

Lovász István emlékére

1929–2014

Kedves kollégánk, és barátunk, *Lovász István* életének 85. évében 2014. január 26-án, hosszú betegség után eltávozott közülünk.

Nagy múltú mérnök családból származott, amelyben Ő már a hatodik generációt képviselte. *Lovász István* szépapja, *Beszédes József* (1786–1852) vízépítő mérnökként, tervezőként részt vett a Sió csatorna építésében, a Körös és a Duna Bába és Mohács közötti szakaszának szabályozásában. Vízépítő mérnökként az 1842-ben épült Linz–Budweis (Ceske Budejovice) között kiépített lóvasút vízrajzi terveit készítette.

Beszédes József unokája, *id. Pekár Károly*, *Lovász István* dédapja már az Arad–Gyulafehérvár közötti fővonalát 1868. december 22-én megnyitó Első Erdélyi Vasútnak volt vezető építőmérnöke.

Lovász István édesanyja, *Pekár Rózsa* Lőcsén és Iglón nevelkedett, az I. világháborút követően Budapestre jött, ahol iparművész diplomát szerzett. Édesapja, *Lovász Pál* (1896–1975) a Bácskából érkezett jogi egyetemre, Budapestre. *Pekár Rózsa* nagybátyja, *Pekár Mihály* Pozsony Erzsébet Egyetemének volt professzora. Az egyetem bezárása után fő célja a Pozsonyi Egyetem helyett a Pécsi Tudományegyetem létrehozása volt, amely 1923-ban nyílt meg. *Pekár Károlyt* Pécs városa díszpolgárává avatták. Ő invitálta a családjuktól távol élő fiatalokat Pécsre, akik egyetlen gyermekeként született *Lovász István* 1929. augusztus 17-én Pécsen.

Édesapja, *Dr. Lovász Pál* OTI igazgatói pozíciója mellett irodalomszervező és költői munkásságával emelkedett ki. 1931-ben megalapította az akkori vidéki Magyarország legnevesebb irodalmi társulatát, a Janus Pannonius Társaságot, melynek fennállása alatt titkára is volt. Több verseskötete jelent meg, az 1956-os forradalomról titokban írt verseit, a Mecseki Rapszódiaát 2006-ban adták ki a

Forradalom 50 éves évfordulójára. Pécsset teret neveztek el *Lovász Pál*ról.

Lovász István a pécsi cisztercita gimnáziumban tanult. Műszaki érdeklődése és a járművek, különösen a városi kötőtpályás közlekedési eszközök iránti vonzalma igen hamar kibontakozott. Búza téri házuk előtt vezetett az egykori a Pécsi Villamosvasút vonala. Közismert volt, hogy az ifjú István a 12 motorkocsi bármelyikét felismerte hangjáról.



A gimnázium után tanulmányait a Budapesti Műszaki Egyetemen folytatta. Egyetemi évei alatt alaposan megismerkedett a főváros villamos és BHÉV járműveivel.

1951-ben villamosmérnöki diplomát szerzett. Friss oklevelével a Budapesti Helyiérdekű Vasútnál állt munkába. A kezdetektől részt vett a BHÉV járműhiányának enyhítésére tett kezdeményezések megvalósításában.

Munkájának szeretete életét végigkísérte. Számos átszervezést, „cégábra-váltást” élt át a fővárosi közlekedésben, közben mindvégig a szakmára koncentrálna. Amikor 1952-ben – a budafoki vonalcsoportnak az FVV-be, a többi vonalnak pedig a MÁV-ba való integrálásával – a BHÉV-et megszüntették, *Lovász Istvánt* a MÁV Budapesti Igazgatóság Vontatási Osztályának Mozdonycsoportjába helyezték.

A MÁV Budapesti Igazgatóságánál eltöltött évek alatt is elsődlegesen a korábbi BHÉV járművekkel foglalkozott. Koordinálta a meginduló acélvázásítási munkálatokat és elkészítette a BHÉV járműpark MÁV rendszerbe történő átszámozását. Ekkor volt először lehetősége a MÁV teherkocsiparkját részletesen megismerni. És valószínűleg ekkor kötött életre szóló barátságot a vasúti teherkocsikkal.

1958-ban a BHÉV ismét önállóvá vált, ekkor a MÁV-tól a Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatóságára került. Feladata a BHÉV és az Fővárosi Villamosvasút fejlesztéseinek koordinálása volt.

Részt vett – a BME Vasútépítési Tanszék vállalkozásában készült – az „Elővárosi gyorsvasutak pályatervezési irányelvei” című KPM-utasítás összeállításában. 1960-ban megszerkesztette az országos szabvánnyá vált közúti-vasúti kerékszelvényt.

Lovász István nagy energiával bővítette a BHÉV akkor jelentős áruszállításához szükséges teherkocsi parkot. Az elavult, régi kocsik mellé nagy darabszámban vett át feleslegessé vált MÁV kocsikat, sőt azok egy részét a BHÉV igényei szerint át is alakította.

1961-ben az önálló BHÉV Műszaki Fejlesztési osztályvezetője lett és nagy lendülettel folytatta immár nem csak a járműpark fejlesztését, hanem a BHÉV teljes elővárosi szolgáltatási rendszerének korszerűsítését. Ekkor kezdődött a HÉV személyszállító járműparkjának teljes megújítása, gyakorlatilag a HÉV vonalak megmentése a korszerű személyszállítás megalapozásával. Az első lépés az M IX sorozatjelzésű motorvonatok gyártásának megindítása és az üzemes menetrend bevezetése volt, Magyarországon elsőként. Az M IX-es motorkocsi első jellegterveit *Lovász István* készítette. A típus fejlesztésében mindvégig szerepet vállalt és hihetetlen eredmény volt, hogy az első két,

BHÉV gyártású járművet 1962. november 7-én bemutathatták a budafoki kocsiszínben. A prototípus járművek sikerei alapján indult meg sorozatgyártásuk. A járműszerkezeti részt a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzemében, a villamos berendezéseket az akkori NDK-ban, a hennigsdorfi „Hans Beimler” járműgyárban készítették. 1965-ig 27 darab 3-részes motorvonat készült el, ezekből 7 szerelvény még ma is üzemel. A járműenként négy darab kétsávos ajtóval, alacsony padlósíntel 50 év után is a BHÉV legjobb utascserejű járművei. A hennigsdorfi céggel a villamos vontatómotorok beszerzése kapcsán kialakult együttműködés eredményezte az 1970-től beszerzett M X és M XA motorvonatok BHÉV számára történő fejlesztését és beszerzését a „Hans Beimler” gyárból.

A használtan átvett és felújított teherkocsiparkot 1962 után új, saját tervezésű kocsikkal is gazdagította. 1958 és 1968 között a fenti kezdeményezéseivel a BHÉV teherkocsi parkját többszörösére növelte, jól kihasználható, korszerűnek mondható járműparkot hozott létre. A személyszállító járművek hiányát az M IX-es és M X-es motorvonatok megfelelő számú beszerzéséig az FVV és az időközben megszűnt pécsi villamos vasút járműveinek átvételével és acélvázastásával, korszerűsítésével is enyhítette. Közben a vasúti pálya és az egyenáramú villamos vontatás ekkor már ismert szakértőjeként a vidéki villamosvasutak, de a Mecseki Szénbánya villamosvasútjának is rendszeresen adott szaktanácsot.

1968-ban a főváros a tömegközlekedési vállalatokat ismét egy cégbe szervezte, létrehozva a BKV-t. Ekkortól a BKV Központi Műszaki Fejlesztési Osztályán osztályvezető helyettesként, majd 1976-tól a Fejlesztési Igazgatóság szaktanácsadójaként dolgozott. 1986-tól a Műszaki vezérigazgató helyettes szaktanácsadója volt.

Többek között jelentős mértékben közreműködött a BKV ma is meghatározó TÁTRA T5C5 típusú villamosok beszerzésében, az infrastruktúra és a járművek összehangolásában.

1973-ban a BKV elsősorban a BHÉV pályák felújítására és karbantartására korszerű Plasser pályaépítő gépeket szerzett be. A drága gépekhez szóba került sínmező szállító kocsik importja is. *Lovász István* azonban meggyőzte a cég vezetését, hogy az I. világháború idején az Egyesült

Államokból Európába, majd a II. világháborúban az SNCF-től a MÁV állagába került 4-tengelyes kocsi típus tökéletesen alkalmas a feladatra. 12 ilyen kocsi a MÁV üzemi járművei közül, majd Diósgyőrből, a Lenin Kohászati Művektől, és az Ózdi Kohászati Üzemektől sikerült szereznie. Így egy egységes járműpark jött létre, amely a Plasser gépláncot kifogástalanul kiszolgálta.

Sok évtizedes szakmai munkáját mindvégig a tévedhetetlen ismeretek, hatalmas, mindig pontos lexikális tudás, valamint megalapozott szakmai véleményének következetes megvédése jellemezte.

Különös érzékkel kötődött elsősorban a járművek, de tágabb értelemben a teljes vasúti rendszer történelmi hagyományaihoz, azok megőrzéséért sokoldalú tevékenységet fejtett ki. Több évtizeden keresztül volt Közlekedési Múzeum külső munkatársa, valamint a Paksi vasúttörténeti emlékhely gondozását is feladatának tekintette.

A MÁV História Bizottságának alapító tagjaként 1984-től haláláig az egyik legaktívabb védője volt a magyar vasút historikus értékű járműveinek. Hatalmas energiát fektetett a megőrzésre kijelölt járművek felújításának korhű kivitelezésébe, a szükséges dokumentációk biztosításába. A Magyar Vasúttörténeti Park gondozásában, fejlesztésében ugyancsak sikeresen működött közre.

Érdekes feladatot vállalt a Szerencsi Vármúzeum hatalmas képeslap gyűjteményének többéves feldolgozása terén, elsősorban a régi városközlekedési képekre koncentrálni. Jelentős mennyiségű publikációja jelent meg, többek között az Eisenbahn című szaklapban, valamint a teljesség igénye nélkül: *A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada – monográfia; Nagyvasúti vontatójárművek Magyarországon; A Budapesti Helyiérdekű Vasutak története stb.*

Az egyik legjelentősebb kezdeményezése a Szentendrei Városi Tömegközlekedési Múzeum alapítása, kiépítése, és folyamatos fejlesztése volt. A hazai városi közösségi közlekedés még fellelhető járműveinek listázása, védetté nyilvánítása, majd fokozatosan kiállítható állapotba hozása sok év folyamatos küzdelmét jelentette számára, a kiállítás sikere azonban igazolja fáradozásait. A múzeum érdekes része a Kárpát-medence határon kívüli városaiban fellelhető emlékek összegyűjtése és kiállításáért rendezése, mely egyértelműen *Lovász István* érdeme.

Rendkívül művelt, kitűnő nyelvtudással felvértezett, európai kultúrával rendelkező szakembert veszítettünk el *Lovász István* halálával, akinek emlékét kegyelettel megőrizzük.

Lovász György, Kisteleki Mihály



A Lovász István tervezte M IX HÉV