



KISTELEKI MIHÁLY

ny. MÁV igazgató

MÁV História Bizottság Elnöke

Jubileum a Magyar Vasúttörténeti Parkban

A MÁV História Bizottsága valamint a Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány 2009. október 8-án 10 órakor ünnepi ülést tartott a Magyar Vasúttörténeti Parkban az Alapítvány fennállásának 10. és a História Bizottság működésének 25. évfordulója tiszteletére. A napirend részeként megemlékeztünk a 100 éves 324 sorozatú gőzmozdonyokról, az 50 éve készült utolsó hazai gyártmányú gőzmozdonyról, a 375,1032 pályaszámú mozdonyról, a 75 éves Árpád motorkocsiról, valamint a 40 éves MD sorozatú motorvonatokról.

Ha valaki ma felkeresi a Magyar Vasúttörténeti Parkot, az időjárástól és az évszaktól függően több, vagy kevesebb, de mindig lelkes látogatóval találkozhat. Visszatekintve az igen fiatal intézmény kitalálóinak, tervezőinek, lelkes támogatóinak eredeti céljaira, megállapíthatjuk, hogy a 2000 nyarán, az ezredéves ünnepségek keretében megnyitott intézmény ma azt nyújtja, amit alkotói eredetileg is kigondoltak.

A gondolat – korábbi kezdeményezések nyomán – a MÁV História Bizottságának korai ülésein fogalmazódott meg lelkes, szakértő és tenni is akaró vasútbarátok körében.

A MÁV História Bizottságát 1984 nyarán hozta létre rendeletével dr. Bajusz Rezső, a MÁV akkori vezérigazgatója a vasút történelmi értékeinek és emlékeinek rendszerezése és megőrzése céljából. A vasutat szerető és az értékmentő munkában részt venni kívánó szakemberek (vasutasok és nem vasutasok) azóta is folyamatosan

végzik ezt a tevékenységet, jelenleg 4 albizottságban. A Bizottság elsősorban tanácsadó, döntés-előkészítő és szervező munkát végez, sem jog-, sem hatáskörrel nem rendelkezik. Jelenleg 100-120 főre tehető az albizottságok tevékenységében rendszeresen részt vállalók száma, akik anyagi ellenszolgáltatás nélkül, szakmájuk és a vasút iránti elkötelezettségtől vezérelve végzik ezt az érdekes és nem mindig elismert munkát.

A Bizottság munkájának első éveiben dinamikusán haladt a még fellelhető járművek egy arra érdemes részének üzemképessé tétele és azok bemutatása, valamint a történelmi értékkel rendelkező járművek, épületek, a vasúti infrastruktúra elemét képező szerkezeti elemek felderítése,

regisztrálása, szükséges védettségek biztosítása.

Az arra érdemes vasúti épületek felújításánál meghatározóak voltak a műemléki szempontok. Ennek alapja a MÁV Műemléki Szabályzata, melynek kidolgozásában a História Bizottság tagjai jelentős szerepet vállaltak. A História Bizottságnak ezen túl meghatározó szerepe volt a Magyar Vasúttörténeti Park előkészítésében, helyének kiválasztásában, tervezésében, koncepciójának megfogalmazásában. A gyűjtemény ma a világ egyik legjelentősebb ilyen intézménye.

1997-ben született MÁV vezérigazgatói döntés arról, hogy: „A Skanzen az Északi Vontatási Főnökség területén lesz megvalósítva”.



1. ábra A MÁV által vásárolt utolsó Ganz-Mávag gyártású gőzmozdony a 375.1032 a Magyar Vasúttörténeti parkban

A ma ugyancsak ünnepelt Magyar Vasúttörténeti Park Alapítványt a MÁV – többségi alapítóként –, és a MÁV Nosztalgia Kft. 1999 őszén hozták létre a Park üzemeltetésére, kezelésére és a magyar vasút történeti emlékeinek megőrzése céljából.

Az Alapítvány alapító-okiratát 1999. november 12-én írták alá. Az alapító okirat szerint az Alapítvány közhasznú, nonprofit szervezet, amely a kulturális örökség megóvására irányuló tevékenységet végez.

Elsősorban a Park infrastruktúrájának kialakításához szükséges pénzügyi háttér megteremtése volt a legfontosabb feladat, amelyet az akkori közlekedési szaktárca és azon belül a Vasúti Közlekedési Főosztály biztosított, felismerve hosszú évtizedes előkészítő harcok után az ügy országos jelentőségét.

1999. november 22. nagy napja volt a születő-félben lévő skanzennek: *Katona Kálmán* miniszter ünnepélyes keretek között – nagy meghívott vendégsereg jelenlétében –, ekkor helyezte el a születő Vasúttörténeti Park alapkövét. Ekkor azt is bejelentette, hogy az új intézmény ünnepélyes megnyitására hazánk európai állammá alakulásának 1000. jubileumi évében 2000. július 14-én,

az 50. Vasutasnapon kerül sor. Ez ünnepélyes körülmények között valóban megtörtént.

A Vasúttörténeti Park üzemeltetését az Alapítvány megbízásából azóta is a MÁV Nosztalgia Kft látja el. Az Alapítványnak jelenleg nincs saját alkalmazottja és apparátusa.

2009. október 8-án tehát ünnepeltük a 10 éve alapított Vasúttörténeti Parkot és az ugyancsak 10 éves Alapítványt, az előkészítő és a mai napig lelkesen munkálkodó 25 éves História Bizottságot.

Az ünnepi ülés napirendjének részeként megemlékeztünk a 100 éves 324 sorozatú gőzmozdonyokról, az 50 éve készült utolsó hazai gyártmányú gőzmozdonyról, a 375,1032 pályaszámú mozdonyról, a 75 éves Árpád motorkocsiról, valamint a 40 éves MD sorozatú motorvonatokról.

A magyar mozdonygyártás 1909-ben pályára bocsátotta az általa legnagyobb darabszámban épített, és a MÁV üzemében több korszakon át meghatározó 324 sorozat első egységét. A MÁV Gépgyár legjobban sikerült típusáról van szó, indokolt tehát, hogy a 100 éves évforduló alkalmával a bőséges vasúttörténeti irodalomból válogatva felelevenítsük e mozdony-sorozat történetét. *(Írásunkat lásd a Vasútgépészet 2009. 3. számában)*

Az ÁRPÁD motorvonat-család első járműve 1934-ben lépett pályára, megteremtve a magyar vasút első „IC” jellegű közlekedését Budapest és a távoli célpontok (például Bécs, Kolozsvár, Szabadka, stb.) között. *(Lásd Villányi György cikkét és a címlapfotót)*

A magyar gőzmozdony-gyártás hosszú évtizedeinek utolsó terméke volt az 1959-ben üzembe helyezett 375,1032 pályaszámú gőzmozdony, amely egy igen sikeres mellékvonali gőzmozdony típus utolsó darabja volt. *(Erről megjelent írásunk a Vasútgépészet 2009. 2. számában olvasható.)*

A múlt század hatvanas éveiben a magyar vasút sokat fejlődött. A MÁV a növekvő forgalmat egyre korszerűbb járművekkel bonyolította le. A tolatószolgálatban, majd a fővonalakon Ganz-MÁVAG és import dízelmozdonyok jelentek meg. Folyt a fővonalak villamosítása. A mellékvonalakon ugyanakkor egyre sürgetőbbé vált a gőzvontatás kiváltása, és a fél évszázada közlekedő Ganz motorkocsik lecserélése. Ekkor kezdődött a 6 részes MD (akkoriban MDa) sorozatú motorvonatok beszerzése. Ezek a járművek ma is részesei a magyar vasút személyszállítási szolgáltatásának.

Az ünnepelt járművek a maguk idején a magyar vasút történetének fontos szereplői voltak, kiváló előadók részletes ismertetést adtak jelentőségükről, feladataikról.

Külön kiemelés érdemel, hogy mind a négy járműtípus a hazai ipar terméke volt, tehát a megemlékezés ma nem csak azok vasúti szerepköréről szól, hanem a vasúti és ipari szakemberek folyamatos együttműködéséről és a magyar vasúti járműgyártó ipar egykori sikereiről is. Ez utóbbi témakör általában is a hazai vasúttörténet szerves részét képezi.

(Szerkesztőség megjegyzése: A Vasútgépészet és a www.vasutgepeszet.hu a cikkek beérkezési sorrendjében megkezdte, és folytatni tervezi e jubileumi járműsorozatok ismertetését.)



2. ábra: A magyar vasúttörténeti park legfiatalabb nosztalgia járműve az MDmot 3017