



## Előszó a Vasútgépészet 25. évfordulójára.

1992 nyarán a MÁV akkori vezetésének támogatásával megújult a magyar vasútgépészek rendszeresen megjelenő szakmai kiadványa, a korábbi Gépészeti Közlemények folytatásaként. Az előző szaklapot Déri Tamás szerkesztette, a szakfolyóirat megújítását, újrakezdésének szervezését Kovács Károly vállalta, aki a mai napig kitűnően látja el ezt a feladatot. Az új szakfolyóirat, a Vasútgépészet a magyar vasúti járművekkel foglalkozó szakterületének akkori vezetői, munkatársai és nagy tudású fiatal nyugdíjasai közül többek kitartó munkája, együtműködése eredményeképpen születhetett meg 1993 tavaszán. Örömmel és büszkeséggel ünnepeljük 25. születésnapját.

A Vasútgépészet induláskor megfogalmazott célja, hogy a vasúti járművek hazai és nemzetközi fejlesztési tendenciáit bemutassa, a karbantartás és üzemeltetés korszerű irányait felismerve azok újdonságaival, új módszereivel ismertesse meg a magyar vasúton dolgozó szakembereket. Kezdetől fogva a szerkesztők fontos feladata volt a vasúti járművek és üzemeltetésük múltjának megismertetése. Aki nem ismeri, és nem használja fel múltjának tapasztalatait, annak jövője sincsen. Különösen fontos ez a következetes visszatekintés egy 171 éve folyamatosan működő és fejlődő közlekedési rendszernél.

A 25 év szerzői kara több mint 100 kiváló szaktudású mérnökből, közgazdászból áll, az ő tollukból több mint 600 szakcikk jelent meg az elmúlt negyed évszázad során szaklapunkban. Örömmel készülünk a közeljövőben esedékes századik kiadvány megjelenésére.

A Vasútgépészet tartalmi céljai 25 éve változatlanok, azonban a magyar vasút körülményeinek igen jelentős módosulásai miatt sok korábbi, meghatározó tényezőt kell újra értékelnünk a szerkesztés során. Ma is alapvető célunk a vasútgépész szakismeretek átadása, ehhez a szakma legkiválóbb szakembereinek felkérésével minőségi szakíráások készítése és az új ismeretek közreadása.

Ugyanakkor jelentősen kibővült és hangsúlyossá vált egyik korábbi alapcélunk, amely szerint nem csak a szakma közvetlen művelőinek tájékoztatására törekszünk, hanem a teljes vasúti társadalommal ismertessük meg, miként kapcsolódnak szakmai kérdéseink a magyar vasút általános céljaihoz, miként szolgáljuk a vasúti közlekedés stratégiai elképzeléseit.

A személyszállítási közszolgáltatás, a vasúti áruszállítás, valamint a pályafejlesztés és működtetés szétválása különösen fontosá teszi annak ismertetését, hogy külön szervezetekben működő csapatok miként tudnak eredményeket elérni közös fejlesztési célok érdekében. A pálya-jármű kölcsönhatás sikeressége ma is előfeltétele az utasok és az áru-szállítatók megelégedésének.

Különösen meghatározó irányváltás történt a vasúti személyszállítás stratégiai irányában az elmúlt évtizedekben, nevezetesen a közúttal való versenyképesség érdekében a gyakoribb, ütemes menetrendi szolgáltatásra áttérés területén. A vasútgépészek számára ez az irányváltás egyértelműen a motorvonatok minél nagyobb mértékű biztosítását határozta meg feladatként, a mozdony-vontatású személyvonatok súlyának, akcióterületeinek csökkenése mellett.

Az áruszállítás szabad versenyhelyzete a vontatójárművek igen széles választékának megjelenésével járt a magyar vasúti hálózaton, a szakirodalomnak ezt a színes mozdony palettát és fenntartásuk változó feladatait is követnie kell.

A Vasútgépészet indulásakor a magyar vasúti jármű-üzemeltetők, javítók és a legnagyobb hazai vasút üzemeltetők mellett az akkor még jelentős hazai járműgyártók tevékenységére is fókuszált. Az időközben igen jelentősen visszaesett hazai járműgyártás fokozatos újjáépítése is a szakma és egyik jelentős megjelenési fóruma, a Vasútgépészet feladata.

A szakfolyóirat olvasói körét is folyamatosan bővíteni kell. A vasúti szakemberek mellett az egyetemi oktatók, hallgatók, a könyvtárak diák olvasói számára is minél szélesebb körben terjeszteni kell a vasútgépészet legújabb ismereteit, ezzel is kedvet csinálva a szakmai utánpótlás biztosításához.

Kívánom, hogy a következő negyed évszázad is legalább az előzőhöz mért sikereket hozzon a Vasútgépészet számára. Remélem továbbá, hogy a vasútgépész szakma a következő évtizedekben is egy dinamikusan fejlődő, egyre eredményesebb magyar vasút meghatározó tényezője lehet.

Kisteleki Mihály