



**ALMÁSI MIKLÓSNÉ**

Nyugalmazott MÁV mérnök-főtanácsos  
Okleveles arany, gyémánt és vasdipomás  
villamosmérnök

**30 éve...**

Közel 30 éve annak, hogy a magyar járműgyárak telephelyéről kigördült az első licenc alapján gyártott 2200 kV-os szilícium egyenirányítós univerzális villamos mozdony, hogy azután 18 évig egyenletes ütemben közel 400 mozdony álljon üzembe a MAV és a GySEV villamosított fővonalain. *(Szerkesztő megjegyzése: Mint az ismert a V43 orozat első hét járművét Németországban gyártották, és a licenz alapján készült első V43-as 1964-ben gördült ki a Ganz-MÁVAG telephelyéről.)*

Ugyancsak közel 30 éve állt üzembe az első 50, a Szovjetunióban gyártott, 1470 kW-os 6 tengelyes nehéz tehervonati dízelmozdony, amely a hetvenes évek közepéig közel 300 db-ra növekedett.

*Szerkesztő megjegyzése: Mivel az M62-es sorozat 2025-ben lesz 60. éves, ez most nem képezi e megemlékezés részét, ám mind a két mozdony-sorozat a MÁV eddigi történetében a legnagyobb számban beszerzett villamos illetve dízelmozdony típusa volt, ezért e cikk keretében is indokolt együtt szerepeltetni.*

E két mozdony-sorozat továbbította hosszú évekig a MÁV személy- és tehervonatainak nagy részét (az 1. ábrán mutatjuk be az elmúlt 30 évben a két mozdony-sorozat részesedését a szállítási teljesítményből).

A V43 és M62 sor. mozdonyok részesedését a MÁV szállítási teljesítményéből az 1. ábra mutatja.

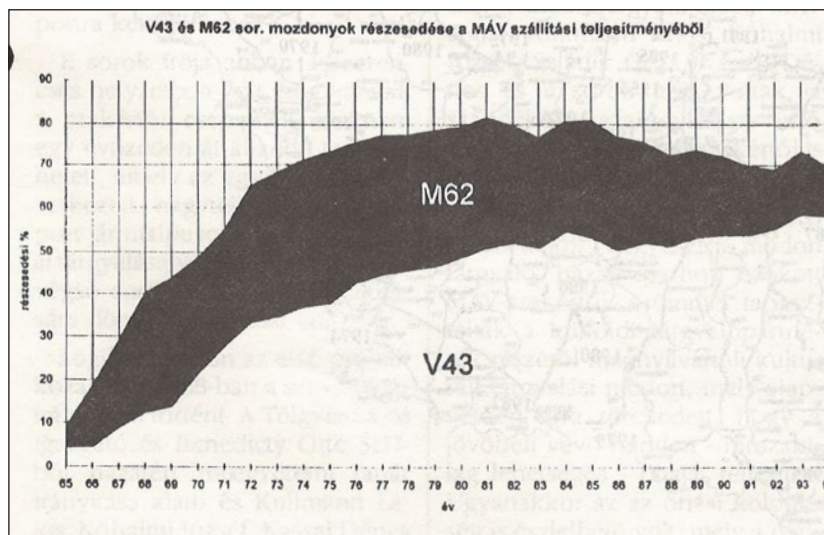
Többek között, a folyamatos vonalvillamosítás mellett, e két mozdony-sorozat tette lehetővé a növekvő szállítási feladatok elvégzését a gőzvontatás kiszorítását (a 2. ábrán mu-

tatjuk be a szállítási teljesítmények változását).

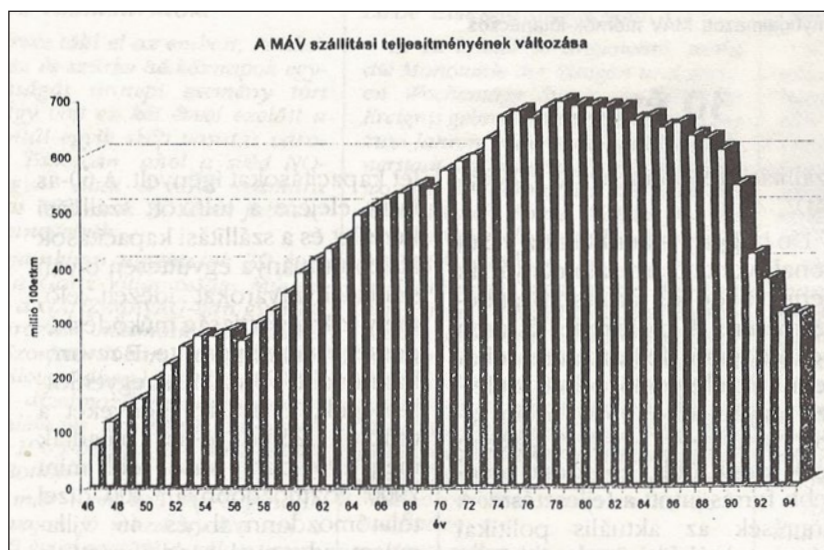
Kérdés: hogyan is került sor a vasút vonali vontató járműállományá-

nak gerincét adó két járműsorozat beszerzésére?

A közlekedés és ezen belül a vasút fejlesztésére sohasem volt elegendő



1. ábra: A V43 és M62 sorozatú mozdonyok részesedése a MÁV szállítási teljesítményéből



2. ábra: A szállítási teljesítmények változása a MÁV-nál



3. ábra: A Vard-Leonard 1960-ban típusfelelősként foglalkozott

pénz. Születtek ugyan különböző határozatok, ám ezek eredményeképp csak kicsit több, hol kicsit kevesebb forrás jutott a fejlesztésre. A döntések az aktuális politikai irányzatoktól függöttek. A közlekedés ténylegesen szükséges beruházásait rendszeresen elhalasztották.

Nem abból az egyszerű tényből indultak ki, hogy a közlekedés a termelés része, hiánya termelési zavart okoz, fejlesztését tehát a gazdasággal arányos módon célszerűvégezni. 1959-ben a gazdaságban egy erőltetett ütemű gazdasági fejlesztési program indult meg. A beruházások,

a külkereskedelmi forgalom növekedése, a vidéki ipartelepítés óriási áruszállítási többlet kapacitásokat igényelt. A 60-as évek elejére a túlfűtött szállítási kereslet és a szállítási kapacitások abszolút hiánya együttesen olyan szállítási zavarokat idézett elő, mely már a gazdaságműködés-képességét veszélyeztette. E zavarokat növelték a szállítási egyenlőtlenségek, a januári igényeket a csúcsok 25-60%-kal haladták meg. 1960-ban a vasút több mint 2000 gőzmozdonyral, 100 dízel tolatómozdonyral és 46 villamosmozdonyral rendelkezett személyszállításban alkalmazható dízelmozdonyok mellett. A szállítási teljesítmény 88%-át a gőzvontatás tette ki. A gördülőállomány tragikus helyzetére jellemző, hogy jóvátételben a Szovjetunióknak szállított 424 sor. mozdonyokból 110-et vásároltunk vissza.

Az 1963-ban üzembeállított 20 db M61, sor. mozdony az első Z-3 évben több mint 2 millió százelegytonnakilométert teljesítettek évente tisztán tehervonati üzembn, ami több mint



4. ábra: A MÁV korabeli villamosítási térképe a vonal villamosítás évszámával

napi 600 tehervonati km megtételét jelenti. A közút talán még a vasútnál is rosszabb állapotban volt, az utak alig 1,4%-a volt pormentes...

A közlekedési csőd ráébresztette a közlekedés és ipari tárca vezetőit, hogy a vasúti infrastruktúra és gördülőállomány fejlesztése nélkül a vasút nem tud a ráháruló szállítási feladatoknak eleget tenni. A magyar gördülőipar a két világháború között ugyan élen járt a dízel motorkocsik és a villamosmozdonyok gyártásában, de a vasút által igényelt egyenirányítós villamos és nehéz tehervonati dízel mozdony fejlesztésére nem vállalkozott.

Ugyanakkor a hazai ipar az 50-es évek végén megkezdte a mai napig is kiválóan üzemelő M28, M31 és M44 sor. dízel tolatómozdonyok gyártását, majd 1960-ban a Bp.-Hatvan-Miskolc villamos mozdonyellátását biztosító Vard-Leonard mozdonyokét. A vasút az ipari és kereskedelmi tárcával karöltve ezért úgy határozott, hogy import mozdonyokkal oldja meg a kérdést. Ezek voltak tehát a V43 sor. villamosmozdony és az M62 sor. dízelmozdony 30 évvel ezelőtt megkezdett beszerzésének és üzembeállításának előzményei.

A piacutatás, típuskiválasztás, az átvétel, a 30 éve tartó üzemeltetés sikereiről és problémáiról szól e rövid jubileumi kiadványunk. E történelmi tények után ide kívánczik két megjegyzés, a szállítási csőd nem tette lehetővé, hogy a kiválasztott járművek sorozatgyártása előtt legalább egy évig prototípus járművekkel kísérletet lehetett volna végezni, e tapasztalatok alapján kivégzett módosítások után megindítani a sorozatgyártást. Ez igen sok problémát okozott és sajnos precedensként szolgált a további járműbeszerzéseknél és ugyancsak sok kárt okozott. Ezen a gyakorlaton annál fontosabb változtatni mennél kevesebb a rendelkezésre álló fejlesztési lehetőség.

V43 sor. mozdony licenc vásárlása az akkori legkorszerűbb gyártási technológiát honosította meg mind a magyar gördülőiparnál, mind a

MÁV-nál. Ennek pozitív hatása lemérhető az azóta a hazai ipar által kifejlesztett új járműveknél, illetve a vasút üzemeltető karbantartó részlegeinek munkájánál.

#### Almási Miklósné /Sebő Ágota/ szakmai életútja

Sebő Ágota 1934-ben született. Középszkolába Budapesten a Koltói Anna Leánygimnáziumba járt, ahol 1952-ben érettségizett. Szakmai életútja előzményeképpen fontos megjegyezni, hogy Sebő Ágotaként 1948-ban ismerte meg őt a sport világa, 1954-ben Torinóban két Európa bajnoki címet szerzett. Sokszoros magyar bajnok. Gazdag, hosszú és sikeres sportpályafutását bővebben a [hu.wikipedia.org/wiki/Seb%C5%91\\_%C3%81gota](https://hu.wikipedia.org/wiki/Seb%C5%91_%C3%81gota), felületen olvashatjuk.

Sebő Ágota 1958-ban vehette át a villamosmérnöki oklevelét a Budapesti Műszaki Egyetem erősáramú szakon.

A MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti Osztályán 1957-ben villamosmérnökként helyezkedett el, ahol a MÁV Miskolci Igazgatóság erősáramú ügyei tartoztak hozzá, közreműködött többek között állomások és rendező pályaudvarok térvilágításában, áramellátásban. A vasutakat keresztező erősáramú vezetékek engedélyezésében a vonatkozó típus-

tervek kialakításában vett részt.

1964-től a MÁV garancia idő alatti villamos mozdonyainak (V41, V42), és az M40-es dízel mozdonyok villamos berendezéseinek, valamint a garancián túl lévő mozdonyok sorozat jellegű hibáinak kiküszöbölésén dolgozott.

1974-től egészen 1989-ben történt nyugdíjazásáig a MÁV távlati gépészeti fejlesztési tervek kidolgozásában való részvétel volt a főfeladata. Részt vett a személykocsik, valamint vonalvillamosítási terveik elkészítésében, továbbá a vontatási energiafelhasználás strukturájának és mennyiségének meghatározásában. Részt vett a dízel és villamos vontatás gazdaságossági számításainak kidolgozásában, amely elősegítette a villamosítandó vasútvonalak villamosítási sorrendjének meghatározását, valamint a villamos vontatással elérhető gazdasági és üzemeltetési előnyök összehasonlítását.

#### Szakmai továbbképzései:

1969-ben fővasúti váltakozó áramú járművezetői engedélyt szerzett.

1975-ben sikeresen elvégzett egy rendszervezői tanfolyamot.

1978-ban szakmai anyaggal bővített angol nyelvvizsgát tett.

Nyugállományba vonulása után 1990-2002 között a Közlekedésu-



5. ábra: A BME rektora átadja a vasdiplomát Almási Miklósné Sebő Ágotának

dományi Egyesület (KTE) keretében számos a MÁV üzemével kapcsolatos tanulmányokban a gépészeti fejzeteket készítette el.

Irodalmi tevékenysége részeként a Vasútgépészetben 1994 óta több cikke jelent meg,

1994.3. szám: Almási Miklósné, Kovács Károly: Nagysebességű vonatok az X-2000,

1994. 4. szám: Almási Miklósné: Új mozdonycsalád születik,

1995. évi különszám: Almási Miklósné 30. éve

1997. 1-2-3 szám: Almási Miklósné, Kisteleki Mihály, Kovács Károly ICE 3, az európai nagysebességű vonatok új generációja (I.-III rész)

Almási Miklósné Sebő Ágota a Vasútgépészet és a [vasutgepeszet.hu/vasutgepeszet/](http://vasutgepeszet.hu) számára a kezdetektől, azaz 1993 óta fordítja magyar nyelvre angolból a szakmailag érde-

kes híreket, szakcikket. Szakfordításokat 2023 tavaszán még folyamatosan végezte.

Kitüntetései közül kiemelkedik az 1989. decemberben a köztársasági elnök által adományozott Magyar Köztársaság Csillagrendje kitüntetés.

Gazdag életművének megkoronázásaként a BME rektorától 2022-ben átvehette a Vasdiplomát.

## HÍREK

*(fordította Almási Miklósné 2023-ban)*

### **Az ÖBB üzembe helyezte az első négykocsis Siemens Mobility Desiro ML négykocsis villamos motorvonatját, Vorarlbergben**

Az ÖBB 2022. december 11-én menetrend változásakor üzembe helyezte az első négy kocsis Siemens Mobility ML villamos motorvonatot Vorarlberg regionális vonalnak kiszolgálásához beleértve a határmenti üzemet is Lindauig.

Az ÖBB háromkocsis Desiro ML egységeket üzemeltetett, 2015 decembertől 2021 augusztusáig. Az ÖBB, Vorarlberg regionális vonalainak üzemeltetéséhez, Siemens Mobilityvel kötött szerződést, 21 négykocsis vonat szállítására beleértve a határátmeneti üzemet is a németországi Lidauig és a svájci St. Margrethen állomásig. Korábban a Bombardier Transportationnal volt szerződése Talent 3 egységek szállítására az ÖBB-nek, de ezt törölték mert a vonatok szállítása késett, és az ÖBB 2021. évben új tendert írt ki nagyon rövid szállítási határidővel az igényekhez igazodva.

Vorarlberg az első tartomány, amely új modern Desiro ML vonatokat kap négy kocsis konfigurációval, jelentette be az ÖBB személyszállítási igazgatója. A következő néhány évben az ÖBB több mint 4 milliárd eurót fektet be jármű korszerűsítésbe. Ez egy további lökést ad az emberek számára, hogy vonattal utazzanak naponta munkahelyükre.

A közlekedési, és környezetvédelmi miniszter kijelentette, az új vonatok 50 százalékkal több utast tud szállítani, mint a régebbi Talent 1 vonatok. A legnagyobb fejlesztést a 16 bicikli számára kialakított hely jelenti, amit a nyári szezonra, bővíteni lehet. További berendezések a 160 km/h sebességű villamos motorvonatoknál minden üléshez olvasólámpát szereltek fel, dugaszoló aljzatot villamos energia biztosításához, lehajtható asztalokat a repülőgépeknél alkalmazott ülésekhez hasonlóan. Ki-

jelölt hely van a gyerek-kocsik és a kerekesszékek számára. A járműveket Bludenzben épített új vontatási telepen fogják fenntartani.

### **Megkérdezik az utasokat milyen kocsis belsőt szeretnének**

Angliában közvélemény kutatást végeznek az utasok körében, mit szeretnének a vonat belsőtől, ami segítséget jelenthet a Turbostar dízel motorvonat felújításánál.

A motorvonatokat a Bombardier gyártotta a kilencvenes évek végén, és számos típusú utazást használók véleményét az ülésekről a kocsis belső dekorációjáról, a padlóburkoló anyagról, a világításról, a légcseréről a WC-ről az utastájékoztatóról, a biztonságról, telefon töltési lehetőségről, bicikli, kerekesszék, babakocsi, és csomagok szállításra alkalmas helyről és hogy a pandémia hogyan változtatta meg a hígéniás elvárásokat.

A válaszok az utazások típusa szerint igen különbözőek. Sokan több ellenőrzést szeretnének a világítással a légcserével, csomagjaik láthatóságával kapcsolatban.

Néhány utas kifogásolta az új vonatok kemény ülését, és úgy vélik, ha kicserélik a Turbostar üléseit azok is keményebbek és kényelmetlenebbek lesznek a jelenlegiekénél.

A kerekesszékesek határozottan kérik, hogy legyen számukra olyan hely, ahonnan kommunikálni tudnak telefont tölteni stb.

Az utasok nagy része semleges kocsis belsőt tartanak jónak, és nem olyat, amin rögtön lehet látni, hogy piszkos.

A legtöbb utas nem szereti a vonat toalettet, amire egy szükséges rosszra gondolnak és a legjobb elkerülni, és nem tartják jónak az elektronikus ajtózárat, és inkább támogatják a hagyományosakat.