



DR. LOVÁSZ GYÖRGY

okleveles közlekedésmérnök
Liberatus Hungary Kft.

100 éves a WR 4252 pályaszámú étkezőkocsi. Az étkezőkocsik szerepe a magyar vasút történetében.

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 nélkül.

DR. GYÖRGY LOVÁSZ

Ingenieur 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

Transport systems enginer
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

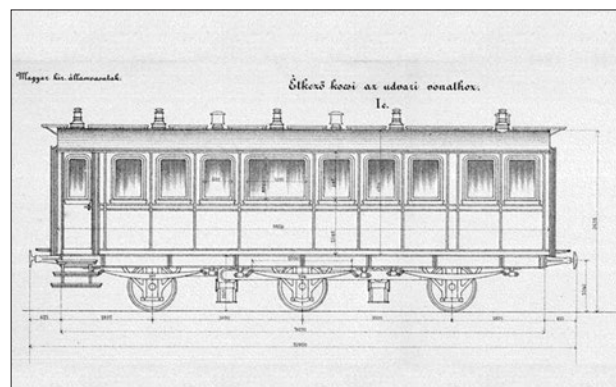
The history of the Hungarian rolling stock, that reached the age of 100 years, and are protected by the initiative of the Historical Committee of Hungarian State Railways (MÁV), is regularly followed and published with special attention by our periodical, the Railway Engineering. One of these vehicles of the year 2016 is the dining car No. WR 4252. The author presented its 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.

Előzmények:

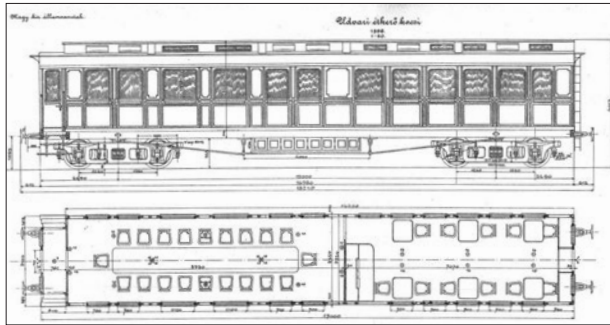
Az európai vasutak a II. világháború előtt szinte kizárólag különleges – udvari, kormányzati, miniszteri – utazások céljára tartottak állagukban étkezőkocsikat.

A hazai vasutak is az európai példát követték. Alig néhány kivétel akadt a „szokás” alól. A Kassa-Oderbergi Vasút 1894-ben a prágai Ringhoffer gyárból, majd 1895-ben a Ganz gyárból szerzett be 1-1 étkezőkocsit (A 10 és A 11 psz.), melyből az utasok meleg étel fogyasztása közben csodálhatták a Magas-Tátra és a Fáttra csodálatos tájait. 1915-ben a Déli Vasút kettő, fele részben étkező tereimmel berendezett 4-tengelyes kocsit szerzett be a Ganz gyártól. (ABaü 11811 – 11812). A MÁV csakis különcélő kocsijai között tartott állagában étkezőkocsikat, melyeket közforgalomban nem használtak.



1. ábra: Az 1884 évi MÁV udvari vonat 5 psz. étkező kocsija.
(a szerző gyűjteményéből)

Abb.1: Hofzug der MÁV aus dem Jahre 1884 – Speisewagen Nr. 5
Fig 1: The dining car No. 5 of the MÁV Royal train in 1884



2. ábra: Az 1896 évi GANZ gyártmányú udvari vonat 22 psz. étkezőkocsija (a szerző gyűjteményéből)
 Abb. 2: Hofzug aus dem Jahre 1896 – erbaut durch GANZ – Speisewagen Nr. 22
 Fig 2: The dining car No. 22 of the Royal train, built by the GANZ Co. in 1896

A belga ötletgazda

Az európai közforgalmú vasúti közlekedésben használt étkezőkocsik története egészen a második világháborúig szinte teljesen egybefonódott a Nemzetközi Hálókocsi Társasággal.

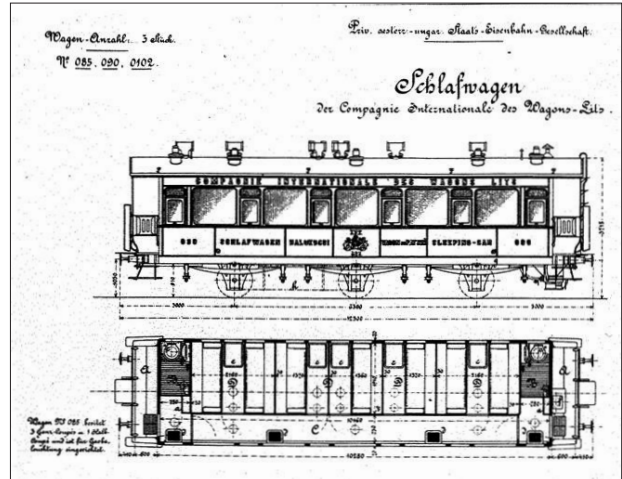
Georges NAGELMACKERS (1845-1905) lelkes fiatal vállalkozó amerikai utazását követően teremtette meg Európában a háló- és étkezőkocsikban történő utazás lehetőségét a közforgalomban. 1872-ben alapította meg Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) Nemzetközi Hálókocsi Társaságot. 1873-ban megrendelte az első 5 hálókocsit (4 Hernalis, 1 Simmering gyártmány). 1874-től – az útvonalban érintett vasúttársaságokkal történt megállapodás alapján – hálókocsi közlekedett Párizs – Bécs között. A CIWL hálókocsikat a vasúttársaságok menetrend szerinti vonatokban továbbították az utazóközönség kényelmére és azokra az első osztályú menetdíjon felüli pótdíjat kellett fizetni, amely a CIWL-t illette. 1874 év végén már 42 hálókocsi volt a CIWL állományában. 1876-ban a CIWL 20 évre szóló szerződést kötött a francia, belga, osztrák, magyar és román vasutakkal.

A CIWL 1880-ban beszerezte az első étkezőkocsikat.

A Luxusvonatok

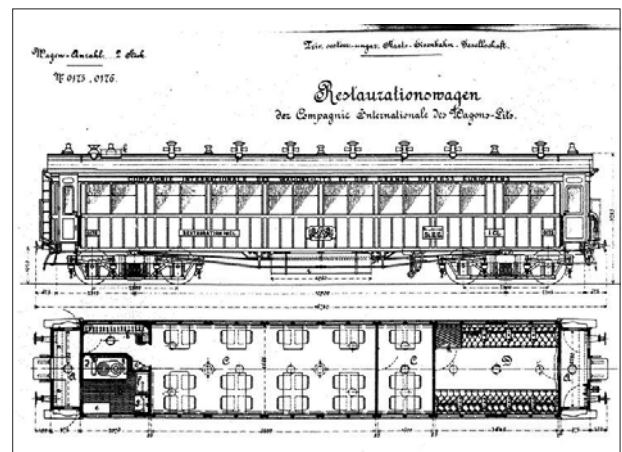
A nagy távolságokra utazók kényelmének biztosítására a CIWL 1883-tól kizárólag háló- étkező- és poggyászkocsikból álló luxusvonatokat is közlekedtetett nagy távolságokra. Ezek első és mindmáig legismertebbike a legendás Orient Expressz 1883 júniusában közeledett először Párizstól Bécsen át Bukarestig. Ekkor még 2- és 3-tengelyes kocsikkal. Ez év októberétől már 4-tengelyes kocsikkal közeledett az Orient Expressz.

1884-ben a CIWL nevét kibővítették: Compagnie Internationale des Wagons Lits et des Grands Express Européens. Az új cégnév már a nagy távolságokra közlekedő, menetrendszerű CIWL luxusvonatokra utalt. 1889-re – az



3. ábra: A magyarországi StEG / ÁVT vonalokon közlekedő első CIWL hálókocsi típus (a szerző gyűjteményéből)
 Abb. 3: Der auf den StEG/ÁVT-Strecken in Ungarn laufende erste CIWL-Schlafwagentyp
 Fig 3: The first type of the CIWL sleeping cars that ran on the StEG lines in Hungary

utolsó bulgáriai szakasz elkészültével – lehetővé vált a vasúti utazás – tengeri hajózás nélkül – Konstantinápolyig, így ettől kezdve az Orient Expresszvonatok egy része egészen Törökországig közlekedett Bécsen és Budapesten át, onnan pedig a MÁV elkészült zimonyi fővonalán majd Belgrádon és Nis-en keresztül. 1894-től közeledett a máig is ismert Oostende – Wien Expressz. Ebben az esztendőben a CIWL luxusszállókat nyitott Bordeauxban, Marseille-ben, Oostendében sőt később Pekingben is így megalakították a Compagnie International des Grands Hotels társaságot.



4. ábra: A magyarországi StEG / ÁVT vonalokon közlekedő első 4-tengelyes étkezőkocsi (a szerző gyűjteményéből)
 Abb. 4: Der auf den StEG / ÁVT-Strecken in Ungarn laufende erste vierachsige Speisewagen
 Fig 4: The first eight wheeled dining car that ran on the StEG lines in Hungary



5. ábra: A CIWL a 19. század végétől 4-tengelyes, laternás, teakfa-burkolatú kocsikat üzemeltetett (a szerző gyűjteményéből)

Abb. 5: CILW ließ ab Ende des 19-ten Jahrhunderts vierachsige Wagen betreiben – Ausstattung mit Teakholz-Außenverkleidung und Laternendach

Fig 5: The CIWL ran eight wheeled coaches with lantern roof and covered by teak wood from the end of the 19th century

A CIWL az első világháborúig Európán kívül is terjeszkedett, étkező- és hálókocsikat közlekedtetett Algériában, Egyiptomban és a Transzszibériai Expresszen is.

1913 végén 1737 jármű volt állagában, ebből 842 hálókocsi, 665 étkezőkocsi, 38 szalonkocsi és 192 poggyáskocsi. Ekkor menetrend szerint 31 luxusvonat közlekedett. 1914-től az első világháború miatt a nemzetközi vonatok leálltak.

1916-ban a németek megalakították a CIWL konkurenseként a MITROPA céget. Németország és Ausztria területén a CIWL kocsikat átvette a MITROPA mintegy 2,4 M márka értékben. A MITROPA az Orient Expressz pótlására a Balkanzugot állította üzembe, mely azonban CIWL kocsikat is továbbított, mert a közbelső országokkal érvényben maradt a CIWL szerződése.

1918 novemberében a győztes Ferdinand FOCH marsall Compiègne-ben a CIWL 2419 pályaszámú étkezőkocsijában íratta alá a fegyverszünetet a németekkel.



6. ábra: A WR 2010 utastere (a szerző gyűjteményéből)

Abb. 6: ábra: WR 2010 – Fahrgastraum

Fig 6: The saloon of the coach No. WR 2010

1919 után a CIWL folytatta működését Ausztriában, Lengyelországban, Csehszlovákiában, majd Magyarországon is. Németországban 1924-ig bojkottálták működését. 1920 után a társaság újra kiépítette a hálózatát. 1921-től ismét közlekedett az Orient Expressz Párizsból München – Bécs – Budapest útirányon át. A 30-as évektől közvetlen kocsit továbbított Isztambulig.

A CIWL az első világháborúig tartós és esztétikus teakfa borítású, favázas kocsikat üzemeltetett. 1926-tól kizárólag acélszekrényes kocsikat szereztek be. Az újabb kocsikat kék-krém színűre fényezték.

A Hálókocsi Társaság eleinte a különböző vasúttársaságok főműhelyeiben javíttatta járműveit, de 1881-től egyre több saját műhelyt rendezett be Európában, majd Európán kívül is. Látható törekvése volt, hogy kocsijait az általa érintett országok többségében legyen lehetősége karbantartani. Így Budapest külterületén – az akkor még különálló városként létező – Pestszentlőrincen – a ceglédi fővonal és a Gyömrői út között – többvágányos, igen korszerű üvegezett tetejű acélsarnokkal saját főműhelyt épített. (Az 1949 évi államosítást követően a FAÜ főmű-

Darabszám	Sor.	Pályaszám	Gyártó	Gyártási év	Gyári szám	Rendelési szám
10	WL	771-780	GANZ	1900		885
5	WR	791-795	GANZ	1900		886
5	D	1121-1125	GANZ	1900		887
2	WR	1765-1766	Győr	1907	12015-12016	Ordre 410
6	WR	2010-2015	Győr	1910	14672-14677	Ordre 558
8	WR	2109-2116	Győr	1911	15412-15419	Ordre 581
5	WR	2162-2166	Győr	1911	15769-15773	Ordre 590
8	WR	2282-2289	Győr	1912	16553-16560	Ordre 617
6	WR	2305-2310	Győr	1913	17714-17719	Ordre 639
6	WR	2471-2476	Győr	1914	18456-18461	Ordre 684
5	WL	2556-2560	Győr	1923	25444-25448	Ordre 819
10	WR	3693-3702	Győr/GANZ	1930	27792-27801	Ordre 923
10	WL	3861-3870	Győr/GANZ	1938	28019-28028	Ordre 23-18

1. táblázat: A 86 Magyarországon gyártott CIWL étkező-, háló- és poggyáskocsi kimutatása



7. ábra: A GANZ gyártmányú WL 3863 psz. hálókocsi. (György József gyűjteményéből, Surányi Sándor úr szíves hozzájárulásával.)
 Abb. 7: Schlafwagen WL 3863 – Erbauer GANZ (aus der Sammlung von Herrn György, József, mit freundlicher Zustimmung von Herrn Surányi, Sándor)
 Fig 7: Sleeping car No, WL 3863 built by GANZ Co. (Collection of József GYÖRGY with the kind permission of Mr. Sándor SURÁNYI)

helye lett, ahol 1960-ban az első hazai csuklós autóbusz is elkészült.)

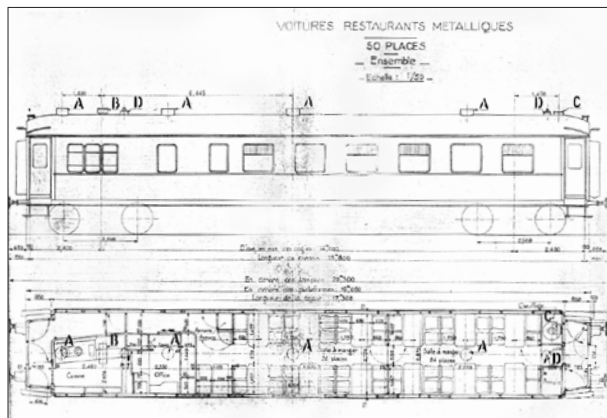
A CIWL igyekezett lojális lenni azon országokhoz, amelyek területén üzemelt. Ilyen elven sok járművet szerzett be magyar gyáaktól is. A Győri Waggon és Gépgyár valamint a Ganz és Társa gyáaktól – részben ezek együttműködésében építve – összesen 86 kocsit rendeltek meg, utoljára 1938-ban.

A CIWL 1931-ben rendelkezett a legnagyobb járműparkkal, ekkor 2268 háló-, étkező-és poggyászkocsi volt az állományában. 1938-ban, az Anschluss után az egykori Ausztria területéről kivonult a CIWL, ott csak a MITROPA üzemelhetett tovább. 1939-ben a CIWL Csehország maradék területéről is kiszorult. 1939-től a Simplon-Orient Expressz valamint a semleges Spanyolország és Törökország kivételével az összes európai nemzetközi luxusvonal leállt. 1940-ben, Olaszország hadba lépésével a Simplon-Orient Express is leállt. 1940-ben, Párizs lerohanása után Adolf Hitler megkerestette a WR 2419 psz. étkezőkocsit és a franciákkal abban íratta alá a fegyverszüneti megállapodást. A CIWL a II. világháború idején utolsóként a WR 4242 – 4249 psz. étkezőkocsikat szerezte be 1943-ban az aradi ASTRA (egykori Weitzer) Vagongyárból. Ezt követően csak 1955-ben szereztek be újra étkezőkocsikat (4255 pályaszámától.). A II. világháborúban a CIWL 845 kocsit vesztett el, melyekből csak kevés került elő.

Az „Ünnepelt” 100 éves kocsi

Előljáróban: A világon kevés olyan jármű létezik, melynek megkezdett felújítása mintegy 50 év késéssel fejeződött be. A Mi Ünnepeltünk – egyebek mellett – ezért is különleges.

A CIWL 1916-ban egy 9-tagú (WR 2501 – 2509 psz.), a kocsiparkjában kortársaihoz hasonló szériát kezdett



8. ábra: Az átépítés során létrejött acélvázaskocsi jellegrajza (a szerző gyűjteményéből)
 Abb. 8: ábra: Typenzeichnung des durch den Unbau entstandenen Wagens mit Stahlkastengerippe
 Fig 8: The sketch of the coach rebuilt with steel frame

építeni a Párizstól északra – gyönyörű katedrálisáról híres – Saint Denis-ben található főműhelyében. Bár a CIWL 1926-tól csak acélvázaskocsikat szerzett be, a meglévő favázaskocsik acélvázaskészítését csak jóval később kezdték meg. 1943-ban elhatározták a WR 2501 – 2509 pályaszámú sorozat acélvázaskészítését. A munkálatok elvégzésével saját, Pestszentlőrinc-i műhelyüket bízták meg a kocsik javítási esedékességének sorrendjében. Az acélvázaskészítendő kocsiknak a WR 4250 – 4258 új pályaszám csoportot jelölték ki.

Elsőként a WR 2506 psz. favázaskocsi átépítését kezdték meg, mely 1943-ban készült el Pestszentlőrincen és WR 4250-es pályaszámmal helyezték forgalomba. Mintegy 50 évvel később az osztrák vasútbarátok is kiemelkedőnek tartották a jármű esztétikumát, így ma is üzemképes jármű Ausztriában.



9. ábra: A WR 4250 ex WR 2506 psz. kocsi 2007-ben üzemben Mürzzuschlag állomáson (a szerző gyűjteményéből)
 Abb. 9: Waggon WR 4250 ex WR 2506 im Betrieb am Bahnhof Mürzzuschlag im Jahre 2007
 Fig 9: The coach No. WR 4250 (earlier No. WR 2506) in operation at Mürzzuschlag station, in 2007



10. ábra: A WR 4250-es kocsi lépcsőjénél 1943-ban Pestszentlőrincen felszerelt – akkor új, ma „patinásnak” mondható – gyártási tábla (a szerző gyűjteményéből)

Abb. 10: Werksschild bei der Treppe des Waggon 4250 – als neu angebaut in Pestszentlőrinc im Jahre 1943, heute schon „altgebacken”
Fig 10: The patinated Factory plate, which was installed near the step of the coach No. 4250 in Pestszentlőrinc as new in 1943

1944-re elkészült a második kocsi, a WR 2505-ből átépített WR 4251-es.

Munkába vették a WR 2502-es majd a 2501-es kocsikat is. Előbbi acélszekrénye a korábbi két kocsival megegyezően felépült, de a szekrény berendezés nélkül, üresen állt, amikor 1944 év végén a szovjet hadsereg elfoglalta a pestszentlőrinci főműhelyt. A 2501-es kocsinak pedig csak fa szekrényvázát bontották le, alváz állapotban volt, az új kocsiszekrénye még nem készült el. A WR 2502-es kocsi kijelölt pályaszámát 1944-ben WR 4252 volt, a WR 2501-es pedig WR 4253 lett volna.

A CIWL hazai üzeme 1947-től ismét megindult, de 1949-ben – más kelet-európai országokhoz hasonlóan – a „rendszeridegen cég” tevékenységét és főműhelyét államosították, a Magyarországon található kocsikat a MÁV vette át.

Az 1916-ben épült WR 2502-es kocsi tehát az egyetlen Magyarországon tartózkodó acélszekrényvázaz étkezőkocsi volt 1949-ben. A MÁV a favázaz kocsik számára – amint ez a 2. sz. táblázatban is látható – a WR 201 – 223 pályaszámokat jelölte ki. Az egyetlen acélszekrényvázaz kocsit pedig üzemképessé tette – és az akkori lehetőségek között – étkezőkocsivá történő berendezése után WR 251 pályaszámmal látta el. A kocsit feltehetően még a pestszentlőrinci műhelyben üzemképessé tették, erre utal a kocsi lépcsőjéhez szerelt „Pestszentlőrinc – 1949” gyártási tábla.

A MÁV 1960-ban 30 darab korszerű étkezőkocsit szerzett be (lásd még bővebben alább) és ekkor a CIWL eredetű favázaz étkezőkocsikat a meglévő WR 202 – 223 helyett a WR 232-252 II pályaszámokkal látta el. (A 201-es és a 206-os kocsi ekkor már nem volt állagban.) Ezzel felszabadították a WR 200 – 229 számcsoportot az új, győri szállítási kocsiknak. Mivel ekkor a 251-es és – az 1952-ben Dunakeszin a CIWL WR 2501-esből WR 252 pályaszámmal, de már Dunakeszin tervezett, Cak kocsi-kéhoz hasonló felépítménnyel elkészült – 252-es „voltak

útban”, ezeket WR 231 és 230 pályaszámra helyezték át, közvetlenül az új acélvázaz kocsik fölé számozva. (E sorok írójának nem tiszte, hogy a MÁV akkor munkatársainak az utókor szeméből megítélve teljesen felesleges, költséges, minden nyilvántartásban csak az áttekinthetőséget zavaró átszámozási „kényszertevékenységet” a fentieknél bővebben részletezze. Ezeket az átszámozásokat talán a „legújabbak a legalacsonyabb pályaszámokra” logikával magyarázhatjuk.)

A CIWL WR 2502-es, majd MÁV WR 251-es majd 1959-től WR 231-es kocsi 1967-ig vett részt a közforgalomban. Ekkor a MÁV Munkavédelmi szerelvénnyel „Filmvetítő kocsijának” minősítették át Ye 3505 pályaszámmal, amely a 12-jegyű számrendszer bevezetése után, 1970-től Ye 30 55 117 0000-0-ra módosult. 1972-ben bizottsági kocsivá minősítették át 67 55 99-17 304-3 pályaszámmal. Megengedett legnagyobb sebessége még ekkor is 120 km/h volt. 1985-ben a Tapolcai Vontatási Főnökség szerezte meg a kocsit „Klubkocsinak” illetve oktató kocsinak. Ekkor ismét üzemi pályaszámot kapott, Yg 30 55 117 2530-4-et. A MÁV História Munkabizott-

200 Gy 30/117/2530-4

Kimutatás

a vásárolt volt WR étkezőkocsikról.

Sorszám	Az étkezőkocsi pályaszámja régi	Új	Átvételkor az étkezőkocsi állapota	Vételdár	Vámilleték
1	1872	201	üzemképes		
2	2094	202	"		
3	2115	203	"		
4	2143	204	"		
5	2144	205	"		
6	2203	206	"		
7	2285	207	"		
8	2287	208	"		
9	2354	209	"		
10	2380	210	"		
11	2470	211	"		
12	2059	212	nagyjavítás		
13	2113	213	"		
14	2472	214	"		
15	2201	215	"		
16	2204	216	"		
17	2347	217	"		
18	2109	218	"		
19	2110	219	"		
20	2121	220	"		
21	2501	-	felépítésre vár		
22	2502	251	"		
23	1878	-	roncs	12.500.-	Ht
24	1879	-	"	12.500.-	"
25	2102	222	"	12.500.-	"
26	2117	-	191	12.500.-	"
27	2131	-	"	12.500.-	"
28	2288	-	223	12.500.-	"
29	2484	-	"	12.500.-	"
30	4069	-	"	12.500.-	"
31	2114	-	"	12.500.-	"
32	2352	221	"	12.500.-	"

100.000.- U.S.A. dollár

Budapest, 1950. évi június hó 26-án.

2. táblázat: Kimutatás melyben láthatóak az 1950. júniusi állapot szerint a MÁV állagába besorozott CIWL étkezőkocsik és a további átvett, de még be nem sorozottak is. Jól látható a WR 2501-es kocsi mellett a „felépítésre vár” megjegyzés



11. ábra: A WR 2502 kocsit Tapolcán „oktató kocsiként” 1985-ben 30 55 117 2530-4 pályaszámmal (a szerző gyűjteményéből)
 Abb. 11: Waggon WR 2502 als Schulungswaggon in Tapolca (Ungarn) im Jahre 1985 – Reihe 30 55 117 2530-4
 Fig 11: The dining car No. WR 2502 as an instruction car with No. 30 55 117 2530-4 at Tapolca station, in 1985

ság 1984 évi megalakulását követően összeállította a MÁV vonalain és az ország egyéb területein fellelhető muzeális védettséget érdemlő járművek listáját, amely először a MÁV Értesítőben jelent meg 109529/1986 ügyiratszámom. Tekintettel arra, hogy e sorok írója az egyedi járművet különösen értékesnek ítélte, az már ebben a legelső, védettséget élvező járműveket tartalmazó ügyiratban is szerepelt. Forgalmából történő kivonás illetve „historikus kocsivá átminősítés” esetére kijelölt pályaszáma 80 55 117 9054-8 volt.

Dr Heller György, a MÁV História Munkabizottság első és legendás elnöke a CIWL tervei szerint soha be nem fejezett járművet – talán az európai sikernek örvendő, üzemképesen felújított favázás CIWL 2347-es kocsink hírnevétől is vezérelve – az „első ütemben felújítandó” kocsik közé sorolta. A kocsihoz azonban semmilyen dokumentációval nem rendelkezett a MÁV, hiszen állagában ez a jármű az egyetlen acélvázás CIWL étkezőkocsi lett volna, ha valaha is teljesen elké-

szült volna. A kocsi életútját befolyásoló szerencsés véletlen, hogy e sorok írója 1991 őszén hosszabb időre Párizsba költözött és Dr Heller György megkérte, hogy a CIWL WR 2502-ből felépítendő acélvázás kocsit rajzait a CIWL rajztárában feltétlenül kerítse elő. 1991 őszén a CIWL már régen nem egy jelentős járműflottát üzemeltető vasútállalat volt, de Párizs Levallois külvárosában található rajztárában Jacques STREBELLE és Philippe ALOYOL mérnök urak közreműködésével pár nap alatt sikerült előkeríteni a legfontosabb rajzokat a rajztár pincéjében. Ekkor tisztázódott az is, hogy a CIWL a sorozatból munkába vett WR 2502 és WR 2501 kocsiknak acélvázásítás után a WR 4252 és 4253 pályaszámokat jelölte ki. A megszerzett rajzok és adatok birtokában a Dr Heller György vezette História Munkabizottság a különleges sorsú étkezőkocsi mielőbbi felújítását – lényegében az 1943 évi terveknek megfelelő befejezését – már célul tűzhetette. A kocsi felújítását 1993-ban a MÁV Debreceni Járműjavító Kft. végezte el és ekkor kapta meg a – kereken 50 évvel korábban kijelölt – WR 4252 pályaszámát. A kocsi immár 100 évesen a 80 55 117 9019-0 üzemi pályaszámmal vesz részt a forgalomban és kijelenthetjük, hogy 100 évesen „jó egészségnek örvend.”

(folytatjuk)



12. ábra: A 2016-ban száz éves WR 4252 pályaszámú étkezőkocsi a Magyar Vasúttörténeti Parkban (fotó: Fejes Antal)

ETCS hírek

A CD, ETCS berendezéssel látja el a személyszállító vontatójárműveit

A Cseh Vasutak 2016. április 13.-án bejelentette, hogy 663 különböző típusú vontatójárművére felszerelteti az ETCS 2 szintű berendezéseket. A berendezések szállítási és beszerelési értéke 6,6 milliárd korona (275 millió dollár), egyetlen szerződés alapján történik. Finanszírozását 85 százalékban az Európai Unió biztosítja.

A CD az ETCS 2 szintű berendezésekkel felszerelni tervezett járműtípusai: a 151,371 sorozat, valamint 380 db villamos mozdony, továbbá az InterPanter, Pendolino, CityElefant, RegioPanter, és a villamos mo-

torvonatok. Az ETCS2 berendezéseket a Railjet és más vezérlő vezérlőkocsikra is felszerelik.

A CD már felszereltette a 151 és 362 sorozatú mozdonyaira, a 471 sorozatú villamos motorvonatára az ETCS 2 szintű berendezéseket, valamint egy 22 kilométeres kísérleti pályát üzemeltet ETCS berendezéssel Poricany és Kolín között. Folyamatban a rendszer installálása Kolín – Brno – Breclav között.

A CD terve, hogy 2020-ig kb. 1350 kilométer vonalhálózatára telepítsen ETCS 2 szintű berendezéseket, ennek részeként teljessé teszi az országot keresztüljelző négy nemzetközi korridorra az ETCS üzemet.