



SURÁNYI SÁNDOR

okleveles gépészmérnök
 ügyvivő
 Első Magyar Vasúti Járműipari Társulás (EMVJT)

240 darab Tátra T5C5 típusú villamos korszerűsítését kezdte meg a BKV Vasúti Járműjavító Kft.

Összefoglaló

Magyarország iparának nagy hagyománnyal, és több mint 150 éves referenciával rendelkező ága a vasúti járműipar, amely a rendszerváltás utána elszenvedett piacvesztésből lassan éledezik, és az együttműködésben keresi a kiutat.

Az iparág termékeinek összetettségéből fakadó együttműködési kényszer vezette a korábbi Ganz vállalatokat túlélő, átalakult és itthon tevékenykedő cégek vezetőinek többségét arra, hogy 2011-ben elinduljanak egy laza összefogás irányába, és létrehozzák az „Első Magyar Vasúti Járműipari Társulást (EMVJT).

A cikksorozat az EMVJT tagjainak elmúlt években elért eredményeit ismerteti.

SURÁNYI, SÁNDOR

Dipl.-Ing. für Maschinenbau
 Geschäftsführer
 Erste Ungarische Vereinigung für Schienenfahrzeugindustrie

Start der Modernisierung von 240 Straßenbahnfahrzeugen des Typs T5C5 durch BKV Ausbesserungswerk GmbH

Zusammenfassung

Die Schienenfahrzeugindustrie ist ein traditionsreicher und ein über eine Referenzdauer länger als 150 Jahre verfügbarer Industriezweig von Ungarn, der nach seinem bedingt durch den Regimeänderung erlittenen Marktverlust langsam zu sich kommt, und in Form einer Zusammenarbeit den Ausweg sucht.

Der Zwang herrührend aus der Komplexität der Produkte dieses Industriezweigs hat die Mehrheit der die vorherigen Ganz-Unternehmen überlebenden, umgestalteten und in Ungarn tätigen Firmen dazu geführt, im Jahre 2011 den ersten Schritt in Richtung einer lockeren Zusammenarbeit - also in Form der Gründung von „Erste Ungarische Vereinigung für Schienenfahrzeugindustrie“ (EMVJT) - zu unternehmen.

Die Artikelreihe behandelt die im vorangehenden Jahr erreichten Ergebnisse der EMVJT-Mitglieder.

SÁNDOR SURÁNYI

Mechanical engineer
 Managing director
 First Hungarian Rolling Stock Industry Association

The BKV Railway Workshop Ltd. Started the Modernisation of 240 Units of Type T5C5 Tramcars

Summary

The railway rolling stock manufacturing is one of the branches of the Hungarian industry which has a great tradition and 150 years of references. It is rising slowly again after the loss of its markets and having destroyed by the change of the political regime. It tries to find the exit from the crisis in the cooperation.

The necessity of cooperation, requested by the manufacturing of the complicated products, forced most of the leaders of the small successor and survival enterprises of the former Ganz companies to establish the First Hungarian Rolling Stock Industry Association (EMVJT) in 2011. The series of articles present the results reached by the members of EMVJT

Előzmények:

Magyarország iparának nagy hagyománnyal, és több mint 150 éves referenciával rendelkező ága a vasúti járműipar.

Ma már csak az iparág történetében találhatóak azok a cégek, melyek a mindenkor gazdasági kihívásnak, fejlesztésekkel, és innovációval felelve az akkori kor élvonalában voltak. Ez az írás nem a régi korok fejlesztésével foglalkozni, de a múlt tendenciájából és a jelen lehetőségeiből kiindulva megmutatja, hogy a válságból mindig a műszaki – gazdasági fejlődés, az új termék, mutatja a kiutat. Ennek felismerése, és az iparág termékeinek összetettségéből fakadó együttműködési kényszer vezette a korábbi Ganz vállalatokat túlélő, átalakult és itthon tevékenykedő cégek vezetőinek többségét arra, hogy 2011-ben elinduljanak egy laza



1. ábra: A Tátra típusú villamos eredeti állapotában
 Abb. 1: Straßenbahnfahrzeug Typ TATRA T5C5 – Ursprungszustand
 Fig 1: The tramcar type Tátra T5C5 in the original condition



2. ábra: A felújított Tatra típusú villamos
 Abb. 2: Das Straßenbahnfahrzeug Typ TATRA T5C5 – nach der Modernisierung
 Fig 2: The refurbished tramcar type Tatra T5C5



3. ábra: A villamos megújított utastere
 Abb. 3: Der erneuerte Fahrgastraum des Straßenbahnfahrzeugs
 Fig 3: The modernised passenger saloon of the tramcar

összefogás irányába, és létrehozzák az „Első Magyar Vasúti Járműipari Társulást (klasztert)”, továbbiakban EMVJT. Természetesen ez a szándék csak azt jelezte, hogy a vasúti jármű iparban dolgozó különböző méretű,

bonyolultságú termékeket előállító cégek, vissza akarnak térni a komplett termékek piacára. A megalakuláskor is jelezték, hogy ez a szándék alapvetően a hazai sajátosságokra, a piac hazai speciális igényeinek kielé-

gítésére irányul. Ez összhangban volt az akkori kormányzati szándékkal és felismeréssel, miszerint „a Ganzos tudást” az Új Széchenyi terv megemlítette, mint tovább örökítendő feladatot.

Az EMVJT, mint ennek a szándéknak egyik letéteményese, az elnyert klasztertámogatást, az EMVJT megismertetésére, céljainak meghatározására használta fel, mind a vasúti közlekedés kormányzati, felhasználói, és az iparágban tevékenykedő társcegei számára. Az EMVJT 2014. januári összetételét jelen újság egy korábbi számában megismerhette az olvasó. Az EMVJT, céljainak megfelelően minden gazdálkodó egység részére nyitott. Ezt bizonyítja, hogy az EMVJT tagja lett a PowerQuattro Kft. is.

A klaszter tagjait bemutató cikksorozatunkat a budapesti villamosok felújításáról szóló írással folytatjuk.

Villamos korszerűsítések a BKV Vasúti Járműjavító Kft.-ben

A CKD TRAKCE által 1980-1984 között gyártott Tatra T5C5 típusú villamos a BKV Zrt. legnagyobb darabszámában (322 db) üzemeltetett járműve. A 2014. évben 20 db ilyen típusú jármű átalakítását végezte el a BKV Vasúti Járműjavító Kft., amelyek hatósági vizsgáztatása sikeresen megtörtént. A korszerűsítés a 2015. évben 22 db-bal folytatódott, amely a pénzügyi lehetőségek adta keretek függvényében akár növekedhet is.

Először 2002-ben rendelte meg a BKV Zrt. 80 db Tatra villamos korszerűsítését, hajtásrendszerének cseréjét. A korszerűsítés alapvető célja volt, hogy a járművek élettartama megnövekedjen, továbbá, hogy energiatakarékos, magas technológiai színvonalú, automatizálással és diagnosztikai rendszerrel felszereltek, illetve csökkentett karbantartás igényűek legyenek. A korszerűsítés során a járművek visszatápláló féküzemre is alkalmas energiatakarékos hajtásrendszert, új arculatot, valamint további kényelmi berendezéseket kaptak.

A hajtásrendszer szállítására és a beépítésére kiírt közbeszerzési tendert a GANZ Transelektro Közlekedési Rt. nyerte. A járműszerkezet, valamint a megmaradó gépészeti és elektromos egységek felújítását a BKV Vasúti Járműjavító Kft. végezte. Ezen járművek a T5C5K típusnevet kapták, amelyek összességében kb. 30%-kal kevesebb energiát fogyasztanak, mint a hagyományos Tátra villamosok. A járművek megbízhatóan üzemeltethetőek és beváltották a hozzájuk fűzött reményeket.

A 2010 – 2013 évek során a 80 db korszerűsített járműciklusrend szerinti, J1 felújításakor további átalakítások (vezetőpult átépítése, új típusú ablaktörlő stb.), fejlesztések kerültek kiépítésre, amelyek kapcsán a járművek a T5C5K2 típusnevet kapták. A kedvező tapasztalatok alapján, illetve a BKV megrendelőjének (BKK Zrt.) a döntése értelmében az érvényben lévő ciklusrend szerinti T5C5 főjavításokat a továbbiakban olyan műszaki tartalommal kell végrehajtani, hogy az „egyenértékű” legyen

a korábbi (80 db-os) korszerűsítő átalakításnak. A korszerűsítés második ütemében a teljes hátralévő állomány (238 db) – 4 db, muzeális célra megőrzött jármű kivételével – átalakításra kerül.

Ezúton pl. a járművezetői pulton egyes visszajelzők, műszerek (sebességmérő, segédüzemi feszültségmérő, ajtóállapot visszajelző, stb.) egyetlen, több funkciót magába foglaló új, színes kijelzővel kerülnek kiváltásra, amely ellátja további berendezések (vezetőfülke szellőzés, utastér fűtés, tükörfűtés, stb.) kezelőszervének funkcióját is. Az új segédüzemi átalakító, valamint az új ajtóvezérlő rendszer mind funkciójában, mind pedig működésében megfelel az Üzemeltető és a kor legújabb elvárásainak.

A BKK Zrt. legújabb arculati tervének megfelelően kerül kialakításra az utastér is mind esztétikailag, mind szolgáltatásaiban. Az arculati felújítás keretein belül többek között modern, új belső színvilág kialakítására került sor, továbbá új típusú jegyke-

zelők kerültek beépítésre, az ülések újrakárpitozása pedig a Kft. által kizárólagosan forgalmazott új ülészöveggel valósult meg.

A szaggató- és járművezérlő berendezés a GANZ Transelektro Közlekedési Rt. jogutódjától, a GANZ Transelektro Közlekedési Berendezéseket Gyártó Kft.-től kerül beszerzésre, ahogyan a 2002-es korszerűsítési projektnél is történt.

A járművek felújítását, 2020-ig érvényes szerződés alapján továbbra is a BKV Vasúti Járműjavító Kft. végzi, azonban már a kornak megfelelő alkatrészek, anyagok beépítésével, amelyek az egyenértékűség miatt az eredeti berendezésekkel megegyező funkciókkal rendelkeznek. Ez a felújítási projekt hozzávetőlegesen 200 embernek biztosít folyamatosan további 5 évre munkát, és elmondható, hogy a projektben a magyar beszállítók aránya 80% feletti.

A BKK Zrt. tervei szerint az újonnan felújított járművek először az európai uniós forrásból felújított 1-es villamos vonalán fognak közlekedni.

RÖVIDHÍREK

A DB számára szállításra kerülő első Skoda

109 E sorozatú mozdony megkezdte próba üzemét

A Német Vasutak, DB, leányvállalata, a DB Regio hat db. 109 E típusú villamos mozdonyt rendelt 2013. évben, a Skoda Transportationtól, Bajorország nagysebességű regionális üzeméhez. Az első mozdony megkezdte dinamikus próbáit a Cseh Köztársaságban Velimben lévő teszt próbapályáján.

A Siemens leszállítja a Vectron mozdonyokat a BLS Cargo számára

A 15 megrendelt többrendszerű Vectron mozdonyflotta első két egysége megérkezett a svájci Spiezben lévő BLS Cargo telephelyére április végén, 13 hónappal azután, hogy a rendelést feladták a Siemensnek.

Az NS az Alstomot választotta az intercity villamos motorvonat szállítására

Az NS, a Holland Vasutak, az Alstomot választotta előnybe részesítendő pályázónak a legjobb és a végső ajánlat megtétele fázisában a 200 km/h sebességű villamos motorvonatok szállítására, melyek beszerzése a NS intercity generáció program keretében történik

A Stadler szállítja a SOB Voralpen

Express villamos motorvonatait

A Svájc Délkeleti Vasutak, SOB, a Stadlerrel kötött 170 millió svájci frank értékben szerződést hogy szállítson FLIRT villamos motorvonatokat 2019 decemberétől, a Voralpen Express St. Gallentől Lucerneig hódzó látványos vasút vonalára.

Az új vonatok a jelenleg részben mozdonyvontatású és a modernizált villamos motorvonatokat váltják fel, melyek legtovább 2019. évben 40 évnél idősebb lesz.

Az Astom gyors növekedésről számolt be a 2015-16 évi eladások terén

Az Alstom 12 százalékos növekedést ért el az eladások terén az elmúlt gazdasági évben, mely március 31-én ért véget. 2014-15 évi 6,16 milliárd euróról 2015-16-ban 6,88 milliárdot ért el, miközben a kamat és nyereség adólevonása előtti eredménye 23 százalékkal nőtt.

A rendelés állomány 2015-16-ban 6 százalékkal, 10,6 milliárd euróra nőtt. Az eladások növekedéséhez nagyban hozzájárult a 800 db kétrészes Prima villamos mozdony szállítására és fenntartására, az Indiai Vasutakkal kötött 3,2 milliárd eurós szerződés.