention on the GYSEV rolling stock fleet once again. It is time to recall some types of the most important traction and hauled vehicles of the past one hundred and fifty years on this occasion, without striving for completeness.

Az alapításának 150. évét ünneplő GYSEV vontatójarműveinek leghosszabb korszakát a gőzmozdonyok alkották. A gőzvontatás kora 1872-től 1980-as évekig tartott, azaz több mint 80 évet ölelt át.

A GYSEV megalapításakor a jellemző gőzmozdonytípus a II. osztályú, később **238 sorozatú** mozdony volt. Ezekből összesen 1874-től összesen 8-at vásárolt a közlekedési vállalat. Érdekes, hogy a GYSEV II. osztályú gőzmozdonyai selejtezésükig az eredeti jelölésükkel közlekedtek.

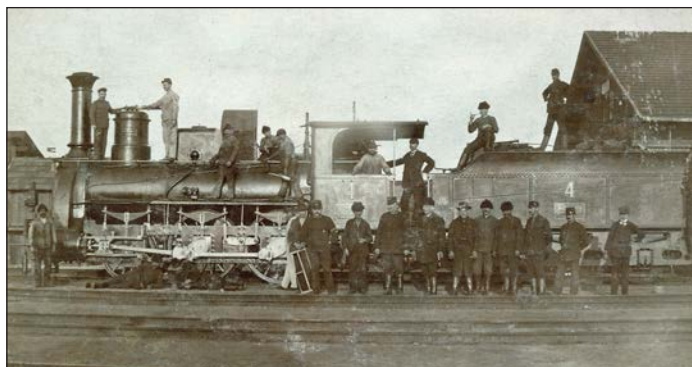
A GYSEV-nél a gőzvontatás közforgalomból kivonásakor a 424-es és a 375 sorozat is búcsúzott a gőzvontatás szerelmeseitől.

**A gőzvontatást felidéző GYSEV által is használt gőzmozdony típusok a következők voltak.**

Legkorábban a GYSEV 5 néven ismert gőzmozdony dolgozott.

Ezt követte az **ÁVT I osztály** (később 23 sorozat) egy osztrák-magyar szerkocsis gőzmozdony-sorozat beszerzése az osztrák-magyar tulajdonú Államvasút-Társaságnál (ÁVT) (németül:österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft, röviden StEG) amely nevével ellentétben egy magánvasúttársaság volt. Ez a StEG gyártású mozdonytípus, amelyből a GYSEV-nél 6 db üzemelt- igen hosszú életűnek bizonyult, mert a 23-as sorozatot a GYSEV 1957-ben selejtezte.

A MÁV IIIe. osztályú, (1911-től MÁV 326-os sorozat) mozdonyok gyártása 1882-ben kezdődött a MÁV Gépárban. 1882-1898 között ebből a sorozatból összesen



1. ábra: A 326 sorozatú GYSEV gőzmozdony (fotó: Tóth Sándor Frigyes)



2. ábra: GYSEV 375 szobormozdonyként Rochbachban van kiállítva (Fotó: Tóth Sándor Frigyes)



3. ábra: Sopron állomáson kiállított GYSEV 324 szobormozdony (Fotó: Tóth Sándor Frigyes)

497-et gyártottak. A 326 sorozat a leghosszabb ideig szolgálatot teljesítő magyar nagyvasúti gőzmozdonytípus volt. Pályafutásuk elején tehervonatok és a nagyobb emelkedésű pályák személyszállító vonatait továbbították, később fokozatosan az állomási tolatószolgálatba kerültek át, ahonnan csak a dízelesítés tudta a járműveket végleg nyugdíjba küldeni. A GYSEV ebből a mozdony sorozatból, 1907-ben egy darabot beszerzett és állított üzembe 20 pályaszámmal és III. osztályjelzéssel.

A GYSEV gőzmozdony beszerzés következő fontosabb állomása a 375-ös (eredetileg TV sorozatú) mellékvonali szertartályos gőzmozdony sorozat megszületése és a magyar vasúthálózaton elterjedése volt. Az univerzális célú, mellékvonali szolgálatra készült 375-ös fővonalon is megállta a helyét, mert 630 tonna tömegű vonatot, sík pályán 60 km/h sebességgel továbbított. A 375-ösből 1907-1959 között összesen 596-ot gyártott a MÁVAG. A GYSEV a 375-ös sorozatú gőzmozdonyt, a gőzvontatás közforgalmú üzemének végéig használta.

A 375 sorozat számos példányát, megőrizték, szobormozdonyként kiállították lásd a 2. ábra.

A GYSEV-nél a 122-es pályaszámú 375-ös sorozatú gőzmozdony Ausztriában, Nezsider városában lett kiállítva.

GYSEV 324 sorozatú gőzmozdonyt is üzemeltetett. A MÁVAG-ban gyártott síkvonatra készült mozdonytípus



5. ábra: GYSEV 520 079 Sopron fűtőházban (Fotó: Tóth Sándor Frigyes)



4. ábra: GYSEV megőrzött 424 sorozatú gőzmozdonya Fertőboz állomáson (Fotó: Tóth Sándor Frigyes)

140 kN tengelyterhelésre engedélyezett vonalakon személy- és tehervonatok továbbításra egyaránt használták. A 324-es sorozatú mozdonyok síkpályán 360 tonna tömegű vonatot 75 km/h sebességgel, vagy 1020 tonna tömegű tehervonatot 40 km/h sebességgel továbbítottak. A 324-es mozdony sorozatból 1909-1923 között 905 példány készült többféle szerkezeti kivitelben. A 324-eseket ennek megfelelően telítettgőzű- kompaund gépezettel, túlhevített gőzű ikergépezettel, túlhevített gőzű- normál kazánnak, túlhevített gőzű Borotán-kazános változatban gyártották. A mozdonyok szolgálati tömege, 60,1 tonna a szerkocsie 34,2 tonna volt, engedélyezett sebessége 75 km/h. A 324-es sorozatból a GYSEV mozdonyát 1910-ben gyártották 2519 gyári számmal. Első pályaszáma IIIu. osztály 3917 volt, melyet 1911-ben 324.087-re módosítottak. 1942-Ben Iker-túlhevítőssé alakították és 324,1518-ra átszámolták. A mozdonyt a GYSEV 1957 januárjában megvásárolta. A GYSEV 324-est 1981. szeptember 2.-án selejtezték, majd szobormozdonyként a Sopron-GYSEV pályaudvaron kiállították.

Az 1924-től a MÁVAG-ban gyártott 424-es, 2'D tengelyelrendezésű szerkocsis gőzmozdonyt a GYSEV az egész hálózatán a gőzvontatás megszüntetéséig üzemeltette.

A magyar vasúthálózaton univerzális célú gőzmozdonyból a MÁV részére 365 db-ot gyártott a MÁVAG 1924-



6. ábra: GYSEV M40 (Fotó Kovács Károly)



7. ábra: GYSEV M42  
(Fotó: Kovács Károly)

1958 között. A 424 sorozat több példányát ingavonati üzemre is alkalmassá tették. Másokat pedig olajtüzelésre alakítottak át. A mozdony sík pályán 90 km/h sebességgel 450 tonna, míg 50 km/h sebességgel 1400 tonna tömegű vonatot továbbíthatott.

A MÁVAG a 424-eseket Csehszlovákiától a Szovjetunióhoz át Koreáig exportálta. A GYSEV-nél két 424-es teljesített szolgálatot. Egyik megőrzött 424-es sok éven át Fertőboz állomáson állt, lásd a 4. ábrát.

A német vasúti jelölés szerint BR52-es 2. világháború idején kifejlesztett hadi mozdonyok néhány példányát a múlt század 60-as éveinek elején a Szovjetunióból vásárolta meg a MÁV és vett belőle a GYSEV is. A tehervonati üzemre tervezett mozdony sík pályán 65 km/h sebességgel továbbított 1200 tonna tömegű vonatot. A GYSEV-nél az 520-as szerepe elsősorban tehervonatok továbbítása volt.

Az 520-as gőzmozdonyosorozat üzemi előnye a mindkét irányba azonos 60 km/h engedélyezett sebessége volt.

A múlt század 80-as éveiben az alacsony hatásfokú gőzmozdonyokat a GYSEV-nél is felváltotta a dízel és a villamos vontatás. Az energia felhasználás hatékonyságának javítás sok évtizede kitüntetett szerepet tölt be a GYSEV-nél. A GYSEV üzemi vonalhálózatából még nem villamosított községi vonal villamosítása tervezve van. A GYSEV-nél a villamosítás mértéke ezt követően közelít a 100 %-hoz, amely nem csak energetikai, hanem környezetvédelmi szempontból is első helyre teszi és a svájci vasút színvonalára emeli a GYSEV-et.

### GYSEV által üzemeltetett dízelmozdony sorozatok

A GYSEV által jelenleg üzemeltetett vontatójárművekről és járműbeszerzési tervekről a Vasútgépészet 2021. évi 2. számában Varga András gépészigazgató írásában részletesen olvashattunk.

A GYSEV dízelmozdony állagából a ma is üzemben tartott járműsorozatok a következők:

A fotókon felidézett dízelmozdony típusok közül említést érdemel az M44-es sorozat, amelynek prototípusa 1954-ben született a MÁVAG-ban. A jól sikerült konst-



8. ábra: GYSEV M62 902 pszú dízelmozdony  
(Fotó: Tóth Sándor Frigyes)

rúció sikerét mutatja, hogy 1954-1971 között 200 db-ot vásárolt ezekből a MÁV. A GYSEV ezek közül vásárolt 14 mozdonyt. A GYSEV-hez került M44-esek Előhegyi István vezetésével 1990 után motorcserés korszerűsítésen estek át.

Az M44-esek motorcserés korszerűsítésére sikeresnek bizonyult, azok jelenleg is üzemben vannak. Előhegyi István mondását idézve: „A mi 306-os Bobónk a Lajtától keletre úttörőnek mondható műszaki újításon, a rádiós távirányításra átalakításon esett át.”

Ezt a műszaki újdonságot a Vasútgépészetben is bemutattuk. Előhegyi István 2006-ban megjelent írásának legfontosabb sorait idézzük fel:

#### GySEV M44-306 rádió-távirányításos mozdony

„A GySEV számára a 14 db. M44-, valamint 2 db. M40-sorozatú mozdony remotorizációja egyértelműen sikeresnek bizonyult, a mozdonyok megbízhatósága javult a karbantartási ráfordítások és az üzemanyag felhasználás és egyéb fontos költségtényezők is csökkentek. A GySEV vontatási feladatai azonban nőttek és változtak. Mindezen körülmények felvetették a már korábban ismerttetett rádió-távirányítás bevezetésének igényét.

Így hosszú, a tervezésre, bevezetésre és kivitelezésre fordított munka után 2006. április 19.-e a magyar vasúttörténetben is emlékezetes nap lett. Ekkor került sor az M44-306 pályaszámú mozdony műtanrendőri próbájára.



9. ábra: A GYSEV Cargo DR 130 Ludmilla  
(Fotó: Tóth Sándor Frigyes)

A mozdony, amely a GySEV első MWM dízelmotorral remotorizált és digitális irányítástechnikával ellátott mozdonya is, most elsőként a magyar vasutak történetében rádió-távírányítást kapott. A mozdonyt most már nemcsak a hagyományos vezetőállásról, hanem attól távolabb, mintegy 5-800 m távolságról rádióval távvezérelve is lehet vezetni. A rádiós távirányítás, amely külföldön már nem számít újdonságnak, különösen hasznos fejpályaudvarokon, iparvasúti jellegű vasúti létesítmények kiszolgálásában, most vizsgálni fog a GySEV rendező-pályaudvarán, személypályaudvarán, de az is elképzelhető, hogy a GySEV vonalak tolatós tehervonati forgalmában is.

### *Az előkészületek*

Az előkészítés első fázisa hagyományosan a külföldi példák tanulmányozása volt, ami némileg szomorú eredménnyel járt, hiszen az összes külföldi vasút, amely a mozdonyait rádió-távírányításra alakította át, a régi mozdonyait vagy már nagymértékben modernizálta, vagy más azok így is készültek. A mi 1950-es években készült M44- mozdonyunkhoz olyan megoldást kellett találni, amely olcsó, új, és megfelel a feladathoz szabott biztonsági követelményeknek, az európai szabványoknak és példája lehet a Magyarországon kialakítandó feltételrendszernek is. Mindezeket a GySEV által készített, általánosságban megfogalmazott, hatóságilag elfogadott feltétfüzet foglalja össze.

Ebből készítette el a GySEV, és került hatósági jóváhagyásra az a konkrét villamos kapcsolási rajzokban és leírásokban megjelenő terv, amit későbbiekben kiviteli tervek formájába a Ganz-Plan-Hungária Kft. ültetett át. A tervezési munkákban természetesen több más beszállító cég is részt vett, és e helyütt kell köszönetet mondani a CATTRON-THEIMEG cégnek, aki végtelen türelemmel viselte el, hogy felhívtuk a figyelmét az addig stabilnak hitt rádió-távírányító berendezésének software és hardware átalakításainak igényére.

### *A kialakítás*

A rádió-távírányítás bevezetésére az M44-306, ca. 45000 üzemórát teljesített - amely mintegy háromszorosa a hagyományos (Ganz) motorral szerelt mozdonyokénak – mozdonyt jelöltük ki, természetesen alapos felújítással egybekötve.

*A mozdonyba a felújított dízelmotor mellett egymás után épültek be a rádió-távírányítás elemei:*

*A teljesen fokozatosan oldható/fékezhetővé átalakított átmenő fékszerelvények a mozdony bal oldalán kerültek elhelyezésre, egy teljesen új készítésű, önálló szerelvényállványon.*

*Biztonsági szempontból elengedhetetlen volt az Fe-115 típusú kormányselepek cseréje. Helyette egy kNorr-KE0 kormányselepek kiegészítve egy Dü21 nyomásmódosítóval kormányselepek változat került beépítésre. A rádió-távírányításhoz műszaki kivitelezhetőségének alapvető kritériuma volt, mind a folytatólagos, mind a kie-*

*gészítő fék tisztán pneumatikus vezérlésének elektro-pneumatikussá való átalakítása. Ehhez a kNorr cég RHEZE3-4 típusú relészelepek egységét és az FHZE1 típusú mozdonyvezetői fékezőselepek, valamint a kiegészítő fék működtetéséhez pedig a KR5 fékpanelt és kezelő kapcsolók beépítését választottuk.*

*A kapcsolatot a kézi- és a rádió-távírányítási üzemmód között egy ún. „közvetítő egység”, a rádió-távírányítás fedélzeti egysége és egy relévezérlésű kapcsolóegység hozza létre. Ez mind felépítésében, mind tervezésében saját fejlesztés, és alapelveiben úgy készült, hogy alkalmas a hazai, de adott esetben külföldi régebbi típusú mozdonyok rádió-távírányításához is.*

A fékvezérlés rádió-távírányítási üzemmódban számos biztonsági elemmel egészült ki. A rádió-távírányítás központi kérdése a biztonság, amely két kérdéscsoportot is felölel. Legfontosabb a fékbiztonság, a működő mozdony megállítása távolból. Erre külön nyomáskapcsolók ellenőrzik a biztonsági szempontból fontos levegőnyomásokat, fékhenger stb. nyomásértékeit, valamint a vészmegállítást (dízelmotor és fékezés) is több egymástól független eszköz végzi.

### *A megvalósítás*

A feltalálás érdeme sem a vasúti sem egyéb alkalmazásokban nem a mienk. A rádió-távírányítást más nyugati európai vasutak igen széles körben használják. A GySEV most csak arra az útra próbál lépni, amely, látva a vasutak fokozódó automatizálódását, amúgy is elkerülhetetlen.

A megvalósítás azonban mégsem bizonyult annyira egyszerűnek. Igen sok kompromisszumra és megértésre volt szükség. Nemcsak a technika jelentett gondot, kemény hatósági és műszaki egyeztetésekre, megoldások keresésére volt szükség. Egyeztetni kellett a hagyományos gondolko-



10. ábra: GySEV M44 306 a Lajtától keletre született első rádiós távirányítású dízelmozdony (Fotó: Előhegyi István)

dásmódot az újjal, és elfogadtatni az újszerűséget. A hírek általában csak a tárgyakról és eseményekről szólnak, de azok előállítói vagy előidézői többnyire a jótékony homályban maradnak. A rendhagyó módtól eltérően, vállalva az esetleges kritikát is, említést kell tenni azokról a cégekről és személyekről, akik ezt a munkát elősegítették, abban részt vettek. Az idő ezeket a „részletkérdéseket” sokszor feledteti, de most mindezt meg szeretnénk őrizni.”

(Lásd bővebben Előhegyi Istvánnak a Vasútgépészetben, 2006-ban megjelent írását.)

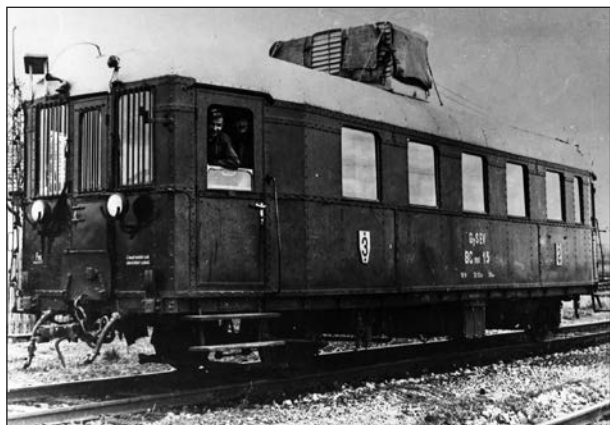
### Belsőégésű motorkocsik

A belsőégésű benzines üzemű, később dízel motorkocsik a 1926. év után jelentek a GYSEV-nél. A múlt század 30-as éveitől kezdődően a GYSEV-nél 17 féle belsőégésű motorkocsi és sínbusz dolgozott, vagy kísérleti jelleggel állt szolgálatba.

A gazdaságos üzemű AB dízel motorkocsik hosszú életűeknek bizonyultak. Az első példányok üzembeállítását követően 60 évvel vonták ki azokat a forgalomból. A GYSEV 1988-ban leselejtezte utolsó Ganz motorkocsiját, amely az *ABmot 12*-es pályaszámot viselte. A GYSEV motorkocsik az 1930-as években még menetrend szerint közlekedtek Sopron–Ebenfurt–Bécs útvonalon, az életük nagy részét és egyben utolsó szakaszát mégis a Fertővidéki Helyiérdekű Vasút magyar és osztrák területeken fekvő vasútvonalán töltötték. A fennmaradt motorkocsik egy része vasútüzemi járművé lett átalakítva vagy kiállították, egy része pedig helyreállított muzeális járműként tűnik fel Magyarország vasútvonalain.

### Csehszlovák motorkocsik a GYSEV-nél

A MÁV 1978-1984 között a Csehszlovák ipartól Stundenkából vásárolt 2 tengelyes könnyű mellékvonali célú motorkocsikat és mellékkocsikat. A GYSEV kettő Bzmot 501 – 502 motorvonatot üzemeltetett 1981–1989 között, később a GYSEV a MÁV-tól bérelt Bz-eket igényei szerint.



11. ábra: A GYSEV BCmot belsőégésű motorkocsi a múlt század 30-as éveiből (Fotó: Tóth Sándor Frigyes)

### A Jenbacher gyártmányú dízel motorkocsik

A GYSEV üzemi vonalhálózatának bővülése újabb gazdaságosan üzemeltethető dízel motorkocsik, motorvonatok beszerzését igényelte.

Eredetileg a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasúttársaság a GYSEV vonalaira bejáró ÖBB-járművek futásának kiegyenlítésére rendelt a vasút két szóló- és egy ikermotorkocsit. A járművek megérkezését a GYSEV két használt 5046 és 5146 sorozatú ÖBB-motorkocsit és több 6546 sorozatú vezérlőkocsit vett át az ÖBB-től. A GYSEV szólójárművei az 5047 501 és 502, az ikeregység az 5147 511/512 pályaszámokat kapták. Műszakilag az 5047 és az 5147 sorozat szinte teljesen azonos, csak az utóbbinál az egyik vezetőállás helyén zárt átjárót alakítottak ki. További eltérés, hogy az 5147-esek zárt rendszerű WC-vel felszereltek.

GYSEV üzemi vonalhálózatának bővítése miatt 2011 után további 5047 és 5147 sorozatú motorkocsik érkeztek a GYSEV-hez. Napjainkban, amikor a GYSEV üzemi vonalhálózatából csak a Szombathely – Kőszeg vasútvonal maradt dízel üzemű, a Jenbacher motorkocsik feladat nélkül maradtak, ezek egy részét a MÁV-START Zrt üzemelteti tovább.

### Villamos mozdonyok

A kettős erőforrású Vectron megrendelésével a nem villamosított vonalrészekben is közlekedni képes hibrid mozdonyok Magyarországon elsőként a GYSEV-nél álltak forgalomba.

### Villamos motorvonatok

A vontatójárművek legújabb generációját a modern, aszinkron hajtású villamos motorvonatok képviselik, amelyek száma a GYSEV-nél is gyorsan nő. 2022-ben 20 FLIRT és 8 Ventus képezi a villamos motorvonatflottát.

ábra helye

A GYSEV FLIRT és FLIRT<sup>3</sup> 20 villamos motorvonata teljesít szolgálatot a GYSEV magyar hálózatán



12. ábra: Az 5147-es motorkocsi Szombathelyen (Fotó: Kovács Károly)



13. ábra: GYSEV V43 330  
(Fotó: Kovács Károly)



14. ábra: A GYSEV Taurus villamos mozdonya  
(Fotó: Előhegyi István)



15. ábra: A kettős erőforrású Vectron Szombathelyen  
(Fotó: Bernátszki Gábor)



16. ábra: A GYSEV Stadler gyártmányú FLIRT 3 villamos motorvonat  
(Fotó: GYSEV)



17. ábra: A GYSEV Siemens gyártmányú Desiro ML, azaz Ventus  
(Fotó: Bernátszki Gábor)

Ebben az évben a Ventusok száma elérte a 8 darabot, ezzel az osztrák oldalon és a soproni átmentben dolgozó két áramrendszerű motorvonatok mennyisége elegendő a közszolgáltatás ellátására.

## Járműbeszerzési terveinkből

A GYSEV járműfejlesztési tervében szerepel egy 200 km/h sebességre tervezett interCity kivitelű villamos motorvonat típus beszerzése is. Erről a közbeszerzési eljárás és ban-

ki hiteltárgyalások sikeres befejezése után tudósítunk a Vasútépészetben.

### Személykocsik

A 150 év alatt a GYSEV által üzemeltetett személyszállító járművei közül meg kell említeni a nosztalgia célra megőrzött 4146 sorozatú motorkocsiját, amely a Magyar Vasúttörténeti Parkban is megtekinthető volt.

A korszerű személyszállító vasúti operátorok gazdaságos járműtípusa a motorvonat, ez a GYSEV-nél sincs másképpen. A hagyományos mozdonyos vontatású személyszállító vonatok szerepe tovább csökken, de a sínről nem tűnik el.

### Teherkocsik

A 150. éves GYSEV-hez kapcsolódik az idén 125. éves Győri Wagon és Gépgyár Rt története, és a gyárnak a GYSEV megrendelésére szállított járművei is.

#### *A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GySEV) kéttengelyes nyitott teherkocsii (1912)*

A GySEV által igényelt ötven járműből az MWG harmincnolcat szállíthatott.



18. ábra: A GYSEV 4146-os nosztalgia célú motorkocsi  
(Fotó: Kovács Károly)



19. ábra: A legkorszerűbb GYSEV személykocsi  
(Fotó: Tóth Sándor Frigyes)

O-K szám	Gyári számok	Mennyiség	Pályaszámok	Jelleg	Kiszállítás
646	17041-17060	20	Jk <sup>n</sup> 2801-2820	Nyitott 15 raksúly fék nélküli	1912.12.20.
646	17947-17964	18	Jk <sup>n</sup> 2821-2838	Nyitott 15 raksúly fék nélküli	1912.12.20.

1. táblázat: A MÁV-típusterv szerinti 4,5 m tengelytávú kocsik az alábbiak szerint készültek a GYSEV számára.

A Vasúti és Közlekedési Közlöny 1912. október 13-i számában ez a hír jelent meg: „Kocsibeszerzés a győr-sopron-ebenfurti vasútnál. Az őszi erősebb forgalom, különösen a repaszállítás akadálytalan lebonyolítása, kocsibeszerzést tett szükségessé a győr-sopron-ebenfurti vasútnál. Egyelőre kocsibérlés útján segítettek a nehézségen, de a kocsibérlés emelkedése következtében gazdaságosabb megoldásul a kocsibeszerzés mutatkozott. A vasutigazgatóság 50 darab tizenöt tonna raksúlyú nyitott teherkocsit rendelt meg ministeri engedéllyel.”

A GySEV ezek mellett még 12, Jk<sup>n</sup> 2876-2887 pályaszámú fékes nyitott teherkocsit is beszerezett, amelyeket a Ganz az 1912. június 6-i 6875/912. sz. megrendelő levél alapján, a 20094 munkaszámom, a 16731 számú főterv alapján, 88 db MÁV Jk<sup>n</sup> 165114-165193 pályaszámú fékes teherkocsikkal azonos munkaszámom gyártott.



20. ábra: A fenti GySEV Kz 3104 (ex Kz 211333 ex Kz 219336 ex Kmn 242734) pályaszámú szénzállító kocsi Barátudvar – Féltorony (Mönchhof) állomáson részlegesen felújítva.  
(Fotó: Tóth Sándor Frigyes).

Az MWG által szállított harmincyolc teherkocsi közül mindössze tíz élte túl az első és a második világháborút. Ezek 1967-68-ig közlekedtek.

A GySEV az 1960-a években a kocsiparkjának fejlesztésére több tucat Kz kocsit vett át a MÁV-tól. Ezek egy-két sokáig Felsőlövön tárolták, majd Barátudvar-Féltorony (Mönchhof) állomáson – részlegesen felújítva – kiállították. Ez a kocsi a 767-es rendelésre született 1919. január 14-én Győrben.

A GySEV teherkocsikról írtakat a 2022-ben megjelent. „A Győri Vasúti járműgyártás nyolc évtizedes története 1. rész Az első huszonöt év(1897-1922)” Szerző: Dr Lovász György, Szécsey István könyvéből a szerzők engedélyével adjuk köre.

A szerző és a szerkesztő köszönetet mond a GySEV 150 éves történetét kutató muzeológus Tóth Sándor Frigyes úrnak saját és gyűjteményének értékes fotóiért, amelyek átadásával hozzájárult a Vasútgépezet színvonalának emeléséhez.

*Szerkesztő megjegyzése: A szerző szakmai életútja a Vasútgépezet 2021. 2 számában és a [www.vasutgepezet.hu](http://www.vasutgepezet.hu) weboldalon olvasható.*

#### Irodalomjegyzék:

1. MÁV vontatójármű album 1868-1993 Közdotk. Szerző: Mezei István
2. A Győri Vasúti járműgyártás nyolc évtizedes története 1. rész. Az első huszonöt év (1897-1922) Szerző: Dr. Lovász György, Szécsey István.