

Tisztelt Olvasó!

1993. márciusában a MÁV Nyomdában jelent meg először szerkesztésben a szaklap. Kisteleki Mihály alapító főszerkesztő és a MÁV akkori vezetőinek Csárádi János, Sipos István támogatásával elindítottuk a forgókerekes borítós Vasútgépészetet, amelyet az 1977-től Déri Tamás a Gépészet munkatársa indított el, majd Tamás az ERRI MÁV képviselője lett, így évekig nem volt a Vasútgépészet kiadva.

Kisteleki Mihály javaslatára a MÁV vezetése támogatásával 1993. évtől a Vasútgépészet új korszakát indítottuk el. A pénztelenség miatt cégek támogatására volt szükség. Amikor Dr. Csiba József lett a Gépészet vezetője a Gépészet támogatásával adtuk ki. A korábbi MOL-os vezetők MÁV vezetői lettek, 2003 év után maradt a klasszikus hirdetők kora.

A Vasútgépészet szaklapot 1993-tól negyedévenként kiadtuk. A változások folyamatosak, a MÁV nyomdája megszűnt 2007-ben, azóta a VAREG nyomdával dolgozunk. A kötelepéldányokat a nyomda küldi meg az OSZK Országos Széchényi Könyvtárnak. A digitalizálás eredménye, hogy a Vasútgépészet évek óta az interneten a vasutgepeszet.hu felületen megneézhető.

A szaklap szerzők döntő többsége egyetemi végzettségű gépészmérnök. Többségük Vasútgépész mérnök, Budapesten a BME Közlekedésmérnöki kar, Vasúti Járművek tanszéken, vagy Győrben a Széchényi Főiskola Vasúti Járművek tanszékén végzett kolléga.

A szerzők írásait 1993-2026 év végéig számítva, 33 évfolyam, évente legalább 192 oldal és borító terjedelemben, nyomtatva áadtuk.

Két különszám, 1. a MÁV M62 és V43 mozdonyok 30. évének ünneplése, 1994-ben. a 2. különszám 1996. évben a villamosítás évfordulója alkalmából készült.

Eddig legalább 6416 oldalnyi cikk és hír jelent meg, a jelenlegi 2026 2. számmal együtt.

A szerzők és szakmai lektorok arc-képfotói ismertek.

Tervem, hogy 2026. évvégi ajándékként az interneten bemutatjuk a vasutgepeszet.hu felületen szerzőinket.

A MÁV-ból elszakadás 12 év múlva se törte meg a vasút iránti szeretetemet.

A MÁV napi gondjait egyre kevesebb korábbi kollégától kérdezhetem meg. A MÁV jelenéről, remélt jövőjéről nincs elég információ, sokan már elhagyták a vasutat. A vasútnál dolgozó, kedvelt kollégák száma csökken. Kérdéseimre többen azt választották, ha találkozunk, összedugjuk fejünket és beszélgetésünket senki nem halhatja meg.

A Vasútgépészet fővonala a vasúti járműfejlesztés volt. Sajnos a vasút fejlesztés világa megváltozott. Jogászok, vasúthoz nem értők hada lett döntéshozó, akik a fejlesztés információk közzétételét korlátozzák.

A félelem attól, hogy a híres Berlini InnoTrans vasúti világkiállításon ipari kémkedés ne tegye lehetővé a járművek megismerését előkerültek a ponyvák.

2014-ben a lengyel Pesa dízel motorvonat avatás előtt ponyvával letakart jármű volt. Vagy a Winterthur vasúti próbapályán tárolt fekete TRAXX mozdonyokat közlelő nem lehetett megnézni, ugyanott az egy járműalvázzal fotót készíteni is tilos volt. stb.

2020 előtt a KTE konferencián számos olyan információt, ábrát, pl., KISS motorvonat futó és hajtott forgóváz rajzot, az előadó előadásán láthattuk, majd ugyan ezeket egy cikkben a Vasútgépészet nem mutathatta be.

Számos hasonló fejlesztés eredmények bemutatását akadályozó gyártó cég elérte a célját, ma már a járműfejlesztésekről csak ún. retro írásokkal tudok műszaki tartalmat bemutatni.

A Vasútgépészetben a fejlesztés eredményeit az elmúlt 20-25 évben megjelent cikkeik vállalom, retro, színesítve szépítve, hogy a nyomtatványok hiányában az interneten sok éven át olvashassa, aki letölti.

A MÁV 1. FLIRT villamos motorvonat e sorok olvasásakor 20 éve gyártásban volt, azaz 20 éves a világ egyik legjobb MÁV motorvonat!

A Vasútgépészet jelene a tulajdonomban lévő írások ismételt közzététele retro cikként.

A vasutas szakmák létszámhelyezete szerint egyre kevesebb a MÁV és GYSEV dolgozói létszáma és a létszámfogyás nem állt meg.

A Vasútgépészet szerzői és szaklektorai is korosodnak, kevés a fiatal szerzőtársunk. A BME Közlekedésmérnöki Kar Vasúti Járművek Tanszéke és a Széchényi István Főiskola Vasúti Jár-

művek Tanszéke már nincs, névváltás, és a tudást átadni tudó professzorok, tanszéki tanárok száma egyaránt csökken.

A szakmai utánpótlás hiányos, még akkor is, ha ismét van több helyen technikus képzés.

Elméletben az egyetemi műszaki vasút képzőhely több, Debrecen, Szombathely, Dunaújváros egyaránt indított felsőfokú műszaki szakképzést.

A 40 év alatti fiatal szerzőkről:

A Vasútgépészet számára az elmúlt 10 évben Komoróczy Eszter, Soha Tamás adott szakcikket átadott diplomázás után a Hungarail Kft közreműködésének köszönhetően.

A MÁV fiataljai közül Oszvárschvarcz Zsuzsa, Koczó István Attila adott át cikket Kisteleki Mihály alapító főszerkesztő kérésének köszönhetően.

A GYSEV-től Varga András, a Ganz-Plan-tól Szécsy Tibor, az Inventtől. Lázár Péter, Szutai András, a Stadlertől Horváth Keve, Kiss Csaba volt szerzőnk.

A 40 év alattiak Vasútgépészet számára átadott cikk összesen 9. Így nehéz megtölteni egy 88 oldalas szám anyagát a fiatalok műveivel.

Marad a retro, ami a cikkek tartalma, fontossága miatt megérdemli, hogy a netre feltegyük.

Az idősödő olvasó társaink gyakori problémája az apróbetűs írások olvasása.

A számítástechnika a betűk nagyoob-
ra állítását megoldja. A célom, hogy olvasható legyen a retro Vasútgépészet.

A 33 évfolyam, 116 számát, benne 940 cikket, több mint 250 szerzőtársunk írását mutattuk be. A szerzők között többen 2-4 cikket adtak át, jelentettük meg. A Vasútgépészet jövőjéről:

A Vasútgépészet szaklap nyomtatott változatban kiadását 2026. évben befejezzük.

A Vasútgépészet jövője, a netes Vasútgépészet azaz a vasutgepeszet.hu továbbá a vasutgepeszet.hu/vasutgepesz-hirado-uj/

A Vasútgépészet 34. évi terve alapján 2027. évben a legfontosabb retro cikkek megjelennek.

Öszintén bízom benne, hogy támogatói még kitartanak, és előre is köszönöm, remélve hozzájáruljak a fenti terveim elfogadásához.

Köszönettel:

Kovács Károly szerkesztő