

Az előadásokat követően a kerek évfordulós és egyéb felújított historikus járműveket tekinthették meg az érdeklődők és végül a jubileumi és a szponzori táblák felavatására került sor.

**Szombathely**

**Felszámolják a MÁV Vasjármű Kft.-t**

A 2014. évi csődeljárás után felszámolás kezdődött a szombathelyi MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft.-nél.

Péter Márta, a kft. felszámolója az MTI-nek nyilatkozva elmondta: a bejelentkezett hitelezők összehívásával feb-

ruárban csödegyezségi tárgyalást tartott, ahol a hitelezők többsége nem járult hozzá a fizetési moratórium további meghosszabbításához, emiatt a Vas Megyei Törvényszék május 15-i kezdő időponttal elrendelte az adós társaság felszámolását.

A felszámoló azonban bízik abban, hogy sikerül megtartani a mintegy 220 munkahelyet és tovább működhet a nagy múltú, a kormányzat által stratégiaileg kiemelt jelentőségű gazdálkodó szervezetté nyilvánított cég.

*(Forrás MTI)*

**Kerékgyártó Imre (1940-2015)\***



**Tisztelt Gyászoló Család, barátok, kollégák, munkatársak, jelenlévők!**

Kerékgyártó Imrétől – közvetlen munkatársai, barátai körében: Imrétől, Imitől –, a nagyszerű embertől, férjtől, egy rendkívül gazdag és számos szempontból sikeres szakmai pályát, munkáséveket maga mögött hagyó nyugalmazott járműjavítói – a debreceniek és a környékbeliek szóhasználatával élve – vagonyári igazgatótól búcsúzunk.

Kerékgyártó Imre 1940. március 30-án született Debrecenben. Érettségi után, 1958-tól kezdett dolgozni a MÁV Járműjavítóban. 46 éves munkaviszonya volt. 1959-től a Budapesti Műszaki Egyetemen nappali tagozatos hallgatóként, az üzem ösztöndíjasaként nagy szorgalommal tanult és 1964-ben „jeles” minősítésű gépészmérnöki oklevelet szerzett. Tanulmányait nem tekintette lezártak. Egyéni tanulással, önképzéssel jelentős és korszerű közgazdasági, pénzügyi, szervezési, vállalatvezetési ismeretekre valamint idegen nyelvi tudásra tett szert.

Egyetlen munkahelye volt életében, a MÁV Debreceni Járműjavító Üzem, amely 1993-tól kft. A korábban a magasabb beosztásokhoz elengedhetetlennek tekintett szakmai ranglétrát végigjárva olyan ismeretekre tett szert, szakmai és vezetési módszereket sajátított el, melyek alapot nyújtottak a későbbi, elsőszámú vezetői beosztásának magas szintű ellátásához. 1988. április 9-től a 2004-ben történt nyugdíjba vonulásáig üzemigazgató ill. 1993-tól ügyvezető igazgató volt.

Közreműködésével, irányításával jelentős feladatokat oldott meg az üzem. Az 1980-as évekbeli évi 5-6000 teherkocsi fővizsgálata és javítása mellett jelentős kapacitásbővítő beruházások fejeztek be, így többek között a tartálykocsi javítóbázis létesítése. Ezen időszakban kezdődött a speciális teherkocsik javítása különböző nyugat – európai vasutak és kocsitársaságok részére, a 90-es évek közepétől régi – új feladatként új kocsik építése, részben a MÁV, részben külföldi vasúttársaságok részére. E kocsik közé tartoznak többek között a Ro-La néven ismert 10-tengelyes kamionszállító kocsik valamint 2- és 4-tengelyes eltolható oldalfalú és tetejű teherkocsi sorozatok (Habis, Hbis, Fals). Az üzemben e sorozatok mellett nagy számban építettek át, korszerűsítettek konténerszállító kocsikat is. Az új teherkocsi típusok több kiállításon, szakmai fórumon arattak sikert. A mai napig is folyó speciális teherkocsi felújításokhoz, átépítésekhez, részegység

gyártásokhoz az ebben az időszakban kezdődő széleskörű nemzetközi kapcsolatrendszer kiépítés, a megfelelő szakembergárda kialakítása és annak összekovácsolása adta az alapot.

Kerékgyártó Imre oktatási tevékenységet is folytatott a helyi szakközépiskola vasútgépész osztályaiban, és éveken keresztül különböző oktatási intézmények államvizsga bizottságaiban vállalt feladatokat. Aktív műszaki-tudományos kapcsolatot ápolt a BME Közlekedésmérnöki Kara Vasúti Járművek Tanszékével. Részt vett az MTA Közlekedési Albizottság munkájában. A Közlekedéstudományi Egyesület életében is részt vett.

Szakmai és közéleti tevékenységét számos kitüntetés fémjelzi, több alkalommal kapott „Kiváló Ifjú Mérnök” címet, a Közlekedéstudományi Egyesülettől „Egyesületi Aranyjelvény”-t és Jáky József -Emlékérmét.

Aktív támogatója volt a Debreceni Vasutas Sportklubhoz kötődő debreceni sportéletnek, fiatal éveiben kosárlabdázott.

Kedves Igazgató úr! Kedves Imre!

Kimagasló emberi tulajdonságaidal, mindenkori segítőkészségeddel, a tenni akarásoddal, szerteágazó és nagy szakmai ismeretteddel gazdag emlékedet megőrizzük!

Nyugodj békében!

*Dr Csiba József, Kövessy István*

\* A Debreceni temetőben 2015. május 4-i gyászszertartáson elmondott búcsúztató részben ki egészített változata.

## Simon György (1938-2015)\*



2015. április 13-án, életének 78. évében elhunyt Simon György kollégánk, MÁV mérnök főtanácsos, aki hosszú éveken keresztül a Vasúti Tudományos Kutató Intézet (VTKI) Járműkísérleti Osztályának volt tudományos főmunkatársa, majd a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti és Járműfenntartási Főosztályán a kocsiosztály vezetője.

1938-ban született Újpesten, ahol középiskolai tanulmányait is végezte, majd a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki karán egyetemi tanulmányokat folytatott. 1962-ben jeles eredménnyel végezte a Gépészmérnöki kar Vasútgépész ágazatát. Diplomaterve egy keskeny-nyomközű motorkocsi és mellékkocsi főterveinek kidolgozása volt.

Az egyetem elvégzése után azonnal a vasútnál kezdett dolgozni, a MÁV Északi Járműjavító Üzemében, ahol a gyakornoki idő és a sikeres műhelyvizsga után a Villamos-mozdony Osztályon a mozdonyok fő gépcsoportjainak javítását irányította. Később a villamos mozdonyok javítási technológiájának kidolgozásában közreműködött a járműjavító technológiai osztályán.

Szakmai ismereteinek bővítése céljából a Budapesti Műszaki Egyetemen „Nagyvasúti Diesel- és Villamosmozdony” szakmérnöki tanulmányokat is végzett, majd másoddiplomáját 1968-ban védte meg.

1965-ben áthelyezték a Vasúti Tudományos Kutatóintézet Járműkísér-

leti Osztályára, ahol 25 évig tevékenykedett. Elsősorban vonatott járművek vizsgálatait végezte, mérőkocsi kísérletek eredményeivel alátámasztott tanulmányokat, elemzéseket, döntéselőkészítő anyagokat készített. Az itt töltött hosszú évek alatt a MÁV szinte minden területén megfordult, megismerte a járművek üzemeltetésével, javításával foglalkozó munkaterületeket, fenntartó bázisokat, gyakorlatilag Záhonytól Hegyeshalomig.

A futástechnikai vizsgálatoktól a féktechnikai méréseken keresztül a kocsiszekrények szilárdsági vizsgálatáig terjednek azok a témák, amelyeket 63 db MÁV VTKI színeiben megjelent tanulmánya tartalmaz. Elsősorban féktechnikai szakemberként tartották számon.

Meg kell említeni, hogy ebben az időben a MÁV járműparkjának fejlesztése, üzemeltetése és fenntartása igen nagymértékben támaszkodott a VTKI kísérleteire, vizsgálataira, nagy szakértelemmel rendelkező munkatársainak elmélyült munkásságára. Jelentős mértékben épített a VTKI szakmai ismeretanyagára, munkatársaira a hazai járműgyártó ipar is. A Kutatóintézet jelentős megrendeléseket kapott a magyar ipartól és a nemzetközi vasúti szervezetektől is. A Járműkísérleti Osztályt ebben az időszakban az ugyancsak a közelmúltban elhunyt nemzetközi hírű szakember, egyetemi oktató Pápay István irányította.

Simon György ebben az időszakban több nemzetközi szakértői bizottság (KGST, OSZZSD, ORE) munkájában is részt vett, ennek kapcsán sok, nemzetközileg elismert vasúti szakemberrel ismerkedett meg, tapasztalatcserékkel bővítve ismereteit.

E munkák végzésében Simon György számára jelentős szakmai alapot biztosítottak az Északi Járműjavítóban összegyűjtött tapasztalatok. Az Ő életpályája is példázza, hogy a rendkívül összetett vasúti rendszerek hatékony fejlesztésében csak lépés-

ről-lépésre felépített szakmai gyakorlattal rendelkező magasan képzett munkatársak tudnak sikereket elérni.

1990-ben korábbi szakmai sikereinek elismeréseként kinevezték a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti és Járműfenntartási Főosztályán a Kocsiosztály vezetőjének. A feladat nagyságát szemlélteti, hogy ekkor a MÁV mintegy 64000 teherkocsival és 4000 személykocsival gazdálkodott. A kocsiosztály feladata volt ezeknek a járműveknek üzemeltetése és fenntartása, valamint a feladat elvégzéséhez szükséges szakemberek irányítása, utánpótlásának folyamatos biztosítása is. A MÁV ebben az időszakban szerezte be máig is legjobb, nemzetközi forgalmú kocsijait a spanyol CAF és a német DWA cégektől. Mindkét fejlesztési feladat nagyrészt Simon György kollégánkat terhelte.

1993-ban megvált a vasúttól és egy rendkívül igényes alkatrészgyártó cégnél vállalt vezető szerepet, ahol többek között vasúti jármű-berendezéseket is készítettek. A SZAKÁLMET-AL Kft. műszaki-kereskedelmi vezetője volt élete végéig.

Simon György vidám, jókedvű, a munkatársaival mindig barátságos és megértő kollégánk volt. Személyes életutunk igen sok helyen párhuzamosan alakult, magam is Újpesten éltem fiatal koromban, így már az általános iskolában is találkoztunk.

Az egyetemet, a szakmérnöki tanulmányokat is együtt végeztük, munkánk során is rendszeresen kapcsolatban álltunk a VTKI-ban és a MÁV Vezérigazgatóságon egyaránt, így távozása engem különösen mélyen érintett.

Az egész vasútgépész szakma búcsúzik Simon György kollégánktól, a kitűnő szakembertől és a kedves, barátságos munkatárstól.

Nyugodjék békében.

*Kisteleki Mihály*