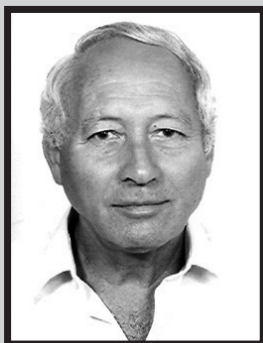


Mezei István



Mezei István barátunk, kedves kollégánk életének 80. évében örökre itt hagyott bennünket.

Ismét egy olyan munkatársunktól búcsúzunk, aki a hagyományos – és ma már egyre ritkábban fellelhető – életpályát járt be, teljes szakmai életútja a vasúthoz, a MÁV-hoz kötődött.

Rákospalotán született, 1936-ban. Diplomáját a Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki Karán 1959-ben szerezte, második generációs vasutasként. Édesapja állomásfőnök volt Kőbánya –felsőn.

Vasúti szakvizsgáinak a Budapest Kélti Fűtőházban történő megszerzése után a MÁV Anyagvizsgáló Főnökségén eltöltött rövid idő alatt aktívan bekapcsolódott a járművek üzemével és fenntartásával kapcsolatos anyagszerkezeti problémák feltárásába. 1962 és 1963 között a Járműkísérleti Főnökségen konkrét járművizsgálati és minősítési feladatokat oldott meg, ilyen munkákat irányított. Ő vezette a MÁV egyik legsikeresebb Diesel-mozdonyosorozatának, a vasútbarát körökben is ismert és nagy népszerűségnek örvendő, NOHAB névvel illetett M61-es mozdonyok vásárlását megelőző összehasonlító kísérleteket és vizsgálatokat. Ezt követően a Vasúti Tudományos Kutató Intézetben dolgozott fejlesztőmérnöként. Mintegy másfél évtizeden át a BME Mérnöki Továbbképző Intézetének rendszeres előadója. A VTKI -s időszakban írta meg az addigi járműmérési és vizsgálati tapasztalatai alapján a „Vasúti járművek kísérleti vizsgálata” című jegyzetét. Nyolc, ma is használt jegyzete jelent meg a BME Mérnöktovábbképző Intézet kiadásában, többek között a „Diesel - vontatójárművek tengelyhajtásának szerkezete és üzeme”, a „ Diesel - vontatójárművek

szűrőinek szerkezete és üzeme” valamint a „Nagyteljesítményű Diesel - mozdonyok”.

A már említett 20 darab M61 –es sorozatjelzésű svéd mozdony forgalomba állása után az akkori Hámán Kató Fűtőház részlegvezetőjeként e járművek üzemeltetési és fenntartási felelőse volt. Meg kell említeni, hogy ezek a mozdonyok az 1960-as évek elején, Magyarországon kialakult közlekedési csőd felszámolásának első lépéseként hatalmas feladatokat láttak el először az áruszállításban, majd a nagytávolságú gyorsvonati feladatkörben. Ezt követően 1967 és 1975 között a Székesfehérvári Fűtőház vezetője volt, ahol a napi munka mellett finnországi és németországi tanulmányútjain szerzett ismeretei alapján élenjáró minőségügyi és ösztönző módszereket vezetett be, amelyek a székesfehérvári sikereket követően a MÁV teljes hálózatán alkalmazásra kerültek.

1975 – 1978 között a budapesti Landler Jenő, azaz az Istvántelki járműjavító üzem igazgatója. Ezután a Vezérigazgatóság Tervegazdasági és Műszaki Fejlesztési Főosztályának fejlesztőmérnöke. A MÁV járműállaga korszerűsítését megalapozó döntés-előkészítő munkák összefogója, irányítója, miközben a BME Mérnöktovábbképző Intézetben is folytatja oktató munkáját. Az 1980-as évek második felében két, egészen a legutóbbi időkig rendszeresen megjelenő, a magyar vasút történetének legkülönbözőbb témáit és epizódjait feldolgozó vasúttörténeti könyvsorozat, a Vasúthistória Évkönyv és a Vasúthistória Könyvek megindítását szervezi meg, azok szerkesztője és részben szerzője.

A rendszerváltás után a MÁV személyzeti és oktatási vezetője lett. 1994-ben a MÁV Miniszteri Biztosi Irodát vezette. Ezt követően az 1997. november végén bekövetkezett nyugdíjazásáig különböző vezetői és irányítói beosztásokban oktatási, szakképzési és továbbképzési stratégia, oktatásfejlesztési tervek készítésének, majd azok megvalósításának irányítója. E munkaterületén újabb, a korszerű és korszerűsített járműsorozatokkal, valamint járműüzemeltetéssel és fenntartással kapcsolatos, különböző szintű könyvsorozatokat indít, e kötetek szerzője, társszerzője, gondozója.

A Közlekedéstudományi Egyesületben is aktív tevékenységet fejtett ki, előadások sokaságával bővítette hallgatóinak ismereteit.

Mezei István élettörténete egyértelműen bizonyítja, hogy szakmai munkájával legalább egyenértékű feladatként kezelte tudásának, ismereteinek továbbadását, a fiatalabb munkatársak nevelését. Munkájának igen nagy része az oktatáshoz és szakképzéshez, valamint a vasúti szakkönyvek, továbbá vasúttörténeti könyvek, kiadványok írásához, majd szerkesztéséhez, lektorálásához kapcsolható. Sajnos ma már egyre ritkábbak az ilyen nyitott szakemberek a vasút területén, akik arra is gondolnak, hogy egy másfél évszázados múlttal rendelkező, rendkívül összetett rendszer csak akkor tud tovább élni, ha a fiatal kollégák megismerik a múltat, és a hibákból és a sikerekből egyaránt táplálkozni tudnak.

Mezei István úr nyugdíjas éve alatt szinte változatlan intenzitással folytatja könyvírói, szerkesztői tevékenységét. Ennek kétségkívül legmegragadóbb eredményei „A magyar vasút krónikája a XIX. században” és „A magyar vasút krónikája a XX. században” címmel 2005-ben és 2009-ben megjelent kötetek.

Szinte haláláig bejárta a MÁV Vezérigazgatóság könyvtárába, ahol kedélyesen, jókedvvel irányította szerkesztőségi üléseit. Gyakran találkoztunk, mindig vidáman, jókedvűen emlékeztünk közös múltunkra, barátainkra. Sajnos, azóta már a vezérigazgatósági könyvtár is megszűnt.

Optimista előretétekintéssel kezelte hosszabb betegségeit, hosszú távú tervekkel foglalkozott a legutóbbi időkig, remélve, hogy még sokáig aktív életet élhet.

2014-ben a Magyar Tudományos Akadémia és a MÁV közösen Mikó Imre életmű díjjal jutalmazta Mezei István barátunk sikeres életpályáját.

Búcsúzunk Mezei Istvántól, egy nagyon tehetséges, sokoldalú, színes egyéniségű barátunktól.

*Dr. Csiba József
Kisteleki Mihály*