



LÁNCZOS PÉTER

okleveles gépészmérnök
nyugalmazott MÁV igazgató

Száz éves a CIWL 2347 pályaszámú étkezőkocsi (1912–2012)

2. rész

A Vasútgépészet 2012. 2. számában elkezdett írásban szó volt a XIX. századi vasúti közlekedésről, az utazási igények, szolgáltatások változásáról, fejlődéséről, a nemzetközi hálókocsi társaság alapításáról, fejlődéséről. Kialakult az igény az étkezőkocsikra is.

3. A Prága Smichov-i (Ringhoffer Tatra) Járműgyár üzemtörténete a megalakulástól 1914-ig

Franz Ringhoffer (I), (1744–1827), 1771-ben, a mestervizsga után, Prága Óvárosában, rézkovács műhelyt rendezett be sörgyári eszközök gyártására, majd 1787-ben megvásárolta azt.

Egyetlen fia *Josef*, (1785–1847), még apja életében 1820-ban, rézkovács műhelyt és hengerművet létesített Jilava mellett. Apja halála után átvette a prágai üzem vezetését, kibővítette a termékskálát cukor és szeszgyári gépalkatrészek gyártásával.

1852-ben a Prága melletti Smichovban egy nagy telket vásároltak, ahol vasúti kocsik gyártására új üzemeltetést hoztak létre öntödével, ahol 1847-ben szerkocsikat kezdtek gyártani gőzmozdonyokhoz. Ugyanezen évben, apja halálát követően, legidősebb fia, *Franz* (II), (1817–1873) vette át az üzem vezetését.

1854-ben már vasúti teherkocsikat is gyártottak, majd 1863-ban hagyta el az üzemeltetést az első vasúti személykocsi. 1867-ben egy új csarnokkal

és kiszolgáló műhelyekkel bővült az üzem és udvari-/szalonkocsik építésével is kezdtek foglalkozni.

1873-ban, apja halálát követően, fia, *Franz Ringhoffer* (III) vette át az üzem vezetését, amelyet jelentősen továbbfejlesztett. A prágai rézárugyárat áthelyezte Smichovba, 1893-ban cukorgyári részleget hozott létre, átépítette, ezzel megnövelte a hámort és a hengerművet Kamenicében, felújította a szeszgyárat és sörgyárat Velké Popovicében. Vezetése alatt a vasúti kocsik és rézárúk mellett kazánokat, gőzgépeket, gőzturbinákat, sör- és szeszgyári gépeket, valamint hűtőberendezéseket is gyártottak.

1874-ben 3 db háromtengelyű udvari szalonkocsit készítettek Ausztria részére, majd 1891-ben egy generátor-kocsit gyártottak, de ez már négytengelyes, forgóvázas volt.

1893-ban nyolc kocsiból összeállított újabb császári vonatot gyártottak amelyben 5 db udvari kocsi négy-tengelyű, forgóvázas, valamint 3 db három-tengelyű futóművel rendelkezett.

Franz Ringhoffer (III) halála után, az addigi családi vállalkozást, 1909-ben részvénytársasággá alakították át, majd 1911-ben a Vagonygyár önállósította magát.

E járműgyárban építették 1912-ben a CIWL megrendelésére a WR 2347. pályaszámú étkezőkocsit, amelynek további története az 5. fejezetben olvasható.

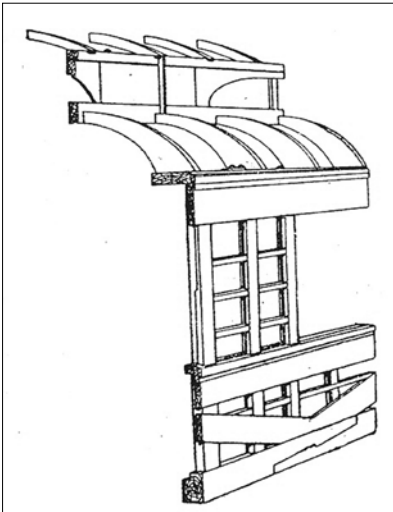
A Ringhoffer gyár története, csak egy országra, rövid időszakra tükrözi a vasúti közlekedés és az ipari fejlődés kölcsönhatását, de így is tanulságos.

4. Az étkezőkocsik rendeltetése, kialakítása

A vasúti személyszállítás kezdeti időszakában – amikor az utazás várható időtartama meghaladta a 6–8 órát – az utazást megelőző, illetve azt követő főétkezések között egy további étkezési lehetőség igénye merült fel az igényes, tehetősebb utasok részéről. A vasútállomásokon a vonatokra várakozó utasoknak a vendéglátói szolgáltatást magánvállalkozók, „vendéglősök” a vasúttársaságoktól bérelt területen, étterem: „resti” létesítésével igyekeztek kielégíteni. A látszólagos monopol helyzetüktől függetlenül jó nevű, minőségi éttermek sora jött így létre.

A vasúti forgalom növekedésével a távolsági vonatoknál további igény jelentkezett: a vonaton, utazás közben történő étkezés lehetőségének a megteremtése, aminek megvalósításához az étkezőkocsik kialakításával, vonatba sorolásával a vasúttársaság(ok) érdemi közreműködésére volt szükség. Az étkezőkocsik lényegében a hálókocsik kiegészítői voltak így logikusan a hálókocsikat közlekedtető vállalat(ok) szervezték az új étkezőkocsik üzemeltetését is.

Kezdetben, a kijelölt állomásokon, előre elkészített főtt ételeket adtak fel az étkezőkocsira, amit azután a pincérek szolgáltak fel az utasoknak (vendégeknek). Ez az üzemmód – érthető okokból – nem élt sokáig. Az étkezőkocsikon az állomási éttermekhez hasonlóan a „meleg-konyhás” üzemmód volt szükség. Az utasok érdeklődése, a vendég-forgalom növekedése teljes



9. ábra Század eleji, favázás kocsiszekrény

konyhai üzemeltetést igényelt. Ezt kezdetben egy szükségmegoldással, külön konyha-kocsi kialakításával és az étterem kocsi mellé kapcsolásával oldották meg. Az igazi megoldás, a hosszabb alvázú, négy-tengelyű, forgóvázis kocsik alkalmazásával, a konyha és étterem egy járművön belüli elhelyezésével született meg.

Ez megszabta a technológiai és személyi feltételeket is, de a rendelkezésre álló kevés helyet igen célszerűen és ötletesen kellett felhasználni a mindenkor anyagi és műszaki lehetőségek mellett. Az étkezőkocsin dolgozó személyzet összetétele: főpincér, szakács, egy, vagy két fő „ételes” pincér, kizárólag, aki szükség szerint mosogatott is.

Az alaprajzi elrendezés súlypontja, a kocsi alapfeladatát ellátó, az utasokat, vendégeket fogadó étterem volt. Ehhez igazodott a konyha, a tálaló és a tároló helyek (alapanyagok: hús, zsír, zöldségfélék stb. valamint edények, evőeszközök, asztalnemű stb.) kialakítása.

A vendégek a rendelést étlap alapján, a főpincéernél adták fel, aki a tálalón át közölte azt a konyhai személyzettel és a felszolgáló pincérekkel. A számla rendezése ugyancsak a főpincéernél történt. Az étlap a kor hagyományos gasztronómiai igényeire és a piac mindenkor adottságaira épült.

A konyhában egyszerű széntüzelésű tűzhelyet helyeztek, amelyben egy csőkígyón átfolyó víz szolgáltatva a főzéshez, valamint mosogatáshoz szükséges forró vizet. A tűzhely kéménye mellett rácsos edényszárító, melegítő polc volt. A konyhából egy ablak nyílt a tálalóra ahol az elkészült friss ételt a felszolgáláshoz szükséges mértékben adagolva tányérokra rakták, „szervírozták”. A tálaló és étterem válaszfalaiba szekrényeket alakítottak ki az asztalterítők, szalvéták, tányérok, poharak, evőeszközök stb. elhelyezésére, tárolására.

Az étteremben, a középrészről jobbra 2+2, balra 1+1 személyes páholyok, a takarítás érdekében felhajtható asztalok voltak. A párnázott ülések pamlagjai, egyenként felhajthatók voltak – alul szigetelt burkolattal – ahol további felhasználásra vízjeget tároltak. Az ablakok előtt, eltolható függönyöket helyeztek el.

Annak érdekében, hogy a terem belsejébe nappal több fény jusson kívülről – a kocsiszekrény faváza miatt az ablaknyílások méretét korlátozni kellett – az íves mennyezet középrészén, hosszirányba felülvilágítót, „laternát” alakítottak ki (9. ábra).

A kocsit a konyhával ellentétes végén elhelyezett széntüzelésű kazán meleg vize fűtötte. A kocsi világítását kezdetben gázégők, majd akkumulátorokról táplált izzólámpák szolgáltatták.

A kocsi mindkét végén zárt átjáró volt, hogy az étkezőkocsi a szomszédos kocsikból menet közben is megközelíthető legyen.

5. Részletek a WR 2347 psz. étkezőkocsi üzeméből

Az 1912-ben, a Prága-Smichovban, a Ringhoffer Járműgyárban a CIWL megrendelésére épített étkezőkocsi két világháború között. Utolsó nagyjavítását 1944-ben (!) a CIWL pestszentlőrinci műhelyében végezték. A MÁV állagból következik, hogy a

kocsit Budapestet érintve a szomszédos országok fővárosaiba közlekedtették. A magyaros konyhát általában – már akkor is – mindenütt kedvelték. (A CIWL műhely, feladatával és személyzetével együtt 1950-ben az akkori MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzemhez helyezték át.)

1948-ban új szerződést kötött a CIWL a MÁV-val. Ennek értelmében a belföldi háló- és étkezőkocsi üzemeltetéséről a CIWL a MÁV javára lemondott és az addig tulajdonát képező favázis háló- és étkezőkocsikat eladta a MÁV-nak. A WR 2347 pályaszámú kocsit a MÁV hálózatán 1955-ig közlekedtették. Ezt követően a MÁV Távközlő és Biztosítóberendezési szakszolgálat Xp 3413 pályaszámmal, lakókocsiként használta.

Ilyen „előélettel”, az 1960-as évek elején „védett műszaki emlékké” nyilvánították a kocsit, majd megkezdődött a jármű eredeti, század eleji formájának megfelelő helyreállítása, hogy Budapesten, a Közlekedési Múzeum előtt, álló helyzetben, kiállítható legyen.

E munkákat – értelemszerűen – ismét Dunakeszi Járműjavító végezte. A korról helyreállítással együtt az is megvalósult, hogy a múzeum látogatói nem csak megtekinthették, hanem büféként igénybe is vehették az étkezőkocsit, az Utasellátó „Múzeum Presszóját”.

1984 júliusában létrehozták a „MÁV História Munkabizottság”-ot, feladatul adva, hogy – egyes esetekben, a Közlekedési Múzeummal karöltve – a vasút eddigi történetének emlékeit, a múlt fontos és értékes megmaradt hazai tanúit felkutassa, megőrzésükre s esetleges felhasználásukra javaslatokat tegyen. A Munkabizottság egy olyan „nosztalgia járműpark” kialakításába kezdett, melynek muzeális járműveivel érdekes és sokoldalú nosztalgiaüzem lesz megvalósítható. Ennek a gondolatnak jegyében került napirendre a WR 2347 pályaszámú étkezőkocsi teljes körű felújítása, helyreállítása. Az illetékesek ismét a MÁV Duna-

keszi Járműjavító Vállalatot bízták meg, az említett rekonstrukció megvalósításával. A feladat rendkívül összetett, felelősségteljes volt, hiszen egy addig álló múzeumi tárgyat, járművet, kellett a vasúti közlekedetésre alkalmas, vonatban továbbítható, üzembiztos állapotba hozni.

A felújítást a szerkezeti főegységeken a szegecselt acél alvázon és forgóvázain, valamint a keményfából ácsolt kocsiszekrényen csak egymástól szétválasztva lehetett elvégezni. A legkockázatosabb és legnagyobb körültekintést igénylő művelet, a keményfa kocsiszekrénynek az azt addig hordozó, szegecselt acél szelvényekből szegecselt alvázzal történő leemelése volt. Ennek előkészítéséül a szekrény belsejében, átlósan elhelyezett fagerendákkal kötötték össze a két oldalfal-vázat. A hossztartó nélküli szekrény megroppanásának megelőzésére, a faszekerezetű oldalfal alsó övének síkjában, mindkét oldalon, az emelési művelet idejére, hengerelt „U”-tartót erősítettek. (10. ábra)

A kocsiszekrény leemelésével lehetővé vált a hengerelt szelvényekből, szegecseléssel kialakított alváz keretszerkezet alapos felülvizsgálata, különös tekintettel a korróziós károsodásokra, valamint az alvázvégeken

a szögemelytűs oldalütköző készülékek szükség szerinti átalakítására.

A szükséges műveletek elvégzését követően hasonló körültekintéssel helyezték az alvázzal vissza a megfelelően javított faszekerezetű szekrényt, majd folytatták a felújított belső szerkezeti elemek (válaszfalak, belső burkolatok, bútorzat, berendezés, vilamos világítás szerelvényeinek stb.) visszaszerelését.

6. A hazai vasúti járműipar szerepe az étkező- és hálókocsik gyártásában, korszerűsítésében, javításában

A CIWL járműparkjának történelme szorosan kötődik a vasúti járműgyártás műszaki fejlődéséhez. Mint multinacionális vállalkozás a járműbeszerzéseinél kezdettől fogva a járatok szerint érintett országok járműiparát is megbízta az új járművek gyártásával. A műszaki fejlődéssel összefüggő fejlesztéseket és a vállalati arculat következetes érvényesítését a Párizs melletti Saint Denis-i műhelyük és az ott létrehozott konstrukciós iroda segítette. 1883 és 1952 között több mint 700 db járművet készítettek, illetve alakítottak át itt.

A magyar járműipar: Ganz (Bp.) és Vagonyár Győr, 1890 és 1914 között 56 db, majd 1923 és 1940 között 25 db, többségében étkezőkocsit gyártott a CIWL részére. Az 1931, 1938. és 1940. évi szállítások (30 db), már acélváz kivételben készültek.

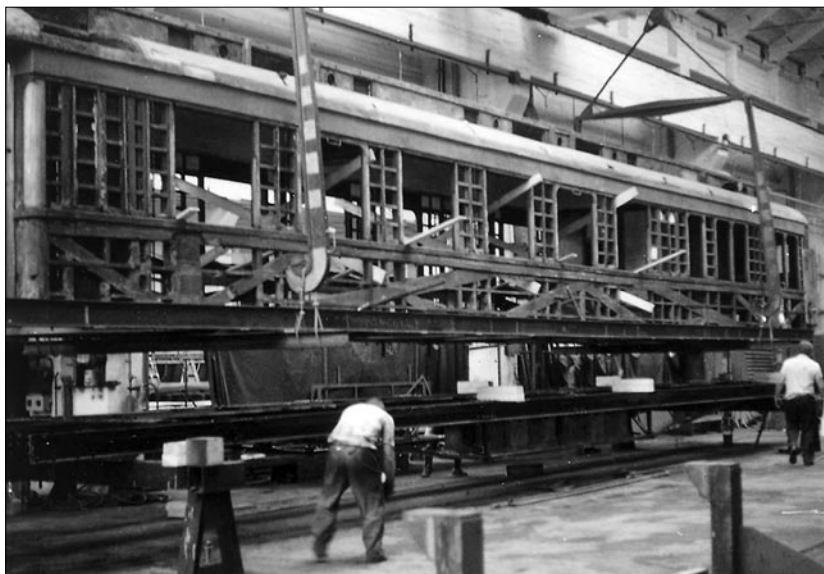
A második világháború befejezését követően, az Európában, és így hazánkban is történt politikai, gazdasági és társadalmi átalakulási folyamat hatására, csökkent az idegenforgalom és így a korábbi járműállomány elégséges volt a felmerülő igények kielégítésére.

1955-ben jelentkezett igény a MÁV részéről az akkori „szocialista” fővárosok közötti nemzetközi forgalomra, új gyártású hálókocsikra. Ilyen típusú kocsikat akkor a környező országokban még nem gyártottak. Ez időben a Dunakeszi Vagonyárban az egykori MÁV Járműjavító Üzemben két külön gyáregységben párhuzamosan végezték a 4-tengelyű személykocsik időszakos javítását: fővizsgálatát, főjavítását és külön üzemegységben az új, 4-tengelyű vasúti személykocsik gyártását.

A Vagonyárban néhány éve tevékenykedő Szerkesztési osztály kapta feladatul egy új, nemzetközi forgalomra alkalmas hálókocsi kialakítását. A feladat elvégzésére kedvezően hatott, hogy a Vagonyár akkori terméke a Bam sorozatú személykocsik a nemrég kifejlesztett KALÁKA forgóvázakkal jó alapot adtak az új, nemzetközi forgalomra is alkalmas hálókocsi racionális, rövid határidőn belüli megvalósítására.

Az új hálókocsikból a MÁV után a CSD (Csehszlovák), majd ezt követően a JZ (Jugoszláv) vasutak is rendeltek egy-egy sorozatot.

Ezután – a történelem ismétli önmagát – a hálókocsik mellé étkezőkocsikra is szüksége volt a MÁV-nak, majd a JZ-nek. Az első terveket Dunakeszi dolgozta ki, majd azok a Dunakeszi konstruktőrök közreműködésével, a győri Magyar Vagon- és Gépgyárban valósultak meg (13. ábra).



10. ábra A megemelt kocsiszekrény (Dunakeszi, 1987)

Az új MÁV étkezőkocsi – alaprajzi elrendezése, vendéglátó-ipari, konyhatechnikai kialakítása – hagyományosnak tekinthető. Újszerűen és eredményesen sikerült megvalósítani a belső forma egységét és a színösszeállítás harmóniáját.

A konyha berendezése és a tálaló, a higiénia követelményeinek megfelelően főleg könnyűfémből, eloxálva készült. A kocsi legkiemelkedőbb része az étterem válaszfal, amelyen keresztül az étterembe jutunk. Ez a 40 cm mélységű, formás válaszfal, lényegében szekrény, melyben a használt asztalneműt és a konyhaszemélyzet ruházatát helyezték el. Az étterem, 12 páholyban, összesen 48 vendégnek nyújt kényelmes elhelyezkedést. Az ablakok között a hosszafalat aranysárga-színű politúrozott „gabun” színfurnérral borított enyvezett falemezek, a mennyezetet világos, csontszínű. rétegelt lemezek burkolták.

A „vándorkosaras”, vagy „mozgó-árus” fülkét a kocsi kazános végén alakították ki. Az áruk rakodásának megkönnyítésére kétszárnyú kifelé nyíló ajtót is kapott a fülke.

Dunakeszi Járműjavító a járműgyártó tevékenységgel párhuzamosan végezte a korábban általa gyártott személykocsik MÁV igény szerinti felújítását, korszerűsítését az üzemeltető MÁV igényeinek alapján. Ehhez jó hátteret biztosított a már említett, 1952 év őszén létrehozott Szerkesztési osztály mintegy 20 fős csapata. Rendszeres feladat volt, a mindenkor vasútiüzemi igények szerinti jármű-korszerűsítés, átalakítás, pl. a jármű egy részében, utólag büféfülkék kialakítása, a földgázzal üzemeltetett konyhai eszközök átállítása PB-gázra stb. Hasonló feladatként jelentkezett a konyhai kisgépek villamos energia ellátásának megvalósítása 24 V = / 220 V 50 Hz inverterek alkalmazásával.

1965-ben a Nemzetközi Vasútegyet az UIC 567 jelű döntvényével (24,5 m és 26,4 m ütközők közötti hosszúságú) X, Y és Z típusú nemzet-



11. ábra A WR 2347 étkező kocsi belső tere

közi forgalmú személykocsik rendszeresítésével megkezdte a nagysebességű (min. 160 km/h) léggavitó berendezéssel ellátott személykocsik egységesítését. Ez idő tájt szüntették meg a 3. kocsiosztályt, miután összevonták az addigi – részben azonos kényelmet nyújtó – 1. és 2. kocsiosztályt, amiből a továbbiakban 1. osztály lett. Egyidejűleg a 3. kocsiosztály szerepét az egykori 2. kocsiosztály vette át, értelemszerűen módosított – a korábbi 3. osztályhoz képest – növelt kényelemmel.

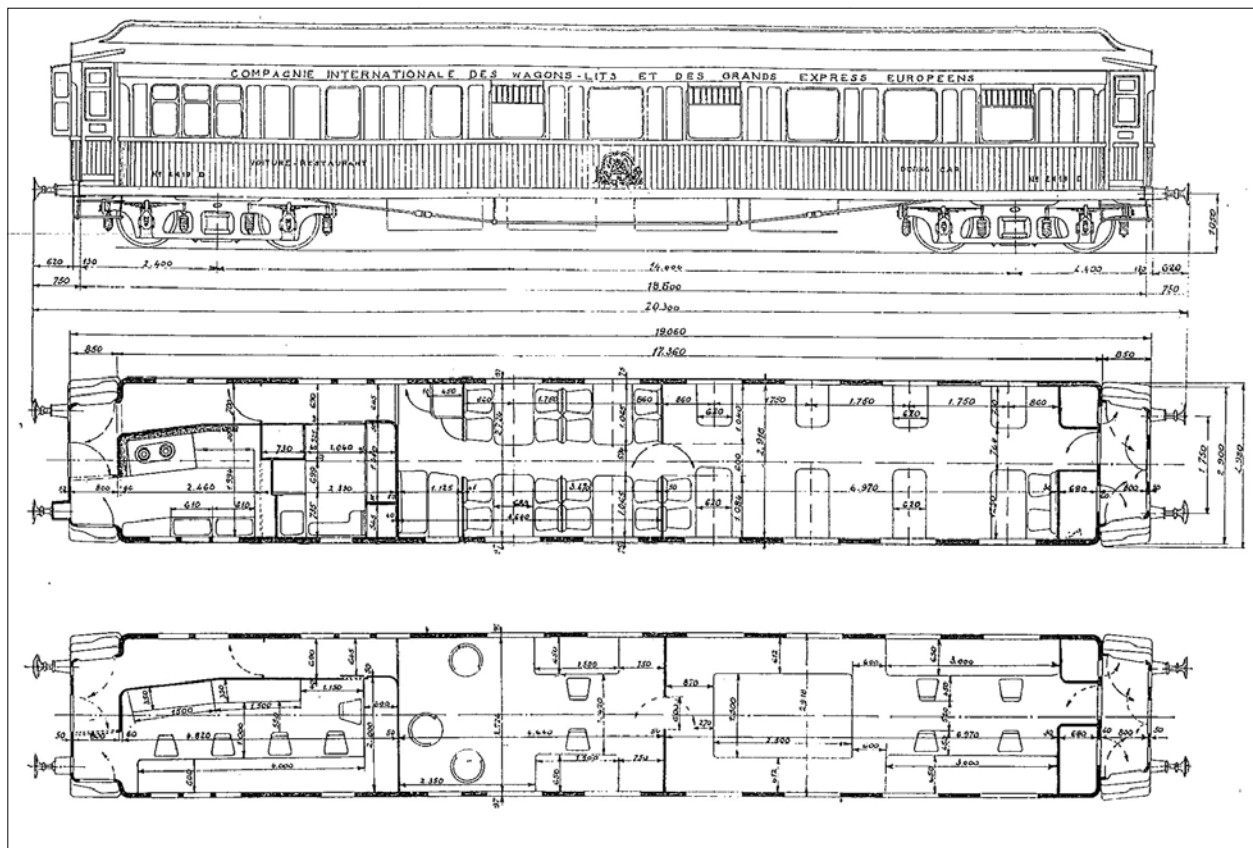
A MÁV – alkalmazkodva a nemzetközi elvárásokhoz – a nemzetközi forgalmú kocsiknál folyamatosan áttért kezdetben a 24,5 m „Y”, majd a 26,4 m „X” típusra. A belföldi, 23,7 m hosszú „Cak-Bam” személykocsikból eredő örökség az elkövetkező évtizedekben lassan a múlté vált.

7.Étkező-, étszolgálati, háló- és fekvőhelyes kocsik szerepe a XXI. század vasúti közlekedésében

A második világháború borzalmai minden addigig felülmúltak. Követ-

kezményei nem csak a hadművelleti területeken, hanem a hátszágokban, a polgári lakosság mindennapi életében is megjelentek. A mintegy hat évig tartó, több kontinensre kiterjedő II. világháború Európában nem sokkal a fegyverszüneteket, békeszerződéseket követően, két társadalmi rend, az egykori szövetségesek közötti diplomáciai hadviselés küzdőtere lett. A „hideg-háborúban” a fegyverek szerepét a kereskedelmi és politikai diplomácia vette át, amit fegyverkezési verseny, ezzel egy újabb háborús veszély is kísérte. A küzdelem érintette a közlekedési ágakat is. A vasút kezdetétől fogva „stratégiai” eszköz volt. A gépesített hadviselés II. világháború alatti fejlődése a közúti és légi közlekedést is ezen eszközök sorába emelte.

A közúti és légi közlekedés – háborút közvetlenül követő időszak után – egyre inkább versenytársa lett a vasúti közlekedésnek. A villamos- és dízelvontatás fejlődése az addigi sebesség és teljesítmény határokat fokozatosan felülírta, de a vasút százalékos részesedése a személy- és áruszállításban egyre csökkent. A „versenyfutás”, a sebességnövelés szükségessé tette az utazási kényelem, a komfort jobbítá-

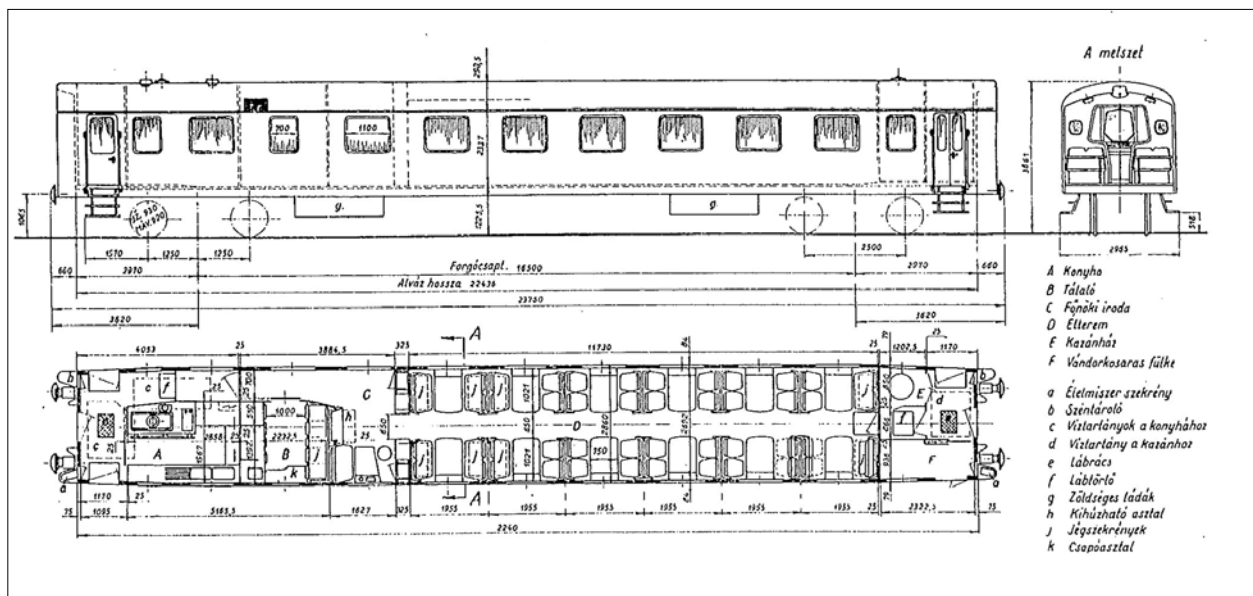


12. ábra A WR 2347 étkező kocsijellegrajza

sát is. E problémakör – összetettségéből eredően – már nem csak a belső berendezést, az utasterek kialakítását érintette.

A pálya és jármű rendszer kölcsönhatásából eredően – többek között – a vasúti pálya vonalvezetésének, szerkezetének, fenntartásának, ezzel

párhuzamosan a vontató- és vontatott járművek futóművének, rugózásának, szekrény-felfüggesztésének, zajvédelmének fejlesztésére összpön-



13. ábra MÁV WR 200 sor. étkezőkocsij (MVG, Győr, 1959)

tosítottak a vasúti és ipari szakemberek. A legfejlettebb vasutakkal és ipari háttérrel rendelkező országok: Franciaország, Német Szövetségi Köztársaság, Olaszország, Svájc a legjelentősebb fővonalakon 200 km/h vagy nagyobb sebesség elérését vetették célba. A többi európai ország, a 140–160 km/h sebesség tartományban látták jövőjüket. Az 1950-es évek hajnalán, több európai vasúttársaság tervbe vette egy minőségi gyorsvonal-hálózat kialakítását, de az akkor rendelkezésre álló járműpark nem volt erre alkalmas.

1957 júniusában indult meg a hét vasútigazgatóság összefogásában, tíz európai várost összekötő TEE (Trans-Europ-Express) közlekedés. E vonatok még általában dízelvontatással közlekedtek.

1964-ben, a Tokióban megrendezett XVIII. Nyári Olimpia nagy meglepetése volt a JR (Japan Railways) 515 km hosszú, normál nyomtávolságú Shinkansen Vasútja Tokió és Oszaka között, az Új-Tókaidó vonal. 210 km/h sebességgel haladtak a vonatok. (A japán vasúthálózat nyomtávolsága különben 1067 mm.) Ennek folytatásaként 1975-re épült meg Hakatá-ig az Új-Szandzsó vonal, amivel a hálózat összhossza 1069 km-re növekedett. A vonatok 210 km/h legnagyobb sebességgel közlekedtek.

A kedvező műszaki és gazdasági eredmények alapján a kormányzat 1973-ban egy kb. 7000 km-es, Shinkansen-hálózat kialakításáról döntött, ahol a vonatok már 240 km/h sebességgel közlekednek. A japán expresszvonatok bebizonyították a nagysebességű vasúti közlekedés előnyeit a közepes távolságú repüléssel szemben.

A japán példa ösztönzően hatott más országokra, a nagysebességű vasúti közlekedés fejlesztésére.

A sebességi csúcst, 331 km/h értéket már korábban, 1955-ben, a franciák (SNCF), a BB 9004 psz. mozdonnyal, majd a CC 7107 psz. mozdonnyal állították fel. Mindkét mozdony 3-3 db személykocsit von-

tatott és a vonat végén futó kocsi vége áramvonalas borítást kapott. Az 1955. március 29-én, „hagyományos, közforgalmú pályán” beállított új rekord, huszonhat évig élt.

1981. február 26-án, Párizs–Lion között új, nagy sebességre kiépített, normál nyomtávolságú pályán egy kísérleti menet során elérték a 379,9 km/h-s újabb világrekordot.

A már említett kísérletek és fejlesztések eredményeként, az SNCF „Train a Grande Vitesse” (TGV) vilamos motorvonatai 1981. szeptemberétől, 260 km/h legnagyobb menetrendszerű sebességgel közlekedtek. Igen nagy előnynek tekintették, hogy 400-500 km távolságon a TGV a repülőgéphez képest 4-5-ször kevesebb energiát igényelt, ami évente több ezer tonna gázolaj megtakarítást ígért.

1979-ben indította a Német Szövetségi Vasút (DB) két kocsi osztállyal közlekedő IC (Inter-City) vonatait. A 80-as évtizedben mintegy 950 km hosszban 300 km/h, további 1300 km hosszban 200 km/h sebességre alkalmas fővonalak kiépítését kezdték meg. A terepviszonyokra tekintettel több alagút és völgyáthidalás építése is szükségessé vált. Ettől – általában – csökkent az útvonal hossza és ezzel az eljutási idő is.

Az új, nagysebességű vonatokon is megvalósították a légi közlekedésben már használatos „cateringet”, az utazók kényelméről étellel-itallal stb. történő ellátásáról gondoskodó „fedélzeti” szolgálatot. Így a vasútüzem fejlődése az étkezési szokások valamint a konyhai technológiák változásai miatt étkezőkocsikra itt már nem igen volt szükség. Szerepét – részlegesen – lassan átvették a legújabb konyhai technológiákkal (pl. mikrohullámú sütő stb.) is ellátott büfékocsik.

A növekvő utaslétszám kielégítésére a hálókocsik mellett megjelentek a „fekvőhelyes” kocsik, amelyekben nappal ülve, éjszaka fekvéssel utazhattak az utasok. Ez viszont növelte az étkezést igénylők számát. A vasúti

közlekedés sebességének növekedése csökkentette az eljutási időt, az utazási idő tartamát, ami mérsékelte a hagyományos étkezőkocsik szolgáltatásai iránti igényt. Ehhez járult az élelmiszer- és vendéglátó ipari technológiák, és szolgáltatások változása, átalakulása. Mindezekről függetlenül, a nagysebességű vonatok – műszaki megfontolásból is – általában zárt szerelvényként alakították ki, amibe külön, jelentős saját tömegű „klasszikus” étkezőkocsit nem soroltak be.

A 140–160 km/h sebesség tartományban, általában belföldi távolsági forgalomban közlekedő, IC és hasonló vonatoknál, a gyorsbűfekre emlékeztető szolgáltatás váltotta fel a korábbi étkezőkocsik kínálatát.

Zárszó

Sokak szerint rohanó világban, a gyorsbűfék, éttermek, az előre gyártott „zacskós” élelmek korában élünk. De ha így is van, időnként jó közbe iktatni egy kis „lazítást”! Erre nem csak egy jó budai kiskocsmá, vagy reprezentatív étterem, hanem elfogultság, „hazabeszélés” nélkül, jó társasággal, étkezőkocsival, gőzmozdonnyal színesített, „illatosított”, zakatolós hagyományos vasúti utazás, is alkalmas lehet.

„Az úti célok csak azért kívánatosak, mert köztük van maga az utazás”. És ez nem egy utazási iroda reklám szövege, hanem az egykori magyar királynénak, I. Ferenc József feleségének, a kalandos kedvű „Sisi”-nek (1837–1898) költői vallo-mása az utazásról.

Minden magára valamit is adó nemzet igyekezett történelme emlékeinek gyűjtésére, megőrzésére. Az idő múlásával a gyűjtési körök mind inkább bővültek és így az ipari forradalom eseményei, jelentősebb alkotásai is idővel történelmi értéknek nemesedtek, új gyűjtő, bemutató és tároló lehetőségeket igényeltek.

1899. május 1-jén nyílt meg a m. kir. Közlekedési Múzeum. Vasúti járművekből kezdetben 1:5, illetve 1:10 méretarányú modelleket állított-

tak ki, amelyek többsége eredetiben vonatokat továbbított.

Az 1950-es és '60-as években kezdődött a hazai vasúti gőzüzem részleges kihalása, de a helyükbe lépő dízel, illetve villamos mozdonyoknak – az M61. sor svéd NOHAB mozdonyok kivételével – nem volt meg az a vonzereje, varázsa, amivel „füstös” elődjeik már rendelkeztek.

Az utazás ma már csak ritkán szórakoztató időtöltés, többségében napi életünk szükségszerű része. Kivétel, ha esetenként történelmi távlatú, muzeális értékű járműveken – természeti szépségekben gazdag tájakon, abban gyönyörködve, feledve a napi gondokat – utazhatunk. Ebből a felismerésből is vezetve, jó évszázaddal az eredeti udvari vonatok megépítését követően, a vasút szerelmesei a fényűző korszak már-már feledésbe merülő utazási élményét újra elérhetővé tették.

Az Osztrák-Magyar Monarchia egykori udvari vonata, újjáépítve, mai nevén „Majestic Imperator –

Train de Luxe” ismét látható Közép-Európa vasútjain.

Forrásművek jegyzéke

1. Magyar Országos Levéltár iratanyaga, MÁV Vezérigazgatóság ügyiratai
2. Magyar Államvasutak Zrt. Központi Levéltár iratanyaga
3. Magyar Nagylexikon, Magyar Nagylexikon Kiadó, Budapest, 2003.
4. Vasúthistória Évkönyv, 1988–2002, MÁV Rt. Vezérigazgatóság, Budapest
5. A Közlekedési Múzeum Évkönyve, I. 1896–1971. *Koltai Györgyné*: A Múzeum étkezőkocsija
6. A Közlekedési Múzeum Évkönyve. 2001–2002 Közlekedési Múzeum, Budapest, 2003.
7. Vasúti Tudományos Kutató Intézet ÉVKÖNYVE, 1963, KÖZDOK, Budapest, 1964.
8. *Szondy György*: Vasúti Kocsik, Tankönyvkiadó, Budapest, 1955.
9. Dunakeszi Vagongyár, majd MÁV Járműjavító Üzem és jogutódja, Bom-

bardier MÁV Kft.: Gyártmányok műszaki dokumentációja, Dunakeszi, 1952–2004

10. Fotók a Közlekedési Múzeum és Vasúti Tudományos Kutató Intézet fotótárából.

11. *Dr. Heller György*: Magyar Vasúttörténelmi Park született (MÁV Zrt, 2000)

12. *Dr. Fritz Stöckl*: Rollende Hotels, Teil 1, Die Internationale Schlafwagensellschaft, *Dr. Fritz Stöckl*, Dipl.-Ing. Rudolf Bohmann Industrie- und Fachverlag, Wien–Heidelberg, 1967.

13. Wie der Kaiser reiste: Geschichte der Staatszüge und Salonwagen / Paul Dost.- Reprint - Stuttgart:1998, Franckh-Kosmos Verlags-GmbH u. Co., Frühere Ausg. u.d.T.:Der rote Teppich

14. *Konrad Koschinski*: 125 Jahre Orient-Express, Eisenbahn Journal, 2008, Sonder-Ausgabe

15. *Eyszrich György*: A MÁV könyvszerkezetű személykocsija, TECHNIKA, 1944/5. sz.



14. ábra A felújított CIWL 2347 étkezőkocsija a Magyar Vasúttörténelmi Parkban, 2012 április végén