



## VILLÁNYI GYÖRGY

Okleveles, rubindiplomás gépészmérnök  
Nyug. főmérnök, Ganz MÁVAG

# Az Árpád sínautóbusz család

### Összefoglaló:

1934-ben 92 évvel ezelőtt vasúti szerelemgyermek született. Nem tervezték, nem várták, de később mindenki büszke volt rá. A motorkocsi-gyermek a keresztségben Gömbös Gyula miniszterelnöktől az ÁRPÁD nevet kapta. Az ÁRPÁD dízel-motorkocsi születése a véletlenek szerencsés egybeesése és a jó üzleti érzék eredménye volt. Így lett ez a motorkocsi korabeli nevén Árpád sínautóbusz a magyar vasúti járműgyártás napjainkig egyik legnagyobb büszkesége. A következő cikk, a 75. éves az Árpád sínautóbusz család címmel 17 éve jelent meg a Vasútgépészetben. Cikkünkben az 1934-ben műtanrendőri próba után, közforgalomba helyezett Árpád sínautóbusz fejlesztésének és világsikerének főbb állomásait mutatjuk be.

A MÁV a nagy gazdasági világváltság idején nagy díjszabási elszámolási tartozást halmozott fel Belgiummal szemben. A tárgyalások során a felek megállapodtak, hogy a tartozás kiegyenlítése áruszállításokkal történik. A belga vasút ebben az időben határozta el a személyforgalom motorosítását, ehhez külföldi partnereket keresett, így kézenfekvő volt, hogy a Ganz gyár részesüljön a szállításokban.

A belga vasút szigorú feltételként szabta meg a 6 lóerő/tonna teljesítmény dotációt. A követelmények kielégítésére a Ganz gyár vagontervezési osztályán egy könnyűszerkezetű forgóvázás motorkocsit, terveztek, amelynek meghajtására Jendrassik György egy 220 lóerő teljesítményű hathengeres dízelmotort fejlesztett ki.

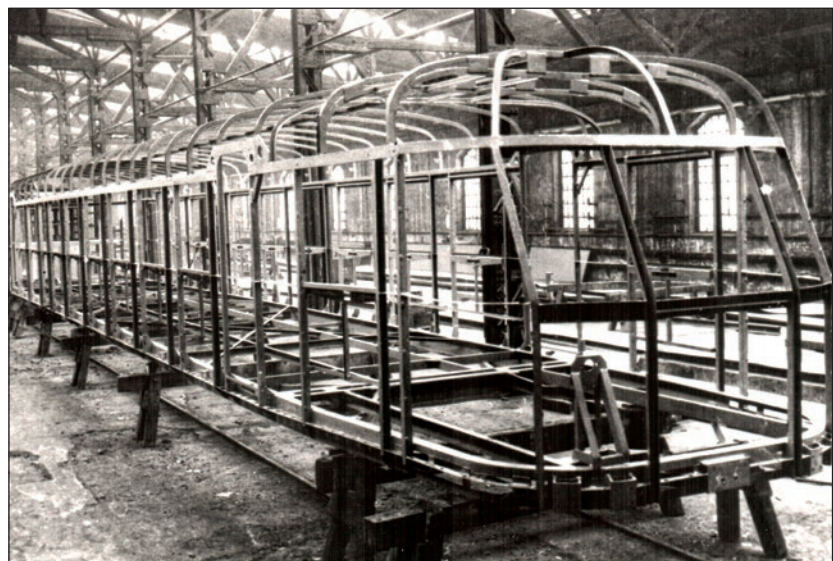
A belga motorkocsiból csak egy példány épült, de a gyár vezetői, Práger Pál vezérigazgató, Klein Ferenc műszaki vezérigazgató helyettes és Zámor Ferenc vagongyári igazgató felismerték a konstrukcióban rejlő lehetőségeket, és lehetővé tették, hogy a gyár a belga motorkocsi tervei alapján saját kockázatára egy hazai viszonyoknak megfelelő konstrukciót dolgozzon ki és két kísérleti példányt, megépítsen.

Az új motorkocsi tervezését Baránszky Jób Imre vezetésével

1933. májusban kezdték meg és a számos innovatív megoldást tartalmazó motorkocsi 12 hónap alatt, 1934. májusára készült el. A motorkocsi alváza és szekrényváza újdonságnak számító krómaccélból készített könnyű hegesztett rácsszerkezet volt (1). A jármű egy hajtott és egy futó forgóvázon futott, amelyek mindkét menetirányban 110 km/h legnagyobb sebesség elérését tették lehetővé. A forgóvázak egylépcsős rugózással himbyszerkezet nélkül készültek, triplex csavarrúgós felfüggesztéssel. A hordrúgók a csapágytokokra függesztett

alsó himbagerendára támaszkodtak, csökkentve a torziós igénybevételeket.

A motorkocsi teljes meghajtó és segédüzemi gépi berendezését a hajtott forgóvázba építették be, így hiba esetén a járművet csak a forgóváz csere időtartamára kellett a forgalomból kivonni (2). Az erőátviteli lánc a VI JaR170 típusú dízelmotortól a fogaskerekes irányváltóval egybeépített szárazlemezes súrlódó főtengelykapcsolón, négyfokozatú sebességváltón, mechanikus kardántengelyeken és kúpkeresek tengelyhajtóműveken útján hajtotta



1. ábra: Az Árpád krómaccél kocsiszekrénye

Fig 1.: Chromium-alloyed steel fabricated bodyframe of the 'Árpád'

meg a két kerékpárt. A Lehel Viktor által tervezett sebességváltóban a behajtótengelyre, előtétengelyre és kihajtótengelyre szerelt edzett krómmal fogaskerekek egymással állandóan kapcsolódtak, a kiválasztott sebességi fokozatnak megfelelő erőfolyamat sűrített levegővel működtetett soklemezűs súrlódó tengelykapcsolók biztosították.

Az ÁRPÁD motorkocsi dízelmotorja és hajtott forgóváza innovatív megoldásaival 1937-ben elnyerte a Közép-európai Vasútegyet nagydíját.

A meggyvörös és krémsárga színezésű ÁRPÁD motorkocsi – akkori meghatározása szerint sínautóbusz – formáját a lehető legkisebb légellenállás figyelembevételével alakították ki. Az oldalfal síkjába simuló beszálló ajtókat az ajtószárnyal együtt működtetett billenő lépcsők egészítették ki. Az alváz alatti berendezéseket szoknya burkolta. A kocsiszekrény sínfej feletti magassága mindössze 3300 mm volt.

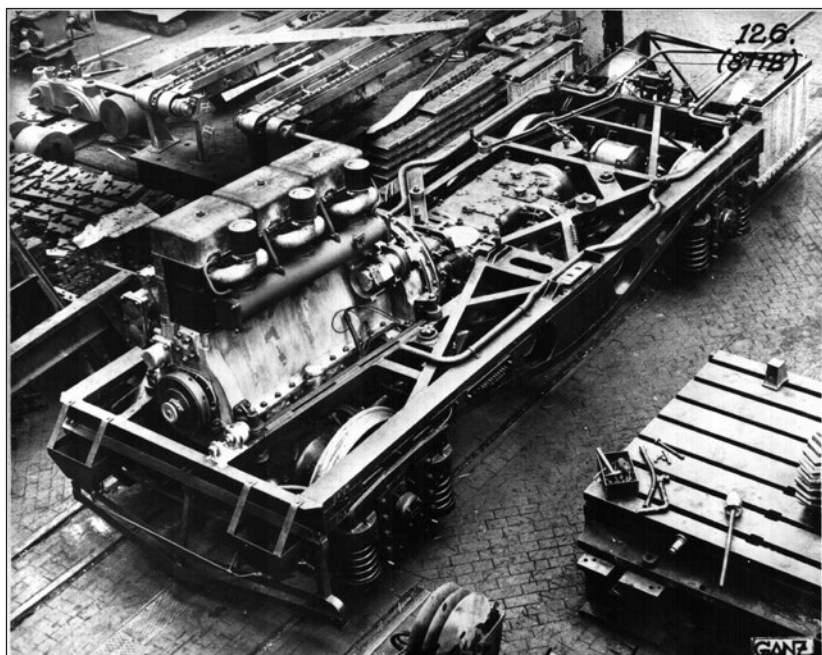
Az egyterű utasteret 72 kényelmes ikerüléssel rendezték be.

A formai kialakítás helyességét később az angliai Croydon-i repülőgép kísérleti intézet szélcsatornájában végzett kisminta mérések is igazolták.

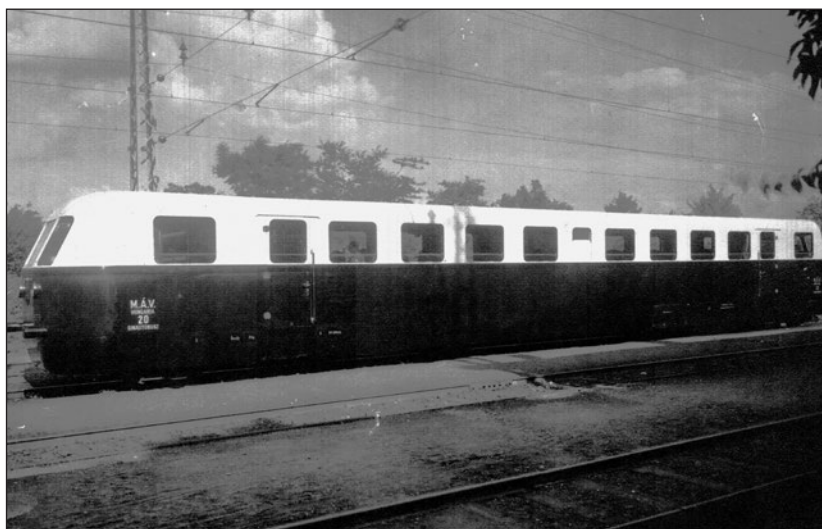
Az ÁRPÁD 1934 június 4-én teljesítette az első üzemi futópróbát (3). A próba eredményei igazolták a mérnökök számításait: a motorkocsi a 110 km/h üzemi sebességet 5200 m hosszon 248 s idő alatt érte el és 128 km/h végsebességre gyorsult fel. A forgóvázak a teljes sebesség tartományban biztosították a nyugodt futást.

A sikeres üzemi próbát követően az ÁRPÁD 1934. július 21-én teljesítette a műszakrendőri próba követelményeit, majd ezt követően a MÁV 20 pályaszámmal állagba vette. A jármű hivatalos bemutatóját 1934. augusztus 30-án tartották Budapest és Komárom között.

Ezt követően az ÁRPÁD nemzetközi bemutató utakon vett részt. 1934. szeptemberében Ausztriában a két ország egy-egy minisztere és



2. ábra: A VI JaR170 típusú dízelmotor nagydíjas termék lett  
Fig. 2.: The premium-awarded diesel engine Type Ganz-Jendrassik VI JaR170/240



3. ábra: Az Árpád meggyvörös és krémsárga színezést kapott.  
Fig. 3.: The 'Árpád' fast railbus in cherry-red and ebony livery

vasúti vezetői jelenlétében a híres semmeringi pályán mutatkozott be (4). A motorkocsi Bécsből 83 perc alatt ért fel a pálya csúcsára, két közbenső indítással 25 % emelkedőn, ahol 150 s idő alatt gyorsult fel 50 km/h sebességre.

1934. októberben az ÁRPÁD Lengyelországban járt a Budapest-Varsó-Lodz-Varsó-Zakopane-Kattowice útvonalon (5). Visszafelé úton a csehszlovák vasút vezetőinek mutat-

kozott be Prágában és Brünnben.

A hazai és külföldi próbák minden várakozást felülmúló sikerei igazolták a Ganz gyár vezetőinek merész elhatározását és a MÁV a két motorkocsi átvételéről döntött egyenként 160000 pengő vételár ellenében. Az ELŐD nevű, 21 pályaszámú második motorkocsi műszakrendőri próbáját 1934. november 20-án tartották, így 1934. decemberre minden készen állt a forgalom felvételére.

A menetrendszerű forgalom rögtön nemzetközi meneteket jelentett: az ÁRPÁD és az ELŐD a Budapest-Bécs viszonylatban keltett nagy érdeklődést. A reggeli Á802 járat 7.12-kor indult Budapest Keleti pályaudvarról és egy rövid megállással Hegyeshalomban 10.10-kor érkezett Wien-Ost állomásra. Visszaúton az A801 járat 20.15-kor indult Bécsből és 23.13-kor érkezett Budapest Keletire. Az ÁRPÁD 2 óra 58 perc menetidejével és 92,2 km/h utazó sebességével messze megelőzte korát és joggal nevezhető a mai Euro-City vonatok előfutárának (6).

A bécsi menet gazdaságosság és 90% feletti üzemelési mutatója igazolta a MÁV vezetőinek döntését a motorkocsik megvásárlásáról, mi több, 1935 elején két további motorkocsit rendeltek a Ganz gyártól. A két új motorkocsi konstrukciós kivitele alapvetően megegyezett az ÁRPÁD motorkocsival, jelentősebb eltérés a hajtott forgóváznál történt. Az ÁRPÁD hajtott forgóváznak tengelytávolsága 3950 mm, a futó forgóvázé 2500 mm volt, ami a két menetirányban történő haladásakor eltérő futási jellemzőket eredményezett. Az eltérések csökkentésére ezért a második sorozatú motorkocsiknál a futó forgóvázak tengelytávolságát 3400 mm-re növelték.

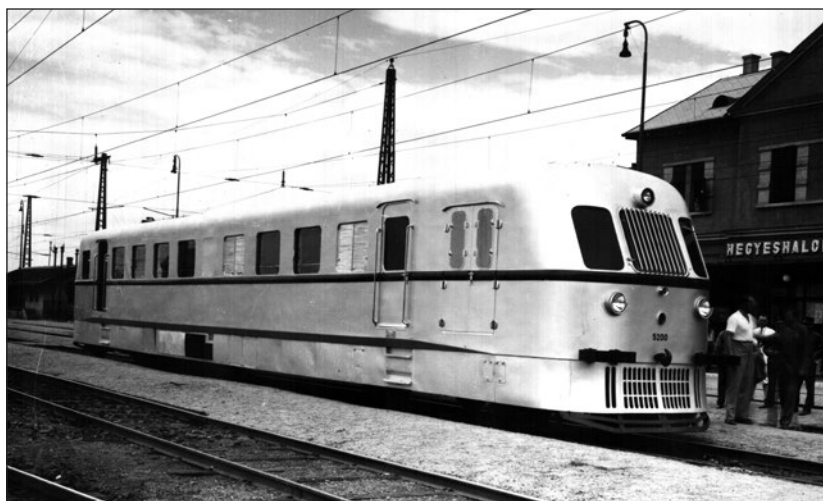
A HUBA és TAS nevet viselő motorkocsik rövid idő alatt elkészültek és 1935. június 27-én megtarthatták műszakrendőri próbájukat (7).

A belföldi gyorsautóbusz üzem az 1936. évi nyári menetrendben indult meg Budapest Keleti és Nyíregyháza között. Ezt követte a Budapest-Szeged forgalom megindítása az 1936. évi téli menetrendben.

1937-ben két további motorkocsival bővült a flotta. 1937. június 16-án vizsgázott a SZENT ISTVÁN, majd röviddel ezt követően, június 24-én a SZENT LÁSZLÓ nevű motorkocsi. A két új motorkocsi forgalomba állítása tette lehetővé Budapest-Pécs forgalom megindítását az 1937. évi nyári menetrendben, majd



4. ábra: Az ÁRPÁD próbaúton a Semmeringen.  
Fig. 4. The railcar named 'Tas' in original condition



5. ábra: Árpád rendszerű légkondicionált utasterű motorkocsik először az Egyiptomi Államvasutak megrendelésére készültek

Fig. 5.: Railcars Type Árpád were exported first to Egypt

a Budapest-Kiskunhalas forgalmát a téli menetrendben, napi egy-egy vonatpárral. Kárpátalja visszatéréseivel a Budapest-Nyíregyháza járatot meghosszabbították Ungvárig.

1939 végén a SZENT ISTVÁN motorkocsit kísérleti önműködő sebességváltó berendezéssel látták el, amely mentesítette a járművezetőt a sebességváltás feladataitól, lehetővé téve, hogy több figyelmet fordítson a pálya megfigyelésére, ezzel növelve a biztonságot.

1940. április 2-án állt forgalomba a sorozat utolsó, hetedik tagja, a nagy király születésének közelgő

fél ezeréves jubileuma tiszteletére MÁTYÁS KIRÁLY névre keresztelt motorkocsi. Az így kibővült állag tette lehetővé az 1939 évi téli menetrend bevezetésétől megszüntetett Budapest-Bécs nemzetközi járat helyett Duna Express elnevezésű új járat megindítását Budapest és az új szlovák állam fővárosa, Bratislava között. A járat a 217 km távolságot két közbenső megállással 2 óra 30 perc alatt tette meg, 87 km/h utazósebességgel.

1940 telétől új járat indult Kolozsvárra, 1941 nyaratól Újvidékre és 1941 telétől Munkácsra. A MÁV sikeres gyorsautóbusz üzemének

a hazánk területét elérő háború vetett véget.

Az ÁRPÁD gépészeti berendezéseivel, de módosított szerkevény szerkezettel még egy motorkocsit állított forgalomba a MÁV 1936. januárban (8). A MÁV 49 pályaszámú, LÉL nevű szalon motorkocsit a Ganz gyár Gömbös Gyula miniszterelnök számára építette. A LÉL 1973-ig teljesített szolgálatot, megőrzött kocsiszerkevénye ma Istvántelken látható lepusztult állapotban.

Az ÁRPÁD hazai sikere és külföldi bemutató útjai számos vasúttársaság figyelmét felkeltették és biztosították a Ganz gyár részvételének lehetőséget nemzetközi tendereken.

Az első nemzetközi siker Európán kívül, Egyiptomban született. Az Egyiptomi Államvasutak 1934 tavaszán versenytárgyalást hirdetett meg korszerű motorkocsik beszerzésére a leromlott állapotú Kairó-Szuez vasútvonal személyforgalmának lebonyolítására. A pályázatra jelentkező 14 cég közül az ESR nagy meglepetésre a Ganz gyár ajánlatát minősítette a legmegfelelőbbnek és 1934. júliusban 10 ÁRPÁD rendszerű gyorsmotorkocsit rendelt.

A megrendelés felvételétől számított egy év alatt elkészült motorkocsik az ÁRPÁD típus légkondicionált változatai voltak, a szűkebb egyiptomi űrszelvénynek megfelelő módosításokkal. Az európai kontinensen elsők közé számító légkondicionáló berendezés a Ganz gyár saját fejlesztése volt. A motorkocsik futópróbáit 1935. június 18. és szeptember 21. között a Budapest-Hegyeshalom vasútvonalon tartották, a 10 motorkocsi összesen 9200 km futást teljesített (9).

Az első Ganz motorkocsik 1935. október 12-én álltak forgalomba és a 10 kocsi futásteljesítménye 1937 közepére elérte az 1 000 000 km-t. A motorkocsik teljesítményével teljes mértékben elégedett vasút az 1936. márciusban kiírt tendert is a Ganz gyárnak ítélte oda, így a gyár még ugyanazon év végén megkezdhetette a 10 iker motorko-

csi szállítását. Az iker motorkocsik az ÁRPÁD megkettőzései voltak, egyik végükön vezetőállással, másik végükön zárt átjáróhíddal. Az iker motorkocsik számára a Ganz gyár elektro-pneumatikus többes vezérlési rendszert fejlesztett ki, amellyel megalapozta a későbbi motorvonatok elterjedésének lehetőségét (10).

A Ganz gyár 1937. decemberében egy harmadik megrendelést is kapott Egyiptomból, ezúttal két ÁRPÁD rendszerű poggyászeres motorkocsi szállítására.

A Ganz motorkocsik export sikeréhez nagymértékben hozzájárult az angol Metropolitan-Vickers céggel

kötött megállapodás, melynek értelmében a Ganz gyár lemondott a vilamos mozdonyok fejlesztéséről, az angol gyár pedig vállalta a Ganz motorkocsik képviselését az angol érdekeltségű országokban és vasutaknál.

Az ÁRPÁD család következő nagy sikere az Argentínai Államvasút (Estado) 25 motorkocsira kiírt versenytárgyalásának megnyerése volt. A távoli vasút számára a Ganz gyár korábban ismeretlen volt, termékeit csak a szakirodalomból ismerte, ezért egy mérnökét tapasztalatszerzés céljából elküldte Magyarországra. A Ganz gyár ajánlata és a mérnök jelentése oly meggyőző



6. ábra Egyiptomi Államvasút megrendelésére készült Árpád típusú elektro-pneumatikus iker motorkocsi

Fig. 6.: Twin railcar Type Árpád with electro-pneumatic m.u. control for the Egyptian State Railways



7. ábra Az Argentín Államvasút (Estado) megrendelésére szállított 72 motorvonat egyike  
Fig. 7.: A railcar of the 72 built for the Argentine State Railways (Estado)

volt, hogy a vasút 1935. január 14-én nem 25, hanem 34 motorkocsi szállítását rendelte meg a gyártótól.

Az ÁRPÁD típus konstrukciós megoldásain alapuló Estado motorkocsik három különböző nyomtávra, 8 változatban készültek. Az első motorkocsik 1936 március 31-én álltak forgalomba Argentínában, az utolsó 1937 április elején kezdte meg az üzemeltetést. A 34 motorkocsi 1940 végéig több mint 8 millió km futást teljesített (11).

A motorkocsik sikeres üzemeltetése eredményeként az Estado vasút 1937 elején versenytárgyalás nélkül további 38 hasonló motorkocsit rendelt a Ganz gyártótól, 5 változatban. Az első 1000 mm nyomtávolságú motorkocsik 1938. április 12-én kezdték meg az üzemeltetést. Három motorkocsi kiszállítására a háború kitörése miatt már nem kerülhetett sor, ezek átépítés után a MÁV-nál álltak forgalomba 1952 második felében, Aamot 320 – 322 pályaszámokkal (12).

ÁRPÁD rendszerű motorkocsik készültek 1936-ban a spanyolországi Hierro del Norte vasúttársaság megrendelésére. Az 1674 mm nyomtávolságú, 81 ülőhellyel berendezett motorkocsik 2100 mm-el hosszabbak voltak, mint az eredeti ÁRPÁD típus, ennek megfelelően forgócsap távolságuk is 17 500 mm-re növekedett. A spanyol polgárháború kitörése miatt a motorkocsik Hamburgban rekedtek, és csak a háború befejeződése után, 1937 második felében kerültek a megrendelőhöz (13). Egy Norte motorkocsi ma a spanyol vasút madridi múzeumában látható.

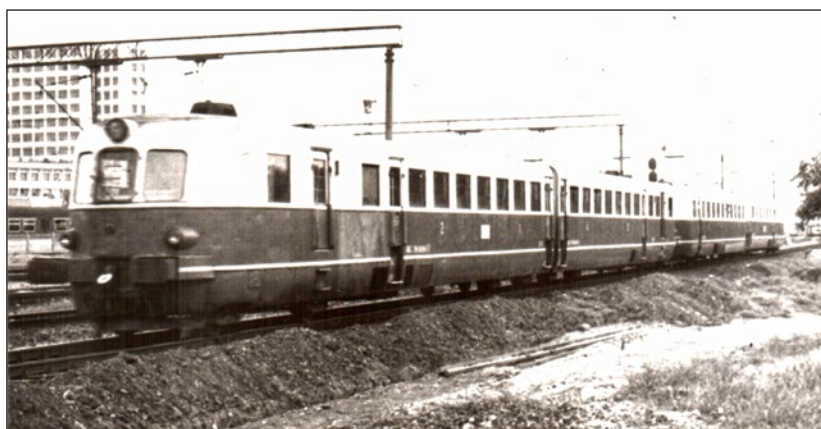
Az ÁRPÁD család számos egzotikusnak mondható üzemeltető mellett két szomszédos országban is megszokott látvánnyá vált.

Romániában a Ganz gépi berendezéssel ellátott motorkocsik hamar népszerűvé váltak, és a bukaresti gépgyár tulajdonosa, Nicolae Malaxa úr kezdeményezésére 1936-ban licenz megállapodás született Ganz rendszerű mellékvonali motorko-



8. ábra A spanyolországi Hierro del Norte vasúttársaság megrendelésére gyártott Árpád rendszerű motorkocsi. Hamburgban vár behajózására

Fig. 8.: Railcars Type Árpád built for the railway Hierro del Norte of Spain ready for shipment in the harbour of Hamburg



9. ábra: A bukaresti Malaxa gyárban készült Árpád rendszerű ikermotorkocsik  
Fig. 9.: Twin railcars System Árpád built by Malaxa of Bucharest, Romania

csik romániai gyártására. A megálla-  
podás részeként a Ganz gyár egy  
udvari szalon motorvonat terveit  
dolgozza ki. A Ganz tervek alapján a  
Malaxa gyár 1936 végére készítette  
el a REGAL elnevezésű iker-mo-  
torkocsit, amely lényegében két ÁR-  
PÁD rendszerű motorkocsi össze-  
kapcsolásából állt, Jacobs rendszerű  
forgóvázzal a kapcsolt kocsivégeken  
(14).

Az aradi Astra vagongyár 1935-  
ben egy ÁRPÁD típusú motorkocsit  
épített az eredeti Ganz tervek alap-  
ján. A gyári száma alapján 20010

pályaszámmal ellátott bemutató mo-  
torkocsit – miként az az ÁRPÁD-dal  
is történt – később átvette a CRF és  
egy nagyobb sorozat első tagjaként  
állította forgalomba (15).

Az együttműködés továbbfejlesz-  
téseként Malaxa 1937. február 1-jén  
három, az egyiptomi motorkocsik  
mintájára tervezett iker-motorko-  
csi megtervezését és gépi berende-  
zéseinek szállítását rendelte meg.  
A három iker-motorkocsit 1937. jú-  
liusban állították forgalomba a Bu-  
karest-Constanta és Bukarest-Brassó  
viszonylatokban (16).

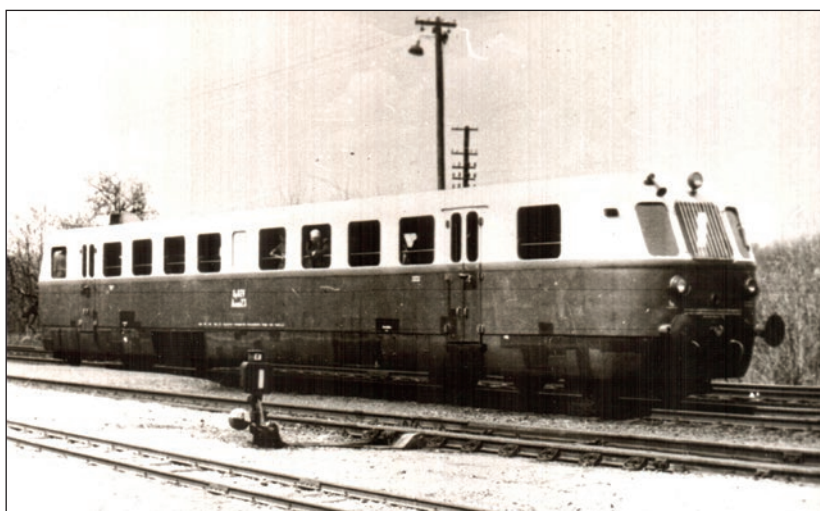
Az aradi ÁRPÁD és az iker motorkocsik sikere eredményeként a CFR a gyorsmotorkocsi üzem széleskörű kiterjesztését határozta el. A Malaxa gyár a Ganz konstrukció alapján egyedül futó és iker motorkocsik terveit dolgozta ki és 1939-ben megkezdte gyártásukat (17). 1951-ig összesen 42 egyedül futó és 13 iker módosított ÁRPÁD kivitelű motorkocsit gyártott, melyek közül számos példány ma is üzemel, egy Szovjetunióba jutott példány pedig ma a szentpétervári vasúti múzeumban látható.

Az ÁRPÁD motorkocsik másik Közép-európai üzemeltetője a németek által létrehozott Szlovák Állam vasútja volt. A Slovenska Zeleznica 1941. április 28-án két ÁRPÁD típusú motorkocsit rendelt a Ganz gyártól. A két M283 sorozatjelű 'SVATOPLUK' motorkocsi 1942 július elején 'Tatran Express' névvel álltak forgalomba Pozsony és Poprád között (18).

1944 elején két további motorkocsit szállított a Ganz gyár Szlovákiába. A négy motorkocsit 1945-ben a Csehszlovák Államvasutak vették át. A két utolsó 'SVATOPLUK' motorkocsit 1963-ban selejtezték.

A Ganz gyár és a Metropolitan-Vickers gyár közötti megállapodás részeként az angliai konzern vasúti kocsigyára, a Metropolitan Cammel gyár a Ganz gyár közreműködésével 1937-ben egy Ganz gépi berendezéssel ellátott bemutató motorkocsit épített (19). A Metro-Cammel motorkocsi megjelenésében az ÁRPÁD motorkocsira emlékeztetett, de természetesen az angliai vasúti űrszelvény és jellegzetességek megtartásával. A bemutató motorkocsival 1937. június 29 és július 1 között több bemutató menetet tartottak, amelyeken 14 vasúttársaság és a sajtó képviselői vettek részt. A motorkocsit 1939-ben a London-North Eastern vasúttársaság vette bérbe, majd 1945 után azt 1600 mm nyomtávra átépítve az Ír Köztársaság vasútja vásárolta meg.

A második világháború végéig mintegy 215 darab, az ÁRPÁD csa-



10. ábra: Az Árpád család TAS motorkocsijának pályafutása a GySEV-nél folytatódott 1958 után  
Fig. 10.: The life of the railcar 'Tas' was continued with the GySEV after 1958.



11. ábra: 1987-ben a Ganz MÁVAG és a Szolnoki Járműjavító közösen újította fel a 23. pszű. TASS Árpád motorkocsit

lád tagjának minősíthető motorkocsi épült és állt forgalomba.

A MÁV ÁRPÁD típusú motorkocsijainak sorsa a háború után igen eltérően alakult. Az „ÁRPÁD”, a „HUBA” és a „MÁTYÁS KIRÁLY” Budapest Déli pályaudvaron a háború áldozatává vált. A MÁV a kocsik újjáépítését tervezte, de a körülmények ezt nem tették lehetővé, a három roncs járművet hivatalosan 1954-55-ben törölték az állagból.

A 21 pályaszámú „ELŐD” és a 25 pályaszámú „SZENT LÁSZLÓ” Ausztria szovjet megszállási övezetében volt üzemképes állapotban. A „SZENT LÁSZLÓ”-t a Vörös Hadsereg parancsnoksága vette igénybe A-10 pályaszámmal (20). A motorkocsi 1946. október 26-án kiégett, helyette a szovjet parancsnokság, az ABam 759 pályaszámú román ÁRPÁD-ot vette használatba. Az „ELŐD” T144.525 hadizsák-

mány pályaszámot kapott, majd egy járműcsere megállapodás keretében 1945. augusztus 29-én hazatért. Itthon Koszov szovjet tábornok utasítására a MÁV Dunakeszi Főműhely szalon motorkocsivá építette át. A motorkocsit a szovjet hatóságok 1948. augusztus 29-én átadták a MÁV-nak, ahol az 48 pályaszámmal különként motorkocsiként közlekedett. 1969. február 6-án ütközéses balesetet szenvedett és ugyanazon év végén selejtezték.

A 24 pályaszámú „SZENT ISTVÁN” 1945 után a Csehszlovák Államvasutak területén tartózkodott, további sorsa nem ismert.

A háború végén a MÁV állományában csak egy üzemképes ÁRPÁD, a 23 pályaszámú „TAS” maradt. A motorkocsit, mint egyedi járművet, a MÁV 1958. július 26-án járműcsere keretében átadta a Győr-Sopron-Ebenfurthi Vasútnak. A motorkocsit szabványos sarokütközőkkel látták el, így az alkalmassá vált személykocsik vontatására (21). A „TAS” hasznos szolgálatot teljesített a Sopron és Győr közötti gyorsvonalon, később a Fertővidéki hév ausztriai szakaszán.

A 23 pályaszámú „TAS” motorkocsit a GySEV hivatalosan egy 1975. március 3-i rendelettel selejtezte. A motorkocsit a Közlekedési Múzeum ipari műemlékké nyilvánította, így az megmenekült a vágópisztolyoktól. A védett motorkocsit a MÁV História Munkabizottság kezdeményezésére, a Ganz-MÁVAG gyár közreműködésével a MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem 1987 közepére újból üzemképes állapotra hozta. Az eredeti meggyvörös-krémsárga színekre fényezett motorkocsi a sorozat névadójára emlékezve az 'ÁRPÁD' nevet kapta. Az újjáépített jármű, mint a nosztalgia járműpark büszkesége, 1987. augusztus 14-én mutatkozott be. A Budapest Nyugati pályaudvar és Vác között megtartott bemutató menetben részt vett Baránszky Jób Imre főmérnök, a motorkocsi egyik vezető tervezője is.



12. ábra: Az Árpád család TAS motorkocsija a Magyar Vasúttörténeti parkban 2009. októberi ünnepségen

Fig. 12.: Railcar 'Tas' renamed 'Árpád' on the celebration event in the railway Heritage Park in October 2009

A megújult „ÁRPÁD” azóta számtalan külön menetet teljesített és nagyszámú eseményen, hazai és külföldi rendezvényen képviselte az egykor oly nagy hírnévre szert tett magyar vasút járműipart és a megalakításhoz, valamint üzemeltetéséhez kiemelkedő szaktudásukkal hozzájárult kiváló szakembereket.

### Villányi György szakmai életútja

**Villányi György** rubindiplomás gépészmérnök

Budapesten született 1932 július 31-én. A hírneves Fasori Evangélikus Gimnáziumban érettségizett, majd 1954-ben gépészmérnöki oklevelet szerzett a Budapesti Műszaki Egyetemen. Első és egyetlen munkahelye a Ganz gyár – Ganz Vagongyár / Ganz-MÁVAG / Ganz Hunslet – volt, ahol különböző munkaköröket töltött 1956 és 1968 között. Üzembehelyező mérnök, majd műszaki dokumentációs irodavezető, végül nyugdíjba vonulása előtt ajánlati főmérnök. Hat kontinens számos országában képviselte a Ganzot műszaki és kereskedelmi

tárgyalásokon, kiállításokon és konferenciákon. 1964-ben hat hónapot töltött a Szovjetunióban, ahol megszervezte a világ legnagyobb példányszámban gyártott dízel-motorvonat, az MPSz D1 sorozat üzemét.

Szakmai tevékenysége mellett vasúttörténeti tevékenysége is ismert. Több könyv szerzője, illetve társszerzője. Számos szakcikke, tanulmánya jelent meg a Vasúthistória Évkönyvekben, a Vasútgépészet, Indóház és Haditechnika folyóiratokban. Fő műve, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum gondozásában 2022-ben megjelent 'A magyar mozdonygyártás nagykönyve' elnyerte az Év közlekedési pályázat első díját.

Több mint 50 éve az Eisenbahn Österreich és társfolyóiratai hazai levelezője. A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum külső munkatársa és megalakulása óta a MÁV História Munkabizottság tagja.

Tevékenységet kétszer ismerték el Ganz Ábrahám díjjal, 2006-ban a Közlekedésért miniszteri a Közlekedésért emlékéremmel, 2025 szeptemberben az Építési és Közlekedési Miniszter elismerő oklevéllel tüntette ki.