

Dunakeszin gyártott és felújított étkezőkocsik a hazai és nemzetközi vasutak szolgálatában



**Közlekedéstechnikai Napok-
2017. november 22.**

**Szepessy Tamás
DJJ.ügyvezető igazgató**

**DUNAKESZI
JÁRMŰJAVÍTÓ KFT.** 

1926: Megnyílik a MÁV Dunakeszi Főműhely

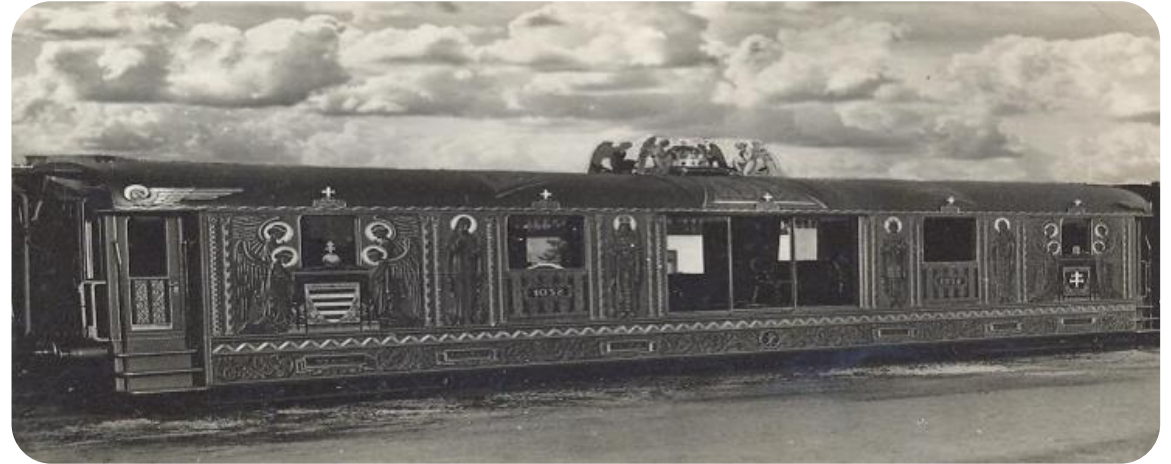
1992: Megalakul a MÁV DVJ Kft. önálló gazdasági társaságként MÁV tulajdonban

1996: Az Adtranz csoport tulajdonjogot szerez a vállalatban
(MÁV: 51%, Adtranz: 39%, MRP: 10%)

1997: Az Adtranz csoport többségi tulajdont szerez
(Adtranz:64,9%, MÁV: 25,1%, MRP: 10%)

2001: A Bombardier csoport megvásárolja az Adtranz csoportot

2014: A Magyar Állam többségi tulajdont szerez a társaságban, a Bombardier tulajdonrészének kivásárlásával

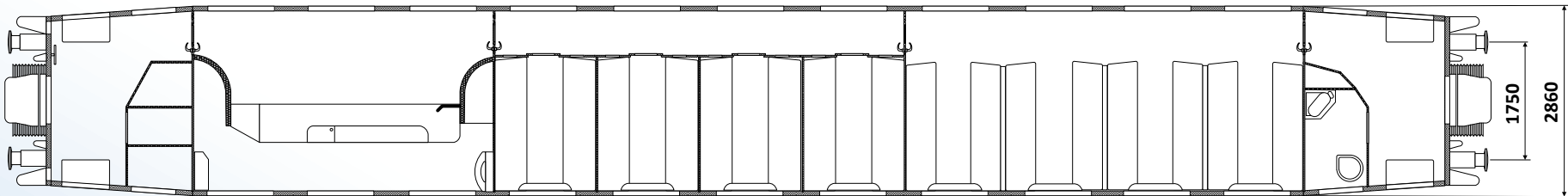


50-es 60-as évek, a „kezdetek”

1952/53-től gyártott az akkori „Vagongyár” CAK típusú kocsikat, ezek egy részét bisztró kocsivá alakítottuk. (9db Bakét) A kocsi egyik fele harmadosztályú személykocsi volt, míg a másik felében bisztró tér került kialakításra. Újdonságként elektromos kávéfőzővel is fel voltak szerelve. 25 db Bakét és 15 db Bamét bisztró kocsi készült ezekben az évtizedekben.



**1953 Cakét / Bakét 3800 sorozatú, távolsági forgalmú étszolgálati kocsí
64 ülőhely, 100 km/h, 9 db**



1960-ban további 16 Cak kocsit építettek át Bakét kocsinak

Új pályaszám: Bkr 85 – 26 500

1953 - 1955-ig 148 Cak kocsit építettek a Dunakeszi Vagongyárban

A múlt egy másik terméke: BRmo kocsik

DUNAKESZI
JÁRMÚJAVÍTÓ KFT.



Korábban gyártott győri kocsikból, 1971-ig 12 db belföldi forgalomra alkalmas kocsit, 1977-ig 16 db nemzetközi forgalomra alkalmas járművet „BRmo” típust építettünk át. Első alkalmazásuk a „Tokaj” gyorsvonati szerelvényben volt. A hideg ételeken és üdítőkön kívül, egyszerű meleg ételek elkészítésére is volt lehetőség. Ezen kocsitípusnál a főzéshez, sütéshez szükséges hőenergiát propán-bután gázpalackokból nyerték. Korabeli Dunakeszi feljegyzés: *„A gáz energiaforrás elfogadtatása, illetve a vasúti üzem által megkívánt biztonsági berendezések alkalmazása igen sok szellemi energiát igényelt.”*



Forrás és fotók: Dr. Lovász György

A múlt egy siker terméke: a „kisbisztró”

- 1975-1977 között- By kocsi alapra tervezve - 20 db Wry típusú étkezőkocsi, majd 1977-től 20 db Bry típusú büfékocsi épült Dunakeszin. Egyik fele utastér volt, míg a másik felébe elárusító pultot és az utastér közepére szerelt asztallal felszerelt büfészakaszt építettek.
- A kocsinak a régi büfé és étkezőkocsi üzemvitelét kellett egyesítenie az Utasellátó igényei szerint. Tűzhely, melegvízszolgáltató berendezés ellátása propán bután gázzal történt. Konyha és büfétérben rozsdamentes acélburkolat felületek kerültek kialakításra. (forgalomból kivonva: 1995 és 2000 között)



Forrás és fotók: Dr. Lovász György

A 90-es évek: IC bisztró 88-44-es sorozat (ex.88-67)

Korábbi győri gyártású kocsik (19-47-es személy és 92-47-es poggyász) átépítésével kialakított, a 90-es évek színvonalának megfelelő, modern bisztró kocsik. A második generációs Intercity flotta része.

Dupla energiaellátóval felszereltek, légkondicionált, tárcsafékesített, IFE ajtós kivitelűek. Hűtő-fagyasztó szekrények, mikrohullámú sütő, elektromos főzőlap kerültek beépítésre.



A sorozat fejlődése:

- WRRo 88-67 (000-001 psz.) 2 db 1990-1991
- WRR 88-67 (002-007 psz.) 6db 1992
- WRR 88-67 (008-022 psz.) 14 db 1995-1998
- Ez utóbbi 14 db-ból jó részük leállításra került 2012-ben, azóta néhány ismét közlekedik, de MÁV-os kollégák tájékoztatása szerint a Szentesen tárolt 8 db kocsi a mai napig kiváló állapotban van. (teljes büfé felszerelés hiánytalanul benne)
- Felújításuk -akár a CAF dizájn mintájára –vizuális utastájékoztatás, esetleg mozgássérült WC, családi sarok stb. kialakítása műszakilag megoldható lenne.



A 2000-es évek exportja: Norvég kocsi átépítés

- 56 db személykocsi modernizálása
- Eredeti gyártó Strommen, 1977-1981
- 1., 2. osztályú, családi és bisztró kivitel
- A kocsiszekrény átalakításra és megerősítésre kerül
- A kocsi belső teljesen megújul
- Légkondicionálás
- Zárt rendszerű WC
- Új forgóvázak
- Tervezés, anyagellátás Bombardier, kivitelezés és mérnöki támogatás Dunakeszi Járműjavító



Kiszolgáló- és étterem részlet

Egyszerű „IKEA” dizájn.





Családi szakasz

A bisztró mellett található a családi kocsi, az „utasellátás” a gyerekekre/családokra is kiterjed



A jelen: 88-91-es sorozat, CAF étkező kocsi komfortnövelés

Előtte:



CAF szerelési fázisok



Fontosabb komfortnövelés elemek

Teljes külső/belső felújítás:

- ülésáthúzás, belső panelek festése
- új műanyag padló/új szőnyeg
- Tejes külső fényezés



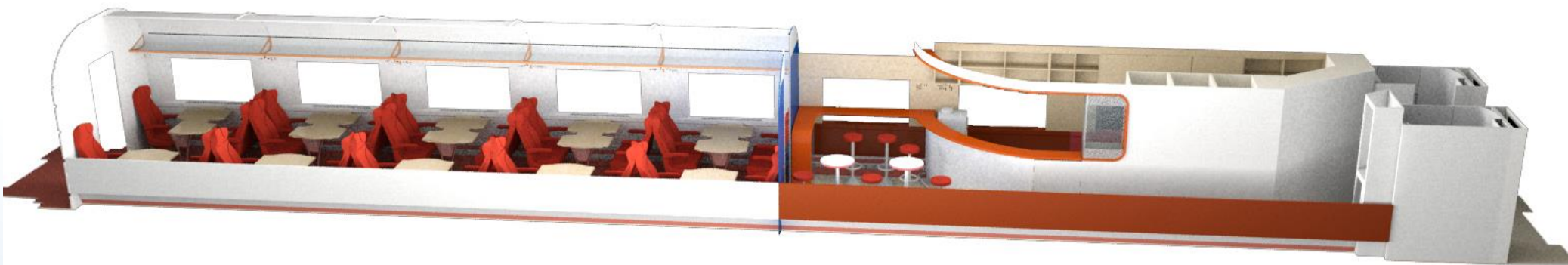
- Monitor beépítés/utastájékoztató
- WIFI és GPS beépítés, 220V/USB csatlakozók ülésenként, külső elektronikus irányjelző beépítés
- Fővizsga 1100 óra, komfortnövelés 1800 óra
- 2016-ban 2 kocsit, 2017-ben 1 kocsit rendelt a MÁV (ez utóbbi jelenleg munkában)
- A kocsik részben belföldön, de főleg a hamburgi vonalon járnak

Az elkészült kocsi futópróbán.....



Fotó: Koncz János

A Jövő?



- A harmadik generációs IC kocsihoz készült utasellátókocsi látványtervek jól szemléltetik, hogy többféle járműkonceptió felvázolásával tudunk elébe menni a vevői igényeknek.
- Kényelmesen, ugyanakkor gyors "vendégcserével" üzemeltethető bisztró kocsié a jövő, amelyben az étkezés mellett-mint egy csendes zónában- találja meg a nyugalmat a fiatal, az üzletember, a kerekesszékes utas, vagy akár kisgyerekes család is. (pl.családi sarok)
- A hagyományos személykocsik mellett- azonos műszaki platformra épülő -többfunkciós járművek gyártásával tehető gazdaságossá a hosszútávú üzemeltetés és karbantartás.
- A vasúti járműgyártásban, modernizációban és karbantartásban szerzett több évtizedes tapasztalataink alapján képesek vagyunk ilyen koncepciók megvalósítására. Bízunk benne, hogy emellett az IC+, vagy a Stadler emeletes vonatok részegységeinek gyártásában, illetve készre szerelésében fontos szerepet vállalhatunk.



Köszönöm a figyelmet!