

Vasútgépész álmok és a valóság 2020.

Tisztelt Olvasó!

A bevezető cikkben felidézzük a Vasútgépészet 1993. évi 1. számában megjelent vezetői intelmeket, azaz Csárádi János, Sipos István és Kisteleki Mihály Uraknak a szaklapra vonatkozó gondolatait.

Ezek közül kiemelem:

„Segítse elő a MÁV jobb társadalmi megbecsülését, reklámozza közös jövőnket, a vasutat!

Legyen egy szellemi kútforrás, amelyből mind több munkatársam merít erőt munkájához!

E néhány sorban is ehhez az áldozatos munkához szeretnék erőt és lendületet adni, amelyhez sok sikert kívánok!

*Csárádi János
MÁV vezérigazgató”*

„Úgy gondolom, hogy az új Vasútgépészet céljai között a legfontosabb, hogy a szakma közvetlen művelőinek tájékoztatásán túl, lépjen ki a teljes vasutas társadalom elé.

Legyen ez a lap egy láncszem, amelyben a vasútert megszállottan küzdő szakemberek véleménye, szakismerete közkinccsé válhat!

Kívánom, hogy a vasúti járműveket gyártók, karbantartók és üzemeltetők érdeklődésének megfelelő, színvonalas, szakmailag izgalmas írások emeljék a vasútgépészet szakterület és ezzel együtt a vasút színvonalát!

*Sipos István
MÁV vezérigazgató-helyettes”*

A MÁV akkori vezetőnek gondolatait megismertük, elfogadjuk és a jövőben is szándékozunk a MÁV vasútfejlesztési terveit megvalósítani. Kérésre természetesen a GYSEV fejlesztését is segítettük és segítjük.

Az alábbi mondatokat Kisteleki Mihály, Kovács Károly és Teke Bertalan egymásak írt leveleiből idézzük fel. Mi hárman őszintén hittünk, hiszünk vasutunk jó irányú fejlesztésében és mindent megtettünk, hogy a magyar vasút, ezen belül a járműgépezést jó irányába fejlődtesen.

Háromunk minden vasút fejlesztésben egyetértő gondolkodását felidézve közzé kell tennünk Teke Bertalan barátunk keretes arcképfotóját, aki 2021-ben távozott közülünk. Így emlékezünk Rá.

A 2020. május 18-án kezdődött levelezésből átvett írások lényege a következő:

„Kedves Kisteleki Mihály és Teke Bertalan!

2011-ben Monszpart Zsolt vezérigazgató úr idejében, Teke Bertalan csapatában erősen hittem abban, hogy a Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft. Szombathely közreműködésével, az Iker Bz Szombathelyen pihenő járműszekrényekből sikerül innovációs együttműködéssel egy hibrid motorvonatot fejleszteni. Az innovációs szerződés tervezete elkészült. Az innovációs járulék saját célú felhasználását egy törvénymosósítással 2012-től megszüntették.

Az eredmény ismert, előrelépés ebben mindeddig a MÁV-START-nál nulla. 2010-től a Gépészet nekilátott az IC+ járműtípus fejlesztésének.

Nagyon remélem változás következik, mivel a hírekben akkor olvasható volt, a MÁV-START 50 hibrid motorvonatra írt ki tendert. Ez nem csak terv marad és 2025-ben reményeim szerint utazhatunk majd a MÁV hibrid motorvonatokon.

Ezt kívánom mindháromunknak!

Ha ez megvalósul, akkor egy több mint 40 éves álmom is, mert 1978-ban a BME-n Vasúti Járműgépezés szakon beadott diplomatervem témája a kettős erőforrású vontatójármű-

vek voltak.

Akkor még az akkumulátor teljesítménye és kis teljesítmény kis sűrűsége miatt csak a dízelmotor jöhetett szóba 2. erőforrásként. Ma már tudjuk, a dízel erőforrás nem lehet a jövő.

Kisteleki Mihály elmondta, a V46-os azért nem lehetett kettős erőforrású, mert a MÁV képzési rendszere nem ismerte el a kétszakmás mozdonyvezetőképzést.

Azóta ez már nem akadály, mégse építettek át egyetlen V46-ost, noha Zobory professzor úr és csapata 2010-ben kiszámolták, hogy 25-30 db V46-os villamosmozdony célszerűen kettős erőforrásúra átalakítva dolgozhat.

Ovatosan bizakodó vagyok!

Néhai Előhegyi Istvánt, a GYSEV kiemelkedő tudású mérnökét idézve, ezt mondhatjuk Lajtától inneni átoknak. Ez sokáig tart, ám ha lassan is, talán megszűnik, és ami a Lajtától nyugatra természetes vasútfejlesztési tevékenység, az néhány évtizedes késséssel nálunk is megvalósulhat.

Sajnálatos, a még a rádiós távirányítású, fél automatikus vonókészülékekkel, korszerű dízelmotoros, részecskeszűrővel felszerelt M47 1331-es mozdonyunk vagy a GYSEV M44 406-pályaszámú dízel tolató mozdonyát, amely szintén rádiós távirányítású, de tudomásom szerint egyiket se üzemeltetik manapság rádiós távirányítással.”

Kovács Károly

Kisteleki Mihály válasza:

2020. május 27.

„Nekem is nagy öröömre szolgál a MÁV-START versenykiírása hibrid motorvonatokra. Gyakorlatilag nincs is más megoldás, hiszen az igen szigorú előírásoknak megfelelő dízelmotoros járműveket ma már nem lehet kapni a „boltokban”. A MÁV legújabb, 2030-ig kidolgozott stratégiájában a „vidéki elővárosi for-

galom” című fejezetben (amelynek kidolgozásában volt szerencsém közreműködni) csak villamos, vagy kettős üzemű (hibrid) motorvonatok szerepelnek új járműként (például: Miskolc-Ózd, Miskolc-Edelény, stb.). A régi motorvonatok (DESIRO, UZSGYI) természetesen még remélhetőleg élnek 2030-ban, és várható mellékvonal leépítés is.

Egyrészt nagy öröm a szemléletváltás (motorvonat, villamos, vagy hibrid), másrészt szerintem még várni kell egy kicsit, mert a mai akkumulátorral kiszolgálható távolságok még nem mindenhol elegendők (lásd Kazincbarcika-Ózd és vissza).

Természetesen az egész világ dinamikusabban fejleszti a kiszolgálható távolságokat, tehát 3-4 év múlva remélhetőleg minden feltétel adott lesz.

Van még egy lehetőség: a fordulóállomásokon „töltőpont” kiépítése, de ez gyakorlatilag egy kis állomást jelent, több százmillió forintért. Ezért tartom optimistának a MÁV-START kiírását, amelyben a szállítás 2027-ig tervezett.”

Kisteleki Mihály

Teke Bertalan válasz levele:

2020. május 27.

„Kívánom, hogy álmaitok teljesüljenek, de én mindkettőtöknél pesszimistább vagyok.

Én azt látom, kommunikációban a világ legjobban fejlődő országa vagyunk és mindent be tudunk jelenteni. Amikor a jelenlegi MÁV elnök beköszöntőjét hallgattam és elmondta, hogy a MÁV-nál még nem látott stratégiát, elkeseredtem, mert látszott, hogy nem nagyon számít a vasút rendszerbeli fejlesztése vagy nem jól tájékoztatták. Egyik sem szerencsés.

Később a KTE szervezésében meghallgattuk a MÁV-START első műszaki embere által prezentált járműstratégiát (ezen emlékezetem szerint Ti is ott voltatok, sőt a konferenciát Kisteleki Mihály vezette), mely négy pontból állt és ebből egy pont piros motorvonatok kékre festése volt, bevallom elkeseredtem, de fel-

is háborodtam, ma már egy járműfejlesztés is fejlesztési stratégia a MÁV-START-nál.

Én ebből a cégből kiszálltam, tehát felelősség nélkül ne kotyogjak bele, de most Kovács Károly megszólított. A vontatásnak vagy gépészetnek emlékezetem óta mindig volt stratégiája (ez vonatkozik a MÁV-START-ra is), a legutolsóra, amiben Ti is részt vettek kifejezetten büszke vagyok, még ha „nem is létezik”. Engem rendkívül bosszantott az IC + ezt Zaránd Györgynek el is mondtam és azt is javasoltam, nézze már meg a lengyeleknél hogyan lehet, milyen feltételek kellenek egy valódi jármű fejlesztéshez, gyártáshoz, de már akkor is a kommunikáció számított. A lengyel Pesa bemutatásán Kovács Károly is részt vett, ott tudtuk meg, a lengyelek, a Pesa egykori járműjavítóként a MÁV Északival azonos kapacitással,



Teke Bertalan 2020.

létszámú cég volt. A Pesa 2012-ben több mint 130 mérnököt foglalkoztat műszaki fejlesztőként, jármű technológiai mérnökként. De nálunk ki tud ilyet felmutatni, senki? Remélem egyet értünk, hogy 10 év alatt legyártani 20 járművet (melynek mindig baj van a hatósági engedélyével) és folyamatosan beszélni 100 darabról, meg bemutatni Berlinben csak egy pillanatnyi siker, bár a szememben az egész projekt egy bukás. Nem örülök neki, hogy igazam lett. Volt egy gazdasági számmal alátámasztott beszerzési és felújítási tervünk, melyet kidobtak, hoztunk – szerencsére

jó – motorvonatokat, de nem azt, ami a legalkalmasabb lett volna. Gazdaságilag bizonyítottuk, hogy nem kell emeletes motorkocsi, melynél nem azt bizonyították be, hogy rossz volt a gondolkodásmód vagy a számítás, hanem dicsekszenek, hogy ilyen még nem volt. Sajnos a gondolkodásmódunk nem a nyugati világhoz tartozó, jól vagyunk mi keleten. Emlékszem 10 éve merevgörcsben voltunk, hogy hogyan elégítsük ki a politika ígértét a vonalak újranyitásával.

Most megint olvasom a vonalbezárásokat.

Persze, azt is olvasom, hogy a mellékvonalakon villamos motorvonatok fognak száguldozni, felsővezeték alatt vagy anélkül, mindehhez nem szól a fáma arról, hogy ez egy megalapozott rendszer alapú fejlesztési elképzelés alapján megy vagy valaki látott valamit és arra gondolt nekünk ez kell mint az emeletes vagy az IC+. Lehet, hogy először a nem villamosított fővonalakon kellene ilyen járműveken közlekedni, bár én eléggé kiestem ezek szerint a jövőből, mert bevallom még nem hallottam kiforrott ilyen járművet (még a közúton is döcög).

A mellékvonalon az Iker Bz-t én még ma is meggondolnám, mert a pályaalapokhoz az áll a legközelebb és szolgáltatási színvonalat emelhetne megfizethető áron. Én szívesen javasolnám, hogy vegyék elő a társaság 2008 vagy 2009 – bevallom már erre pontosan nem emlékszem – a MÁV Igazgatósága által elfogadott stratégiát, javítsák ki és az akkorinál jobbat készítve, de rendszerben fejlesszenek, hozzáteszem sokkal több 200 km/h-ás kocsi legyen, ha annak alapján felújították volna a CAF és DVJ kocsikat, melynek előkészítése 100%-os volt, 2012. évi forrással együtt mikor eljöttem nyugdíjba.”

Kovács Károly újabb levele:

2020. június 3.

„Köszönöm tartalmas, ám a MÁV-csoport jövőjét tekintve engem nem teljesen megnyugtató válaszokat!

Noha Kisteleki Mihályhoz hasonlóan én is örök optimista vagyok akkor, ha a VASÚTRA tekintek, a MÁV-tól már kevésbé...

Tudom, Ti is mindketten optimisták vagytok, ha nem így lenne, akkor még fiatalon, néhány év küzdelme után elhagytátok volna a MÁV-ot, de nem tettétek, Ti is én is kitarítottam, ameddig lehetett.

Ismertek, nekem hobbim a vasútfejlesztés, a modell- és a nagy vasút egyaránt.

Emlékszem 2010-ben az M47-es innováció idején az Univerzitás, az innovációs partnerünk nevében, hol Bozóki László, hol a GPH tervezőit irányító Surányi Sándor, máskor pedig a mozdonyt fejlesztő, átépítő Mozdony és Vasúti Járműjavító részéről elsősorban Liszt Antal, Poór István és Varga Miklós partnereim találtak meg. Velük és másokkal telefonon és estefelé a ház előtt garázsba bejáráskor még sokáig túlóráztunk. Szép időszaka volt életemnek ez is!

Az akkori pályaszám szerint M47-1331-es dízelmozdony 2010. évi sikeres üzembe helyezése és rádiós távirányítású próba sikere után, következett az éles üzem, Pusztaszabolcson.

Akkor büszkén írtam le, hogy ez az M47-1331 es olyan tiszta, „annyira zöld”, hogy 50-60 mozdony együtt se füstölne, kormozna annyira, mint egyetlen korábbi, dízelmotoros füstölgő, kormozó M47-es.

A rádiós távvezérlés a tolatás biztonságát javítja, és egy tolatási munkaerő is feleslegessé válik, mert a mozdonyvezető egyedül, távvezérléssel össze- és szétkapcsolja a vonat mozdonyát a kocsiktól.

Alig néhány hónap telt el, még Márkus Imre a MÁV Trakció vezetőjeként Sopronban a Gépész Konferencián 2010-ben megígérte, hogy majd megünnepeljük, ha a hatósági engedélyek elkészültek és a hatóság megadta az M47-esre az engedélyt, mert ilyen tiszta dízelmozdony még nincs sehol a MÁV-nál.

A próbaüzem vége felé a Gépé-

szet és a Trakció közösen okozott csalódást. Üzemeltetési próbán felrobbantották a mozdony kipufogóját. Ez úgy derült ki, hogy az IMEX által felszerelt kipufogó tisztítását rendszeresen elvégezve, egy koromtalanító berendezéssel kellett volna ellátni, ám a kiolvasható gáznyomás adatok nullát mutattak.

Kisteleki úr, Te bizonyára emlékszel rá, a MÁV-tól Te és Horváth János 2010 őszén ellátogattatok Dunaújvárosba, hogy Farkas Attilával együtt büszkén megmutassuk az M47 1331-es a „zöld” dízelmozdonyt, félautomata vonókészülékkel felszerelve, rádiós próbaüzemben, de akkor már nem lehetett sok mindenre büszke lenni. Mert letiltották az M47 1331 üzemét. Néhány nap múlva Székesfehérváron a gépteret megtekintve láttam, hogy e mozdony gépterében csupa korom volt minden. Moldova örök igazsága, ...a bajnak nincs gazdája. Az M47 1331-esen bekövetkezett 7 milliós kár az eltömődő kipufogó miatt keletkezett, úgy, hogy az új kipufogódobért nem is kellett volna fizetni, a 7 millió a részecskeszűrő akkori ára volt. Ma a gyengülő forint miatt bizonyára még drágább lett. Akkor Trakcióként, 2011-ben a Gépészet műhelyvezetőjével Illés Endrével elindítottuk a javításhoz az anyagigénylést... Ez elakadt, nem volt rá pénz, 2012-től a cégek összevonása állította meg, az M47-es rádiós üzemét is lemondták, ennek is ára, költséges havi díja volt.

Majd következett a Trakció és a Gépészet START-ba olvasztása, mára Illés Endre műhelyfőnök is nyugdíjas lett....

A mozdony, talán hagyományos üzemben még használható. Ám sajnálatosan kidobtuk az innovációt, ezzel együtt több mint 40 millió forintot.

Rendszeresen megnézem, megírom, mit tesznek, vesznek a világ fejlettebb részének vasúttársaságai.

Örömmel olvastam 2020 áprilisában, hogy a Stadler Celldömölkön a piros FLIRT-ek felújítását elke-

di uniós pénzből és 2023 végéig mind a 60 FLIRT megújul, kék lesz és műszaki tartalma, szolgáltatásai is mindenben azonosak lesznek az újabb kék FLIRT flottával.

Ez volt ebben az évben a legjobb hír, ami a START-ból jött, továbbá az, hogy már 19 KISS vételére megkaptuk az uniótól a pénzt. *(Szerk. megjegyzése: a cikk megjelenésekor már mind a 40 KISS emeletes motorvonat engedéllyel, közforgalomban vesz részt.)*

A Siemenstől tegnap kaptam egy mozdonybeszerzési hírt. A bolgárok 10 Smartont (a Vectron platform egyszerűsített, 25kV 50Hz-es változata) rendeltek. A szerbek, szlovének, horvátok, osztrákok, a GYSEV, a Rail Cargo Hungaria és GYSEV Cargo már korábban, és több magyar magánvasút is vett vagy bérelt Vectront.

Ismét megelőzték a MÁV-START-ot. Ez a MÁV, van ugyan két töredéksorozatunk, a 10 Taurus és a 25 TRAXX... Jó ez így, kinek?

Szóval milyen célra, feladatra vesz a START most 100-120 villamos mozdonyt? *(Szerk. lapzártá napjában tett megjegyzése: a cikk megjelenésekor már érvénytelen a MÁV START mozdonybeszerzése.)*

Hozzáteszem, hogy az 50 hibrid motorvonat beszerzése a START-nak szerintem fontosabb mint a villamos mozdony. Kiírta, majd visszavonta a START, miért is?

Az akkumulátoros technika alkalmazása 70-80 km-re elegendő üzemi hatósugárral már most több vonal összekötésére alkalmas lesz. *(Szerk. megjegyzése: egy FLIRT Akku képes több mint 200 km-t megtenni feltöltés nélkül. Ismert tény, az erőteljes H2 erőforrású dízeleket leváltó motorvonatok fejlesztésére, a H2-es konstrukciók felhasználására törekvés elérte a MÁV-ot. Ezekre a Vasútgépészet következő számaiban visszatérünk.)*

Rendszeresen nézem a MÁV sajtóhíreket, májusban vártam, hogy a

mozdonytenderről megjelenjen valami eredmény, ott is a koronavírus miatt lelassult minden.

Helyette ilyenről hallani, ami megint nem normális!

A 2010 után megnyitott mellékvonalak egy részét újra bezárja a START, vagy pl., Komárom-Székesfehérvár között a jövő héttől egy-pár vonat fog közlekedni.

Az meg úgy minek???

Már azt se értettem, hogy a Komárom-Székesfehérvár vonalon 2 pár vonat/nap se volt normális, utazással kipróbáltam. Tudjuk ez a vonal havária szerepe miatt bizonyára nem zárható be, de az egypár személyvonat naponta, az kabaré!

Azt is tudjuk, hogy valamennyi mellékvonal nem menthető meg, nem versenyképes, ezek még az FKI-ban is vizsgálva voltak akkor vonalanként.

Kisteleki Mihály, hármunk közül talán Te tudsz még segíteni abban, hogy a MÁV Zrt és a MÁV-START Zrt fejlesztési tervei összehangoltak legyenek, tekintve, hogy a MÁV vasúthálózata és az azon közlekedő **járművek egy rendszert kellene, hogy alkossanak, a pályától a járművön át a felsővezetékig.**

Emlékezzetek arra, 2006-tól szét-szervezett MÁV, a létrejött csoport tagjai sajnálatosan önálló és egymástól távolodó irányt vettek.

Ettől kezdve nincs egységes MÁV-csoport statisztika, nincs átláthatóság, sőt a Trakció és a Gépészet idején mivel mind a két leánynak nyereségesnek kellett lenni, az a START költségeit növelte indokolatlanul. Ezt felismerve 2010-ben, az akkor egy hónapja MÁV elnökként ténykedő Szarvas Ferenc mondta ki egy vezetői értekezleten, hogy ő úgy látja, amíg a Gépészet és a Trakció egyaránt nyereséges, addig a MÁV-START nem, vagyis a leányok nyereségesége a MÁV-START Zrt. kárára valósult meg. Ahogyan ő fogalmazott, a részek optimuma nem azonos az egész optimumával.

Szarvas Ferencnek igaza volt,

akkori Trakcióként megtapasztaltam kollégáim leleményességét a nyereségeség biztosítása érdekében. Mivel korábról jól ismertem a dízel és a villamos vontatás valós költségeit, ezért döbbenet tapasztaltam, hogy az M62-es dízelmozdony vontatási díja 2008-tól kisebb lett, mint a V43-asé. Ehhez jött az üzemanyag költsége, tudni kell, a Trakció felszámította a gázolaj vételezés, a felsővezetékéből levett energia költségét, amelyet megemelve adott tovább. A valóságban tehát, amit a START nem tudott megkezdni, tehát a vonatot fűteni, klímát megtáplálni képes V43-asokat, azokért magasabb vontatási díjat fizetett. Az is nyilvánvaló, a Trakció és a Gépészet figyelembe vette mi a nyereséges működés szükségessége, ezért azt csinálták amit a nyereséges működés igénye megkövetelt, annak megfelelően számlázzanak.

A legegyszerűbb módszer az áremelés és a torz vontatási díjak. Tehát azok a karbantartási árak nőttek, ahol az eredményes bevételt növelő díjazás miatt a „lányoknak” célszerűen és okosan árazni kellett.

Emlékszem, hogy az Iker Bz program többek között azért nem folytatódhatott, mert Szombathelyről – 2008-tól bevezetett szabályok szerint – az MVJ csak alvállalkozója lehetett és így lehetett árajánlatot adni a Gépészetnek, amely viszont mintegy 30%-kal megdrágította az Iker Bz járművek beszerzési költségét. Eredmény, ez ellehetetlenítette az Iker Bz programot Szombathelyen, és helyette a Gépészetnél az IC+ projektet indították el, saját mérnöki fejlesztési kapacitásban reménykedve.

Felesleges részleteznem, mert Ti nagyon jól tudjátok, a teherszállítás eladása, a magánvasutak elszaporodása új helyzetet és lehetőségeket teremtett. Az árufuvarozás vontatási költségei a MÁV vontatójárműveivel költségesebbek voltak, a magánvasutak ezért saját mozdony beszerzésére törekedtek. A környezetvédelem nem volt szempont, az

általam folyamatosan kritizált pályahasználati díj struktúra miatt, nem ösztönöztek a korszerű villamos vontatás fejlesztésére. A kérdés, miért éri meg Komárom-Tatabánya irányban egy magánvasútnak két román M47-essel néhány teherszállítást, miért nem bünteti az ilyen füstölő vontatást a phd azaz a pályahasználati díj, vagyis a drágább és a villamos felsővezetékét elkormozó dízel vontatást támogatja? (Tudniillik, a dízelvontatás után nem kellett felsővezeték használati díjat fizetni – akkortájt ez 130Ft/km díjelem volt – valamennyi közlekedő vonatonként.)

Mások szerint ez magasabb árak, ne bántsuk a kicsiket. Erre nagyon egyszerű, jó és környezetbarát megoldás van, ezért be kell vezetni a környezetterhelési díjelemet és az legyen azonos a felsővezeték használati díjelemmel ott, ahol van felsővezeték...

Azóta közel 10 év telt el, bevezették-e, 2016-ban még nem, azt tudom.

Talán a zöldvasút előnyét elismerik a korrekt díjazással, remélem ezt is megérem.

A MÁV Zrt és a MÁV START érdekei se azonosak, lásd az állomási tolatási szolgáltatást, vagy a vasút villamosítást. Ma már alig van állomási tolatómozdony felhasználás. A magánvasutak sajátgépes tolatásra törekednek. A START is tudja, és a zárt motorvonatok egyik előnye, hogy nem igényel tolatómozdonyt. Ne felejtjük el, egy FLIRT motorvonat végállomási irányváltáshoz a motorvezetőnek 3 perc elegendő, ez rövidebb mint, pl. a Déli pályaudvaron a „korszerű” váltó vágányút állítás ideje.

A villamosítás nehézségeiről annyit, Jóvér Balázssal közösen 2011-ben, azért nem lehetett rövidebb megtérülésű vonalvillamosításokat tervezni, mert csak a MÁV-START vontatta vonatokat vehettük figyelembe. Miért, mert a többi vasútról nem kapott senki vonalanként in-

formációkat, azok üzleti érdekére hivatkozva.

Tudjuk, hogy a MÁV fejlesztéseknél mindig is erős volt az akarat, hogy minden szakma – aranyozott minőségű – szuper fejlesztést végezhesen. Indok, mert ha most nem tervezik be, akkor sokáig nem lesz rá pénz. Az elavult utasítások is gyakran a költségesebb fejlesztési megoldást támogatták. (Pl. a pályamenti telefonok kiépítése és szükségessége a mobil telefon világában még sok évig fennmaradt.)

Bezzeg a GYSEV! Miért mondom, írom ezt?

Kisteleki Mihály igazgató idejében, a MÁV FKI-ban, 1998-2002 között a KHVM Vasúti Főosztálya megbízásából, vonalbejárással, felméréssel és az akkor még létezett egységes MÁV statisztika felhasználásával, és a hiteles MÁV járműgépész és villamosítási adatok alapján munkatársaimmal együttműködve dolgoztunk. A WinVill programmal kiszámoltattam a MÁV dízelvontatású vonalai közül a legforgalmasabb 12 vasútvonal villamosítási megtérülését.

Az 1. helyen a leggyorsabb megtérüléssel a Mezőzombor-Sátoraljaújhely dízel mozdonyos vonal állt, amit 2001-ben a MÁV Fejlesztési Főosztálynak leadott MÁV Villamosítási program elfogadása után több mint 21. évvel végre villamosított a MÁV.

Sokáig a MÁV szlovén-magyar vasúti kapcsolat a Hódos határtámenet vasútvonala volt az egyetlen, amit sikerült 2000 után villamosítani. Ez a Bajánsenye-Ukk-Boba 102 km. A Bajánsenye-Zalalövő-Zalaegerszeg vonal megépítése és villamosítása 1995-2010 években tartott, és akkor még ETCS nélkül.

A MÁV-nál 2002-ben elindítottuk a Győr-Celldömölk vonal villamosításának előkészítését, EIB hitelből volt tervezve, és motorvonatok beszerzésével együtt számíva. A dokumentáció angolra fordí-

tását Windisch Ede végezte el, de a terv magvalósítását eddig senki, így ő sem élhette meg. Ezzel párhuzamosan Molnár Gyula, gépész osztályvezető Szombathely, lelkes támogatásával a Porpác-Csorna vonal villamosítását is terveztük. Molnár Gyula sajnos nem élhette meg, pedig miután a GYSEV üzletkörébe került a vonal, azután a GYSEV gyorsan cselekedett és villamosított. *(Szerk. megjegyzése: a MÁV-nál még 1994-ben Perger Imre személyszállítási osztályvezető javasolta, hogy a Budapest- Szombathely/ Sopron járatokat IC motorvonatokkal Csornai vonatkoztatással/egységesítéssel célszerű megvalósítani. Lásd később; e cikk elolvasható lesz a téma ismételt közzétételével.)*

2006-ban Heiczinger István vezérigazgató – aki a KTE pécsi villamosítási konferencián -személyesen megígérte, hogy szerez rá hitelt, mert a villamos vontatás megtérülő beruházás, erre lesz banki hitel.

Újra éledt a remény, hogy a MÁV folytatja a vonalvillamosításokat. A szép terveket a 2008-2009. évi gazdasági válság elsodorta...

Az esztergomi vonal fejlesztését és villamosítását a 2. Nemzeti Fejlesztési Terv (Uniós forrásból 2007-2013.) tartalmazta. Egy évtized kellett az alig 55 km-es vonal villamosításához.

Ekkortájt a VMMSZK-ban vizsgáltuk és javasoltuk uniós forrásból a lajosmizsei vonal villamosítását is. Lehet ebből valami 2025-ig?

Talán majd egyszer ez is sorra kerül!

Ami a villamosításra érett 2002-es forgalomnagysági listán szereplő legforgalmasabb 12 MÁV dízel vonalat illeti, azok közül máig nem lett minden villamosítva. Kivétel azok, amelyeket a GYSEV üzletkörének átadott a MÁV.

Ez a siker jórészt Varga György (korábban a MÁV Felsővezeték Kft vezetője, majd a GYSEV fejlesztési vezetője hozzáállásának, takarékos

tervének volt köszönhető. Ő irányította a GYSEV vasútfejlesztést, úgy is mondanám, hogy a GYSEV racionális fejlesztési filozófiájának, gondolkodásának volt köszönhető, jórészt a GYSEV akkori villamosítási sikere. Ennek a filozófiának lényege, előbb villamosítani kell, majd a dízel és a villamos üzem költségének eltérése miatti az elért költségmegtakarításából pályát és biztosítóberendezést lehet fejleszteni.

Mivel a GYSEV fejlesztés egy kézben maradt, csak az áru fuvarozást szervezték ki, mivel a többi egy cég, az egységes fejlesztés náluk biztosított korábban és jelenleg is.

Mi van a MÁV-csoportban?

A Mezőzombor – Sátoraljaújhely vonal a MÁV legforgalmasabb nem villamosított vonala volt az ezredfordulón, végre villamosítva lett 2019-ben....

Tudjuk a villamosítási árak elszálltak, ha Európában nem is, de Forintban igen. A Zalaszentiván-Nagykanizsa villamosítása is megrekedt, jelenleg se valósították meg és ezt a vonalat ma sem villamosítják.

Pedig lenne még mit a MÁV-nak is villamosítani, még akkor is, ha az olyan félbehagyott vonalakra a hibrid motorvonat jó megoldás lesz pl. a Kazincbarcika-Ózd, vagy a Tapolca-Balatonfüred, Keszthely-Tapolca, stb. vonalakon.

Sajnálatosan a vírushelyzet, a COVID, ez tovább nehezíti a START helyzetét is, a férőhely kapacitást fenntartva utasokkal alig kihasználtnak, kevés utassal terhelten közlekednek pl., a Székesfehérvári vonatok.

A költség nő, a bevétel csökken.

Kisteleki Mihállyal már régen egyetértettünk, az irány jó, csak nekünk elég hosszú életűnek kell lenni ahhoz, hogy megérjük a vasútfejlesztési terveink megvalósulását.

Most is így gondolom és óhajtom, hogy álmainkat mindhárman megélhessük.

Csak hát nehéz a várakozás és a vargabetűk kerülgetése.”

Kisteleki Mihály újabb levele, amelynek közreadását engedélyezte:

„2020. június 2.

Én alapvetően optimista természetű ember vagyok, bár az életől kaptam hatalmas pofonokat, de mindig reménykedem, hogy holnap kisüt a nap.

A nemrég kidolgozott MÁV 2030 stratégiának van járműfejlesztési fejezete (egy kissé én is részt vettem kidolgozásában) és abban elég szép tervek kerültek megfogalmazásra. Az más kérdés, hogy mi valósul meg majd a gondolatokból és mikor.

Az elmúlt másfél évtized legnagyobb hazai vasúti sikere az elővárosi motorvonatok beszerzése (a legjobb európai típust vettük meg) és azok gyártói karbantartása korábban elképzelhetetlen rendelkezésre állást eredményezett. A gyakori, ütemes, kínálati menetrend emellett korábban ugyancsak elképzelhetetlen napi futási teljesítményeket hozott ezeknél a járműveknél. 123 MÁV és 20 GYSEV FLIRT igen je-

lentős mennyiség, és ráadásul egységesek.

Az emeletes motorvonatok ellen sokáig harcoltunk, drágábbak és kényelmetlenebbek, de azért mégis várhatóan kiváltják a budapesti elővárosban még dolgozó 50 éves ingavonatok, tehát megvalósul az előváros egységes, motorvonatos kiszolgálása.

A programban szerepel megfelelő paraméterekkel rendelkező villamos mozdonyok beszerzése, az IC+ kocsik folyamatos gyártása (én sem így csináltam volna, de ha már idáig eljutottunk, kár lenne leállítani), és szerepel a hibrid motorvonatok beszerzésének megkezdése (persze csak 3-4 év múlva, amikorra talán kiforr a konstrukció).

A CAF és a DWA kocsik nagyjavítása, teljes felújítása is benne van a tervekben, a CAF kocsikat már csinálják.

Összességében nem rosszak az elképzelések, a tényleges megvalósítás és annak üteme a kérdéses.

Sajnos az infrastruktúra fejlesztés eddigi üteme sokkal lassabb volt. Arra is részletesen kidolgozott, ütemezett tervek vannak. Mindig az a

kérdés, mikor mi valósul meg a szép álmokból. A START járműfejlesztési elképzelései ugyanakkor összhangban vannak az infrastruktúra tervezett korszerűsítésével.

Azt gondolom, hogy legyünk optimisták és reménykedjünk a célirányos fejlesztésekben és a hozzá szükséges pénzek tulajdonos által történő biztosításában.”

Tisztelt Kisteleki Mihály!

Nagyon megtisztelő, hogy a vasutat, benne a gépészetet a kezdetektől, egyetemi éveid korától támogatod, és mindent megteszel azért, hogy a magyar vasút fejlődhessen. Lelkesítő munkád élén Te állsz, ezt már több mint 60 éve megteszed. Sajnálom, hogy ezt Teke Bertalanról már nem mondhatom el, Bertalan fiatal nyugdíjasként távozott tőlünk. Lásd: <http://vasutgepeszet.hu/vasutgepesz-hirado-uj/>

Engedélyeddel közzétesszük levelezésünk fontosabb mondatait.

A fenti levelezést összeállította: Kovács Károly 2024-ben.

Alábbi fotókon álmaink néhány képét mutatjuk be, és a GYSEV első magyar hibrid Vectront.



1. ábra: A MÁV V46 kettős erőforrásra vár, meddig? (Fotó: Kovács Károly)



2. ábra: A GYSEV hibridje, az utolsó mérőföldben dízelként üzemelő Vectron (Fotó: GYSEV)



3. ábra: A MÁV M47 1331, az első rádiós távirányítású és „geleta kimélő” mozdonya (Fotó: Kovács Károly)



4. ábra: A GYSEV M44 306 volt az első magyar rádiós távirányítású, és „geleta kimélő” mozdonya (Fotó: Előhegyi István)



5. ábra: A FLIRT Akku. Jó lenne ilyen egyetlen feltöltéssel több mint 200 km-t megtenni képes hibrid motorvonatokat a MÁV hálózatán kipróbálni és megvenni. (Fotó: Stadler)



6. ábra: A MÁV-START Iker Bz magyar fejlesztésű motorvonat sikeres prototípust nem követte a sorozat (Fotó: Kovács Károly)



7. ábra: Az új Cammon Rail motoros, környezetbarát részszeszűrés M41 mozdonyt nem követte újabb MÁV-START „zöld” mozdony (Fotó: Kovács Károly)



8. ábra: Az 1993-94-ben beszerzett CAF gyártású kocsik felújítása folyamatban (Lásd Murárik László cikkét és fotóit.)



9. ábra: Az 1995-96-ban a német DWA és magyar DK közös gyártásában gyártott nemzetközi forgalomra beszerzett kocsik felújítása folyamatban (Cikk és fotó Murárik László)



10. ábra: A MÁV IC+ kocsik 2010-ben elindított fejlesztése a siker küszöbén, de mikor lesz és mivel vontatják? (Lásd Dr. Komoróczy István cikkét) Fotó: Murárik László



11. ábra: Európa legjobb és leggazdaságosabb elővárosi villamos motorvonata 2006-ban a MÁV vonalain megjelent FLIRT (Fotó: Németh Andor)



12. ábra: A 2024-re egységes kék-fehér színvilágra modernizált FLIRT flotta (Fotó: Kovács Károly)



13. ábra: A világsúcstartó FLIRT H2, alkalmas a dízel motorvonatok kiváltására és egy napig újra töltés nélkül működni képes. (Fotó Stadler)



14. ábra: A Coradia Iint is képes a MÁV dízelvontatású vonalainak többségén közlekedni (A H2 és az akkus hibridekre későbbi cikkünkben visszatérünk.) (Fotó: Alstom)



15. ábra: A Szentgotthárdi vonal villamosítása előtt a GYSEV kocsikat leharcolt M41-essel vontatta (Fotó: Mórocz Veronika)



16. ábra: A régi, Ganz-MÁVAG által gyártott M44 mozdony korszerűsített CammonRail motoros „zöld” dízelmozdonya (Fotó: Ganz Motor)



17. ábra: Az egykori MÁV FKI által üzemeltetett felsővezetékvizsgáló Nautilus mérőkocsi fotója (Fotó MÁV FKI)



18. ábra: Az egykori MÁV FKI által tervezett, az építésben közreműködő 2004-ben még új FMK007 mérőkocsi fotója (Fotó: MÁV FKI)