



DR. LOVÁSZ GYÖRGY

Okleveles közlekedésmérnök
LIBERATUS Kft

Győrben gyártott, RIC és UIC szabványú, illetve belföldi forgalmú személykocsik és poggyászkocsik a MÁV részére (1964-1976)

A MÁV nemzetközi forgalomra is alkalmas személy- és étkezőkocsi állományát lényegesen frissítette az 1959 és 1963 között Győrből beszerzett 23.740 mm hosszúságú 210 személy- és 30 étkezőkocsi. (Lásd 52. fejezet.) 1963-ban – elsősorban a MÁV igényeit figyelembe véve – megkezdődött az UIC¹ szabványai szerinti kocsitípusok tervezése majd 1964-ben a gyártása is. A teljes személykocsi-családot RIC² és OSzZsD³ forgalomra alkalmas kivitelben tervezték, jóllehet később készültek csak belföldi forgalomra alkalmas sorozatok is.

Az UIC Y 567 típusú személykocsi forgócsap távolsága 17200 mm, ütközők közötti hossza 24500 mm, sínkorona feletti magassága 4050 mm volt. A kocsi forgóváza 2500 mm tengelytávolságú, Győrben tervezett, ún. „OSzZsD A” típus volt, jóllehet ezt a forgóvázat az OSzZsD nem szabványosította. A kocsikat nemzetközi forgalomhoz gőzfűtés mellett 1500 V és 3000 V villamos fűtéssel is felszerelték, továbbá elektromos szellőztetéssel ellátták. Az UIC által tervezett „ízelt” utasajtókat távműködtetőre gyártották, jóllehet a hazai gyakorlatban ezt az 1990-es évekig nem használták. A peronoknál a soufflet átjáróajtókat jellegzetes körablakkal gyártották, ebből adódott a kocsi későbbi beceneve, a „pápaszemes”. A MÁV történetében

újdomságnak számított a fénycsöves világítás. Ennek korszerűségét talán azzal tudjuk érzékeltetni, hogy a Dunakeszin ezres nagyságrendben épülő Bah, Ap, Aa és By kocsik még 1982-ig továbbra is izzós világítással épültek.

A MÁV részére tervezett személykocsik esetében az I. és I./II. osztályú kocsikba kilenc, a II. osztályú kocsikba 10 utasfülkét terveztek. Az I. osztályú fülkékben 6, a II. osztályú fülkékben nyolc ülőhely volt.

Az első két prototípus járművet 1964. október 14-én adták át a MÁV részére, ahol ezek Aa 1300 és Ba 3300 pályaszámmal álltak forgalomba.

Mindkét kocsitípus rendelkezett a

kor lényeges kényelmi berendezésével. A kocsi peronján mellékhelyiségként külön WC- és mosdóhelyiséget alakítottak ki. Az utaskomfortot szolgálták a kiváló rugózás mellett a kényelmes ülések. Az I. osztályú ülések kihúzhatóak voltak, ezáltal a hosszú távon utazók a lábukat a szemközti ülőhelyen pihentethették. A fénycsöves világítás kényelmesebbé tette az olvasást, de az I. osztályú kocsikban a fejtámlák közé egyéni olvasólámpákat is elhelyeztek, melyek a fénycsövek lekapcsolásakor tették lehetővé az olvasást.

A két prototípus járműről a MÁV igen pozitívan nyilatkozott, egyidejűleg megrendelt mindkét típusból



1. ábra: A MÁV részére épült első UIC Y-típusú, párnás személykocsi 1964. október 14-re készült el Győrben és Aa 1300 pályaszámmal állt forgalomba. (Fotó: Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye)

¹ UIC = franciául: Union Internationale de Chemin de Fer – Nemzetközi Vasútegylet. 1922-ben alapították Párizsban a vasútépítési és üzemeltetési feladatok szabványosítására

² RIC – olaszul: Regolamento Internazionale delle Carrozze – Nemzetközi személykocsi szabályzat, amely a vasúti kocsik nemzetközi forgalomban való használatát szabályozza. 1922-ben Svájcban hozták létre az alapító vasutak.

³ OSzZsD – Vasutak Együttműködési Szervezete (oroszul: Организация Сотрудничества Железных Дорог) rövidítése. Ez egy 1956-ban a kelet-európai szocialista országok által alapított, varsói székhelyű, kormányközi vasúti együttműködési szervezet. Az OSzZsD célja a tagországok vasúttársaságai együttműködésének szabványosítása, elősegítése a vasúti közlekedés terén.



2. ábra: Az Aa 1300 pályaszámú kocsifülkéje
(Fotó: Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye)



4. ábra: A Ba 3300 pályaszámú kocsifülkéje.
(Fotó: Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye)

további 50-50 példányt. Az 50 első osztályú kocsit 1965. augusztus 25-re készült el és Aa 1301-1350 pályaszámmal állt forgalomba. Az 50 második osztályú kocsira vonatkozó megrendelést⁴ a MÁV még a gyártás megkezdése előtt további 50 darabbal egészítette ki⁵, így ezek a kocsik Ba 3301 – 3400 pályaszámokkal 1965. december és 1966. július 19 között folyamatosan készültek el. A két prototípus járműhöz hasonlóan ez az 50 + 100 kocsit is MÁV olajzöld fénnyel és az utasajtók mellett a kocsiosztályra utaló jellegzetes zománctáblákkal állt forgalomba.

A MÁV történetében nem ritka, hogy megtörtént események ismétlődnek: Az 1896 évben beszerzett 75 darab I. osztályú kocsit esetében már 1899 és 1901 között intézkedtek, hogy vegyes, I./II. osztályú kocsiká építsenek át I. osztályú kocsikat.



3. ábra: Az 1964. október 14-re elkészült prototípus II. osztályú kocsit MÁV Ba 3300 pályaszámmal állt forgalomba. (Fotó: Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye)

Az 1959-1960-ban beszerzett személykocsik esetében is kevés vegyes osztályú kocsit rendeltek, amelyekkel az egyes belföldi- de főleg nemzetközi vonatokban a férőhelyeket gazdaságosabban lehet kihasználni. Ezért már 1962-ben nyolc I. osztályú kocsit építettek át I./II. osztályúvá.

Az élet 1965-1966-ban is ismételte önmagát: Hamar kiderült, hogy az igen korszerű, kényelmes új győri kocsikból „felemás” kivitelűekre is szükség van, így 1967-ben az utolsó öt (Aa 1346-1350), majd 1969-ben a 19-51 033 és 034 (ex Aa 1333-1334) pályaszámú kocsikat is átépítették I./

⁴ Az első 50, II. osztályú kocsira vonatkozó megrendelés volt az első, ami Győrben már munkaszámot, mégpedig 1107-01-est, egyúttal még megrendelési számot is, 28-490-et kapott.

⁵ Ez a második 50 kocsit az 1107-02-es munkaszámon készült.



5. ábra: Az 1965. június 30-ra elkészült Aa 1330 pályaszámú kocsit Budapest Keleti pályaudvaron 1966-ban. Látható a kocsit magasságának csekély eltérése a mellette álló, 1959-1963 között gyártott Aa 1000 sorozatú kocsinhoz képest. (Fotó: Hermann Heless)



6. ábra: A Tokaj-expressz 1967-ben a Győrben épült Ba és Aa sorozatú kocsikból összeállított szerelvényvel kezdett közlekedni. (Fotó: Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye)

II. osztályú kivitelűre.

1967-ben a MÁV további 50 második osztályú kocsit rendelt, melyek 1968. március 4 és március 26 között már 12-jegyű, 51 55 20-51 100 – 149 pályaszámokkal álltak forgalomba.

A Ba 3301 pályaszámú kocsit a Tokaj-expresszhez Dunakeszin BRa sorozatú bisztrókocsivá építették át, az utastérből 4 fülkét II. osztályú fülkékkel változatlanul hagyva (BRa 50 55 85-57 000-3). A további II. osztályú kocsikat (3300, 3302-3400) az új 51 55 20 51 000 – 099, míg az I. osztályú kocsikat (1300-1345) 19-51 000 – 045 pályaszámokkal látták el.

Az 51 korszerű első osztályú és 151 másodosztályú kocsit fényezése az elmúlt 60 évben sokszor változott. A kezdeti olajzöld fényezés helyett 1969-től a kocsikat kékre fényezték.

1970-től – az újabb szállítású, magasabb győri személykocsikhoz hasonlóan – a járműveket fehér csíkkal látták el.

A korszerű járműveket először a budapesti pályaudvarokra állomásoztatták és a nemzetközi vonatok mellett a belföldi gyors- és expresszvonatokban üzemeltették. Az 1970-es években – az újabb győri szállítású kocsik üzembe állításával párhuz-



6/a ábra: Veszprém felől a Bakonyba

mosan – a járműveket fokozatosan a vidéki MÁV Igazgatóságok területére állomásoztatták, 1979-re csak a vegyes, I./II. osztályú kocsik maradtak budapestiek. 1987-re kilenc Miskolca állomásoztott II. osztályú és három I. osztályú kocsit – és a még mindig Budapestre állomásoztott hét vegyes osztályú kocsit kivételével – valamennyi kocsit áthelyeztek pécsi és a szombathelyi MÁV Igazgatóságok területére. Ekkor elsősorban a pécsi, nagykanizsai, szombathelyi és zalaegerszegi expressz-és gyorsvonatokban közlekedtek.⁶

A bisztrókocsivá átépített Ba 3301-es kocsit sikeres debütálását

követően 1969 és 1982 között a 20-51 034...099 pályaszámú kocsik közül további 24 kocsit építettek át bisztrókocsivá, melyek mintegy fele 85-51 középszámmal, nemzetközi forgalomra is alkalmasan üzemelt. A továbbiak csak belföldi forgalomra utaló 85-57-es középszámmal viseltek.⁷

A bisztrókocsik közül 1990-ben, illetve 1991-ben kettőt az új Intercity forgalomhoz tettek alkalmassá. Többek között a forgóvázak Schlieren csapágyvezetését módosították, a jármű engedélyezett sebessége 160 km/óra, pályaszáma 88-67 000 és 001-re módosult. Ezek 2009-ig üzemeltek

⁶ A 19-51 036-045 majd 19-57 036-045 pályaszámú I. osztályú és 20-51 000-020 majd 20-57 000-020 psz. kocsik mintegy két évtizeden át a Savaria és a Göcsej (illetve Savaria – Göcsej) expresszvonatok állandó járművei voltak, ahogyan a Pécsi Igazgatóság kocsijai a Mecsek, a Baranya, a Somogy expressz és a Balaton parti expresszvonatok szerelvényeiben közlekedtek. Az I. osztályúak közül a 19-57 014-016 psz., a II. osztályúak közül a 20-57 020-024 és a 140-144 pályaszámúak laktak Miskolcon.

⁷ A 85-51 és 85-57 középszámú kocsik között többszöri – mind szakmai (műszaki), mind számozási tekintetben – következetlen oda-vissza átalakítások és számozások történtek, melyeket a könyv végén található táblázatban igyekszünk áttekinthetővé tenni.



7. ábra: Az 1965. június 30.-án átadott Aa 1334 pályaszámú I. osztályú kocsit már 1969-ben átépítették I./II. vegyes osztályú kocsivá. Pályaszáma ekkortól 51 55 39-51 006-2 volt. 1982-ben nemzetközi forgalomhoz is alkalmas vegyes fűtésrendszerét megszüntették és 50 55 39-57 006-7-re számozták. (Fotó: Németh Andor, Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye, Németh László szívességéből)



8. ábra: A eredetileg Aa 1313 majd 51 55 19-51 013-2 pályaszámú kocsit 1982-ben minősítették át csak belföldi forgalomra alkalmasnak. Ekkortól pályaszáma 50 55 19-57 013-7-re változott. 2004-ben selejtezték. (Fotó: Németh Andor, Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye, Németh László szívességéből)



9. ábra: Kékre fényezett Ba sorozatú kocsikból álló szerelvény Budapest Keleti pályaudvaron 1970 körül. (Fotó: Ismeretlen szerző, Dr. Lovász György gyűjteménye)



10. ábra: Az 1970-es évek első felében alkalmazott „vékony fehér csíkkal” fényezett 20-51-es középszámú győri kocsik. (Fotó: Ismeretlen szerző, Dr. Lovász György gyűjteménye)

a belföldi Intercity vonatokban, selejtezésük ezt követően történt.

A kocsik Aa, Ba és BRa sorozatjelét – az UIC kódexhez igazodva – 1974-től Amo, Bmo, valamint BRmo-ra módosították.⁸ Ahogyan a járművek nemzetközi közlekedtetőségét is fokozatosan megszüntették, a középszámaikat 19-51, illetve 20-51-ről 19-57-re, illetve 20-57-re módosították. Utolsóként a 20-51 140-149 pályaszámú kocsik esetében történt meg a módosítás 1983-ban. Kevésbé volt érthető, hogy a 20-51-es kocsikból bisztrókocsivá átépített, illetve baleset miatt selejtezett kocsik pályaszámaira „tömörítették” a 20-51 111 – 139 pályaszám-

csoport kocsijait a 20-57 099...023 „foghíjas” pályaszámokra, ráadásul fordított sorrendben.

Az Amo és Bmo kocsik közül egyet segélykocsivá, egyet felsővezeték-vizsgáló, egyet ultrahangos sínvizsgáló, egyet pedig vontatási mérőkocsivá építettek át. Ezek 2025-ben is állományban lévő járművek.

Az 1965-1968 között beszerzett kocsisorozatot elsősorban nem az elavultságuk miatt kezdték a forgalomból kivonni, hanem az elmaradt időszaki fővizsgálatok okozta korróziós károsodások tették indokolttá selejtezésüket, mely 1995 és 2007 között sok lépcsőben történt.

A Győri gyártású gyorsvonati kocsik 2. korszaka

1969-től a MÁV további UIC szabvány szerinti, azonos forgócsap távolságú és hosszúságú, különböző kivitelű Y-kocsikat rendelt Győrből. A további járművek azonban magasabbak, 4230 mm-esek voltak és a kocsivégeken a perontetők nem voltak „behúzottak”. Az alkalmazott forgóvázak a Győrben fejlesztett „OSzZsD B” típusúak voltak, amelyeknél a kocsi kisiklás esetére a kerékpárok rögzítése céljából a Schlieren csapágyakat erősebb rudazattal rögzítették a forgóváz keretére hegesztett fülhöz, továbbá módosított

⁸ Az intézkedést az 1971 évben kiadott Állomásítási jegyzék 1974 november 1-étől érvényes 12. sz. kiegészítése rögzítette.



11. ábra: A Győrben 1966. május 9-re elkészült Ba 3393 majd 51 55 20-51-093-3 pályaszámú kocsiból átépített 51 55 85-51 006-5 pályaszámú bisztrókocsi. (Fotó: Dr. Lovász György gyűjteménye).



12. ábra: A 11. ábrán látható fenti kocsibisztróterem. (Fotó: Dr. Lovász György gyűjteménye)



12. ábra: Az 1990-ben 160 km/h engedélyezett sebességgel InterCity bisztrókocsiként átépített 50 55 88-67 000-8 pályaszámú jármű. A Győri gyárat 1966. április 29-én Ba 3377 pályaszámmal hagyta el, mely hamarosan 51 55 20-51 076-6-ra változott. 1976. november 30-ra készült el átépítése nemzetközi forgalomra is alkalmas expresszvonati bisztrókocsivá 51 55 85-51 005-7 pályaszámmal. 1990 decemberében a hazai InterCity vonatokhoz alkalmas bisztrókocsivá korszerűsítették, melynek keretében 160 km/h sebességre is alkalmassá tették, bár ezt a gyakorlatban soha nem használták ki. Ekkortól sorozata és pályaszáma WRRo 50 55 88-67 000-8-ra változott. (Fotó: Dr. Lovász György gyűjteménye)



13. ábra: A Ba 3390 pályaszámú kocsit 1966. május 9-én készült el Győrben és mozgalmas életútja van... 1967-től 51 55 20-51 089-9 pályaszámmal üzemelt. 1982-ben 50 55 85-57 008-6 pályaszámú bisztrókocsivá alakították. 1997-ben a MÁV Szolnoki Gépészeti Főnökség segélyszelvényéhez személyzeti kocsivá minősítették át 30 55 117 1999-1 pályaszámmal, melyet később 80 55 979 0034 4-re módosítottak. 2025-ben is állományban van. (Fotó: Lovász György, Szolnok 2000. február)



14. ábra: A Győrben 1968. március 11-re átadott 51 55 20-57 114-5 pályaszámú kocsit 1981-ben 160 km/h sebességre alkalmas felsővezeték vizsgáló kocsivá építették át és 61 55 99-80 000-6 pályaszámmal üzemeltették. Beceneve „Nautilus”. (Fotó: Németh Andor, Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye, Németh László szívességéből)



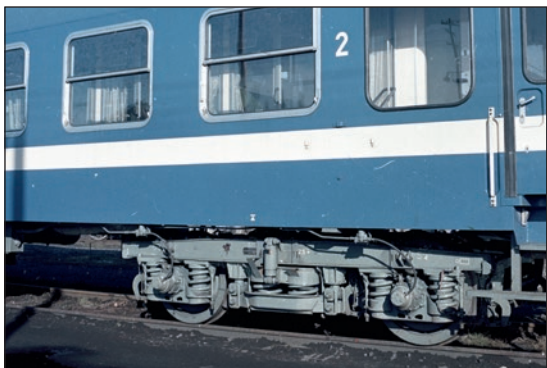
15. ábra: A fenti „Nautilus” becenevű felsővezeték-mérőkocsi megfigyelőfülkéje. (Fotó: Fellner Ákos)



16. ábra: Az 1964-1968 között és az 1969-től beszerzett, győri gyártású MÁV személykocsik közötti látványos különbséget jól szemlélteti a fénykép. Az 1970 júliusában Sopronba érkező, ABB motorkocsi vontatású szerelvényben egymás után látható egy 1969-ben elkészült 20-41-es középszámú, „magas” és az 1965-ben elkészült 19-51 003-3 pályaszámú „alacsony” kocsi. (Fotó: Finta Béla, Tóth Sándor Frigyes gyűjteménye)



17. ábra: A MÁV 51 55 20-47 001-3 pályaszámú kocsija még a Gyárban 1969 év végén. Jól megfigyelhető az ajtóüveghez képest mélyebb ablaköv. (Fotó: Szabó János gyűjteménye)



18. ábra: A MÁV 51 55 20-47 001-3 pályaszámú kocsik forgóváza gyártáskori állapotban. (Fotó: Szabó János gyűjteménye)



19. ábra: A 39-41 020-6 pályaszámú kocsik még a gyárudvaron 1970 márciusában, átadás előtt. Jól látható, hogy a kocsik I. osztályú szakaszát még ekkor is zománctáblával jelölték. Megfigyelhető a kocsik harmadik lehúzható ablaka alatt a fűtés szellőzőrácsa. (Fotó: Szabó János gyűjteménye)

kivétel volt a kishimba és a lengéscsillapító is.⁹ A kocsik oldalnézetében jellegzetes újdonság volt, hogy az ablakok alsó fele nagyobb felületű volt, az alsó ablaköv mélyebben volt. Ezt a későbbi nagyjavítások során módosították, az ablakok alsó felének felületét csökkentették, az alsó ablakövet magasabbra helyezték. **Fontos megjegyezni, hogy ettől a sorozattól kezdődően gyártott kocsik döntő többsége 2025-ben, bő 50 évesen is a MÁV, illetve részben a GySEV állományában van és a mindennapi belföldi utasforgalomban üzemel.** Ez a tény a győri RÁBA gyár hírne-

vét öregbíti, a MÁV kocsiparkjának átlagéletkorát úgyszintén, mely utóbbira kevésbé lehetünk büszkék...

A magasabb tetőszerkezetű kocsik közül elsőként 75 belföldi forgalomra tervezett kocsik készült el 1969. decemberre, melyeket a MÁV 20-47 000 – 074 pályaszámokkal állított forgalomba.

A 75 kocsiból 1969 és 1980 között a MÁV kénytelen volt ötöt súlyos sérülés miatt selejtezni. Az üzemelő 70 kocsit 1985 és 1987 között időszaki fővizsga keretében átalakította és a kocsik gőzfűtését eltávolították. Ekkor a 70 kocsit pályaszámát 20-

37 300-369-re módosították¹⁰. 1990 és 2024 között 17 kocsit selejtezték és egyet 2000-ben Intercity kocsivá építettek át¹¹. A többi kocsit 2025-ben is állományban van és döntő többségük üzemel is.

Talán a korábbi hibákból tanulva, a nemzetközi forgalomra is alkalmas kocsik közül a vegyes, I./II. osztályú kocsik építése kezdődött meg először 1969-ben. Ezeket a többféle elektromos fűtési rendszeren kívül légbefúvásos villamos fűtéssel is ellátták, melynek burkoló szekrényei a kocsik folyosóján, illetve szellőző rácsai a kocsik külső oldalfalán is

⁹ Zákonyi Gyula közlése

¹⁰ Tették ezt oly módon, hogy a 20-47 000-069 közötti pályaszámú kocsik számvégződését megtartották és a 20-47 070-074 számú kocsikat a selejtezett kocsik miatt egyébként üresen maradó 20-37 301, 307, 342, 350, 366 számokkal látták el.

¹¹ 20-37 347-1 > 20-67 095-9. A további oldalakon is említésre kerül, hogy a Dunakeszin 1994-2000 között folyamatban lévő „Intercity kocsik program” keretében az átépítésre tervezett 19-47, 20-47 és 92-47 sorozatú kocsik 2000-re „elfogytak”, így az utolsó átépítésre kerülő kocsikat „spontán”, egyesével, különböző altípusokból „válogatták össze”.



20. ábra: Az 51 55 39-41 018-0 pályaszámú kocsii. osztályú végéről fotózta, még a RÁBA udvarán. Itt is jól megfigyelhető, hogy az ablakok felső része a külső él, amely kisebb felület és az ablakok alsó öve lényegesen az utasajtó ablakának alsó öve alatt van. (Fotó: Szabó János gyűjteménye)



21. ábra: A 39-41 020-6 pályaszámú kocsii. osztályú eredeti felirataival. (Fotó: Szabó János gyűjteménye)



22. ábra: A 39-41-es középszámú kocsii. osztályú folyosója a két kocsiosztályt elválasztó csapóajtóval. Jól látható az elektromos fűtés meleg levegőjének befűtésére kialakított szerkezet. (Fotó: Szabó János gyűjteménye)



23. ábra: Az 1970. március 25-re elkészült 51 55 39-41 013-1 pályaszámú I./II. osztályú kocsiból 1985-ben azonos arányban osztott, vegyes osztályú fekvőhelyes kocsit építettek 51 55 43-80 007-9 pályaszámmal. (Fotó: Németh Andor, Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye, Németh László szívességéből)



24. ábra: Az 51 55 39-30 017-5 pályaszámú kocsii. osztályú 1993 évi főjavítása keretében gőzfűtési szerelvényeit eltávolították, ablakait átalakították. Ettől kezdve az alsó ablakoknál egy vonalba került az utasajtó alsó ablakövével. (Fotó: Németh Andor, Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye, Németh László szívességéből)

jellegzetesek voltak. A RÁBA először két prototípus jármű építését kezdte meg, melyeknek egyedi munkaszámot adott.¹² Ezeket 1970. február 28-án adták át a MÁV részére, ahol 51 55 39-41 000-8 és 001-6 pályaszámokkal álltak forgalomba. Egy bő hónappal később készült el a további 25 azonos kivitelű, 39-41 002-026 pályaszámú kocsii. osztályú. A járművek utas-terében a két kocsiosztályt a folyosón csapóajtó különítette el.

A 27 „felemás” osztályú kocsit követően a MÁV már csak 1989-ben szerzett be 7 vegyes osztályú kocsit a jugoszláv Gosa gyártól, így ennek a 27 győri kocsinak a nemzetközi forgalomban mintegy két évtizedeken át

A 27 „felemás” osztályú kocsit követően a MÁV már csak 1989-ben szerzett be 7 vegyes osztályú kocsit a jugoszláv Gosa gyártól, így ennek a 27 győri kocsinak a nemzetközi forgalomban mintegy két évtizedeken át

¹² Gyári rendhagyó munkaszám: 71000000000041



25. ábra: Az 51 55 19-41 023-4 pályaszámú személykocsi, melyet az 1990-es évek végén a gyártáskorival megegyező fényezéssel újítottak fel Dunakeszin, jóllehet ablakait már egy korábbi főjavítás keretében kicserélték. (Fotó: Németh Andor, Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye, Németh László szívességéből)



27. ábra: Az 50 55 19-35 008-4 pályaszámú kocsi 1971. október 30-ra készült el Győrben és 51 55 19-41 023-4 pályaszámmal állt forgalomba. 2002. október 15-én kapott főjavítást, ekkor szerelték ki a gőzfűtési berendezéseit és ekkortól csak belföldi forgalomban használható. (Fotó: Németh Andor, Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye, Németh László szívességéből)



26. ábra: Az első osztályú 39-41 és 19-41 középszámú személykocsik utasfülkéje. A korábbi Aa 1300 (később 19-57) sorozatú kocsikhoz képest az ülések kevésbé voltak előre húzhatók és ülőpárnáik között nagyobb rés volt. (Fotó: Szabó János gyűjteménye)

kiemelkedő jelentősége volt. 1984-1985-ben 12 kocsiból – az eredeti fülkeosztás megtartása mellett – I./II. osztályú, 160 km/h sebességre alkalmas fekvőhelyes kocsit építettek. Az AcBcm 51 55 43-80 000-011-re számozott kocsik többsége a XXI. század első éveiben is állományban volt. Közülük egy kocsi 2000-ben Intercity kocsivá épült át.¹³

A megmaradt 39-41 középszámú kocsiból 1992-1993-ban főjavítás

keretében kicserélték a gőzfűtést, és a pályaszám végződésük megtartásával 39-30 középszámmal látták el.¹⁴ Ezeket 2017-2019 között csak II. osztályú kocsivá minősítették és pályaszámukat 51 55 29-30 001-5 – 013-6-ra módosították. Többségük 2025-ben is üzemel.

1970. október 23. és október 30 között vehette át a MÁV a 25 nemzetközi forgalomra is alkalmas, 51 55 19-41 000-024 pályaszámú I. osztá-

lyú kocsit, melyek utasfülkéi a fenti vegyes osztályú kocsik I. osztályú szakaszával egyeztek meg.

1985-ben a 19-41 005-ös kocsiból készült a MÁV első „komfortkocsija”, melyet az akkori expresszvonatokhoz alakítottak át menetirányba forgatható ülésekkel.^{15 16} A 25 kocsi közül 4-ből¹⁷ 1993-ban kicserélték a gőzfűtést. Ezt követően – számvégződésük megtartása mellett – 19-30 középszámmal üzemelnek 2025-ben

¹³ 51 55 43-003-8 > 50 55 20-67 092-6

¹⁴ 1980-ban az 51 55 39-41 006-5 és 39-41 008-1 pályaszámú kocsik is sérültek. Utóbbi t a 112794/1981-es ügyiratban selejtezték. Később úgy vélték, hogy ez a jobb állapotú, helyreállították és a „papíron” nem selejtezett – de végül elbontott – 39-41 006-5 pályaszámú kocsiként helyezték ismét forgalomba. 51 55 29-30 004-5 pályaszámmal 2025-ben is üzemel. Nagy túlélő...

¹⁵ Az 51 55 19-41 005-1 kocsi „komfortkocsiként” ARp 51 55 89-41 500-6 majd 1987-től ARp 51 55 84-41 000-2, majd 2003-tól ARp 50 55 84-35 000-1, 2017 óta pedig Apee 50 55 17-37 001-9 pályaszámmal közlekedik.

¹⁶ Szomorú megállapítás, hogy könyvünk első kötetének 112-114. oldalán említett, Győrben 1905-ben, a Kassa-Oderbergi Vasút részére épült II. osztályú „kilátókocsik” után a hazai vasútnak és utasainak kereken 80 évet kellett várniuk, mire a következő, menetirányba fordítható üléses „komfortkocsik” megszülettek.

¹⁷ 51 55 19-41 003-6 > 51 55 19-30 003-9, 19-41 012-7 > 19-30 012-0, 19-41 013-5 > 19-30-013-8, 19-41 016-8 > 19-30 016-1

is. Sorozatjelük 2017-ben Ad-re változott. Ebből a sorozatból is épült egy Intercity kocsi 2000-ben.¹⁸ 2002-ben a még 19-41-es középszámmal közlekedő 9 kocsit fővizsga keretében belvárosi forgalmú kocsivá minősítették át, egyidejűleg pályaszámuk és sorozatjelük A 50 55 19-35 000 – 008-ra változott.

Az ezek közül még üzemelő 7 kocsit 2016-ban II. osztályúvá deklaszálták. Ezzel egyidejűleg – a 20-37 500-as pályaszámú kocsikkal megegyezően – a kocsi egyik végén a mellékhelyiséget megszüntetve – kerékpár tárolót alakítottak ki és felszerelték ezeket nyomógombos ajtónyitással, hangosítással és fűtési fővezetékéről működő kiegészítő akkutöltővel.¹⁹ A kocsik üléshezata kék kárpitra, a dekorit lemezek sárgára, az ablakkeretek és más burkolatok narancssárgára változtak. Ezzel egyidejűleg számukra a Bd 50 55 29-37 500-506 pályaszámokat jelölték ki. Ezek többsége 2025-ben is üzemel.

1970 őszén 25 másodosztályú, nemzetközi forgalmú kocsi is elkészült Győrben a MÁV rendelésére. A 20-41 000 – 024 pályaszámú kocsik utasterének kivitele megegyezett a 39-41 középszámú, „felemás” kocsik II. osztályú fülkéivel, de a térdkomfortjuk a 10 utasfülke miatt arányosan csökkent. A 25 kocsival teljesen azonos kivitelű további 100 kocsi készült el Győrben 1971 decemberéig, melyek 20-41 025-124 pályaszámokkal álltak forgalomba. Ezzel a nemzetközi forgalomra alkalmas járműflottával lehetséges volt az összes nemzetközi vonatban a 19-41, 20-41 és 39-41-es középszámú korszerű és egységes típuscsalád közlekedtetése.

1985-ben a fekvőhelyes kocsik iránti fokozott igényt kielégítendő 8 kocsiból 160 km/h sebességre is alkalmas II. osztályú fekvőhelyes kocsit építettek Dunakeszin. A Bcm 51 55 59-80 000-



28. ábra: A Bd 50 55 29-37 506-3 pályaszámú kocsit 2025. szeptember 19-én Budapest Keleti pályaudvar felújítása miatt Nyugatiból közlekedett Békéscsabára a 6602 számú gyorsvonattal. Amikor Győrben 1971. október 26-án elkészült, Ba 51 55 19-41 022-6 pályaszámmal hagyta el a gyárat. 2003-ban kapott először nagyjavítást, ekkor gőzfűtését kiszerezték és 50 55 19-35 007-6 pályaszámmal látták el. 2016-ban egyik mellékhelyiségének helyére kerékpár tárolót szereltek, ajtajait – 45 év késéssel... – ténylegesen távműködtetésűre alakították, felszerelték hangosítással és II. osztályú kocsivá deklaszálták. (Fotó: Dr. Lovász György)



29. ábra: A Bd 50 55 29-37 506-3 pályaszámú kocsit eredeti beosztású fülkéje a II. osztályú kocsivá történt deklaszálás után sem változott. És ha alaposabban szemléljük, bizony csak a már említett ablakméret-változás, a dekorit lemezek cseréje és az új, kék kárpit változott 54 év alatt. Eltűntek a kis hamutartók és az egyéni hőmérséklet szabályzó. (Fotó: Dr. Lovász György)

007-re számozott kocsik 2025-ben is állományban vannak.²⁰ A 20-41 középszámú kocsikból épült át 1987-1989 között további 5 komfortkocsi.²¹

1992-ben a kocsitípus egy része esetében a gőzfűtés kiszereeléséről döntöttek. Ez 16 kocsi esetében történt meg, melyeket ezt követően – pályá-

¹⁸ 51 55 19-41 001-1 > 50 55 88-67 090-0

¹⁹ Nagy Tamás senior technológus úr szíves közlése. (Magyar Vagon Kft. ex Dunakeszi Járműjavító Kft.).

²⁰ Az ERA kódex hazai értelmezése okán az 51 55 59-80 000-5 pályaszámú kocsit 2018-ban 51 55 59-80 008-8-ra számozták át.

²¹ 20-41 065-21 (1987)> ARp 51 55 84 41 001-0 (2001)> Arp 50 55 84-35 001-9 (2018)> Apee 50 55 17-37 002-7, 20-40 074-4 (1987)> 51 55 84-41 100-0 > 50 55 84-41 002-7 > 50 55 17-37 003-5, 20-40 107-2 (1988)> WSPz 51 55 89-70 500-8, 20-40 070-2 (1988)> 51 55 89-70 501-6



30. ábra: (6352) A Győrben 1970. november 24-én átadott 51 55 20-41 078-5 pályaszámú kocsit Dunakeszin 1985-ben 51 55 59-80 006-2 pályaszámú fekvőhelyes kocsivá alakították át. 2025-ben is üzemel. (Fotó: Németh Andor, Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye, Németh László szívességéből)



31. ábra: (6344) Az 1971-ben gyártott 51 55 20-41 070-2-es kocsit 1988-ban alakították át menetirány szerint átfordítható ülésekkel és számos egyéb kényelmi szolgáltatással üzemelő, 51 55 89-70 501-6 pályaszámú „komfortkocsivá”. (Fotó: Németh Andor, Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye, Németh László szívességéből)



32. ábra: A Győrben 1971. október 15-re elkészült 51 55 20-41 049-6 pályaszámú kocsit a BSc 51 55 89-10 004-6 pályaszámú ROLA szerelvény kísérő kocsijává épült át Dunakeszin 1998-ban. (Fotó: Németh Andor, Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye, Németh László szívességéből)



33. ábra: A ROLA kísérőkocsik étkező – tartózkodó helysége (Fotó: Németh Andor, Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye, Németh László szívességéből)

szám végződésüket megtartva – 20-30-as középszámmal üzemeltettek. Ezek 2025-ben is közlekednek.

A RO-LA forgalomban²² közúti járműveket szállító vasúti szerelvényekhez a teherautó személyzet részére 10 RO-LA „kísérőkocsit” építettek át Dunakeszin, melyek közül nyolc korábbi 20-41 középszámú kocsiból készült. Ezek Bc 51 55 89-10 002-009 pályaszámokkal álltak

forgalomba²³ és legtöbbször a Kis-kundorozsma – Wels között közlekedő RO-LA vonatpárokban üzemeltettek. Ezek a kocsik a 2006. január 1-től létrehozott MÁV Cargo Zrt. állományába kerültek apporként és többségüket 2017-ben selejtezték. Az ezek iránti igény Magyarország Európai Unióba történt csatlakozása után sajnálatosan csökkent, mivel a fuvaroztatók – amint ezt az élet bi-

zonyította – nem a gépkocsivezetők kényelme és biztonsága, hanem a határállomáson való várakozási idő elkerülése céljából vették igénybe a RO-LA szerelvényeket. A határállomásokon való várakozás megszűnésével igen gyorsan megszűnt az országhatáron áthaladó RO-LA szerelvények iránti igény is.²⁴

²² RO-LA a német „Rollende Landstrasse” szavakból azt a közlekedési rendszert rövidíti, amelyben a közúti jármű szerelvényeket hosszabb szakaszon speciális, alacsony vasúti pórekocsikra helyezve szállítják, ezzel az országutat tehermentesítve, a károsanyag kibocsátást csökkentve és – Magyarország esetében ennek kiemelt jelentősége volt – a határállomásokon történő tervezhetetlen várakozási időt minimalizálva.

²³ 20-41 020-7 > BSc 89-10 002-0, 20-41 057-9 > 89-10 003-8, 20-41 049-6 > 89-10 004-6, 20-41 096-7 > 89-10 005-3, 20-41 098-3 > 89-10 006-1, 20-41 101-5 > 89-10 007-9, 20-41 104-9 > 89-10 008-7, 20-41 110-6 > 89-10 009-5

²⁴ A szerző szerint ez a hazai közlekedés-politika elmúlt éveinek egyik legnagyobb fiasója. Külön sajnálatos, hogy a fenti átépített fekvőhelyes RO-LA kísérő személyzeti kocsikon túlmenően a MÁV által beszerzett 50, igen korszerű és drága teherautó-szerelvény szállító pórekocsi is célját veszítette, azokat is selejtezték.