



2012/06.hírlevél

## A legotthonosabb idegen

Az „átkosban” évtizedekig a nemzetközi vonatokban, fél évtizeddel ezelőtt pár szezonban az Euregio-vonatokban, immáron két éve pedig hazai vasúti vállalatok vonataiban találkozhatunk az egyik legotthonosabb idegen járműcsaláddal: a svájci–osztrák eredetű Schlieren-kocsikkal. A modellgyártás is kapva kapott a lehetőségen, és az idei évben megszülettek az immár fél évszázados, legendásan kényelmes kocsitípusnak a hazai kiadásai is.



Tatabánya térségében - Nagy Tamás fotóján

A majd' ezerdarabos széria sokáig az osztrák vasút egyik védjegye volt, bár nem is osztrák, hanem svájci találmány. Az 1960-as évek elején az osztrák vasút kocsiparkja erősen elavult volt: főleg német eredetű, még a háború előtti időszakból származó kocsik vagy ezeknek háború után épült változatai. A régi kocsik nem feleltek meg sem mennyiségükben, sem minőségükben az utazók elvárásainak. Az osztrák vasút az eredeti gyártóhelyéről „Schlieren”-nek nevezett kocsiból összesen 810 darabot szerzett be.

Az akkor rendkívül korszerű, termes kialakítású kocsik nem véletlenül hasonlítanak a Einheitswagen („egységkocsi”) I-re: a két gyár a svájci Schlierenben működő Schweizerische Wagons & Aufzügefabrik tervezte ugyanis az SBB hasonló kocsijait.

Ettől a gyártól vette át a két osztrák építő a kocsik terveit és dolgozta át őket az ÖBB igényeinek megfelelően. A járművek jellegzetessége a kétszárnyú bejárati ajtó és a mélyen (majdnem teljesen) leereszthető ablak. A kezdetben fenyő zöld, később a „Jaffa” néven emlegetett vérnarancs-vaj színeket viselő kocsikból összesen hatféle változat épült.

Az első évtizedekben a kocsikat a távolsági és nemzetközi forgalomban használták. Európai boldogabb felén kívül a svájci és osztrák Schlierenek hazánkban is megfordultak a Wiener Walzer expressz szerelvényében. Később az osztrák hazai forgalomban dolgoztak, majd az ezredforduló után újra nálunk a soproni, szombathelyi, győri és tatabányai célállomású Euregio-vonatokban jelentek meg.

Hogy lehet ez a kocsi nagyobb sebességnél is oly kényelmes, annak ellenére, hogy hossza megegyezik a Dunakeszin tervezett, illetve gyártott kocsitípusok hosszával? Ennek több oka van: egyrészt az utas nem a forgóvázak felett ül, azok az előterek alatt vannak; másrészt alacsony a padlószintje, nem kell magasra mászni, és az alacsony peronos állomásokon is könnyebb felszállni rá, mint – mondjuk – egy Bhv-ra.

Az osztrák kocsik jelentős részét átépítették, majd a korszerű motorvonatok búcsút intettek a legendás sorozatnak. A járművek zömét selejtezték, ám 2009-től kisebb kontingenst eladtak a Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút és a MÁV Nostalgie Kft. részére. A külső megújuláson átesett járművek mindkét hazai vasúttársaság flottájának ékességei lehetnek. A GYSEV Schlierenjei felváltják a szintén fél évszázados Bhv-járműcsaládot, és a Sopron környéki vasútvonalak utazási komfortját nagymértékben emelik. Ezekből a kocsikból állt össze a Széchenyi-mozdonnyal pünkösdkor a Székelyföldre közlekedő Csíksomlyó expressz. A Nostalgie Kft. pedig az egyre népszerűbb élményvonatait fővárosba közlekedő is ebből állítja ki a „frissiben patinássá” varázsolt járművekből.

Bár ez a személykocsicsalád nem magyar eredetű, mégis műszaki jellemzőivel, pályafutásával, klasszikus formavilágával a hazai vasútbarátok számára is megszokott látvány, ezért jogosan tekinthetjük a „legotthonosabb idegennek”.



Irány Pécs!



A modell alapjául a Roco típusazonos modelljét festettük át a MÁV Nosztalgia Kft színtervére.

A kocsi oldalfalára réz beszívó nyílásokat helyeztünk el. A tamponozott pályaszám táblák teszik igazán egyedivé e sorozatunkat.



#### Utolsó simítások

További részletekkel +36-30/975-75-71-es központi telefonszámon munkaidőben vagy az [info@quabla.hu](mailto:info@quabla.hu) e-mail címen állunk rendelkezésükre.

- |                             |                                     |                  |                     |                                |
|-----------------------------|-------------------------------------|------------------|---------------------|--------------------------------|
| <b>Katalógusszám:</b> 21561 | <b>pályaszám:</b> 50 55 29-36 015-1 | Pécs-Sopiane     | <b>korszak:</b> VI. | megjelenés: 2012. november 15. |
| <b>Katalógusszám:</b> 21562 | <b>pályaszám:</b> 50 55 29-36 018-5 | Eger-Agria       | <b>korszak:</b> VI. | megjelenés: 2012. november 15. |
| <b>Katalógusszám:</b> 21563 | <b>pályaszám:</b> 50 55 29-36 019-3 | Tokaj-Tokai      | <b>korszak:</b> VI. | megjelenés: 2012. november 15. |
| <b>Katalógusszám:</b> 21564 | <b>pályaszám:</b> 50 55 29-36 020-1 | Hargita-Hargitha | <b>korszak:</b> VI. | megjelenés: 2012. november 15. |

Tatabánya, 2012.11.15

Tisztelettel: Börcs László