

Magyar vasút, mi vár Rád?

Az 1995. évi különszám több mint fele elsősorban a NOHAB és a V43 sorozatú mozdonyok (továbbiakban V43) beszerzésének körülményeiről, üzemeltetésének 1963-1994. éveit bemutató több mint 30 éves tapasztalatairól szól. Erről a 2023. évi első számban írtunk.

A V43 további történetei, mérnökök újabb cikkei: Hunor Lászlónak az 1995. évi különszámban és az 1998. évben megjelent cikkeire és részben új fotóanyagára utalok. Nem hagyhatjuk ki Németh Andor, a V43-at is érintő írását sem.

A jelenlegi számban rátérünk az M62 sorozatra, olvashatjuk Bajok János, Kocsis József, Dobos József, Holcsik Ferenc, Szórádi Ervin és Dr. Wagner György írását is.

Mi lesz veletek, a 60. éveket ünneplő mozdony sorozatok?

A MÁV által 1963-1982-ig forgalomba helyezett összesen 378 db V43 villamos mozdony további fennmaradásának reményében írtuk meg a Vasútgépészet 2023. évi számait. A V43 járműveit, majd azok kisebb módosításait elismerve kimondhatjuk, ez volt a MÁV valaha is a legnagyobb hazai példányszámban gyártott villamos vontatójárműve. Segítette a villamosítás fontos korszakát. A fejlődés idején gyarapodó V43-as villamos vontatójármű flotta és annak a kornak a villamosítása szorosan összefüggött.

A V43-asok előrelépéséről írt Süveges László „A MÁV igáslova, a 60 éves a MÁV V43 sorozatú szilícium egyenirányítós mozdonya” című írásában.

A V43 sorozatról megkérdezzük:

Mennyi maradt 2023. évre a MÁV számára legyártott 378 db V43-ból?

A V43-as flottából a legkorábban üzembe helyezett 200 db mozdony hamarosan eléri a 60. évét. A flotta járműveinek átlagéletkora már meghaladta az 50. üzemévet.

Korábban a V43-asok minden további üzemévet elősegítette az, hogy a MÁV-nál a vonatterhelés 1981. évtől 1991-ig csökkent. A korábbi, átlagosan 8-13 kocsis személyvonatok jellemzően 4-6 kocsisra csökkentek, az átlagosan 1500-2000 tonnás tehervonatok vonattömege közel 1000 tonna lett. Ez azt mutatja, hogy a kisebb

vonattömeg kímélte a V43-asokat, miközben a V63-asok megjelenése átvette a nagyobb terhelésű tehervonatok vontatási feladatait. A személyszállításban a kisebb vonatterhelésű V43-as mozdonyal továbbított vonatok száma nőtt.

A MÁV-nál a 2002-ben beszerzett 10 db Taurus villamos mozdony után 2011-től további 25 db TRAXX beszerzése által volt kiváltható a V43-asok egy része. Hangsúlyozni kell, hogy 2006-tól megkezdődött a FLIRT villamos motorvonatok beszerzése, 2018-tól a 600 ülőhelyes KISS is fokozatosan üzembeállt. Az elsőként 2006-ban beszerzett, Bécsbe is közlekedő 10 db TALENT villamos motorvonatok futómű és féktárcsakopás hibáik miatt elsőként szorultak felújításra.

Az elmúlt években felújított 10 db-os TALENT, továbbá a beszerzett a FLIRT és a KISS flottával együtt 173 villamos motorvonatflotta 90%-ának közlekedésével legalább 110-120, V43-as vontatású személyszállító vonatot cserélhetett le az üzemeltető.

Megemlíteném, hogy az eredetileg a Siemens németországi üzemében gyártott 7 db V43-as megélte napjainkat, mert ezek lettek alkalmasak a MIRELL éberségi és vonatbefolyásoló berendezések működtetésére. Ezért a 2011. után a szlovákok által szállított MIRELL, a Siemens és a Ganzplan Hungária közreműködésével lettek felszerelve.

Sajnálatos tény, hogy a MÁV 1-3 kocsis személyszállító vonatainak mozdonyigényéhez napjainkban átlagosan napi 111 db V43-asra van szükség. Belátható, hogy ezen 1-3 kocsis vonatok kiváltása további, mintegy 150-160 ülőhelyes és újabb 211 ülőhelyes FLIRT beszerzésével lesz gazdaságos. A SZVÖR szerint a budapesti fejpályaudvarokra állomástitott FLIRT, KISS villamos motorvonatok és Szolnok térségében is közlekedő KISS motorvonatok korszerűek. A 2023. évi SZVÖR alapján az 1-3 kocsis, mozdonyos vontatású személyvonatok száma naponként változóan legfeljebb 120 vonatszerelvény lehet. Továbbá a több ülőhelyes nemzetközi, vagy távolsági személyszállító vonatok igénylik a mozdonyvontatás fenntartását, a korszerű mozdonyok meglétét.

A V43-asok közforgalomból kivonása és a selejtezésük főbb okai:

Az áru fuvarozásban a V43-as flotta szerepét tovább csökkentette, a Rail Cargo Hungaria hazánkban közlekedő tehervonatait az ÖBB-s Taurus flottával váltotta le. Ehhez kapcsolódik, hogy a hazánkban közlekedési engedélyt kapott magánvasutak száma meghaladta az 50-et. A vontatási feladatokhoz a kisebb számú dízelmozdony mellett számos korábbi és legújabb típusú villamos mozdonyra számíthatunk.

A nemzetközi személyforgalom fejlesztése is indokolja a külföldről hazánkba közlekedő RailJet és a cseh magánvasút nemzetközi vonatainak jelenlétét.

A V43-asok közforgalomból kivonását a személyszállításban megoldhatja a motorvonatok számának további növelése.

Mi lesz a V43-ok közforgalomból való kivonásával?

A tervezett 115 új Vectron típusú villamos mozdony beszerzése mennyire indokolt, utódaink remélhetően néhány éven belül megírják a Vasútgépészet számára.

Az tény, hogy a MÁV-START V43 mozdonyainak több mint 200 db-os flottája 2024-ben is üzemben maradhat, ám ezek egyre kisebb százaléka igényli üzemképesen tartását, helyreállítását.

A Vasútgépészet várja a MÁV-csoport, jövő évtizedekre megalkotott járműkoncepcióját. Tervezem, hogy a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. 2009. évi mozdonykoncepciójáról a jövőben jelentünk meg cikkeket.

Számos további vontatójármű fejlesztési, selejtezési tervről, igényről olvashatunk a Vasútgépészet 2024. évi számaiban.

Mi legyen az M62 mozdonyflotta szerepe?

Mi lesz az M41 dízelmozdonyok jövője?

A dízelvontatás leváltását, a villamosításra áttérést hol és milyen vontatójárművek beszerzése, közlekedtetése segíti elő?

Mi lesz a kisforgalmú személyszállító vonalakon a dízelmotorokocsis közlekedés jövője?

Mi a hibridvontatás jövője, milyen motorokocsis közlekedés várható?

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!

Kovács Károly