



KOVÁCS KÁROLY

okleveles, Mikó Imre díjas gépészmérnök
Ny. MÁV START Zrt szakértő
EDKOPRESS Kft. ügyvezető

A 8 magyar Járműjavító rövid története

A MÁV műhelyek, főműhelyek közül 1919 utáni Magyarország területén az elsőként alapított a Szolnoki főműhely, másodikként a Miskolci főműhely és harmadikként az Északi főműhely volt.

I. Szolnoki Járműjavító (korábbi Műhely) történetének rövid kivonata:

2006-ban megjelent a Járműjavító 150 évét bemutató könyv. A könyv írói között volt Csuka Bernát főmérnök és Sándor János igazgató úr.

Szolnokon egy Főműhely létrehozása fontos volt, a debreceni és az aradi irány miatt a vasúti gócpont szerepét betöltő Szolnokon 1856 elején a mai Járműjavító építését megkezdték. A Főműhely azaz a Járműjavító feladatai gyorsan gyarapodtak. Először kovács és kerékműhely, majd kazánház és gépház lett átadva. Ezt követte a kerékeszterga és kerékkovács műhely. Teherkocsi javító csarnok 1910-ben lett kész. Sorra került a mérleg javító műhely, tanoncműhely és iskola, szikvíz gyártó üzem, reszelővágó üzem, acetilén gázfejlesztő telep átadása.

A Szolnoki Járműjavító 150 évét bemutató könyvben olvasható, 750 fős öltöző, üzemorvosi rendelő, modern tanműhely, telefonközpont épült. A földgáz bevezetése, üzemi konyha, ebédlő és sok minden más elkészült.

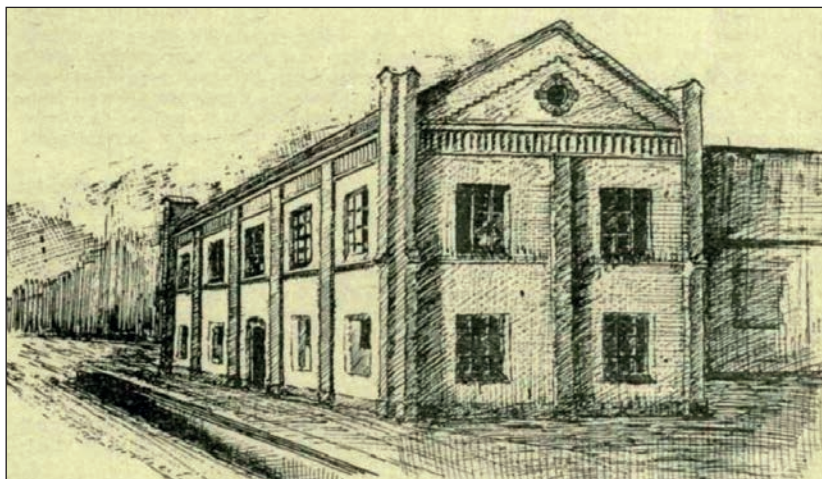
A dízel vontatásra átállás miatt 1970-ben az Északi és a Szombathelyi Járműjavító után harmadikként Szolnok lett a modern dízelműhely, és 1980-ig a dízel-bázis teljes kiépítése.

A Szolnoki Járműjavító bemutatása a 150 éves a MÁV Szolnoki Járműjavító története a könyvben olvasható.

Egyesek szerint a karbantartás technikai modernizációja, a robottechnika egyaránt csökkenti a Járműjavítók szükséges létszámát.

Mielőtt a Járműjavítók létszámváltozásából drámai következményeket

levonunk el kell ismerni, a FLIRT karbantartás Pusztaszabolcson akár 120-140 db 4 részes motorvonatra képes lenne. A GYSEV közeljövőben megépíti Szombathelyen a FLIRT IC motorvonati karbantartóbázist. A modern motorvonatok üzembeállításának előbbbségére alapozott személyszállítás tovább csökkentheti a klasszikus Járműjavítói infrastruktúra használatát.



1. ábra: Szolnoki főműhely az 1800-as években (fotó: Szolnoki műhely)

Szolnoki	1250/1140	950	1700 (A MAVAG összes létszám)***
Miskolci	977/790	570	320
Északi	n.a./900	865	0
Szombathelyi	1700/1000	800	130***
Székesfehérvári	700/180	170	(A MAVAG része, Szolnokkal)
Debreceni	n.a./870	370	670
Istvánbeli *	727/0	0	0
Dunakeszi	n.a./2000	620**	780***
Összesen	6700	4345	3600

1. táblázat

*A Járműjavítók Kft.-é alakítása újabb létszámcsoökkentést okozott Istvánbeli Járműjavító létszámadat 1991. év vége. Az összesen a Kft nyitó létszám 1993. január.

2020 évi adat 2006 évre azonosat feltételezve * 2026.június 1-i adat

A MÁV Gépészet Zrt igyekezett megtartani a korszerű motorvonatok karbantartási munkáit.

Szolnokon a Járműjavítóban készült el a KISS motorvonati karbantartó bázis.

Reméljük lesz még új villamos és vagy hibrid motorvonat vétel, és klímás személykocsi vásárlása (bérlete). A meglévő 3600 fős Járműjavító létszám a karbantartás, nagyjavítás munkáit végzi, akkor elégségesnek tűnik az éves feladatok ellátáshoz.

A teherkocsi javítás jelenlegi 3 Járműjavítója Miskolc, Debrecen Szombathely infrastruktúra tökéletesen elég, a karbantartó létszám alig. A fiatalokat nehéz meggyőzni arról, hogy a fizikai munkát igénylő piszkos munkát megszeressék. Azok inkább informatikát és könnyű fizikai munkát vállalják, az évjáratonként 33-40 ezer fiú, alig fele, 1970-1980 években 80-90 ezer férfi volt a mérítés évente.

A jelenlegi 3600 fős étszámmal nem lehetséges a Kft cég indítás után elterjed Eurofima hitelcsomagok pénzforszáraitak értelmes és hasznos elköltésére már a 2006, évi alig 4300 fő, az újdonságok megvalósítása, még előnyére volt a létszám megőrzésnek.

Újabb rossz hír, 2011-től a MÁV innovációs pénzforszá megsejűnt. Ezzel sok értelemes vasúti munkát még szerető kolléga elvesztette munkahelyét, és a MÁV-ot elhagya.

A Járműjavítók mellett a Járműgyárak helyzete hasonlő, a valóság ennél bonyolultabb.

A vasúti járműgyártás is hasonlőan lefelé ment sok éve. Annak ellenére, hogy az Alstom és a Stadler egyaránt létesített járműfődarab és járműszekrény gyártási kapacitásokat. Lásd Szolnok, Mátranovák.

Az egykori Ganz MÁVAG 1775-ben még 8000 főnél nagyobb gyára, és ehhez még a GANZ Villamossági Művek is dolgozott.

Jelenleg a Ganz Motor alig 130 fő. A vasúti járműgyártás GANZ-os története Süveges László cikkben a jövőben lesz olvasható.



2. ábra: A KISS motorvonatok karbantartó bázisa Szolnokon (Fotó: MÁV)



3. ábra: A V43-as szélvédő tisztítása a mozdonyvezetőre tartozik. (fotó: Murárik László)

Szolnok Járműjavítói létszámát nehéz pótolni, a létszámot növelni több okból:

- A nagy tudású vasutat szerető, munkások, mérnökök száma sajnos csökken.
- A Budapest környékén élők megszokták, hogy Budapesten nagyobb jövedelmet érhetnek el, mint vidéken.
- Hazánkban megszokott, hogy nyugat felé vándorolnak honfitársaink.
- Ha egyszer elvették a kedvét a szakmunkásoknak, hogy vasútnál dolgozzanak szinte lehetetlen vis-

szá csábítani, hogy újra, vasúti járműjavítóban dolgozzon.

Miskolci Járműjavító

Miskolci Járműjavító Bene Lajos majd Dián József ügyvezető igazgató urak segíthetnek abban, hogy néhány mondatl felidézük Miskolc történetét.

A miskolci műhely története.

Az alapítás 1859. év, amikor a Járműjavító jelenlegi helyszínen a Tisza-vidéki Vaspálya Társaság Miskolci Főműhelye – hazánkban harmadik-



4. ábra: Vasúti kerékpárjavító műhely Miskolcon (Fotó: TS-Hungaria)



5. ábra: Teherkocsigyártás eredménye Miskolcon (Fotó: TS-Hungaria)

ként – megalakult. A „Főműhely” Miskolc egyik legrégebb, ma is ugyanazon a telephelyen működő ipari üzeme, amely gőzmozdonyok, vasúti kocsik és egyéb vasúti járművek javítását végezte.

A műhely hosszú évtizedeken keresztül MÁV Járműjavító Üzemként működött. A Járműjavító a rendszerváltás következtében 1992. december 30-tól alakult át jogilag is önálló korlátolt felelősségű társasággá 100%-os MÁV tulajdoni hányad mellett, és felvette a MÁV-TISZAVAS Miskolci Járműjavító Kft. nevet.

A MÁV szervezeti átalakulása után 2007. július 20-tól a MÁV Cargo Zrt. leányvállalataként működött egészen 2010. június 28-ig, amikor is a MÁV-TISZAVAS Miskolci Járműjavító Kft megvásárolta a bécsi székhelyű ÖBB-Technische Services GmbH. Miskolci Járműjavító neve 2010. szeptember 1-től TS Hungaria Kft. lett. 2013-ban egy nagyszabású projekt megvalósulásaként egy teljesen új vasúti kerékpárgyártó és -javító automata gépsor került átadásra.

Kerékpár műhelyben a legmodernebb technika párosul a legmagasabb

fokú szakértelemmel. A Miskolci Járműjavítót 2016-ban vásároltuk meg a MÁV Zrt-ot.

2021. január 1-jén a cégcsoporton belüli tulajdonosváltás során a TS Hungaria Kft. a Rail Cargo Hungaria Zrt. 100%-os tulajdonába került.

2025. február 3-tól a Járműjavító 51%-os, továbbra is többségi tulajdonosa a Rail Cargo Hungaria Zrt., míg a 49%-os üzletresz a Tatravagónka a.s. tulajdonába került.

A TS Hungaria Kft. nagy hangsúlyt fektet a folyamatos fejlődésre. A 2019-ben megkezdett energiafelhasználás-korszerűsítési és telephely-korszerűsítési program keretében világításkorszerűsítések, szigetelések, fűtéskorszerűsítések valósultak meg, valamint 2022 közepén a legmodernebb technológiával működő kerékpárprofilaszterga berendezést is üzembe állítottak. Ez a kerékpárjavítási kapacitást növeli és a féktárcsás kerekek javítására is alkalmas. A csúcstechnológiás profilaszterga üzembe állítása mellett ultrahangos kerékpár mosóberendezés is Miskolc javítási színvonalát emeli.

Üzembe állt az új kerékpárfestő csarnok, amelyben az új, légmentesen zárt kerékpárfestő kabin korszerű körülményeket biztosít 80 fokra történő felfűtésével, befúvó és elszívó rendszerével, mellyel szabályozott módon biztosítja a munkafázisokhoz szükséges hőmérsékleteket és időtartamot, mellyel a munkafolyamatok ideje számottevően rövidült.

A Kerékpár üzem nagyszabású fejlesztése mellett a fővizsga csarnokba beszerzésre került egy 4×30 tonnás oszlopomként teherbírással rendelkező, kültérben is használható csoportemelő.

A fejlesztések nem állnak meg: 2024 végéig megújult a Kerékpár üzem gépparkjának jelentős része, a korábbi profilaszterga felújítása, belső feszültségmérő berendezés, karusszel eszterga, tengelyeszterga, valamint tárcsák közötti eszterga beruházása megvalósult. (4. ábra)

MÁV Északi

Az Északi Főműhely történetéből.

A MÁV Északi Járműjavító Kft. 140 éves történetéről 2007-ben adtak ki könyvet, Dr. Márkus Imre ügyvezető igazgató kérésére.

Ebben a könyvben szerzőként az Északi korábbi vezetői közreműködtek.

Megemlítve azokat, akik 1970 után az Északi vezetői voltak: Balogh Sándor, Görbicz Sándor, Dr. Márkus Imre, Novák József, Soós Endre.

A könyvhöz előszót Kamarás Miklós a MÁV Zrt elnöke, ajánlást Heinczinger István MÁV Zrt. vezérigazgató irt.

A MÁV Északi Járműjavító Kft első nevén **Északi főműhely 1867-ben** alapítva és 1949-ig ezen a néven volt ismert.

A Kőbánya egyik első gyárában a Kőbányai úti Magyar-Belga Gépgyárban főnökök és a magyar beosztottak nem értették meg egymást.

A kiegyezés évben alapított Magyar-Svájci Gépgyár Rt és a Magyar-Belga Gépgyár egyaránt szívesen foglakozott a vasúti járműjavítással. Ez az oka, hogy az Északi alapításának évét 1867-nek tartják.

A MÁV Északi Járműjavító 140 évének történetét, benne az Északi Főműhellyé fejlődést a XX. század elején gyakori tűzvészeket, a motoros és villamos vontatás, jármű javítását közte Kandó Kálmánra megemlékezést is olvashatjuk.

Az Északi Járműjavító fénykora a korszerű vontatójárművek javítási igényével egyidős.

A MÁV legnagyobb darabszámban vásárolt V43-as villamos, és M62 dízelmozdonyok karbantartásáért, javításáért felelős műhely az Északi volt. Dr. Márkus Imrét idézem: „A próbapad továbbfejlesztése, mobilizálás is napirenden van. Rövid időn belül kialakítjuk a váltóáramú motorok próbatermét is.”

„Javasaltomra és sürgetésemre 2006-ban Vadász Pál és más szakembernek köszönhetően elkészült az első V43 sorozatú mozdonyvezető fülkéjének légkondicionálása.”



6. ábra: Az Északi ún. Eiffel csarnok (Fotó: Északi)

Létszám 2007 március	46,5 év átlag életkor	875 ebből teljes munkaidős 863 fő volt
26 év alatti dolgozó	5%	
26-30 éves	5%	
31-35 éves	7%	
36-40 éves	10%	
41-45 éves	11%	
46-50 éves	15%	
51-55 éves	26%	
56-60 éves	17%	
60 év feletti	4%	54 fő nyugdíj mellett dolgozott

2. táblázat: Az Északi dolgozók korfája 2007-ben

2006. évben Novák Józseffel közösen bejártam a MÁV Északi Járműjavító Kft. Feltűnt, hogy sok az idősebb, fehérhajú dolgozó.

A munkaerő összetétel 2007. márciusában a következő volt: lásd 2. táblázat.

A járműkarbantartók, -javítók száma jellemzően férfi, 721 fő, 82% volt. A fizikai munkában 81 nő a szellemiben 73 nő dolgozott 2007 márciusában az Északiban.

2010. január 1-től az Északi létszáma nulla a MÁV Zrt döntése miatt.

Dr. Márkus Imre is azok közé tartozott, aki egész életében hitt a vasút jó irányban tartásában. A létszámhelyzet javulásában reménykedést a könyvben megírtakból idemásolom:

„A vasút területén a műszaki szakemberek táborát három fő csoportosítás szerint megkülönböztetni:

- az első csoportba azok tartoznak, akik az Északiban tanultak, vagy

dolgoztak

- a másodikba, akik jelenleg is az Északiban tanulnak, vagy dolgoznak
- A harmadikba azok – remélhetőleg – ez után fognak az Északiban tanulni, vagy dolgozni.”

Sajnos 2025 tavasz óta néhai, Dr. Márkus Imre barátom emlékeztetlek rá, hogy 2010. január óta az Északi múlt idő lett. Első munkahelyed Szombathelyi Járműjavítóban volt, ha megnézhetné, a fiatalokodban még 1700 fős Szombathely és Pácsont együtt, továbbá Celldömölki fiók már nem része a Járműjavítóknak. A MVJ Kft létszáma lapzártakor 130 fő.

Ámen.

Azok számára, akit érdekel, ki volt, és mikor halt meg, Dr. Márkus Imre, itt olvashatja: vasutgepeszet.hu/vasutgepesz-hirado-uj/

Az Északi története a 2009-ben befejezett Járműjavító életút után a

Szolnok vette át a villamos mozdonyok javítását.

Aki tehetne nyugdíjba ment, vagy Budapest térdégében vállalt munkát, ilyen a munkahely megszűntető döntés.

Hozzájárult, felgyorsította a vasút műszaki szemberek elvándorlását.

A negyediként alapított Műhely, később a Járműjavító, Szombathelyen volt.

Szombathelyi Műhely 1949-től Járműjavító

Szombathelyi Járműjavító: Elérte a 154. évét, erről a Járműjavító akkori vezetőivel együtt megírtuk a 150 év rövid történetét.

Lásd: https://vasutgepeszet.hu/2022_2-11-sziklai-varga-kovacs

A Szombathelyi Műhely majd Járműjavító történetéből a következőket kiemelem:

A MÁV Gépészet járműfenntartás teljes létszáma 16950 fő volt 1985-ben. Akkor volt 8 Járműjavító.

2026-ban a 6 Járműjavító munkavállalói létszáma összesen 3600 fő.

A járműjavítók száma az 1993.-évi Kft-vé alakulást követően 7-re csökkent. Megszűnt az Istvántelki Műhely. Majd 2009-ben az Északi Műhelyt zárta be a Gépészet Zrt, így maradt 6 Járműjavító. A Járműjavító létszám változást az 1. táblázat mutatja.

A MÁV-START Zrt által felügyelt Szolnoki és Székesfehérvári üzemek összevonása 2021-ben megtörtént. Ezzel a hazai, MÁV-tól független hazai járműjavítók száma 4-re csökkent. A négy még létező Járműjavító üzemek egyike a Szombathelyi Járműjavító (mai nevén Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft) 2022-ben ünnepelte fennállásának 150. évfordulóját.

A Szombathelyi Műhely, Járműjavító Kft-s korában előbb MÁV Vasjármű Kft sikerkorszaka volt 1995-2012. Az 1993-as első Kft.-s év, előzőekben vázolt indulási nehézségein gyorsan túltették magukat Szombathelyen. A Járműjavító akko-



7. ábra: Az átépített Északi Főműhely 2.élete az Eiffel csarnok felújítása és a remélt Közlekedési Múzeum lesz (Fotó: MTI)



8. ábra: A fotón a máig prototípus Iker-Bz. (Fotó: MVJ)

ri fejlesztőhely, újdonságok befogadására képes és a vasúti járműjavítást szívügyének tekintő szakembergárdájának is köszönhetően, továbbá a MÁV Eurofima hitelforrások megszerzésével a MÁV járműjavítóknak nyújtott pénzügyi segítség volt. A MÁV akkori vezetése Csárdi Jánossal az élen az Eurofima támogatásával együtt azt eredményezte, hogy Szombathelyen a járműjavítás, gyártás mintegy 15 éves fejlesztési programját indították el. Szombathelyen a járműjavítói kapacitást lekötő Eurofima és más programok beindulásának köszönhetően a következő fontosabb fejlesztések valósultak meg.

A Bz-k átépítésének következő állomása már a Kft korszak eredménye, a 300-as széria, Rába D10 motorral.

A motorkocsik korszerűsítése mellett 1996-97 folyamán további 28 darab Bzx mellékkocsit is motorkocsivá építettek át, azokkal megegyező műszaki tartalommal.

A Bz fejlesztés utolsó szombathelyi állomása az IkerBz motorvonat fejlesztése volt 2004-ben. A magyar vasúti járműjavítók a csökkenő javítási feladatok közepette, és az erős piaci versenyhelyzetben is képesek újabb és újabb korszerű járművek fejlesztésére és gyártására.

A MÁV Vasjármű Kft. felszámolása 2013-tól kezdődött és 2016. február

5-én felmondott munkavállalóinak. A Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft néven újjászületett Szombathelyi Járműjavító a cégelődje munkavállalainak többségét átvette. A 170 főt 2016. február 8-án átvette a Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft. Az új cég a szombathelyi vasútállomás közvetlen szomszédságában a GYSEV Zrt-től bérelt területen végzi a vasúti járműjavítás minden szegmensét felölelő tevékenységét.

Varga Miklós termelési és műszaki igazgató írását ajánlom az olvasók figyelmébe. „Újra sínre került a Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft. 2017-ben” címmel. Lásd a vasutgepeszet.hu/wp-content/uploads/2018-1_20-23_varga.pdf web felületet.

Debreceni Műhely története

Debreceni MÁV Műhely” alapításáról 1893-ban hozott döntést követően a termelés 1898 szeptember 20.-án indult be

Debreceni Járműjavító Kövessy István az utolsó főmérnöke és Kerékgyártó Imre igazgató úr egyaránt MÁV-os sokat tett a Járműjavító életben tartásáért.

A „Debreceni MÁV Műhely” alapításáról 1893-ban hozott döntést követően a termelés 1898 szeptember 20.-án indult be 264 munkással, rendkívül jelentős hatást gyakorolva a város gazdasági életére. A debreceni műhely főműhely jelleggel kezdte meg a működését, ami a gőzmozdonyok, teher- és személykocsik karbantartása, javítása mellett az időszakos fővizsgálati és főjavítási munkák elvégzésére is jogosított. Már az első évben a megjavított 58 gőzmozdony mellett több mint ötezer vasúti kocsik különféle javítását végezték el. Az üzem beindításához, a dolgozók betanítására más járműjavítókból hoztak szakmunkásokat. A szakmai utánpótlás biztosítása érdekében már az első évben beindították a „tanonc-képzést”, és 1900-ban a műhelyben saját tanműhelyt és tanonciskolát létesítettek négyéves képzéssel.



9. ábra: A Járműjavító része volt a Haladás Művelődési Központ (Fotó: MVJ)



10. ábra: 2015-ben jellemzően üres, jármű nélküli vágányok, műhelyek Szombathelyen (Fotó: Kovács Károly)



11. ábra: Debreceni Műhely a Grampet jelenükben (Fotó: Grampet)

Az 1949-től önálló vállalként működő MÁV Debreceni Jarműjavító Üzemi Vállalat a Tiszántúl egyik legjelentősebb vállalata lett. Nagyságával, múltjával, hagyományaival döntő szerepet játszott a megye életében. Az 1950-es években az üzem fő profilja, a jarműjavítás terén jóval nagyobb teljesítményt nyújtott, mint az előző időszakban bármikor, emellett egyre nagyobb darabszámban készültek normál, ill. keskeny nyomtávú új gyártású személy- és teherkocsik.

1992. december 30-tól a MÁV Debreceni Jarműjavító Kft, mint a MÁV egyszemélyes tulajdonú leányvállalata, önálló gazdasági társaságként működik. Átalakuláskori létszáma 800 fő volt. A társaság piacépítése során hamar kapcsolatot tudott teremteni a MÁV-on kívüli korábbi partnerei mellett új partnerekkel. A megrendelői igények maradéktalan kielégítése érdekében első között vezette be az ISO minőségbiztosítási rendszert, melynek mottója: „Társaságunk speciális felkészültséggel és százéves hagyománnyal rendelkezik, és képes a mindenkor vevő minőségi igényeinek megfelelni a vasúti vontatott jarművek gyártása és javítása területén”. Bevezetését követően a DB és az ÖBB jarműjavítási engedélyének megszerzése tette lehetővé, hogy az e két vasúthoz besorolt kocsik vonatkozásában is mindennemű javítás elvégezhető. Évről-évre bővítve a megrendelők körét, tevékenységében meghatározó lett a speciális új kocsik gyártása, ill. az egyre inkább keresett átépítés, modernizálás. E tevékenység előfeltétele a géppark és a technológiai berendezések folyamatos fejlesztése: szemeszóró berendezések, korszerű lemezmegmunkáló, élhajlító és hegesztő gépek, speciális készülékek, mérőeszközök biztosítják a megfelelő technikai hátteret a jól képzett szakembergárda számára. Természetesen a társaság rendelkezik minden szükséges hegesztési és hegesztőüzemi tanúsítvánnyal



12. ábra: Debrecenben gyártott 2 tengelyes eltolható oldalfalú kocsik (Fotó: Grampet)



13. ábra: Miskolcon készült konténerszállító kocsik (Fotó: TS-Hungaria)

2 tengelyes eltolható oldalfalú kocsik (Hbbills-310/311)

550 db, német megrendelésre gyártott eltolható oldalfalú 2 tengelyes vasúti kocsik. A megrendelő tulajdonát képező tervek alapján 550 darabos széria készült. A vasúti kocsik a rakomány rögzítésére 4 darab válaszfalat tartalmaz. A kocsik rakfelületének hossza alapján a leghosszabb 2 tengelyes eltolható oldalfalú kocsik Európában.

10 tengelyes Ro-La kocsik (Saadkkms)

360 db speciális kialakítású kamionszállító vasúti kocsik gyártása ABB-Henschel licenz alapján román és osztrák megrendelésre két ütemben. A kocsik alacsony padlómagasságuknak köszönhetően hegyvidéki közlekedésre kiválóan alkalmasak. A 10 tengelyes futómű miatt nagy rako-

mány tömeg engedhető meg, továbbá a karbantartás igény is csökken a 8 tengelyes konstrukciókhoz képest.

8 tengelyes Ro-La kocsik (Saadkkms)

1 darab (prototípus!) német megrendelésre gyártott síkvidéki 8 tengelyes süllyesztett rakterű vasúti kocsik. A megrendelő tulajdonát képező terv alapján készült el a kocsik. A padló magassága alapján a kocsik síkvidéki közlekedésre alkalmasak.

Falrrs 152

120 darab, azaz 60 db 12 tengelyes ikeregység gyártása vasérc szállításához a német vasút, a Deutsche Bahn számára 2 x 70 m³ űrtartalommal és 2 x 115 t hasznos teherbírással, hidraulikus ajtómozdítással.

A Járőmőjavító 2004-2005 évi változásai

Az 1993 évektől a hét hazai Járőmőjavító további éveinek a Kft nem oldotta meg. A MÁV vezetése felkérte a MÁV FKI-t, segítsük elő, adjunk tanácsot, a 7 Járőmőjavító életben tartásának céljából.

A következő munka 2002-ben készült, Tömpe István vezérigazgató helyettes megbízásából.

Feladat a MÁV tulajdonú vasúti Járőmőjavító ipar létjogosultságának vizsgálata volt.

Az 1980-as évektől folyamatosan csökkent az áru szállítás igénye. Kevesebb teherkocsi, kevesebb éves kocsi javítás, új kocsi iránti igény. A Járőmőjavító javítási kapacitása is túlméretezett lett.

I. A teherkocsi javítás piaci kilátásai Magyarországon

I.1. Előzmények: a MÁV jármőjavítók helye és szerepe a vasúti jármőjavításban

A MÁV, 1990. előtt, évtizedeken át nagy ráfordítással és technológiai fejlesztésekkel tipizálta a jármőjavítást, kialakította a típusgazda jármőjavítói hálózatát, megteremtve az eltérően szakosított gyártási, javítási kultúrát.

A vasúti jármőgyártás és javítás jármőjavítóként tipizálását, a gazdaságosabb sorozatnagyság a tartalék alkatrész készletezés és raktározás költségeinek csökkentése, a javítási technológia és a technológiai berendezések gazdaságosabb kihasználása igényelte.

E tipizálás eredményeképpen:

- A MÁV Dunakeszi Járőmőjavító Üzem volt a MÁV belforgalmú személykocsi gyártója: Az 1950-es évektől folyamatosan tervezte és gyártotta a belforgalmú személykocsikat és végezte azok esedékes nagyjavítási munkáit. Ezen kívül a MÁV nemzetközi forgalmú kocsi- és teherkocsi-telepítését végezte az országban.



14 ábra: Négytengelyes nyitott átépített teherkocsi Miskolcra (Fotó: TS-Hungaria)



15. ábra: Dunakeszin gyártott By sorozatú személykocsi (Fotó: Murárik László)

- A nagyteljesítményű dízelmozdonyok (M61, M62 és M63 sorozatú) és az összes villamos vontatójármű típus javítására a MÁV Északi Járőmőjavító Üzeme lett kijelölve és ehhez megfelelő technológiával felszerelve.
- A MÁV közepes teljesítményű dízelmozdonyoknak, dízel-villamos erőátvitelű tolatómozdonyoknak és a belforgalmú személykocsi-telepítését végezte az országban.

MÁV Szolnoki Járőmőjavító Üzem.

- A kisteljesítményű hidraulikus erőátvitelű dízel tolatómozdonyok és dízel motor és motor-mellékkocsik javítására kijelölt és fejlesztett Járőmőjavító, a MÁV Szombathelyi Járőmőjavító Üzem volt.

A MÁV, több mint hetvenezres teherkocsi-telepítését végezte az országban.

- A MÁV Landler J. (Istvánfalvi) Járőmőjavítója végezte a gőzmozdonyok javításának megszűnése után a MÁV és az Interfrigo hűtő-

kocsik és tartálykocsik egyes típusainak javítását.

- A négytengelyes teherkocsiparkot típusomként csoportosításban *Debrecen Miskolc és kisebb részben Székesfehérvár* Járműjavító üzem javította.
- A kéttengelyes tartály-, és fedett teherkocsik javítására kijelölt Járműjavító a *szombathelyi* volt.

A járműjavítók többsége központilag kijelölt alkatrészgyártója készletezője is volt egyes univerzális nagysorozatú alkatrésznek, (Ütköző, csavarkapocs, kormányselepe stb.)

A MÁV 1993. január 1-től társasági formába „kiszervezte” nyolcból hét járműjavítóját. (Az Istvántelki Járműjavító Üzem jogutód nélkül megszűnt.)

A többi, hét, Járműjavító 100%-os MÁV tulajdonban maradt, erősen eltérő technikai és technológiai sajátosságokkal, munkaerő ellátottsággal, üzleti rátermettséggel és változó piaci körülmények között kezdte meg működését.

Elsősorban az érdekképviselői szervek nyomására a MÁV Rt. a szindikátusi szerződésekben vállalta a Járműjavító társaságok kapacitásának 80%-os lekötését. Ezt a vállalását az első évtől kezdve, a mai napig nem tartotta be, hiszen a társasággá alakítást főként a javítási feladatok csökkenése, azaz a járműjavítók feleslegesen nagy kapacitása indokolta. Így a javítóüzemek az önállóvá válás után – eltérő intenzitással és eredménnyel – külső megrendeléseket kerestek a kapacitásuk lekötése érdekében.

A személyszállító járműveket fenntartó üzemek munkaellátottsága, MÁV megrendelésekkel való leterhelése sokkal nagyobb mértékű volt, mint a teherkocsit fenntartó kft-ké. (Összhangban a teherkocsipark hetvenezerről húszezerre való csökkentésével.) A Járműjavító üzemek korábban a tulajdonostól irányított specializált technológiai fejlesztése – a kft alapításkor – üzemként igen eltérő indulási állapotot eredményezett.



16. ábra: MÁV Északi volt V43 3000 sorozatú villamos mozdony modernizálója (Fotó: Északi)



17. ábra: MÁV M41 járműjavítója Szolnok (Fotó: Szolnok)



18. ábra: Szombathelyen fejlesztették, javítottak a Studenkában gyártott Bz motorkocsikat, mellékkocsikat (Fotó: MVJ)

A Kft-vé szervezésre valamennyi Járműjavító eltérő mértékű, de gyors létszámleépítéssel reagált, alkalmazkodva a megrendelés állomány csökkenéséhez.

A Székesfehérvári Járműjavító Üzem pedig MÁV megrendelés nélkül, maradt, de kb. ötödére csökkent létszámmal MÁV Vagon Kft-ként tovább dolgozott vegyes termelési szerkezettel.

Szombathelyről levált a pácsonyi telephely, és önálló kft-ként él tovább.

A Járműjavító kft-k közül azok, amelyeknek MÁV-os munkamegrendelése nem biztosította a lecsökkentett létszám foglalkoztatását sem, kiszélesítette tevékenységét, termelési profilját. (Új járműgyártás, export, javítási profilbővítés)

A piaci versenyre kényszerített kft-k bizonyos mértékű technológiai fejlesztésbe kezdtek, megdrágítva ezzel a MÁV-nak végzett fenntartási tevékenységüket is.

Az ár növekedés a kihasználatlan, de infrastrukturális okokból (víz, gőz, sűrített levegő-ellátás stb.), összefüggő, és ezért nem felhagyható területek, épületek, technológiai berendezések miatt is bekövetkezett (kevesebb termék hordozza a teljes rezsit). A járműjavítók folyamatosan – a finanszírozási és technológiai korlátok mértékéig – összevonták az egyes javítási/gyártási részfolyamatokat, csökkentve ezáltal költségeiket.

1.2. A MÁV járműjavítói privatizációs elképzelései 1993 után

A MÁV kategorizálta a Járműjavító Kft-eket. Stratégiai járműjavítóira (Szolnok, Északi) eladási tilalmat rendelt el, a többit privatizálhatónak, eladhatónak ítélte.

A személyszállító járművek gyártásában és javításában legnagyobb technikai és technológiai tapasztalatokat felhalmozott, a MÁV-tól is folyamatosan stabil megrendelésre jó eséllyel számító Dunakeszi priva-



19. ábra: Landler Járműjavítóban 1965-ben a 424.361 gőzmozdony (Fotó: MTI)

tizációja szakmai befektetővel több lépésben megtörtént.

Tény, hogy sikeres „a több lábon álló” MÁV Vasjármű Kft (Szombathely) menedzsment kivásárlással megvalósított privatizációja is.

A többi, elsősorban teherkocsi javításra szakosított MÁV tulajdonú Járműjavító kft privatizációja eddig sikertelennek bizonyult. (A privatizációs stratégia körüli bizonytalanság, a kft-k felhalmozott magas adósság állománya, a szakmai befektetők érdeklődésének elmaradása, és szűk és gyenge piaci kilátások miatt)

Tekintettel arra, hogy a MÁV Rt. jelenlegi járműjavítási feladataihoz a hazai kapacitás bőségesen elegendő, a feladatok szétszítása elsősorban nem szakmai kérdés, hanem a versenyeztetési szabályok és előírások függvénye.

(Szerkesztő kiegészítése: A jelenlegi helyzet, 2004-2003 évi adatok)

Összefoglalás (2005. év):

Előzetes elemzést készítettünk a teherkocsi javítással foglalkozó, 100%-

ban MÁV Rt tulajdonú járműjavítók helyzetéről. A MÁV Tiszavas Kft-től (Miskolc) és a MÁV Debreceni Járműjavító Kft-től beérkezett információk elemzése után a következő megállapítások tehetők:

A Tiszavas Kft 2004 évi folyamatos tevékenysége, munkával ellátottsága biztosítottnak tűnik. A javítási profil szélesítésével (személykocsi javítás) a kft jövőbeni kilátásai biztatóak. A Kft üzemmérete a gazdaságosabb, kisebb rezsivel, versenyképesen történő munkavégzéshez alkalmas. Az export munkák túlsúlya viszont erős kockázati tényező lehet. A kft ez évi (2004.év) jó helyzete a MÁV teherkocsi fővizsga tenderén való sikeres szerepléssel megerősíthető.

A MÁV Debreceni Járműjavító Kft 2004 évi folyamatos munkával ellátottsága a megkötött szerződések szerint nem biztosított. A jelenlegi üzemméret és a foglalkoztatott létszám költség terhe csőd közeli állapotot mutat, mert a Kft üzemmérete és a foglalkoztatott létszáma a gazdaságosabb, kisebb rezsivel, versenyképesen történő munkavégzéshez nem megfelelő.

A túlélési lehetőséget jelentő export munkák túlsúlya erős kockázati

tényező. A Kft megmentéséhez szükséges legkevesebb 7-800 millió Ft/év MÁV megrendelés.

A Kft által vázolt piaci kilátások és a „remélt” tulajdonosi magatartás teljesülése esetén van csak esély a csőd elkerülésére.

4.Javaslat (2005-ben)

A MÁV tulajdonú teherkocsi fenntartó és javító kapacitások drasztikus csökkentésével a hazai teherkocsi fenntartás versenyképességét javítani lehet.

(Pl. Feljavított, feltökésített kft-k gyors privatizációja a további veszteségek elkerülésére, összevonás, tulajdonosi felszámolás stb.)

Szerző kiegészítése: A 2005-ben megfogalmazott vagy Miskolc, vagy Debrecen MÁV Járműjavító jövőjét a privatizáció megoldotta, mind a két Járműjavító privatizációja sikeres, dolgoznak tovább.

Az Istvántelki Főműhely rövid története

Az Istvántelki Járműjavító sorsa változékony volt, többször nevet cserélt, 1992 december 31.-el bezárta a MÁV, utolsó igazgatója Murárik László volt.

Az Istvántelki Járműjavító alapításától a bezárásig: (1905 május 1 – 1992. december 31.)

Az Istvántelki Járműjavítót a MÁV 1992 december 31.-el bezárta. Az utolsó igazgatója Murárik László volt. Felkértem Murárik Lászlót néhány mondatra egészítse ki a következőket:

Az **Istvántelki Főműhely** az egyik legfontosabb vasúti Járműjavító műhely volt Magyarországon.

A Istvántelki Főműhely számára a gépalapok készítését 1904 áprilisában kezdték, ezután a Nyugati főműhelyből áttelepítették a Nyugati Főműhelyben még jó állapotban lévő gépeket, továbbá újakat szereztek be.

Az Istvántelki Főműhely megnyitó ünnepsége 1905. május 1-jén volt.

Az első világháborúban a Istvántelki Főműhely szerepe nőtt, pl., áram-

fejlesztő teleppel, olajgázgyárral és új vízellátó rendszerrel látták el a Főműhelyt.

Felújították és bővítették a villamos műhelyt.

A munkások létszáma ekkoriban elérte a 2000-t, a munkások száma 1920-as években 1600 körülre csökkent.

A két világháború között Istvántelki főműhely gázellátást kapott, beton úthálózattal látták el Istvántelket.

A 2. világháború idején bombatámadások miatt megsérült a kocsiosztály és leégett több kisebb műhely.

tály és leégett több kisebb műhely.

1950-ben átnevezték Landler Jenő Járműjavító üzemre, feladata a gőzmozdonyok kiszorulásával csökkent, folyamatos leépítések során az embereket elküldték, sok részleget bezártak.

A gőzvonatás csökkenése idején ötlet volt, hogy az Északi Járműjavító feladatát a Landler Jenő Járműjavító látja el.

A MÁV-nál 1984-ben a gőzvonatás közforgalma véget ért, a gőzösk karbantartásának a Járműjavító



20. ábra: Északit bezárta a MÁV2010-ben, Székesfehérváron az Alstom Akiem 36001 mozdony 2025-ben (Fotó: internet)



21. ábra: A Székesfehérvári Járműjavító kovácsműhely Fotó Internet)

feladatai is. A Landler Járműjavító 1990-ben visszakarta az Istvántelki Főműhely eredeti nevét.

Az Istvántelki Járműjavító 1992. december 31-én a MÁV döntése miatt megszűnt.

Az 1993. év kezdetét a Kft.-vé alakulástól. a korábbi 8 Járműjavító 7-e csökkent.

A Székesfehérvári Járműjavító

A **MÁV Vagon Vasúti Kft.** a MÁV Rt. alapításával egyidőben jött létre. 1993-tól s neve Székesfehérvári Vasúti Javító Üzem volt.

A több, mint 100 éves vasút-gépészeti történet, valamint a folyamatos fejlesztés és befektetések az alapja a mai MÁV Vagon Kft. magas szintű acélszerkezet-gyártó tevékenységének.

1993. január 1-én a székesfehérvári Vasúti Javító Üzemet a MÁV Vagon Kft. névvel ellátva újra-alapította a tulajdonos MÁV Rt. (Magyar Államvasutak), megőrizve korábbi működési területeinek jelentős részét

1993. január 1-jétől Székesfehérváron a MÁV VAGON Vasúti Jármű Gyártó és Javító Korlátolt Felelősségű Társaság néven került bejegyzésre.

A Székesfehérvári Járműjavító korábbi vezetője sokat tett azért, hogy ne szűnjön meg a Székesfehérvári Járműjavító.

Ezért Heresznyei András lett a Kft első ügyvezetője. A Kft életben maradását Kisteleki Mihály a Gépészeti Főosztály akkori vezetője támogatta.

Völgyi János a Kft 2. ügyvezetője volt, és terv volt, hogy eladják, majd a MÁV nem engedte a Kft. tulajdonát harmadik félnek átadni.

A nyolc MÁV Járműjavító közös gyártási feladatait Székesfehérvár végezte. Kovácsműhely stb.,

A Kft. kezdetekor tudható volt, hogy Székesfehérvár pl., a vonókészülék, ütköző gyártó a többi, akkor 6 Járműjavító Kft. számára.

2010 utána a Fényeslitke Kocsijavító Székesfehérvár telephelye lett. Az MVJ-korábban megkapta Cell-

dömölki kocsiműhelyt, majd a MÁV úgy döntött, hogy a Celldömölki fiók-műhely is Székesfehérváráé lesz.

A vasúti kovácsműhely jellegzetes nehéz fizikai munkájára mutatjuk be a következő 2 perces rövid videót.

<https://www.youtube.com/watch?v=9XmFMX0ssTg>

1993 utáni években sokáig nem volt érdemleges változás, majd megkezdődtek a cégösszevonások.

A jelenről, a 2026 évi Járműjavító helyzetről.

A privatizációba menekült 6 Járműjavító sikere, igaz másként, mint a korábbi évtizedekben, de üzemenként teszi a dolgát.

A cikk lezárásakor a helyzet a következő:

Budapesti telephelyű Járműjavító nincs.

- TS-Hungaria Kft Miskolc
- Grampet Kft. Debrecen
- MVJ Kft Szombathelyen
- Dunakeszi MÁV Járműjavító Kft. Dunakeszin
- MAVAG Kft, 2026-tól a Szolnok székhely, és Székesfehérvár Járműjavítóval telephely lett, **összevonva.**

A következő járműjavító összevonás:

1993-ban megalakult Székesfehérváron a **MÁV VAGON Kft.** Székesfehérvár, Takarodó út 1

Az elmúlt 20 év változásai:

Székesfehérvárhoz került a Fényeslitke Kocsijavító.

Celldömölk, Rendező pályaudvari kocsijavító. Korábban a Szombathelyi MVJ Kft telephelye volt.

Budapest, Elem utca 5-7 Járműtervezőiroda, 2008 után a MÁV Gépészet Zrt telephely volt.

Dunaújváros, Kandó Kálmán tér 1 Mozdony javítóműhely korábban a MÁV-START Zrt telephely

Békéscsaba, Kétegyházi út 11 Korábban az Északi Járműjavító telephelye volt.

Az összevonás utáni székhely:

Szolnok, Kőrösi út 1-3

A cég neve 2024. júliusától: Magyar Vagon Vasúti Járműgyártó, Javító és Karbantartó Kft. (MAVAG Kft.)

A Járműjavító összevonás utáni 2 évről annyit érdemes írni, hogy 2025-ben Dunakeszi része volt a MAVAG Kft.-nek. Majd a MÁV 100%-os tulajdonába került Dunakeszi.

Dunakeszi Járműjavító ebben az évben lett 100 éves, és jelenleg egyetlen MÁV Járműjavítóként reméljük életben marad.

A Dunakeszi Járműjavító rövid történetét Murárik László és Zákonyi Gyula írta meg, amely egy másik cikkben olvasható.

Szerkesztő hozzáfűzése: A 8 Járműjavítóra történetére emlékezés bizonyára sok hiányt mutat az érdeklődőnek. BME-s végzettként Szombathelyen kezdtem a Járműjavító ismereteim gyarapítását. Az érdeklődők figyelmébe ajánlom, a Járműjavító centenáriuma elkészített évkönyveket. (Debrecen, Miskolc, Északi, Szolnok, Szombathely kapható volt. A jövő a net világa, ezért mutatjuk be a Vasútgépészet internetes változatában a Járműjavítók történetét.

A Járműjavítók jelenlegi és remélt pozitív jövőképe, a magyar közforgalmú vasutak MÁV és GYSEV remélt pozitív jövőjével azonos irányú lesz.

Remélhetjük a magyar vasutak fejlődését!

Készül a GYSEV InterCity motorvonat 11 példánya, ezt remélhetően követik a MÁV IC motorvonatok, A HÉV új járműparkja újabb Train-tream járművek. Folytatódik a vasútvonalak villamosítása, a pályaaállapot javítása, stb.

Az elmúlt évtized sajnálatos vasúti Járműjavítóit sújtott pusztulás miatt nehéz lett volna pozitív, remélt szebb jövőről írni. A vasút jó irányba fordulása optimizmussal tölt el.

Valamennyi, a múltat túlélő 6 Járműjavító élj még legalább 150 évet!