



POÓR ISTVÁN

okleveles gépészmérnök

marketing igazgató

MÁV Vasjármű Járőjavító és Gyártó Kft.

Síneken futó emlékek

Előzmény a retro cikk közzé tételekor

Előzményt elsősorban azok számára írom, akik nem ismerték Szombathely vasúti jelentőségét, és a MÁV Vasjármű Kft. tündöklő évtizedeit. 1985 után 2010-ig a Bz motorkocsi és más járművek felújításában, átépítésében elért sikerekért a járműjavítóban sokan tettek. A MÁV Vasjármű Kft., több száz munkatársának sikereit érdemes közzé tenni.

Köszönet mindenkinek, akik elolvasták az 1994-ben vagy később a Járőjavító sikereit megosztották a Vasútgépészet olvasóival. A Vasútgépészetben a jármű modernizációk közé tennék így Poór István cikkét.

Köszönet a szerzőnek, hogy fontos munkái mellett időt szánt a Sínen futó emlékek megírására.

A tervünk, hogy az alábbi cikk retro változatban, színes fotókkal, szakmai életúttal kiegészítve, az interneten sok évig megtekinthető legyen, és engedélyezzük, letölthető legyen az olvasó saját számítógépére.

(Szerkesztő)

Szerző írása 1994-ből:

A nosztalgia korát éljük. Eleink mindennapjait idéző tárgyi emlékek, épületek, műtárgyak, közlekedési eszközök eredeti állapotukban helyreállítva nem csupán szemet gyönyörködtető alkotások, hanem egy korábbi kor hű krónikásai is. Elmúlt idők szellemisége lengi körül azokat, innen ered különös varázsuk. A Keszthely és Badacsonytomaj



1. ábra: MPV Szombathelyen felújított salonkocsi (Fotó: Németh Andor, MVPA Archívum)

között közlekedő nosztalgia vonatot már évek óta a nyári Balaton egyik slágere. A századforduló megtestesítő, igényesen felújított szerelvényben minden az annak idején használt komfortfokozat megtalálható. Útvonalán végig haladva nemcsak utasainak, hanem a nyaralóknak is kellemes élmény. Bámészkodók, integetők, fényképezők hada kíséri szinte minden településen. A 125 éves MÁV jubileumi kiállításán nagyszámú mozdony, és kocsi szimbolizálja az elmúlt ötnegyed évszázadot. A legrégebbi gőzmozdony ez idő szerint 124 éves. A Szombathelyen felújított Első Erdélyi Vasút kéttengelyes favázas kocsi pedig a MÁV-val egyidős.

Salonkocsitól a bombasérült makettig Nyugat-Dunántúl legnagyobb vállalata, a jelenleg 965 főt

foglalkoztató MÁV Vasjármű Járőjavító és Gyártó Kft., a századelő vasúti emlékeinek „újraélesztésében” nagy érdemeket szerzett. A különleges munka húsz esztendővel ezelőtt a Közlekedési Múzeum felkérésére a hajdan a Mohács-Pécsi Vasút (MPV) tulajdonában lévő salonkocsi felújításával kezdődött. (1. ábra)

A romos állapotban megtalált, műzeális értékű hiányzó részeinek rekonstruálása a Közlekedési Múzeum tervtárában fellelt dokumentumok segítségével történt. Ez a kutatómunka a korhű helyreállítás előfeltétele, de a kivitelezés sem egyszerű műszaki feladat. A különböző hagyományos asztalos, lakatos, kárpitós, festő és egyéb szakmák mesterfokú művelésén kívül e minőségi helyrehozatalhoz olyan szakemberekre

van szükség, akik egyben a vasút szerelmesei is. A feladat iránti lelkesedés elengedhetetlen feltétel. Ezen mestermunkákat végző „mag” tagjai azok, „akiket a mozdony füstje megcsapott”. üzemképes állapotban legyenek megőrizhetők. A Szombathelyi Járműjavítóban másodikként rendbehozott vasúti emlék a nyaranta Balaton mentén futó „100 éves vonat” egyik kocsija, (2. és 3. ábra).

A MÁV História Munkabizottság kezdeményezésére Szombathelyre került kocsi maradó vázszerkezetére favázszerkezetet építettünk. A felújításnál ügyelni kellett minden részletre, a biztonságos közlekedésen kívül a korhű, és funkcionális megfelelés is követelmény volt.

A kocsi mindkét végén külső, nyitott peronos kialakítást kapott. Kisméretű, ikerablakos sarkokban lekerekített ívű megoldás adja a külső megjelenés varázsát. Az öntött csillagkerekekhez remekül illeszkedik a megálmodott szekrényszerkezet. A belső tér korabeli stílusjegyeket hordozó bútorzattal lett berendezve.

A volt BHEV P441 pályaszámú kocsiból kialakított büfékocsi volt az első a Szombathelyi Járműjavító gyakorlatában (ma MÁV Vasjármű Kft.), amikor teljesen új alvázszekrény építése volt a – nem kis találmányt igénylő – feladat, mivel a kocsi újbóli megálmodása, és feltámasztása akkor példa értékű úttörő munka volt, ma már gyakorlatunkká vált.

A folytatás külföldi megrendelés volt. 1991-ben egy közúti, és vasúti nosztalgia járműparkot idegenforgalmi céllal üzemeltető osztrák vállalkozó szép feladattal bízta meg a szombathelyi gárdát. A helyreállítandó büfékocsi fapados, és kárpitozott részeit az előző munkák tapasztalatai, valamint a régi dokumentumok alapján sikerült újjávarázsolni. (3. ábra). A sorozatot az Arad-Csanádi Vaspálya Társaság vonalain előregeedett motor- és személykocsi követte.

Ugyancsak a Járműjavító műhelyeiben kelt életre annak a keskenynyomtávú vasútnak két kocsija,



2. ábra: A MÁV 100 éves vonat 1994-ből (fotó: Murárik László)



3. Ábra: MÁV 50002 pályaszámú büfékocsi (fotó: Fejes Antal)



4. ábra: A MÁV 50002 psz. felújított büfékocsi utastere (fotó: Poór István)

amely a lillafüredi erdei tájakon zakatolt mielőtt jelenlegi állomás helyére, a Gyermekvasúthoz került át. A Nosztalgia Bizottság tagjai Pécs környékén járva egy szénbányában használt, rozsdás alvázú, idegen kerekekre cserélt kocsiban is felfedezték az értéket. A lepusztult szekrény Szombathelyre került. Nem kevés találékonyság szükségeltetett ahhoz, hogy a hajdani fékbódés – részben 3. osztályú, részben posta – MPV kocsi visszakapja eredeti fénykorát idéző alakját.

A nagycenki múzeumvasút keskenynyomtávú pályán futó szerelvényen is fellelhető a felújító csapat keze nyoma. Az elhasználódott szerkezetek általuk újulnak meg. Egy kissé távolabb a soproni vasúti skanzenben állították ki azt a pályamesteri járgányt, amelynek karosszéria javítási, és festési munkája szintén a szombathelyi üzemben történt. Az üzem dolgozói merész vállalkozásként tartják számon az 1:5 méretarányú háromtengelyes személykocsi bombasérült makettjének eredeti állapotba történő visszaállítását. A három éven keresztül tartó munka rajzkutatással és tervezéssel kezdődött. A rekonstrukción kívül komoly restaurálási feladatokat is kellett végezniük. Az 1993. áprilisban elkészült „mestermű” a fennállásának éves 125 évfordulóját ünneplő MÁV vasúttörténetét bemutató kiállításának díszhelyére került.

Tyúkolból kiállítási darab

A sok szép felújítás közül az egyik legemlékezetesebb – az 1993. évi Szombathelyi Innovációs Vásáron is kiállított – a MÁV-val egyidős, kéttengelyes favázis személykocsi szinte teljes újrakepítése. Ezt teljes, a vasúttörténeti szempontból páratlan értéknek a maradványát Alsórönök megállóhelyen, a vasúti építészeti nemzetközi hírű kutatója Kubinszky Mihály professzor szinte véletlenül fedezte fel. A kocsiszekrény előzőleg évtizedeken keresztül asztalosmű-

helyként funkcionált, s oly mértékben ment tönkre, hogy végül már tyúkolként használták. (5. ábra).

A lelakott kocsit a helyszíni óvatos szétbontás után részeiben szállították be az asztalosműhelybe. A maradványok, és a múzeumban fellelt rajzok kombinálása révén ugyancsak műzeális kerékpárok felkutatása után sikerült a járművet rekonstruálni, A szerkezet érdekessége, hogy a fő- és szekrénytartók, valamint a teljes szekrény és alváz, – valamint a féktuskók fából készültek. (6. ábra)

A helyreállítás során problémát okozott az anyagbeszerzés, hisz a szükséges hosszúságú elemek csak

különleges méretű fák kivágása, szárítása után lettek volna kialakíthatók, felújítási idő lerövidítése érdekében ezen hossztartókat ragasztott faszekeretekből készítették. A munka végeztével, az eredetiből átmenet elemeket a kocsi belsejében vitrinben helyezték el.

A kocsi 50 ülőhelyes, szakaszonként 10-10 ülőhely. Mind az öt szakasznak külön bejárata van, de a kocsi utastere a padok fölött összefüggő, válaszfalak nélkül.

A kocsi alváza teljes egészében fából készült. A hossztartó gerendák külső oldalára egy-egy 5 mm vastagságú laposvas merevítő van rálapo-



5. ábra: Az Első Erdélyi Vasút „kocsija” Alsórönök megállóhelyen
(Fotó: Németh Andor, MVPA Archívum)



6. ábra: Újjáépítés Szombathelyen (Fotó: Németh Andor, MVPA Archívum)

va. A kerékpárok Haddan rendszerűek, kovácsoltvas küllős kerékvázzal, öntöttvas aggyal.

Az ütközők a és a vonókészülék rugózása eredetileg is gumirugókkal volt megoldva.

1874-ben az EEV fékes III. osztályú kocsii közül a C 355 és C 361 pályaszámú kocsikat – két szakasz, azaz 20 ülőhely megszüntetésével – postaszakaszosra alakították át.

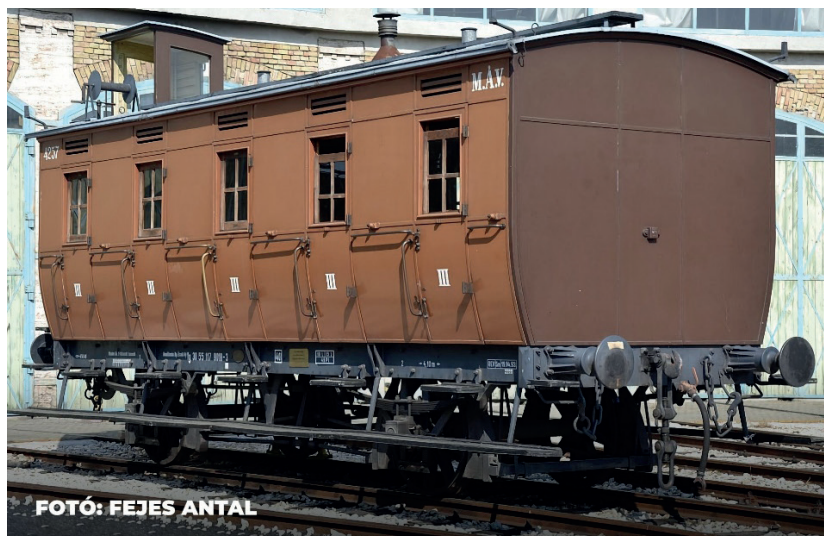
Az EEV kocsitető a végeken elhelyezett, eredetileg teljesen nyitott fékezőülések helyett fékbódé került kialakításra.

A szombathelyi műhelyben felújított nosztalgia járművek anyagai kidolgozásuk is a századforduló évtizedeinek igényes életstílusát tükrözik. A faspalettás ablakok, aransujtásos függönyök, elegáns kanapék, csodálatosan megmunkált csomagtartóvázak, öntöttvas kályhák és elővédjeik mind erről árulkodnak. fapados ülőssor is hangulata éppoly megkapó. Egy elmúlt világ formái, ízlése elevenednek meg a szerkezeteken.

A rekonstruált járműveket nem csupán korhű állapotba hozni, de napjaink biztonsági, és műszaki feltételeinek is meg kellett felelniük. A helyreállított személy- és teherkocsik a mai vasút vonalain is képesek közlekedni.

Ez alól csak az EEV kocsi a kivétel, mely – jóllehet szintén futóképes –, faalváza miatt még sincs személyszállításra engedélyezve.

Egy-egy kocsi felújítási, költsége jelenleg megközelíti a hatmillió forintot. A MÁV berkein belül zajló sajátos privatizáció során 1993. év januárban százszázalékos MÁV tulajdonú Kft-vé alakult üzem a nosztalgia kocsik felújításának hagyományát szeretné folytatni. A marketing munka a bel- és külföldi piacokon az újabb megrendeléseket kutatja. Ezen a területen az üzem a szakmai tapasztalat és gyakorlat, valamint a minőség tekintetében versenyképes. Az európai gyártásra koncentrált, gépésített technológia mellett az egyedi megmunkálást, és kézügyességet



7. ábra: Az EEV C366 psz. felújított kocsii (Fotó: Fejes Antal)



8. ábra: Az EEV kocsi felújítva, elkészült Szombathelyen, érkezett a Magyar Vasúttörténeti Parkba (Fotó: Poór István)

igénylő munkának a jövőben is lesz létjogosultsága, és piaca.

Az egy évtizede megalakult MÁV História Munkabizottság áldásos tevékenységének köszönhetően az első felújítás utáni hat esztendő szünetet egy újabb megbízás követte.

A bizottság a múzeális értékű járművek, és egyéb objektumoknak felkutatására, és megmentésére jött létre. Jármű vonatkozásban fő cél, hogy az egyes mozdonyok, és kocsik az utókor számára fizikai valóságukban legyenek láthatók, és akár használhatók is.

Az EEV kocsi története

Az Első Erdélyi Vasút (EEV) Arad – Gyulafehérvár között megépült 211,0 km hosszú fővonalát 1868.december 22-én, a Piski-Petrozsény között megépült 79,0 km hosszú szárnyvonalat pedig 1870. augusztus 28-ai adták át a forgalomnak.

A vasút megnyitáskor az alábbi személykocsik álltak rendelkezésre:

- I. és II. osztályú személykocsi 12 db F. Ringhoffer, Smichov,

5603-5614 gyáriszámú 1867, 1-I2 p, számúak.

- IL osztályú személykocsi 18 db F. Ringhoffer, Smichov, 5624-5632 8y.sz. 867, 10-18 pályaszámú, fékes, és 5615-5623 gy.sz. 1867, 1-9 pályaszámú, fék nélküli.
- IIL osztályú személykocsi 34 db. H.D. Schmidt. Simmering, 1868, ebből 17 kocsifékes, 17 fék nélküli (Valószínűleg 18-34 és 1-17 pályaszámúak.).

1870-ben már a személykocsik kocsi-osztályonként háromjegyű számokkal voltak megjelölve, amelvekben a 00-49 szám végződésűek a fék nélküli, az 51-99 számúak pedig a kézfékes kocsik pályaszámai. Ez a III. osztályú fékes kocsi a 350-366 pályaszám csoportba tartozott.

E kocsi gyártási száma: No 7926.

A kocsi fő méretei:

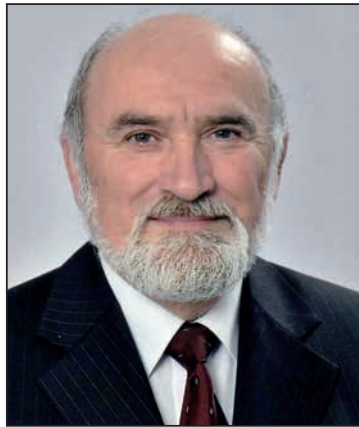
- Tengelytáv: 4109 mm
- Hossza ütközők között: 8617 mm
- Kocsiszekrény hossza: 7296 mm
- Kocsiszekrény szélessége: 2608 mm.

Az 1870-es években – I ülőhely megszüntetésével – a kocsikba Lenz-féle, belső töltőkályhákat építettek be. Az EEV-t 1884-ben-államosították. A 17 db fékes III. osztályú kocsit a MÁV VIIIh kocsijellegként C 424I-4257 pályaszámokkal sorozta be a jármű parkjába. Ekkor két kocsi volt postaszakaszos, amelyeket a CF 4251, 4252 új MÁV pályaszámmal láttak el. Utóbbi két kocsi 1905 táján a postaszakaszt megszüntették. 1891-től a kocsik C sorozatjele Csz-re (szakaszos) módosult. A 90-es években a kocsikat gőzfűtéssel szerelték fel, e kocsijelleghez tartozó kocsik az 1925. évi átszámozáskor már nem kaptak új pályaszámokat.

Poór István szakmai életútja 2025. július állapot

Arcképfotó jelenben

Poór István, 1953-ban Vas megyében születtem, általános iskola után a Szombathelyi Latinka Sándor



Gépipari technikumban végeztem technikusként 1972-ben. Előfelvételt nyertem a felsőoktatásra, egy év katonaság után 1973 őszétől a BME következett.

A Budapesti Műszaki Egyetem Gépészmérnöki Karának Gépgyártástechnológia Szakon 1978-ban szereztem diplomát.

Tanulmányi ösztöndíjasként a szombathelyi MÁV Vasúti Járműjavító Üzemben kezdtem pályafutásomat. Munkába állásom után számos munkaterületen szereztem tapasztalatot. Voltam normatechnológus, üzemszervező, műszaki fejlesztő, irányítottam szerkesztőket, számítástechnikai területet, dolgoztam üzemvezető-helyettesként a termelésben. Így aztán teljes üzemi ismeretre és tapasztalatra tettem szert. Szoros szakmai kapcsolatot alakítottam ki más hazai járműjavítók, valamint a MÁV akkori szakirányú szakembereivel, vezetőivel. A termelési területen eltöltött időszakomban a MÁV-on kívül számos, ún. „idegenfeles” piaci szereplővel kerülhettem kapcsolatba, nemcsak hazai, hanem külföldi relációban is.

1991-ben megbízást kaptam az addigi üzemi gyakorlatban nem létező szervezet, a Marketing Osztály kialakítására. A Külkereskedelmi főiskolán 1993-ban nemzetközi marketing szaküzemgazdász, majd 1996-ban a BME-n menedzser gazdasági mérnök képzés eredményeként szereztem oklevelet.

Aktívan, akkor már középvezetőként vettem részt a MÁV Vasjármű

Kft létrehozásában, működésében. Középvezetőként feladatomban volt a Kft képviselője mind hazai, mind külföldi szakmai jellegű kiállításokon rendszeres kiállítóként, a jövőkép kialakítása, a piackutatás, a műszaki szakmai irányok kijelölésének előkészítése, a termék és szolgáltatási fejlesztési koncepciók sarokpontjainak meghatározása, a végrehajtásokban való személyes részvétel.

Ezen időszakban a részben az önállósodás, részben a piaci körülményekben történt drasztikus változások eredményeképpen dinamizálódó Kft számos innovációval reagált.

Dízelmotordzionyok korszerűsítése (M31, Mk45, M43, M47), rádiótávírányítása, mellékvonali motorvonat közlekedés eszközparkjának továbbfejlesztése, újak gyártása (Bz motorkocsi-mellékkocsi, Inter Pici sínbusz, iker motorkocsi, Btxx vezérlőkocsi), a vontatottjármű szegmensben teherkocsi átépítések (Rils, Tams, Habillss).

2004. évben történt kinevezésem során Vállalkozási igazgatóként a kereskedelmi, valamint a tervezési-termékfejlesztési tevékenység irányítása lett a feladatomban.

Ügyvezetőváltás, és szervezeti változások után 2009-2014 évek között Vállalkozási vezetőként a kereskedelmi tevékenység irányítására, szervezésére kaptam megbízást.

Közel 36 évnyi szolgálat után műszaki tanárként még 8 tanévet töltöttem el a szakképzésben.

A Járműjavító üzemi főtevékenység mellett megemlítem:

- egyéb szakvizsgáim
 - Felsőfokú műhelyvizsga
 - vezető képző
 - REFA tanfolyami vizsga
- egyéb szakmai tevékenység:
 - Szakdolgozati, diplomadolgozati konzulens
 - Szakdolgozati, diplomadolgozati bíráló
 - Vasútgépészeti szakfolyóiratban publikációk, kisebb tanulmányok
 - KTE titkár