



**DR. LOVÁSZ GYÖRGY**

okleveles közlekedésmérnök  
Liberatus Hungary Kft.

**100 éves a WR 4252 pályaszámú étkezőkocsi.  
Az étkezőkocsik szerepe a magyar vasút  
történetében (2.rész)**

**Összefoglaló**

A Vasútgépészet kitüntetett figyelemmel kíséri és mutatja be a magyar vasút ez évi járműünnepei között a száz éves kort megélt, és a MÁV História Munkabizottság gondos munkája eredményeképpen muzeálissá nyilvánított járműveket. A 2016-ban centenárius évfordulós járműveink egyike a 100 éves a WR 4252 pályaszámú étkezőkocsi, amelyet a szerző, a XIX. század utolsó harmadában Európa szerte, hódító útját megkezdett minőségi távolsági és luxusutazások rövid történeti áttekintése után ismertet.

A WR 4252-es százéves jubileuma nem válhatott volna valóra, Dr Heller György – még e sorok fanatikus írója szemében is – bátor elhatározása nélkül és a korhű felújítás sem történhetett volna meg a Nemzetközi Hálókocsi Társaság két kiváló mérnöke, Jacques STREBELLE és Philippe ALOYOL áldozatos segítségével.

**DR. GYÖRGY LOVÁSZ**  
Ingénieur des systems de transport  
Liberatus Hungary Kft.

**Le centenaire de la voiture restaurant WR 4252. Le role des voitures restaurants dans l'histoire des chemins de fer hongrois.**

**Resumé:**

Nous suivons et présentons avec un intérêt particulier les différents types de wagons hongrois dont on célèbre le centenaire, après qu'ils aient été sauvés et rénovés grâce au travail et aux instructions du Comité Historique de MÁV, (Chemins de Fer de l'État Hongrois). L'une des voitures dont nous célébrons l'anniversaire en 2016 et que nous présentons cette année, est la voiture restaurant WR 4252 de CIWL. Parallèlement, nous publions un résumé de l'histoire des voitures restaurant utilisées sur le réseau ferroviaire hongrois à partir du troisième tiers du XIXème siècle depuis que „les voyages de luxe” existent.

Cet anniversaire centenaire et la rénovation authentique de la voiture WR 4252 n'auraient pas pu s'effectuer sans la décision courageuse de M. Dr HELLER György, et sans l'assistance amicale des ingénieurs de la compagnie CIWL, M. Jacques STREBELLE et M. Philip ALOYOL.

**DR.-ING. LOVÁSZ, GYÖRGY**  
Dipl.-Ing. für Verkehr  
Liberatus Hungary GmbH

**Vor 100 Jahren gebaut – der Speisewagen WR 4252  
Die Rolle der Speisewagen in der ungarischen Eisenbahngeschichte**

**Zusammenfassung**

Unsere Zeitschrift, Eisenbahn-Maschinenwesen folgt regelmäßig die Geschichte der renovierten Fahrzeuge mit runden Geburtstagen. Über die durch die Arbeitsgruppe für Eisenbahngeschichte der MÁV aufbewahrten und renovierten 100 jährigen Fahrzeuge geben wir Zeit zu Zeit Nachrichten. Dieses Jahr ist der Speisewagen WR 4252 der ehemaligen CIWL 100 Jahre alt geworden. Unser Schriftsteller stellt die Geschichte des Fahrzeuges im Rahmen der Entwicklung der europäischen Luxusreisen seit dem letzten Drittel des 19-ten Jahrhunderts vor.

Das 100 jährige Jubiläum des Wagens WR 4252 hätte nie gefeiert werden können ohne die Entscheidung von Dr.-Ing. HELLER, György über die Renovierung des Wagens und ohne die Beihilfe von Herrn Jacques STREBELLE und Philippe ALOYOL, die die originalen technischen Zeichnungen der CIWL für uns gesucht hatten.

**DR. GYÖRGY LOVÁSZ**  
Traffic engineer  
Liberatus Hungary Kft.

**The Dining Car No. WR 4252 is 100 Years Old. The Role of the Dining Cars in the History of the Hungarian Railways.**

**Summary**

The history of the Hungarian rolling stock, that reached the age of 100 years, and are protected by the initiative of the Historical Committee of Hungarian State Railways (MÁV), is regularly followed and published with special attention by our periodical, the Railway Engineering. One of these vehicles of the year 2016 is the dining car No. WR 4252. The author presented its the history after giving an overview from the beginning the of luxury travels on our continent, starting in the last third of the 19th century.

The 100 Year Anniversary of existence and the renovation of the dining car No. WR 4252 could not come true without the revolutionary decision of Dr. György HELLER, the first president of MÁV Historical Committee and the help of the engineers of CIWL, Mr. Jacques STREBELLE and Philip ALOYOL.

A Vasútgépészet 2. számában felidéztek az európai és a magyar minőségi vasúti személyszállítást fémjelző étkező-termes és hálókocsi luxusvonatok XIX. század végétől a második világháborúig terjedő korszakának csillogó világát. Bemutattuk a 2016-ban 100 éves WR 4252 pályaszámú étkezőkocsit, újjáépítésének kalandos történetét.

**Az étkezőkocsik szerepe a magyar vasúthálózaton 1945 után**

A magyar vasúthálózaton 1945-ben csupán a 2. sz táblázatban szereplő CIWL étkezőkocsik voltak, ezek is igen leromlott műszaki állapotban. A MÁV különcélú kocsijai – beleértve a Turán vonatot és annak étkezőkocsiját is – idegen országok területére kerültek. Az egykoron patinás, kényelmes CIWL kocsikat a MÁV besorozta, de az értékes,

karbantartás igényes járművek csak rövid ideig vettek részt közforgalomban. 1958-tól fokozatosan kivonták ezeket a forgalomból és döntő többségüket szakszolgálati járművé minősítették át. Ennek köszönhető, hogy közülük néhány az 1980-as éveket is megélte és védetté nyilvánításuk lehetővé vált. A WR 2347-est (MÁV WR 217 majd 246 majd Xt 3413) a MÁV 1966-ban a Közlekedési Múzeum részére adta át, majd a MÁV História Munkabizottság kezdeményezésére üzemképes járművé újjították fel. A CIWL WR 2287-es győri gyártású kocsit (MÁV WR 208 majd WR 237 majd Xp 3772 majd 30 55 116 6273-9) 1974-ben a MÁV Dunakeszi Főműhely felújította és Hollandiába került eladásra az Utrechti Vasúti Múzeum részére. A CIWL WR 2094-es (majd MÁV WR 202 majd WR 232 majd Xt 3414 majd 30 55 117 6113-) a Magyar Vasúttörténeti Parkban, a CIWL WR 2354-es



13. ábra: 1957 „Büfé” 260-274 (majd Bamét 3850-3864) büfepult  
(Fotó: a szerző gyűjteményéből)

Abb. 13: 1957 – (Imbiß-)Waggon „Büfé” 260-274  
(danach Bamét 3850-3864)

Fig 13 The buffet cars No. 260-274 in 1957, later class Bamét 3850-3864

(majd MÁV WR 221 majd WR 250 majd Yh 111 majd 30 55 116 1328-6) pedig Istvántelken tárolva várják sorsuk szerencsés folytatását. Itt említendő, hogy az egy kori CIWL WL 2308-as (később MÁV WL 308 majd Xp 3878) hálókocsi – nem korhűen felújítva – bisztrókocsiként üzemelt sok éven át Nagykanizsán és jelenleg is ott tárolják.

De visszatérve az 1940-es évek második feléhez: Az 1948-ra fokozatosan hatalomra kerülő kommunista vezetés „nem nézte jó szemmel”, hogy az utazó néptömegek a vonaton (és a MÁVAUT autóbuszokon) nem juthatnak élelemhez. Ezért első lépésben 1949-1950-ben a MÁV a Cn kocsik átépítésével hozott létre zártperonos kocsikat, melyek egy részét „étszolgálati szakasszal” szerelték fel (Cét 54007...54108). Ezekben egy elárúsító fülkét alakította ki, ahonnan – például tipikusan a nyári balatoni vonatokon, de más távolsági vonatokon is – az utasok büféárukhhoz jutottak. Ezt a szolgáltatást 1949-től az Utasellátó végezte, ahogy a teljes későbbi hazai étkező- és bisztrókocsi flotta üzemeltetése is az Utasellátó feladata volt.

A Cét kocsik utolsó megmaradt példánya a szintén éppen 100 éves Cét 54070 (ex Cn 55338 ex Cmn 204610, gy.sz: 22303/1916 Győr) Istvántelken várja méltóbb sorsát.

#### A MÁV étkezőkocsis szolgáltatás fénykora

A MÁV vezetése is tisztában volt azzal, hogy a Cét kocsikban kialakított étszolgálati szakasszal tud megfelelő szolgáltatást biztosítani az utazóközönség számára. A munkásosztály nyaralása és az odajutás körülményei politikai kérdésként is felvetődtek. Márpedig az 1950-es években a nyaralni szándékozók döntő többsége a vasutat vette igénybe az utazáshoz.

Következő lépésként az 1952-től – korábbi Ganz dokumentáció alapján az akkor független Vagonygyárként a Nehézipari Minisztériumhoz tartozó – a Dunakeszi Vagonygyárban gyártott Cak kocsik első 9 példányát (Cak 5100 – 5108 majd Bakét 3800 – 3808) fele részben harmadosztályú



14. ábra: Az 1960-ban a győri Wilhelm Pieck Vagonygyárból szállított MÁV WR 203 pályaszámú étkezőkocsi (Fotó: Szabó János gyűjteményéből)

Abb. 14: 1960 – Speisewagen MÁV-Nummer WR 203 - Erbauer  
Waggonfabrik Wilhelm Pieck Győr/Raab (Ungarn)

Fig 14 MÁV dining car class WR 203, built by Wilhelm Pieck Waggon  
Factory Győr, in 1960

személykocsiként – fele részben bisztrókocsiként rendezték be. Ezekben a kocsikban – bár állva – de mégis kulturáltabb körülmények között lehetett étkezni és italt fogyasztani. A bisztrókocsikat – az akkori Magyarországon igen korszerűnek mondható – elektromos kávéfőzővel is felszerelték.

1954-től Dunakeszin a Cak kocsikat már Kaláka forgóvázakkal építették és Cakmü (1957-től Bam) sorozatjellel látták el. A típus gyártásának utolsó évében, 1957-ben 15 Bam kocsit építettek – az 1952 évi Cak kocsikhoz hasonló kivitelben – fele részben büfékocsiként berendezve. Pályaszámuk Büfé 260 – 274 később 1960-tól Bamét 3850 – 3864 volt.

1960-ban forgalmi Cak (1956-tól Bak) kocsik átépítéséről is döntöttek a Cak 5100-5108 mintájára, melyeket ekkor számoztak át Bakét 3800 – 3808 pályaszámokkal. Elsőként az 1950-es Ganz gyártású Bak 5386-ost építették át. Új pályaszáma Bakét 3809 lett. Ezt követően további 15, 1952 és 1954 között Dunakeszin gyártott Cak kocsit is átépítettek büfékocsivá. (Bakét 3811 – 3825). A 3810-es pályaszámot soha nem használták fel.

A 25 Bakét és 15 Bamét büfékocsi a 12-jegyű pályaszám rendszerben az 50 55 85-26 500-0 - 525-7 illetve a 85-26 000-1 – 014-2 pályaszám csoportba került a számvégződések megtartásával. Ezeket 1976 és 1978 között – a Dunakeszin épített további 20 + 20 étkező illetve bisztrókocsi üzembe állítása után vonták ki a közforgalomból.

Jelentős fejlesztés volt a hazai utasellátás történetében az 1960-ban Győrben – az akkor Wilhelm Pieckről elnevezett Vagonygyárban – épített étkező kocsik forgalomba állítása. A 30 jármű (WR 200<sup>II</sup>-229) a RIC előírásoknak megfelelő kivitelben készült KALÁKA forgóvázakkal az akkor gyártott Aa 1000-es, ABa 2000-es és Ba 3000-es MÁV személykocsikkal azonos szekrénnel. Megengedett legnagyobb sebességük 140 km/h volt. Ezeket a közforgalmú étkezőkocsikat – a MÁV történetében először – meleg étel készítésére alkal-



15. ábra: WR 200 – 229 pályaszámú étkezőkocsik étterme (Fotó: Szabó János gyűjteményéből.)

Abb. 15: Speiseraum - Speisewagen WR 200 – 229  
Fig 15 The dining-hall of the cars No. WR 200 – 229

mas konyhával és széntüzelésű kazánnal szerelték fel. Az étteremben 6 teljes és egy fél szakaszban 13 asztalnál összesen 51 utas étkezhetett. A tágasnak ható, esztétikus teremrészt felhajtható de kényelmes műbőr ülésekkel szerelték fel. A konyha ellátására annak végén egy harmónika ajtót szereltek fel a rakodás megkönnyítésére. A kocsik a nemzetközi és belföldi gyorsvonatokban is közlekedtek. Üzembe állításuk után tűntek el végleg a CIWL eredetű favázas étkezőkocsik a közforgalomból. A 30 kocsit a 12-jegyű pályaszám rendszerben 61 55 88-40 000-7 – 029-9 pályaszámokkal látták el. A járművek nagy részét az 1981-ben a Bautzen-i Vagongyárból beszerzett 30 étkezőkocsi üzembe állításakor vonták ki a közforgalomból. 6 járművet belföldi forgalomban – például a Pécs és Balaton között közlekedő sebesvonatokban – büfékocsiként üzemeltettek tovább 50 55 08-40 000-7 – 005-6 pályaszámokkal. Számos kocsi üzemi járműként folytatta pályafutását.

Itt jegyezzük meg, hogy a győri gyár 1958-ban a Jugoszláv Államvasút részére is szállított 10 hasonló étkezőkocsit, azonban kiemelkedően korszerű, esztétikus utastérrel, amelyért a gyár formatervezési dívját is kapott.

A MÁV 1967-től egyre több fővonalon állított forgalomba belföldi expresszvonatokat. Ezek szerelvényeit a Győrben 1964-1968 között gyártott Aa 1300-as (később Amo 19-51) és Ba 3300-as (később Bmo 20-51) sorozatú kocsikból állították össze. Így logikusan vetődött fel a gondolat, hogy ezekkel azonos jellegű büfékocsikat alakítsanak ki. Elsőként a Tokaj Expresszben kívánták üzemeltetni a Ba 3301-es kocsiból kialakított bisztrókocsit. A kocsi 10 fülkéből 4-et változatlanul hagyva a kocsi további részében elárúsító pultot és utasbisztrót alakítottak ki. A közkedvelt, ablak felé néző magasított ülőhelyeken az oldalfalak mentén kialakított asztaloknál egyszerűbb meleg ételeket is fogyasztathatott az utazóközönség. A Ba 3301-est is beleértve 1971-ig összesen 12, belföldi forgalomra alkalmas kocsit építettek át Dunakeszin BRmo 50 55 85-57 000-3 - 011-0 sorozattal és pályaszámmal. A kocsik sikeres belföldi üzemének



16. ábra: A BRmo 51 55 85-51 006-5 pályaszámú nemzetközi forgalomra is alkalmas bisztrókocsi (ex Ba 20-51 092-3 ex Ba 3393) (Fotó: a szerző gyűjteményéből)

Abb. 16: Bistrowagen der Reihe BRmo 51 55 85-51 006-5 – geeignet auch für den grenzüberschreitenden Verkehr  
Fig 16 Buffet car class BRmo 51 55 85-51 006-5, built also for international traffic

tapasztalatai alapján felmerült az igény a típus nemzetközi forgalomban történő alkalmazására is. Ehhez első lépésben a 85-57 009-4, a 011-0 és a 001-1 pályaszámú kocsikat tették alkalmassá nemzetközi forgalomra, ellátva ezeket 51 55 85-51 000-8, 001-6 és 002-4 pályaszámokkal. 1976-1977-ben további 13 nemzetközi forgalomra is alkalmas bisztrókocsit (BRmo 51 55 85-51 003-2 – 015-6) alakítottak ki Dunakeszin Bmo kocsik átépítésével. Az 1980-as években belföldi és nemzetközi forgalomra alkalmas kocsik egyaránt a belföldi expresszvonatokban és egyes gyorsvonatokban közlekedtek. A kocsik selejtezésére 1994 és 1996 között került sor. A járműveket részben a Dunakeszin a Intercity vonatokhoz átépített 88-67 sorozatú étkezőkocsikkal pótolták.

1977-re, amikor a 16. nemzetközi forgalomra is alkalmas BRmo bisztrókocsi elkészült, világossá vált, hogy nemzetközi forgalomban ennél kevesebb bisztrókocsira van szükség. Ezért a korábban belföldiből nemzetközi forgalomra alkalmassá tett 3 bisztrókocsi visszaminősítését határozták el. Az 51 55 85-51 000-8, 001-6 és 002-4 pályaszámú kocsikat 50 55 85-57 001-1<sup>II</sup>, 003-7<sup>II</sup>, és 009-4<sup>II</sup> pályaszámokkal látták el. (Az első 85-57 003-7-es kocsi a Nyékládházánál 1975. július 30.-án történt balesetnél a Borsod Expresszben súlyosan sérült.) Itt ismét említést kell tenni a MÁV pályaszámokat kijelölő „alkotói” tevékenységéről, felhívva a figyelmet, hogy összesen 12 kiadott 85-57-es pályaszámból képtelenek voltak megtalálni és kiadni a visszazámozandó 3 kocsi eredeti pályaszámát.)

Az 1970-es évek második felére a MÁV a Bak sorozatú, Ganz-Rónai támos személykocsijait elavultnak ítélte és megkezdte selejtezésüket. Ebből következett, hogy az ugyanilyen járműszerkezetű Bakét kocsik selejtezését is időszerűnek vélték. Időközben 1972-től Dunakeszin megkezdődött a távolsági forgalomra tervezett By kocsitípus gyártása. Az 1952 évi elgondolás analógiájára született a gondolat, hogy a belföldi forgalomban a 25 Bakét és 15 Bamét kocsi pótlására



1975 és 1977 között a By kocsik szerkezetét megtartva ezeket 40 új járművel pótolják. Azonban amíg a Bakét és Bamét kocsikat elsődlegesen eltérő forgóváz típusuk különböztette meg, a pótlásukra két különböző elrendezésű és rendeltetésű, de járműszerkezeti szempontból azonos kocsitípust építettek. Először 20 étkezőkocsi majd 20 büfékocsi épült.

1975 és 1977 között a By kocsi szerkezetével, de az utastér tekintetében attól teljesen eltérő 20 WRy sorozatú étkezőkocsi épült Dunakeszin 50 55 08-17 000-6 – 019-9 pályaszámokkal. A kocsikat melegkonyha üzemre is alkalmas konyhával építették, az étteremben a By kocsikkal megegyező típusú üléseket és felhajtható asztalokat helyeztek el. A járművek a fővonalakon döntően gyorsvonatokban is közlekedtek. Ezeket 1995 és 2000 között vonták ki a forgalomból. Pótlásukra nem került sor. A 08-17 014-4-es pályaszámú a Szajol állomáson bekövetkezett tragikus balesetben sérült súlyosan 1994. december 2-án.

Közvetlen a 20 WRy kocsi elkészültekor kezdte meg a MÁV Dunakeszi Járműjavító az azonos járműszerkezetre épülő 20 BRy kocsi gyártását, melyek az év végéig el is készültek. Az utolsó WRy és az első BRy kocsi átadására is azonos napon, 1977. május 20.-án került sor. A BRy 50 55 85-17 020-0 – 039-9 pályaszámú büfékocsik utasterének egyik fele megegyezett a By személykocsik utasterével. Másik felében elárúsító pulttal és az utastér közepére szerelt asztallal felszerelt büfészakaszt építettek. Ezek a járművek távolsági személyvonatokban is üzemeltek. Forgalomból kivonásuk az 1990-es évek második felében történt. Pótlásukra nem került sor.

1980-1981-ben a MÁV következő jelentős étkezőkocsi beruházást hajtott végre. Az akkori NDK - az immár 26 éve nem létező Német Demokratikus Köztársaság – Bautzen-i Vagongyárából szereztek be 30 UIC Y típusú, 24,5 méteres, 160 km/h sebességre alkalmas étkezőkocsit a nemzetközi és a belföldi forgalom számára. Az akkor igen korszerűnek számító étkezőkocsikban 7 szakaszban helyezték el az egyik oldalon 4-4, a másik oldalon 2-2 ülőhelyhez tartozó asztalokat, így a



17. ábra: A Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzemben 1977-ben épült WRy 50 55 08-17 002-2 pályaszámú étkezőkocsi (Fotó: a szerző gyűjteményéből)

Abb. 17: Buffetwagen der Reihe WRy 50 55 08-17 002-2 – Erbauer MÁV Ausbesserungswerk Dunakeszi in 1977

Fig 17 Dining car class WRy 08-17 built by MÁV Dunakeszi Workshop in the 1970s

kocsiban egyidőben 42 utas étkezhetett. Az ülőhelyek elosztása így az első osztályú kocsikéval egyezett meg, tehát minden korábbi típusnál kényelmesebb volt. A konyhát gáztűzhellyel szerelték fel és a kocsikban a korábbiaknál bőségesebb ételválaszték állt az utasok rendelkezésére. A kocsik mindvégig a WRm 51 55 88-81 000-9 – 029-8 sorozat és pályaszámokkal üzemeltek. A sorozat utolsó kocsija kezdettől fogva a MÁV Kormányzati Motorszínjében volt állomásváltva különcélú utazásokhoz és olajzöld színe volt. Az 1980-as években a kocsik döntően nemzetközi vonatokban közlekedtek. 1995 óta – az nemzetközi forgalomban német és spanyol gyártmányú étkezőkocsi üzembe állítását követően - elsősorban a megnövekedett számú hazai Intercity vonatban használta ezeket a MÁV. Néhány kocsit a MÁV Nostalgie Kft. vett át, néhányat selejteztek, a továbbiak pedig üzemben kívül kerültek.

A MÁV 1991-ben a belföldi Intercity forgalomhoz ismét a meglévő kocsiparkból alakított át étkezőkocsivá illetve korszerűsített két bisztrókocsit. A Dunakeszi Járműjavító a BRmo 85-51 005-7 és 005-2-es kocsikból építette át a WRRo 50 55 88-67 000-8 és 001-6 sorozat és pályaszámú étkezőkocsikat. 1992-ben további 6 kocsi épült – ezúttal a feleslegessé vált 1971-es gyártású 92-47 sorozatú poggyászkocsikból. Ez a 6 kocsi a WRR 88-67 002-4 – 007-3 pályaszámokat kapta.

A MÁV Dunakeszi Járműjavító Kft. 1995-ben a 19-41 012-1 psz. első osztályú kocsi átépítésével hozta létre a MÁV az első belföldi Intercity forgalomra szánt légkondicionált étkezőkocsiját, melyet a Budapesti Nemzetközi Vásáron is bemutatottak. A WRR 88-67 008-1 sorozat és pályaszámú kocsi étterme lényegesen utasbarátabb volt a korábbiaknál. Az étkezőasztalok mellett „kávézósarkot” is kialakítottak. Ezen kocsit alapul véve épült 1998-1999-ben további 14 kocsi Dunakeszin a belföldi Intercity vonatok számára WRR 88-67 009-9 – 022-2 pályaszámokkal. Ezeket a járműveket ismét 92-47 sorozatú poggyászkocsik felhasználásával építették. Az utasforgalomban kiválóan szereplő kocsik a 2012-es menetrend váltásig szinte állandóan üzemben voltak. Ekkor a MÁV vezetése



18. ábra: A Dunakeszi MÁV Járműjavító Üzemben 1977-ben: BRy 50 55 85-17 020-0 pályaszámú büfékocsi (Fotó: a szerző gyűjteményéből)

Abb. 18: Buffetwagen der Reihe BRy 50 55 85-17 020-0 im MÁV Ausbesserungswerk Dunakeszi im Jahre 1977

Fig 18 Buffet car class BRy 85-17 020-0 in the MÁV Dunakeszi Workshop in 1977



19. ábra: A MÁV 61 55 88-81 Bautzenben gyártott étkezőkocsija  
(Fotó: Kovács György)

Abb. 19: MÁV-Speisewagen der Reihe 61 55 88-81 – Erbauer Bautzen  
Fig 19 MÁV dining car class 88-81 built in Bautzen, Germany



21. ábra: WRR 88-67 sorozatú étkezőkocsija – Bisztrósarok  
(Fotó: a szerző gyűjteményéből)

Abb. 21: Speisewagen WRR 88-67 – Bistroteil  
Fig 21 Buffet corner on the dining car class WRR 88-67

úgy döntött, hogy a belföldi vonatokon megszünteti az étkező kocsik üzemét. A teljesen üzemképes járműveket Szentés és Hatvan állomásra vontatták tartós tárolás céljából. A 88-67 000 – 007 pályaszámú kocsikat végleg kivonták a forgalomból illetve selejtezték. A 88-67 008 – 015-es kocsikat továbbra is Szentésen tárolják. A 88-67 016-022-es kocsikat 2012-ben nemzetközi forgalomra alkalmassá tették, maximális sebességüket 140 km/h-ra csökkentették és a pályaszámok ellentétes sorrendjében 51 55 88-44 007-0 - 001-3 pályaszámokkal látták el. Ezek a kocsik azóta nemzetközi gyorsvonatokban közlekednek.

1994-ben döntött a MÁV a mindmáig utolsó, nemzetközi forgalomra alkalmas étkező kocsi beszerzésekről. A döntés értelmében – különféle ülőhelyes és fekvőhelyes kocsik mellett – 10 darab 160 km/h és 9 darab 200 km/h sebességre alkalmas étkezőkocsija beszerzésére írtak ki pályázatot.

A 160 km/h sebességű 70 különféle személykocsit német gyárak szállítottak. Ezen belül a 10 étkező- és büfékocsi a Halle melletti Ammendorf Vagongyárban készült 1995-ben. A WRbumz 61 55 88-71 000-9 – 009-0 sorozat és pályaszámú, 26,4 méter hosszú, légkondicionált járművek elsősorban a kelet-európai nemzetközi vonatokba kerültek a korábbi 88-81-es étkezőkocsikat kiváltva. A kocsi egyik végében éttermet alakítottak ki 30 ülőhellyel, a másik végében pedig büférészt 21 ülőhellyel. A konyha és a kiszolgáló pult a kocsi



20. ábra: WRR 88-67 sorozatú étkezőkocsi Étterem (Fotó: Kovács György)

Abb. 20: Speisewagen der Reihe WRR 88-67 – Speisesaal  
Fig 20 Dining-hall of car class WRR 88-67



22. ábra: A németországi Ammendorfban épült 160 km/h sebességre alkalmas WRbumz 88-71 középszám csoportú étkezőkocsi (Fotó: Murárik László)

Abb. 22: Speisewagen der Reihe WRbumz 88-71 für 160 km/h Geschwindigkeit – Erbauer: Ammendorf/Deutschland  
Fig 22 Dining car class WRbumz 88-71, built for 160 km/h speed in Ammendorf, Germany

középső részében került elhelyezésre. A 10 kocsi jelenleg is üzemben van.

A 200 km/h sebességű 76 különféle személykocsit a spanyolországi CAF cég szállította 1995-ben. Ezek a WRmz 61 55 88-91 100-3 – 108-6 sorozat és pályaszámú, 26,4 méter hosszúságú légkondicionált étkezőkocsik elsősorban a Nyugat-Európa felé közlekedő nemzetközi expresszvonatokban és Eurocity vonatokban álltak forgalomba és jelenleg is a MÁV legkorszerűbb étkezőkocsijai. A kocsi éttermében 42 ülőhely áll az utasok rendelkezésére, a konyha pedig a kocsi másik végében kapott helyet. A 9 jármű jelenleg is üzemel.

### XXI. század, búcsú belföldön az étkezőkocsiktól!

Az 1970-es évek második felétől az 1990-es évek közepéig rendelkezett a MÁV története során a legnagyobb számú étkező- bisztró- illetve büfékocsival. A Bakét és Bamét sorozatú járművek selejtezését követően állományban volt 30 darab 1960-as győri gyártású étkezőkocsi, 25 darab győri gyártású és Dunakeszin átépített bisztrókocsi valamint 1975 és 1977 között Dunakeszin gyártott belföldi rendeltetésű 20 étkező és 20 büfékocsi. Összesen 95 jármű szolgálta ezen időszakban az utazóközönség kényelmét. Az 1980-as évek elején, amikor a Bautzenből érkezett 30 étkezőkocsival lecserélték a 30 győri gyártású kocsit, azok





23. ábra: A spanyol CAF cég által gyártott, 200 km/h sebességre alkalmas WRMz 88-91 pályaszámú étkezőkocsi (Fotó: Murárik László)

Abb. 24: Speisewagen der Reihe WRMz 88-91 für 200 km/h Geschwindigkeit – Erbauer: CAF/Spanien.

Fig 24 Dining car class WRMz 88-91, built for 200 km/h by CAF Co. in Spain



24. ábra: A spanyol CAF cég által gyártott, 200 km/h sebességre alkalmas WRMz 88-91 közép szám csoportú étkezőkocsi étterme (Fotó: Murárik László)

Abb. 24: Speiseraum des Speisewagen der Reihe WRMz 88-91 für 200 km/h Geschwindigkeit – Erbauer: CAF/Spanien.

Fig 24 Dining car restaurant class WRMz 88-91, built for 200 km/h by CAF Co. in Spain

közül 6 jármű belföldi bisztrókocsiként tovább közeledett. Ekkor tehát 101 étkező, bisztró és büfékocsi szolgálta a „nagyérdeműt”. Az 1990-es évek második felétől a rendelkezésre álló járművek száma – az Intercity vonatok számának növekedése ellenére – csökkent. A 2012-es menetrendváltás hozta a hazai utasok számára a legnagyobb traumát:

A MÁV-START ZRt. belföldi járatainak megszüntette az étkezőkocsik üzemeltetését.

E sorok írója mellett utasok tízezrei reménykednek abban, hogy a belföldi utazást is kényelmesebbé tevő étkezőkocsik még feltűnnek majd a belföldi szerelvényekben.

## HÍREK A VASÚT VILÁGÁBÓL

### A Brit vasúti teherszállítás bajai, a Brexit, a szénpiac összeomlása, és a kapacitás felesleg

A szén egykor sarokköve volt a brit áruszállítási üzletágnak, de az energia politika változása meredek és rapid csökkenést indított be volumenében. Keith Berrow átnézte az ipar jövőbeni kilátásait, mivel annak változása alapjaiban befolyásolja az áruszállítási piacot, valamint, azt a bizonytalanságot próbálta felmérni, amit az EU-t elhagyó Anglia jövőjénél kialakul.

Ez nehéz időket jósol Anglia áruszállításának. Május 19-én a Vasúti és Közúti Hivatal bemutatta a 2015-16 gazdasági évben a teljes elszállított árumennyiséget, mely 22,2 százalékkal, 86 millió tonnával csökkent, amely a legalacsonyabb 1984-85 óta, amikor a bányászok sztrájkja miatt a szénzállítás 85,5 százalékkal csökkent. 2015-16 évben a teljes elszállított árumennyiség 17,8 milliárd tonna-km, volt, ami 20 százalékos csökkenést jelent.

### Az EU kötelezettség-szegési eljárást indított Görögország, Luxemburg és Románia ellen

Az Európai Bizottság július 22-én elhatározta, hogy az európai bíróság elé viszi Görögországot, Luxemburgot és Romániát, mivel az Európai Direktívának megfelelően nem harmonizált korrekten, teljes körűen, és időben az egyesült Európa vasútpolitikájával.

A direktívának érvényt kellett volna szerezni mindegyik európai uniós országnak 2015 június 16-a előtt, mivel Görögország, Luxemburg és Románia nem tett eleget ennek, jegyzéket kaptak 2015 júliusában, majd ezt követően 2016 februárjában ezt részletező véleményt. Mivel ez a három ország nem teljesítette a követelményeket, az Európai Bizottság elhatározta megindítja a kötelezett szegési eljárást ellenük.

A direktíva célja megerősíteni a nemzeti vasutak szabályozó testületeinek szerepét és illetékességét a vasúti berendezések, mint pl. a végállomások és állomások vonatkozásában.

A tagállamok kötelezettsége, hogy a viszonyukat az infrastruktúra vezetésével ciklusokat átívelő módon foglalják szerződésbe, ami kétirányú kötelezettséget ír elő a kifizetések struktúrája és az infrastruktúra-szolgáltatási minőségét illetően.

A Direktíva kötelezettséget ír elő a pénzügyi átláthatóságára is. Az infrastruktúrát fenntartó és vonat üzemeltetőik arra vannak kötelezve, hogy egymástól elkülönítve vezessék elszámolásait, egymástól elkülönítve tegyék közzé őket, és ellenőrizték a futó pénzügyi folyamatokat.

### Az UWC megkezdte a tartálykocsi sorozatgyártását

Az Egyesült Vagon Társaság, /United Wagon Company/ UWC, megkezdte a sorozatgyártását az ammónia tartályos teherkocsiknak. A tartálykocsi projekt éves kibocsátása 1000 jármű lehet.

A teherkocsikra 92,7 m<sup>3</sup>-es tartályt szereltek, ezáltal nagyobb tömegű ammóniát képes elszállítani, mint az eddigi UWC szabványos 74 m<sup>3</sup>-es tartálykocsik. Ez az üzemeltető számára előny, mivel azonos mennyiségű ammónia elszállításhoz 20 százalékkal kevesebb kocsi szükséges.

A teherkocsikat védő burkolattal látják el, hogy biztosítsák az ammónia biztonságos szállítását mínusz huszonöt fok alatt. UWC bejelentette, a vagonok tervezett élettartama 40 év, és két javítás között 8 éves üzemidőt garantálnak.