

## Beköszöntő, a Vasútgépészet 2026. éve

### Tisztelt olvasók, barátaim!

Eljött a 2026. év májusa, és várjuk a jó híreket, azokat, amelyek a korszerű járművek beszerzéséről szólnak. Ilyen pl., a GTW, amelyet a svájci Turbo cég elad, a Stadler újítja fel és újra eladja a MÁV-nak. Vagy a Vectron mozdonyok esete, és talán újabb jármű tender sikeres kiírása is várható.

A MÁV utolsó sikeres járműbeszerzése 2025 végéig a KISS emeletes villamos motorvonat volt. Több mint 10 éve. Mikor lesz kétszer kiírt, visszavont tender után véglegesen kiírt hibrid motorvonat beszerzés, vagy az 1963-tól beszerzett több mint 60 éves V43-as flottát leváltó nagyteljesítményű Vectron villamos mozdonyok kiírt, majd visszavont tenderből végleges járműbeszerzés. A GYSEV tervezett tendere sikeres. Több hónapja építés alatt lévő, járműbeszerzésről, a FLIRT IC-ről van szó, amiről, az érdeklődők tájékoztak. Remélhetően a részletekről hamarosan cikkben írhatunk.

2025. év végén azt gondoltam: még néhány nap és bár nagyon nehéz lesz, remélem el kell felejtelnünk a belénk idegződött, 2025-tal kezdődő évet.

Még alszunk néhányat, s mint a karcsonyestét a kisgyermek, izgatottan és talán egy kis szorongással is, vártuk a 2026. évet, a vasutunk új járműveit, mint a GTW-t, vagy az 5 részes FLIRT IC-t. Tudjuk ezek nem állnak forgalomba 2026-ban, ha lassan is de megérkeznek, türelemmel várjuk és bizakodunk.

Vannak szeretteink, van családunk, vannak barátaink, és reményünk, hogy volt, van és lesz vasúti munkahelye kinek ilyen, kinek olyan, lehet mindenkinek más. Többen még öreg nyugdíjasként sem állunk le, fejlesztjük a vasutat álmunkban, és valóságban egyaránt. Azt kijelentem, egyben közös, mind nyájunknak ugyan az a szerepe, a magyar VASÚT!

A magyar VASÚT egyeseknek csak hivatal, munka, másoknak hobby is. Nagyon sokunkat, gépészeket a VASÚT egy életre szólóan rabul ejtett és a csontjainkig belénk ivódott. A VASÚT átszövi magánéletünket, szabad időnket elveszi, egészségünket megrontja, mégis szeretjük és féltjük.

Aggódunk a magyar VASÚT jövőjéért!

Hitünk töretlen, a huszonegyedik század vasútja reméltük gyorsan fejlődik, de mekkorának és milyennek? A pálya felújítás milyen ütemben halad, mikor rövidül a személyszállítási menetidő országszerte?

A vontatójárművek beszerzése újraindul-e? A modern klímás utasterű járművek gyarapodása kiterjed-e országosan? Mikor lesz a 2010-ben megálmodott 700 IC+ kocsik a forgalomban. A villamosítás fejlődik-e, vagy a hibrid motorvonat megjelenése a magyar vasúthálózaton adja a választ arra is, hogy rövidebb menetidővel, átszállás nélkül közlekednek a vonatok a kezdő és végállomás között? A GYSEV-nek 2025. nyarán átadott dunántúli vasúthálózat gyorsabb fejlesztésére számíthatunk-e?

Nem tudjuk merre tovább? S ez bizonytalansággal, szorongással tölt el bennünket. Várakozunk, de reménykedünk és nem tétlenkedünk!

Vasutas barátaim közül sokan, még nyolcvan évesen is sokat dolgoztak, terveztek és gondolkodtak azon, milyen legyen a magyar vasutunk. A Vasútgépészet ez évben nagyon sok oldalnyi cikket ad közre, amelyekben a megálmodott vasút remélt jövőjét mutatjuk be.

Most mégis álljunk meg egy kicsit, pihenjünk, gyűjtsünk erőt az újabb Vasútgépész feladatok megoldásához.

A Vasútgépészek számára a cikk írás nem munka, feszültségét oldani kell, a tiszta megfontolt gondolkodáshoz nélkülözhetetlen belső egyensúlyunk, nyugalomunk. A gépészek Vasútgépészete immár 33. éve évente legalább 168 oldallal „bombázza” olvasóit. A különszámokkal együtt több, mint 5600 oldalnyi cikkel és hírekkel jelent eddig. A 33 év Vasútgépészeti szerzőire büszke vagyok, a több mint 300 szerző nevét és életrajzát együtt közzétenni, egy Vasútgépészeti szám nem lenne elég. Dr. Zobory István professzor kérését teljesítettem, a szakmai korrektorok dolgozzanak be, olvassák el a kiválasztott cikket, a szerzők teljesítményét ismerjék el, segítsék a szerzőket a szakmai korrektorok munkájukkal.

Szerzőink sokasága között többen számos cikkel gyarapították és sokan jelenleg is gyarapítják a Vasútgépészeti, segítik olvasóinkat fontos információkkal ellátni, lekötni figyelmüket.

Szerzőink jelentős számban, arany, ezüst, gyémánt, vas, rubin diplomás, továbbá gróf Mikó Imre díjjal vagy Baross Gábor díjjal kitüntetett alkotótársunk.

Következő írásainkat, azok, akik a cikkek szerzői, ezt a szaklapunk tartalomjegyzékben megnézhetjük. A tartalomjegyzék kivonat, Bencsik Lászlótól, Kisteleki Mihályon át Dr. Wagner Györgyig terjed.

A tartalomjegyzékből nem derül ki, hogy jelen írásunk a Beköszöntő, a Vasútgépészeti 2026. éve tárgyú írásban említettük Beles Lajost. Ez az év alkalmas arra, hogy Beles Lajos barátunk Dombóvár Fűtőház egykori vezetőjére is megemlékezzünk, a Vasútgépészeti következő számában.

Beles Lajost 2013 nyarán nem találunk Dombóváron, mert akkor már nem élt. amikor a MÁV egyetlen 3b tisztaságú M41 mozdony vizsgáztatására felkészítéskor Dombóvártól Pécs felé tesztelhetjük az M41-et. Ne felejtjük el sokak számára kevésbé ismert szerzőtársainkat, köztük Beles Lajost, akinek, Irodalmi munkássága, a Vasutas Horoszkóp és a Vasutas Murphy humoros írásait 1997-ben könyv formában kiadta. Majd Dombóvár fűtőház és más tárgyú írásaival emléket megőriztük.

Beles Lajos, akit feszültségoldó humor okán is ajánlom mindenkinek. Hiszem és tudom, hogy akinek humora van az mindenre kész, a vasútért is.

A Vasútgépészeti következő számában Beles Lajos bemutatását, humoros írásaival folytatjuk.

*Kovács Károly, szerkesztő*

### Beles Lajos (1941-2007)

1941. október 24-én született a Komárom megyei Szőnyben, de az általános iskolát már Dombóváron végezte.

Gőzmozdony-lakatosként lépett be a MÁV-hoz 1959-ben, majd esztorgályosként dolgozott tovább. 1966-tól dízeljármű villanyserelői beosztásban tevékenykedett. 1971-től a mozdonydiagnosztikai átlomás vezetője lett.

A pécsi Zípernowsky Károly Szakközépiskolában technikus oklevelet szerzett, majd még ebben az évben főművezető lett. A villamosmozdonyok javítását 1984-től koordinálta. Elvégezte a MÁV Felsőfokú Tisztképző járműfenntartási szakot, valamint dízel- és villamosmozdony járművezetői vizsgát tett 1987-ben.

1994-ben a mozdony-átalakítások irányítója volt a MÁV és a horvát vasutak együttműködése során.

Rengeteget fotózott. Az ő nevéhez fűződik a vasúti múzeum létrehozása a Vontatási Főnökség épületében.

Dombóvár Város Elismerő Díszjelvényével tüntették ki 2003-ban.

2007. augusztus 15-én hunyt el Dombóváron.