



## MEZEI ISTVÁN

Okleveles, aranydiplomás, Mikó Imre díjas gépészmérnök

Ny. MÁV mérnök főtanácsos, igazgató

## Az M469-estől az M61-esig

A MÁV második világháború utáni vontatás korszerűsítésének egyik legnevezetesebb eseménye volt, amikor 1961. június 11-én az M61 – 001 psz. mozdony a Budapest – miskolci vonalon továbbított gyorsvonattal megkezdte a szolgálatát. A MÁV-nál meglehetősen hosszú idő telt el a nagyteljesítményű dízelmozdony beszerzésének gondolatától az első mozdony üzembe helyezéséig. A következőkben – a teljesség igénye nélkül – ennek az időszaknak a történéseiről adunk áttekintést.

### Pályázat kiírása 1942-ben nagyteljesítményű dízelmozdony szállítására

Az 1940-es évek elején a MÁV-nál a dízelvontatás elsősorban a mellékvonalai motorkocsis üzemre és néhány, a fővonalakon közlekedő gyorsnautóbuszokra és motorkocsira korlátozódott. Hasonló volt a helyzet Európa többi vasútjainál is azzal az eltéréssel, hogy egyes vasutaknál nagyszámú kisteljesítményű tolató dízelmozdony volt üzemben. Az USA vasútjain ebben az időszakban már jelentős számú nagyteljesítményű (2000 LE vagy ennél nagyobb) dízelmozdony közlekedett.

A MÁV gépészeti szakemberei figyelemmel kísérték a vontatás korszerűsítésének az irányát a külföldi vasutaknál és 1942-ben pályázatot írtak ki egy 2000 LE-s dízelmozdony szállítására. A pályázatra több külföldi cég és a Ganz-gyár nyújtott be ajánlatot.

A pályázatot a Ganz-gyár nyerte meg. A nyertes mozdony jellemzői:

- *motorteljesítmény*: 2 x 1000 LE (1150 l/min-nál),
- *hajtási rendszer*: villamos,
- *tengelyrendezés*: A1A' – A1A',
- *ütközők közötti hossz*: 18000 mm,
- *szolgálati tömeg*: 108 t,
- *legnagyobb sebesség*: 125 km/h,
- *vonatfűtési kazán teljesítménye*: 2 x 500 kg/óra.

Az M469,901 sz. dízel-villamosmozdony (1. ábra) tervei a kor műszaki színvonalát messze meghaladó megoldásokat tartalmaztak. A mozdony a háborús viszonyok miatt nem épült meg.

Figyelemre méltó, hogy a MÁV a háborúban már a békére készült és az akkori fejlesztési elképzelései iránymutatást adtak a második világháború utáni járműbeszerzések számára.

### A második világháború utáni törekvések a hazai nagyteljesítményű dízelmozdony kifejlesztésére

A háború harci cselekményei 1944-45-ben a hazai vasutaknak rendkívül nagy károkat okoztak mind a járművekben, mind a helyhez kötött létesítményekben. A járművek jelentős részét Nyugatra hurcolták.

Mai szemmel nézve naiv elképzelés volt 1947-ben amerikai dízelmozdonyok behozataláról beszélni, de 1963-ban Szarvas Béla javaslata részben megvalósult, mivel az M61 sorozatú mozdonyok dízel-motorja,

villamos gépei és készülékei, gőzfejlesztője eredeti amerikai gyártmányú volt.

Az 1948-ban a „fordulat évében” bekövetkezett változások nemcsak az esetleges amerikai importot tették teljesen illuzórikussá, hanem a hazai vasúti járműgyártó ipar súlyos jövételi kötelezettségei miatt nem lehetett a MÁV számára jelentős vontatójármű beszerzésről és fejlesztésről beszélni. Ennek megfelelően 1950-ben a dízel- és a villamos vontatás részaránya 9,8% volt. 1938-ban ez a részarány 10,9%-ot ért el.

A valóság tehát ez volt, de a propaganda másról szólt.

A későbbiekben olvashatjuk majd, hogy a szerző 1950-ben megtartott előadása alapján készített tanulmányban közöltek mintegy nyolc éves késséssel valósultak meg.

Az 1950-es évek elején a MÁV-nál egyre nyilvánvalóbbak lettek a gőzvontatás korlátai. Ezt felismerve az Országos Tervhivatal (OT), amely a szocialista rendszerben a népgazdaság legfőbb irányítója volt 1951-ben határozatot hozott a vasúti dízelvontatás kiterjesztéséről. Ezt követően nagyobb szabású fejlesztési tevékenység kezdődött elsősorban a MÁVAG-ban és a Ganz-gyárakban.

A MÁV igényeinek kielégítésére, de nyilvánvalóan az esetleges export lehetőségek miatt is háromféle teljesítménykategóriájú dízelmozdony kifejlesztésével foglalkoztak (2. ábra).

Ezen dízelmozdonyok egyike volt az a nagyteljesítményű dízelmozdony, amelyről Párkai István a Ganz Vagongyár neves mérnöke így ír az

1954-ben megjelent „Motorkocsik és motormozdonyok” című egyetemi tankönyvében:

„A 2000 lóerős fővonalai mozdony jelentené a felső fokot (III. prototípus). Nyolc tengellyel épül 140 t körüli súllyal, a legnagyobb sebesség 100-125 km/ó. Távvezérléssel lehet belőle 4000 lóerős egységet képezni. Ez a mozdony azért jelent ugrást a gőzmozdonyokhoz képest, mert a sínen mért 1500 LE teljesítményét a gyenge minőségű szénrel fűtött gőzmozdony tartósan meg sem tudja közelíteni.”

A MÁVAG-ban 1954-ben elkészültek a háromféle teljesítménykategóriájú mozdony tervei, a Ganz-gyárban pedig egy öttengelyes motorkocsié.

Jávor György a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti Szakosztályának neves mérnöke 1954-ben a Budapesti Műszaki Egyetem Mérnöki Továbbképző Intézet kiadásában megjelent „A vasúti motorvontatás egyes kérdései” című jegyzetében részletesen ismerteti az akkor fejlesztés alatt álló BCb mot (később: ABb mot, illetve Bb mot) öttengelyű motorkocsit, a 120 LE-s diesel-mechanikus, a 600 LE-s diesel-villamos tolatómozdonyt és a 2000 LE-s diesel-villamosmozdonyt (3. és 4. ábra). Ez utóbbi, akkor M601 sorozatjelű mozdony fő adatai a következők voltak:

- motorteljesítmény: 2000 LE (750 l/min-nél) és 135 LE a villamos hajtású segédüzemi gépek számára,
- hajtási rendszer: villamos,
- tengelyelrendezés: (1 Co) (Co 1),
- ütközők közötti hossz: 18240 mm,
- szolgálati tömeg: 140,9 t,
- legnagyobb sebesség: 100 km/h,
- vonatfűtési kazán teljesítménye: 800 kg/h.

1955-ben kormányprogram lett a dízelítés, de ennek célkitűzései amint az később, 1960-ban a Minisztertanács megállapította irreálisak voltak.

Vághegyi Károly a Gépészeti Szakosztály 7.A. Mozdonyoszlógi Osztályának osztályvezető-helyettese a „Vasút” című folyóirat 1956. év I. havi számában cikket írt a MÁV díze-

lésítésének problémáiról. Az M601-es mozdonyról a következőket állapítja meg:

„Az M.601. sor., 2000 LE-s, mozdony prototípus most készül. Ez a mozdony típus a legnagyobb tehervonatok és személyvonatok továbbítására is alkalmas lesz. A gyárilap azonban rendkívül lassan készíti ezt a járművet és féltő, hogy mire sorozatgyártása megindul, már nem is lesz korszerű.”

Sajnos Vághegyi Károly megállapítása igaznak bizonyult.

## A hazai vasúti vontatás 1956-ban elfogadott műszaki fejlesztési irányjai

1956-ban súlyos nehézségek voltak a hazai vasúti közlekedésben, amelyek arra voltak visszavezethetők, hogy az utolsó békeévhez (1938) viszonyítva a személyszállítási teljesítmények mintegy háromszorosra, az áruszállítási teljesítmények két és félszeresre növekedtek, ugyanakkor a vasút műszaki fejlesztése és teljesítőképessége ezzel nem volt összhangban.

1956. márciusban a Közlekedés és Postaügyi Minisztérium előterjesztésében a Minisztertanács megtárgyalta

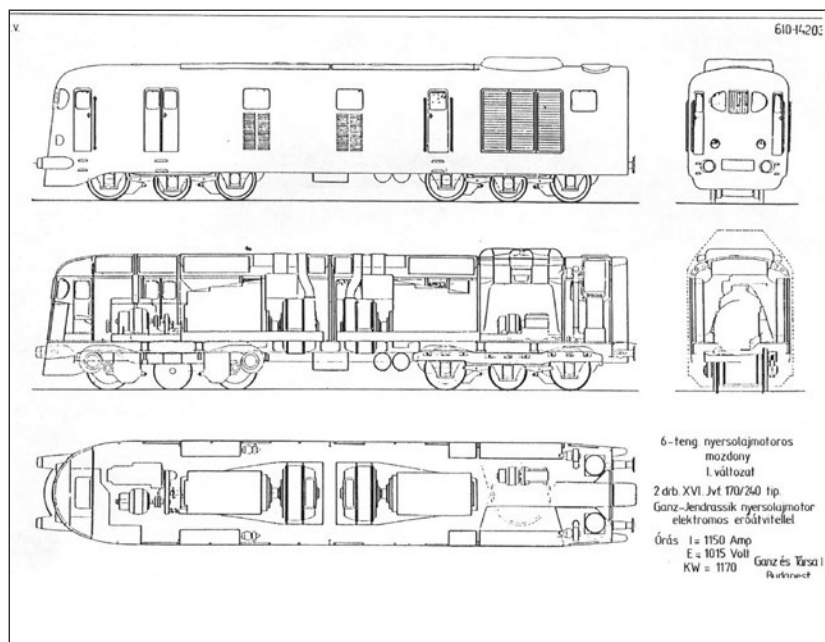
a vasúti vontatás műszaki fejlesztési irányait. Az előterjesztésben megállapították a következőket: a vontatási teljesítmények 89%-át a gőzvontatás teljesíti és emiatt a vasút az ország széntermelésének mintegy 15%-át fogyasztja el, ami jelentős gondot okoz a népgazdaságnak. A vasút szénigénye – figyelembe véve a szállítási teljesítmény növekedését – a számítások szerint évente mintegy 2,5%-kal növekszik, amit nem lehet megfelelő mennyiségben és minőségben biztosítani.

Az ország hazai nyersolajtermelésének 0,3%-át fogyasztja a vasút. A tervek szerint ez az arány 1960-ra 2,4%-ra növelhető. Villamos energiából a vasút az évenkénti összes termelés 1,7%-át fogyasztja, aminek arányát 1960-1970 között 2,2%-ra tervezték növelni.

Az előterjesztés megállapította, hogy a gőzmozdonyok elavultak, sok a típusok száma, üzemben tartásuk gazdaságtalan, fenntartási, és üzemeltetési költségek aránytalanul nagyok.

1955. évi áron a 100 etkm-re vonatkoztatott vontatási ráfordítások a járművek és helyhez kötött berendezések amortizációját is figyelembe véve az alábbiak szerint alakultak:

– gőzvontatás: 1,8 Ft/100 etkm,



1. ábra: Az M469,901 dízelmozdony jellegrajza és gépezeti elrendezése

- dízelvontatás: 1,19 Ft/100 etkm,
- villamos vontatás:  
1,98 Ft/100 etkm.

A fentiek figyelembevételével a következő megtérülési idők adódtak: a tolató dízelmozdonyok 2,4 év, vonali dízelmozdonyok 2,6 év, villamosmozdonyok 5,3 év.

Az előterjesztés a dízelesítéssel kapcsolatban megállapította: *„A hazai ipar szinte kizárólag exportra dolgozik, és a magyar vasút igényeit a legutóbbi időkig figyelmen kívül hagyta. A dízelvontatás energiagazdálkodási és üzemi előnyei sürgősen megkövetelik, hogy ezt a lemaradást határozott és céltudatos dieselesítéssel behozzuk.”*

A fejlesztéssel kapcsolatban az előterjesztés javasolja a 2000 LE-s, távvezérlésre alkalmas dízel-villamosmozdony beszerzését a nehéz teher, a távolsági személy- és gyorsvonatok továbbítása számára.

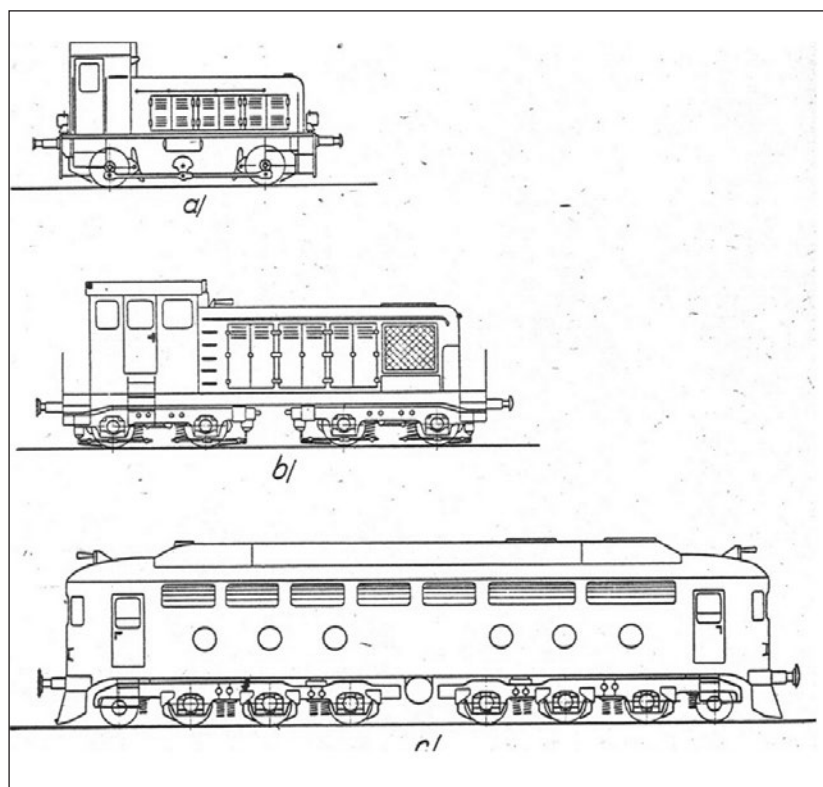
Az előterjesztés alapján a Minisztertanács 1956. március 27-én határozatot hozott a vasúti vontatás műszaki fejlesztéséről. Ezen határozat előírta, hogy 1960-ra a gőzvontatás aránya 77%-ra csökkenjen az 1955. évi 89%-ról, és a dízelvontatás aránya 1960-ban 11%-ra növekedjék az 1955. évi 2%-ról.

A történeti hűségért meg kell említeni, hogy a határozat nagyteljesítményű dízelmozdonyra vonatkozó része 1956-ban nem teljesült, ugyanakkor a motorkocsikra vonatkozó részének teljesítése az ABB mot sorozat leszállításával megkezdődött.

Rendkívül figyelemre méltó, hogy 1956-ban a Minisztertanács még egyszer, ezúttal a Kohó- és Gépipari Minisztérium előterjesztésében – tehát a gyártás szempontjából – tárgyalta a dízelesítés problémáit és 1956. szeptember 20-án határozatot hozott a „Dieselmotorok és Diesel vasúti járművek gyártásának II. ötéves tervben (1955-1959) történő fejlesztéséről.”

Az előterjesztés túlzottan kedvezően ítélte meg a helyzetet:

*„El kell érni, hogy 2-3 évben belül megszüntessük a dieselmotorok és a velük meghajtott vasúti járművek te-*



2. ábra: MÁV számára tervezett dízelmozdonyok a) 130 LE teljesítményű, mechanikus hajtásrendszerű tolatómozdony (M275, később M28 sorozat), b) 600 LE teljesítményű, villamos hajtásrendszerű tolatómozdony (M424 sorozat, később M44 sorozat), c) 2000 LE teljesítményű, villamos hajtásrendszerű vonali mozdony (M601).

*rén fennálló elmaradottságunkat és elérjük ezen a téren a fejlett ipari államok színvonalát.”*

*„Elsőbbséget kell adni a nagyobb teljesítményű motorok (600 LE-nél nagyobbak) fejlesztésének.”*

*„A 2000 LE-s mozdony első prototípusa 1957-ben készül el, ez azonban nagy súlyú és emellett még korszerűsítésre is szorul. A korszerűsített típusból kettő összekapcsolva a 4000 LE motorteljesítményt ad.”*

Ez a határozat már nem írja elő a 2000 LE-s dízelmozdony 1956. évi gyártását, csak azt, hogy a negyedik negyedévben be kell fejezni a 27-es (vagyis a 270 mm hengerátmérőjű) motorcsalád prototípusának (ezt építették be a 2000 LE-s prototípus mozdonyba) gyártását. A határozat kimondta: *„2000 LE-s új típusú Diesel-elektromos mozdony prototípusát 1958-ban el kell készíteni, a 0 sorozat gyártását 1959-ben kell megkezdeni.”*

Az M601 sorozatú mozdony prototípusa 1957-ben elkészült. A turbófel-

töltő berendezés hiánya miatt a Ganzgyár a mozdonyhoz a tervezett 2000 LE helyett, csak 1450 LE teljesítményű szívómotort tudott elkészíteni. Az üzembe helyezésnél tapasztalt nehézségek miatt a mozdonyt a MÁV nem vette állományba. A hajtórúdszakadás okozta forgattyúház sérülés olyan súlyos volt, hogy a dízelmotort nem állították helyre és a mozdonyt 1958-ban leselejtezték.

Kritikusan meg kell mondani, hogy az M601 sorozatú mozdony már a gyártásakor sem volt korszerűnek tekinthető. Mindenekelőtt a rendkívüli nagy tömege miatt, amiből – a hazai pályák akkori engedélyezett tengelyterhelését figyelembe véve – következett a dízelmozdonyoknál meglehetősen szokatlan tengelyrendezésű futóműve. A legnagyobb gond azonban a dízelmotorral volt, ami miatt a gyártók eltekintettek a mozdonyval való további foglalkozástól.

Ezután hosszú ideig, pontosabban 1971-ig, az M63 sorozatú mozdony

elkészültéig, kellett várni a hazai gyártású nagyteljesítményű dízelmozdonyokra.

## Újabb hazai elképzelések a nagyteljesítményű dízelmozdony gyártására és a MÁV álláspontja

A Ganz-MÁVAG 1959. április 8-án levelet írt a KPM. I. Vasúti Főosztályának (ma: MÁV Vezérigazgatóság) az új dízelmozdony típusok tervezése tárgyában. A gyár ebben a levélben 1800-2000 LE teljesítményű, kétmotoros, hidraulikus erőátvitelű mozdony kifejlesztésére tett ajánlatot. A levélben kifejtették, hogy a beépített dieselmotorok teljesítménye egyelőre csak 2x800 LE lesz, amit később a feltöltés fokozásával szándékoznak 2x900 LE-re növelni.

1959. év második felében már nyilvánvalóvá vált, hogy a hazai ipar belátható időn belül nem képes a MÁV nagyteljesítményű dízelmozdony igényét kielégíteni.

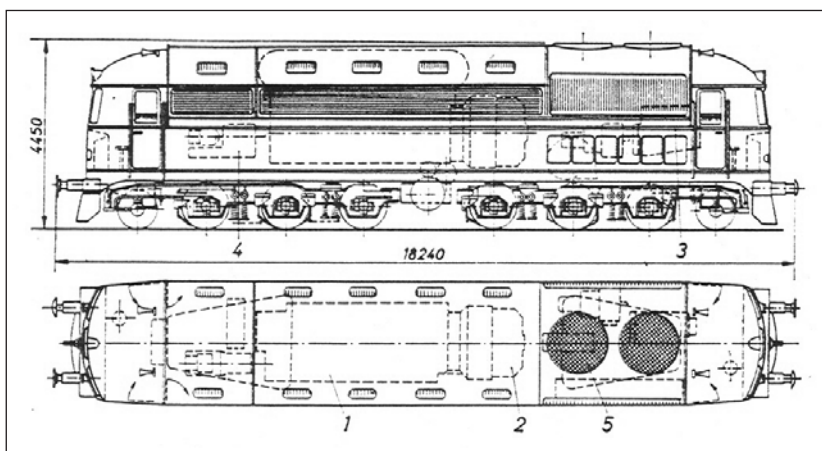
A MÁV a következő levelet intézte az Országos Tervhivatalhoz:

„A Közlekedési Főosztályból Katona Ferenc elvtárs felkérésére az alábbiakban felsoroljuk a MÁV főigényeit, amelyeket a nagyteljesítményű dízelmozdonytal szemben támaszt, ha ilyenek külföldről kerülnek beszerzésre.

- Diesel-motor teljesítmény: 1800 – 2000 LE
- Erőátvitel: villamos vagy hidraulikus
- Diesel-motorok száma: villamos erőátvitelnél 1, hidraulikus erőátvitelnél 2
- Felhasználás: teher-, személy- és gyorsvonat
- Tengelyelendezés: C C
- Tengelynyomás: 18-20 t
- Legnagyobb üzemi sebesség: 120 km/h, de egy részénél 140 km/h
- Állandó sebesség: 22 km/h
- Többes vezérlés
- Vonatfűtési kazán teljesítménye: 700 – 1000 kg/h



3. ábra: Az M601 sorozatú mozdony



4. ábra: Az M601 sorozatú mozdony gépezeti elrendezése 1 dízelmotor; 2 fődinamó; 3 segédüzemi dízelmotor; 4 légsűrítő; 5 hűtőventillátor

- Vízkészlet a fűtéshez: 3-4 t
- Dieselolaj készlet: 1000-1300 km útra
- Knorr fékberendezés
- Szerkesztési szelvény: TV szelvény
- Vezetőfülke a mozdony mindkét végén
- ORE által szabványosított diesel-villamosmozdony
- 1800 – 2000 LE teljesítményű ORE által szabványosított diesel-hidraulikus mozdony nincs, ezért az ilyen mozdonyból legalább 100 példánynak kell lenni és azokkal hosszú idejű üzemi tapasztalattal kell rendelkezni.
- ORE által elfogadott motorok
  - villamos erőátvitelnél GM 16 567, 1900 LE, 835 f/p Cockerill 608 A, 1750 LE, 628 f/p
  - hidraulikus erőátvitelnél Daimler MB 820 Bb, 1000 LE,

1500 f/p  
SACM 12 VSHR 175, 930 LE,  
1500 f/p.”

## A Gazdasági Bizottság határozata a nagyteljesítményű dízelmozdonyok külföldről való beszerzéséről

Nem minden ok nélkül tárgyalt 1960. év elején a gazdasági ügyekben legfelsőbb döntéshozó kormányzati testület, a Gazdasági Bizottság (GB) a MÁV vonóerő helyzetéről.

Mi jellemezte ezt az időszakot?

A MÁV 1960-ban 346 millió utast szállított (1938-ban: 71 milliót) és elszállított 92 millió tonna árut (1938-ban: 22 milliót). Ezek a teljesítmények nemcsak az utolsó békeévihez,

hanem 1950-hez viszonyítva is igen jelentős növekedést mutatnak. A vontatási rendszerek aránya a szállítási teljesítményben a korszerű dízel- és villamos vontatójárművek beszerzésének elmaradása miatt gyakorlatilag az 1938-as viszonyokat tükrözte (1960-ban a gőzvontatás 88,4, a villamos vontatás 7,7 és a dízelvontatás 3,9%-kal részesedett).

Nem teljesült a Minisztertanács 1956. március 27-én hozott határozata, amely szerint 1960-ban a dízel vontatójárműveknek 11 (ezen belül a dízelmozdonyoknak 9, a motorokocsiknak, motorvonatoknak 2), a villamos vontatójárműveknek 12%-ban kell részesedni a szállítási teljesítményből.

Érdekességképpen megemlítjük, hogy a határozat előírta a tolatási teljesítmények 46%-ának dízelmozdonyokkal való teljesítését. Ez az érték 1960-ban 7% volt, és az előirányzott 46%-ot csak az 1970-es évek elején sikerült elérni.

Az 1960-as évek elején a gépészeti szakszolgálat mind nagyobb nehézségek árán volt képes a nagyterhelésű távolsági személy- és gyorsvonatok, valamint a nagyterhelésű tehervonatok továbbítását megoldani.

Ezekre a feladatokra nagyobb számban csak a 424 sorozatú gőzmozdonyok álltak rendelkezésre. Az 1924-től 1958-ig gyártott 424 sorozatú mozdonyokat a gyártó folyamatosan korszerűsítette, de ezzel a mozdony jellege alapvetően nem változott meg. A mozdonyoknak sem a teljesítménye, sem az engedélyezett legnagyobb sebessége az 1960-as évek követelményeit már nem tudta kielégíteni. Az előző hiányosságokat a MÁV több jelentős szerkezeti korszerűsítéssel igyekezett kiküszöbölni: 1959-ben a mozdony teljesítményét növelő és a szénfogyasztását csökkentő csillagfűvóval, és 1960-1966 között 20 db mozdony pakura tüzelésűvé való átalakításával. Tervezték, de nem valósult meg a mozdony engedélyezett sebességének 100 km/h-ra való felemelése.

Ismeretes, hogy részben az előbbi feladatokra tervezték az 1941-ben megrendelt 303 sorozatú gőzmozdonyokat, amelyekből 1951.-ben a dízelesítési program meghirdetése miatt mindössze két darab készült.

Az 1960-as évek elején a vonóerő helyzet tarthatatlanságára utalt az is, hogy a mellékvonali forgalomra beszerzett ABb mot, illetve Bb mot sorozatú öttengelyes motorokocsikat rendszeresen a fővonalakon kellett közlekedtetni gyorsvonati forgalomban. Még ennél is kényszerítőbb intézkedés volt a kimondottan tolatószolgálatra készült M44 sorozatú dízelmozdonyok – elsősorban nyáron a balatoni forgalomban rendszerint távvezérelve – felhasználása gyorsvonatok továbbítására. Ezek a mozdonyok hétfőtől-péntekig tolatószolgálatot láttak el, és szombat-vasárnap a fővonalakon teljesítették szolgálatukat.

A hazai gyártóipar az 1960-as évek elején legfeljebb 1000 LE teljesítményű dízelmotor gyártására volt képes, de az még mindig prototípus lett volna, amelynek sorozat érettségéhez több év szükséges. Ugyanakkor a MÁV vonóerő helyzete csaknem katasztrófálissá vált. Ezért a



5. ábra: A fotón a Norvég Di3.623 dízel-villamos mozdony bemutatómozdonyként Budapest-Nyugati pályaudvaron 1960. májusban (tengelyrendezés: Co'Co', 105 km/óra, 1900 LE-s EMD 16-567C dízel-motor, gyártó a svéd NoHAB Trollhättanban 1960-ban, fotó: digitalmuseum.se)

MÁV javaslatára kormányzati szinten a nagyteljesítményű dízelmozdonyok külföldről való behozataláról döntöttek (6. ábra).

### Nagyteljesítményű dízelmozdonyok az 1960-as évek elején

Az előzőekben leírtak alapján nyilvánvalóvá vált, hogy a MÁV csak külföldi gyártótól tudja beszerezni a nagyteljesítményű dízelmozdonyokat. A akkori politikai és gazdasági viszonyokból adódóan elsősorban a szocialista országokból való behozatal jött volna számításba, amit az a későbbiekben az M62 sorozatú mozdonyok jól példázta.

Ebben az időszakban már több szocialista ország vasútjának (pl. csehszlovák, NDK, román, szovjet, stb.) volt hazai gyártású nagyteljesítményű dízelmozdonya (7. ábra). Ezen mozdonyok teljesítménye típusuktól függően 1800 – 3000 LE, hajtásrendszerük többnyire villamos, tengelyrendezésük C'oC'o (hidraulikus hajtásrendszerénél B'B') és szolgálati súlyuk 80-140 t volt. A villamos hajtásrendszerűek egy, a hidraulikus hajtásrendszerűek kétmotorosak voltak.

A szocialista országokban gyártott nagyteljesítményű dízelmozdonyok többnyire prototípusok voltak és a gyártási kapacitásukat elsősorban a hazai igények kielégítésére fordították. Az előzőek alapján az illetékeseknek tudomásul kellett venniük, hogy a szocialista importból származó nagyteljesítményű dízelmozdonyokra nem számíthatnak.

A kapitalista országok közül ebben az időszakban nemcsak az USA-ban, hanem számos európai országban gyártottak nagyteljesítményű dízel mozdonyokat. E mozdonyok főbb műszaki jellemzői nem különböztek alapvetően a szocialista társaiktól. A belga, a francia és a svéd gyártók egymotoros kivitelben, villamos hajtásrendszerrel gyártották a nagyteljesítményű dízelmozdonyokat. Az angol és a nyugat-német gyártók egy- és kétmotoros kivitelben, villamos- és hidraulikus hajtásrendszerrel gyártották ezeket a mozdonyokat. A nyugat-német vasút csak hidraulikus

hajtásrendszerű dízelmozdonyokat szerzett be. 1960-ig ennek a vasútnak a nagyteljesítményű dízelmozdonyai két motorosak voltak (V200 és V221 sorozat) és ekkor jelent meg az egymotoros hidraulikus hajtásrendszerű nagyteljesítményű mozdony nullsorozata (8. ábra).

A svéd NOHAB gyár a dán és a norvég vasútnak szállított nagyobb darabszámú nagyteljesítményű dízelmozdonyt. A dán vasútnál részben ezen mozdonyoknak köszönhetően 1965-ben megszűnt a gőzvontatás.

A kapitalista országok gyártói az 1950-es évek második felétől már képesek voltak sorozatgyártásra érett nagyteljesítményű dízelmozdonyok gyártására és gyártási kapacitásuk lehetővé tette nemcsak a hazai, hanem a külföldi vasutak ilyen igényeinek kielégítését. Ez utóbbi körülmény kedvező volt a MÁV döntése számára.

## Külföldi nagyteljesítményű dízelmozdonyok próbaüzeme a MÁV-nál és a mozdonyok beszerzésére kiírt pályázat

A gyártók és a MÁV megegyezése alapján 1960-ban lehetőség nyílt két különböző hajtásrendszerű, nagyteljesítményű dízelmozdony hazai vonalakon való üzemének tanulmányozására.

Az egyik mozdony a svéd NOHAB cég 1950 LE-s dízel-villamosmozdonya volt, amelyet az 1960. évi, májusban megrendezett Budapesti Nemzetközi Vásáron mutattak be. A norvég vasút részére készült sorozatból kivett mozdony két hétig többnyire gyorsvonati szolgálatban közlekedett. A vonatokba besorozták a 151. sz. vontatási mérőkocsit is.

A kéthetes próbaüzem kiemelkedő eseménye volt az, amikor a Debrecen – Budapest között közlekedő 1701a. számú gyorsvonatot egyik nap a NOHAB, másik nap a csillagfűvós 424,328 pályaszámú mozdony továbbította.

Idézet a Járműkísérleti Csoport jelentéséből:

*„...A menetek során a 424,328 pályaszámú mozdony a külön menetrendi időket általában tartotta, s csak helyenként volt rövidebb a NOHAB mozdonnyal elért menetidő.*

*A gőzmozdony menete azonban rendkívül erőltetett volt. Mutatják ezt a számított gépezeti, kazánterhelési adatok is. A menet folyamán a kazánnyomás 12-13 atm. volt, sőt az 1701a. sz. vonatonál 9 atm-ig csökkent, a túlzott kazán-igénybevétel miatt a vízállás többször a megengedhető legalacsonyabb szintig süllyedt, főleg amiatt, mert a lövettyűk a vízkészlet fogyasztását nem tudták pótolni. A használt szénkeverék külföldi darabos + komlói por + tatai akna 1:1:1 arányú keverék volt. Ennek ellenére a fűtőnek olyan fizikai igénybevételt jelentett, mely üzemszerűen semmiképpen nem engedhető meg.*

*A négy próbamenetet egybevetve megállapítható, hogy bár a 424,328 pályaszámú mozdony vonóhorgon kifejtett teljesítménye közel megegyezett a NOHAB mozdony teljesítményével mindamellett, amíg a gőzmozdonyoknál túl erőltetett, tehát egyáltalán nem üzemi jellegű teljesítménye volt, addig a NOHAB mozdony maximális teljesítményének 70-80%-ával is könnyen tartotta ugyanazt a menetrendet...”*

A mérési menet fontosabb jellemzőit az 1. táblázat tartalmazza

Ez az első hazai „mozdonyverseny” egyértelműen bizonyította, hogy üzemszerűen még a csillagfűvóval felszerelt 424 sorozatú gőzmozdony sem lett volna képes teljesíteni azt, amit az 1950 LE-s dízelmozdony teljesített. Jól szemlélteti ezt a 9. ábra, amely összehasonlítja egy normál kazánterhelésű 424 és az M61 sorozatú mozdony teljesítőképességét. Az előzőekből következett, hogy nem lehetett versenytársa a 424 sorozatú gőzmozdony az M61 sorozatú dízelmozdonyoknak, ezért azokat még korszerűsítve sem tudták volna pótolni.

Az összes mérési menetet az említett jelentés az alábbiakban foglalta össze:

*„A mérési meneteket azt mutatják, hogy egy kb. 2000 LE-s dieselmoz-*

*dony alkalmazásával a jelenlegi menetidők a pályára megengedett legnagyobb sebességek azonos értéken való maradása mellett is lényegesen megrövidíthetők.*

A NOHAB mozdony kéthetes sikeres próbaüzeme, amelynek során lehetősége volt a MÁV szakembereinek egy villamos hajtásrendszerű nagyteljesítményű dízelmozdonyt tanulmányozni, megerősítette a MÁV későbbi döntésének helyességét.

Ebben az időszakban már a sokkal fiatalabb korú hidraulikus hajtásrendszerrel is készültek nagyteljesítményű dízelmozdonyok, elsősorban a nyugatnémet (DB) vasút számára. A két hajtásrendszer „versenye” napjainkban is folytatódik.

1960-ban a MÁV-nál még nem volt végleges döntés a hajtási rendszer kérdésében, de – amint azt később látjuk – a villamos hajtásrendszert részesítették előnyben, feltételezhetően annak kiforrottsága és az egymotoros megoldása miatt. Hozzájárultak a döntéshez az M44 sorozatú mozdonyral szerzett kedvező üzemi tapasztalatok is.

A döntéshez szükséges tájékozódás volt a cél a nyugatnémet Krauss-Maffei ML 3000 típusú, 3000 LE-s hidromechanikus hajtásrendszerű mozdony hazai próbaüzemével (10. ábra).

A mozdony fő adatai:

- *Motorteljesítmény:* 2 x 1500 LE
- *Hajtási rendszer:* hidromechanikus
- *Ütközők közötti hossz:* 20270 mm
- *Szolgálati tömeg:* 103 t
- *Engedélyezett legnagyobb sebesség:* 140 km/h
- *Vonatfűtési gőzfejlesztő teljesítménye:* 800 kg/h.

A mozdony két hétig továbbított menetrendszerinti vonatokat és azzal fékmozdonyos vonóerő mérések is voltak. A 4-500 t tömegű vonatokra külön, rövidített menetidejű menetrendet adtak ki, de a mozdony teljesítményét a pályák állapota miatt így sem lehetett kihasználni. Idézet a mérési menet tanulmányának összefoglalójából:

„Az ML 3000 típusú mozdony hazai kísérleti eredményei és üzemének megfigyelése alapján a következőket mondhatjuk:

*A mérési menetek során a mozdony üzemével kapcsolatban a legkisebb meghibásodás sem fordult elő, ami a mozdony nagyfokú üzembiztonságát mutatja.*

*Különösen figyelemreméltó a mozdony megbízhatósága, ha figyelembe vesszük azt, hogy a 20°C legnagyobb külső hőmérsékletre tervezett hűtőberendezés 30-35°C külső hőmérsékletnél is lehetővé tette a 5. menetfokozat használatát.*

*A Mekydró hajtóműnél az egyes sebességfokozatokra való áttérésnél vonóerő ingadozás fellépett, de ebből sebesség csökkenés, vagy rángatás nem származott.*

*A vonóhorgon mért legnagyobb teljesítmény 66 km/ó-nál 2020 LE volt, ami 3000 LE motor teljesítménynél 67% effektív hatásfoknak és 25,4% összhatófoknak felel meg.*

*Összefoglalva megállapíthatjuk azt, hogy az ML 3000 típusú mozdony teljesítette a gyár által megadott jellemzőket.*

*A hasonló teljesítményű villamos erőátvitelű dízelmozdonyval való összehasonlítás bizonyítja azt az ismert tény, hogy a hidraulikus erőátvitelű mozdony az erőátvitel kisebb hatásfoka miatt teljesítőképességi és energetikai szempontból egész kismértékben hátrányosabb helyzetben van, mint a villamos erőátvitelű mozdony.”*

A szerző szakmai pályafutásának különös szerencséje volt, hogy a két nagyteljesítményű dízelmozdony próbaüzemét, mint a vontatási mérőköcsihoz beosztott mérnök, közvetlenül figyelemmel kísérhette.

A próbaüzem során mind a két nagyteljesítményű dízelmozdony bebizonyította megbízhatóságát és teljesítőképességének megfelelőségét a hazai vontatási feladatok ellátása számára.

A beszerzés végső döntését az akkori idők politikai szempontjai is befolyásolták, de szerencsére a MÁV számára kedvező irányban.

1960-ban a MÁV felhívására a NIKEX Külkereskedelmi Vállalat pályázatot írt ki, amelyre 16 gyár 30 különféle típusal (többségében villamos hajtásrendszerrel) pályázott. A pályázók között nem voltak a szocialista országok gyártói, aminek okát a korábbiakban már kifejtettük.

A pályázatot a NOHAB cég nyerte, amellyel a szerződést 1961. év végén megkötötték.

A NOHAB gyár pályázatának elbírálásánál bizonyára az is közrejátszott, hogy az 1960-as évek elején Svédország politikailag szalonképebb volt Nyugat-Németországnál. Azt, hogy a hidraulikus vagy a villamos hajtási rendszert választották azon lehet vitázni, de az utóbbi rendszerek közül egyértelműen legjobb volt az eredeti, szerkezetileg kiforrott, nagy darabszámban készült amerikai fődarabokból (dízelmotor, főgenerátor, vontatómotorok és gőzfejlesztő) épített nagyteljesítményű mozdony választása. A teljességért meg kell említeni, hogy ilyen mozdonyok – exportra – a nyugat-német Henschel gyárban is készültek.

A NOHAB mozdonyba beépített fődarabok közül ki kell emelni a rendkívül megbízható és kevés karbantartást igénylő 567D sorozatú dízelmotort, amelynek első darabjai még 1937-ben készültek. A motort a General Motors folyamatosan korszerűsítette, de úgy, hogy a mozgó alkatrészeket a régebbi gyártású motoroknál is fel lehetett használni. A mozdony amerikai licencia alapján gyártott forgóvázas futóműve – amellyel még a kevésbé jó minőségű pályán is kedvező volt a jármű futásjósága – ugyancsak az egyik legsikeresebb fődarabnak volt tekinthető.

A pályázat győztese mellett szólt az is, hogy mozdonyaival több ország vasútja igen kedvező tapasztalatokat szerzett. Külön ki kell emelni a már említett dán vasutat, amely 1954-1960 között 91 db NOHAB gyártmányú dízel-villamosmozdonyt szerzett be. Ezek közül 45 db 1425, 6 db 1700 és 40 db 1950 LE-s volt.

## **NOHAB mozdonyok a MÁV-nál**

A megkötött szerződésnek megfelelően 1963-ban megkezdődött a MÁV számára a mozdonyok szállítása. Az M61 sorozatjellel ellátott első mozdonyt 1963. június hó 9-én, és a sorozat utolsó mozdonyát az M61 – 020-as pályaszámú mozdonyt 1964. március hó 12-én helyezték üzembe.

Valamennyi mozdony első állomási helye a Hámán Kató Vontatási Főnökség volt, minden bizonnyal azért, mert az 1960-as évek elején a szervezeten kívül hozzatartozó Nyugati Motorszín volt az akkori időszakban a MÁV legkorszerűbb vontatási telepi fenntartási létesítménye.

Érdekességképpen megemlíthetjük, hogy az 1960-as évek közepén öt M61 sorozatú mozdonyt rövidebb időszakokra a debreceni Vontatási Főnökséghez állomásítottak. Ez nem lehetett teljesen a véletlen, mivel Jámbor István, abban az időben a 7.A. Mozdonyüzemelési Osztály – egyébként mindenki által tisztelt – vezetője, valamikor a debreceni Fűtőház mozdonyvezetője volt.

A mozdonyokat az 1970-es évek végétől az alföldi térség fővonalainak villamosítása miatt több dunántúli vontatási főnökséghez állomásították.

Az M61 sorozatú mozdonyokra a Hámán Kató Vontatási Főnökség legjobb mozdonyvezetői kerültek, akik valamennyien korábban gőzmozdonyvezetői szolgálatot láttak el. A mozdonyok még nem érkeztek meg, de egy ideiglenes kezelési útmutatót már minden NOHAB-ra kiszemelt mozdonyvezető megkapott és jelen sorok írója abból rendszeres oktatást tartott. A leendő mozdonyvezetőnek módja volt, így már a mozdonyok érkezése előtt elsajátítani a legfontosabb ismereteket. A kiképzett mozdonyvezetők, akik kitüntetésnek tartották, hogy az M61-es mozdonyokat vezethetik többségükben megállták a helyüket és nagy becsben tartották mozdonyukat. A személyzethibás szolgálatképtelenségek száma igen kevés volt.



6. ábra: A fotón a 424.328 p.szű, csillag fűvös gőzmozdony, amellyel a MÁV versenyzett svéd modern dízelmozdonyával (Fotó: internet)

A Nyugati Motorszín műhelyi személyzete többnyire korábban gőzmozdonylakatos volt és viszonylag kevésnek volt motor, illetve villanszerelő szakmája. Ez a személyzet elsősorban az M31, az M44 sorozatú mozdonyokkal és az ABb, illetve Bb öttengelyű motorkocsikkal szerzett gyakorlatot. A rátermettségüket és szorgalmukat mutatta, hogy zökkenőmentes volt átállásuk az M61 sorozatú mozdonyok karbantartására. Természetesen hozzájárult ehhez, hogy a mozdony műszakilag kiforrott volt és – összehasonlítva a hazai motoros járművekkel – a fenntartásra viszonylag igénytelen volt. A NOHAB gyár részéről a garanciális időszak alatt egy fő volt a Nyugati Motorszínben, akivel nemcsak rendkívül jó szakmai együttműködés, hanem emberi kapcsolat is kialakult.

Az M61 sorozatú mozdonyok kezdetben – a V43 sorozatú mozdonyok szállításának késedelme miatt – a Budapest – Miskolc vonalon közlekedtek és napi futási teljesítményük elérte a 800 kilométert. Később csaknem minden, nem villamosított fővonalon továbbítottak elsősorban személyszállító vonatokat.

A mozdonyok gyorsvonati szolgálatának legnehezebb vonatai a Budapest – Záhony útvonalon közlekedő Moszkvába, illetve Leningrádba közlekedő, rendszeresen 950-1000 t tömegű „birodalmi gyors”-ok voltak. A mozdonyok ezt a vontatási feladatot is hibátlanul ellátták.

Minden mozdony „pályafutásának” csúcspontját a kormányzati menetek jelentik, ami egyúttal a mozdony nagyfokú megbízhatóságát bizonyítja. A NOHAB mozdonyok üzembe helyezésük kezdetétől elláttak ilyen feladatokat, mivel az 1960-as években a szocialista országok párt- és kormányzati vezetői szívesen vették igénybe a még hosszabb távú utazásaiknál is a vasutat. A NOHAB mozdonyok ebben a kényes szolgálatban is hosszú időn keresztül jól vizsgáltak.

A további NOHAB mozdonyok beszerzésével kapcsolatban többféle mende-monda terjedt el, amelyeknek hitelességét napjainkban már igen nehéz vagy egyáltalán nem lehet megállapítani. Nem a MÁV-on múlt a további NOHAB mozdonyok beszerzése. Hiteles dokumentumok tanúsítják azonban, hogy még az első M61 sorozatú mozdony megérkezése előtt, 1963. április hó 2-án aláírták az M62 sorozatú 2000 LE-s dízelmozdony szállításának műszaki feltételeit. Államközi szerződés alapján a tervek

szerint a szovjet gyártónak 1964-ben 20, 1965-ben 32 db tehervonati dízelmozdonyt kellett szállítani.

Az előbbieket részben bizonyítják, hogy a további M61 sorozatú dízelmozdony beszerzésének már nem volt kellő támogatottsága a kormányzat részéről.

A MÁV nagyütemű fővonalai villamosítása miatt az 1970-es évek közepétől már csökkent a dízelvontatás részaránya a szállítási teljesítményben. Ennek megfelelően az M61 sorozatú mozdonyok vontatási feladatai is módosultak.

1981-ben a Vasúti Tudományos Kutató Intézet meghatározta az M61 sorozatú dízelmozdonyok optimális élettartamát. A számításokat a mozdony üzemben tartási és fenntartási költségeinek figyelembevételével végezték el. A számítások azt mutatták, hogy optimális esetben 1999-ig (36 év üzemidő), pesszimista esetben 1986-ig (23 év üzemidő) érdemes üzemben tartani az M61 sorozatú mozdonyokat. A húsz mozdonyon több mint a fele az 1990-es évek végéig üzemben volt. A mozdonyok közül az M61 – 001 és M61 – 020 pályaszámúak a Magyar Vasúttörténeti Parkban vannak, az M61 – 017 pályaszámú mozdonyt 2000-ben üzemi mozdonyra minősítették át (új pályaszám: A61 – 017) és az M61 – 008 pályaszámú mozdonyt megvette a NOHAB alapítvány.

## Befejezés

A cikk szerzőjét – aki 1963-ban az M61 sorozatú mozdonyok első részortosa volt az akkori Hámán Kató Vontatási Főnökségen – a mozdony üzembe helyezésének negyvenedik éve alkalmából rendezett rendezvényen felkérték „Miért éppen a NOHAB mozdony került a MÁV-hoz?” című előadás megtartására. Erre a kérdésre lehetett volna válaszolni akár egy mondattal is: a mozdony beszerzésének idején a hazai ipar nem tudott ilyen teljesítményű mozdonyt gyártani és a NOHAB ekkor a saját (teljesítmény – hajtási rendszer – szolgálati tömeg) kategóriájában a csúcstechnikát képviselte, amit számos vasútnál már bebizonyított a megbízható és gazdaságos üzemével. Az M61 sorozatú mozdonyokkal szerzett hazai üzemi tapasztalatok teljes mértékben igazolták a várakozásokat. Kétségtelen az, hogy a 20 mozdony alapvetően nem változtatta meg a vontatás akkori igen nehéz helyzetét, de enyhítette – elsősorban a személyszállító vonatok továbbításával kapcsolatos – a gondokat. Minőségileg olyan új jármű birtokába jutott a MÁV, amely több évtizeden keresztül a járműbeszerzések példaképe maradt. Ebben a rövid áttekintésben – eredeti dokumentumok felhasználásával – elsősorban az előzményekről és a beszerzés körülményeiről igyekeztünk tájékoztatni a téma iránt érdeklődőket.

Nem a MÁV-on múlt, hogy az 1960-as évek közepétől a hazai fővonalai dízelítés milyen mozdonyokkal folytatódott.

Lírai cikket írt Muray Gábor a NOHAB mozdonyról a Magyar Nemzet 2004. április 22-i számában. Ebben írja



az általa a „mozdonyok királyának” nevezett NOHAB-ról:  
*„Tapolcán néhányan sírtak is. (Akkor, amikor a mozdonyokat kivonták a forgalomból – a szerző megjegyzése.) Az 1963-64-ben Svédországból, a Nydqvist & Holm AB-től vásárolt sorozat eleinte a MÁV kirakatmozdonya volt. Rondábbnál rondább évtizedek jöttek-mentek, de az M61-esek elnyúlhatetlenek voltak. Beleszerettek a mozdonyvezetők és a szerelőcsarnokok olajos vitézei. Ki tudja, miért, végül száműzték a formás, hatalmas, de kedves mozdonyokat a sínekről. Az utolsó időben már csak Budapest és Tapolca között jártak, talán mert a Balatonnak, a vén tónak szüksége volt a morgásukra és a kúrtságukra.”*

Mindenki, akinek alkalmá volt ezzel a mozdonnyal bármilyen kapcsolatban lenni tanúsíthatja a fenti sorok igazát és azt, hogy felejthetetlen szakmai élménynek volt részese.

### Irodalom

**Bronts Lajos:** A vasúti járműállomány fejlesztése. Kézirat, 1944.

**Boros P. – Kovács J – Novák A:** NOHAB, a MÁV M61-es mozdonyainak tör ténete. Budapest, a szerzők magánkiadása, 2002.

**Dr. Csiba József:** A 424-es. Vasúthistória könyvek. Budapest, Közlekedési Dokumentációs Rt., 1994.

**Dr. Csiba József:** Az M469,901 pályaszámú dízel-villamos mozdony történetéből. Vasúthistória Évkönyv 1992. Budapest, KÖZDÖK, 1992.

**Jávor György:** A vasúti motoros vontatás egyes kérdései. Budapest, Mérnöki Továbbképző Intézet, 1954.

**MÁV Anyagvizsgáló Főnökség Járműkísérleti csoport:** „Mérési menetek a NOHAB 1950 LE-s diesel-villamos és a 424,328 psz. csillagfűvös mozdonnyal, valamint az ML 3000 típusú mozdony kísérleti vizsgálata” c. tanulmányok.

**MÁV Szakoktatási Tanács:** Szocialista vasutat építünk. Budapest, Közlekedési- és Mélyépítéstudományi könyv- és folyóiratkiadó vállalat, 1951.

### Magyar Országos Levéltár iratanyagai.

**Malatinszky Sándor:** A vontatójárművek fejlődése 1945-1972 között. Magyar Vasúttörténet, 6. kötet. Budapest, MÁV Vezérigazgatóság kiadása, 1998.

**Mezei István:** Nagyteljesítményű dieselmozdonyok, Budapest, Mérnöki Továbbképző Intézet, 1964.

**Párkai István:** Motorkocsik és motormozdonyok. Budapest, Tankönyvkiadó, 1954.

**Vághegyi Károly:** A MÁV dieselítésének problémája. Vasút, 1956. január.

### Mezei István búcsúztatójára írt szakmai életút 2015

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 – élet-



7. ábra: A román vasút a licenciában is gyártott 2100 LE-s dízel-villamos mozdonyát 1959-től szerezte be

pályát 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 Keleti 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 Dízel-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 fejlesztőmérnökként. 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 „Dízel-vontatójárművek tengelyhajtásának szerkezete és üzeme”, a „Dízel-vontatójárművek szűrőinek szerkezete és üzeme” valamint a „Nagyteljesítményű Dízel-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 Tervgazdasági és Műszaki Fejlesztési Főosztályának fejlesztőmérnöke. A MÁV járműállaga korszerűsítését megalapozó döntés-előkészítő munkák összefogója, irányítója, miközben a BME Mérnöktoábbképző 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 stratégiák, 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.

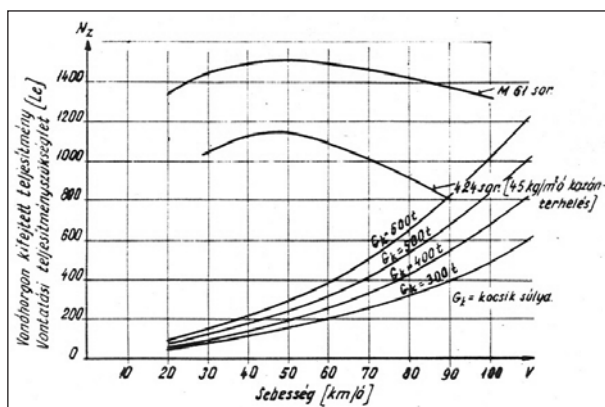
Mezei István élettörténete egyértelműen bizonyítja, hogy szakmai munkájával legalább egyenértékű feladatként kezelte tudásának, ismereteinek továbbadását, a fiatalabb munkatársak nevelését. Munkájának igen nagy része az oktatáshoz és szakképzéshez, valamint a vasúti szakkönyvek, továbbá vasúttörténeti 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 évei 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 bejárt 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.



8. ábra: A Német Szövetségi Vasutak egymotoros, 1900 LE teljesítményű, hidraulikus hajtásrendszerű, 120 km/h legnagyobb sebességű dízelmozdonya



9. ábra: A 424 sorozatú és az M61 sorozatú mozdonyok teljesítőképességi jellemzőinek összehasonlítása



10. ábra: Az ML3000 típusú 3000 LE-s dízelmozdony

Optimista előrettekintéssel kezelte hosszas 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.

Budapest, 2015  
Dr. Csiba József, Kisteleki Mihály