



CSÁRÁDI JÁNOS

Okleveles közlekedésmérnök
Okleveles gazdasági mérnök, Európa mérnök
Nyugalmazott MÁV Vezérigazgató
Hungarail Kft.
Ügyvezető igazgató

Csárádi János befejezett szakmai életműve

Összefoglalás

Váratlanul ért a szomorú hír, hogy 2020. december 2-án elhunyt Csárádi János nyugalmazott MÁV vezérigazgató. A több mint 64 éves, vasútnak szentelt szakmai pályafutása ezzel befejezetté vált. Cikkünkben felidézzük ennek a vasúton eltöltött 64 évnek néhány fontos állomását.

CSÁRÁDI, JÁNOS
Dipl.-Ing. für Verkehrstechnik
Dipl.-Ing. für Wirtschaftswissenschaften, EURO-Ingenieur
MÁV Generaldirektor – i.R.
Hungarail mbH.
Geschäftsführer – Direktor

Abschied von Herrn János CSÁRÁDI, ehem. Generaldirektor der Ungarischen Staatsbahnen (MÁV)

Zusammenfassung

Unerwartet traf uns die traurige Nachricht über den Verschied von Herrn CSÁRÁDI János – Generaldirektor der MÁV i.R. – am Dez. 02. 2020. Seiner über 64 Jahre erstreckenden Fachtätigkeit bei Bahnen widmen wir nachfolgend als Erinnerung einige bedeutende Ereignisse.

JÁNOS CSÁRÁDI
Transport engineer
Economic engineer, Europe engineer
Retired MÁV CEO
Executive director Hungarail Kft.

Professional Lifework of János CSÁRÁDI has finished

Summary

The sad news came unexpectedly, that retired MÁV CEO János CSÁRÁDI died on 2nd of December, 2020. The more than 64 years of professional career dedicated to railways has thus come to an end. We recall some of the important milestones of this 64 years spent on the railways, in our article.

Csárádi János 1938. március 4-én Gödöllőn született és 31 éves koráig Isaszegen élt.

Középiskolai tanulmányait 1956-ban Budapesten a Vasútgépészeti Technikumban végezte. Közlekedésmérnöki oklevelet 1967-ben a Budapesti Műszaki Egyetemen szerzett, ugyanitt kapott gazdaság mérnöki diplomát is 1972-ben.

Vasúti pályafutását 1956. augusztus 1-jén kezdte a Hatvani Fűtőházban lakatosként, majd mozdonyfűtő volt.

Erre az időszakra így emlékezett 2012-ben a Magyar Közlekedésnek adott interjújában: „1956 augusztusától a hatvani fűtőházban dolgoztam, mint lakatos, mozdonyfűtő. Szolnokra, az egyetemre felvételt nyertem, az akkor ott működő közlekedési műszaki egyetemre, de családi okból nem kezdtem el a tanulmányaimat, mivel édesanyám háztartásbeli volt, öcsém pedig akkor kezdte a középiskolát, a családi házunkat sürgősen fel kellett újítani, szükség volt a pénzre.

Nem bánom, hogy így alakult, szerettem a gőzmozdonyokkal dolgozni. A vonatindulás előtt két órával kellett jelentkezni és előkészíteni a tüzet.

Üsztöke István és Kádár Béla mozdonyvezetők keze alatt dolgoztam, akik a fűtőház legjobb mozdonyvezetői voltak. Megtanultam tőlük, hogyan kell szénrel „teríteni” a tüzet, a salakot eltávolítani.”

Hatvan–Miskolc vasútvonal villamosítási munkáinál a kivitelezés területén dolgozott. 1959-1962 között. Ezekre az évekre így emlékezett:

„Szolgálati érdekből 1958 júliusától a MÁV Villamos Felsővezeték Építésvezetőségre, Szivák Györgyhöz helyeztek át, a középiskolai tanárom ajánlására. Épp a Hatvan–Miskolc vonalszakasz villamosítási munkái folytak. A kitűzők közé kerültem. Ekkor vagonlakó lettem. Kezdetben Vámösgyörk állomás egyik mellékvágányán álló szerelvényben laktunk, ahol volt fürdő-, öltöző- és étkezőkocsi is, ez abban az időben igen jó szociális ellátásnak számított. Később a munkával együtt haladtunk tovább Miskolc felé. Hallatlanul felkészült csapat dolgozott itt, többségük már a hegyeshalmi vonal villamosításában és helyreállításában is részt vett.”

A Hatvan–Miskolc vasútvonal villamosítási munkáinál kivitelezési területen, építésvetőségen dolgozott

kitűzőként, majd csoportvezetői beosztásban.

Ezt követően a MÁV Vezérigazgatóság gépészeti szervezetének villamosítási csoportjában, majd a mozdonycsoportban tevékenykedett.

„1962 ősze két okból is emlékezetes számomra: felhelyeztek a MÁV Vezérigazgatóságra gépészeti főelőadónak, és megkezdhettem végre az egyetemi tanulmányaimat a BME közlekedésmérnöki karának esti képzésén. Az egyetemen a szaktárgyak – hála az erős alapoknak – jól mentek, csak az elméleti tudásomat kellett elmélyítenem. Minden nap fél óttól fél tízig az egyetemen voltam, míg napközben a Vezérigazgatóságon. Az oktatók is komolyan vették a képzést, a nappalis hallgatókkal azonos követelményeknek kellett megfelelni. Az oktatógárda kiváló volt: Kerkápoly Endre, Kis Iván, Turányi István, Mészáros Mátyás, Biacs Nándor.” – emlékezett vissza erre a korszakára.

Emlékezetes, hogy a V55-ös BoCo mozdonyok nem váltak be a gyakorlatban, ami miatt volt egy vasútvillamosítás-ellenes hangulat az '50-es évek végén. Ám Rödönyi Károly akkori MÁV-vezérigazgató-helyettes,



1 ábra: Ward-Leonard mozdonyos ingavonat

Tölgyes Lajos gépészigazgató és helyettese, Varga Jenő, és Kullman Lajos csoportvezető mellett a vasúti járműgyártó ipar vezetői, kiemelkedően Papp György, a Klement Gottwald Villamossági Gyár (a későbbi Ganz Villamossági Gyár) vezérigazgatója és mások felkarolták a villamosmozdony-gyártást, így Ward-Leonard rendszerű gépeket rendelhetett a MÁV a gyártól. E mozdonyok átvételében vettem részt a MÁV részéről a gyári és vonali próbákon.”

Fontos részt vállalt a Ward-Leonard villamos mozdonyok ingavonati közlekedésének bevezetésében.

Izgalmas szakmai feladat volt a V41-esek ingavonati közlekedésének megvalósítása; a Dunakeszi MÁV Járműjavítóban készült el a vezérlőkocsikkal. A próbákon igazolni kellett, hogy tolvá, közlekedve vészfékezéskor sem torlódik össze veszélyesen a szerelvény. Aszód és Gödöllő között végeztük ezeket a tesztek, semmi gond nem merült fel, így 80 km/órás legnagyobb sebességgel engedélyezve lett az ingavonati közlekedés. *Dr. Heller Györgynek – a MÁV akkori főfőkeésének* – ebben is nagy érdemei vannak, sok más féktechnikai megoldás kidolgozása mellett.

„A Ward-Leonard mozdonyokkal gondok adódtak a Kőbánya-felső és Rákos közötti 16 kV-ról 25 kV-ra történő feszültségváltáskor, a relék nem

mindig működtek jól, ami miatt sokszor szolgálatképtelen lett a mozdony. A Klement Gottwald Villamossági Gyár mérnökei, *Zatykó László* vezetésével vállalták a probléma megoldását, ami sikerült is nekik.

Zatykó nevéhez fűződik több olyan korszerűsítés, ami a több mint fél-száz V41 és V42 sorozatú mozdony üzembiztonságát növelte, és végül az üzembiztonságuk elfogadható szintre emelkedett.”

A '60-as években kezdődött a magyarországi vasút-villamosítás aranykora, ami együtt járt egy új villanymozdony-sorozat, a V43-as üzembe állításával is, amelynek licencét megvette a Ganz-MÁVAG és a Ganz Villamossági Művek. E beszerzésben az ipar és a MÁV között megvolt az összhang, a kormányzat is támogatta az elképzelést a magyar ipar érdekében.

Az egyetemi tanulmányok befejezése után főmérnökké nevezték ki a Villamos Felsővezeték Építési Főnökségen, majd tíz évig ugyanott igazgatói beosztást töltött be.

Erről így emlékezett: „1967 végén főmérnökként nevezték ki a MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökségre, amely ekkor Kőbánya felsőn, egy barakkban működött, csak később költöztünk át a Jászberényi útra. Életem egyik legsikeresebb 12 évét töltöttem itt (1969-től már igazgatóként), 350-400 fővel, jó ezer kilométernyi vasút-

vonat villamosítottunk. Csak néhány ezek közül: Budapest–Nyugati–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza szakasz, illetve a Kelebiára, Párkányba, Székesfehérvárra, Szegedre, Tiszaújvárosba, Kazincbarcikára, Gyöngyösre, Oroszlányba vezető vonalak, de mi végeztük a Tököl–Ráckeve HÉV-vonal villamosításának tervezését és megvalósítását is, a BKV megrendelésére.

Persze ez nem csak az én érdemem, nagyon jó csapatom volt. A teljesség nélkül említem: *Varga György* főmérnököt, aki később a GYSEV fejlesztéséért felelős főosztályvezető lett – *Laukó János* fő-építésvezetőt, *Ujváry Istvánt*, *Dancsi Józsefet* és mindazon gödörásó és betonozó munkásokat és felsővezeték szerelőket, valamint a műhelyi szakmunkásokat, akik nélkül mindez nem valósulhatott volna meg. Amikor visszakertültem a villamosítókhoz, csupán 33 év volt ott az átlagéletkor.

Álomszerű munkavégzés folyt, de még így is kapacitáshiánnyal küzdöttünk. Ekkoriban történt, hogy Cseh-szlovákiában leálltak a vasút-villamosítási munkákkal egy időre. Sikerült őket is bevonnunk, sőt még a felsővezeteki rendszerüket is meghonosítanunk, így importálhattunk tőlük oszlopokat, gerendákat és rézkábelt, amivel csökkenteni tudtuk a költségeket. A felsővezeteki rendszer fejlesztésében maradandó munkát végzett a MÁV Vezérigazgatóság villamos csoportvezetője, *Fodor Csaba*, aki a kivitelezői munkaterületről került ebbe a beosztásba. Jó csapatot alakított ki maga körül, nagy külszolgálati gyakorlattal rendelkező munkatársakkal, például *Szabó István* és *Majer Imre* dolgozott nála. Sajnálatos, hogy a villamosítási lendület nem tartott ki a '80-as évekre, emiatt is máig nagy a MÁV lemaradása a villamosítás terén az európai átlaghoz képest. Haladéktalanul folytatni kell a MÁV-nál ezt a munkát – ahogy tette azt a GYSEV is.”

Mint előzőekben írtuk, 1969-ben a Villamos Vontatási Főnökség vezetését *Csárádi János* vette át. Ezekben az években tovább folytatódott a MÁV hálózatán a felsővezeték-hálózat



2. ábra: Felsővezeték építése korabeli fotón

építése, korszerűsítése, az eszköz- és járműpark bővítése, valamint a technológiai fejlesztése is. Megszűnt az építési területen szabadban végzett gyártási tevékenység, mely feladatokat a központi telephely műhelyi kollektívája vette át. Az 1970-ben befejezett 160 km-es kétvágányú Szajol – Karcag – Debrecen – Nyíregyháza vasútvonal felsővezetékének megépítése óriási teljesítmény volt a Főnökség részéről. Soha azelőtt nem készült el 100 km-t meghaladó kétvágányú vasútvonal felsővezetése ilyen rövid idő alatt.

1971. ugyancsak kiemelkedő jelentőséggel bír a Villamos Vontatási Főnökség történetében. A MÁV Tervező Intézet ugyanis 1967-ben elkezdte az új felsővezeteki rendszer kifejlesztését, mely a korábbi sebességnél nagyobb, 160 km/h névleges sebességre alkalmas. E fejlesztési munka hazai anyagokból, saját gyártásban került rendszerbe állításra az ún. teljesen kompenzált, rugalmas felsővezeteki hosszlánc rendszer, amely először a Budapest–Szob vasútvonalon került alkalmazásra. Kisebb-nagyobb módosításokkal mind a mai napig ez a rendszer épül a hazai vasútvonalainkon. Ugyancsak alapvető technológiai változtatást igényelt az 1972-ben bevezetésre került nyíltvonalai, importált, centrifugálásos eljárással előállított,

előfeszített acélvezetékkel készített vasbeton oszlop alkalmazása.

A Szajol–Lökösháza oh. vonal 1974. évi befejezése után 1975-ben felmerült, hogy az állomási mellékvágányok felett túlzottan költséges a nagysebességű felsővezeték alkalmazása. Az itt megengedhető 40 km/h sebességre kiválóan alkalmas a tartósodrony nélküli felsővezeték is. A Főnökség közreműködésével az erre vonatkozó vizsgálatok elvégzésre kerültek, így ez a rendszer a Budapest–Kelebia vasútvonal építésekor már bevezethetővé vált, és a mai napig is alkalmazásban maradt.

Csárádi János a vasút-villamosítás fellendülésének időszakában vezette a főnökséget 1980-ig. Erre az időszakra esik az új felsővezeteki rendszer MÁV területén történő bevezetése.

Csárádi János ezt követően hat évig a MÁV gépészeti igazgatója volt.

Csárádi János gépész igazgatói éveire, időszakára esett a V63 sorozatú 3,6 MW teljesítményű villamosmozdony sorozatgyártásának megindítása és a V46 sorozatú tolató-átállító villamosmozdony üzembe állítása (e két mozdony típusból összesen 116 készült a magyar ipar termékeként).

A V63-asok járműszerkezeti része a MÁV M63-as mozdonyokkal főbb elemeit tekintve azonos volt. A két V63-as prototípust 1980-1981-ben követte a nullszéria, majd 1984-től új forgóvázat kapott a sorozat 49 járműve. 1988-ig a V63-osokból összesen 56 példányt szállított le a hazai ipar.

A V46-os sorozat születésének szakmai érdekessége, hogy a MÁV nem várta meg a prototípusok kiértékelését, 1983-ban megrendelt 5db V46-os után, azonnal újabb 15 mozdonyt rendelt, majd 1992-ig további két részletben 40-et. Ezáltal jött létre a 60 db-os V46-os sorozat.

A két villamos mozdonyosorozatból több mint 100 vontatójármű napjainkban is a MÁV-START Zrt. mozdony állományát gyarapítja.



3. ábra: MÁV V63-as sorozatú mozdony fotója (fotó: Stüveges László, Ganz Archivum)

Ere a szakmai korszakára a következőképpen emlékezett vissza.

„Dr. Telek János műszaki vezérigazgató-helyettes és Gulyás János humánigazgató 1980 januárjában behívott magához, és közölték, hogy bekerülök a gépészetre igazgatónak.

A terület akkor meglehetősen széttagoltan működött, a feladatok egy részét a körzeti üzemfőnökségek végezték, más részét a központi irányítás. Nem volt egyszerű megszervezni, hogy egységes rendszerben történjen a karbantartás, a járműjavítói munka, valamint a mozdonyszolgálat biztosítása.

Kezdetben 170 fő dolgozott közvetlenül alattam, később a főosztály létszámát száz fő alá csökkentettük. Noha egységes elszámolás volt a cégen belül, megteremtettük az egyes szervezetek felelősségét az elvégzett munka mennyisége és minősége felett, a gazdálkodás területén is. Noha ekko-

riban még minden járműjavító rendszeren le volt terhelve munkával, hiszen a személyszállítás és az árufuvarozás is rekordszinten volt. Ösztönöztük az idegenfeles munkák végzését, így például metró-forgóvázat javítottunk Székesfehérváron, darupályát építettünk Záhonyban, csoportemelőket gyártottunk, belefolytunk a pályafenntartási gépjáratásba és -javításba is, valamint betonozó vonatot készítettünk a felsővezeték-építés megkönnyítésére. Még beszerzésre és fejlesztésre is telt ekkoriban: elkészült az Északiban a fogóváz-megmunkáló központ, vásároltunk 200 gyorsvonati személykocsit Lengyelországból. A V63-as mozdonyok megrendelése ügyében a nullszéria legyártása után csaknem négy évig nem volt döntés a forgóváz problémái miatt. A MÁV részéről azt az álláspontot képviseltem, hogy egy kiforrott forgóváz licencét kell a magyar ipar-

nak megvásárolni és azzal elkezdeni a sorozatgyártást. Ez végül a Krupp forgóvázak hazai gyártásával 1984-től megvalósult, így további 49 mozdony készülhetett a V63-as sorozatból. Erre nagyon büszke vagyok, mindazokkal a munkatársakkal együtt, akik olyan döntés-előkészítő anyagot készítettek, amely alapján beindulhatott a gyártás. Kiemelem Zádori Zoltán és Szládik Géza munkáját.”

A villamos tolatómozdony fejlesztés körülményeiről, előzményeiről a következőket nyilatkozta: „Géring Ferenc forgalmi igazgató vetette fel egy értekezleten, hogy sürgősen szükség volna a tolatószolgálat villamos tolatómozdonyokkal való korszerűsítésére. Dr. Telek János műszaki vezérigazgató-helyettes kiadta a feladatot, mi pedig a gépész és forgalmi szakemberek közreműködésével már másnapra összeállítottunk egy anyagot a vezetői értekezletre. Vezérigazgatói döntés engedélyezte a tárgyalások megkezdését a Ganz Villamosági Művekkel és a Ganz-Mávaggal, amihez két hét alatt elkészítettük egy szélesebb szakembergárda (Hernádi István miskolci, Lovász Lázár szegedi, Fényes József pécsi vasútigazgatók, Görbicz Sándor az Északi Járműjavító igazgatója, Juhász Gyula korábbi pécsi gépész osztályvezető) bevonásával a feltétlülzetet. Egy komoly vitás kérdés volt csupán: a villamos fűtőberendezés kérdése. Mi a gépészet részéről nem támogattuk a vonatfűtés felszerelését – noha ezt a forgalom kérte –, mert úgy véltük: elvinnék a mozdonyt mindenféle személyvonatozni, miközben a mozdony kialakítása, menetdinamikai adottsága tolató szolgálatra teszi alkalmassá. Telek János döntötte el a vitát: nem lett vonatfűtés.”

Hamar kiderült, hogy könnyű lesz a mozdony, 80 tonna össztömeget a megfelelő vonóerő miatt pedig biztosítani kell, így erősebb járműszerkezetet és forgóvázat kaptak. A mozdony kipróbált fődarabokból épült meg, így prototípus nélkül elkészült az első öt gép. „Persze rosszakarója ennek az ügynek is volt, feljelentettek a miniszternél, hogy „lefeküdtem a magyar



4. a ábra: A MÁV V46-os tolatómozdonya



4.b ábra: A MÁV V46-os makettje Csárádi János irodájában



5. ábra: Az első komfort kocsik egyike 1986-ból (Fotó: Internet)

iparnak”, azaz lefizettek, mert prototípus és nullszéria nélkül sorozatgyártást rendeltünk. Mivel a mozdonyok 96%-os üzemkészséggel működtek, ráadásul további 15-öt rendeltünk belőlük, így ebből az alaptalan vádból nem lett ügy. Végül 60 darabos sorozat lett a Szöcske becenevű mozdonyokból.”

A 80-as évek gépész nehézségei közül kiemelkedik a V43-asok blokkolása.

A V43-as mozdonyok sorozatos blokkolásai feladták a leckét, üzem és balesetveszélyes volt a helyzet, de mivel nem előzmény nélkül alakult ki a forgóváz-blokkolás, így a szokatlan hangokat észlelve időben meg tudtak állni a mozdonyvezetők. Kiderült, hogy a fogaskerekekkel van a baj, hiába volt ugyanis külön-külön minden alkatrész új állapotban a gyártási tűréshatáron belül, üzemi kopások miatt összeadódtak az egyenkénti kis eltérések, és előállt a mérethiba. Egy új megmunkáló gép beszerzése, valamint az illesztési feladatok Északiba helyezése oldotta meg a problémát a Ganz-Mávag gyártási és a MÁV javítási területén.

„Bajusz Rezsővel, a vezérigazgatóval nagyon szerettem együtt dolgozni. A MÁV-nak a jugoszlávok sok pénzzel tartoztak, ám értesültünk róla, hogy a szabadkai járműjavítóban van szabad kapacitás, az adósság terhére elvégeznék 500 darab fedett típusú teherkocsi főjavítását. Már kétszáz elkészült, amikor hívott Bajusz Rezső, hogy ki leszek rúgva vele együtt, mivel „elposcsékoltuk” a devizát (1984-et írtunk).

Jelentések sorozatát írtuk, megindokolva, hogy évtizedek óta tartozik a Jugoszláv Vasút, és semmi remény nincs arra, hogy a tartozást devizában kifizesse. A tartozás behajtására csak áruban van lehetőség, így teherkocsik javításában. Megjegyzem: jó minőségben végzett munka volt. Végül elsimult az ügy, igaz, csak 400 kocsi készült el.”

Később, 1991-ben a MÁV szolgálati és polgári menetrendkönyvei még meglévő tartozás fejében Jugoszláviában készültek. Még sokáig fennálltak a tartozások, később már Jugoszlávia utódállamaival.

Megfontolt és gyors döntés volt a személyszállítási kínálat növelésére a „komfort kocsik” kialakítása a Dunakeszi Járműjavító vezetésével. „Ebben közreműködött Varga Lajos, a szerkesztés vezetője, *Perger Imre*, a személyszállító osztály főmunkatársa, valamint Rosta László és *Juhász Gyula* gépész munkatársak. Egy hét alatt átgondoltunk és előálltunk egy vázlattervvel, műszaki és gazdasági elemzéssel, amely kedvező fogadtatásra talált. Az akkori műszaki vezérigazgató-helyettes gyors döntése alapján 4-5 hónap alatt 1986-ban elkészült – régi kocsiból átalakítással – az első kocsi. Végül hat ilyen kocsija lett a MÁV-nak, ezek az utasok körében nagy népszerűségnek örvendtek.”

Csárádi János „**vasúti kettős életnek közös része a villamos vontatás**” részei a vonal villamosítás és a villamos vontatójárművek fejlesztésében töretlen hit és szeretet volt.



6. ábra: A BDV motorvonatot megtekinti Csárádi János (fotó: MÁV).

Gépészeti szakszolgálatnál végzett tevékenységéhez fűződik a hazai gyártású villamos motorvonatok MÁV beszerzésének kezdeményezése. A BDV motorvonat fejlesztését 1986-ban az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság 20 millió forinttal támogatta. A prototípus motorvonatok 1988-ban készültek el, majd a Budapest-váci vonalon álltak szolgálatba, a Budapesti Igazgatóság területén, amelyet akkor Csárádi János vezetett.

Csárádi János tehát 1986-ban lett a MÁV Budapesti Igazgatóság vezetője. A négyéves igazgatói működése alatt építették át Ferencváros és Székesfehérvár-rendezőket, valamint a Keleti pályaudvart.

Az 1986-os döntési helyzetről 2012-ben ezt írta: „Várszegi Gyula akkori vezérigazgató 1986 közepén agítálni kezdett, hogy legyek forgalmi igazgató, vagy vállalom el a budapesti területi igazgatóság vezetését. Mindkét helyen komoly anarchia volt, egy nap hezitálás után a budapesti területet választottam, mert ott láttam minden probléma forrását, ahol komoly szakmai feladatokat kellett megoldani. A Keleti pályaudvar vágányhálózatának teljes átépítését akkor tervezték, utasperonokkal és új biztosítóberendezés telepítésével együtt. A korszerűsítés nagy forgalmi szervezési munkát követelt hálózati szinten, de különösen



7. ábra: A MÁV Rt első ügyvezető vezérigazgatója

a Budapesti Vasútigazgatóság területén. Jó visszaemlékezni évtizedek távlatából is arra a csapatmunkára, amely társ-vasútigazgató kollégáim és munkatársaim részéről a Vezérigazgatóság szakágai és az igazgatóság valamennyi munkatársa részéről megnyilvánult. A hosszában kettévágott állomásnak hol a jobb, hol a bal fele volt teljesen lezárva, a vonatok egy részét más állomásokra tereltük. Eközben Ferencvárosban is fejlesztések történtek, amelyek átmenetileg szintén komoly zavartatással jártak. Ezeken sikerült úrrá lenni és a beruházásokat sikeresen megvalósítani. Fontos feladatomból volt Záhonyba minél több üres tehervagon küldése, ez örökzöld probléma volt. Gondot jelentett, hogy a kirakásról sokszor padlóhiányosan kaptunk vissza a vagonokat: a rakodásnál a markolók gyakran megsértették, illetve felszedték a fapadlókat. Ebből örökké konfliktusok voltak.

Az elmúlt évek enyhébb, hófúvástól mentesebb téli időjárása nem felelteti el, hogy nem volt ez mindig így.

„Az 1987. januári zord időjárás nemcsak számomra, de az akkori vasutas munkatársaimnak is életre szólóan emlékezetes maradt. Egy megoldás látszott csak a forgalom fenntartására a középállomásokon: a váltók többségét egyenes állásban lezárni és szükségmenetrend szerint közlekedni, vona-



8. ábra: A MÁV 2000 program bemutatásán az akkori közlekedési miniszterrel Siklós Csabával készült fotó (Csárádi János gyűjteménye.)

lanként néhány, mindenütt megálló vonatpárral. Még az „irodisták” is önként vállalva mentek havat lapátolni, nagy volt az összefogás, mindenki megmozdult, felemelő érzés volt. Urbán Lajos miniszternek forródrót kapcsolata volt a területi vasúti igazgatókkal. Egyszer hívott, hogy nincs a ferencvárosi malomban búza, lehet-e valamit tenni. Végül két helyről már megrakott gabonás kocsikat hoztunk, két villamos mozdonyra, amelyeknek a közlekedését hótólóval felszerelt dízelmozdony biztosította. A malomba vezető iparvágányt pedig sorkatonák lapátolták le. Tejet is így hoztunk fel Rákosra, a gyárba. A gyárban azonban a tejet már nem tudták átfajteni, mert belefagyott a tartálykocsikba. Segítséget kértek a MÁV-tól a tej lefejtéséhez. Végül ponyvával letakartuk a vagonokat, és egy 424-es mozdonyból gőzt engedtünk a ponyvák alá, óránként két vagon tudtunk így kiolvasztani, természetesen a tejfeldolgozó szakembereinek irányításával.”

A MÁV vezérigazgatói munkakörét 1990. augusztus 1-jével pályázati úton nyerte el. A MÁV Részvénytársaság első ügyvezetői vezérigazgatója lett.

Vezérigazgatói tevékenysége alatt jelentős lépéseket tett az állami finanszírozás, az állam és a MÁV kapcsolatának gazdasági alapon való rendezésére, valamint a vasút piacgazdasági

működésére való átalakítás érdekében.

Elkészült a „MÁV 2000” vasútfejlesztési stratégia, elfogadták az új vasúti törvényt.

Csárádi vezérigazgatói korszakában elkészült a 20. BDV valamint az új hajtásrendszerű BV és BVh motorvonatok is.

A MÁV személyszállítás nemzetközi pozíciójának megtartása érdekében nagy sebességre alkalmas és magas komfortú személykocsik beszerzése mellett 1992-ben megindult a belföldi INTERCITY (IC) forgalom.

„Még 1991-ben kaptunk egy levelet, hogy kizárnak minket a nyugati nemzetközi (EuroCity) forgalmakból,



9. ábra: A MÁV 2000 program dokumentumának egy példánya Csárádi János gyűjteményében megtalálható volt 2021-ben.



10. ábra: A BDV 015-ös tüzembe helyezése (fotó MÁV)

ha nem javul néhány éven belül a járműveink műszaki színvonala és komfortja. Ez presztízből is fontos volt, hiszen 1922-től a MÁV részt vett a nemzetközi személyforgalomban, de bevétel szempontjából is meghatározó nagyságú ez a szegmens. Öt pályázóval tárgyaltunk, akik közül egy közgazdasági, jogi és műszaki szakértőkből álló bizottság választott. Végül az ár, a határidő és a garancia volt a döntő, amely szempontok alapján egyértelműen a spanyol CAF került ki győztesen. A hitelhez kormánydöntés kellett, szerencsére az MNB is támogatta az elképzelést, így megkaptuk a szükséges 100 millió dolláros állami garanciát a 75 kocsis beszerzésére. Ez olyan jelentős szerződés volt, hogy *Göncz Árpád* államfőt én is elkísérhettem hivatalos spanyol útjára, még frakkot is kellett vennem *János Károly* király vacsorájára. Európa legmodernebb nemzetközi kocsiparkja lett a miénk, amely alig négy év alatt behozta az árát.”

A MÁV reformjáról, az IC bevezetéséről és az áruszállítás járműfejlesztéséről a következőket mondta:

„Elkészítettük 1990-ben a vasút stratégiáját MÁV 2000 címmel. Lehetőséget láttunk a kombinált fuvarozásban: Budafok-Hároszon három hónap alatt készült el a Ro-La-terminál, de a kiskundorozsmai is hamarosan megépült. Rövid idő után napi öt vonatpár

közlekedett Szeged és Wels között, speciális kamionszállító kocsikkal. A kezdeti siker után megdöbbenve tapasztaltuk, hogy egyik napról a másikra eltűntek a kamionok.

Kiderült, hogy a minisztérium növelte a közúti útvonalengedélyek számát, így már nem voltak ösztönözve a kamionosok a vonatozásra.

Máig úgy vélem, hogy a kombinált fuvarozás a vasúti áru fuvarozás jövője, ami a környezetvédelem, a sorozatos közúti balesetek megelőzése és közútjaink műszaki állapotának megőrzése miatt is fontos.”

A hálózat racionalizálása nem merült fel, az akkori gazdaságossági számítások az egyes vonalak hálózati hatásait is figyelembe vették. Az jött ki, hogy minél nagyobb a személyszállítás egy vonalon annál veszteségesebb, vagyis a fővonalak okozták a MÁV hiányát.

„A mellékvonalak jó részén egyes termények kampányidőszakában jelentős áruforgalom volt, ami egyenesen nyereségessé tette ezen szakaszok fenntartását. Ám a szervezeti változások napirenden voltak. Megszüntettük az üzemfőnökségeket, a gyakorlatban nem működtek jól ezek a „kis vasúttársaságok”, személyi ellentéteket, kiskirályságokat eredményeztek, és mivel jellemzően a forgalmi területről lettek kinevezve a vezetők, így ez forgalmi sovinizmust szült, vagyis a forgalom igényei mellett háttérbe szorult a többi szakág. A kis csoportok érdekei kerültek döntően előtérbe, nem pedig a MÁV közös érdeke. Büszke vagyok rá, hogy noha a kétórás figyelmeztető sztrájkok évente rendszeresek voltak, napos vagy hosszabb munkabeszüntetésre nem került sor, mert mindig sikerült megegyezni. A 1993-tól az alaptevékenységhez



11. ábra: A MÁV-nak szállított spanyol CAF kocsis a gyártó cég átadóvágányán 1994-ben (Fotó: Murárik László)



12. ábra: A MÁV Taurus Rola vonatot továbbít 2006-ban

nem kapcsolódó területeket kft-kbe szerveztünk. Több mint 100 Kft-t alapítottunk, amelyek egyike sem ment csődbe az alapítása utáni években. A kiszervezésre rákényszerített minket a sors: mindenki el volt kényelmesedve. Szabadkezet kaptak az ügyvezetők, hogy a cég profilját belátásuk szerint alakítsák, bővítve a megbízók körét például a fuvarpiacon, vagy épp a többi szakág területén nem a MÁV-hoz kötődő munkák vállalásával.”

A MÁV bekapcsolódott a RO-LA forgalomba, bővült a MÁV kocsiparkja, erre a forgalomra alkalmas hazai gyártású speciális kocsikkal. Erre az időszakra esik a MÁV felvétele az EUROFIRMA – pénzügyi intézménybe, amelyet a vasúti gördülőpark fejlesztésére hoztak létre 1955-ben a nyugat-európai országok, és ahova 1957-től csak a MÁV-ot vették fel 1992. szeptember 1-jén.

Csárarádi János kezdeményezte az Eurofima társasággal az együttműködést, amely több mint egy évtizeden át egyedüli forrása volt a MÁV járművek korszerűsítésének. Ez megteremtette a pénzszegény korszak túlélésének lehetőségét és a hazai járműjavítók számára több járműsorozat felújítását tette lehetővé, ezzel javítva a járműpark egy részének műszaki állapotát.

„Én a MÁV-állam kapcsolat (finanszírozás) rendezetlensége mellett a vasúti törvény hiányát (a fuvarozási kényszer el nem törlesztését), valamint az EUROFIMA-hoz csatlakozás, halogatását emeltem ki. Az utóbbi kérdést nem ismerte, noha már júliusra elkészítettük a kormánynak az előterjesztést, ami (úgy tűnik) elakadt a minisztériumban” nyilatkozta.

Az EUROFIMA egy bázeli székhelyű pénzügyi szervezet, amelyet a vasúti gördülőállomány fejlesztésének finanszírozására hoztak létre még az 1950-es évek első felében. 1957-ben vették fel az utolsó tagokat, a görög és a jugoszláv vasutakat. Ez volt a legolcsóbb módja a járműbeszerzéseink finanszírozásának. Antall megkérdezte, mikorra lehet ebből kormány szintű előterjesztés. Január másodikára – feleltem.

Meglepődött rajta. Január 8-án elfogadta a kormány az előterjesztést, augusztusban pedig aláírhattam a csatlakozási szerződést. Nagy eredmény volt, hogy sikerült meggyőznünk az EUROFIMA igazgatóját, hogy az addigi gyakorlattal ellentétben ne csak új beszerzést,

hanem nagyjavításokat is finanszírozzanak. Így az IC-kocsikat ebből a forrásból készítettük el, de jutott a hitelből mozdonyok nagyjavítására.”

A teljesség igénye nélkül néhány 1993-2006 között EUROFIMA hiteltől megújult járműtípus:



13. ábra: Első generációs belföldi IC kocsik kialakítása Dunakeszin



14. ábra: Bz korszerűsítésekkel Interpici motorkocsik és vezérlőkocsik születtek Szombathelyen



15. ábra: M44 sorozató tolatómozdony korszerűsítés Szolnokon



16. ábra: Antal József miniszterelnök a MÁV vezérigazgatójához látogat

Az EUROFIMA-t államközi szerződéssel hozták létre az alapító államok 1956-ban, amit később 2056-ig meghosszabbítottak. A társaság részvényesei az egyezményhez csatlakozott európai tagállamok vasútjai. A MÁV Zrt. 1992-ben kapcsolódott be az EUROFIMA tevékenységébe.

Az EUROFIMA-hoz csatlakozást hatalmas sikerként élte meg, mivel ez a bazeli székhelyű pénzügyi szervezet utoljára 1957-ben vett fel új tagokat. A csatlakozásban nagy szerepet játszott Antall József, a rendszerváltás utáni első miniszterelnök, aki a vezérigazgatói meghívást elfogadva – ilyen esemény utoljára 1946 júliusában történt –, 1991. decemberében a a MÁV székházba látogatott és a magyar kormány segítségét ajánlotta fel a csatlakozás érdekében. (16. ábra)

Magyarország kormánya garanciát vállal azon kötelezettségek teljesítéséért, amelyeket a MÁV Zrt. az EUROFIMA felé szerződésben vállal. Az EUROFIMA vasúti járművek beszerzését, illetve felújítását finanszírozza: rendelkezésre bocsátja a szükséges tőkét vagy saját maga vásárolja meg a gördülőanyagot. A finanszírozási eszközöket nyílt piaci

és magánkölcsonök, illetve hitelek útján teremti meg. A társaság a finanszírozott járművek tulajdonosa, vagy zálogjoggal rendelkezik azokon a kölcsön teljes visszafizetéséig.

A MÁV Zrt. a járművek beszerzése és felújítása iránti rendkívüli igénye miatt a szervezetben való tagságot indokoltnak tartotta.

A MÁV Zrt. szerint 1994-től 2005-ig – 2006. évi devizaárfolyamon számítva – összesen mintegy 81 milliárd forintot használt fel az EUROFIMA

keretéből. A vasúttársaság ebből a forrásból 645 mozdonyt, 410 teherkocsit, 242 motorkocsit, 192 személykocsit, 24 elővárosi vezérlő-kocsit és 15 étkezőkocsit újított fel.

Csárádi János vezérigazgatósága alatt megkezdődött a vasúti infrastruktúra évtizedek óta elmaradt fejlesztése, a Budapest –Hegyeshalom vonal teljes rekonstrukciója és nagyrészt 160 km/h sebességre átépítése.

A központi forgalmi ellenőrző a KÖFE és az irányítórendszer a KÖFI elterjesztése is erre az időszakra esett.

MÁV Központi forgalomirányítás története:

Miskolci KÖFE–Hatvan–Miskolc–Mezőzombor–Felsőzsolca–Hidasnémeti–Kb. 230 km – 1986.

- Szegedi KÖFE – 41 állomás, 330 km – 1992.
- Budapest-Hegyeshalom KÖFE-FET – 180 km – 1990-es évek második fele

KÖFI rendszerek

- Mezőzombor-Nyíregyháza –D55 – 1971. – 5 állomás; 50 km
- Dél-balatoni KÖFI–Szabadbattyán–Balatonszentgyörgy – KÖFE, GVM 85, 1983. – 1993. KÖFI, 11 + 5 állomás; D55, 107 km
- Veresegyházi KÖFI – Fót, Csomád, Veresegyház, Órbottyán;

KÖFE és KÖFI a MÁV Zrt. hálózatán 2009-ig



17. ábra: A MÁV KÖFE hálózat 2009. állapotát mutató térkép

WSSB – 1974, URSATRANS FCS 421 – 1999, ILTIS, 25 km

Távvezérlés Elektra biztosítóberendezések kapcsolatával

- MÁV – AKF ALCATEL Kezelő Felület – Boba – Bajánsenye oh., kb. 100 km, 2002 – 2009., több fázisban – Vecsés – Üllő – Monor, 2007. – szabályozási problémák – Kőbánya-Kispest – Pestszentlőrinc, 2009., szomszédos állomás távvezérlése
- GySEV – AKF ALCATEL Kezelő Felület – Sopron – Szombathely, 75 km, 4 állomás, 2006. – Szombathely – Szentgotthárd, 60 km, 6 állomás, 2009.
- MÁV-HÉV – EBO elektronikus kezelőfelület – HÉV Batthyány tér – Békásmegyér – HÉV Boráros tér – Csepel

Csárádi János vezérigazgató vasút diplomáciai munkája jelentősen hozzájárult a társvasutak együttműködéséhez az UIC reformjainak a végrehajtásához.

Siklós Csaba közlekedési miniszter távozása után megváltozott a MÁV vezérigazgató körül a helyzet. Az utódjával már nem volt ilyen jó az együttműködés. Erről ezt nyilatkozta:

„Schamschula György máshogy képzelte a cég gazdaságpolitikáját, mint én.

Nem írtam alá olyan dolgot, amely nem szolgálta a MÁV érdekét, és a lelkiismeretemmel nem volt összeegyeztethető. Ennek az lett a következménye, hogy 1994 márciusában behívott és közölte, hogy nagyobb vezetői tapasztalattal rendelkező vezetőre van szükség a MÁV-nál.”

(Szerk. megjegyzése: Mai szemmel az a 32 éves vasutas szakmai múlt – amivel Csárádi János 1994-ben vezérigazgatóként rendelkezett – napjainkban igen ritka, nehezen teljesíthető feltétele a vezetőválasztásnak. Ezért ilyen követelményt nem is nagyon szoktak



18. ábra: Püspökladányi Karbantartó bázis a mosóvágánya bevezetett 25 kV-os felsővezetékkel

manapság az új vasutas vezetők kiválasztásához előírni).

Csárádi János vezérigazgatói posztról távozása után 1995-ben megalapította a Hungarail Kft-t. A kis mérnökiroda a több lábbon állás részeként több tevékenységet végzett párhuzamosan. Csárádi János a Hungarail Kft-ben is a legnagyobb érdeklődést a vasút fejlesztés és a villamosítási szakterület iránt mutatta.

Többek között 2006-ban részt vett a Stadler Püspökladányi Karbantartó Bázisát tervező, fejlesztő csapatban, ahol Magyarországon először létesült olyan korszerű vasúti járműmosó, amelybe a felsővezeték, a 25 kV-os áramellátást bevezették.

Később a Püspökladányi alagút újszerű 25kV átvezetés szigetelési megoldásával büszkélkedhetett, mint tervező.

Az elmúlt évtizedben a villamos hálózat tervezése mellett a vasútfejlesztési munkák kivitelezését támogatta független mérnökként. Többek között a Békéscsaba – Murony, a Debrecen – Püspökladány, az Esztergom – Rákostelep, a dél-balatoni vonal korszerűsítése, a Szabadbatyán – Balatonfüred MÁV vonalak és a GySEV vonalain pl., a Rajka állomás átépítésének villamosítási munkáiban vállalt mérnöki illetve tervezői szerepet cégével.

Folyamatosan harcolt a MÁV saját kutatóbázisának felszámolása ellen, „a vasút egy összefüggő rendszer” ezt hirdette.

Sürgette olyan műszaki alkotóműhely létrehozását, amellyel a vasúti járművek, a pálya és a felsővezeték hálózat, mint egyetlen összefüggő rendszer elemeinek egységes és mindenre kiterjedő vizsgálata elvégezhető lenne. E nagy álma megvalósulását nem élhette meg.

Gazdasági mérnökként kitartóan küzdött a vonalvillamosítás gazdaságos tervezéséért, villamosított hálózatok felújításának költségghatékony, takarékos kivitelezéséért. A vasút gazdaságos fejlesztéséért szakírásaiban is hangot adott. Lásd pl. Vasútgépészet 2017. évi 2., 3., 4., számát.

A vasút-villamosítási és gépészeti munkája elismeréseként Munkaérdemrend ezüst (1971) és Munkaérdemrend arany (1987) fokozatú kormánykitüntetésben részesült. „A szovjet csapatok kivonulásakor a vasúti szállítási feladatok során végzett átlagon felüli munkája elismerésére” a Honvédelmi Miniszter „Díztör” kitüntetésben részesítette (1991. július).

Évtizedek óta tagja volt a Közlekedéstudományi Egyesületnek, több mint egy évtizede a Magyar Mérnöki



19. ábra: A Honvédelmi Miniszter „Disztőr” kitüntetésé 1991 júliusából



20. ábra: Vasúti szakkönyvek, apró részlete 2021-ben a Hungarail Kft-ben

Kamarának. A kamarai munka elismeréseként Csány László díjjal jutalmazták 2016-ban.

A vasút-villamosításról, a vasút-gépészetéről szakkönyvek, a vasút re-

formjáról több szacikke jelent meg bel- és külföldön egyaránt.

Csárádi János 2020. december 2-án bekövetkezett haláláig, több mint huszonöt éven át a Hungarail

Kft. vezetőjeként, és szakíróként is tevékenykedett.

Szerkesztette:
Csárádi Dóra, Kovács Károly



Holcsik Ferenc

1950-2021

Holcsik Ferenc Budapesten született.

Budapest a IX. kerületi József Attila Gépipari Technikumban 1968-ban gépgyártás technológusként végzett. Tanulmányait a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola akkor még Budapesten működő Közlekedéssépítési Karán folytatta, ahol vasút-gépészet szakirányon „jeles” minősítéssel diplomázott 1972-ben. MÁV szolgálatba 1972. szeptember 1-től lépett mérnök-gyakornokként a Hámán Kató Vontatási Főnökségen.

1973-ban letette a forgalmi szakvizsgát, majd két év kötelező sorkatonai szolgálatot követően 1975-ben felsőfokú vontatási szakvizsgát és dízelmozdony-vezetői vizsgát tett. 1983-ban ezt kiegészítve villamosmozdony-vezetői, majd 1984-ben gőzmozdony-vezetői vizsgákat tett.

1975-től 1979-ig a Hámán Kató Vontatási Főnökségen dízelmozdony-resszortként dolgozott, ahol az M32, M43-M47, M44 és M62 sorozatú mozdony karbantartásával foglalkozott.

1977-ben újítási ügyintéző szakvizsgát, majd az Országos Találmányi Hivatalnál iparjogvédelmi vizsgát szerzett.

1979. október 1-től a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti Szakosztályán előbb a vontatójármű karbantartási ügyekkel, majd ezután mozdonyüzemeltetéssel foglalkozott.

A Mozdonyüzemeltetési Osztály munkatársaként két évtizeden át foglalkozott a vontatójárművek felhasználási, nyilvántartási, gépész-laboratóriumi és járműberleti ügyeivel. A vontatási laboratóriumok, és az ott dolgozók munkáját másfél évtizeden át koordinálta, és részt vett egy, a témát érintő szakjegyzet írásában és szerkesztésében is.

1980-tól kezdett foglalkozni a „gőzmozdony ügyekkel” is, vagyis a vontatójármű állagból selejtezésre kerülő, de megőrizni, kiállítani kívánt járművek további sorsának ügyintézésével. Ez az 1980-as évek végétől kiegészült a megőrzendővé minősített AB-mot motorkocsik további sorsának koordinálásával is.

A MÁV História Bizottság Jármű Albizottságának megalakulásától, 1984-től aktív tagja volt. Elnök-vezérigazgatói megbízás alapján egy öt éves intervallumon keresztül szervezte a MÁV vasúti jubileumi ünnepségeit, az 1993-ban 7 ország részvételével rendezett „125 éves a MÁV”; és az 1996-os, 14 ország részvételével zajlott nagyszerű „150 éves a magyar vasút” anyagföldi járműparádákat. Mindkét eseményről készült kiadvány íróként és szerkesztőként közreműködött.

Tevékenyen részt vett a Magyar Vasúttörténeti Park megnyitását előkészítő tevékenységben.

A Magyar Vasúttörténeti Park és a MÁV Nosztalgia Kft. a kezdeményezésére és közreműködésével „honosította” a látvá-

nyos zólyomi Lokomotív Grand Prix-t. A Közép-európai Gőzmozdony Grand Prix és Étkezőkocsi Találkozó 2015-ig állandó eleme volt a Vasúttörténeti Park programjának. Szervezte a külföldi járművek magyarországi látogatását, és a MÁV Nosztalgia Kft. által üzemeltetett járművek zólyomi és strasshofi viszontlátogatásait.

A MÁV Rt. gondozásában 2001-ben jelent meg a „Magyar Vasúttörténeti Park” című könyve (közismert nevén a ’sárga könyv’), amiben feldolgozta a Park létesítésének történetét és bemutatta az ott kiállított járműveket.

2003-ban a Széchenyi István Egyetem mérnöki továbbképzésén, logisztikai és műszaki szállítmányozási menedzser szakmérnöki képzés minőségbiztosítási szakirányán kiváló minőségű másoddiplomát szerzett.

A MÁV-os munkaviszonya befejezése után, 2008. február 1-től az önálló vasúvállalattá alakult MÁV Nosztalgia Kft.-nél dolgozott tovább vasútüzemi referensként.

2015-ben a Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány megbízásából közreműködött a „15 éves a Vasúttörténeti Park” ünnepség szervezésében, és társszerzője volt a megjelent jubileumi kiadványnak, majd 2018-ban a „150 éves a MÁV” nemzetközi járműtalálkozó vasútüzemi szervezésében és lebonyolításában működött közre. Holcsik Ferenc személyében a Vasútgépészet szerzőjét gyászoljuk.

Emlékét megőrizzük.

Imri János, Fejes Antal, Kovács Károly