

Gáspár György (1934-2014)



Gyászol a volt Ganz-MÁVAG vasúti járműgyártásának műszaki kollektívája. Életének 80. évében méltósággal viselt hosszú betegség után 2014. október 4-én elhunyt Gáspár György volt főkonstruktor, illetve egy nehéz időszakban a vállalat műszaki igazgatója.

Gáspár György 1957 júliusában szerzett vasút-üzemmérnöki diplomát az akkori Építési és Közlekedési Műszaki Egyetemen. Még ezen év szeptemberében felvételt nyert a Ganz Vagon- és Gépgyárba. Az ún. gyakornoki időszak letelte után 1958 végén a Járműtervezési és Fejlesztési Főosztályra került.

1959. január 1-én a Ganz Vagon és MÁVAG gyárakat Ganz-MÁVAG néven egyesítették, amelynek alapján jelentős anyagi, műszaki és szellemi koncentráció jött létre a vasúti járműtervezés és gyártás területén.

Az évek során egyre több tapasztalatot, ismeretet szerzett, és kibontakoztak vezetői képességei. Képezte magát, amelynek keretében 1967-ben külkereskedelmi diplomát is szerzett.

Különböző beosztások betöltése után 1967. április elején főkonstruktori kinevezést kapott, amely beosztásban a szűkebb értelemben vett járműtervezésen túl a kapcsolatos kísérleti-kutatási szakterületnek is irányítója lett. Ezen munkakört 1973. július közepéig töltötte be. Főkonstruktori munkássága során irányításával dolgozódtak ki többek között a MÁV részére készített MDa sorozatú 6-részes mellékvonali dízel motorvonat, a padló alatti gépezettel felszerelt kísérleti motorkocsi, a brazil, a szír dízelvonatok, majd a Jugoszláv Vasutak rendelésére épített villamos vonatok konstrukciói. 1973. július közepén a Vagonyáregység fejlesztési főmérnökévé nevezték ki, majd a Ganz-MÁVAG szervezetén belül 1974 májusában összevont Vagon- és Mozdonyáregységekből

létrejött Vasúti Járműgyár Tervezési Főosztályának lett vezetője. Ezen időszakban keze alatt születtek meg a különféle görög, illetve az uruguayi motorvonatok.

A szűkebb értelemben vett szakmai munkásságához tartozik, hogy kedvenc speciális szakmai területe volt a vasúti forgóvázak tervezése és fejlesztése. Ezen tevékenységének fontos állomása a GA 1024 alapszámú, 164237 sorszámú „Univerzális forgóváz himba és súrlódó alkatrészek nélkül, vasúti járművekhez” című találmány (az ismert társzerzőkkel történt) megalkotása, amelyre 1975. november 5-én nyert szabadalmat. Ezen szabadalom alapján személyszállító járművekhez szükséges úgy hajtott, mint futó forgóvázak széles választéka jött létre olyannyira, hogy napjainkig abból immár több mint 6000 db készült.

A szóban forgó forgóváz licencét 1978-ban megvásárolta a svájci SIG, majd 1984-ben az egyiptomi SEMAF cég. A műszaki megoldás alapján egy új himba és súrlódó alkatrész nélküli egységes típuscsalád jöhetett létre, amely fenntartás szempontjából rendkívül igénytelen, ugyanakkor futástechnikai oldalról kiváló eredményességű, emellett gyártástechnológiai oldalról is egyszerű szerkezet volt.

Később a csak „Ganz univerzális forgóváz család”-nak nevezett szerkezetek kifejlesztésért állami szinten Eötvös Loránd-díjjal ismerték el munkásságát.

1976. év elején az újból átszervezett Vasúti Járműgyár fejlesztési főmérnöke lett, majd a vállalat 1977. év közepén Dél-Amerikába, Uruguayba küldte, ahol az odaszállított vonatok szervizét öt évig vezette. Emellett lényegében a vállalat dél-amerikai képviseletét is ellátta.

Ezen időszak viszonyai között valósult meg a Ganz-MÁVAG ún. technológiai rekonstrukciója, és a világgazdasági hatások eredményeként a vállalat tevékenységében kiemelt szerepet kapott az ún. tőkés relációjú szállítások növelése. Az említett technológiai rekonstrukció, lényegében kezdetben visszatérítés nélküli állami támogatáson alapult, amelyet azonban időközben népgazdasági okokból visszatérítendő hitel-megállapodással alakítottak át. Ezen gazdasági kényszerintézkedés meglévő belső problémák mellett jelentős mértékben hozzájárult a vállalat 1987. év végén történt szétbontásához.

Az említett tőkés relációjú szállítások fokozott fejlesztéseket igényeltek, nem-

csak a műszaki előkészítési területen, hanem a vállalat szervezetében, irányításában is. Ezen nagyon összetett és bonyolult időszakban 1983. november 1-én a vállalat műszaki igazgatójává nevezték ki, amely beosztást 1985. szeptember 30-ig töltött be, amikor is az ismert népgazdasági, de nem utolsó sorban a jelentkező vállalati problémák miatt saját elhatározásából távozott funkciójából.

A vállalat termékstruktúrájában külső gazdaságpolitikai vitákat sem nélkülöző irányváltások következtek be. Az eddig vezető szerepet játszó vasúti járműgyártás helyett a szűkebb értelemben vett gépgyártási tevékenység került előtérbe. Ez a koncepcióváltás, illetve az ezzel járó nehézségek, nem utolsó sorban a kialakult általános légkör is szerepet játszott döntésében.

1986 februárjától a korábbi tunéziai szállításokkal kapcsolatos szerződéses és szerviz ügyek rendezése, lezárása, valamint az utóbb szállított villamos vonatok szervizelése végett Tunéziában tevékenkedett, ahonnan 1989 márciusában tért haza. A Ganz-MÁVAG említett szétbontása után annak vasúti járműgyártását megvásárló, 1989 augusztusában létrejött Ganz-Hunslet Rt. cégnél már nem vállalt szerepet.

1995-ben vonult nyugállományba, amely időpont után lényegében hivatalos szakmai tevékenységet már nem folytatott. Szerény életvitel keretében egyéni kedvteléseinek élt.

Gazdag életpályája, értékes mérnöki munkája alapján részére a Budapesti Műszaki Egyetem 2007-ben aranydiplomát adományozott.

Összességében elmondható, hogy kiváló felkészültségű műszaki szakember, jó vezető volt, aki az irányítása alatt álló munkatársaiért minden körülmények között bátran kiállt, mindig is felvállalta a konfliktushelyzeteket, de azok józan megoldására törekedett. Munkásságát őrzik a keze alatt létrejött konstrukciós dokumentációk, de nem utolsó sorban a megvalósult vasúti járművek.

Végtisztességi szertartására a volt munkatársak és barátok körében 2014. október 20-án a Kerepesi temetőben került sor.

Búcsúzunk, emléket megőrizzük.
Nyugodjék békében.

Süveges László

Kardos Tibor okleveles gépészmérnök (1925-2014)



Kardos Tibor Szabadkán született, egyetemi tanulmányait a Budapesti Műszaki Egyetemen végezte.

A gépészmérnöki diploma megszerzését követően a MÁV Északi Járműjavító Üzemben kezdett, mint mérnök gyakornok, 1951 júliusában.

Ekkor már – kormány szinten – előkészítő munkák folytak egy újabb vagongyár megszervezésére, a háborúban gyakorlatilag megsemmisült hazai vasúti személykocsipark újra létrehozása érdekében. Ennek keretében 1951. október 1-től a Dunakeszi Járműjavító Üzem Dunakeszi Vagongyár lett, és megindult a megfelelő szakembergárda megteremtése, igen sok műszaki és fizikai dolgozó oda-irányításával.

Kardos Tibort 1951. október 11-én helyezték át ide, tervező mérnökként, a Szerkesztési Osztályra.

A fiatal mérnökgárdának, közöttük Kardos Tibornak, igen szép feladatot adott a személykocsi gyártás beindítása, a GANZ-os tervdokumentáció adaptálása, és a gyártás technológiázása, miközben figyelembe kellett venni Dunakeszi igen szerény gépesítettségét, és a daruzás hiányát. Az ő eredményük volt, hogy 1953 márciusában már elkészültek az első Cak sorozatjelzésű négytengelyes járművek, a Dunakeszi Vagongyár első új vasúti személykocsijai.

A Cak kocsikat, a Ganz-Rónai forgóvázak miatt mellékvonalakon csak csökkentett sebességgel lehetett közlekedtetni, így felvetődött egy olyan forgóváz igénye, amelyekkel ezek a kocsik, kisebb sugarú ívekben is közlekedtethek nagyobb sebességgel, jó futási tulajdonságok mellett.

1954-ben, egy pályázati felhívástól indítva, három fiatal mérnök – Kalmár János, Lánzos Péter és Kardos Tibor – megtervezett egy új forgóváz-típust, a kalákában összehozott „KALÁKA” forgóvázat. Kardos Tibor szakmai életútjában a KALÁKA forgóváz típus kifejlesztése meghatározó jelentőségű volt. A KALÁKA forgóváz 50 éves jubileumát a MÁV História Bizottsága 2015. május 7-én megtartandó konferenciáján fogja megünnepelni. Évenként rendszeresen megszervezzük ezeket a megemlékezéseket, az idén például a másik főszereplő az 50 éves M62 sorozatú dízelmozdony lesz. A KALÁKA forgóvárról Lánzos Péter (aki a három alkotó közül ma már csak egyedül él közöttünk), és Zákonyi Gyula tart előadást.

A kezdetben tervezőmérnök Kardos Tibor 1962-től a Dunakeszi I. számú, Kocsigyártó gyáregység főmérnöki feladatait látta el. Itt igen sokat tett a kocsigyártás fejlesztéséért, az immár új, daruzott csarnokban készített kocsiszekrények szerszámozásának folyamatos fejlesztéséért. A 60-as évek elején itt készítették az akkori BHÉV (Budapesti Helyiérdekű Vasút) MIX sorozatjelzésű motorvontainak szekrényét, járműszerkezeti részeit, amelyek német gyártmányú villamos berendezésekkel közlekedtek. 7 szerelvény a mai napig a „Csepeli gyorsvasút” utasait szállítja.

1966-tól, amikor a MÁV részéről már új kocsi típusok igénye is megfogalmazódott, Kardos Tibor a Szerkesztési osztály vezetője, főkonstruktor lett.

Ezt a beosztást egészen addig látta el, amíg meg nem kapta a kinevezését a MÁV Vezérigazgatóság Járműjavítási Szakosztályának vezetésére.

A MÁV Járműjavító Szakosztálya akkor 8 járműjavítót irányított (Északi, Dunakeszi, Miskolc, Szolnok, Debrecen, Székesfehérvár, Szombathely és a Landler, amely 1990-ben visszakapta eredeti Istvántelek nevét). Még 1990-ben is több mint 13 000 munkatársa volt a járműjavítóknak.

A feladat nagyságára jellemző, hogy a 80-as években a MÁV közel 2000 vontató járművel (mozdonnyal és motorkocsikkal), 4000 személykocsival és 64000 teherkocsival gazdálkodott, mindezek nagyjavítását, felújítását és sok esetben jelentős átalakítását is a Járműjavító Szakosztály irányította, koordinálta. Ez a feladat tehát jelentősen eltérő, sokkal szélesebb körű irányítási, és elsősorban szervezési tevékenységet igényelt Kardos Tibortól, mint a korábbi, Dunakeszin végzett munkája.

Kitűnő munkatársakkal vette körül magát, nagy tapasztalatokkal rendelkező mérnököket irányított. Mind ezt a munkatársak iránti empátiával, ugyanakkor sok humorral végezte. Határozott vezető volt, aki elképzeléseinek helyességéről mindig meg tudta győzni munkatársait, a szakmai érveknek engedve ugyanakkor, szükség esetén változtatott is eredeti álláspontján. Munkatársai jó humorú, közvetlen emberként ismerték.

1983-ban a MÁV vezetése úgy döntött, hogy a vasúti járművek teljes irányítását, a szükséges üzemképes járművek és azok üzemeltetőinek kellő mértékű rendelkezésre állását egy közös csapatra bízta. A korábbi Gépészeti (közismerten 7.), valamint a Járműjavító (ismert jelöléssel 10.) szakosztályokat összevonták Gépészeti és Járműfenntartási Szakosztály néven. Kardos Tibor ezután is a járműjavító irányításában működött közre, de további fejlesztési feladatokkal is megbízták. Hosszú szakmai életútját ekkor talán még szélesebb körben hasznosította a magyar vasút.

Elmondható, hogy teljes életútja a vasúthoz kapcsolódott. 1951. július 24-én lépett a vasút szolgálatába és onnan ment nyugdíjba 1985. július 8-án.

Színes, határozott, vidám emberként is emlékezzünk rá.

Nyugodjék békében.

(Gyepessy Ferenc
és Kisteleki Mihály)