

Rihmer Aurél (Budapest):
Turán „udvari” vonat

Ez a munka a vitéz nagybányai Horthy Miklós különvonatának történetét igyekszik bemutatni. Igyekeztem felkutatni, hogy mikor és merre járt a szerelvény, illetve, hogy milyen összetételű volt. Az alkalmakról, amelyekre a Főméltóságú Urat vitte a szerelvény, külön nem írok. Akiket érdekel, az a célállomásoknál megadott újságcikk forrásokból annak utána tud nézni. Így ez az írás egyben emléket állít a Főméltóságú Kormányzó Úr utazásainak is.

A forrásokat áttekintve, megállapítható, hogy a Turán általában éjszaka, vagy hajnalban volt leginkább úton.

Külön köszönetet kell mondanom Lossonczy Miklós vasútkutatónak és barátainak, akik munkám elkészítésében nagyon sokat segítettek. Itt kell megjegyezni, hogy a Turán kormányzati szerelvény története, még a vasúttörténeteket is megosztja. Van, aki szerint húzta azt X típusú mozdony (pl. 109-es), míg mások szerint nem. Ugyan így eltérések vannak a kocsiszámok terén is. A Turán egészének is értelmezési gondjai vannak. Például, a Turán része-e, az alkalmilag hozzákötött kocsi, vagy sem. Egyes szakmunkák írnak bizonyos vagonokról, míg mások tagadják, hogy az a szerelvény része lehetett. A kérdés megérne egy vasúttörténelmi konferenciát.

A Turán szerelvényt a MÁV állította össze vitéz nagybányai Horthy Miklós Főméltóságú Kormányzó Úr számára. A szerelvény közforgalmi termeskocsiból állt, és 1920-1945 között közlekedett kormányzati szerelvényként, majd 1945-ben Csehszlovákiába került.

Ez a szerelvény a magyar történelem talán leghíresebb vonata. A Turán vagonjai 1896-1903 – 1916 – 1928 - 1943 között készültek. A szerelvény összeállítása a két világháború között többször változott. A MÁV Horthy számára nem épített külön vonatot –nem így Kádár számára a páncélozott Ezüstnyilat-. Néha a festése is megújult a szerelvénynek. A szerelvényt vonatta gőzmozdony, villanymozdony és motormozdony.

A szerelvény korai összeállítása: Mozdony, kalauzkocsi, vonatkísérő vasúti tisztségviselők kocsija, kormányzó kocsija, személyvagonok, majd az étkezőkocsi, személyzet kocsija.²²¹

A Turán az 1930-as években így volt összeállítva: mozdony-szerkocsi, kalauzkocsi, vasutat kísérő vasúti tisztségviselők kocsija, távírda kocsi, ezt követte a kormányzó 1927/1928-ban épített hathengeres termes kocsija, ezt követte általában két termes kocsi a kíséret számára. A következő kocsi az étkező kocsi, a személyzet kocsija, majd a szerelvény végén volt a kormányzó gépkocsiját szállító zárt vasúti kocsi. Így a célállomáson a Főméltóságú Kormányzó Úr a saját gépjárművébe tudott átszállni. E szerint, 1930-ban már nem használták az egykor Ferenc József udvari vonatához tartozó 1896-ban épített kocsit.²²²

Ma ismert a 9-es, a 12-es vagon sorsa, továbbá még két-három vagonról lehet tudni.

²²¹ (Frisnyák Zsuzsa: Az udvari vonatok és a vasútüzem)

²²² (Fejes Antal: Szigorúan ellenőrzött vonatok – Múlt-kor 2011. ősz)

A szerelvény főleg az országon belül közlekedett, de járt Lengyelországban, Ausztriában, Németországban és Olaszországban is.

Egy visszaemlékezés szerint: „Egy alkalommal utaztam a Túrán vonattal, a kormányzói különvonattal, mely egy szalon-, egy étkező- és több I—II. osztályú Pullman-kocsiból állott.”²²³

A Horthy család igen gyakran étkezett a Turán étkezőkocsijában. A vonat gyakran volt Kenderesen, különösen ősszel és tavasszal. Ha a vonat Kenderesre ment, akkor általában este 10-kor indult Budapestről a Keleti pályaudvarról. A vonat lassan haladva így hajnalban ért Kenderesre. Ekkor a Kormányzó Úrnak a reggelit a vonaton szolgálták fel. A vonat Gödöllőre viszont ritkábban ment, mert oda Horthy általában autóval ment a fővárosból.²²⁴

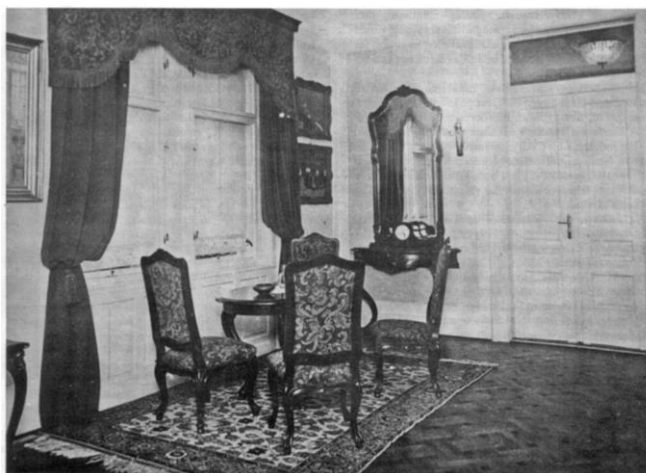


A kenderesi vasútállomás 2020-ban, az 1931-es állapot helyreállítása után.²²⁵

²²³ (Magyarország, 14. évfolyam, 1977-01-16 / 3. szám)

²²⁴ (Frisnyák Zsuzsa: Az udvari vonatok és a vasútüzem)

²²⁵ (<https://csodalatosmagyarorszag.hu/hirek/itthon/kaprazatos-lett-a-horthy-kastelyhoz-kozeli-kenderesi-vasutallomas/>)



A kormányzói váró 1942-ben Kenderesen.²²⁶

A Turán felszereltségéhez hozzá tartozott a szerelvényeket összekötő telefon. Erről így írt egy korabeli cikk: „Telefonon rendelheti meg ebédjét vagy vacsoráját az étkező-kocsiban, telefonon érdeklődhetik, vájjon szabad-e a borbély, (mert minden amerikai expresszen van borbélyfülke is!), hívhatja a manikűrösöt (ez utóbbi természetesen egy néger lady!) és telefonon érintkezhet az expressznek bármelyik alkalmazottjával, ha bármit akar. A Vízesés Expressz utasai 30 óra hosszútartó útjukon páratlan kényelemben élvezhetik a gyönyörű tájat és nem kell hiába végigmenni a hosszú expresszen, hogy helyet keressenek az étkezőben, vagy a borbélynál. Ez az expressz-telefon egyébként nem ismeretlen nálunk a Máv.-nál, mert a kormányzó Turán-vonatának egyes vagonjait szintén telefon köti össze.”²²⁷

A személyzet kevés tagja ismert. Ezért érdekes ez a cikk: „Puskás Györgynek még egy fontos beosztása van; ő a fő szakácsa Horthy Miklós Kormányzó udvari különvonatának is Címe és rangja, fényképes igazolványa szerint: „A Turán különvonat fő- szakácsa””²²⁸

Egy életkép a Turánról:

„Ha a kormányzó utazott, akkor ezt a Turán különvonaton tette, melynek mozgásának biztosításáért egyszemélyben én voltam a felelős. Sőt állandóan a vonaton kellett tartózkodnom. Együtt ebédeltem és vacsoráztam a kormányzóval és a testőrséggel. Vacsora után nagyon szerettem ottmaradni az asztalnál, mikor tengerészélményeiről mesélt. Rendkívül jó előadó volt. Ekkor ismertem meg közelebbről. A tiszteleten túl talán meg is szerettem... Később már, mint csehszlovák katonai attasé negyedévenként be kellett számolnom neki. Minden érdekelte. Nagyon jól volt tájékoztatva. Egyszer megkérdezte, hogy milyen ember ez a Tiso? Azt válaszoltam, hogy államférfinak látszik. „Egy pap?” - kérdezte megrökönyödve...” Ez Kéri Kálmán visszaemlékezésének a részlete.²²⁹

A Turán igen gyakran került a politikai viták keresztútjába.

²²⁶ (Frisnyák Zsuzsa: Az udvari vonatok és a vasútüzem)

²²⁷ (Pesti Hírlap, 51. évfolyam, 1929-12-04 / 276. szám)

²²⁸ (Ujság, 18. évfolyam, 1942-04-04 / 77. szám)

²²⁹ (Új Magyarország, 3. évfolyam, 1993-09-04 / 206. szám)

„Minden költségét kifogásolták. Bizony az első években Horthy nem volt annyira népszerű, mint lett később. Volt egy különvonata, a „Turán” - aligha van még egy vonat az egyetemes vasúttörténetben, amelyet ennyit emlegettek volna egy parlamentben. Folyton a szerelvény fenntartásával járó költségeket firtatták és kritizálták a kormányzó ellenségei. Különösen a szociáldemokraták támadták az államfő állítólagos pompakedvelését - ami mellesleg csakugyan a feladatuk volt. Viszont nem volt teljesen igazuk, hiszen Horthy nem volt úgy oda a külsőségekért. Megtehetette volna, hogy belakja szinte az egész budai Várat - a Palotában több mint 800 helyiség volt, ehhez képest ő egész családjával és személyzetével együtt megelégedett egy mindössze kilencszobás lakosztállyal, az is a vendégeknek kijáró traktusban helyezkedett el.”

230

A Turán „luxusát” még 1977-ben is felhánytorgatták: „Egy alkalommal utaztam – Shvoy Kálmán - a Turán vonattal, a kormányzói különvonattal, mely egy szalon-, egy étkező- és több I—II. osztályú pullman-kocsiból állott. A kormányzó környezetében levő urak ekkor már magasan ültek a lovon, mindegyik félistennek képzelte magát. Már volt testőrség, udvari borbély, detektív, szakács. Az volt az érzésem, hogy egy olyan szegény országnak, mint mi akkor voltunk, kár volt ez a nagy rongyrazás. Elegendő lett volna egy kocsit vagy szalonkocsit csatolni a rendes vonathoz, s nem ilyen luxussal utazni, mint ezek az urak.”²³¹

Olvasva a korabeli újságokat, feltűnt, hogy számos uralkodó udvari vonata ellen terveztek merényleteket. A Turán elleni merényletkísérletről, azonban nem szólnak a források.

A Turánhoz kapcsolódó protokolláris részokról Frisnyák Zsuzsa bőven ír. Én most az ő könyvéből emelek ki részleteket. Horthy mindig kísérettel utazott. Mindig vele volt a katonai és a kabinetiroda főnöke, a szárnysegédei, a testőrség parancsnoka és helyettese. Vele volt útmarshallja, egy orvos, néhány testőr, egy detektív, távirász és a konyhai személyzet. Később kibővült a katonai iroda egy tisztjével, a honvédelmi minisztérium sajtóosztályának egy munkatársával, egy palotás altiszttel és küldönccel. A vonatot mindig az államvasutak egy főtisztviselője vezette. A kormányzó udvari kocsijába csak a katonai és a kabinetiroda főnöke, az első szárnysegéd és a testőrség parancsnoka foglalt helyett. Közvetlenül a kormányzói termeskocsi melletti szalonkocsiban utazott a többi szárnysegéd, a katonai és kabinetiroda irodai beosztottjai, az orvos és az útmarshall. A kormányzó illetve a katonai és a kabinetiroda főnökének engedélye nélkül az udvari vonaton senki sem utazhatott. A szerelvényen utazók –ide értve a vasutasokat is-, mind névre szóló igazolványt kaptak. Az utazás programját a katonai iroda állapította meg. Részletesen szabályozták a vonat pályaudvari búcsúztatását, illetve fogadását is.²³²

A korszakra jellemző, hogy ekkoriban még a Főméltóságú Kormányzó Úrnak is volt magánélete. Magánjellegű útjairól, vadászatairól a sajtó igen gyakran hallgatott. Így a Turán magánútjai sem szerepelnek a sajtóban.

²³⁰ (Székely Hírmondó, 15. évfolyam, 2010-06-15 / 82. szám)

²³¹ (Magyarország, 14. évfolyam, 1977-01-16 / 3. szám)

²³² (Frisnyák Zsuzsa: Az udvari vonatok és a vasúti utazás)

A Turán hivatalos útjai:

Év:	Felkeresett települések (itt nem jelzem, ha egy évben többször is volt ott):
1920	Kisújszállás, Karcag, Debrecen, Újfehértó, Nyíregyháza, Ceglédre, Kecskemét, Szeged, Békéscsaba, Gödöllő, Budapest, Miskolc, Siófok, Szentese, Hódmezővásárhelyre, Makóra, Mezőhegyesre, Orosházára, Pusztapó, Hatvan, Eger, Ócsa, Csurgó major – Örkény, Sátoraljaújhely.
1921	Dorog, (Sütrég), Ódalmánd, Kaposvár, Nagykanizsa, Kurdacsibrák, Zalaegerszeg, Szombathely, Győr, Keszthely, Veszprém, Pécs, Dunaszecskő, Bátaszék, Baja, Szeged, Szőreg, Kecskemét, Félegyháza (Kiskunfélegyháza), Kiszombor. Sopronba Gömbös Gyulát vitte.
1922	Miskolc, Gödöllő, Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Kiskundorozsmára, Szeged, Mezőkövesd, Szikszó, Sátoraljaújhelyre, Örkény, Csorna, Kapuvár, Nagycenk, Győr, Körmend, Szombathely, Sárvár, Mosonmagyaróvár, Hegyeshalom, Sopron, Kőszeg, Celldömölk
1923	Nagykanizsa, Pécs, Újdombóvár, Szekszárd, Tolnamözs, Bátaszék, Tolna, Baja, Hidas-Bonyhád, Kaposvár, Örkény, Miskolc, Mezőkövesd, Gödöllő, Sáropatak, Tállya, Miskolc
1924	Kisköre, Debrecen, Budapest
1925	Cegléd, Veszprém
1926	Gyula, Kiskunhalas, Jutas, Veszprém, Mohács, Szikszó, Miskolc, Kecskemét, Szeged, Budapest, Ebes, Debrecen
1927	Debrecen, Hajdúböszörmény, Nagykőrös, Örkény, Berettyóújfalu, Hajdúszoboszló Ebben az évben használta a Győr—Sopron—Ebenfurti vasútvonalat is.
1928	Debrecen, Kisújszállás, Kenderes
1929	Szombathely, Makó
1930	Pécs, Szentlőrinc, Sopron, Kecskemét, Szeged, Dunaföldvár Sopronba a Bicske-Komárom-Győr-Csorna-Kapuvár útvonalon ment.
1931	Pápa
1932	(Kőszeg), Bicske, Komárom
1933	Keszthely
1934	
1935	Szeged, Alsózsolca
1936	Szin, Bánkút Olaszországi út: Bécs - Velence - Bologna – Róma, Hegyeshalom, Mosonmagyaróvár, Győr, Budapest
1937	Mosonmagyaróvár, Szeged, Kenderes (Ebben az évben 37 utat tett meg a Turán.)
1938	Lengyelországi út: Zebrzydowice, Krakkó, Varsó, Białowieża Székesfehérvár, Csödömér – Pápa Németországi út: Bécs – Berlin – Nürnberg – Bécs - Linz – Budapest Göring meghívására Kelet-Poroszországba ment Báreza, Kassa
1939	Mezőhegyes, Bakonysárkány, Szatmárnémeti, Nagyvárad, Csap, Munkács, Szerencs, Kecskemét, Szeged, Sátoraljaújhely, Torna, Kassa

1940	Kenderes, Csenger, Szatmárnémeti, Nagyvárad, Csíkszereda, Szeged (Ebben az évben 42 utat tett meg a Turán.)
1941	Németország – Ausztriai út: Monichkirchen Tolna, Szabadka, Keszthely, Kenderes, Hajdúszoboszló, Újfehértó, Nyíregyháza, Szolnok, Kolozsvár Hitler főhadiszállásán Lengyelországban a Farkasoduban.
1942	Kenderes, Pusztaszentlőrinc, Szeretfalva, Déda, Mezőhegyes
1943	Eger, vadászat a görgényi havasokban
1944	Németország – Ausztriai út: Salzburg – Linz - Hegyeshalom –Mosonmagyaróvár - Bicske – Budapest Horthy fogsága: Budapest – Bécs - németországi Hirschberg (Münchentől 50 km-re)
1945	Budapest, Kőszeg, Semmering, Sopron, Purgerstrasse, Bahndorf, Bécs, Krems, Spitzdonau, Linz, Salzburg, Hofgarten, Mibach, Eisenstrasse, Prága

Egy évben 37 illetve 42 utat tett meg a Turán. Lossonczy Miklósnak tűnt fel, hogy ez igen nagy számú utat jelent. Szerinte egyszerűen elképzelhetetlen, hogy a különvonat, vagy legalább egy része hetente, kéthetente, vagy akár háromhetente „úton lett” volna, hiszen egy év 52-53 hét. Lehet, hogy a telephelytől távol töltött napok számát értette rajta Frisnyák Zsuzsa. Frisnyák írta, hogy a Horthy család magánútjaira is szívesen használta a Turánt. Egy kenderesi hétvége lehetett 3-4 nap. Ha ezt havonta egyszer megtették, akkor már az ismert hivatalos utakkal együtt elképzelhető a 37-42 napi távollét a szerelvény eredeti budapesti állomáshelyétől.

A Turán protokolláris útjai a sajtó fényében részletesen kibontva:

1920

1920. március 18-án Horthy Kiskunfélegyházára érkezett. Vonatát ekkor már udvari vonatnak nevezték, de még nem kapta meg a Turán nevet. A Turán csak áprilisban készült el. A vonat Cegléd érintésével ment Szegedre 19-én. A szerelvény Pullmann kocsikból állt.²³³

Mitől Pullmann kocsi a Pullmann kocsi?

A luxus jellegű berendezés és a hálókülők bevezetése mellett Pullmann legjelentősebb újítása az volt, hogy forgóvázat épített be a vasúti kocsik alá. Ezekre azért volt szükség, mert az igények növekedésével a vasúti kocsik méretének is nőnie kellett, ami természetesen a járművek tömegének növekedésével is járt. Egy idő után annyira hosszúra tervezték a kocsikat, hogy azokat két tengelyen már nem lehetett elhelyezni. Ha viszont további, a szokásos módon mereven beágyazott tengelyeket helyeztek el az alvázon, az szinte lehetetlenné tette, hogy a vonat az íveltebb szakaszokon is áthaladjon. A kerekek beszorulhattak vagy lebillenhetek a sínről, miközben erősen koptatták is azok anyagát. Ennek problémáját oldotta meg Pullmann ötlete: olyan kéttengelyes, rövid tengelytávolságú alvázat kell beszerezni a kocsik két végére, amelyek egy forgótányér körül elfordulhatnak. Emellett a forgóvázakon olyan lengéscsillapítókat kell alkalmazni, amelyek jelentősen csökkentik a kocsik rázkódását. Magyarországon az elsőként

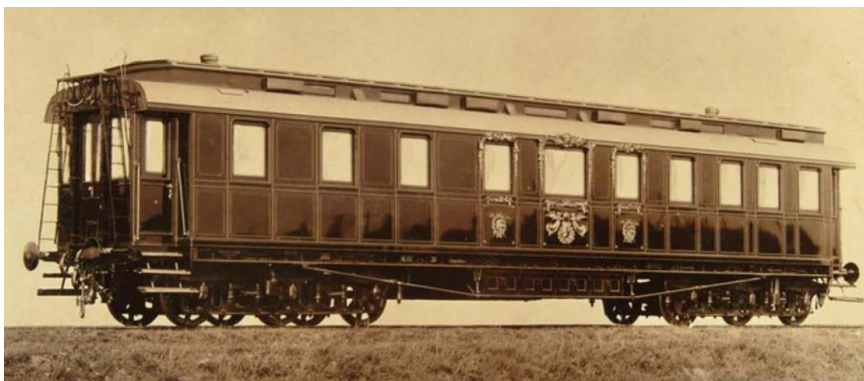
²³³ (Félegyházi Hírlap, 38. évfolyam, 1920-03-21 / 13. szám)
(Uj Nemzedék, 2. évfolyam, 1920-03-20 / 69. szám)

felavatott, Pest-Vác vasútvonalon is forgóvázás pullmannkocsik futottak a síneken. Ugyanígy a mozdonyokon is alkalmazták forgóvázasokat, amelyek így Pullmann legfontosabb ötletének minősültek. A Pullmann kocsikat nagy fényűzéssel berendezett háló-, étkező- és termes-kocsik gyanánt használták.²³⁴

1920. április 12-13-ra virradóan, indult először útjára a Turán. Erről így írtak a korabeli újságok:

„Horthy Miklós, Magyarország kormányzója a rablóktól felszabadult Tiszántúlra utazik a budapesti Nyugati pályaudvarról. Azt mondja a magyar példabeszéd: minden ember otthon hasonlít legjobban önmagához. Vonzott bennünket, hogy mikor szűkebb hazájába utazik, mellette legyünk, lássuk a kormányzót otthon. Ismernünk kell teljesen a nagyinkat, hogy követhessük szándokát. Elmentünk hát véle, elkísértük különvonatát tiszántúli útjára. **Április 12—13-ra virradóra, reggel három órakor indult el a „Turán” különvonat (így, nevezték el a kormányzó úr udvari vonatát)** a nyugati pályaudvarról. A beszállás ideje este tíz órára volt kitűzve. A kíséző személyzet már előbb elfoglalta a helyét a vonaton. Az érkezők meglepődve szemlélték a pompás udvari vonatot, mert hiszen tudvalévő, hogy az oláhok az összes udvari vonat szerelvényeket elrabolták. Az álmélkodó kérdezősködés nyomán azután hamarosan híre futott, hogy a Magyar Királyi Államvasút részéről kellemes meglepetésben részesült a kormányzó úr: az igazgatóság ugyanis tűrhetetlennek tartotta, hogy a kormányzó ezekre a fárasztó útjaira, midőn több napot kell a vonaton töltenie, a lerongyolódott, kényelmetlen kocsikon utazzék. Az államvasúti főműhely munkásai is megértették az igazgatóság intencióját s éjjelt is nappallá téve dolgoztak, iparkodtak, hogy már erre a debreceni útra összeállítsák az új udvari vonat garnitúráját. **Az új szerelvény megcsinálásához a használatból régebben kivont udvari kocsik anyagát használták föl. A kormányzó úr kényelmes termes kocsija, melyben az ő hálózakasza s a szárnysegédeknek fülkéje helyezkedik el, a terem két oldalán annak a termes kocsinak anyagából képződött ki, mely Ferenc József király idejében Paar és Bolfras táborszernagyok használatára szolgált az udvari vonaton** (ex Udvari 23-as kocsi). – Két udvari vonata volt Ferenc Józsefnek. Az első 13 kocsiból állt és 1884-ben a Prága melletti Ringhoffer Kocsigyárban készült. Az említett vagon talán az úgynevezett második udvari vonat része lehetett, ami 1896-ban készült el, és egykor 7 kocsiból állt. Ezt a millenniumi udvari vonatot a Ganz és Társa gyártotta le. –

²³⁴ (<http://www.mimicsoda.hu/cikk.php?id=1396>)



A második udvari vonat egy kocsija. Sötétzöld színű, aranyozott díszítményekkel gazdagon ellátott, négytengelyes vagon. (A kép érdekessége, ha jól látom, hogy az egyik forgóváz 3 tengelyes, míg a másik csak 2 tengelyes.) Eredetileg a kíséret tagjait szállította, de valamiért nem volt hozzákötve a szerelvény többi részéhez, így ez túlélte az I. világháború utáni román fosztogatásokat. Ez lehetett Horthy termeskocsija a Turán udvari vonaton 1920-ban. A kocsi egyesek szerint a II. világháborúban megsemmisült, mások szerint Csehszlovákiába került.²³⁵



A képen Ferenc József második udvari vonatának egy része. Talán a románok vitték magukkal 1920-ban. A vonat összetétele: mozdony, uralkodó termes kocsija, királyné termes kocsija, udvari étkezőkocsi, udvari kíséret „A” termes kocsija, udvari kíséret „B” termes kocsija, kísérő személyzet kocsija, szolgálati kocsi. A király, valamint a királyné termes kocsija, két-két három tengelyű forgózsámolyon nyugszik.²³⁶

Az udvari vonat összeállítása 1896-ban: 7 kocsiból állt, kettő 6 tengelyes, további három 4 tengelyes és még kettő 3 tengelyes.²³⁷

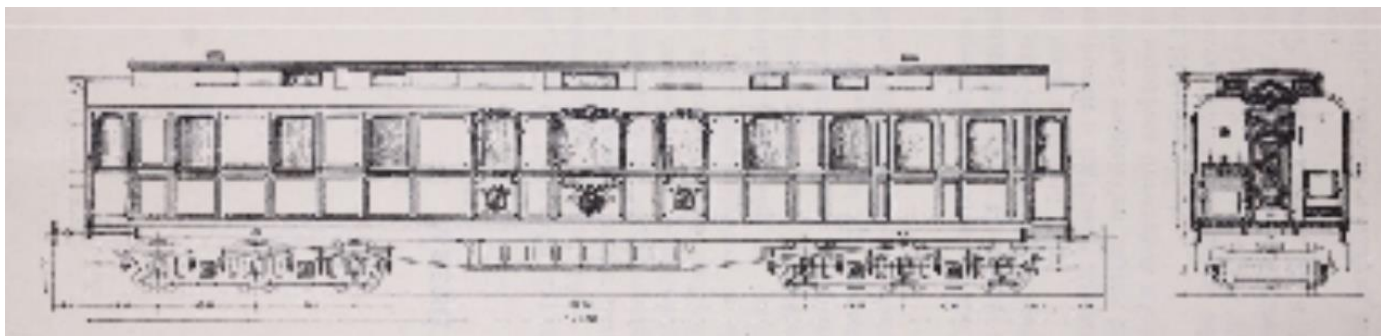
²³⁵ (<https://www.szoljon.hu/kozelet/helyi-kozelet/volt-egyszer-egy-udvari-vonat-1272607/>)

(<https://www.ktenet.hu/uploads/events/2017-10-17-kozlekedesteknikai-napok/doc/meszaros-andras-eloadasa.pdf>)

²³⁶ (https://timelord.blog.hu/2012/04/14/az_eltunt_kiralyvonat)

(Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 8. kötet (Budapest, 1898) Birly Béla: Vasúti kocsik)

²³⁷ (<https://forum.index.hu/Article/showArticle?go=65807715&t=9116135>)



Ferenc József termes kocsija. Ez nem volt része a Turánnak, de a Turán része is ilyen jellegű kocsik volt.

(Ferenc József udvari vonata.: A kocsik teljes hossza az ütközőkkel együtt 18. 71 méter, legnagyobb tengelytávolsága a két szélső tengely között 15. 10 méter. A király kocsijának önsúlya 41.9 tonna, a királyné kocsijáé 42.5 tonna. Az udvari kíséret részére készült két »A« és »B« termes kocsik hossza és tengelytávolsága azonos az étkező-kocsiéval, az »A« termes kocsik súlya 37.4 tonna, a »B« termes kocsiké pedig 38.1 tonna. Ezen udvari termes kocsik belső berendezésükre oldalfolyosós szakaszos kocsik, melyeknél a folyosó, a kocsik közepén egy teremmel van megszakítva ; az »A« kocsik hat, a »B« kocsik pedig nyolc félfülkével bír. A kíséret személyzet kocsija, valamint a szolgálati kocsik három külön álló, szabadon beállítható tengellyel bír. Alvásuk tisztán vasszerkezet. A kocsik egész hossza, az ütközőkkel együtt 12.61 méter, tengelytávolságuk 8.0 méter, önsúlyuk pedig 21.0 tonna, illetőleg 20.0 tonna. **Horthy kocsija a Turánon feltehetőleg az egyik ilyen udvari kocsi lehetett.**) (Egy újságcikk szerint 1934-ben a Budapestre látogató sziámi uralkodópár, Ferenc József egykori udvari vonatát használta. Feltehető, hogy ez egy osztrák vonat volt és nem az egykori magyar királyi udvari vonat.)²³⁸

A Főméltóságú Kormányzó Úr Turán nevű különvonata:

Külön kocsija van a kíséretnek, itt van a telefonközpont is, mely kapcsol a kormányzó szalonjába is. Külön kocsija van a hivatalos személyeknek, meghívottaknak és testőrségnek, az utolsó kocsi a kormányzó automobilját viszi. A lokomotív után a pakkós kocsit csatolják, e között és a kormányzó úr kocsija között a MÁV igazgatóságának kocsija van. A Turán ekkor 8 kocsiból állt. Az igazgatóság részéről ugyanis, régi szokás szerint, mindig elkíséri az államvasút fővezetőségéből valaki az udvari vonatot. A kormányzó szegedi útjára Keletin Dénes, a MÁV kormánybiztosa utazott a vonattal. Debrecenbe tasnádi Szücs Andor cs. és kir. kamarás, miniszteri tanácsos, kormánybiztos- helyettes, utazott el s Ráday Gedeon gróffal, a pestmegyei főkormánybiztossal mintegy a kormányhatóságot képviselték. A MÁV részéről Horánszky Gyula igazgató, mint egyik intézője az új szerelvény létrehozásának, továbbá Lázár László felügyelő kísérték el útjára az udvari vonatot. A vonat útja, a merre halad, egy diadaluk A kora reggeli órákban fut keresztül a vonat Szajolon, a Himnusz hangjait halljuk s álmunkból felébredve az ablakhoz húzódunk: kint van a falu apraja-nagyja, az állomás föl van bokrétázva, zászlózva, a banda húzza, az emberek kalaplevéve énekelnek. A vonat tovább ha-

²³⁸ (Pesti Napló, 85. évfolyam, 1934-08-07 / 177. szám)

lad, ha a kormányzó ébren lenne, biztosan megállította volna, mert ha falut kint látja az állomáson, többször megállítja a vonatot, hogy néhány szót beszélhessen a néppel. Egy ilyen zsúfolt falusi állomáson megkérdeztem egy polgári:

— Az egész falu kijött?

— Ki!

— Hát otthon ki maradt?

— Csak a kutyák!

Fenséges, nyugalmas, istenáldotta ez a nagy magyar Alföld; az ember nem tudja eldönteni, hogy kincset termő ereje a földiében van-e, vagy a levegőjében, mely csapadékával s az alföldi napsugár hevével duzzasztja meg, érleli aranyárgára a mindennapi kenyeret adó szemet. Az Alföld népe ezeken a napokon hős fiát, nagynevű szülöttjét, Hunyadi János alkotmányunk szerinti kormányzóságának örökösét, Horthy Miklós kormányzót köszönti s föltárja Télikét. A szónokok mindenütt emlegetik a föld vérségének a kapcsolatát, a kormányzó családjának régi alföldi származását, szeretettel beszélnek az atyjáról, azután Horthy Szabolcsról, a ki a főispáni székből ment el a háborúba s ott hősi halált halt. S mi, a kik a gyengéd ragaszkodás, a becéző szeretet és a tradíciókban megnyilatkozó testvéries simogatás, ölelkezés e fölemelő jeleneit nézzük s benne az ünnepeket s az ünneplőket látjuk, azt gondoljuk magunkban: ez a nép, mely ezen a földön lakik, épp oly tényezője ez istenáldotta vidék gazdagságának, mint akár a földje, vagy az éghajlata. A kormányzó szereti hangoztatni beszédeiben, hogy nem született szónok. Ha szónoklat alatt plasztikus beszédet kell érteni, akkor csakugyan úgy lenne, mert a kormányzó beszédeit a közvetlenség jellemzi s a mondatok katonás rövidsége. Képei azonban, melyet beszédközben használ, oly megkapóak és találóak, tartalomban oly gazdag a beszéde, igazságai annyira megdönthetetlenek, hogy viszi, ragadja magával hallgatóságát a csendesen gyönyörködő helyeslésből a kitörő lelkesedésbe. Karcagon történt, hogy mikor a száz hold föld ajándékozását köszönte meg, melyet a díszközgyűlés szavazott meg s végül bejelentette, hogy a földet valamely különösen vitéz katonának fogja adományozni s az ilyen kisbirtokokból, a mennyiben ez alkotmányjogilag lehetséges, majorátust fog csinálni. Hogy mond hassák el később büszkén ezek a kisbirtokosok, hogy apáink vérük hullásával szerezték ezt a földet. Leírhatatlan lelkesedés tört ki erre s a hallgató agyában bontakozni kezdtek a kormányzó koncepciójának messzireható perspektívái. Most érijük meg, hogy miként tudta, szinte példátlan gyorsasággal, szinte máról holnapra megcsinálni a magyar nemzeti hadsereg mai nagyszerű, fegyelmezett szervezetét. Érti ismeri a magyar nép lelki világát, vágyát, törekvését a kormányzó. A katonát pedig megbecsüli, szigorúan, de szeretettel bánik vele, a katona tudja, érzi ezt; s érzi, hogy a kormányzó hadseregének tisztikara a hadúr neveltje, a ki tisztjeitől is a katona szeretetét követeli. A tiszt a legénységgel szemben nem az többé, a mi a közös ármádiában volt. A tiszt ma a katona gondozója, oktatója, óvója, barátja: magyar tiszt áll szemben a magyar katonával. S a katona bátran bízza magát egészen tisztjére, a tiszt kezének vezetésére, mert tudja, hogy a közös mindnyájunk sorsa, java érdekében kell cselekedni s a tiszt jobban tudja, mit akar a kormányzó, ő pedig legjobban tudja, hogy mit kell tennünk a hazánkért. A nép, a föld népe, annyi balsors tapasztalása után, jól tudja, hogy ha nem seregük a hadsereg köré, ha nem támogatja, akkor, akár minden esztendőben eljöhet hozzánk valamelyik zsákmanýra éhes szomszédunk, mikor nálunk jó termés van, ő náluk rossz. És a népnek ez a fölvilágosulása a kormányzó munkája, a ki jár közötte, mint Mátyás király tette. Azt láttuk, azt érez-

tük ezen az utunkon, hogy Horthy Miklós kormányzó nem egyszerűen kormányzója az országnak, hanem a magyar ügynek, Magyarország ujjaébredésének és föltámadásának, a szebb és nagyszerű jövőnek, mint az igazi apostoli magyar király helyettese; Gondviselés apostola.”

„A MÁV munkásai udvari vonatot készítettek a kormányzónak. Tegnap este 9 órára nyolc kocsiból álló udvari vonat várakozott a nyugati pályaudvaron. **Valamennyi kocsi ragyogott, a fényes, fekete lakk maga erősebb volt, mint a kőszén és füst illata a nagy csarnokban, minden kocsi oldalán arany korona fénylik, az ablakokra vadonatúj sárga selyem függöny ereszkedik, csillogó rézrudak a lépcsők mellett, fény és tisztaság végig a folyósokon. Puha szőnyegbe süpped az ember lába, amint végigmegy a kivilágított kocsikon.** A MÁV munkásai készítették az új vonatot Horthy Miklós kormányzónak s minden csöpp részén a munkáskéz szeretete csillog. Egy új vonattal lepték meg Magyarország kormányzóját, aki tegnap este (13-án) utazott először rajta, amikor a felszabadult Tiszántúlt ment meglátogatni.”

Horthy Miklós tervezett útja ekkor a Tiszántúlon: Kisújszállás (14-én), Karcag (14-én), Debrecen (14-én) és Újfehértó (15-én), Nyíregyháza (15-én). A vonat 15-én a visszaúton Ceglédre érkezett.

Ezen az úton a szerelvény így nézett ki: A „begördülő udvari vonatot, mely **koronás címerekkel és a mozdonyon nemzeti- szín zászlókkal volt díszítve.**” A vonat egyik kocsijának folyósóján volt egy **ruganyos dívány.**²³⁹

1920 júniusában a vonat Kecskeméten volt.” Horthyról szól a napló 1920- ban írott néhány sora is: „ Június 28—29—30.: A kormányzó látogatása Kecskeméten, Szegeden, Csabán ... Éjjelezés .a Túrán vonaton ...”²⁴⁰

1920. augusztus 14-én Gödöllőről, Budapesten át Miskolcra ment. Miskolcra a Turán Gödöllőre érkezett vissza. A szerelvényt Gangl Bódog főfelügyelő vezette a vonatot.

„A kormányzó azonnal visszavonult dolgozófülkéjébe és a „Túrán” táviró és telefonállomása működésbe lépett. „²⁴¹

²³⁹ (Budapesti Hírlap, 40. évfolyam, 1920-04-18 / 94. szám)

(Uj Nemzedék, 2. évfolyam, 1920-04-14 / 90. szám)

(Uj Nemzedék, 2. évfolyam, 1920-04-15 / 91. szám)

(Czeglédi Híradó, 2. évfolyam, 1920-04-18 / 32. szám)

(Uj Nemzedék, 2. évfolyam, 1920-04-20 / 95. szám)

²⁴⁰ (Magyarország, 20. évfolyam, 1983-08-28 / 35. szám)

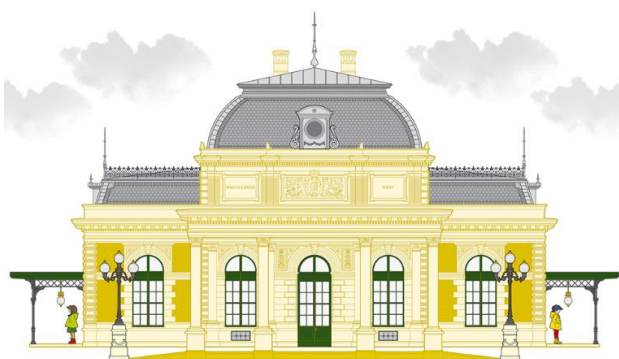
(Kecskeméti Közlöny, 4. évfolyam, 1922-06-29 / 148. szám)

²⁴¹ (Kis Ujság, 33. évfolyam, 1920-08-15 / 194. szám)

(Kecskemét és Vidéke, 1. évfolyam, 1920-08-17 / 77. szám)

(Pesti Napló, 71. évfolyam, 1920-08-15 / 194. szám)

(Uj-Somogy, 2. évfolyam, 1920-08-17 / 187. szám)



A gödöllői királyi váró.²⁴²

1920. augusztus 22-én a Turán Siófokra vitte Horthy-t.²⁴³

1920. augusztus 28-án a Főméltóságú Kormányzó Úrat ismét Kecskemétre vitte a Turán. A vonat innét feltehetőleg Gödöllőre tért vissza.²⁴⁴

1920. augusztus 29-én Gödöllőről indult a Turán.²⁴⁵

„(A kormányzó utazása.) A Magyar Táv- Irati Iroda jelenti: A kormányzó ma este 10 órakor szállott Gödöllőn a Túrán különvonatra. A kíséret jelentkezése után a kabinetiroda és a katonai iroda előadói hosszabb jelentést tettek a kormányzónak. A Túrán vasárnap reggel 10 órakor érkezik a Csongrád-szentesi hídavatáshoz. Onnan a kormányzó Szentesre, Hódmezővásárhelyre, Makóra, Mezőhegyesre, Orosházára és Békéscsabára megy, ahol a helyőrségek felett szemlét tart, majd szeptember 1-én Egerben az egyik gyalogezred zászlószentelésén fog részt venni. A négynapos szemle végeztével, szeptember 1-én, délután fog visszatérni Gödöllőre.”²⁴⁶

1920. augusztus 30-án a Turán Szegeden, Szentesen és Hódmezővásárhelyen volt. A vonat az Alföldi körút során felkereste Makót 30-án, Orosházát, Békéscsabát.²⁴⁷

1920. szeptember 1-én 7 órákkor már Makóról jelentik a Turánt, majd 9 órákkor Orosházáról. A vonat Orosházán fél órát állt, majd tovább ment a következő állomására. A tiszántúli körút következő állomása Békéscsaba. Innét Pusztapó-ra ment. A vonat este 10 órákkor Hatvanba érkezett. Itt kötötték a szerelvényhez a Főméltóságú Asszony kocsiját. Innét ment a szerelvény Egerbe.²⁴⁸

²⁴² (<http://godolloimuzeum.hu/wp-content/uploads/2014/02/BESZAMOLO-KIRALYI-VONATOK.pdf>)

(<http://www.gkrte.hu/public/magazin4.php?id=632>)

²⁴³ (Uj-Somogy, 2. évfolyam, 1920-08-24 / 192. szám)

(Budapesti Hírlap, 40. évfolyam, 1920-08-24 / 200. szám)

²⁴⁴ (Kecskemét és Vidéke, 1. évfolyam, 1920-08-31 / 88. szám)

²⁴⁵ (Budapesti Hírlap, 40. évfolyam, 1920-08-29 / 205. szám)

²⁴⁶ (Budapesti Hírlap, 40. évfolyam, 1920-08-29 / 205. szám)

(Világ, 11. évfolyam, 1920-09-01 / 207. szám)

²⁴⁷ (Szeged 1920. augusztus 31, kedd I. évfolyam, 13. szám)

(Pesti Hírlap, 42. évfolyam, 1920-09-01 / 207. szám)

(8 Órai Ujság, 6. évfolyam, 1920-08-31 / 206. szám)

(Pesti Hírlap, 42. évfolyam, 1920-08-31 / 206. szám)

²⁴⁸ (Kis Ujság, 33. évfolyam, 1920-09-01 / 207. szám)

1920. szeptember 02-án a vonat Egerbe érkezett, majd visszatért Gödöllőre. Egyes újságcikkek szerint a vonat Budapestre ment.²⁴⁹

Úgy tűnik, hogy az újságokban előre tervezett programban programváltozás történt a tiszántúli és egri út esetében.

„A Turán vasárnap reggel 10 órakor érkezik a csongrád-szentesi hídavatáshoz. Onnan a kormányzó Szentesre, Hódmezővásárhelyre, Makóra, Mezőhegyesre, Orosházára és Békéscsabára megy, ahol a helyőrségek felett szemlét tart, majd szeptember 1-én Egerben az egyik gyalogezred zászlószentelésén fog résztvenni. A négynapos szemle végeztével, szeptember 1-én, délután fog visszatérni Gödöllőre.”²⁵⁰

1920. október 03-án a Turán Ócsa –itt megállt a vonat- érintése után befutott a Csurgó major megállóba, hogy onnét Horthy gépkocsin menjen tovább Örkénybe.²⁵¹

1920. december 19-én a Turán Sátorajáújhelyre érkezett.

„— (A kormányzó Zemplénben.) Sátorajáújhelyről jelentik: Horthy Miklós kormányzó főméltósága ma reggel a Turán különvonattal Sátorajáújhelyre ért. A kormányzó Károlyi László gróf Zemplén megyei, radványi birtokára utazott, ahol részt fog vonni a tiszteletére rendezendő vadászon.”²⁵²

1921

1921. február 20-án Dorogra érkezett a Turán.²⁵³

1921. június 3-án vette kezdetét a Főméltóságú Kormányzó Úr dunántúli utazása.

„A kormányzó a Dunántúl. A kormányzó szombat reggel a Turán különvonaton dunántúli körútra indult. Először a sütregi állami méhest tekintette meg, majd az ódalmándi borgazdaságot. Ódalmándról Kaposvár felé vette útját, ahová 12 óra 40 perckor’ érkezett meg. Az állomáson disz- század várta a kormányzói, élén Soós Károly körletparancsnokkal, akinek jelentése után Sárközi György főispán üdvözölte a kormányzót. Ezután harangzúgás közepett a kormányzó és kísérete a küldöttségek — a rendőrség, katonaság és diákság sorfala között a Kossuth-térre vonultak, ahol a város polgármesterhelyettese mondott üdvözlő beszédet. Ezután a vármegye- házán] volt fogadtatás, utána diszebed, melynek végeztével a kormányzó sportünnepélyen vett részt.”²⁵⁴

(Nemzeti Ujság, 2. évfolyam, 1920-09-01 / 207. szám)

(Pesti Hírlap, 42. évfolyam, 1920-09-01 / 207. szám)

(Pesti Napló, 71. évfolyam, 1920-09-01 / 207. szám)

(Új Nemzedék, 2. évfolyam, 1920-09-02 / 208. szám)

(Budapesti Hírlap, 40. évfolyam, 1920-09-01 / 207. szám)

²⁴⁹ (Miskolczi Napló, 20. évfolyam, 1920-09-03 / 203. szám)

²⁵⁰ (Budapesti Hírlap, 40. évfolyam, 1920-08-29 / 205. szám)

²⁵¹ (Egyetértés - esti kiadás, 1. évfolyam, 1920-10-05 / 28. szám)

(Pesti Napló, 71. évfolyam, 1920-10-05 / 235. szám)

(Friss Ujság, 25. évfolyam, 1920-10-05 / 235. szám)

²⁵² (Magyarság, 1. évfolyam, 1920-12-19 / 5. szám)

²⁵³ (Pesti Hírlap, 43. évfolyam, 1921-02-22 / 42. szám)

²⁵⁴ (8 Órai Ujság, 7. évfolyam, 1921-06-07 / 122. szám)

1921. június 04-én a Turán Kaposvárra érkezett, majd 5-én Nagykanizsára. A Turán különvonaton a tolnamegyei Kurdcsibrákra érkezett, majd tovább ment Zalaegerszegre, majd Szombathely és Győr a következő állomás.²⁵⁵

1921 júniusában egy királysági írás felrótta Horthy-nak, hogy a MÁV szűkös szénkészletét az udvari vonatra tékozzolja. Ugyan ekkor, más lapok is felróták az udvari vonat létét.²⁵⁶

1921 júliusában a dunántúli körúton lévő Horthy, felkereste Keszthelyt a Turán-on utazva 4.-én. Keszthelyre Veszprémből érkezett. Ezen utazás során a szerelvény járt Nagykanizsán és Zalaegerszegen is.²⁵⁷

1921. október 5-én reggel 9 órakor a Turán Pécsre érkezett. **A Turán ekkor 9 szalonkocsiból állt.** A kormányzó tovább utazott gépkocsin Dunaszekcső érintésével, Bátaszékre. Bátaszéken szállt fel a Turánra. Innét utazott tovább a vonattal Bajára. Bátaszéken a Turánra felrakták a kíséretének autóját is.²⁵⁸

1921. október 06-án a Turán Horthy-t Bajára, Szegedre, majd Szőregre vitte. Ez a Főméltóságú Kormányzó Úr délvidéki útjának volt a része. Október 10-én a vonat áthaladt Kecskeméten.²⁵⁹ 1921 októberében Félégyházára vitte a vonat az admirálist. Ekkor a szerelvény járt Kiszomboron október 8-án volt a vonat, míg Szegeden 8-án és 9.-én.²⁶⁰

A Turán 1921 októberében járt Félégyházán.²⁶¹

1921. október 24 és november 5 között valamikor, a Turán Sopronban járt. De ekkor utasa nem Horthy, hanem Gömbös Gyula volt.

„A Turán be is robogott az állomásra egész pontosan, de nagy meglepetésemre abból nem a kormányzó szállott ki, hanem Gömbös Gyula, Ranzenberger Jenő őrnagy, azután Manno Miltiádesz rajz- és szobrászművész kíséretében.” „..... Nem volt igaz, mintha Gömböst a kormányzó küldte volna Sopronba, hanem saját elhatározásából fűttetett be a Turánba, amellyel

²⁵⁵ (Somogyi Ujság, 12. évfolyam, 1930-02-23 / 45. szám)

(Világ, 12. évfolyam, 1921-06-07 / 122. szám)

(Pesti Hírlap, 43. évfolyam, 1921-06-07 / 122. szám)

(<https://www.zaol.hu/elestilus/helyi-elestilus/horthy-miklos-zalai-latogatasai-2449436/>)

(Zalai Hírlap, 53. évfolyam, 1997-02-08 / 32. (33.) szám)

²⁵⁶ (Jövő, 1. évfolyam, 1921-06-22 / 101. szám)

(Előre, 17. évfolyam, 1921-06-28 / 3220. szám)

²⁵⁷ (Pesti Hírlap, 43. évfolyam, 1921-07-03 / 144. szám)

(Az Ujság, 19. évfolyam, 1921-06-07 / 122. szám)

(Új Nemzedék, 3. évfolyam, 1921-06-07 / 122. szám)

(Nemzeti Ujság, 3. évfolyam, 1921-06-07 / 122. szám)

(Nemzeti Ujság, 3. évfolyam, 1921-07-05 / 145. szám)

²⁵⁸ (Pécsi Szemle, 14. évfolyam, 2011 / 4. szám: Kult László: Horthy Miklós látogatásai Pécsen)

(Munkás, 1. évfolyam, 1921-10-06 / 8. szám)

²⁵⁹ (Pesti Hírlap, 43. évfolyam, 1921-10-09 / 225. szám)

(Kecskemét és Vidéke, 2. évfolyam, 1921-10-11 / 230. szám)

²⁶⁰ (Félégyházi Hírlap - Félégyházi Híradó, 39. évfolyam, 1921-10-16 / 42. szám)

(Szegedi Napló, 44. évfolyam, 1921-10-08 / 454. szám)

²⁶¹ (Félégyházi Hírlap - Félégyházi Híradó, 40. évfolyam, 1922-07-02 / 28. szám)

(Félégyházi Hírlap - Félégyházi Híradó, 39. évfolyam, 1921-10-16 / 42. szám)

azután Sopronba érkezve, népszerűségét hajhászó célzattal tartotta kiszínezett beszámolóját.”²⁶²

1922

1922 januárjában, vagy februárjában az udvari vonat Miskolcon járt, ahová vadászatra vitte Horthy-t.²⁶³

1922. június 29-én Gödöllőről Ceglédre érkezett. A Vonat Kecskemétre ment tovább. A következő állomás Kiskunfélegyháza. Innét Kiskundorozsmára ment a Turán, hogy aztán másnap már Szegeden legyen.²⁶⁴

1922. június 30-án Szegedre vitte a Főméltóságú Urat a Turán.²⁶⁵

1922. június végén, vagy július elején a Kormányzót a Turán Kecskemétre, majd Félegyházára vitte.²⁶⁶

1922 szeptemberében Mezőkövesdre érkezett, majd tovább utazott Miskolcra és Szikszóra. Szikszóról Sátoraljaújhelyre ment tovább a Turán.²⁶⁷

1922. november 6-án Örkénybe vitte a Turán a vitézek főkapitányát.²⁶⁸

1922. december 6-án a szerelvény Csornán volt. A vonat következő állomása Kapuvár, majd Nagycenk. A Vonat 10-én Győrbe érkezett. A szerelvény 12-én Körmendre és Szombathelyre érkezett. Másnap 13-án ismét járt Körmenden, majd felkereste Sárvárt és Magyaróvárt (Mosonmagyaróvár) és Kőszegen. Másnap 14-én Hegyeshalom és Csorna volt a célállomás. Sopronba 14-én érkezett meg. Ezen a körúton a Turán járt Celldömölkön is.²⁶⁹

1923

1923 áprilisában ismét Nagykanizsára látogatott Horthy a Turánnal. Ekkor a hatodik gyalogezred zászlószentelő ünnepségére kapott meghívást. Este a vonat visszatért Budapestre.²⁷⁰

²⁶² (Soproni Szemle, 40. évfolyam, 1986 / 4. szám, Fogarassy László: Prónay Pál emlékezése az 1921. évi nyugatmagyarországi eseményekről. Negyedik rész)

²⁶³ (Új Előre, 18. évfolyam, 1922-02-02 / 3429. szám)

²⁶⁴ (Új Barázda, 4. évfolyam, 1922-06-29 / 145. szám)

²⁶⁵ (Új Nemzedék, 4. évfolyam, 1922-07-01 / 146. szám)

(Dunántúl, 12. évfolyam, 1922-07-01 / 146. szám)

²⁶⁶ (Félegyházi Hírlap - Félegyházi Híradó, 40. évfolyam, 1922-07-02 / 28. szám)

(Kecskeméti Közlöny, 4. évfolyam, 1922-07-01 / 149. szám)

²⁶⁷ (Pesti Hírlap, 44. évfolyam, 1922-09-30 / 222. szám)

²⁶⁸ (Szózat, 4. évfolyam, 1922-11-07 / 255. szám)

²⁶⁹ (Kőszeg 1922. december 17, 51. szám)

(Kecskeméti Közlöny, 4. évfolyam, 1922-12-13 / 286. szám)

(Szózat, 4. évfolyam, 1922-12-14 / 286. szám)

(Pesti Hírlap, 44. évfolyam, 1922-12-14 / 284. szám)

(Kisalföld, 48. évfolyam, 1993-09-06 / 208. szám)

²⁷⁰ (<https://www.zaol.hu/életstilus/helyi-életstilus/horthy-miklos-zalai-latogatasai-2449436/>)

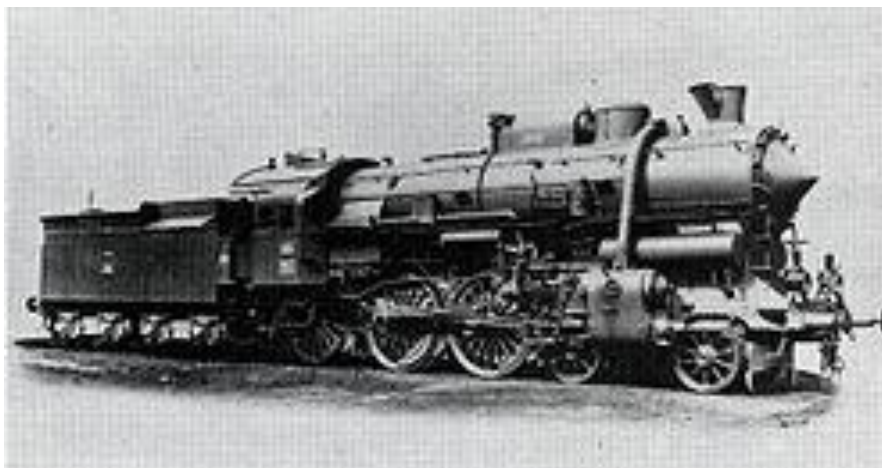
1923 április 26-án Pécsre érkezett. Pécsről a vonat Újdombovárra, majd Szekszárdra és Tolnamözsre érkezett. A következő állomás Bátaszék. Innét ment Tolnára, majd Baja városába 27-én. A szerelvény Hidas-Bonyhád után utána Kaposvárra ment 28-án.²⁷¹

1923. május 15-én a Turán Örkénytábor állomáson volt.²⁷²

1923. június 10-én a szerelvény Miskolc érintésével Mezőkövesdre ment.²⁷³

1923. október 9-én Gödöllőről Sáropatakra érkezett a Turán. Ekkor felkereste Tállya-t is, majd Gödöllőre érkezett vissza.²⁷⁴

1923.11.24-én a Miskolc Tiszai Pályaudvarra indult a szerelvény. A Turánt ekkor a **328**-as mozdony húzta, majd átmenetileg a **342**-es vontatta az iparvágányon, amikor felkereste a diósgyőri vasgyárat.²⁷⁵



A 328-as típusú mozdony, amelynek sebessége 90-100 km/h, de 70 km felett „nyugtalanul” futott. Az utolsó mozdonyt 1973-ban nyugdíjazták.

²⁷¹ (Pécsi Lapok, 2. évfolyam, 1923-04-27 / 95. szám)

(Pécsi Lapok, 2. évfolyam, 1923-04-28 / 96. szám)

(Uj-Somogy, 5. évfolyam, 1923-04-29 / 98. szám)

(Vendel István (szerk.): Szekszárd megyei város monográfiája (Szekszárd, 1941))

(Pesti Hírlap, 45. évfolyam, 1923-04-28 / 96. szám)

(Dunántúl, 13. évfolyam, 1923-04-28 / 96. szám)

²⁷² (Uj Nemzedék, 5. évfolyam, 1923-05-15 / 108. szám)

²⁷³ (Uj Nemzedék, 5. évfolyam, 1923-06-12 / 130. szám)

²⁷⁴ (Magyar Jövő, 5. évfolyam, 1923-10-10 / 228. szám)

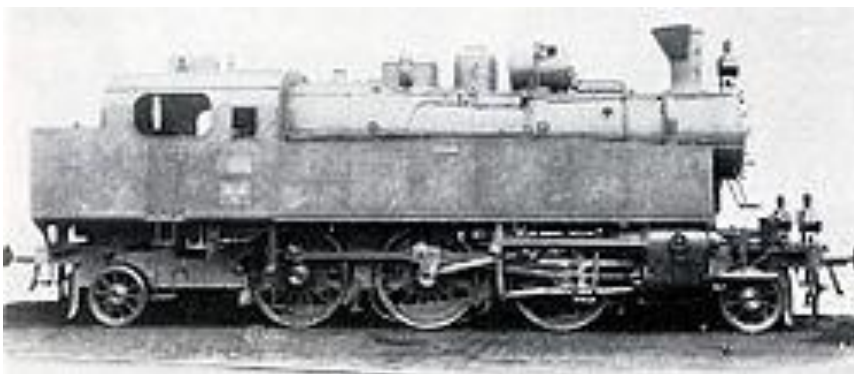
(Kultúra és Közösség, 12. évfolyam, 1985 / 1. szám: MŰVELŐDÉS ÉS ÖNRENDELKEZÉS: Koncz Gábor: Módszertani szempontok "A Művelődés Háza, Sáropatak" tevékenységének tervezéséhez)

(Magyar Jövő, 5. évfolyam, 1923-10-09 / 227. szám)

(<https://core.ac.uk/download/pdf/42927238.pdf>)

²⁷⁵ (Magyar Jövő, 5. évfolyam, 1923-11-25 / 267. szám)

(Reggeli Hírlap, 32. évfolyam, 1923-11-25 / 268. szám)



A 342-es típusú mozdony, amely sebessége 85 km/h. 1915-1972-ig voltak szolgálatban.

1924

1924.04.02-án 11.30-kor futott ki a Nyugati-pályaudvarról és Kiskörére ment. Másnap az újjáépített Abádszalók-Pusztataksony vasútvonalat és vasúti hidat avatta fel a szerelvény.²⁷⁶



A Turán 1924-ben Kiskörén.

1924. november 6-án a Turán Debrecenben volt, és még aznap visszatért Budapestre.²⁷⁷

A képen legtávolabb az első 1-es számú kalauzkocsi, feltehetőleg a mozdony után. Utána talán a még át nem épített tetejű 2., avagy régi millenniumi kocsi –ekkor kormányzói szalonkocsi-, az az utáni kocsit nem ismerem.

²⁷⁶ (Dunántúl, 14. évfolyam, 1924-04-04 / 79. szám)

²⁷⁷ (Új Barázda, 6. évfolyam, 1924-11-07 / 237. szám)

(8 Órai Ujság, 10. évfolyam, 1924-11-07 / 236. szám)

1925

1925. május 5-én a Turán 7 percre megállt Cegléden.²⁷⁸

1925. május 25-én a kormányzót a Turán Veszprémbe vitte.²⁷⁹

1925. augusztus 31-én a Főméltóságú Kormányzó Úr különvonata befutott a ceglédi pályaudvarra.²⁸⁰

1926

1926. január 2-án a Turán Gyulára ment, hogy Horthy megszemlélje az árvíz sújtotta várost.²⁸¹

1926. június 13-án a Turán a Főméltóságú Kormányzó Urat Kiskunhalasra vitte.²⁸²

1926. augusztus 9-én érkezett a Veszprém megyei Jutasra.²⁸³

1926. augusztus 15-én Veszprémbe érkezett a Turán.²⁸⁴

1926. augusztus 30-án a mohácsi pályaudvaron volt a szerelvény. Ekkor az utasai között volt vitéz Habsburg-Lotaringiai József Ágost tábornagy, főherceg is.²⁸⁵

1926 szeptember 2-án Szikszón volt. „A Kormányzó kíséretében érkeztek Denk Gusztáv ezredes, a kabinet-iroda főnöke, Magasházy László alezredes, első szárnysegéd, Koós Miklós őrnagy, szárnysegéd, Görgey György alezredes, a testőrség parancsnoka, Timon Béla százados, Szim Lőrinc százados, utimarsall és M o r l i n Adorján a polgári kabinetirodából.” a vonat ekkor felkereste Halmajt is. A szerelvény a célállomásokat Budapestről, Miskolc érintésével érte el.²⁸⁶

1926 október 4-én Kecskeméten majd Szegeden volt. A vonathoz Pullmankocsik (Pullman) tartoztak. A szerelvény október 5-én érkezett vissza Budapest, Nyugati Pályaudvarra.²⁸⁷

²⁷⁸ (Ceglédi Híradó, 7. évfolyam, 1925-05-10 / 19. szám)

²⁷⁹ (Nemzeti Ujság, 7. évfolyam, 1925-05-26 / 117. szám)

²⁸⁰ (Magyarság, 6. évfolyam, 1925-09-01 / 195. szám)

(Új Barázda, 7. évfolyam, 1925-09-01 / 195. szám)

²⁸¹ (<https://www.gyulaihirlap.hu/135877-idoutazas-gyulan--95-evvel-ezelott-a-varosban-jart>)

²⁸² (Városok Lapja, 21. évfolyam, 1926-06-15 / 12. szám)

²⁸³ (Somogyi Ujság, 8. évfolyam, 1926-08-10 / 179. szám)

²⁸⁴ (Veszprémi Szemle, 22. évfolyam, 2020-12-01 / 4. szám: TANULMÁNYOK: Rainer Pál: A m. kir. Veszprém-jutasi Honvéd Altisztképző és Nevelő Intézet zászlaja)

²⁸⁵ (Magyarország, 33. évfolyam, 1926-08-31 / 196. szám)

²⁸⁶ (Miskolci Napló, 26. évfolyam, 1926-09-07 / 202. szám)

(Magyar Jövő, 8. évfolyam, 1926-09-07 / 202. szám)

(Magyar Jövő, 8. évfolyam, 1926-09-03 / 199. szám)

(Miskolci Napló, 26. évfolyam, 1926-09-03 / 199. szám)

²⁸⁷ (Kecskeméti Közlöny, 8. évfolyam, 1926-10-05 / 227. szám)

(Kecskeméti Közlöny, 8. évfolyam, 1926-10-01 / 224. szám)

(Szegedi Friss Ujság, 27. évfolyam, 1926-10-03 / 236. szám)

(Budapesti Hírlap, 46. évfolyam, 1926-10-06 / 226. szám)

(Pécsi Napló, 35. évfolyam, 1926-09-25 / 217. szám)

1926. október 16-án a Turán Ebes térségében várakozott, és innét ment tovább Debrecenbe.
1926. október 17-én a Turán Debrecenbe érkezett, majd átment Újfehértó-ra. Ekkor a mozdonyt maga Keleti Dénes, a MÁV elnök-igazgatója vezette.²⁸⁸

1927

A Győr—Sopron—Ebenfurti vasúttársaságnak a „Túrán” vonat által még az 1927. évben eszközölt szállításért bejelentett követelése kiegyenlítésében leli indokát.²⁸⁹ Sajnos magáról az útról nincsen információ.

1927. június 3-án Debrecenbe várták a Turánt. Utána Horthy Hajdúböszörménybe ment tovább.²⁹⁰

1927. június 12-án a Turán Nagykőrösön volt.²⁹¹

1927. júniusában, Örkényben járt a szerelvény.²⁹²

1927. október 15-én Berettyóújfaluba utazott. A vonat 16-án indult vissza Budapestre.²⁹³

1927 októberében Hajdúszoboszlóra érkezett.²⁹⁴

1928

1928 júniusában Debrecenbe érkezett. Este a vonat Kisújszállás érintésével tért vissza Kenderesre.²⁹⁵

²⁸⁸ (Pál Csaba: Jegyzetek „a nagy napról” Horthy Miklós 1926-os debreceni látogatása a korabeli sajtó tükrében: http://epa.oszk.hu/01500/01515/00006/pdf/mediarium-iii_3-4_08.pdf)

(BALOGH TAMÁS ZOLTÁN: Horthy Miklós és Debrecen: a kormányzó debreceni diákságának története és látogatásai kormányzósága idején:

http://epa.oszk.hu/02500/02586/00018/pdf/EPA02586_uj_nezopont_2019_02.pdf)

²⁸⁹ (Állami zárszámadás: Zárszámadás, 1929-1930: Jelentés az 1929-1930. évi zárszámadásról)

²⁹⁰ (Új Nemzedék, 9. évfolyam, 1927-06-03 / 125. szám)

²⁹¹ (Budapesti Hírlap, 47. évfolyam, 1927-06-14 / 133. szám)

(Kecskeméti Közlöny, 9. évfolyam, 1927-06-14 / 136. szám)

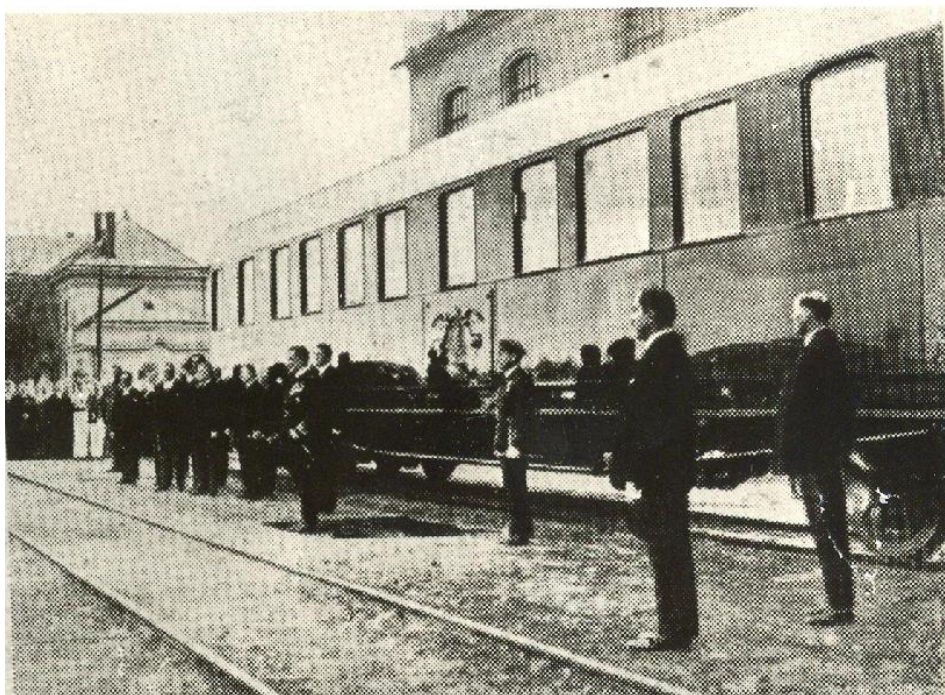
²⁹² (Új Barázda, 9. évfolyam, 1927-06-14 / 133. szám)

²⁹³ (Pesti Hírlap, 49. évfolyam, 1927-10-16 / 235. szám)

(Pesti Napló, 78. évfolyam, 1927-10-16 / 235. szám)

²⁹⁴ (Tiszántúli Hírlap, 8. évfolyam, 1927-10-25 / 242. szám)

²⁹⁵ (Pesti Hírlap, 50. évfolyam, 1928-06-12 / 131. szám)



A Turán új kocsija 1928-ban. Ekkor készült a háló, étkező, szalon, bizottsági, stb. kocsik. A fotó Horthy Miklós kormányzó látogatását örökíti meg, amikor személyesen vette át a megrendelt kocsikat. Helyszín: MÁV Főműhely, Dunakeszi.²⁹⁶

Érdekes, hogy később alig, vagy nem esik szó az 1928-ban elkészült kocsikról. Frisnyák Zsuzsa is alig érinti ezt az időszakot. Én azt hiszem, hogy a hivatkozás téved, és arra gondolhat, hogy a Turán számára 1928-tól folyamatosan készülnek kocsik Dunakeszin.

Egy érdekesség a személyzetről:

„Az olimpiai konyhafőnökről Irt, tudósításunkat helyesbíteni kell azzal, hogy Palásthy Rezső nem főellenőr, hanem II. osztályú szakács a Waggon Litsnél, amely csak egyszer küldte őt ki a Túrán különvonatra.”²⁹⁷

Waggon Lits belga cég 1872-ben „Compagnie Internationale des Waggon Lits” néven alakult meg, majd 1876-ban a "Compagnie Internationale des Waggon Lits et des Grands Express Européens" (azaz Első Európai Nemzetközi Hálókocsitársaság, rövidítve W.L.) névre váltott, amikor egyesült egy angol céggel. A cég hálókocsikat és étkezőkocsikat üzemeltetett Európa vasútvonalain. Az I. világháború után, a MÁV 1923-ban kötött ismét szerződést a céggel a Magyarországon futó háló és étkezőkocsik üzemeltetésére. A MÁV fenntartotta a minőség ellenőrzésének jogát, az étel és italárjegyzékek jóváhagyásával készülhettek, és előírta kifüggesztésüket az étkezőkocsikban. Támogatta a hazai italféleségek terjesztését is, mivel kötelezte a W.

²⁹⁶ (<http://dkvk.hu/adatbazisok/hfa/fomuhely-3/>)

²⁹⁷ (Az Est, 19. évfolyam, 1928-06-13 / 132. szám)

L. arra, hogy magyar borokat és sört árusítson, valamint állandóan tartsa készenlétben a „köz-kedveltségű” magyar ásványvizeket.²⁹⁸

1929

1929 szeptemberében Szombathelyre vitte a vonat Horthy-t.²⁹⁹

1929. szeptember 29-én viszont már Makón volt a szerelvény.³⁰⁰

1930

1930. október 13-án a Turán Pécsre ment, Szentlőrinc érintésével.³⁰¹

1930 októberében Sopronban volt a Turán. „A kapott program szerint a kormányzói látogatás újabb eseményekkel bővült. 19.20 Horthy kormányzó október 19-én 0 óra 01 perckor indul Túrán különvonatával a Nyugati pályaudvarról. A Bicske-Komárom-Győr-Csorna-Kapuvár útvonalon keresztül érkezik meg 8 óra 45 perckor a GYSEV vasúti pályaudvarra. A korábbi programnak megfelelően részt vesz az evangélikus templomnál az egyházi szertartáson, majd a hit-tudományi fakultás új épületének felavatásán és az egyetemi közgyűlésen. Ezt követi egy 50 perces szieszta, az állomáson várakozó Túrán különvonatban. 13-14 óra között a Kaszinó nagytermében díszbédre kerül sor. A délutáni programba bekerült a Bányamérnöki és Erdőmérnöki főiskola megtekintése is, így hosszabbodott a kormányzói látogatás időtartama is. Az előzetes tervek szerint a kormányzó 15 óra 45 perckor hagyja el Sopront. Kelenföldre pedig a tervek szerint 20 óra 15 perckor érkezik.”³⁰²

1930. október 16-án Kecskemétre érkezett a Turán, majd visszatért Budapestre.³⁰³

A Turán 1930. október 25-én már ismét Szegeden volt.³⁰⁴

1930. november 23-án Dunaföldvár-ra érkezett, hogy a Kormányzó Úr felavathassa a Dunahidat. Ekkor a Turánt Samarjay Lajos MÁV-elnökigazgató vezette.³⁰⁵

1930 novemberében a Turán így volt összeállítva, illetve ilyen volt az élet a vonaton:

„Brunswik őrnagy (útimarsall, utóbb alezredes) intézi az államfő utazásait. Már hét esztendeje tölti be ezt a munkakört, és nyilván jól tölti be, mert ha nem jól csinálná, mindjárt beosztanák

²⁹⁸ (Az utasellátás története: http://www.huszadikszazad.hu/index.php?apps=treasury&action=cikk&id=9&last_action=creative_list)

²⁹⁹ (Pesti Hírlap, 51. évfolyam, 1929-09-03 / 198. szám)

³⁰⁰ (<http://www.vasutallomasok.hu/allomas.php?az=mako>)

³⁰¹ (Pécsi Napló, 39. évfolyam, 1930-10-16 / 235. szám)

(Pécsi Napló, 39. évfolyam, 1930-10-14 / 233. szám)

³⁰² (Soproni Szemle, 57. évfolyam, 2003 / 2. szám: KORTÖRTÉNET ÉS VÁROSTÖRTÉNET II. Polgár Tamás: "A tudomány igazságai és a hit igazságai egyesüljenek az új épületben": Horthy Miklós kormányzói látogatása Sopronban, 1930. október 19.)

³⁰³ (Pesti Napló, 81. évfolyam, 1930-10-17 / 236. szám)

³⁰⁴ (Pesti Hírlap, 52. évfolyam, 1930-10-26 / 244. szám)

(Néptanítók lapja 63. évfolyam, 1930-11-01 / 41-42. szám)

³⁰⁵ (<https://www.duol.hu/vezeto-hirek/kilencven-evvel-ezelott-adtak-at-a-fovaros-alatti-első-dunai-hidat-3995794/>)

(Pesti Napló, 81. évfolyam, 1930-11-25 / 268. szám)

(Az Est, 21. évfolyam, 1930-11-25 / 268. szám)

máshová. Itt mindennek úgy kell menni, mint a karika- csapás.” „A kormányzó vonata öt kocsiból áll. A mozdony után poggyászkocsi következik, ehhez kapcsolják az úgynevezett távirati kocsit, amelyen Hughes-állomás van, telefonfülke, a Magyar Távirati Iroda egy embere, egy fotóriporter, egy államvasúti úr, akinek „műszaki kocsihivatali főnök” a címe, egy detektív és egyéb hely híján ezen a kocsin utaznak azok a testőrök is, akiket a parancsnokság az útra kirendel. A harmadik kocsi a kormányzó szalonkocsija. Két külön hálófülke van rajta a Főméltóságú pár számára, kétágyas félfülkék a kíséret számára és fürdőszoba. Itt utazik a testőrparancsnok is, az első szárnysegéd és ha az utazásban részt vesz a Főméltóságú Asszony, akkor itt jut hely a komornájának is. A negyedik kocsi az úgynevezett kíséreti kocsi, ezen utazik a kabinetirodai főnök, a katonai iroda főnöke és még két szárnysegéd. Végül jön a büfékocsi. Itt van a konyha, valamint férőhely az inas, a vadász, a szakács és a konyhaszemélyzet számára. Olyankor, ha a kormányzó vendéget is visz magával, például valamelyik minisztert vagy katonai méltóságot, akkor a vonathoz egyszerűen még egy első osztályú kocsit is csatolnak. Halljuk csak Brunswik őrnagyot, hadd mesélje el, hogyan utazik az államfő. — A Főméltóságú Úrtól egyszersmind- korra azt a parancsot kaptuk, hogy alkalmazkodjunk a MÁV menetrendjéhez. Ha vadászatra utazik, csak menetrendszerű vonatot szabad igénybe vennünk. Kiválasztjuk a legmegfelelőbb időben induló vonatot és a kormányzósági kocsikat ehhez kapcsoltatjuk —ekkor a Turán nem önálló szerelvény, hanem menetrendszerű vonat része. — Ha pedig külön mozdonnyal utazunk, tehát különvonatot képezünk, akkor is az az ordré, hogy előbb el kell eresztelnünk magunk előtt a menetrendszerű vonatokat, és általában a MÁV személy- és áruforgalmában semmi változást sem szabad okoznunk. A Főméltóságú Ur rendszeren úgy utazik különvonattal, hogy este féltizenegykor beszáll termeszkocsijába a nyugatin és mindjárt lefekszik. A vonat éjfélkor lassan elindul. Reggel érkezés előtt körülbelül két és fél órával a vonatot megállítjuk és valamelyik alkalmas állomáson szabad mellékvágányra tolatjuk. Akkor az inas kopogtat a Főméltóságú Ur hálófülkéjének az ajtaján. Ő azonnal ébred és kiszól: „Igen!” A vonat két óra hosszat áll, ezalatt ő megfürdik, megborotválkozik, amit mindig maga végez, felöltözködik és megreggelizik. Még pedig egyedül reggelizik mindig, vagy kettesen a Főméltóságú Asszonnyal, ha ketten utaznak. Reggeli után a vonat megindul és befut az út végállomására. — és ba mégis nappal kell utazni? — Akkor a Főméltóságú Úr dolgozik a vonaton. A kabinetirodai főnök és a katonai iroda főnöke aktákat visznek magukkal és éppen úgy referálnak, mint itthon a palotában. Ha a referálást befejezték, a Főméltóságú Ur egyedül dolgozik azokon az aktákon, amiket részint tőlük visszatartott, részint itthon már előre kikészített magának. A szalonkocsiban van egy kis négyszögletű asztal, azon van a töltőtolla és irodai holmija. Oda kitergeti magának az aktáit a bőrtáskából és dolgozik. — Miféle bőrtáskából? — Van egy sárga aktatáskája, olyan, amelyet az ügyvédek hordanak. Egészen egyszerű bőrtáska, nincs rajta semmi jel. Ha elveszne, akkor az, aki megtalálná, sohasem jönne rá, hogy éppen az ország kormányzójának az aktatáskáját találta meg. Egyszóval ott dolgozik a Főméltóságú Ur a kis asztalnál a robogó vonaton. Szeret itt dolgozni, a szalonkocsi nagyon kedvére való. Másfél éve (1928-ban) csinálta neki a MÁV-gépgyár és arról nevezetes, hogy az utolsó szegig tiszta magyar gyártmány. Ha nem is pompás, de igen tetszetős a berendezése. A Főméltóságú Ur nagyon szereti és kíméli. Külön gonddal vigyáz a bútorokra. — és az étkezés hogy megy a különvonaton? — A Főméltóságú Ur a kísérettel együtt ebédel és vacsorázik. Az asztalon tizenhat személynek lehet teríteni, de ennél mindig kevesebben vagyunk. A Főméltóságú Ur az egészen egyszerű kosztot szereti. A menü mindig három fogásból áll, utána gyümölcs és fekete. Csak ha vendég van, tálalnak még elvételt is. Reggelire legszívesebben két tojást eszik,

egy szelet sonkát és egy csésze teát. Két étel van, amely tíz éve még sohasem fordult elő a különvonaton: kaviár és homár. És két ital is van ilyen: pezsgő és tokaji. Azaz bocsánat: tokaji mégis volt egyszer, most jut eszembe. Mikor Tokajban járt a Főméltóságú Ur, megtekinteni az állami pincét, a pincészettől kaptunk három butélia tokajit. — Milyen ital szerepel az asztalon? — Van egy kimért kéknyelű borunk, de a Főméltóságú Ur nem nagy barátja az italnak. Ebédnél is, vacsoránál is egy-egy boros pohárnyit iszik meg, többet soha. Likórt egyáltalában nem iszik. Más itallal egy esetben tesz kivételt: ha vendég és pezsgőt szervíroznak. Ilyenkor udvariasságból megiszik egyetlen pohár pezsgőt, de annál többet nem. — De a hosszú úton csak nem dolgozik folyton? — Nem hát. Ha elvégezte a dolgát, diskurál a kísérettel. És néha kártyázik. Bridgel szeret játszani. Mikor legutóbb Sopronban voltunk, bridgezett a vonaton a két séffel... — Kikkel? — A két séffel: Vértesy kegyelmes úrral, a kabinetiroda főnökével és Somkuthy tábornok úrral, a katonai iroda főnökével. És a kultuszminiszterrel. — Mekkora alapon, — Filléres alapon. — Es vesztett, vagy nyert? — Nyert. Többnyire nyer, mert kitűnően játszik. Majdnem tíz pengőt nyert. Hát ezt is megtudtam. A kormányzó jobban bánik a kártyákkal, mint a kultuszminiszter. Az pedig nem tréfa.”³⁰⁶

A fenti cikket olvasva azt kell gondolnom, hogy a Turán kocsijai sokkal többet futottak a valóságban, mint amiről cikkek szólnak. A cikkek feltehetőleg csak a Turán „külön” útjairól szólnak, míg hallgathatnak azon utakról, mikor a kocsik egy menetrend szerinti vonathoz kötve futnak.

Továbbá a fentiek alapján a Turán általános összeállítása 1930 körül így nézhetett ki:

A kormányzó vonata öt kocsiból áll. A mozdony után poggyászkocsi következik (**régi 1.**), ehhez kapcsolják az úgynevezett távirati kocsit (**régi 5.**). A harmadik kocsi a kormányzó szalonkocsija (**10. termeskocsi**). A negyedik kocsi az úgynevezett kíséreti kocsi (**talán a régi 6.**). Végül jön a büfékocsi (**ABat 2451favázás kocsi**). Olyankor, ha a kormányzó vendéget is visz magával, például valamelyik minisztert vagy katonai méltóságot, akkor a vonathoz egyszerűen még egy első osztályú kocsit is csatolnak. (1930)

Amikor a kormányzó termes kocsiját, különösen az 1920-as években, menetrend szerinti vonathoz kötötték, a vonat sok állomáson megállt és vesztegelt. Ezek a menetrendszerinti utak az 1930-as évektől fokozatosan megszűntek. Olyan állomáson, ahol a vonat megállt, de programszerű kiszállás nem volt, a kíséret tagjainak tilos volt kiszállni. Az állomásokon a kocsiból kihajolni, kibeszélni, szigorúan tilos volt. Öltözködni, aludni, csak leeresztett függönyök mögött volt szabad. Ott, ahol a kormányzó kiszállt, szigorú protokolláris rend volt életbe lépve.³⁰⁷

A Turánon a testőrök munkája is szabályozva volt:

A Turán vasutas személyzete a mozdonyvezető, aki egy kirendelt MÁV főmérnök, és a fűtő volt. A szerelvény személyi felszerelésének ellenőrzését Brunswik (utóbb alezredes) végezte. Ő felelt a vonaton való étkezésért, pihenésért, az utasok elhelyezéséért. Ő felelt a testőrök eligazításáért is. A testőrök az utazás előtt néhány órával elvégezték az előírt vonatvizsgálatot. A

³⁰⁶ (Pesti Hírlap, 52. évfolyam, 1930-11-23 / 267. szám)

³⁰⁷ (Frisnyák Zsuzsa: Az udvari vonatok és a vasútüzem)

testőrség részéről mindig minimum négy testőr utazott a vonaton, beleértve a testőrpáncsnokot is. A kormányzói szalonkocsiban külön fülkéje volt a testőröknek. Kezdetben a vagon két bejáratánál egy-egy testőr állt őrt, míg a harmadik a kormányzó hálófülkéje mellett adott őrséget. Később a kormányzói szalonkocsinak csak az egyik ajtaja volt nyitva, amely előtt kétórás váltásban váltották egymást az utazó testőrök.

A kormányzó kocsijában egy szalonszerűen berendezett kupé-nagyságú helység mellett egy kisebb sülyesztett fürdőkád és mosdó volt, valamint egy elválasztott pihenő részben egy nagyobb heverőt helyeztek el a kormányzó részére. A pihenő rész melletti kupéban utazott a testőrség parancsnoka. Külön vagonban utazott a kíséret többi tagja, például a kormányzói inas. A Turán többször leállították a célállomás előtti állomáson, hogy utasai az álló vonaton készülhessenek fel mosakodással, öltözködéssel a következő állomáson történő hivatalos fogadtatásra. Amikor a Turán befutott a célállomásra, először két testőr szállt le, akik az ajtó két oldalán fegyverrel tisztelegve állt fel. Ezután szállt le Brunswik György útimarsall, majd a testőrpáncsnok. Őt követte szárnysegéd, majd a kormányzó úr. A többi testőr a vonaton maradt. Ha sok testőr kísérte a kormányzó urat, akkor először azok szálltak le és az ajtóval szemben, egyenes sorban, fegyverrel tisztelegve álltak sorfalat.³⁰⁸

A Turán hivatalos útjai alkalmával a szerelvény előtt úgynevezett előfutómozdony haladt. Ekkor a MÁV gondoskodott a hidak, alagutak, magastöltések átvizsgálásáról és őrzéséről.³⁰⁹

1931

1931. szeptember 7-én a Turán áthaladt a biatorbágyi völgyhídon.

„A nyomozás során az is felmerült, hogy esetleg a kormányzó különvonatát, a Turánt akarta felrobbantani. Az valószínű, hogy a különvonat áthaladásakor, szeptember 7-én este Matuska a helyszínen volt, és az előkészületekkel foglalkozott.”

Ekkor a Turán Pápára ment a kollégium jubileumi ünnepségére.³¹⁰

1932

1932. május 28-án Horthy Kőszegre érkezett a Hősök kapujának felavatására. Ekkor állítólag motorvonattal érkezett a városba a Főméltóságú Úr. Talán ez is a Turán egyik útja volt. A MÁV 1926-tól rendelkezett már BCmot motorvonatokkal. Ezek sebessége 55-60 km, és nem tudtak túl nagy súlyt vontatni. Viszont ezen motorkocsik nem tudtak hagyományos kocsikat vontatni, így csak a hozzájuk tervezett kocsikat tudták elhúzni. Ha ez így volt, akkor ez az út nem tekinthető a Turán útjának. Korábbi források azt írták, hogy Horthy többször utazott úgy, hogy a Turán vagonját besorozták egy menetrend szerinti vonatba. Itt viszont ez nem megoldható.³¹¹

³⁰⁸ (Monostori Péter: Testőrkönyv)

³⁰⁹ (Frisnyák Zsuzsa: Az udvari vonatok és a vasútüzem)

³¹⁰ (Élet és Tudomány, 61. évfolyam, 2006-10-13 / 41. szám)

(Köznevelés, 36. évfolyam, 1980-10-17 / 33. szám)

(Dunántúli Protestáns Lap: 42. évfolyam, lapszámok 1931-09-13 / 37. szám)

³¹¹ (Vasi Szemle 37. évfolyam, 1983 / 3. szám: HAGYOMÁNYOK – HELYTÖRTÉNET: Kövér István: 100 éves a kőszeg-szombathelyi vasútvonal, Dunántúl első helyi érdekű vasútja)

(<https://ujkor.hu/content/horthy-motorvonaton-erkezett-koszegi-hosok-kapujanak-felavatas-a>)



Egy BCmot mellékvonali motorkocsi. Az 1980-as évekig állt szolgálatban ez a típus. Ezt a típust és előzményét 1926-tól gyártották.

1932. október 26-án a Turán a bányászati erőműhöz vitte a Kormányzót. Ez a Budapest – Komárom villamosított vonal megtekintésének a része volt. „Ez alkalommal a Turánt a Kandó-mozdony vontatta és Bicskétől Komáromig a kormányzó úr is mozdonyon utazott. Szakszerű érdeklődését a villamos létesítmények ismertetése teljesen lekötötte és a látottak felett kitüntető elismerésélek adott kifejezést.” Ez lehetett az első forgalomba állított Kandó-mozdony, mivel az első villanymozdony 1932. augusztus 17-én indult el.

„Bicskén a Kormányzó Úr Fabinyi, Vértessy, Tormay, Somkuthy, Samarjay és Verebély kíséretében fölszállt a villamos mozdonyra, ahol vitéz Lajthay főmérnök jelentkezett mint felelős mozdonyvezető. Innen Komáromig az Államfő és kísérete mozdonyon utazott és megtekintvén a mozdony egész szerkezetét, a legnagyobb elismeréssel nyilatkozott annak kiváló kiviteléről, valamint a mozdornak még 100 km sebességen is feltűnően nyugodt járásáról.”



Az első Kandó-mozdony a Keleti-pályaudvaron. (MÁV V40-es sorozat, engedélyezett sebessége 100 km/óra.) Feltehetőleg a képen látható mozdony húzta a Turánt is. Erre a cikk megjelenéséből követ-

keztetek, amelyben a fénykép van. Az első mozdony 1932.08.17-én állt szolgálatba. Ebből a villanymozdony típusból 29 db készült 1932 és 1940 között. Ez a típus 1967-ig állt a MÁV-nál szolgálatban.³¹²



Egy V40-es (016 pályaszámú) kiállítva a Füsti-ben (Magyar Vasúttörténeti Park) 2021-ben.

1933

1933. május 8-án a Turán Keszthelyre érkezett. „Keszthelyen nagy tiszteletadással, a kormányzó párt, a királyi hercegek, a kormány, az országgyűlés két házának, a hatóságoknak képviselői s ezrekre menő gyászoló közönség jelenlétében kísérték örök nyugalomra Festetics Tasziló herceget. Nagy tömegek zarándokoltak a kegyúri templomba s vonultak el a ravatal előtt, amelyet teljesen elborítottak a belföldről és külföldről érkezett koszorúk. A kormányzó hatalmas nemzetiszínű szalaggal ellátott koszorúján a következő felírás állt: „Herceg Festetics Tasziló felejtethetetlen emlékének — Magyarország kormányzója”³¹³

1934

Ebből az évből a sajtóban nem találtam a Turánra vonatkozó forrást.

1935

1935. augusztus 12-én a Turán egy színházi előadásra, Szegedre vitte a Főméltóságú Párt. Az előadás után a vonat visszaindult Budapestre. **Ekkor a szerelvény öt kocsiból állt.**³¹⁴

1935. október 11-én a Turán Alsózsoltán állt meg. Ekkor a kormányzó a felsőzsoltai agárversenyt nézte meg. Este a vonat Budapestre tért vissza.

„A kormányzó a versenyre már csütörtökön éjjel megérkezett a zsolcai pályaudvarra a **Turán motoros különvonaton**. Az éjszakát a kormányzó és kísérete a vonatban töltötte, majd háromnegyed kilenc órakor reggel fogadta a tisztelgéseket,” Ha hinni lehet a cikknek, akkor itt a Turán

³¹² (Magyar Vasút és Közlekedés, 21. évfolyam, 1933-01-01 / 1-2. szám)
(Elektrotechnika, 25. évfolyam, 1932-11-01 / 21-22. szám)

³¹³ (Ujság, 9. évfolyam, 1933-05-09 / 104. szám)

³¹⁴ (Budapesti Hírlap, 55. évfolyam, 1935-08-13 / 183. szám)
(Félegyházi Hírlap - Félegyházi Híradó, 53. évfolyam, 1935-08-18 / 33. szám)

egy különleges összeállításáról lehet szó. A MÁV az 1930-as évektől már használt motorvonatokat. Mivel a Lél kormányzati motorvonat csak 1936-ban készült el, az 1935-os hír nem vonatkozhat a Léltre.³¹⁵

A MÁV az 1930-as években már használt motorkocsikat, de kevés volt alkalmas Pullmann kocsik vontatására. A Turán pedig Pullmann kocsikból állt. Ismereteim szerint Camot 315 és 316-os motorkocsik tudtak Pullmann kocsikat vontatni. A Camot motorkocsiknak két darab négytengelyű – „Pullmann” – kocsit, amelyek egyenként 40 tonna önsúlyúak, 90 km/h legnagyobb sebességgel vagy 8–10 darab szabványos kéttengelyű, 20 tonna önsúlyú személykocsit 60 km/h legnagyobb sebességgel történő vontatására alkalmasnak kellett lenniük. A motorkocsi teherbírása 160-200 tonna, ami 4-6 Pullmann kocsi súlya 60 km/h sebesség mellett.

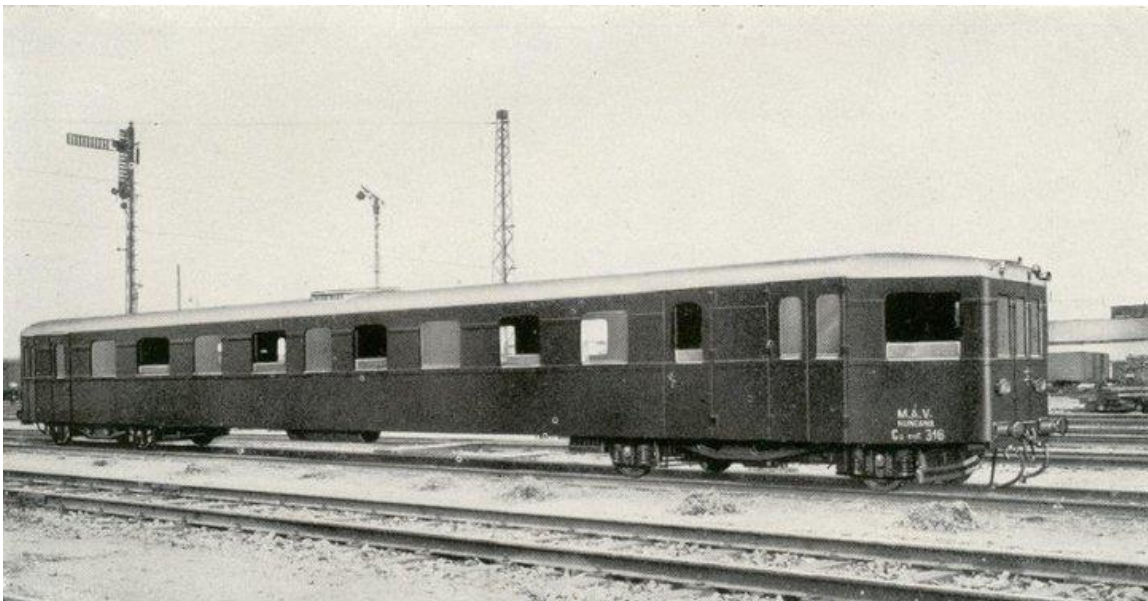
Ezeket a feltételeket úgy kellett teljesíteni, hogy a vontatandó szabványos személy- és gyorsvonati kocsikon semmilyen változtatást nem volt szabad eszközölni. Az előírt sebességhatárok (60 ill. 90 km/h) az akkori személy- ill. gyorsvonatok utazósebességei voltak. Egy másik kikötés a motorkocsi nagy sebessége ellenére annak nyugodt futása volt, kényelmessé téve az utasoknak a hosszú utakat. Az új Ganz motorkocsinak rendelkeznie kellett egy olyan berendezéssel, amely óránként 300–400 kg, a személykocsik fűtéséhez szükséges gőzt tud termelni. A Ganz erre a feladatra több prototípust is készített, többször módosította a terveit a próbákon szerzett tapasztalatok alapján. A MÁV az elődtípusokkal történt sok sikertelen próba után a Ganz sikeres próbát végzett motorkocsijait Camot 315–316 pályaszámmal sorozta be. A Camot 315 már 1934-ben forgalomba állt.



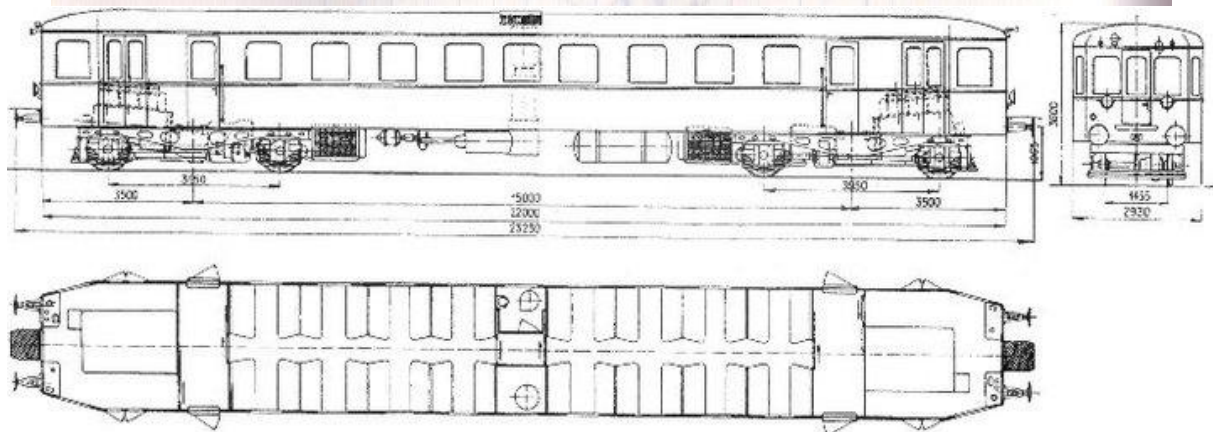
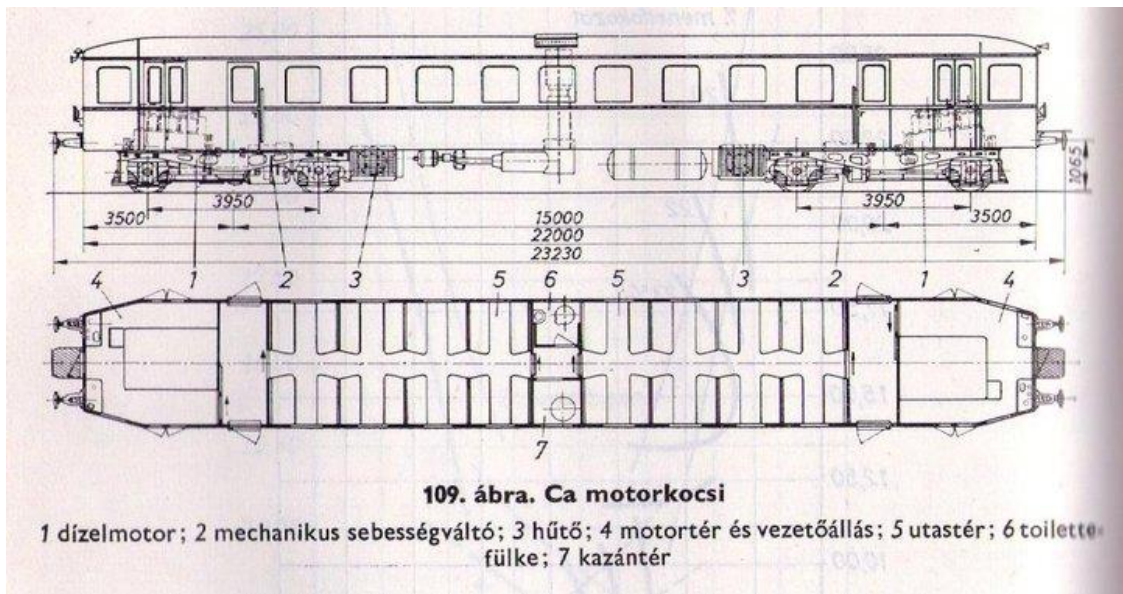
³¹⁵ (Pesti Napló, 86. évfolyam, 1935-10-12 / 233. szám)
(Felsőmagyarországi Reggeli Hírlap, 44. évfolyam, 1935-10-12 / 233. szám)
(Frisnyák Zsuzsa könyve)

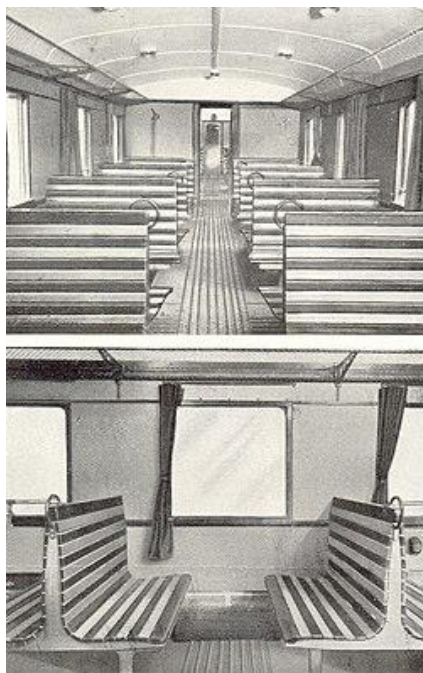


Camot 315



Camot 316





A két Camot motorkocsi közül az egyik. Ezek képesek voltak vontatni a Turán kocsijait is.³¹⁶

1936

1936 májusában a Főméltóságú Kormányzó Úr és a kormány tagjai a Baradla barlangot keresték fel. Horthy ehhez az utazáshoz is a Turán vonatot használta. Ekkor a vonat az abaújmegyei Szin vasútállomásán volt.³¹⁷

1936. november 11-én a Turán Kassán volt, majd a szerelvény visszatért Budapestre.³¹⁸

Horthy olaszországi útja:

A Turán eredetileg november 19-én indult volna és 20-án ért volna Rómába. Idővel azonban az indulást elhalasztották.³¹⁹

³¹⁶ (<https://hu.wikipedia.org/wiki/Camot> 315%E2%80%93316)

(<https://www.facebook.com/124751094216689/photos/camot-315-diesel-mechanikus-motorkocsi-szem%C3%A9lykocsikkal-budapest-p%C3%A9cs-gyorsvonat/2683208891704217/>)

³¹⁷ (Pesti Hírlap, 58. évfolyam, 1936-05-23 / 118. szám)

(Az Est, 27. évfolyam, 1936-05-23 / 118. szám)

³¹⁸ (Új Nemzedék, 20. évfolyam, 1938-11-12 / 257. szám)

³¹⁹ (Magyar Szó, 10. évfolyam, 1936-11-06 / 258. szám)



Indul a Turán Rómába. Ekkor egy MÁV 424-es „Bivaly” mozdony húzta. A vagon pedig a kalauzkocsi.³²⁰

1936. november 24-én a Turán Velence érintésével Bologna-ba (Olaszország) érkezett. „... hétfőn délután indult el a keleti pályaudvarról Olaszország felé, a keddre virradó éjjel áthaladt Velence állomásán. Reggel kilenc órakor érkezett meg Bolognába.” A Turán előtt 10 perccel egy kísérleti mozdony fut, hogy ellenőrizze a pálya biztonságát. A szerelvény még aznap megérkezett Firenzébe. **Ekkor olasz villanymozdony húzta a Turánt.** A kormányzó a Turán étkezőkocsijában villásreggelin látta vendégül az őt Firenzében fogadó küldöttséget. A szerelvény még aznap Rómába érkezett. **A Turán ekkor hét mélyzöld (sötétzöld) színű termeskocsiból állt.**³²¹

³²⁰ (<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2089>)

³²¹ (8 Orai Ujság, 22. évfolyam, 1936-11-25 / 270. szám)
(Magyarság, 17. évfolyam, 1936-11-25 / 270. szám)
(Budapesti Hírlap, 56. évfolyam, 1936-11-25 / 270. szám)
(Képes Vasárnap, 62. évfolyam, 1940-03-03 / 9. szám)

Rómát Horthy 1936. november 28-án hagyta el a Turánnal a római Termini pályaudvarról. A szerelvény még aznap befutott Firenzébe, majd még aznap a különvonat osztrák földre ért. Este a vonat már Bécsben volt.³²²

A Turán 1936. december 1-én indult Budapestre Bécsből a Turán. Útközben a szerelvény megállt Győrben.³²³



A Turán Bécsbe érkezett Rómából.³²⁴

Az Olaszországból Bécsbe érkező Turánt feltehetőleg egy **BBÖ (SB) 580-as hegyi mozdony** vontathatta. A gőzsíp elhelyezkedése adja erre a legfőbb okot. A létra kerülhetett a másik oldalra. A filmbeli képen a biztonsági szelepeket a gőzdóm mögött lehet látni, a megmaradt példányon pedig a gőzdóm tetején vannak. A gőzhengerekhez vezető csövet takaró alkalmatosságot viszont nem látni a filmbeli képen. De nem biztos, hogy a 10 évig gyártásban volt mozdony-sorozat mindegyike egyforma volt minden részletében. Például több Olaszországban futó mozdonyról hiányzik a létra, illetve a kompresszor is hátrább került. Lehet, hogy Görögországban is átalakították őket, és az onnét Ausztriába visszakerült mozdonyok maradtak ma fent. Tekintettel arra, hogy Olaszország felől érkezett Bécsbe a vonat, vagyis áthaladt a Semmeringen, indokoltnak is tűnik ennek a mozdonytípusnak a szerepe.

A szerelvény útvonala a következő lehetett: Róma – Firenze – Bologna – Padova – Tarvisio – Villach – Klagenfurt - Bruck a.d. Mur – Mürzzuschlag – Semmering – Bécsújhely – Bécs.

Alább lásd a BBÖ 580-as sorozat néhány fennmaradt példányát. Ezek sem egyforma mozdonyok.

³²² (Pesti Hírlap, 58. évfolyam, 1936-11-29 / 274. szám)

³²³ (Kis Ujság, 49. évfolyam, 1936-12-02 / 276. szám)

(Nemzeti Ujság, 18. évfolyam, 1936-12-02 / 276. szám)

³²⁴ (<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2097>)



Az olasz FS 482 002 ex SB 580.12, de itt más a hátsó gőzsíp, viszont nincsen burkolva a mozdony és létra sincs.



SB 580 (BBÖ 580.03 Strasshofban, ÖBB 258) hegyi pályamozdony 1912-1922 között 37 db épült.
Engedélyezett sebessége 70 km/h.

1936 december 1-én vitéz nagybányai Horthy Miklós, Magyarország kormányzója, feleségével és kíséretével római és bécsi útjáról a Turán különvonaton kedden délelőtt, tíz órakor a Keleti pályaudvaron visszaérkezett a fővárosba. **A Turán ekkor hat kocsiból állt.** A Bécsből érkező vonaton, **Hegyeshalomnál az osztrák gőzmozdonyt, magyar villanymozdonyra cserélték ki.** A vonat Mosonmagyaróvár és Győrön át érkezett Budapestre. Magyar területen a vonatot Senn Ottó, a MÁV elnöke vezette.³²⁵ Budapestre még is gőzmozdony húzta be a Turánt.

³²⁵ 8 Órai Ujság, 22. évfolyam, 1936-12-02 / 276. szám



Hazaérkezik a Főméltóságú Úr Rómából. Feltehetőleg ekkor is egy MÁV 424-es „Bivaly” mozdony húzta.³²⁶

A forrásokban valami tévedés lehet, mert Senn Ottó a Keleti-pályaudvaron fogadta a hazatérő Főméltóságú Kormányzó Urat.³²⁷ Ráadásul a már hivatkozott 8 Órai Ujság, 22. évfolyam, 1936-12-02 / 276. szám arról írt, hogy a Keleti-pályaudvarra is villanymozdonnal futott be, míg a filmhíradón gőzmozdony van.

A kormányzó különvonatán érkezett vissza a fővárosba Darányi Kálmán miniszterelnök. valamint Kánya Kálmán külügyminiszter is. A kormányzó kíséretében érkezett vissza Vértésy Sándor titkos tanácsos, a kabinet-iroda főnöke, vitéz Keresztes-Fischer Lajos tábornok, a katonai iroda főnöke, vitéz Koós Miklós ezredes, első szárnysegéd, vitéz Brunswik György alezredes utimarsall, vitéz Gerlóczy Gábor őrnagy, szárnysegéd, vitéz Németh Tibor őrnagy, szárnysegéd és Scholtz András folyamőr kapitány, szárnysegéd. Darányi Kálmán miniszterelnök és Kánya Kálmán külügyminiszter kíséretében gróf Csáky István követségi tanácsos, és Teleki Gyula gróf követségi titkár érkezett vissza.³²⁸

³²⁶ (<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2098>)

³²⁷ Kis Ujság, 49. évfolyam, 1936-12-02 / 276. szám

³²⁸ (Budapesti Hírlap, 56. évfolyam, 1936-12-02 / 276. szám)

(Budapesti Hírlap, 1936. december (56. évfolyam, 275-298. szám)

(Nemzeti Ujság, 18. évfolyam, 1936-12-02 / 276. szám)

(8 Órai Ujság, 22. évfolyam, 1936-12-02 / 276. szám)

(Uj Nemzedék, 18. évfolyam, 1936-12-02 / 276. szám)

(Uj Nemzedék, 18. évfolyam, 1936-12-01 / 275. szám)



A Turán étkezőkocsijának terve 1936-ban. Badon Károly színezett ceruzarajza.³²⁹

1936-ban Olaszországban az úgynevezett E/26-os típusú villanymozdonyok voltak üzemben. Ezen mozdonyok 1927-1939 között épültek de több példányuk még a 2000-es években is forgalomban volt.



Az E626.045-ös mozdony 2005-ben Lecco állomáson. Feltehetőleg ilyen típusú mozdony húzta a Turánt Olaszországban. Az olaszok ebből a típusból 448 db-ot építettek. Sebessége 95 km/óra.

³²⁹ (Frisnyák Zsuzsa szerk.: Királyi vonatok, udvari utazások (Budapest, 1994)II. Katalógus1.)
(https://timelord.blog.hu/2011/12/23/amikor_az_allamfo_sporol_avagy_kozpenzek_es_magankiadások)



Az E626.185 nosztalgiavonat.³³⁰



A Turán megérkezik Rómába az olasz villanymozdonyral vontatva. A másik képen a Turán kocsijai láthatóak.³³¹

1936 decemberében Bánkútra ment vadászatra vitéz nagybányai Horthy Miklós.

³³⁰ (https://it.wikipedia.org/wiki/Locomotiva_FS_E.626)

(https://en.wikipedia.org/wiki/FS_Class_E.626)

³³¹ (<https://patrimonio.archivioluca.com/luca-web/detail/IL3000052454/1/il-viaggio-italia-s-s-reggente-d-ungheria-ammiraglio-de-horthy-giornate-romane.html?startPage=20>)



332

1937

1937. január 5-én a Turán Mosonmagyaróvárra vitte utasait, Frigyes főherceg temetésére. A szertartás után a vonat visszatért Budapestre.³³³

1937. május 30-án Szegedre érkezett a Turán.³³⁴

1937 szeptemberében a Turán vitte vitéz Horthy István lovassági tábornok koporsóját Budapestről Kenderesre.³³⁵

1938

Horthy lengyelországi útja:

„Az udvari váróterem előtt az első vágányon áll a Túrán, a gyönyörű különvonat, amelynek **sötétbarna oldalát aranyos magyar címer díszíti, teteje pedig ezüstszürke**. Ezen a vonaton fog Magyarország kormányzója átsuhanni Magyarországon, a Felvidéken s Lengyelország nagyrészen. **A hét pompás kocsiból négy termes kocsi, egy büfékocsi és két kísérekocsi**”³³⁶

A vonat Krakkóba a Keleti pályaudvarról indult 1938. február 4-én, este 10 órakor.

A szerelvény 5-én, reggel $\frac{3}{4}$ 7-kor érkezett meg Zebrzydowice lengyel határállomásra. „Ezekben és a legközelebbi napokban két nagymúltú és történelmi hivatással bíró nemzetnek minden hű fia, a nyugati kereszténység és műveltség két régi, hatalmas bástyája: Krakkó és Varsó felé fordul. A magyar műszaki tudás és boszorkányos ügyességű kétkezi munka pompás alkotása: a Túrán vonat repül a lengyel mezők felé. A vonat Horthy Miklós kormányzót és magas kíséretét, köztük István fiát és Kánya Kálmán külügyminisztert viszi a baráti Lengyelországba: Krakkóba 5-én $\frac{1}{2}$ 10-kor érkezett meg. A vonat innét tovább ment Bielowiezsa érintésével Varsóba, ahová még 5-én, 15 óra 48 perckor érkezett meg. Horthy Lengyelországba a nagyhatalmi rangra emelkedett lengyel köztársaság elnökének meghívására utazik. Harmadszor tesz a magyar államfő hivatalos jellegű látogatást külföldön. A ragyogó emlékü olaszországi és ausztriai látogatás után, most a poraiból megélemedett és hatalmassá vált Lengyelországba megy, hogy ezzel is bizonytságot tegyen a két nép és a két ország baráti kapcsolatáról, valamint

³³² (<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?i d=2128>)

³³³ (Magyarország, 44. évfolyam, 1937-01-06 / 4. szám)

³³⁴ (Orosházi Friss Ujság, 26. évfolyam, 1937-06-01 / 121. szám)

(Budapesti Hírlap, 57. évfolyam, 1937-06-01 / 121. szám)

³³⁵ (Ellenzék, 58. évfolyam, 1937-09-26 / 222. szám)

³³⁶ (Pesti Napló, 89. évfolyam, 1938-02-05 / 28. szám)

az igazságos békét szolgáló közös őszinte törekvéséről.” Varsó után a vonat Bialowiezsa-ba ment az orosz határ közelébe, még 5-én, ahová 21 órákor érkezett meg.³³⁷
A Turán 1938. február 5-én érkezett Krakkóba. Innét tovább ment Varsóba.³³⁸



A Turán Varsóban. Lossonczy Miklós szerint az első vagon a régi 1-es kalauzkocsi, míg a második kocsi talán 10-es kormányzói vagon.³³⁹

1938. február 07-én a vonat Varsóból indult haza, a Főméltóságú Kormányzó Úrral a Krakkói pályaudvarról. A Turán a lengyelországi út után a Keleti-pályaudvarra érkezett vissza. „Felszállt még a különvonatra a kormányzó kíséretében résztvevő Uray István titkos tanácsos, a kabinet iroda főnöke, vitéz Keresztes Fischer Lajos altábornagy, a katonai iroda főnöke, vitéz Koös Miklós első szárnysegéd, Brunswick György ezredes, utimarsall, vitéz Gerlóczy Gábor alezredes, Németh Tibor őrnagy és Scholtz Andor folyamőrkapitány, szárnysegédek, továbbá a kíséretén kívül résztvevő gróf Csáky István követségi tanácsos, a külügyminiszter kabinet-főnöke és báró Bakach-Bessenyei György követségi tanácsos, a külügyminisztérium politikai osztályának vezetője.” Kánya külügyminiszter is a vonaton volt. A szerelvény érintette Czentosnova-t és Kattowitz-t. A vonat 11-én, hajnali 4.24-kor hagyta el Lengyelországot Zedribevice határállomáson.³⁴⁰

„A Kormányzó lengyelországi látogatása alkalmával a »Túrán« vonatra id. Daubner Béla csemege-bonbon- és mignon megrendelést kapott. A szállítással a Kormányzó és a vendégek igen meg voltak elégedve s a menükártyára írott elismerést a Turánról postán kapta meg Daubner.”³⁴¹

³³⁷ (Esti Ujság, 3. évfolyam, 1938-02-08 / 30. szám)

(Budapesti Hírlap, 58. évfolyam, 1938-02-05 / 28. szám)

(Budapesti Hírlap, 58. évfolyam, 1938-02-08 / 30. szám)

³³⁸ (Nemzeti Ujság, 20. évfolyam, 1938-02-01 / 25. szám)

(Csendőrségi Lapok XXVIII évfolyam, 1938. február 14.:

http://epa.oszk.hu/03000/03096/00953/pdf/EPA03096_csendorsegi_lapok_1938_04.pdf)

³³⁹ (<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2679>)

³⁴⁰ (Pesti Hírlap, 60. évfolyam, 1938-02-08 / 30. szám)

(Népszava, 66. évfolyam, 1938-02-08 / 30. szám)

(Új Magyarország 1938. február 5 szombat)

(Esti Ujság, 3. évfolyam, 1938-02-11 / 33. szám)

(Somogyi Ujság, 20. évfolyam, 1938-02-11 / 33. szám)

³⁴¹ (Orosházi Friss Hírek, 15. évfolyam, 1938-03-10 / 56. szám)



Horthy Miklós kormányzó búcsúztatása Varsóban, 1938

342

³⁴² (<https://www.antikvarium.hu/konyv/frisnyak-zsuzsa-fejezetek-az-udvari-es-a-kormanyzati-utazasok-tortenetebol-523131>)



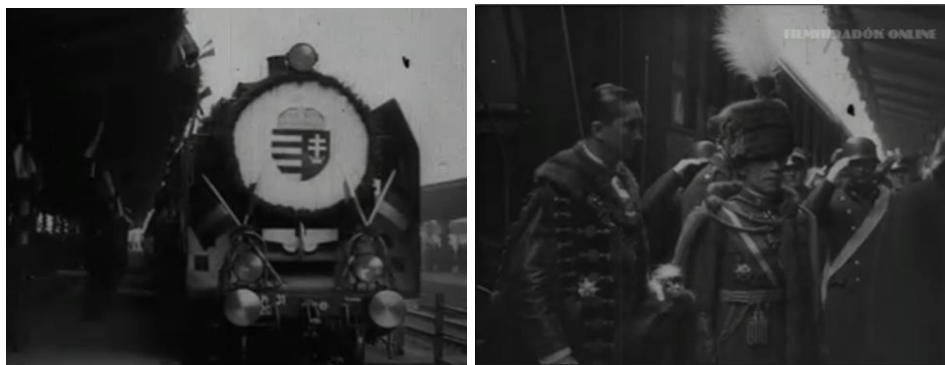
343



A Turán Varsóban 1938-ban. Összeállítás, mint Krakkóban.³⁴⁴

³⁴³ (<https://www.szukajwarchiwach.gov.pl/jednostka/-/jednostka/5921095/obiekty/248171>)

³⁴⁴ (<http://ekartkazarzawawy.pl/kartka/pobyt-wysokosci-regenta-wegier-warszawie/>)



A Turán befut Krakkóba, filmhíradó részlet.³⁴⁵

A Turán a lengyelországi út során hét kocsiból állt: két kalauzkocsi és öt címeres nagy szalonkocsi. Furcsa, hogy a korabeli leírások eltérnek a Turán összeállításában. A Turán Lengyelországban, több mint 700 km-es uta tett meg a látogatás során.³⁴⁶

A Turánt Varsóban a lengyel PKP Os24-42 pályaszámú mozdony húzta. A mozdony elején olvasható a pályaszáma. A nagy „O” betű a személyvonati mozdonyra utal, a kis „s” pedig a tengelyelrendezésre (a mi jelölésünk szerint 2D). A 24 a típus száma, ami lengyel gyártmányra és a konstrukció évére (1924) utal. A 42 pedig a jármű saját sorszáma.

A krakkói képen is olvasható a mozdony sorozatszám: Pt31-?? A nagy P betű a gyorsvonati mozdonyra utal, a kis t az 1D1 tengelyelrendezésre. 1931-es lengyel konstrukció. A Chabówkaban készített fényképen (Lossonczy Miklós felvétele) több látszik belőle.

³⁴⁵ (<https://www.youtube.com/watch?v=ukHjyouQjQ8>)

(<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2677>)

³⁴⁶ (Magyarország, 45. évfolyam, 1938-02-11 / 33. szám)
(8 Órai Ujság, 24. évfolyam, 1938-02-05 / 28. szám)



PKP Pt31-64 (Lossonczy Miklós felvétele)

1938. május 22-én volt a vitézavatás Székesfehérváron. „A kormányzó és családja (felesége és fiai), valamint kísérei a Turán nevű kormányzói különvonattal érkeztek a virággal, lobogókkal, nemzeti színű drapériákkal és címerrel gazdagon ékesített székesfehérvári állomásra, miközben a katonazenekar a himnuszot játszotta.”³⁴⁷

1938 júniusában Csömödér - Páka-ra érkezett a Turán a Főméltóságú Úrral. Ekkor a zalai olajmezőket tekintette meg az államfő.³⁴⁸

Horthy németországi útja 1938-ban: Bécs (Turán) – Kiel (Turán) – Laboe – Hamburg – Berlin (Turán)- Nürnberg (Turán). A jelzett városokban ott volt a Turán, de nem tudom, hogy például Hamburgban ott volt-e.

³⁴⁷ (<https://www.szekesfehervar.hu/82-eve-ezen-a-apon-volt-vitezavatas-szekesfehervaron>)

³⁴⁸ (Zalai Hírlap, 74. évfolyam, 2018-07-07 / 156. szám)

(<https://www.zaol.hu/hirek/a-to-es-a-kisvasut-vonzasaban-1844620/>)



Budapest, 1938. augusztus 20.

Horthy Miklós kormányzó a Keleti pályaudvarról Németországba utazik, jobbra felesége, Horthyné Purgly Magdolna, előtte fia, Miklós. A háttérben feltehetőleg a kormányzói kocsí.



Horthy Miklós kormányzó különvonata a Turán megerkezik Bécsbe, 1938

Megérkezés Bécsbe³⁴⁹

³⁴⁹ (<https://www.antikvarium.hu/konyv/frisnyak-zsuzsa-fejezetek-az-udvari-es-a-kormanyzati-utazasok-tortenetebol-523131>)



350

A Turán ekkor a felvételek alapján 7 kocsiból állt és kb. 280 tonna lehetett a vagonok össz súlya.



Megérkezés Bécsbe 1938-ban³⁵¹

³⁵⁰ (<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2940>)

³⁵¹ (<https://www.borsonline.hu/galeria/restauraljak-horthy-miklos-egykori-szerelvenyenek-etkezozokcsijat/227030>)
(<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2940>)
(Frisnyák Zsuzsa)



Horthy a Turán különvonat szalonkocsijában.³⁵²



³⁵² (<https://www.origo.hu/tudomany/20190319-hamis-legriadoval-akadalyoztak-meg-hogy-a-kormanyzo-hazautazhasson.html>)



A Turán Bécsben 1938-ban. Az első kocsi a 10-es kormányzói kocsi.³⁵³

A Turánt 1938-ban Bécsbe vivő osztrák mozdonyt nehéz azonosítani, mert az orrán lévő címer, sok információt eltakar és a felvétel élessége sem a legjobb. De a legtöbb vasútkutató a MÁV egykori 109-es sorozatú mozdonyát véli abban felfedezni. Lovász György viszont vitatja azt, hogy 109-es húzta volna a Turánt.

„Az első világháború előtt az OMM egyik nagy vasúttársasága volt a Südbahn/Délvasút. A háború után a vonalhálózata Ausztria, Olaszország, Szerb-Horvát-Szlovén Királyság és Magyarország között oszlott meg. A különböző országokban más és más lett a maradvány sorsa. Magyarországon Duna-Száva-Adria Vasút (DSA) néven működött 1932-ig, amikor a magyar állam megváltotta és a MÁV-ba integrálta. Ennek a cégnek a kocsija volt a későbbi Turán 6 és 9. Ugyanez volt a bécsi képen sejthető 109-es gőzmozdony is. Érdekesség az, hogy ebből a mozdonytípusból 3 db. ma is megvan. Egy nálunk (109.109), egy Ausztriában (109.13) és egy Szlovéniában (109.38)” (Lossonczy Miklós gondolatai)

³⁵³ (<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2940>)



1996-ban a 150 éves Magyar Vasút ünnepén Budapest –Angyalföldön, a DV 1915-ben Győrben gyártott Da 6406 pályaszámú poggyászkocsijával.

A képeken az osztrák florisdorfi mozdonygyárban 1910-ben épített 109-es sorozatú gőzmozdonyok egyike. Az 1750 mm hajtott kerékpár átmérőjű 100 km/h legnagyobb sebességű mozdony Európában az első amelynek a kazánközépvonal szintől való távolsága elérte a 3000 mm-t. Ez a mozdony 1917-ben épült a Dél Vasút számára, majd átkerült a Duna-Száva-Adria vasúttársasághoz. Ez a mozdony 1931-1967 között a MÁV állományában szolgált. Utóbb Gárdonyban múzeumi kiállított tárgy, majd felújították és nosztalgia vonatként üzembe helyezték. A 109-es típus 12.5%-os emelkedőn egy 320 tonnás szerelvényt tud elhúzni, 40 km/h sebességgel, 6.7%-os emelkedőn a szerelvény 350 tonnás és a sebessége 60 km/h, míg sík terepen a 350 tonnás terhet 90-100 km/ sebességgel képes vontatni.



A 109 sorozatú mozdonyok a már említett hosszúsági korlát miatt csak kisebb méretű, három-tengelyes szerkocsi lehetett kapcsolni. A merevkeretes, az SB/DV-nél 56b sorozatúként jelölt szerkocsi 6,1 (de legfeljebb 7,1) tonna szenet és 17 m³ vizet szállíthatott. A szerkocsi minden kerékpárját egy oldalról (hátról) fékezték.

Osztrákoknál az I. világháború után BBÖ 209 sorozatjelet kapták ezen mozdonyok.³⁵⁴

A Bécsset is érintő németországi útján a Főméltóságú Úr és hitvese Kielben részt vett a Prinz Eugen nehézcircáló vízrebocsátásán. A nehézcircálón az egykori Osztrák-Magyar Monarchia Prinz Eugen nevű csatahajójának számos erekljét helyezték el.

³⁵⁴ (<http://www.vonatka.hu/109%20109%20dv.htm>
https://hu.wikipedia.org/wiki/SB/DV_109_sorozat)



1938. augusztus 22-én Kiel-ben fogadja Hitler, Horthyt. A háttérben a Turán.³⁵⁵

1938. augusztus 27-én a Turán Nürnbergben volt a Főméltóságú Úrral. Ekkor Hess vezérhelyettes volt a kísérelője. A Turán még aznap tovább indult, de az eredeti tervtől eltérően nem Passaubába ment, hanem Linzbe. Itt a kormányzó és felesége átszállt a Zsófia gőzösre, ami hazahozta Budapestre. A miniszterek és a kíséret Budapestre a Turán vonaton tért haza.³⁵⁶

³⁵⁵ (<https://www.darabanth.com/hu/nagyaukcio/21/kategoriak~Motivum-kepeslapok/Motivumok~7346/Horthy-Adolf-Hitler-fogadja-Kielben-Reichsverweser-von-Horthy-vom-Fuhrer-in-Kiel-empfangen-Verl~II1043455/>)

³⁵⁶ (Felsőmagyarországi Reggeli Hírlap, 47. évfolyam, 1938-08-28 / 193. szám)
(Pesti Napló, 89. évfolyam, 1938-08-28 / 171. szám)



Horthy Berlinben 1938



Horthy Berlinben 1938



1938. augusztusában a Turán Berlinbe érkezett.

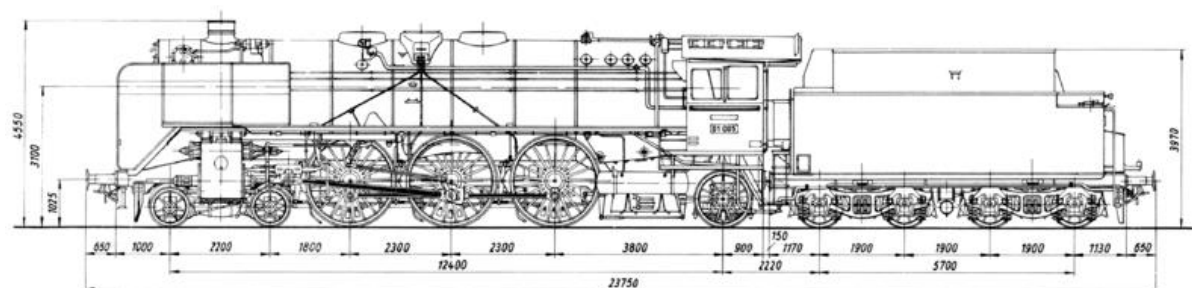


Egy DR 01-es mozdony



A Turán német mozdonyának a részlete Berlinben, 1938 augusztusában.³⁵⁷

³⁵⁷ (<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2948>)
(https://www.youtube.com/watch?v=3NhSry_rybQ)



Ha a képrészletet jól azonosítom, akkor Berlinbe a Turánt egy DR 01-es gyorsvonati mozdony vontatta, amely típust 1925-1938 között gyártottak Németországban. A típus 1981-ig állt szolgálatban, de még ma is vannak működőképes példányai. A típusból 231 darab épült. Engedélyezett sebessége 120 km/h.³⁵⁸

1938. szeptember 18-22-között Göring meghívására Kelet-Poroszországba utazott Horthy egy magánjellegű vadászatra a Turánon. A vadászat Rominten vidékén volt. Németországból a vonat a Budapest Nyugati-pályaudvarra érkezett vissza.³⁵⁹

A bécsi döntések (első bécsi döntés 1938. november 02, második bécsi döntés 1940. augusztus 3.) után a szerelvény megjelent Kárpátalján és Erdélyben. **A szerelvény színe sötétbarna, aranyozott magyar címerrel díszítve.** A szerelvényen utazott Imrédy Béla és gróf Teleki Pál, Ribbentrop német és Ciano olasz külügyminiszter.

1938. november 11-én, Báreza érintésével, Kassára érkezett a Turán a Főméltóságú Kormányzó Úrral, és kíséretével.³⁶⁰

³⁵⁸ (https://de.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_01)

³⁵⁹ (Kecskeméti Ellenőr, 2. évfolyam, 1938-09-22 / 213. szám)

(Kis Ujság, 52. évfolyam, 1938-09-21 / 213. szám)

(Budapesti Hírlap, 58. évfolyam, 1938-09-23 / 214. szám)

(Brassói Lapok, 44. évfolyam, 1938-09-23 / 217. szám)

³⁶⁰ (Új Nemzedék, 20. évfolyam, 1938-11-12 / 257. szám)

1939

1939 januárjában Horthy a Turánnal 7 alkalommal utazott vadászatra. Az úti cél gyakran Mezőhegyes vagy Bakonysárkány. A vadászatra Horthyt az udvari vadász is elkísérte. Mivel ezek magánutak, a sajtóban nem leltem rá forrást.³⁶¹

„.....amikor Szatmárnémetibe és Nagyváradra bevonultak a magyar csapatok, akkor mi a Turán vonaton részt vehettünk egy reggelizésen vagy egy vacsorán, ahol a főhelyen őfőméltósága ült” – emlékezett vitéz Békássy Miklós, egykori testőr.³⁶²

1939. március 18-án a Turán Csapra, majd Munkácsra érkezett, a felszabadult Ruténföldre. A vonat 18-án már Szerencsen járt, majd visszatért Budapestre.³⁶³



A Turán Ruténföldön.³⁶⁴

1939. augusztus 7-én a Turán áthaladt Kecskeméten, amikor az altengernagyot Szegedre vitte. Visszafelé Budapestre, szintén érintette a kecskeméti vasútállomást.³⁶⁵

1939. augusztus 11-én a vonat radványi kastély közelében Sátoraljaújhelyen állt. Ekkor a kormányzó úr felkereste a Szin-i erdőt. Este a kormányzói pár a vonaton tért nyugovóra. Innét a

³⁶¹ (Frisnyák Zsuzsa)

³⁶² (Új Magyarország, 3. évfolyam, 1993-09-04 / 206. szám)

³⁶³ (Pécsi Napló, 48. évfolyam, 1939-03-19 / 65. szám)

³⁶⁴ (<https://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=3224>)

³⁶⁵ (Kecskeméti Ellenőr, 3. évfolyam, 1939-08-08 / 179. szám)

vonat másnap Huszt-ra ment 12-én, Kárpátalja visszatérte alkalmából. A vonat Tornán is megállt egy éjszakára. Ez a Főméltóságú Úr Felvidéki magánjellegű útja volt.³⁶⁶

1939. november 06-án a Főméltóságú Kormányzó Úrat a Turán Kassára vitte.³⁶⁷

1940

1940. június 28-án Horthy Miklós lányának, Paulette-nek a koporsóját vitte a vonat Budapest-ről, a Nyugati pályaudvarról Kenderesre.



A képen feltehetőleg egy Da sorozathoz tartozó kocsí látható.

1940. szeptember 5-én a Turán Csengerre érkezett. Innét ment a Főméltóságú Kormányzó Úr a Szatmárnémeti ünnepélyes bevonulásra.³⁶⁹

1940. szeptember 6-án a Főméltóságú Úr a Turán szerelvényen Nagyváradra érkezett, Bihar-keresztes érintésével.³⁷⁰

1940-ben a Turán felkereste Csíkszeredát.

³⁶⁶ (Pesti Napló, 90. évfolyam, 1939-08-11 / 182. szám)

(Uj Magyarság, 6. évfolyam, 1939-08-13 / 184. szám)

(Magyarság, 20. évfolyam, 1939-08-12 / 54. szám)

(Magyar Nemzet, 2. évfolyam, 1939-08-12 / 183. szám)

(Pesti Hírlap, 61. évfolyam, 1939-08-11 / 182. szám)

³⁶⁷ (Az Est - Pest, 30. évfolyam, 249-262. szám - 1. évfolyam, 1-11. szám, 1939-11-06 / 252. szám)

³⁶⁸ <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=3845>)

(Ujság, 16. évfolyam, 1940-06-29 / 146. szám)

³⁶⁹ (Szabad Föld, 74. évfolyam, 2018-12-07 / 49. szám)

³⁷⁰ (Az Ujság, 16. évfolyam, 1940-09-07 / 203. szám)



**Horthy Miklós kormányzó és felesége
Csíkszeredán, háttérben a Turán vonat
termeskocsija, 1940**

371

Feltehetőleg ekkor járt a Turán Tusnádfürdön. „Jelen voltam magam is, amikor a Rezső-forrásból Horthy Miklós is ivott. Ki volt téve oda egy asztal szép abrosszal, és megkínálták a kormányzót vízzel. Emlékszem, még azt mondta akkor nagy kacagva, hogy aztán nehogy itt valami rossz viccet csináljanak velem. Mert az a víz hajtó víz is volt. De mégis megittatták az öreggel. Eljött ide az udvari vonattal a feleségével együtt. Megérkezett valamikor délelőtt, megjárta magát ott, ahol akart, és aznap itt is maradt még éjszakára is. Itt állt a vonata egész éjjel az állomásban, nem félt, hogy megölik. Szalonkocsija volt neki. Ott volt a szakácsa, ebédlője, hálója, mindene volt abban a vonatban. Tusnádfürdő akkor még számított, bár kicsike volt.”³⁷²

A Turán 1940-ben Szegeden is járt.

³⁷¹ (Frisnyák Zsuzsa)

³⁷² (Korunk 2009 Augusztus: Özv. Bálint Lajosné Gál Brigitta: Emlékképek a régi Tusnádfürdőről Lejegyezte Tanczos Vilmos: [Korunk - 3. folyam, 20. évf. 8. sz. (2009. augusztus)])



A Turánt ekkor a MÁV 424-es „Bivaly” vontatta.³⁷³



1924-1958 között a MÁV részére 365 db és jóvátételre 149 db készült belőle. Engedélyezett sebessége 90 km/h. A mozdony kifejlesztésében részt vett Horthy István későbbi kormányzóhelyettes is. Ez a típus 1984-ig állt aktív szolgálatban.³⁷⁴

Az 1940-es évek első felében a MÁV Dunakeszi Főműhelyében, hegesztett acélvázaz, 15-16 m forgócsaptávolságú, hattyúnyaktartós, forgóvázakon futó, „behúzott” és „egyenest” szekrényvégű, külső megjelenésére A Ba 2500 és Cs 5800-as személykocsikhoz nagyban hasonlító, külön célú vagonok épültek. A Turán számára épített 1, 5 és 11-es pályaszámú, „behúzott” szekrényvégű külön célú kocsik fő méretei és bizonyos járműszerkezeti részegységei, teljes egészében megegyeztek a MWG, illetve GANZ „nehéz” kocsikéval.

³⁷³ (<https://www.flickr.com/photos/markizay/13324050384/>)

³⁷⁴ (<https://www.facebook.com/gozmozdonny.hu/posts/2677786815571226/>)

(https://hu.wikipedia.org/wiki/M%C3%81V_424_sorozat)

(http://vasutgeszeset.hu/wp-content/uploads/vasutg_2017_4_Csiba_Mikodij.pdf)

A Turán részére 1928-ban 1, majd 1942-ig újabb 6 kocsi épült Dunakeszin. ³⁷⁵

1941

1941. április 24-én a Turán a németországi (ausztriai) Monichkirchen-be érkezett Hitler főhadiszállására. Ez Wiener Neustadttól 35 kilométerre délre található. Horthy ekkor délvidéki területek Magyarországhoz való csatolásáról tárgyalt Hitlerrel. ³⁷⁶



A Turán 1944-ben Salzburgban, több írás szerint. Valójában ez a kép 1941-ben készült Mönichkirchen állomáson, Németországban (Ausztria). ³⁷⁷

1941 júliusában Szabadkára érkezett a szerelvény Tolna felől. Ekkor a Főméltóságú Úr a Délvidéket szemlélte meg.

„.....a Turán-vonat sötétzöld, címeres kocsijaival.” Ekkor a vonat első kocsija volt a Főméltóságú Kormányzó Úr kocsija, míg a második kocsi volt a feleségéé. ³⁷⁸

1941. augusztus 7-én a Turán Horthy-t Keszthelyre vitte, herceg Festetics György temetésére. ³⁷⁹

1941. augusztus 25-én Kenderesről Szoboszlóra (Hajdúszoboszlóra) érkezett a Turán. ³⁸⁰

1941. augusztus 26-án Kenderesről, Újfehértóra ment a Turán.

³⁷⁵ (Szécsey I. – Lovász Gy.)

³⁷⁶ (Élet és Tudomány, 69. évfolyam, 2014-03-07 / 10. szám)

³⁷⁷ (<https://www.antikvarium.hu/konyv/frisnyak-zsuzsa-fejezetek-az-udvari-es-a-kormanyzati-utazasok-tortenetebol-523131>)

³⁷⁸ (Esti Ujság, 6. évfolyam, 1941-07-28 / 171. szám)

(Új Magyarság, 8. évfolyam, 1941-07-29 / 171. szám)

(Vendel István (szerk.): Szekszárd megyei város monográfiája (Szekszárd, 1941))

³⁷⁹ (Pesti Hírlap, 63. évfolyam, 1941-08-08 / 180. szám)

³⁸⁰ (Debreczeni Ujság, 45. évfolyam, 1941-08-26 / 193. szám)

1941. szeptember 7-én a Turán Németországba, Hitler főhadiszállására ment. Szerintem ekkor Hitler lengyelországi, úgynevezett Farkasverem főhadiszállására ment Horthy, mivel 1941. június 24-től itt volt a Führer főhadiszállása, és a filmhíradó képei is erre utalnak.



A Turán „Németországban” a Farkasverem közelében.

Lossonczy Miklós szerint ez nem biztos, hogy a Turán, hanem egy német szerelvény lehet, a hátsó kocsinál lévő címer formájából kiindulva. Azon kívül pedig a magasságánál szélesebb ablakok csak a 10-esen voltak, de ott sem ennyi egymás mellett. Bár nem kizárt, hogy még is a Turán és akkor az „50-es széria” kocsik lehetnek a háttérben.³⁸¹



A jobboldali és az alsó képen, ugyan az a kocsi van.³⁸²

³⁸¹ (Monostori Péter: Testőrkönyv)

³⁸² (<https://filmhiradokononline.hu/watch.php?id=4366>)

Marton István testőr őrmester 1941. szeptember 7-én a Turánon kísérte Horthyt, Hitler főhadiszállására. Visszaemlékezése szerint, a beérkező vonatról csak a kormányzó, illetve szárnysegéde szállhatott le. Érkezéskor még a sötétítőt is le kellett húzni a szalonkocsiban, és csak akkor lehetett felengedni, amikor a látogatás végeztével a kormányzó felszállt a vonatra.³⁸³ 1941 szeptember 28-án Kolozsváron volt a szerelvény.³⁸⁴

1941 november 17-én Nyíregyházán volt a Főméltóságú házaspárral.³⁸⁵

1941-ben a Turán kocsijai a Kormányzót Szolnokra vitték egy agárvadászatra. Ekkor két detektív, négy testőr, két komornyik, két gépkocsivezető kísérte. A vonaton ekkor két gépkocsi volt.³⁸⁶

1942

Ebben az évben Horthy, Ribbentrop német külügyminisztert látta Mezőhegyesen vendégül egy vadászaton. Ide a kormányzó a Turánon érkezett, míg német vendége saját különvonatán érkezett. Mindkét politikus, saját különvonatán aludt a mezőhegyesi állomáson. Ez alkalommal Mezőhegyesen és környékén hatalmas razziák voltak.³⁸⁷

A frontról indított gyásszerelvény, egy sebesültszállító szerelvény, amihez hozzákapcsolták a koporsóvivő kocsit. Ez a szerelvény kassáig hozta a nemzet nagy halottját. Itt a magyar kormány képviselőjében Radocsay László igazságügyminiszter, a honvédség képviselőjében pedig vitéz Lakatos Géza altábornagy vette át. a földi maradványokat tartalmazó koporsót. Innét különvonat indult Budapestre, amit egy MÁV 424-es húzott. Igen valószínű, hogy innét már a „Turán” vitte tovább a gyásszerelvényt Budapest Déli-pályaudvarra, hogy aztán az utat a Nyugati pályaudvarról folytassák Kenderesre. A források viszont a Turánt csak a budapesti indulásnál emlegetik. Lehet, hogy a Turán attól Turán, hogy a szerelvény része Horthy Miklós szalonkocsija, ez pedig nem volt része a koporsót szállító különvonatnak ekkor.³⁸⁸

³⁸³ (Monostori Péter: Testőrkönyv)

³⁸⁴ (Frisnyák Zsuzsa: Az udvari vonatok és a vasútüzem)

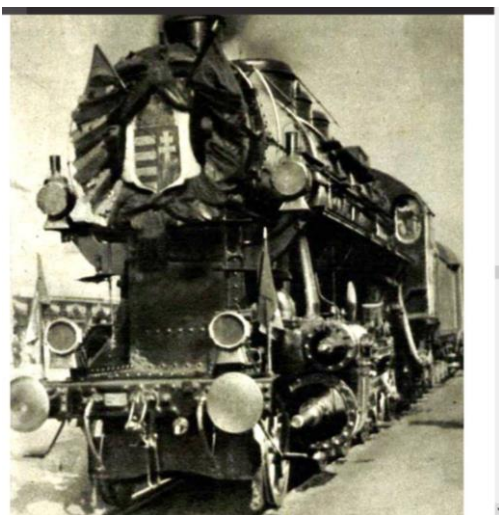
³⁸⁵ (Pesti Hírlap, 63. évfolyam, 1941-11-18 / 263. szám)

³⁸⁶ (Frisnyák Zsuzsa)

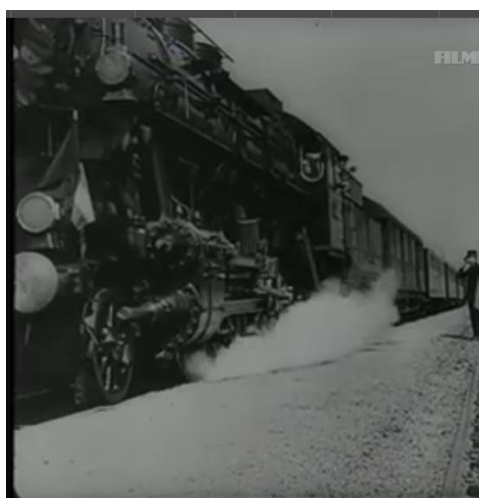
³⁸⁷ (Frisnyák Zsuzsa: Az udvari vonatok és a vasútüzem)

³⁸⁸ (<https://regi.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/historia/90-056/ch11.html>)

(Magyarország, 23. évfolyam, 1942-08-25 / 191. szám)



389



„Turán” Kassáról – Budapest Déli 1942 MÁV 424-es (Bivaly) mozdony³⁹⁰

vitéz Horthy Istvánt koporsóját Budapest Nyugati-pályaudvarról a Turán vitte Kenderesre 1942.08.22-én, majd a halotti torát is vasúton tartották meg.

A Főméltóságú Kormányzóhelyettes koporsóját szállító szerelvény „programja” és összeállítása:

A Turán 1942.08.22-én indult a Nyugati pályaudvarról Kenderesre. **Összeállítása: 1, étkező-kocsi, 2, 50, 55, 6, 10, 9, 11 pályaszámú termes kocsik, egy poggyászkocsi, a (Da) 6402 pályaszámú koporsót vivő kocsi és a Da 6092-es koszorúszállító kocsi.** (Lovász György szerint a 6092 nem része a Turánnak. Ezt vitatom, mert a Turán részeként szerepel a filmhíradóban.) A szerelvény déli 12 órákor futott ki, és 12.26-kor érkezett Pusztaszentlőrincre. Itt a Kormányzó Úr és szűkebb környezete számára, a 9-es kocsiban ebédet szolgáltak fel. A kíséret a vonat elején lévő termeskocsiban étkezett. A kíséret számára történő étkezés feltehetőleg a

³⁸⁹ https://alfahir.hu/2018/08/26/tortenelem_evfordulo_horthy_istvan_horthy_miklos_magyarország_masodik_vilaghaboru

³⁹⁰ <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=4759>

Turán 52-es kocsiiban történhetett, amelyről tudjuk, hogy büfékocsi volt, de lehet, hogy az Alan Butschek által említett, 1928-ban Dunakeszin készült négytengelyes személyvagonról (**092-es típusú** 50 54 89-20) van szó. Ebben volt egy tábla, hogy a konyha üzemeltetésekor vegyék fel a kapcsolatot a fő étkezőkocsival.

A vonat 16.00-kor érkezett meg Kenderesre. A szerelvény útvonala: Budapest- Cegléd- Szolnok – Kisújszállás- Kenderes.

A temetés után a Turán visszatért Budapestre.³⁹¹

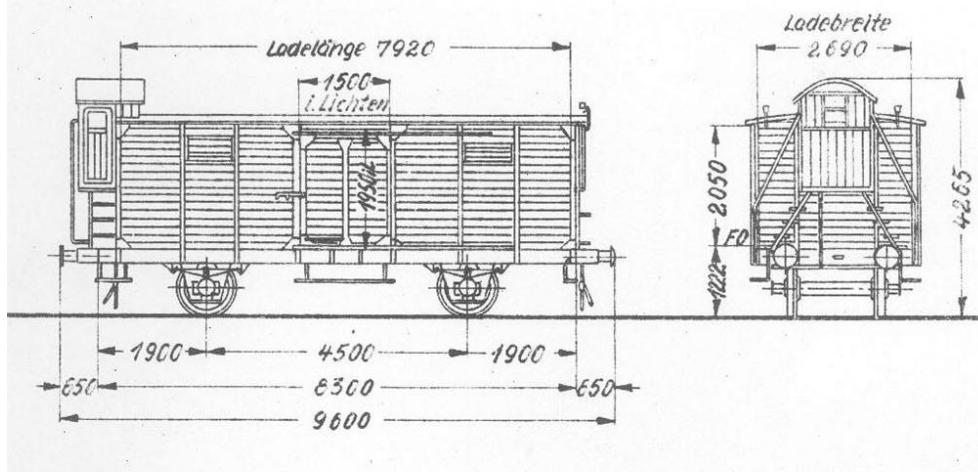
Kassáig a Főméltóságú Kormányzóhelyettes koporsóját az alábbi vagonban hozták:



A német vasútnál a II. világháború előtt, alatt és utána egy ideig szokás volt az egyes teherkocsitípusokat városnevekkel megjelölni. (Oppeln, Hamburg, Kassel, Bromberg, Altona, Linz, Villach, stb.) Ez nem volt túl következetes, menet közben változtattak is a neveken. Bizonytalan források szerint eredetileg az adott településen levő vasúti műhely volt a típus szakmai gazdája. A Karlsruhe típus rajza és egy helyreállított példány, már Kassel néven. (Lossonczy Miklós közlése nyomán)

³⁹¹ (<https://www.antikvarium.hu/konyv/frisnyak-zsuzsa-fejezetek-az-udvari-es-a-kormanyzati-utazasok-tortenetebol-523131>)
(Magyar Nép, 22. évfolyam, 1942-09-05 / 36. szám)
(Új Nemzedék, 24. évfolyam, 1942-08-28 / 195. szám)
(Frisnyák Zsuzsa: Az udvari vonatok és a vasútüzem)

Gedeckter Güterwagen der Bauart G (preußisch)
Gattungsbezirk Karlsruhe
1:100



Ladegewicht 15 000 kg; Tragfähigkeit 17 500 kg

Lodefläche 21,3 m²; Laderaum bis Seitenwandhöhe 43,6 m³
 insgesamt 45,1 m³

Eigengewicht 11 300 kg

Bremsbauart: Kunze-Knorr-Bremse [G]

RZA



Utóbb ez a vagon nem lett a Turán része. A fentebbi képen egy hasonló típusú vagon látható.



vitéz Horthy István koporsójának feltétele a Turánra a 6402-es pályaszámú kocsiba, Budapest Nyugati-pályaudvaron..

A filmhíradó és az újság fényképén más vagon és személyek vannak. Az újság képe akkor készült, amikor az elhunytat hazahozták a frontról. Így az a kép nem a Turán kocsiját ábrázolja.³⁹²

A Da 6402 kocsí képen látszik a „MÁV Sud” felirat. Ez utal arra, hogy a DSA-tól 1932-ben átvett kocsí. (Lossonczy Miklós észrevétele.)

³⁹² (Hidak Útján, 44. évfolyam, 1992-08-01 / 423. szám)



Horthy Kenderesre érkezett a gyászvonattal. A bal oldali talán a 9-es vége, míg a tengernagy a 10-es kocsiból száll éppen ki.³⁹³

Érdekesség, hogy a filmhíradó képein olyan vagon is szerepel, ami nincsen megemlítve az újságcikkben, lásd D 6002-es. A koporsót valóban a D 6402-es vagon vitte. A Da 6092-es kocsi, ami az újságcikkben szerepel, feltehetőleg sajtóhiba és az valójában a Da (D) 6002-es vagon.

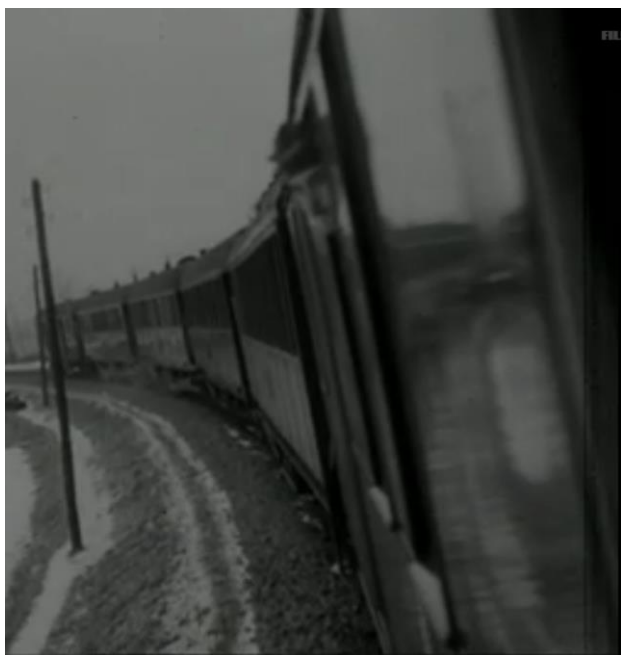
A Temetés után a Turánra ismét kellemesebb utak vártak.

1942. december 5-én a vonat az erdélyi Dédára ment, ahol átadták a Szeretfalva – Déda vasútvonalat. Ekkor Horthy szalonkocsija a szerelvény 4. kocsija volt.



Érdekesség, hogy ekkor a Turánt két egymás után kötött 324-es gőzmozdony húzta.

³⁹³ (<https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=4759>)



A vasútvonal felavatására érkezik a Turán.
A vagonok hátulról előre a bal oldali képen: 11, 9, 10, 53, 5, 1



A fenti képen lévő hátsó kocsí.









A Turán vagonjait zárt peronok kötötték össze.
Talán a hátsó (bal oldali) vagon a 10-es, míg az első az 53-as vagon.



Az első (jobb oldali) talán a 10-es, míg a hátsó a 9-es kocsi.



Az első talán a 10-es, míg a hátsó a 9-es kocsi.



Alulról felfelé (balról jobbra) talán 9-es, 10-es és 53-as vagon.



Ez a 10-es vagon. A filmen pár kockával később látszik a címer a vagon oldalán.³⁹⁴

A közönség hosszas és lelkes éljenzése közben ezután a Kormányzó Ur és kísérete felszállt a Turáni-vonatra. A **zöld színű szerelvény** zajtalan siklóssal gördült ki a dédai állomásról, miközben a MÁV zenekar a Himnuszot játszotta.³⁹⁵

A szerelvény összeállítása a dédai úton: 1., 5., 53., 10., 9. és 11. pályaszámú kocsi. A Turán Szeretfalvát 13.05-kor hagyta el és Dédára ért 13.40-kor. A vonat Dédáról Budapestre ment, és másnap reggel fél nyolckor érkezett meg a Nyugati Pályaudvarra.³⁹⁶

Mivel a Déda – Szeretfalva vonal átadásánál ismerjük a Turán összetételét és kocsisorrendét, ezért ezen filmhíradó segítségével lehet legjobban azonosítani az egyes vasúti kocsikat. Ezért szerepel ennyi kép a filmhíradóból.

A szerelvényt 2 db 324-es mozdony húzta.



1909 és 1919 között 828 db ilyen típusú mozdony épült. A 324-es mozdony másképp IIIu. mozdony. A szerkocsija IIIu. típusú. A mozdony engedélyezett sebessége 75 km/óra és 40 km/h sebességnél

³⁹⁴ (filmhíradó: <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=4863>)

³⁹⁵ (Székely Nép, 60. évfolyam, 1942-12-06 / 277. szám)

(Pesti Hírlap, 64. évfolyam, 1942-12-08 / 278. szám)

³⁹⁶ (Frisnyák Zsuzsa)

1550 t szerelvényt tudott elvontatni. Magyarországon ez a mozdonytípus 2016-ig volt forgalomban. A GYESEV 1981-ig üzemeltette menetrendszerűen.³⁹⁷

A Szeretfalva – Déda vasútvonal a magyar vasútépítés egyik remeke. Az építők 225 m szintkülönbséget hidaltak át, 48 km-es, 81 pályacívvel. Elkészült A 48 km nyílt vonali pálya mellett 25 km állomási vágány, Dédán teljesen új állomás, Szeretfalván szintén, négy további állomás, 3 megállóhely, 30 híd, 4 viadukt, 21 alul- és felüljáró, 160 épület: egy sor komoly vasúti őrház, víztornyok épültek. E „másodrangú fővonalra” 60–75 km/óra sebességet engedélyeztek és 16 t tengelyterhelést, bár helyenként nagyon lassan mehetett a szerelvény. A szakaszon a menetidő 45-60 perc volt. Két alagút is elkészült Monorfalva közelében. Az 538 méter tengerszint feletti magasságon fekvő nagy alagút 930 m hosszú lett, a kis alagút 496 m hosszú. A vonal Alsórépa és Gledény között éri el a tetőpontját, nagyjából 550 méter magasan, itt van ugyanis a Szamos és Maros közti vízválasztó, amelyet alagúttal fűrtak át. A szeretfalvai kiindulópont kb. 330 méter magasan található, Déda mintegy 480 méteren. Emiatt a pálya Szeretfalva felől meredekebb, mint Déda felől. A vasútvonal terepbejárásában és útvonalának kitűzésében vitéz Horthy István is részt vett. Ezért kapta a nagyalagút az ő nevét.³⁹⁸

1943

1943. február 1-én a szerelvény az egri pályaudvarra futott be. Ekkor a Főméltóságú úr, Szmrécsányi Lajos egri érsek temetésére érkezett a városba.³⁹⁹

³⁹⁷ (<https://www.youtube.com/watch?v=MUZsrVbJOHc> = Fejezetek a Magyar Vasutak Történetéből: A Szeretfalva-Déda vasútvonal)
(https://hu.wikipedia.org/wiki/M%C3%81V_324_sorozat)
(https://hu.wikipedia.org/wiki/M%C3%81V_M_jelleg%C5%B1_szerkocsi)

³⁹⁸ (<https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeretfalva%E2%80%93D%C3%A9da-vas%C3%BAtvonal>)
(<http://mek.oszk.hu/10900/10966/10966.pdf> = A SZERETFALVA-DÉDAI VASÚT ÉPÍTÉSENEK ISMERTETÉSE ÉPÜLT 1941—1942)
(<http://www.sinekvilaga.hu/a-szeretfalva-deda-vasutvonal-epitese>)
(Hadmérnök VI. évfolyam 4. szám – 2011 december: Horváth Attila: ADALÉKOK ÉS MEGVÁLASZOLATLAN KÉRDÉSEK A SZERETFALVA-DÉDA VASÚTVONAL ÉPÍTÉSÉNEK TÖRTÉNETÉHEZ)
³⁹⁹ (Uj Magyarság, 10. évfolyam, 1943-02-02 / 26. szám)
(Esti Ujság, 8. évfolyam, 1943-02-01 / 25. szám)



A szalonkocsi díszcímere



Balról Rádl József és Berkecz Dénés testőrök 1943-ban a Turán szalonkocsija mellett.⁴⁰⁰

1943. szeptember 20-30 között Horthy a görgényi havasokban vadászott. Ide Budapest és Szászrégen között Turán-on utazott, majd útján gépkocsin folytatta. (Frisnyák Zsuzsa)

1944

1944.03.17-én a szerelvény a kormányzót Salzburgba vitte, aki onnét autóval ment tovább Klessheim-be, hogy találkozzon Hitlerrel. A visszaúton 18-án egy vagont kötöttek hozzá, ami-
ben Edmund Veessenmayer utazott Budapestre.⁴⁰¹

⁴⁰⁰ (Monostori Péter: Testőrkönyv)

⁴⁰¹ (Fejér Megyei Hírlap, 50. évfolyam, 1994-03-19 / 65. szám)
(Ország-Világ, 20. évfolyam, 1976-11-03 / 44. szám)



Horthy megérkezett Salzburgba. A képen jobban (jobbra) látható kocsí a Főméltóságú Kormányzó Úr személyes vagonja után volt kötve.⁴⁰²

A Turán Salzburgból, a Hegyeshalom –Mosonmagyaróvár - Bicske – Budapest útvonalon tért vissza. A vonatot Linzben a németek addig tartóztatták fel légiriadó címszóval, míg a fő német erők át nem lépték a magyar határt.⁴⁰³

1944. október 15-én a Turán-nal kellett volna Horthynak Huszt-ra utaznia az I. magyar hadserghez. A szerelvény útja elő volt készítve, de végül ezt az utat lefűjték. Ha elindul a Keleti pályaudvarról, lehet, hogy Magyarország sorsa másképpen alakul.⁴⁰⁴

1944 októberében a sikertelen kiugrási kísérlet után, Budapestet a Főméltóságú Úr és szűkebb családja –fia kivételével- 1944. október 17-án 4.54-kor hagyta el a Turánon. A szerelvény ekkor Kelenföldről indult, és SS őrség volt rajta. A Turán Bécs érintésével haladt a célállomása felé. A vonat később visszatért Budapestre.⁴⁰⁵

A várból 1944 novembere és decembere között kezdték el elszállítani a felszereléseket a Turánnal. A vonaton volt Horthy magánvagyonának egy része is.

⁴⁰² (https://www.criticalpast.com/video/65675038840_Adolph-Hitler_Admiral-Horthy_Occupation-of-Hungary_Hungarian-Foreign-Minister-Sztojay)

⁴⁰³ (Ország-Világ, 19. évfolyam, 1975-01-22 / 4. szám)
(Zalai Hírlap, 70. évfolyam, 2014-04-07 / 81. szám)

⁴⁰⁴ (Magyar Nemzet, 63. évfolyam, 2000-10-17 / 244. szám)
(Népszabadság, 27. évfolyam, 1969-10-15 / 240. szám)

⁴⁰⁵ (Ország-Világ, 19. évfolyam, 1975-03-26 / 13. szám)
(Horthy Miklós, Emlékirataim; Buenos Aires 1953)

1945

1945 januárjában a Turán 8 kocsiból állt, és a Budai Királyi Vár tárgyainak egy részét vitte Kőszegre. „Petri Béla 1957. október 7-én a toloncházban internálva elmondta, ő, mint a Turán szerelvényhez beosztott detektív tudomással bírt, amikor a kérdéses értékeket szállító szerelvény Kőszegre érkezett. „A 8 vagonból álló szerelvényt Semmeringen, Sopronon, Purgerstrassen, Bahndorfon, Bécsen, Kremsen, Spitzdonaun, Linzen, Salzburgon, Hofgartenen, Mibachon keresztül Eisenstrasseba mentem, és ott angol-amerikai bizottság szállta meg a vonatot, majd egy cseh tiszt átvette és Csehszlovákia felé vitte a szerelvényt. A szerelvény átadásánál Mireczky Gusztáv MÁV felügyelő is jelen volt”.

A Turán Szálasi Ferenc nemzetvezetőt vitte 1945 márciusában Kőszegre.⁴⁰⁶

Kőszegre a Turán 1945. március 29-én hagyta el. Ezzel a vonattal menekült a nyilas vezérkar is. A koronát kísérő örök magukkal vitték díszruhájukat is, hiszen 1945. május 5 -én, Mattsee községben, Szálasi esküvőjén még díszőrséget álltak (itt ásták el később a koronát!), a többi felszerelés azonban Kőszegen maradt.

A Turánt egy 46 kocsiból álló szerelvény részévé vált, amit tévesen neveztek „Aranyvonatnak”. A későbbi kártérítések aranyvonata, amelyhez a Turán kocsijai is tartoztak, Zircről indult a Német Birodalom belsejébe. Parancsnoka Toldy Árpád egykori csendőr ezredes volt. December végén, január első napjaiban érkezett a vonat Brennbérgbányára. Itt még három hónapig állomásoztatták a rakományt, amelyhez folyamatosan érkeztek az újabb és újabb szállítmányok Szombathelyről, Győrből – a többi között a Győri Múzeum festményei is -, és más dunántúli városokból. Az utolsó transzport márciusban érkezett meg. A vonat végül 1945. május 7-én került amerikai fogságba az ausztriai Böcksteinnél, s innen vontatták az ugyancsak ausztriai Werfenbe május 16-án. Úgy tűnik, hogy Petri Béla rosszul emlékezett arra, hogy hol került a szerelvény amerikai kézbe.

Tehát, a Turán nem volt része az „Aranyvonatnak”, mivel az 1945. január 23-án indult fertőbozi állomásról Ausztria felé. Az „Aranyvonat” a Magyar Nemzeti Bank 30 tonna aranykészletét, nagy összegű devizatartalékait, valamint letétbe helyezett értékeket, dokumentumokat (például Mátyás király korvináit), a méteretalon platinarúdját, stb. szállította. A vonaton szállított értékek egy része 1946 augusztusában tértek haza.

„Pechány Aladár szerint a Várpalota műtárgyait a testőrség parancsnoka szállította Kőszegre, és a szerelvényt átfestve felismerte 1945 augusztusa végén egy prágai pályaudvaron. A javak kisebb része a kőszegi missziós ház gondozása alá került.” „Mireczky Zoltán egy 1946-os PM feljegyzés szerint megerősíti a 8 vagon létét és az útvonalat, valamint azt, hogy a vonatot az angol és amerikai szövetségi bizottság szállta meg. Hopfgarten és az időpontok, a szövetségesek megjelenése egyértelművé teszi, hogy a Turán szerelvény a kincstári szerelvény része lehetett. Gellért Andor főkonzul 1946. február 6-án jelenti Gyöngyösi János külügyminiszternek Salzburgból, hogy a kincstári vonat 46 kocsiból állt, amikor az amerikaiak lefoglalták. A kísérő

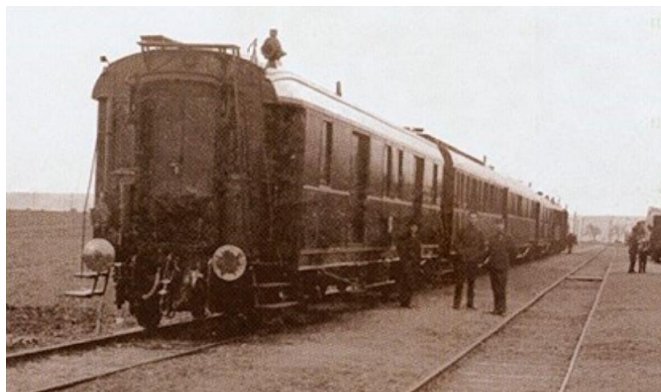
⁴⁰⁶ (Vasi Szemle 37. évfolyam, 1983 / 3. szám, HAGYOMÁNYOK – HELYTÖRTÉNET, Kövér István: 100 éves a kőszeg-szombathelyi vasút, Dunántúl első helyi érdekű vasútja)

személyzetet 14 vagonban Altenmarkba szállították, 24 vagonba pakolták az értékeket. A 8 hiányzó vagonról nem tesz említést.”⁴⁰⁷

A Turán épp nem használatos kocsijait 1920-1944 között a Nyugati pályaudvar kocsiszínében őrizték. 1944 novemberében a Dél-Dunántúlra vitték: Bakonyszentlászló, Veszprém, Szombathely majd Kőszeg útvonalon. 1945. március 28-án hagyta el Kőszeget. Osztrák és bajor vonalakon április 16-ra a csehszlovák Hamery-Hojsovi Straz állomásra érkezett. A Turán itt vesztelt június 1-ig, majd Prágába vontatták. 1945. június 6-án a Turán a Prága Smichov állomáson a következőképp volt összeállítva: **1. számú négytengelyes kalauzkocsi, 5. számú négytengelyes híradókocsi, 10. számú hattengelyes államfői termszkocsi, 2. számú négytengelyes termszkocsi, 6. számú négytengelyes termszkocsi, 9. számú négytengelyes étkezőkocsi konyhával, 11. számú négytengelyes kalauzkocsi, 12. számú négytengelyes autósállító kocsi.**⁴⁰⁸

A vonatot 1945-ben az amerikai zónában lefoglalták, és kirabolták.

Ettől kezdve a szerelvény eltűnt, majd 1945-ben a Csehszlovák államvasutak lefoglalta, és vagonjait külön-külön állította forgalomba.



A várakozó Turán, nem tudom hányban és hol. Az első kocsi talán a régi 1-es kalauzkocsi még az átépítése előtt, míg a második kocsi a 2-es millenniumi kocsi lehet.⁴⁰⁹

⁴⁰⁷ (Kapu, 2005. november - december (18. évfolyam, 11-12. szám) INTERJÚ-RIPORT-DOKUMENTUM: Geönczeöl Gyula: A Werfen vonat eredete.)

(História 1982/1982 / 6. szám: TÖRTÉNELEM AZ ISKOLÁBANBÍRÓ FERENCNÉ: Kell a jó könyv?!) (<https://hu.wikipedia.org/wiki/Aranyvonat>)

⁴⁰⁸ (Frisnyák Zsuzsa)

⁴⁰⁹ (Monostori Péter: Testörkönyv)



A kormányzó kiszállás előtt

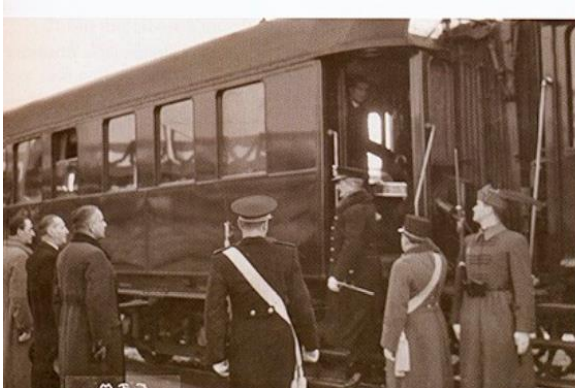


Marton István testőr őrmester a kormányzó inasával és egy MÁV tiszttel

Ha 1942/43 utáni a kép, amin Marton István látható, akkor talán a Turán 54, vagy 55 ablakából néznek ki a kormányzói kíséret tagjai.



A testőrök tisztelegnek a vonatról leszálló kormányzónak



(Monostori Péter: Testőrkönyv)



Tornyai Viktor a gyalogos testőrség őrsparancsnoka, mint a Turánon utazó testőrkülönítmény beosztottjainak parancsnoka



A vonaton maradt testőrök kocsijukban. Az ablakban balról jobbra 1. Kertész Vendel, 3. Pál Ferenc, 4. Zentai Antal, 5. László Ferenc



Medve Pál testőr őrmester amatőr fényképfelvétele a Turánhoz visszaérkező kormányzóról és Hitlerrel az 1938-as kielői utazás alkalmával



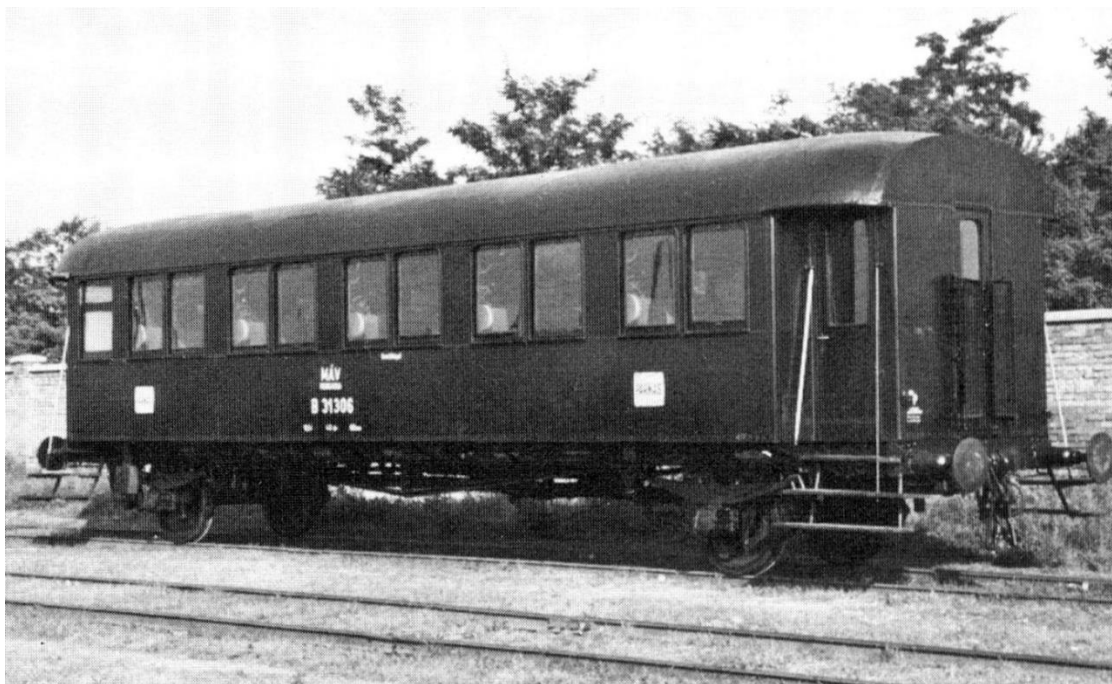
Gallos László testőr őrmester

410

A testőrök csoportképén egy B 31xxx számú kéttengelyes személykocsit van. Ha a Turán része volt, akkor feltehetőleg az utolsó állandó Turán vagon után köthették, mint a szerelvény ideiglenes részét.

A B 31xxx személykocsik azonosítása egy kicsit bizonytalan. Ugyanis az alábbi két képen láthatóan volt közöttük öt fülkés, valamint négy és fél fülkés változat. Azt pedig még rejtély, hogy melyik tartozott a 310xx, a 311xx, a 312xx és a 313xx számcsoporthoz. Többnyire részletfotók maradtak csak róluk, amelyekből nem lehet mindig biztosan eldönteni a fülkék számát. A négy és fél fülkés, 12,6 m ütközők közötti hosszú és 7 m tengelytávolságú. Az öt fülkés esetében nem tudom, hogy hosszabb-e vagy a fülkék rövidebbek benne.
(Lossonczy Miklós)

⁴¹⁰ (Monostori Péter: Testőrkönyv)



A Turán kocsijai:

"Más politikusok külön a saját elképzeléseik alapján gyártattak vonatokat maguknak, Horthy Miklós ezzel szemben egy egyszerű, meglévő kocsit alakíttatott át."

Ezen annyit árnyalnék, hogy a Turán vonat étkezőkocsija volt a tárgyaló jármű. A 10 számú államfői termeszkocsi 1928 óta megvolt. (és az is Csehszlovákiában végezte) A megcsönkített és szétrabolt ország csak szolidan költött a kormányzati különvonatra. Amely nem volt egy komplett vonat, hanem alkalmasszerűen összeválogatott kocsik sora.

Frisnyák Zsuzsa könyve és más források alapján a Turán kocsijai:
X = megvan (meg volt, mert leégett X)⁴¹¹

Az egyes vasúti kocsik története:

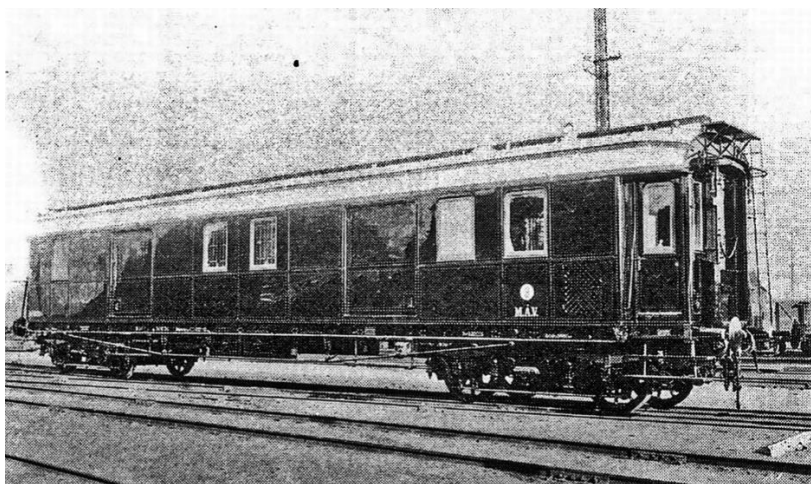
1.pályaszámú különcélú kalauzkocsi (Az első 1-es kocsi)

A Schlick által 1911-ben gyártott X e' jellegű, Da^g 107055 számú kalauzkocsi – megfelelő átalakítás után – 1925 és 1943 között szolgált Turán 1 számon. Miután elkészült a 11-es számú új kalauzkocsi, visszakerült a közforgalomba Da 6037 számmal, Lossonczy Miklós kutatása szerint. Későbbi sorsa nem ismert.



1942-ben a Szeretfalva – Déda vonalon, de ekkor már a tetejét modernizálták.

Eredetileg úgy nézhetett ki, mint a Da^g 107055-es pályaszámú kalauzkocsi.

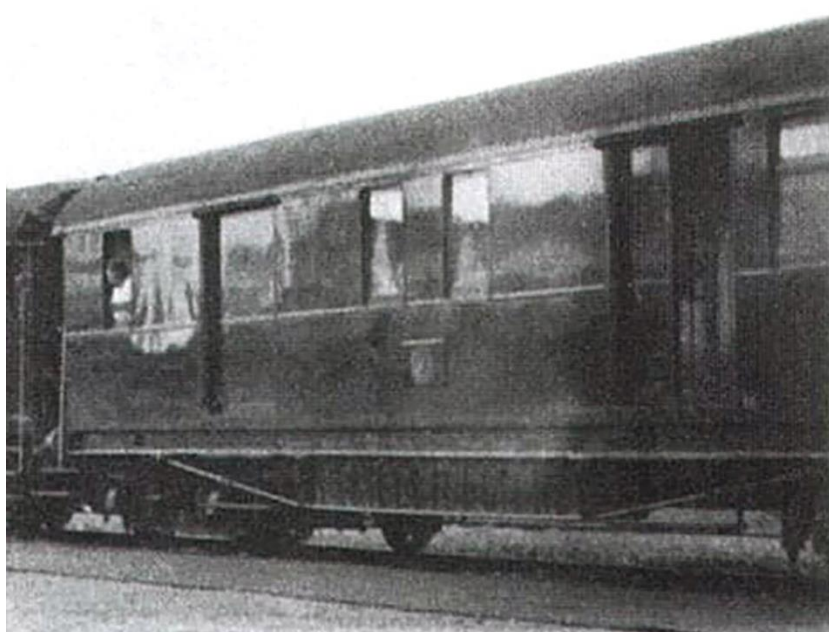


Da^g 107055

Az X e' jellegű kalauzkocsik eredeti adatai: 1909-11 között a Ganz és a Schlick készített

⁴¹¹ (https://forum.index.hu/Article/showArticle?na_order=&na_start=1048&na_step=200&t=9121413)
(http://www.vonatosszeallitas.hu/jarmuvek_mav_nosztalgia.html)

61 db-t. Da^g 10107001-107060 + 18 (az akkori udvari vonathoz). 18,21 m ütközők között, 17 m szekrényhossz, 12 m forgócsaptáv, 2,5 m tengelytáv a forgóvázban, 28,4 t saját tömeg, 10 t teherbírás, gőzfűtés, akkumulátoros világítás, zárt vámszakasz is van benne. 1925-től Da 6001-6030. Ennek a kocsisorozatnak 1945 után csak a fele került idegen államok kezébe.



Turán 1 (régi) Déda, 1942.12.05-én



412

Lossonczy Miklós szerint, ez is talán a régi Turán 1-es, de nem tudni mikori a kép. A testőr feje fölött látszanak a kalauzkocsi kutyaszállító rekeszének szellőzőnyílásai.

1.(Újonnan épült kalauzkocsi Dunakeszin 1943-ban (második 1-es kocsi) X

Az 1915-ben a győri MWG-ben készült ABa^h 100669 (majd ABa 2908, BCa 3908, majd Ba 3158) pályaszámú kocsi "átépítésével" épült gyakorlatilag újként a Turán 1-es kocsi. Így csak papíron épült új kocsi.⁴¹³

Dunakeszi 1943,
 22,46 m ütközők között,
 21,17 m szekrényhossz,
 15 m forgócsaptáv,
 25 ülőhely, 12 fekvőhely,
 45,65 t saját tömeg,
 acél szekrényváz, hattyúnyaktartós forgóváz, Kurz-gőzfűtés⁴¹⁴
 Valószínűleg a 2020-ban Jaroměřban kiégettek kocsik egyike.

Alan Butschek adatai:

Négytengelyes személyvagon (Aza 1-0094 típusú): Járműszáma: 1-0094

⁴¹² (Monostori Péter: Testőrkönyv)

⁴¹³ (https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?topic_id=9121413&aq_ext=1&aq_text=Tur%E1n)

⁴¹⁴ (Szécsey I. – Lovász Gy.)

Épült Dunakeszin 1928-ban.

Átszámozva 1945 Aza: 1 1945: 1-0092 | 1947 : 1-0094 | 19xx : 960 | 19xx : 44648 | xxxx : 1-0094

A MÁV vasúttársaság 1-es számmal jelölt szalonkocsija. (Az 1-es vagon postavagon volt.) 1945-ben az 1. vagon a ČSD állította szolgálatba, mint az Aza 1-0092 vagonja. Körülbelül 1947/48-ban újraszámolták 1-0094-re. Ez tévedés, mert az 1-0094-es a Turán 11-es.

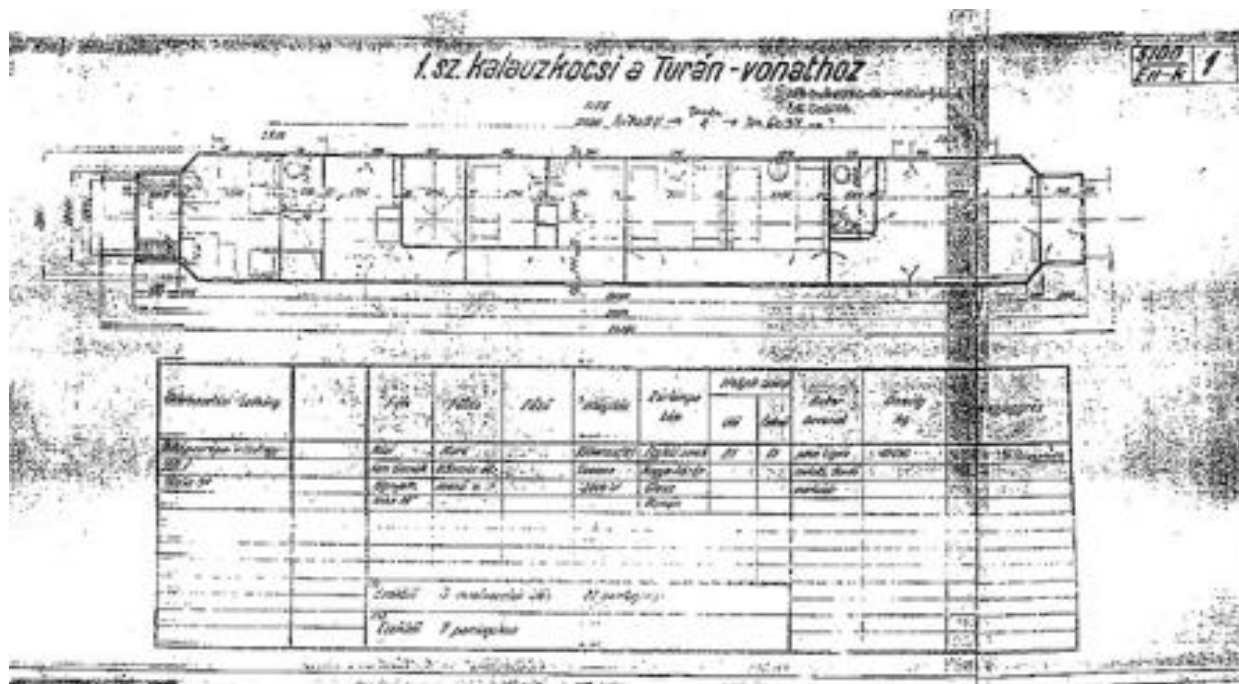
1945 után a cseh ČSD kormányzati szerelvény része. Egy meghatározatlan évben kivették a ČSD kormányzati szerelvényből, és a VÚŽ Praha céghez kerültek, és itt használták MV 960, később MV 44648 oszcillográfiai vagonként és az elektromágnesességet mérték a berendezéseivel. A vagon belsejét átalakították, és beépítettek egy kisebb elektromos áramfejlesztőt, a vagon tetejét és oldalát leszigetelték. A vagon a Járműdinamikai Tanszék használta. Tesztelték kisiklás elleni védekezés során is. Később műhelykocsi lett belőle, majd anyagraktár és hálókocsi. 1976-ban a VÚŽ Praha cég állapotát felülvizsgálta. 1984-ben a prágai Rohansky ostrovban is felülvizsgálták a műszaki állapotát.

1992-ben a prágai Bubny-ban roncsaként dokumentálják. 1993-ban átadták az LD Nymburknak a T 499.0002-al együtt, ahol 1998-ban még látták. Ezt 2005-ben Kamenický Šenov-ban dokumentálják. Az vagon teljesen fémszerkezetű.⁴¹⁵



Turán 1 Oscillográfiky 44648 ex 960 VUZ Praha-Tesnov 1984.06.03.
(Lossonczy Miklós-tól kaptam a képet)

⁴¹⁵ (Plusz forrás: <https://www.k-report.net/discus/archiv2014/28/254743-archiv-1.html>)



A baloldali kocsi talán a kiégett 1-es kalauzkocsi, és ugyan ez a kocsi egy másik szögből.

Állítólag 2020-ban a kiégett vagonok egyike Lovász Gy. szerint.

2.számú kíséreti termeskocsi (millenniumi) kocsi

1896-ban épült millenniumi udvari vonat része. Ez a 23-as pályaszámú termeskocsi. I v. jellegű 4 tengelyes udvari kíséreti kocsi. Eredetileg feltehetőleg két 3 tengelyes forgóvázas kereke volt, majd később cserélhették ki azt két darab kéttengelyesre. A kép átmeneti állapotot mutat, mert az egyik forgózsámoly 3, míg a másik 2 tengelyes.

A Turán részére a Dunakeszi Főműhely korszerűsítette. A kocsi 1920-tól a Turán része. Utóbb 1926 körül átépítették. A korszerűsítéskor a kocsi beosztását nem változtatták meg, de a laternás tetőszerkezetet, dongatetőzetre cserélték. A kocsi üléseit szürke gobelin szövettel kárpitozták. A kocsi kisnyomású gőzfűtést, valamint dinamós villanyvilágítást kapott. A kocsiba Westing-house légnyomásfeket és a kéziféket Hardy légűrfékkal egészítették ki.



Ganz 1896. „KISÉRETI TERMESKOCSI”

Eredetileg »A« típusú termes kocsi

Ezen udvari termes kocsik belső berendezésükre oldalfolyosós szakaszos kocsik, melyeknél a folyosó, a kocsi közepén egy teremmel van megszakítva ; az »A« kocsi hat félfülkével bír.

18,21 m ütközők között, 16,98 m szekrényhossz, 12 m forgócsaptáv, 37,4 t sajáttömeg, favázás, eredetileg a millenniumi udvari vonat része volt (I.v. jelleg) 23. psz.

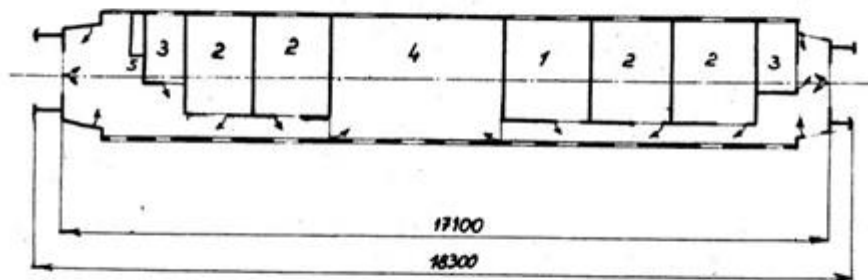
Eredetileg gróf Paar lovassági tábornok (táborszernagy) és báró Bolfras táborszernagy, Ferenc József katonai irodájának a főnöke használatára szolgált Ferenc József udvari vonatán.

1945 után ČSD, Aza 1-0093, vagy Aza 1-0092 (ez biztos téves adat) utolsó hír szerint Hradec Kralovében volt. Ha nem pusztult el, akkor nem tudni, miképp került a csehekhez. Alan Butschek nem tud arról, hogy a vagon a csehekhez került. Szerintem az Aza 1-0093 szintén egy másik vagon lehet.

Lovász Gy. szerint 2- (ex Udvari 23) - 1975-ben eladták a csehszlovákiai Königrätz -i Úttörőcsapatnak. Utóbb ott elbontották

Lovász György vasúttörténész szerint, Ferenc József udvari szerelvényének egyik kocsija sem lehetett része a Turán-nak, mert szerinte, minden vagon román zsákmány lett. Állítását vitatom, mert a korabeli sajtó nevezi meg az adott vagon. Az pedig eredetileg Ferenc József udvari szerelvényének a részét képezte.

Salonni vůz 1-0093.



Vzdálenost náosťavů: 12000

Váha vozu: 41400

1 Ložnice
2 Oddíl s 1 lůžkem
3 Záchod

4 Salon
5 Sklopné sedadlo

E	Antena	
D	Tlaková brada	
B	Topení vysokotlaké	
an.	Věc	Posm.
Zvláštní zařízení		

Talán az 1945 utáni állapot rajza. A Rajz nagyon hasonlít a Turánhoz kiadott régi rajzhoz. Igaz, a kocsik hosszanti méretei eltérnek az eredeti Turán 2-es hosszméreteitől, így lehet, hogy egy másik kocsi-ról van szó!

A millenniumi udvari vonatot a Ganz készítette az uralkodó részére 1896-ban. A vonatot – e kocsik kivételével – az oláhok elrabolták. Így nézett ki az egész:



3.pályaszámú termes kocsi

1912-ben I. osztályú személykocsinak épült IVs jelleggel.

Az 1930-as évek végétől visszaminősítették személykocsinak.

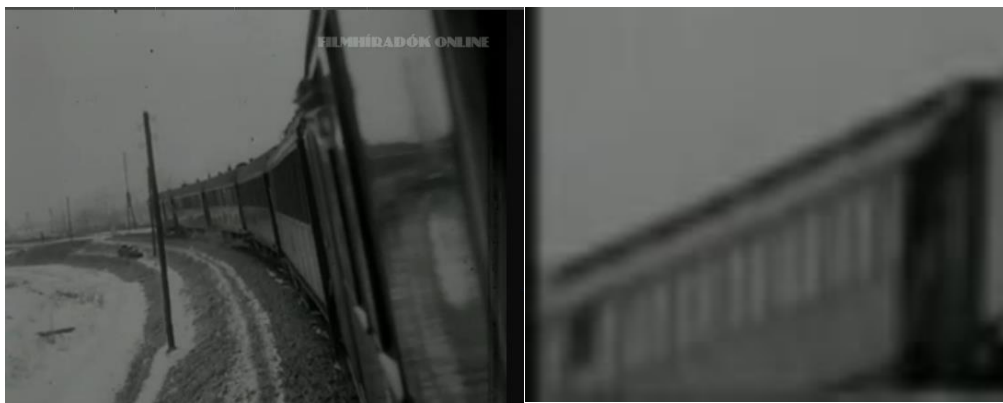
4.pályaszámú termes kocsi

1896-ben I. osztályú személykocsinak épült IVe jelleggel. Az 1930-as évek végétől visszaminősítették személykocsinak.

5.pályaszámú távírdakocsi (első 5. pályaszámú kocsi)

1900-ban épült I-II. osztályú négytengelyű, forgóvázas kocsinak, majd később átépítették 29. pályaszámú udvari kíséreti kocsinak, VE jelleggel.

(A Frisnyák könyv szövegében 1900 szerepel építési időnek, míg ugyan ezen könyv táblázatában 1908.)



Hátulról a az ötödik kocsi és az kinagyítva ugyan abból a filmből 1942-ben.

1925-től volt a Turán része. Az átépítés során az eredeti forgócsaptávolság, az alváz feszítőmű és a faszekrény meghagyásával, a laternás tetőszerkezetét, dongatetőre cserélték. Az eredetileg oldalfolyósós kocsiszekrény beosztását megváltoztatták. A távbeszélő központ egy Morse és Hughes szakaszt kapott. A kormányzói és a vasúti kíséret számára, öt szakaszban, négyszemélyes hálófülkéket alakítottak ki. A kerékvázak acélöntésű küllősek lettek. A villanyvilágítást dinamóval oldották meg. A mosdós árnyékszékek, a Westinghouse gyorslégfék és a Hardy légűrfék változatlan maradt. A kocsi 1943 körül már elavult, ezért visszaalakították közforgalmú személykocsinak.

5.pályaszámú (második) távírdakocsi

1913-ban épült a Déli Vasút részére, II. osztályú személykocsinak. Eredetileg a Duna-Száva-Adria Vasúttársaság, majd a (DSA) Duna-Száva-Adria Vasúttársaság kocsija BCaü 13 803 pályaszámon. Utóbb, 1932-től a MÁV Ba. 3503 (3303) pályaszámú kocsija.

Eredetileg 7 + ½ fülkés, II. osztályú faszekrényes vagon.

13.6 m forgócsaptávolságú, ún. közép-európai forgóvázakon futó, 2-3 osztályú személyvagon. Az 1940-es évek elején, feltehetőleg rossz állapota miatt, alvázcserére jelölték ki.⁴¹⁶

Dunakeszi 1941, „TÁVÍRDAKOSCI”

22,46 m ütközők között, 21,17 m szekrényhossz, 15 m forgócsaptáv, 35 ülőhely, 22 fekvőhely, 47,7 t saját tömeg, acél szekrényváz, hattyúnyaktartós forgóváz, 1945 után ČSD, Aza 1-0089, majd OBYT 3480, 51 54 55-10 002-1

A Ba 3303 (80 55 117 9114-9) pályaszámú 2. osztályú személykocsi jármű sorozatának jellegzetes egyede és ritkának tekinthető megmaradt példánya. De a Ba 3303-as szerintem másik sorozat lehet, mint a keresett távirda kocsi, vagy nagyon átépítették, mert a jellegrajz albumban az Aa 1500-as sorozat 6 teljes + 2 fél fülkés (a fél fülkéknél keskenyebb ablakokkal). Ez a kocsi 1927-ben, acélvázakocsiként épülhetett.⁴¹⁷

A keresett távirdakocsi viszont, eredetileg faszekrényes. 1941/1943-ban a faszekrényes személykocsit átépítették a Dunakeszi Főműhelyben. Ennek során forgócsaptávolságát 13.6 m-ről 15 m-re növelték, és vasszekrényes önhordóvá építették át. A kocsiba, többek között kialakítottak egy géptermet, és egy távbeszélő termet. Állomáson a vonat távbeszélőjét közvetlenül rá lehetett kötni az országos hálózatra. Az 1940-es évekbeli átépítés során a régi alkatrészeket nem használták fel, így lényegében új kocsi épült.



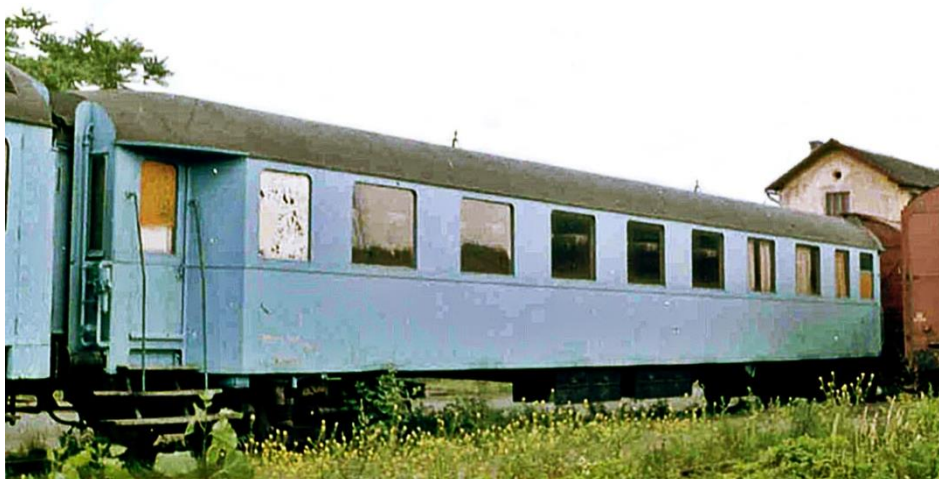
(2020-ban Rákospalotán, illetve előtte Kápolnásnyéken volt.)

Ba 3303 (80 55 117 9114-9) pályaszámú 2. osztályú személykocsi 1945-ben a fenti képen. A kutatók (<https://mutargy-static.kormany.hu/export-4-135.html>) közül ezt a vagonat többen a második 5. számú távirda kocsival azonosítják. Lossonczy Miklós hívta rá fel a figyelmet, hogy ez valójában nem a kérdéses távirda kocsi, noha azonos a pályaszám. Ez a vagon 1945-ben készült Dunakeszin közforgalmú ülőhelyes kocsinak. Ennek a pályaszámjai: 1945-től Ba 3303, 1954-től Ba 3404, 1959-től Aa 1402, ???-tól 30 55 117 6730-6 (üzemi kocsi). A tévesztés oka, hogy a háború után Dunakeszin 15-20 db négytengelyes „behúzott végű” személykocsi készült, feltehetőleg az ott lévő anyagok felhasználásával. Talán gazdasági, vagy adminisztratív okból kaptak ezek a kocsik olyan pályaszámokat, amiket korábban, talán már megsemmisült vagonokon alkalmaztak.

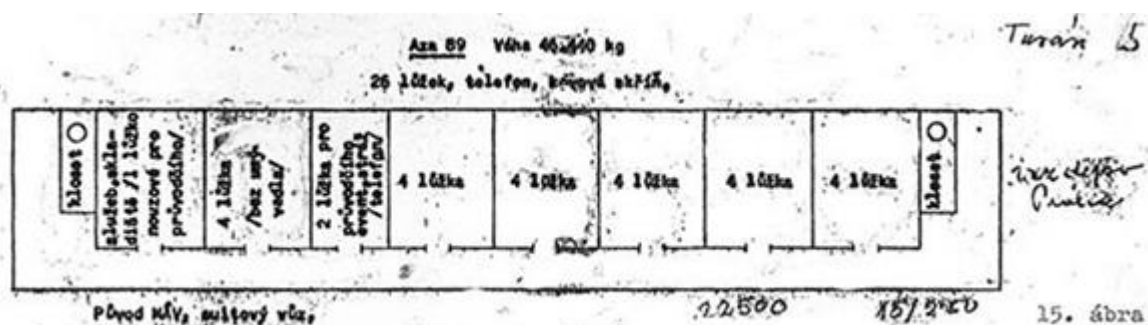
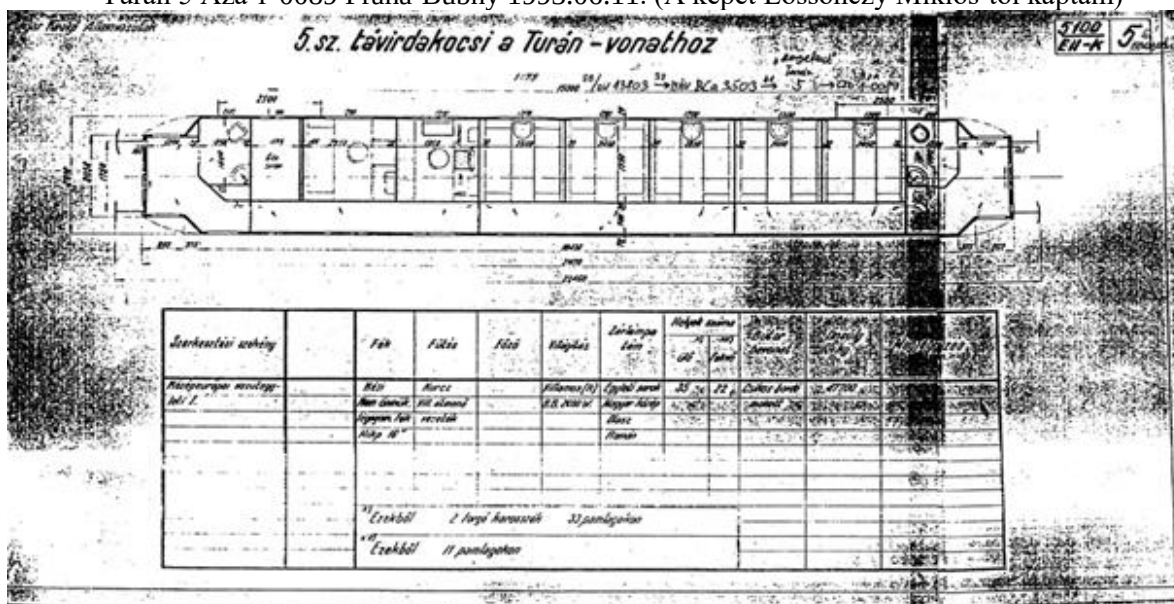
⁴¹⁶ (https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?topic_id=9121413&aq_ext=1&aq_text=Ba%203303), (Szécsey I. – Lovász Gy.)

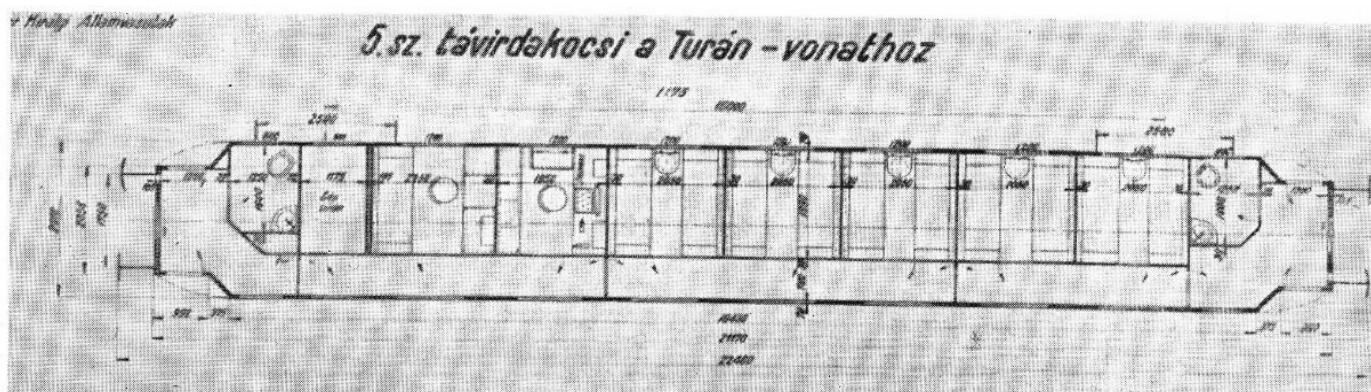
⁴¹⁷ (https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?topic_id=9121413&aq_ext=1&aq_text=Ba%203303)

A tévedés oka talán, hogy a Turán 5 eredetileg 3503 és nem 3303-volt.



Turán 5 Aza 1-0089 Praha-Bubny 1993.06.11. (A képet Lossonczy Miklós-tól kaptam)





Alan Butschek adatai:

Négytengelyes személyvagon (089 típusú) 50 54 89-20

Épült 1909

Átszámozva: 1945: 1-0089 | 1957: 89 | 1967: 50 54 89-20

A MÁV vasúttársaság 5-ös számmal jelölt szalonkocsija. 1945-ben az 5-ös számú szalonkocsi a ČSD-nél (Csehszlovák Államvasutak) állt forgalomba, Aza 1-0089 személyvagon pályaszámmal. 1967-től felkerült a személyvagonok újrászámozási listájára, és valószínűleg leselejteztek ekkor. A személyvagon jövője nem ismert 2015 szeptemberében. A személyvagon karosszéria fém, és telefonnal volt felszerelve.

2010-ig Kápolnásnyéken, majd a Rákosrendezőm állt.

Ma fellelhető: Magyar Vasúttörténeti Park (1142 Budapest, Tatai út 95.)

6.pályaszámú termes kocsi (első 6. számú kocsi)

1913-ban épült I. osztályú személykocsinak, IVs jelleggel.

(A Frisnyák könyv szövegében 1913 szerepel építési időnek, míg ugyan ezen könyv táblázatában 1912.)

1925-1938 között kíséreti termeskocsiként volt a Turán része. 1925-ben a MÁV Északi Főműhelyében átépítették. Az átépítés során a kocsi beosztása és szerkezete nem változott. A hármas ülések helyett, a szakaszokba két-két bordó plüss kárpitozású pamlagot (összesen tizenkettőt) helyeztek el.

Az 1938 végén visszaminősítették I. osztályú személykocsinak.

6.pályaszámú (második) termes kocsi X

1903-ban a Déli Vasút részére épült I-II. osztályú kocsi.

1932-ig a Duna-Száva-Adria Vasúttársaság kocsija volt.

A kocsit a Dunakeszi Főműhely átépítette 1938-ban. A kocsi az átépítés során új acélvázasszkevényre kapott. A kocsi vasvázat meghosszabbították, de a faszekrénye, kisebb átalakításokkal a régi maradt. Bútorzatát barna, úgynevezett „epinglé” kárpittal borították. Kurz rendszerű, kisnyomású gőzfűtést, illetve villanyvilágítást kapott.

nem tudni, hogy fa-, vagy acélvázaz,

[illegible]

434

Csehszlovákiába került, ahol állítólag a 2020-ban Jaroměřban kiégett vagonok egyike volt, de Lovász Gy. szerint, lehet, hogy sikerült a tűzből kimenteni.



Talán a 6-os vagon, még a 2020-as tűzvész után.

Alan Butschek adatai:

Négytengelyes szalonkocsi (081 típusú): Járműszám: 50 54 89-20

Készült 1902-ben

Átszámozva 1945 AZA, (1945:1-0081, 1957:81, 1967: 50 54 89-20

A MÁV vasúttársaság 6-os számmal jelölt szalonkocsija. Az úgynevezett Horthy-vonat személykocsija volt amely a második világháború végén a magyar elit elől Németországba menekítettek Magyarországról. A vonatot azonban Šumavában őrizetbe vették, a személyvagonokat pedig lefoglalták. 1945-ben a 6. számú vagon a CSD alatt az Aza 1-0081 ^{II néven} futott. 1967-től felkerült a személyvagonok újraszámozási listájára, valószínűleg nem történt további átszámozás, és kivonták a forgalomból

9. pályaszámú étkezőkocsi X

1913-ban a Déli Vasút részére épült I-II. osztályú kocsiként.

A kocsit a Dunakeszi Főműhely átépítette 1937-ben. A kocsi az átépítés során új acélvázasszelelyt kapott. Kicserélték a forgóvázat és a kocsiszelely új beosztást kapott. 1937. szeptember 9-én volt a kocsi első futópróbája.

A kocsi gőz és villamosfűtést kapott a villanyvilágítás mellett. A konyhafelszerelés porcelán étkezészet, ezüst teás-, kávé és tejszínkannák, ezüst evőeszközök és különféle apróbb kiegészítők. Csehszlovákiába került.

Ganz 1913.

DV ABa^ü 11807 (DV 28 f jelleg) (ABat 11807)

1932-től MÁV ABa 2405

Átépítés: Dunakeszi 1937. „ÉTKEZŐKOCSI”

20,27 m volt ütközők között az átépítés előtt,

13,6 m forgócsaptáv, (nem változott)

nem tudni, hogy fa-, vagy acélvázass-e

1945 után ČSD, Aza 1-0084

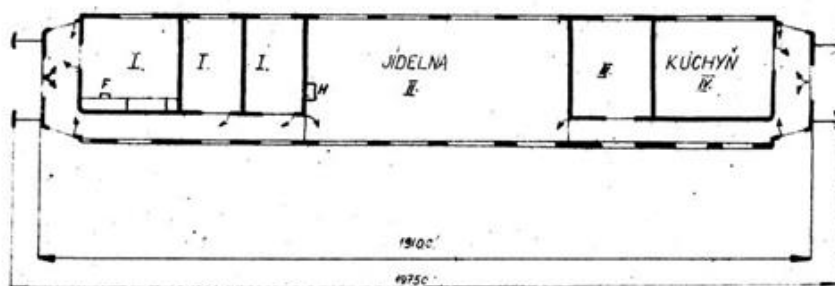
1970-ben selejt, azóta Szencen áll magánterületen.⁴¹⁸



Hátulról a második kocsi.

⁴¹⁸ (https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?topic_id=9121413&aq_ext=1&aq_text=1-0084)

Salonni vůz 1-0084



Vzdálenost nichlavů : 13600

Váha vozu : 42100

I. Oddíl s 1 lůžkem
 II. Jidelna
 III. Příprava
 IV. Kuchyně

H	Rozhl. přijímač	
F	Telefon místní	
E	Antena	
D	Tlak. brada	
B	Topení vysokotlakové	
am	Věc	Pa
Základní zařízení		

A 9-es számú, a kormányzó hat (3+3) tengelyes extra, e célra átépített, különleges étkező-, szalon-, hálófülkés kocsija volt. Ebben volt egy I. egy II. osztályú étkezőszakasz, egy un. "termes" szalon - szakasz, plusz néhány hálófülke (kizárólag a kormányzói pár saját használatának céljára).

Alan Butschek adatai:

Négytengelyes személyvagon (084-es típusú) 51 54 89-80

Épült Dunakeszi 1928

Átszámozva 1945: 1-0084 II | 1957: 84 | 1967: 51 54 89-80

A MÁV vasúttársaság 9-es számmal jelölt szalonkocsija, a Horthy vonat (Turán) része volt. 1945-ben a 9. számú személyvagon az ČSD alatt haladt el Aza 1-0084 néven. 1967-től felkerült a személyvagonok újrászámozási listájára, de valószínűleg ekkor leselejtezték. További sorsa ismeretlen még 2018 júniusában. Az étkezőkocsi közepén 1947-ben egy 16 fős étkező volt kialakítva. Az ebédlő bal oldalán, az oldalfolyosó mentén volt egy helység egy ágygal és két másik helység további egy-egy ágygal. Az ebédlőtől jobbra oldalsó folyosó volt, ahol az étkeket előkészítő helység és asztal volt, továbbá a vagonban volt a konyha is. A szerelvényen antenna volt, hogy abból telefonálni lehessen. Érdekesség, hogy az étkezőkocsiban nem volt WC. A vagon festése 1947-ben sötétkékre volt festve.

Butschek 4 tengelyest ír. Lehet, hogy a csehek a korábbi 6 tengelyes forgóvázat kicserélték 4 tengelyesre.

A Turán 9-es étkezőkocsi 1970-ben lett leselejtezve. A kocsit egy szenci telken (1993-tól Szlovákia) helyezték el, egy betonlapra állítva és betonfallal fedték az utca felől, tetejére pedig tetőfedés került. A vagon így jó állapotban élte túl az évtizedeket. Étkezőkocsivá egy egyszerű

vasúti kocsi lett kialakítva. A kocsit 2020.09.10-én fedezte fel Darázs László a Szlovák Vasúttörténeti Múzeum munkatársa. A kocsit az alváz szám alapján sikerült azonosítani. Ezt a kocsit 1913-ban gyártották, fele-fele részben első és másodosztályú kocsinak. A Turán részeként, egy étkezővel, nyolcszemélyes faragott asztallal, konyhával és három hálószobával felszerelt szalonkocsi volt. Belülről nagyon szép faborítást kapott, megvannak az eredeti székek és az asztal. Vannak olyan darabok, amelyek teljes felújítást igényelnek, de olyanok is, amelyeket újra kell gyártani az eredeti alapján. Például a rézkilincseket ellopták a hajléktalanok. A kocsit a budapesti Közlekedési Múzeum 10 millió forintért vette meg. Magyarországra 2020.12.21-én érkezett vissza. Felújítása közel 25 millió forint.





A Turán9-es megtalálásakor kívül és belül.



A Turán 9-es szállításra előkészítése. A vagon súlya 21 tonna.



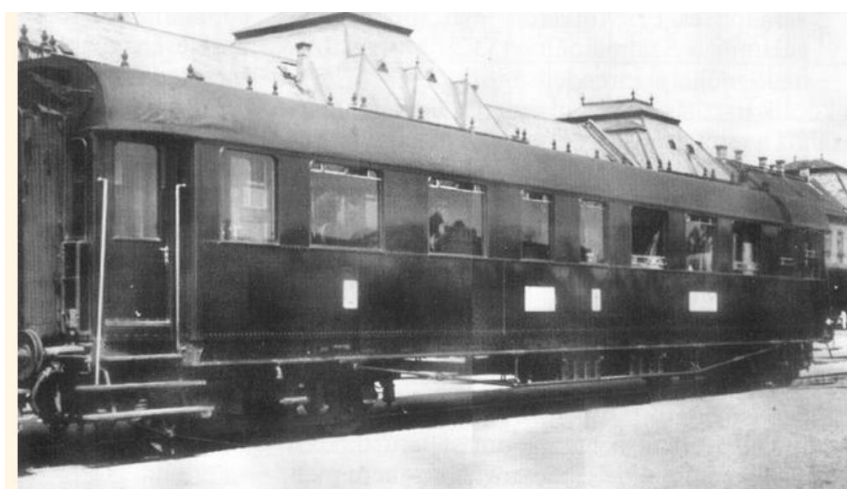
A Turán 9-es a másik oldalról.⁴¹⁹

⁴¹⁹ (<https://www.borsonline.hu/galeria/restauraljak-horthy-miklos-egykori-szerelvenyenek-etkezo-kocsijat/227030>)
(<https://index.hu/kultur/gasztr/2021/02/14/befalazva-talaltak-ra-felujitjak-horthy-miklos-etkezo-vagonjat/>)





420



Feltehetőleg a Turán 9-es is így nézett ki az átépítése előtt. A képen az ABA 2404-es vagon, amely azonos osztályú vagon a Turán 9-el.⁴²¹

10. pályaszámú államfői termes kocsi X

A hathengeres kocsit a Dunakeszi Főműhely építette 1928-ban.

Ez a kocsi hattengelyű, forgóvázas, vasszekrényű, önhordó vázszerkezetű kormányzói termes-kocsi. A kocsiba fürdőszobát is kialakítottak. A kocsiba férfi és női hálózszakasz került. A nap-palit és a női hálót zöld selyemmel, a kormányzói hálózszakaszt bordó selyemmel kárpitozták. Az oldalfolyósó bordó ripsz borítást kapott. A kocsiban volt rádió, villamosfőző, gátfűtés, meleg-vízfűtés, Ganz dinamós villamosvilágítás.

Két külön hálófülke van rajta a Főméltóságú pár számára, kétágyas félfülkék a kíséret számára és fürdőszoba.

(A Frisnyák könyv szövegében 1927 szerepel építési időnek, míg ugyan ezen könyv táblázatában 1928. Az 1928-as dátum a helyes időpont külső forrás alapján.)

⁴²⁰ (<https://www.senec.sk/sk/aktualita/chata-na-slnecnych-jazerach-vydala-svoje-tajomstvo>)

⁴²¹ (https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?topic_id=9121413&aq_ext=1&aq_text=1-0084)

Csehszlovákiába került.

Dunakeszi 1928. „ÁLLAMFŐI TERMESKOCSI”

21,41 m ütközők között,

20,2 m szekrényhossz,

14 m forgócsaptáv, 3 tengelyes forgóvázakkal,

49,6 t saját tömeg,

1945 után ČSD, Aza 1-0091

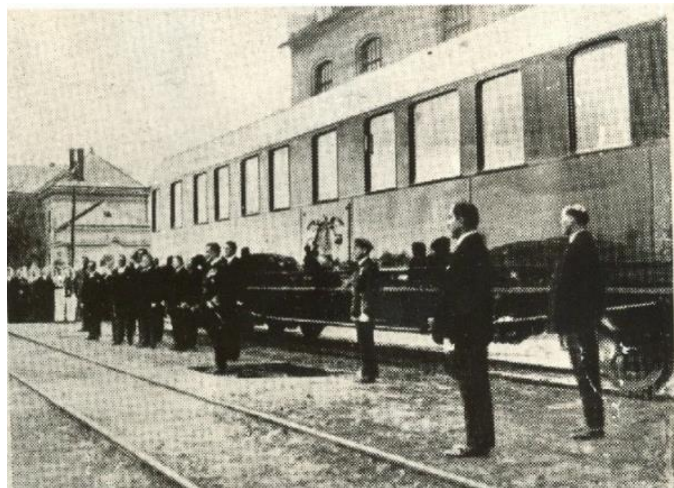
1945 után a forgóvázakat kicserélték 3 m tengelytávú, 2 tengelyesekre. A Turán 10-es és talán a 6-os vasutasok üdülőjeként szolgált Šumavában az 1990-es évek elejéig.

1992-ben Horní Planá-ban volt, 2009-ben már nem találtam ott.

Google-kép alapján már 2006-ban Jaroměřben volt, ahol 2020.10.20-án felgyújtották és kiégett.

A 3+3-as tengelyes (c c futómű) forgóvázak a kocsinak kényelmesebb futást biztosítottak, mint a 2 tengelyes (b b futómű) forgóvázak. Nem tudom, hogy mi indokolta a cserét.

Megjegyzendő, hogy azért kicsi a (c c) és a (b b), mert ha nagy (C C) és nagy (B B) lenne írva, akkor meghajtott kerekekről beszelnénk. Márpedig itt személykocsiról van szó és nem motor-kocsiról.





Alan Butschek adatai:

Hattengelyes szalonkocsi (091 típusú): járműszám 50 54 89-20

(Az 5-ös és a 10-es vagonnak azonos a járműszáma?)

Épült: Dunakeszi 1927 (1928)

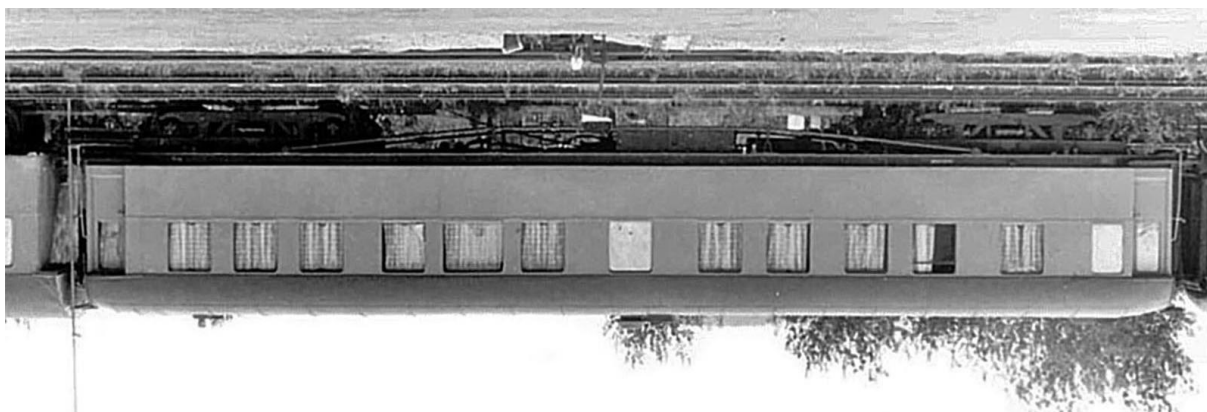
Átszámozva 1945 Aza: 10 1945: 1-0091 | 1957: 91 | 1967: 50 54 89-20

A MÁV vasúttársaság 10-es számmal jelölt szalonkocsija a Főméltóságú Kormányzó Úr számára. 1945-ben a 10. számú személyvagon a ČSD alatt állt szolgálatba, Aza 1-0091 néven. 1967-től felkerült a selejtezendő vagonok listájára. 2020 augusztusában még nem lehetett biztosan tudni, hogy mi lett vele.

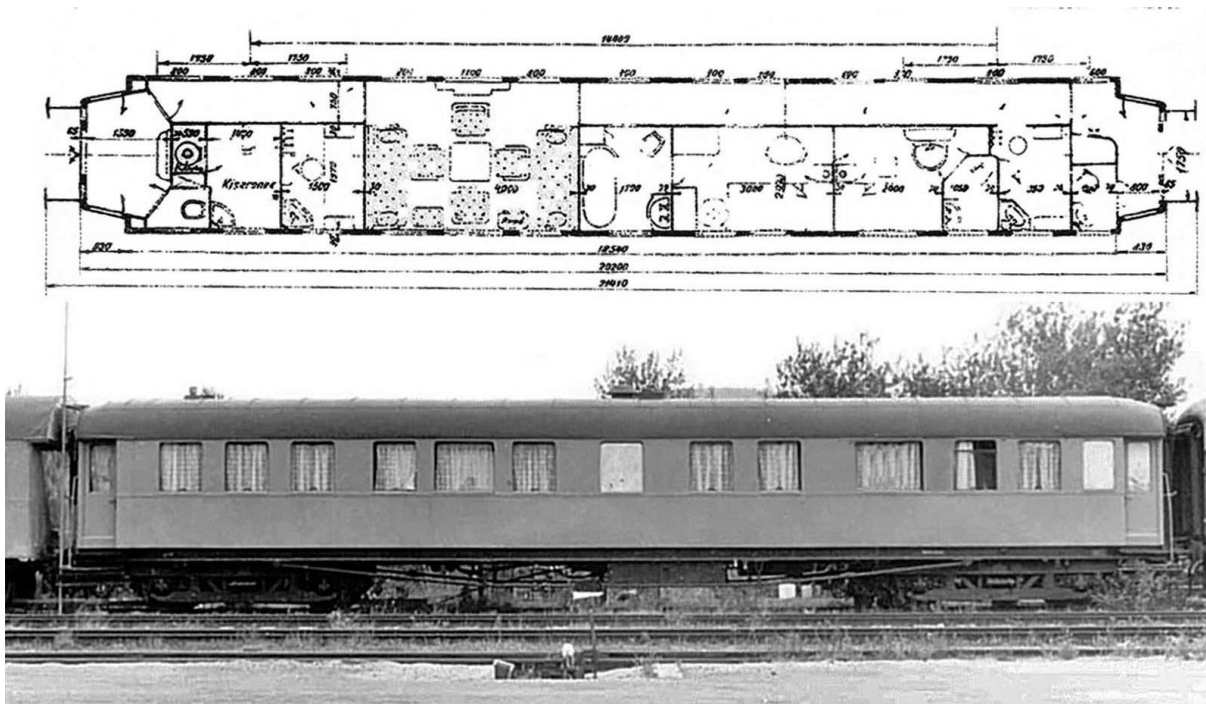


1990-ben a 10-es számú kocsi. Az eredeti 3 tengelyes forgóvázat, 2 tengelyesre cserélték ki.⁴²²

Ez egy „machinált kép”, amit Lossonczy Miklós készített. Az a célja, hogy láttassa a kocsi két oldalát. De csak az oldalfolyosó felőli oldalról van rendes oldalnézeti kép. (az a fejen álló). Ezért a másik oldal ábrázolása érdekében az alaprajz alapján átváriálta rajta az ablakokat. A fénykép egyébként Csehországban készült. Már a kéttengelyes forgóvázakkal látható rajta. Sajnos az alaprajz elég hitvány minőségű volt. Elég sokat dolgozott rajta Lossonczy Miklós, amíg ilyen lett. Egyes helyeken nem biztos, hogy mi elmosódott rajzrészlet és mi képhiba. Ez főleg a szalon bútorainál szembeötlő.



⁴²² (https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?ar_start=30&ar_step=30&o=&aq_text=Tur%E1n&aq_cre=0&user_id=&topic_id=9121413&forum_id=9191461&aq_ext=1&aq_hnt=eJzzswYAANKAig==)



A következő két kép vélhetően új korában készülhetett róla a Nyugati pályaudvaron. Az egyiken a Lehel téren álló templom tornyai, a másikon pedig a Podmaniczky utca 55. sz. ház felismerhető. A kocsi mögötti épület már nincs meg. Ide épült a ma már használaton kívüli Nyugati Motorszín, amely kb. a 90-es évekig a kormányzati vonatok járműveinek volt s tárolóhelye.





A Turán 10-es a tűzvész előtt.⁴²³

⁴²³ (https://www.google.hu/maps/@50.3452214,15.9194468,3a,15y,354.41h,88.74t/data=!3m6!1e1!3m4!1sFCB-mvEjmmY_eOXNg7EYQw!2e0!7i16384!8i8192)
(<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/v-muzeu-v-jaromeri-shorelo-pet-zeleznicnich-vagonu/1948048>)



A 2020-as kiégés után.



A hátsó a kiégett 10-es, míg a jobboldali első talán a kiégett 6-os vagon.

11. pályaszámú szolgálati és poggyászkocsi (első 11. pályaszámú)

Eredetileg gyorsvonati poggyászkocsi volt Xe jelleggel.
Az 1930-as évek végén visszaminősítették kalauzkocsinak

11. pályaszámú (második) szolgálati és poggyászkocsi X

(Van, aki szerint újonnan épült kalauzkocsi Dunakeszin 1943-ban, de ez téves dátum.)

A kocsit 1914-ben a MÁV Istvántelki Főműhelyében építették, 13 méter forgócsaptávolságú, faszekrényes, 2. osztályú személykocsinak. Trianon után 1918-1941 között a Jugoszláv Államvasutak tulajdona volt, ahol JDZ 24 046-os pályaszámmal futott. 1941-ben került vissza a MÁV tulajdonába. Eredeti hazai pályaszámát nem tisztázták.



A legutolsó kocsi hátulról.

1914-ben ilyen típusú kocsiból összesen 5 db épült. Ezek a MÁV Bam 101 657 – 101 661-es pályaszámú kocsik. Ezek közül a 101 657 és a 101 661 Romániába került, míg a 101 658 és a 101 659 Trianon után a MÁV-nál maradt. Így a keresett kocsi csak a 101 660 lehet. Hazakerülése után, alvázcserés főjavításra küldték, feltehetőleg rossz állapota miatt.

A valóságban viszont 1943-ban egy teljesen új kocsi épült. Az sem kizárt, hogy az új Turán 11 már épült, mikor a JDZ 24 046 hazakerült, Ba 3909-es számon. (Szécsey I. – Lovász Gy.)

Dunakeszi 1943. "KALAUZKOCSI"

22,46 m ütközők között,

21,17 m szekrényhossz,

15 m forgócsaptáv,

23 ülőhely, 13 fekvőhely,

45,15 t saját tömeg,

hegesztett acél szekrényváz, hattyúnyaktartós forgóváz,

1945 után Csehszlovákiába került, ČSD, Aza 1-0094 (van ahol 1-0092-tő szerepel), utóbb

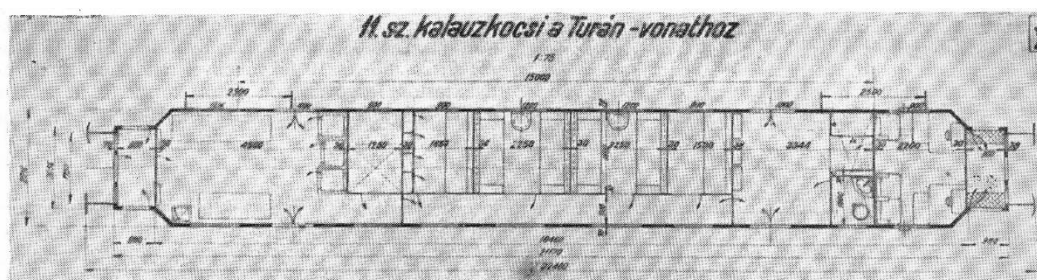
2020-ban Jaroměřben volt (nem tudni, hogy a tűz érintette-e)



51 54 89-80 026-5 Praha-Bubny (Budna) 1990.



Turán 11, Jaroměř-ben



(Szécsey I. – Lovász Gy.)

12. számú különleges autószállító kocsi X

1916-ban épült Győrben, (a Magyar Waggon- és Gépgyár Rt. győri gyáregység) 22309 gyártási számmal, II. osztályú személykocsinak, kéttengelyes fordítókorongos kocsiként, az 1916-17-ben készült VI v' jelleggel a Ba^k 202466 – 202500 számú kocsisorozat, A MÁV Bak 202471 pályaszámú kocsi.

A kocsi méretei: 15,4 m ütközők közötti hossz, 14,2 m szekrényhossz, 9,3 m forgócsaptáv, 2 m tengelytáv a forgóvázban, zárt peron, oldalfolyosós, 6 szakaszban 47 ülőhely.

Az 1925-ös átszámozásnál Ba^r 39xx számokat kaptak. A Ba^k 202471, 1925-től Ba^r 3954-ből alakították ki 1936-ban a Turán 12 autószállító kocsit. A forgóvázal szerzett kedvezőtlen tapasztalatok miatt 1936-ban kéttengelyesre átalakították őket és az új számuk B 341xx lett. 1945-1986 között a Csehszlovák Államvasutak használta a Bar kocsit.

Ez a kocsi 2. osztályú vasúti kocsinak minősült. 1925 után Bar 3954 pálya-számmal üzemelt. 1936-ban elhatározták, hogy Horthy Miklós kormányzó „Turán vonat” szerelvényét a személygépkocsijának szállítására alkalmasan átépített kocsival egészítik ki. A kocsiszekrényt széles

oldalajtóval és – homlokrakodást is lehetővé tevő – homlokajtóval is ellátták. Az oldalrakodáskor a személygépkocsi elforgatásához egy 5.2 m-es fordítókorongot építettek a kocsi padlójába. 1944-ben a Turán vonat menekítése során Csehszlovákia területére, amerikai majd szovjet megszállási övezetbe került. A MÁV és a magyar állam éveken át igyekezett a szerelvényt visszaszerezni, ám azt végül a cseh állam a Csorba-tói egyezményre hivatkozva nem adta vissza. A kocsi CSD-nél (Csehszlovákia) kormányzati kalauzkocsiként üzemelt CSD Da 6-5051 majd Da 7025 pályaszámmal. 1985-ben (VASÚTGÉPÉSZET 2015/241 VASÚTGÉPÉSZET MULTJA) Praha Liben állomáson sikerült fellelni. 1988-ban, járműcsere kapcsán került vissza Magyarországra. 1993-ban a CSD-től a MÁV megszerezte járműcsere keretében, majd a Vasúttörténeti Park megnyitására a MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem újíttotta fel 2002-ben, az 1936 évi állapotának megfelelően.⁴²⁴



9. ábra: A Turán kocsiból oldalrakodáskor a személygépkocsi elforgatásához fordítókorongot építettek be



10. ábra: A Turán 12 psz. kocsi felújítva

A Turán12-es két képen.

⁴²⁴ (http://vasutgepeszet.hu/wp-content/uploads/vasutgepeszet_2015_2_37-41_0624.pdf)



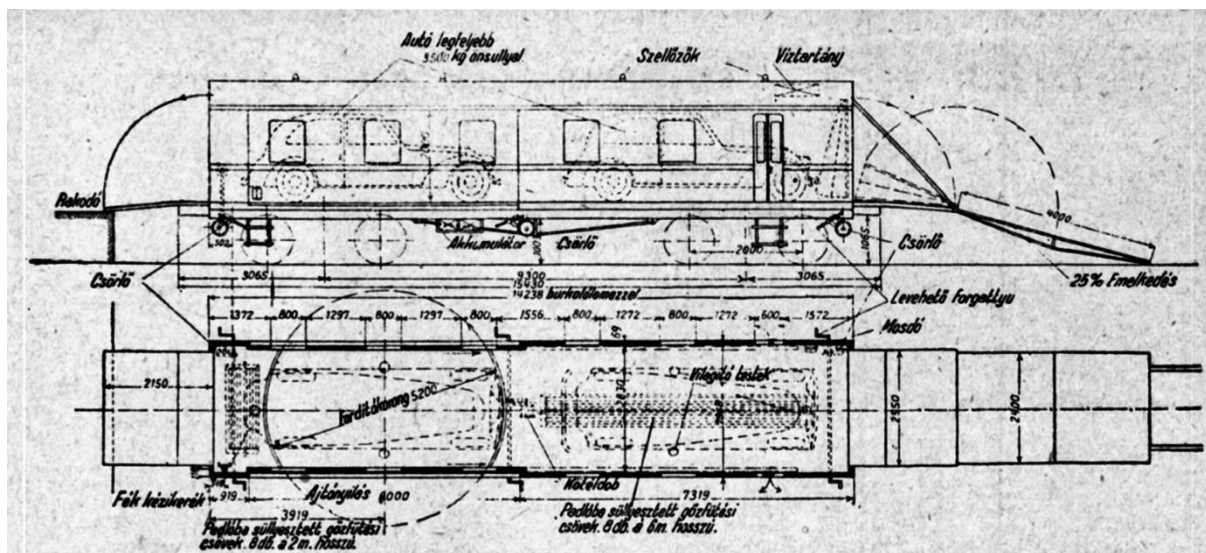
A felújított Turán 12-es a másik oldalról.

A Turán 12-es kocsija a következő típusadatokkal rendelkezik:

A kocsicsaládot, amelyhez tartozik, a Zechmeister Jenő szabadalma nyomán gyártott 2000 mm tengelytávolságú, keresztrúgó és himba nélküli „Zechmeister” forgóvázakkal építették. A kocsik – a 9,3 méteres tengelytávolságú (Forgócsaptávolság) kéttengelyes családnál komfortosabb – oldalfolyosós elrendezéssel és zárt peronnal készültek. Az I.-II. osztályú ABak kocsikban (VN jelleg) 9 első osztályú (másfél fülke) és 32 másod osztályú (4 fülke) ülőhelyet, a II. osztályú Bak kocsikban (VIv’ jelleg) 47 ülőhelyet (6 fülke) alakítottak ki. A kocsikat a kor minden kényelmi berendezésével felszerelték. Fémkeretes ablakok, gőzfűtés, központi olajvilágítás tették kényelmessé az utazást. A kocsik Westinghouse gyorsfékkel rendelkeztek. A párnás kocsik alvázat felhasználva a MÁV és a KsOd is rendelt azonos alvással rendelkező kalauz kocsikat is (MÁV Xa’ jelleg). Ezek egyik végét nyitott peronnal építették. A kocsik teljes hossza 15430 mm, teljes tömeg 34.4 tonna. Engedélyezett sebesség 100 km.

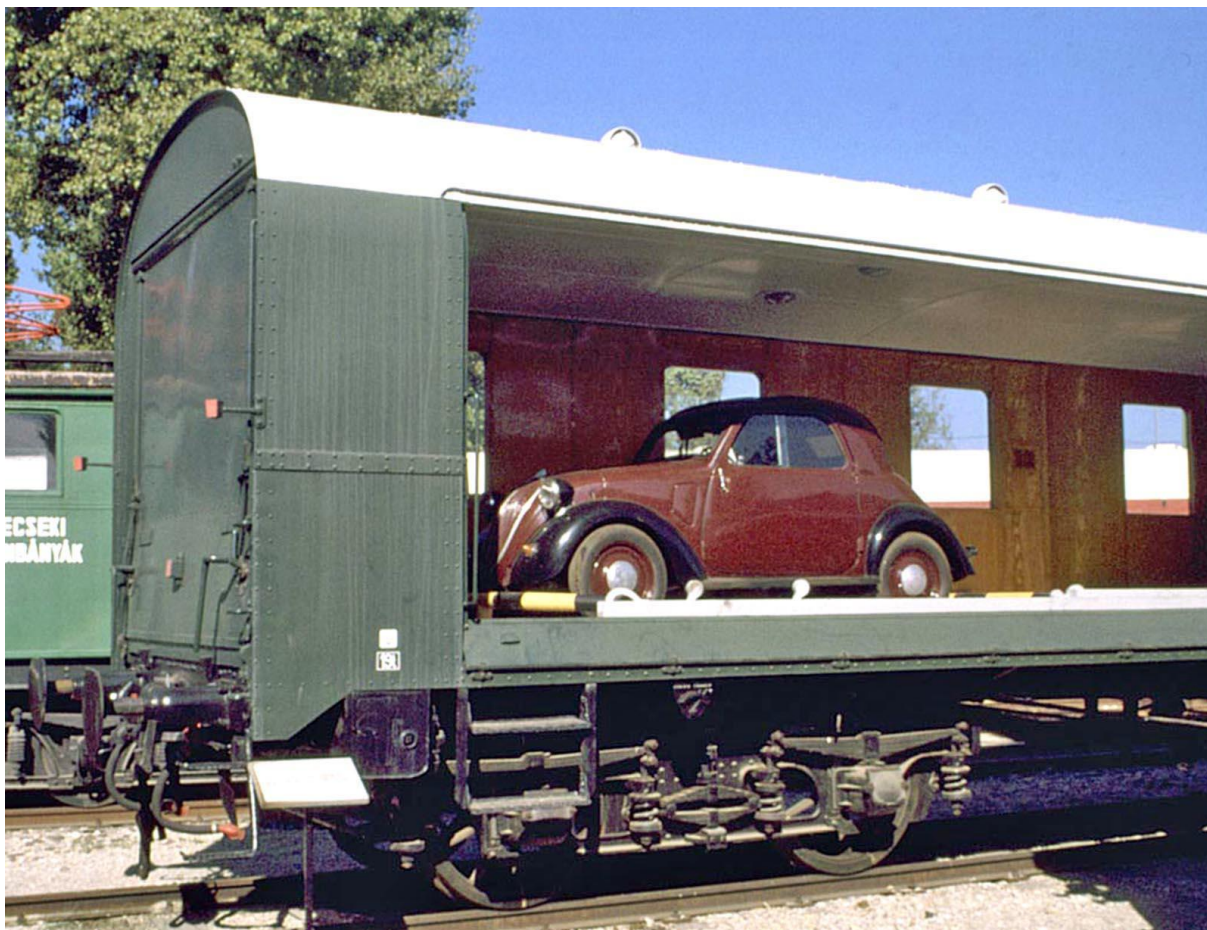
1936-1938 között: 3954 és 3957 kivételével a Bar kocsikat kéttengelyessé alakította (B 34101 – 34130)– 1936: Bak 202471 majd Bar 3954 pályaszámú kocsik átépítése fordítókorongos kormányzati autószállító kocsivá (Turán 12)⁴²⁵

⁴²⁵ (Dr. Lovász György: 100 éves a 9,3 méter forgócsap távolságú személykocsi család: Vasútgépészet, 2015/2. szám.) (http://www.vasuttoritenetipark.hu/hu/cikk/mav_12_turan_kuloncelu_autoszallito_kocsi?language_content_entity=hu)



Felújítás előtt.





A felújított belső tér.

50.számú újonnan épült termeskocsi Dunakeszin 1942-ben

Az 50-es sorozat kocsijai a „nehéz” ABa 2500-as és a Ca 5800-as kocsiktól részben már eltérő főméretekkel épültek, miközben több szerkezeti elemet átvettek a fenti kocsikból. Az 50-es széria kocsijai „behúzott végű”, külön célú termeskocsik.

Az 50-es kocsi elődje egyesek szerint 1913-ban épült. Mások szerint viszont még a pénzügyi elszámolás szerint is új kocsiként készült Dunakeszin 1942-ben „KÜLÖNCÉLÚ TERMESKOCSI”-nak.

22,29 m ütközők közötti hossz, 21 m szekrényhossz, 15 m forgócsaptáv, behúzott szekrényvégek, hattyúnyaktartós forgóváz, hegesztett acélszekrényváz, 48,5 t saját tömeg, 31 ülőhely, 12 fekhely.

1942-ben a „gyászvonat” Turán része. A háborúban eltűnt.



Hátulról a negyedik kocsi. Sajnos ennél több adat jelenleg nem áll rendelkezésre erről a kocsiról.

A ma futó 53-as kocsi 1960-ban épült Dunakeszin, hálókocsinak és poggyászkocsinak. Nem volt része a Turánnak. Lásd a lentebbi képeken.



54-es újonnan épült termeskocsi Dunakeszin 1941-1942-ben (Hálókocsi – szalonkocsi) Mai neve Horthy kocsi. X

Ismeretlen számú régi kocsi „átfelújítása”. Valóságban új építés.

Ezen kocsi jogelődjét 1915-ben a GANZ gyártotta a Déli Vasút részére, 1-2 osztályú, faszekrényvázás kocsiként. Ez a kocsi 13.6 m forgócsaptávolságú és 36 t tömegű volt. Pályaszáma ABaű 11 811 volt. A DSA államosítása után a MÁV-nál az ABA 2406-os pályaszámot kapta.

Dunakeszin készült „átalakítása során”, valójában egy új kocsi épült 1941-1942-ben, behúzott végű kocsiszekrénnel. A Turán része lehetett. Mai színe sötétzöld. Kocsiszám: 54-99-10 054 Vontathatósági sebessége 120 km/h.

Adatai: 23,36 m ütközők közötti hossz, 22,07 m szekrényhossz, 15,9 m forgócsaptáv, 51 t sajáttömeg, behúzott szekrényvégek, hattyúnyaktartós forgóváz, 25 ülőhely, 10 fekhely. Hattyúnyaktartós forgóváz, hegesztett korszerű acélszekrény.⁴²⁸



Lossonczy Miklós felvételei⁴²⁹
99-10 054

⁴²⁸ (Szécsey I. – Lovász Gy.)

⁴²⁹ (<http://vasutikocsi.hu/kc/61559910054-7.html>)

Mogy. állomásokról

54.sz. termeskocsi

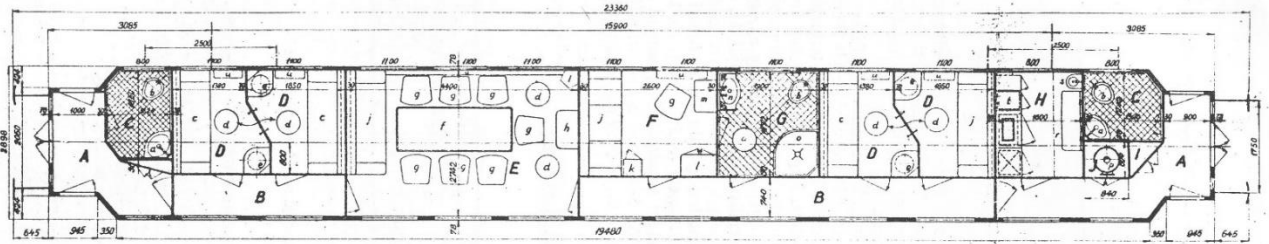
Épült Ganz 1915 átépült: Dunakeszi fm. 1940

M=1:50

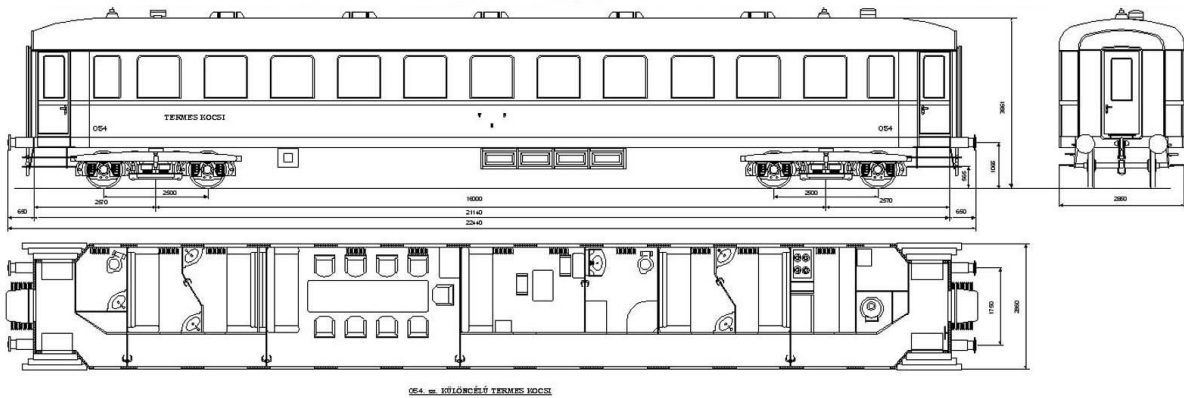
5371**
E8-A

Jórátárgyta a KKM 1940/1. május 3-án
kelt 8924/74040 sz. alát kelt rendelkezéssel.
(Már. 48603/1941.)

A szerelvények között 28 mm átmérőű, de 1 mm átmérőű ábrák
maximálisan 10 mm átmérőű, 1000 mm átmérőű, 1000 mm átmérőű
fel, 1000 mm átmérőű



Kormányzati kocsi, de lehet, hogy nem volt a Turán része. Őrzési helye a Nyugati pályaudvar.







(Lossonczy Miklós képei)

A kocs 1969-től 61 55 99-10 054-7 1, a közelmúlttól pedig MNOS 56 55 89-69 054-6 WLS számot viselte/viseli.⁴³⁰

55-ös újonnan épült termeszkocsi Dunakeszin 1942-1943-ban X

Jogelődje 1915-ben a Győri Magyar Waggon és Gépgyár építette, régi favázak kocsinak a MÁV részére. Az 1915-ben épült kocsi pályaszám ABam 100 667 volt, 18 973-as gyári számmal. A kocsi 13 m forgócsaptávolságú, 38 450 kg súlyú, 1-2 osztályú vagon volt. 1925-26-ban a pályaszám ABak 2901, majd 1934-től Bak 3906-os 2. osztályú kocsi.

Az 1915-ös kocsi „álfelújítása”, valójában új építésű kocsit eredményezett Dunakeszin 1942-1943-ban.

Az új kocsi pályaszám: 55-99-10 304

Adatai: 23,87 m ütközők közötti hossz, 22,58 m szekrényhossz, 16 m forgócsaptáv, 49,6 t sajáttömeg, 31 ülőhely, 11 fekvőhely behúzott szekrényvég, hatyúnyaktartós forgóváz, korszerű hegesztett acélszekrényű kocsi.⁴³¹

Kormányzati kocsinak nevezik, és 1942-ben a „gyászvonat” Turán része a régi 55-ös kocsi. A régi 55-öst idővel 1953-ban hálókocsivá alakították és átnevezték WL 352, majd 60-10 001 számra. Később bizottsági kocsi, 61 55 99-10 304-6-számon, majd xx 55 60-10 001-x, behúzott végű termeszkocsi, Szegedi Ig. bizottsági kocsija volt, most a Nosztalgia Kft.-é, kék sárga csíkkal. Forgóvázak nem eredetiek! Őrzési helye a **Magyar Vasúttörténeti Park**.⁴³²
Megengedett vontatható sebessége 120 km/h.



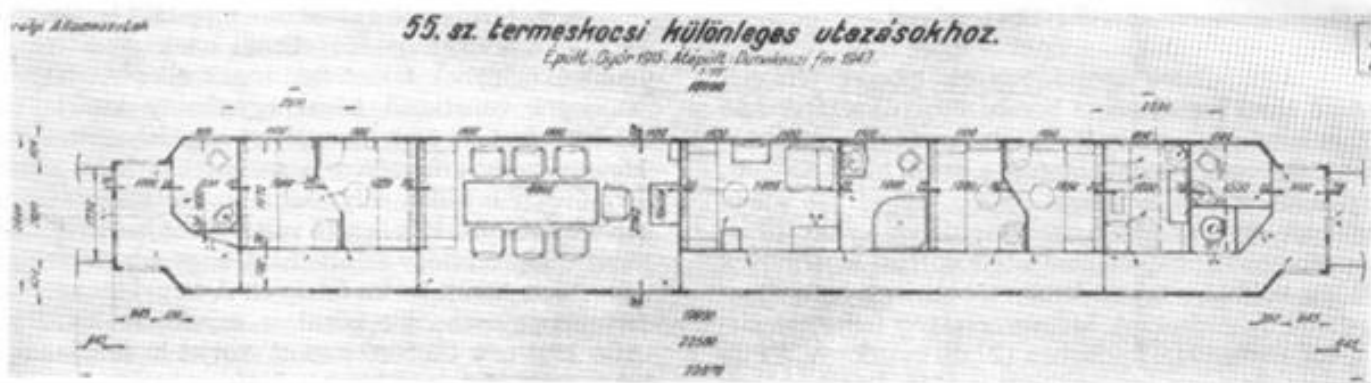
Lossonczy Miklós felvételén a 61 55 99-10 304-6-os kocsi.⁴³³

⁴³⁰ (https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?ar_start=30&ar_step=30&o=&aq_text=Tur%E1n&aq_cre=0&user_id=&to-pic_id=9121413&forum_id=9191461&aq_ext=1&aq_hnt=eJzzswYAANKAig==)

⁴³¹ (Szécsey I. – Lovász Gy.)

⁴³² (<http://vasutikocsi.hu/kc/kc.html>)

⁴³³ (<http://vasutikocsi.hu/kc/61559910304-6.jpg>)



(https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?ar_start=30&ar_step=30&o=&aq_text=Tur%E1n&aq_cre=0&user_id=&topic_id=9121413&forum_id=9191461&aq_ext=1&aq_hnt=eJzzswYAANKAig==)



(Lossonczy Miklós képei)

A ma futó 55-ös kocs 1952-ben készült Dunakeszin, így ez nem volt része a Turánnak, (hálókocsi – szalonkocsi), lásd az ábráját alább. Pályaszáma 55-ös, 61 55 99-10 055-4.



434

Van, aki az 56-(WLS056)-os szalonkocsit is a Turán részének tartja. X
Utóbb a száma talán 00-29 940 Ztz.

⁴³⁴ (https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?topic_id=9121413&aq_ext=1&aq_text=Tur%E1n)



(60 55 00-29)⁴³⁵

1944-ben épült a MÁV Dunakeszi Főműhelyében, „egyenest szarjnyvögű” külön célú termeszkocsinak. Nem tudni, hogy ténylegesen futott-e a Turán-ban és, hogy esetleg ott volt-e a Klessheimi úton. A II. világháborúban megsérült, 1946-ban felújították és évekig a köztársasági elnök szalonkocsija volt.

Pályaszámai: xx 55 99-10 056-x, majd 1984-től a HM birtokába kerülve 60 55 00-29 940-5. Egyes források szerint, egy időben a **pályaszáma** 60 55 99-10 056-3 volt. A kocsit 2002-ben felújították, jelenleg pedig MNOS 56 55 89-69 056-1 WLS számon szerepel.

A kocsik főbb adatai: 23,87 m ütközők között, 22,58 m szekrényhossz, 16 m forgócsaptáv, egyenes szekrényvég, 52,5 t saját tömeg, 23 ülőhely, 7 fekhely, hattyúnyaktartós forgóváz, és hegesztett acélszekrényű szekrény. ⁴³⁶

A kocsiban négy kétágyas fülkében, egy egyágyas, saját fürdőszobás „kisszalomban” és egy 8 férőhelyes nagyszalomban utazhatnak a vendégek. A folyosó egyik végén kapott helyet a közös mosdó és zuhanyzó, míg a kocsik másik végén a kocsikísérő fülkéjét helyezték el. Jelenleg a Nosztalgia KFT tulajdona. Őrzési helye a Magyar Vasúttörténeti Park. Jelenlegi színe, fehér/kék sárga csíkkal. ⁴³⁷



⁴³⁵ (http://www.vonatosszeallitas.hu/ezustnyil_levendula_expressz.html)

(<http://gerzsoltrain.com/?p=5387>)

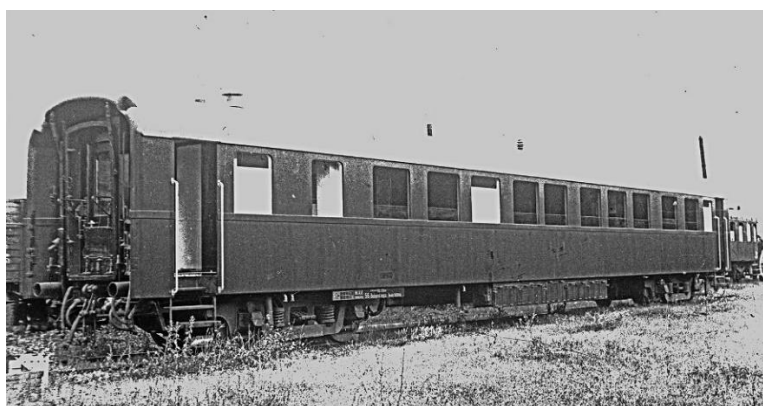
⁴³⁶ (Szécsey I. – Lovász Gy.)

⁴³⁷ (<http://vasutikocsi.hu/kc/kc.html>)

(60 55 00-29)



Lossonczy Miklós felvételei⁴³⁸



1947-ben Tildi Zoltán köztársasági elnök Szolnokra érkezik.

⁴³⁸ (<http://vasutikocsi.hu/kc/60550029940-5.html>)



35. ábra. A 61 55 99-10 304-6 pályaszámú kocsi
(ex 55(1) számú külön célú termeszkocsi Szegeden, 1992. január 24-én)

439



Régi étkezőkocsi

A Turánnak 1937 előtt nem volt külön étkezőkocsija. **Ekkor leginkább a 2451-es pályaszámú étkezőkocsit használták. (ABat 2451favázas kocsi).**

A KM Adattárában megtalálható volt kartonokon (Varjú Béla szerkesztése) az ABat 2451 - 2453 pályaszámú kocsik a DSA 11851 - 11853-as kocsikból 1932-ben lettek átalakítva, s a karton szerint az átalakítási rajz száma: MÁV 5000 EII. Minthogy az ABat 2451 és 2452-es kocsikat 1945 után ülőhelyessé alakították (BCa 3589-3590), így még az sem kizárt, hogy a rajz az utolsó átalakításra vonatkozik. Először 3 DV (DSA) eredetű kocsit alakítottak át ABat 2451-2453 pályaszámon, melyek megmaradtak fa-szekrényvázú kocsiknak. Ezt a kocsit a DV 13,3 m-es forgócsaptávú kocsijaiból alakították át. A férőhelyek helyes adatai: 1x 6 ülőhelyes 2. osztályú, 1x 6 ülőhelyes egész és két x 3 ülőhelyes fél-fülke 1. osztályú ülőhelyes rész, valamint 3 x 4 ülőhelyes és 2 x 2 ülőhelyes asztallal az éttermi rész, s ezen kocsi végén volt a konyha is kialakítva.⁴⁴⁰

Da 6402-es koporsóvivő teherkocsi

Pályaszám alapján kalauzkocsi.



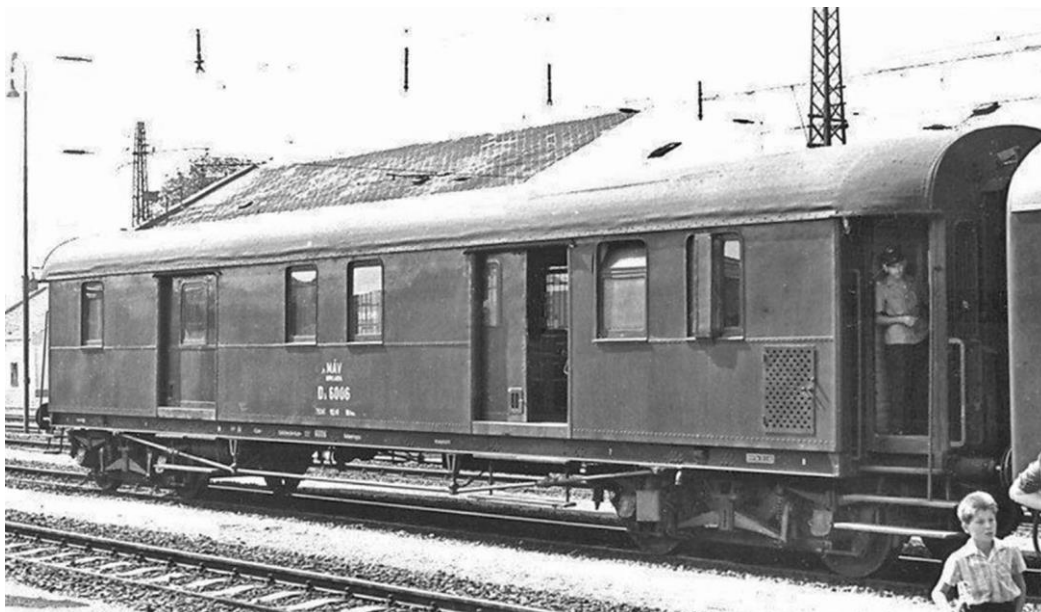
⁴⁴⁰ (https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?topic_id=9121413&aq_ext=1&aq_text=2451)



A D típust 1906-1916 között gyártották. Engedélyezett sebessége 60 km/h.

Da 6092-es koszorúszállító kocsi (Valójában feltehetőleg ekkor a koszorúkat a **D 6002-es kocsi szállította**, de lehet, hogy mindkét vagon a Turán része volt.) Pályaszám alapján kalauzkocsi.





1962-ben, feltehetőleg az előbbi D (Da) kocsik testvére a D 6006 a felső képen. (Lossonczy Miklós)⁴⁴¹



Szintén a Da 6000-res széria tagja, az 1915-ben gyártott és 1997-ben felújított Da 6404-es és az alsó Da 6002-es. Ilyen lehetett a Turán kocsija.

⁴⁴¹ (https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?topic_id=9121413&aq_ext=1&aq_text=Da%206002)



D (Da) kocsik adatait lást a régi 1-es kalauzkocsinál feltüntetve.

A fenti Frisnyák féle lista, csak egy 1928-ban épült kocsit említ, noha az általam hivatkozott cikk képaláírása egyértelműen több kocsiról beszél 1928-ból. Viszont ezeket a kocsikat sehol sem találom a magyar forrásokban.

Alan Butschek cseh vasútkutató kutatása a Turánról, viszont több olyan vasúti kocsiról tud,⁴⁴² amely vasúti kocsi 1928-ban készült. Viszont az általa megadott MÁV kocsiszámok és a Frisnyák és más magyar anyagokban szereplő kocsiszámok és az azokhoz tartozó gyártási évek, eltérőek.

Alan Butschek kiegészítő adatai a már a számozott vagonoknál leírtak mellé:⁴⁴³

Alan Butschek a Turán kocsijai közül 7 vagonot tételez fel Csehországban.

Kihangsúlyozza, hogy az elvett vagonokról nincsen megfelelő szakirodalom. A magyar források az 1., 2., 5., 6., 9., 10. és 12. eredeti pályaszámú vagonokat említik.

Ez a szövegben Alan Butschek-nél a 081, 084, 089, 091, 092, 1-0094 és 026 típusú vagonok. Én még a 11-es csehországi „fogságáról” is hallottam. Ez így már 8 vagon.

Alan Butschek megemlíti két olyan vagon is, ami lehet, hogy egykor a Turán része volt, de lehet, hogy csak olyan régi magyar vagon, ami 1945 után Csehszlovákiába került, de nem volt a Turán része.

Négytengelyes személyvagon (092 típusú): Járműszáma 50 54 89-20

Épült 1928 Dunakeszi

Átszámozva: 1945 Aza: 1945: 1-0092 II | 1957: 92 | 1967: 50 54 89-20

A MÁV vasúttársaság ismeretlen számmal jelölt szalonkocsija. 1945-ben a személyvagon a CSD alatt szolgált, mint az Aza 1-0092 II vagon. 1967-től felkerült a selejtezendő vagonok listájára. 2015 szeptemberében a sorsa nem ismert. A vagon 1947-es alaprajza szerint volt benne kisebb konyha hűtőszekrénnel és a bal végén volt egy kamra. Az oldalfolyósóról több helység nyílt. Az elsőben 3, a következőben 4, az azutániban 4 és az utolsóban 2 ágy volt.

⁴⁴² (http://www.alanbutschek.cz/rady/rada_sr.php)

⁴⁴³ (http://www.alanbutschek.cz/rady/rada_sr.php)

A kocsiban volt egy széles nagy helység, ahová kívülről is be lehetett jutni egy dupla ajtón keresztül. A folyosó mögött az egyik oldalon egy szekrény, a másikon mosdó és WC volt, a kocsi vége pedig szervíz részlegként volt fenntartva. A vagonban volt telefon és egy felhívás, hogy ha a konyhát működtetni szeretnék, akkor fel kell venni a kapcsolatot az előkészítő helységgel és az Aza 1-0084 konyhájával. Ez másképp a 9-es számú étkezőkocsi. A személyvagont zöldre festették.

Négytengelyes szalonkocsi (026 típusú): Járműszáma: 51 54 89-80

Épült: ?

Átszámozva 1945: 6-5xxx | 1957: 7026 | 1967: 51 54 89-80

Nem egyértelmű eredetű hivatali vagon 2015 szeptemberében. Lehet MÁV vasúti kocsi az úgynevezett Horthy vonatból, de az 1947-es szalonkocsik áttekintése nem említi. Az Aza 1-0092^{II} újrászámozott vagonjáról van szó. 1967-ben felsorolják az Aza 92 és a Da 7026 vagonként újrászámozva. Egy másik lehetőség hogy a vagon, Da 6-5000 hivatali személyvagon amelyet a Da sorozatú hivatali vagonból építettek át étkezőkocsinak. 1967-ben leselejtezték.⁴⁴⁴
(http://www.alanbutschek.cz/rady/rada_sr.php)

Alan Butschek négy 1928-ban épült kocsit említ. Ugyan 7 Turán kocsiról ír, de lehet, hogy ez csak 5 személyvagon valójában. Az általunk ismert pályaszámok: **1., 2., 5., 6., 9., 10.** és 12. Lovász Gy. szerint a **11-es** kocsi is Csehszlovákiába került.

Alan Butschek által talált vagonok pályaszámai: **6., 9., 5., 10., 1.,** és két ismeretlen MÁV számozású kocsi. A két ismeretlen kocsi lehet a 2., a 11-es és a 12-es, bár Butschek szerint, az egyik vagon szerint nem szerepel azon a listán, amin a Turán kocsijai a csehekhez kerültek. Ha Alan Butschek-nek igaza van, akkor 4 vagon épült 1928-ban (1-es, 9-es, 10-es, és egy ismeretlen számozású vagon), és ezeket az 1940-es években átépítették. Így ezen vagonok nem az 1940-es években épültek. Viszont van olyan vagon, aminek építését ő 1928-ra dátumozza, miközben a magyar források szerint például a MÁV 9-es kocsi 1913-ban épült és 1937-ban átépítették, míg a MÁV 1-es kocsi (kalauzkocsi) 1943-ban épült. Az biztos, hogy Alan Butschek a Csehszlovákia felé került vagonokról beszél, és ezen vagonok lettek átadva a cseheknek a II. világháború után.

A Turánnak 1937 előtt nem volt külön étkezőkocsija. Ekkor leginkább a 2451-es pályaszámú étkezőkocsit használták.

Az információk szerint a Turán kormányzati vonatnak, három fő korszaka lehetett összeállítás szerint. Az első korszak tarthatott 1920-1928 között, amikor 1896-1916 között épült kocsik alkották. A második korszak 1928-tól 1942-ig terjedhetett, míg a harmadik korszak 1941-1945 között volt. Természetesen, közben a szerelvény kocsijai kibővíthettek átalakított kocsikkal, lásd pl. autószállító kocsi, illetve 1937-38-ban átalakított régebbi vagonokkal. Alan Butschek

⁴⁴⁴ (<https://forum.index.hu/Article/showArticle?t=9246828>)

szerint, viszont a csehekhez került vagonok között nincsen 1940-es években készült vagon. A vagonok szerinte azok, amik hivatalosan átkerültek a csehekhez.

Lossonczy Miklós, alias „Gumidani” írja, hogy sok esetben elképzelhető, hogy régi vagonokat építettek át –pl. fa szerkezetűt fém szerkezetűre –, de költségvetési okok miatt, az átépített vagon, mint új vasúti kocsi jelenik meg.

A Vasúthistória Évkönyv 1992. 103-147- oldalain Szécsey István tanulmányában foglalkozik olyan típusú vagonokkal, mint amilyenek a Turánhoz is tartoztak. E kocsikat "behúzott végű" kocsiknak becézték, echte magyar tervezés és kivitelezés volt. A "behúzott vég" és az ön-hordó, hegesztett acélszerkezet volt a közös a német gyorsvonati kocsikkal, egyebekben nem sok hasonlóságot mutattak azokkal. Az alap konstrukcióhoz tartozott az: Aa, (ex ABa), Ba (ex Ca) és Da sorozatok kocsijai, de volt különcélú (termes és "Turán" poggyász) kocsi is, sőt ehhez a családhoz tartoztak az un. vasvázásított (csak pénzügyi elszámolásban felújított, a valóságban új gyártású) behúzott végű **(ABa sorozatú, 13,5 méter forgócsaptávú, illetve az alaptípus méreteivel megegyező Ba 3302-3303 pályaszámú) személykocsik is. (Az 3303-as a Turán 5. számú új kocsija, amit 1943-ban építettek át egy 1913-ban épült kocsiból!)**

Szécsey két tanulmánya részletesen leírja a kocsik történetét és pályaszámonként a selejtezés időpontját, ami többségében 1973-75 közötti időre esett.

A 050-es sorozatból Dunakeszin épült „Bak” kocsik, azonos felépítésű szalonkocsik és a kormányzati vonathoz, avagy a Turánhoz készültek. Így a 99-40 051, a 99-10 054. a 99-10 055 és a 99-10 056 feltehetőleg futott a Turánban. Feltehetőleg ennek a sorozatnak volt a tagja a 050-es is –bár ez egy 1913-ban épült vagonból lett átépítve és eltér a belső kiképzése a többi 050-es sorozatú kocsikétól- és 053-as is. Az 050-es, az 053-as és az 055-ös az, ami biztos, hogy 1942-ben futott a Turánban. A többről csak feltételezni lehet. A 052-es büfékocsi lett.

A 99-10 054, 99-10 055 és a 99-10 056-os kocsi, Ganz behúzott végű luxus termeskocsi volt. A 054-et és 056-ot eredetileg a Turán részére készítették. Ez a két kocsi ma is megvan és nosztalgiavonatok része. A megmaradt kocsik felújítását nehezíti, hogy azokról szinte semmi belső rajz, vagy felvétel nem maradt fent.⁴⁴⁵

A vonaton gyakran használtak Bar típusú vagonokat. Ezen kocsik az alábbi modell szerint néztek ki:



A Bar kocsi modellje a kocsi fülke felőli oldaláról nézve.

⁴⁴⁵ (https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?topic_id=9121413&aq_ext=1&aq_text=%20E%20kocsikat%20%22beh%FA-zott%20v%E9g%FB%22%20kocsiknak%20bec%E9zt%E9k,%20echte%20magyar%20tervez%E9s%20%E9s%20kivitelez%E9s%20volt.%20A%20%22beh%FAzott%20v%E9g%22%20%E9s%20az%20F6nhord%F3,%20%20hegesztett%20ac%E9lszerkezet%20volt%20a%20k%F6z%F6s%20a%20n%E9met%20kocsikkal,%20egyebekben%20nem%20sok%20hasonl%F3s%E1got%20mutattak.)



A Bar kocsí modellje a kocsí folyósó felőli oldaláról nézve.⁴⁴⁶

Két vagy négy vasúti kocsí az észak Csehország-i Jaromér Múzeumba került 1996-ban. Az adatok hiányosak. A Turán egykori kocsijai 2020.10.20-án egy tűzvészben kiégtek. Információink szerint a Turánból az 1-es (kalauzkocsi, újonnan épült kalauzkocsi Dunakeszin 1943-ban), a 6-os (személyvagon, 1903-ban készült személykocsi Dunakeszin átépítve termeskocsinak 1938-ban), de ezt lehet, hogy megmentették még és az időközben négytengelyesre átalakított 10-es pályaszámú (újonnan épült államfői termeskocsi Dunakeszin 1928-ban) kocsik égtek ki. Egyesek szerint itt van a 11-es számú kocsí is.



Talán a Turán kiégett fémvázaskocsija van a képen. A teljesen kiégett vagon az Orient Expressz fémvázaskocsija. Feltehetőleg szándékos gyújtogatásnak lett áldozata. Jó volna, ha hazánk átvinné a három kocsí maradványát és megpróbálná felújítani.

Feltehetőleg a kék vagon a Turán része és talán ez lehetett a Turán 10-es vagy a 6-os szalonkocsi. Képek a kiégése előtről. Készítette őket Vlastimil Weiner fotósa B. Skoda. Szerinte csak két vagon tartozott a Turánhoz a Jaromér Múzeumban. Abban mindenki egyetért, hogy az 1928-ban készült szalonkocsi leégett ekkor.

⁴⁴⁶ (<https://vonatmagazin.blog.hu/2017/12/22/udvbaksereg>)





447

A képek vagy a Turán 10-es, vagy a Turán 6-ost mutatják belülről, még a tűzvész előtt.
Különböző megfontolásokból, és a Turán 10-es vagonra szavazok.

Hírek szerint a Turán két termeskocsija kiégett. A tűz előtt „jó” belső állapotban voltak. A többi, talán két kiégett vagon az Orient Expressz része volt, de ezek belső tere már régóta hiányzott, mert már korábban műhelykocsikká építették át őket. A Turán fém szerkezetes kocsijai a tűzben kevésbé sérültek meg a teljesen elpusztult fa szerkezetű Orient kocsikhoz képest.

448

Talán ez a kiégett vagon az, ami megmaradt az egykori MÁV 10-es szalonkocsiból.

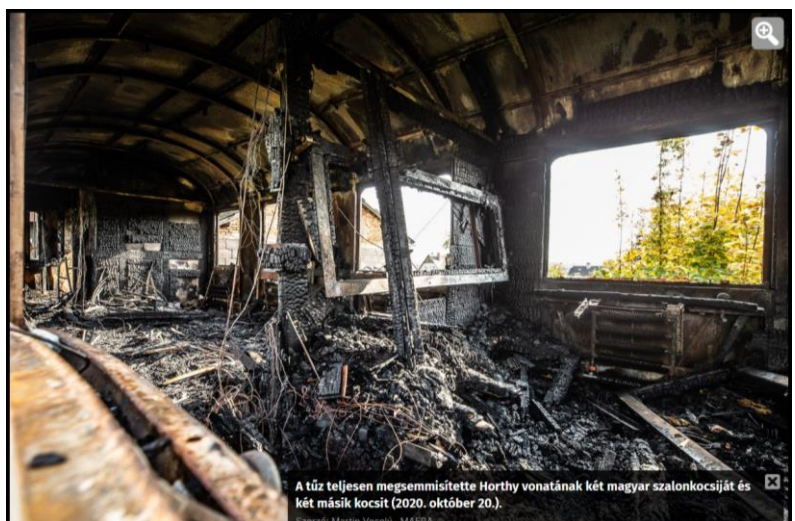


449

⁴⁴⁷ (<https://twitter.com/vlastimilweiner/status/1318519975724732416>)

⁴⁴⁸ (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/v-muzeu-v-jaromeri-shorelo-pet-zeleznicnich-vagonu/1948048>)

⁴⁴⁹ (https://www.impuls.cz/regiony/kralovehradecky-kraj/zeleznicni-muzeum-vytopna-jaromer-pozar-poskozovani-historicke-vagony-loko-motivy-kralovehradecky.A201029_103805_imp-kralovehradecky_kov/foto/TUU86dbf3_131429_6151722.jpg)



Vagy a Turán 10-es, vagy a 6-os a kiégés után.





Turán 10-es, és látszik rajta a cserélt forgóváz.



450

A most kiégett kocsik megszerzése végett Dr. Lovász György vasúttörténész, komoly erőket próbál meg megmozgatni. A 4 Turán kocsi cseréjének lehetőségét az a kettő CSD eredetű motorkocsi képezi, melyek védéséről 1986-ban, a MÁV História Munkabizottságon belül készített javaslat alapján a MÁV vezérigazgatója rendeletben gondoskodott, majd pedig a MEH Műtárgyvédelmi felügyelősége védettnek nyilvánított, így elkerülték a selejtezést és bontást. A cseh érdeklődők ezeket szeretnék visszahozni. Ezekért cserébe a Jaromerz-ben tárolt, részben tüzesetet szenvedett kocsikat szeretnék elcserélni.

Hobbi vasútkutatók szerint Horthy kormányzó kitűnő ízléssel szecessziós stílusban megtervezett szalonkocsiját (lakosztály és tárgyaló) látták a Füstiben (Magyar Vasúttörténeti Park), amikor a 301-es odakerült. Sem előtte sem azután nem látták a kocsit. Tehát ez a szalonkocsi is megvan valahol. (Szerintem ez a Turán 10-es kocsi lehetett, de állítólag ez égett le Csehországban.) Persze ezzel a Kormányzó nem Kenderesre járt, hanem tárgyalásokra, például a Kieli flottaparádéra, Berlinbe vagy éppen a híres-hírhedt Klessheimi találkozóra. Ez a szerelvény

⁴⁵⁰ (https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/pozar-zeleznicni-muzeum-vytopna-jaromer-vagony-hasici-kralove-hradecky.A201020_085345_hradec-zpravy_tuu/foto/TUU86db5f_480243938503_8091127770742270319_n.jpg)

vitte Szatmárnémetibe Észak Erdély birtokbavétele során stb. Kétségtelenül egy történeti jelentőségű és értékű szerelvényről van szó, ha a mozdony megvan azt különös gonddal kell őrizni.⁴⁵¹

A Levendula Expresszt az „Ezüstnyíl” (Kádár kormányzati vontatta) vontatta 2015-ben. Mögé állítólag a Turán vagonjai voltak kötve, de ezek szerintem nem mind a Turán vagonjai voltak, hanem szintén Kádár kormányzati vonatának részei.⁴⁵²

Források, amik fent nincsennek külön megjelölve mindenhol:

Frisnyák Zsuzsa: Fejezetek az udvari és kormányzati utazások történetéből, Vasúthistória Könyvek, Budapest – MÁV 2000.

Fejes Antal: Szigorúan ellenőrzött vonatok – Múlt-kor 2011. ősz

Gógh Gábor - Monostori Péter: A Magyar Királyi Testőrség képes krónikája 1920-1945

Könyv Militária kiadó, 2011, 536 oldal, Kemény kötésű fűzött egyéb nagy méret

ISBN 9766155173075

Szécsey István – Lovász György: A MÁV „nehéz” és „könnyített” kiviteli négytengelyes, hegesztett acélszekrényvázak személy- és poggyászkocsijai (1938-1944), részlet; Vasúthistória Évkönyv; „Behúzott” és „egyenest” szekrényvégű, külön célú kocsik gyártása a MÁV Dunakeszi Főműhelyében, 1945 előtt.

http://vasutgepeszet.hu/wp-content/uploads/vasutgepeszet_2015_2_37-41_0624.pdf

<https://24.hu/tudomany/2020/09/11/horthy-kulonvonatanak-egy-vagonjat-talaltak-meg-egy-hatsokertben/>

<https://www.szoljon.hu/jasz-nagykun-szolnok/kozelet-jasz-nagykun-szolnok/horthy-miklos-kormanyzo-kulonvonataval-rendszeresen-visszajart-kenderesre-928661/>

<https://iho.hu/hirek/tuzvesz-a-jaromeri-vasuti-muzeumban-kiegtek-a-turan-kocsijai>

<https://uj szo.com/regio/horthy-miklos-turan-szerelvenyenek-vasuti-kocsijara-bukkantak-szen-cen>

<https://www.mmkm.hu/hu/hirek/hazaerkezik-horthy-miklos-legendas-szerelvenyenek-et-kezo-kocsija>

<https://uj szo.com/regio/elszallitottak-horthy-vagonjat-szencrol>

https://azonnali.hu/cikk/20200911_megtalaltak-horthy-kulonvonatanak-vagonjat-meg-po-zsony-mellett

<https://www.origo.hu/tudomany/20190319-hamis-legiadioval-akadalyoztak-meg-hogy-a-kor-manyzo-hazautazhasson.html>

http://vasutgepeszet.hu/wp-content/uploads/vasutgepeszet_2015_2_37-41_0624.pdf

[https://vonatmagazin.blog.hu/2017/12/22/udvbaksereg \(Bar kocsi\)](https://vonatmagazin.blog.hu/2017/12/22/udvbaksereg_(Bar_kocsi))

<http://www.vonatka.hu/109%20109%20dv.htm>

https://hu.wikipedia.org/wiki/SB/DV_109_sorozat

<http://vasutikocsi.hu/kc/kc.html>

Frisnyák Zsuzsanna dr.: Udvari vonatok, királyi utazások (a Közlekedési Múzeum IX. évkönyvében)

Frisnyák Zsuzsa dr.: Az udvari vonatok és vasútüzem (Vasúthistória évkönyv 1994)

⁴⁵¹ (https://forum.index.hu/Search/showArticleResult?topic_id=9036868&aq_ext=1&aq_text=tur%E1n)

⁴⁵² (http://www.vonatosszeallitas.hu/ezustnyil_levendula_expressz.html)

Szécsey István –Lovász György: A MÁV „nehéz” és „könnyű” kivitelű négytengelyes hegesztett acélszekrényvázas személy- és poggyászkocsijai (1938-1944) (Vasúthistória évkönyv 1992.)

Körülbelül 700 újságcikk lett ehhez az anyaghoz átnézve, jórészt az Arcanum adatbázis segítségével. Egy-egy eseményhez gyakran több cikket is megadtam forrásnak, azért, hogy akit érdekelnek az akkor és ott történt események, annak bővebb forrásból tudjanak utána nézni. Az anyagban több filmhíradó felvétele is feltűnik, illetve több, más forrásból származó újságcikk is szerepel.
