

**KISTELEKI MIHÁLY**

Okleveles gépészmérnök
Európa mérnök
Ny. MÁV igazgató

KOVÁCS KÁROLY

Okleveles gépészmérnök
Ny. MÁV mérnök főtanácsadó
Ügyvezető igazgató
EDKOPRESS Kft.



Hatvan év a vasútfejlesztés szolgálatában

KISTELEKI, MIHÁLY

Dipl.-Ing. für Maschinenbau
EURO-Ingenieur
MÁV-Direktor i.R.

KOVÁCS, KÁROLY

Dipl.-Ing. für Maschinenbau
MÁV-Oberbaurat – i.R.
Geschäftsführender Direktor
EDKOPRESS GmbH

MIHÁLY KISTELEKI

Mechanical Engineer
Eur Ing
Retired MÁV Director

KÁROLY KOVÁCS

Mechanical Engineer
Retired MÁV Engineer Chief
Councillor
Managing Director of
EDKOPRESS Ltd

Összefoglaló

Kisteleki Mihály nagy ívű pályafutásának fontos állomása a „Hatvan év a vasútfejlesztés szolgálatában” című összefoglaló írás, amellyel megismerkedhet a Tisztelt olvasó. Hatvan évről 600 mondat is szerény próbálkozás lenne egy ekkora életmű pontos bemutatására. Elfogadva, hogy az írás nagyrészt múlt idézés, ám ennek számos momentuma átvezeti az olvasót a vasút jövőjébe. A vasúti jövőjéről Kisteleki Mihály egykor a magyar vasút 150. születésnapján ezt mondta Angyal földön. Magyar vasút: 150 év múlt és legalább ekkora jövő. A szerző elhíresült mondatát, mivel 1996 óta újabb 25 év eltelt, átfoglalozom: a magyar vasútnak 175 év múltja, és legalább 175 év jövője van. Kocsis Gyula lektorunk magánvéleményét is ismerni kell, amivel szabad jelzést adott a cikk közlésének: „Úgy kerek az egész, ahogy Mihály leírta, nem sajátított magának nagyobb szerepet a valóságból – ezt teljesítette.”

Sechzig Jahre im Dienste der Eisenbahntwicklung**Zusammenfassung:**

Als eine/r wichtige/r Station/Meilenstein der umfassenden Laufbahn des Autors ist sein zusammenfassender Beitrag – „Sechzig Jahre im Dienst der Eisenbahntwicklung” – zu betrachten. Über 60 Jahre wäre eine Vorführung von 600 Sätzen auch ein bescheidener Versuch betreff exakter Beschreibung eines solchen Lebenswerks. Akzeptiert man, dass diese Schrift für den Leser in erster Linie eine Anführung der Vergangenheit ist, weisen doch viele Aspekte davon auf die Zukunft der Eisenbahn hin. Über die ungarische Eisenbahnen hat der Autor einst am 125 Geburtstag der ungarischen Eisenbahnen geäußert: 125 Jahre Vergangenheit, und mindestens eine solche Zukunft solcher Dauer. Da seit 1996 weitere 25 Jahre verstrichen sind, ändere ich den berühmten gewordenen Satz des Autors um: „Die ungarische Eisenbahn mit einer Vergangenheit von 150 Jahren hat mindestens eine solche Zukunft von 150 Jahren”. Betreffs Veröffentlichung des Artikels – als Zusatz – gilt der Satz für Freigabe des Lektors, Herrn – Kocsis, Gyula: „Es ist so vollendet wie Michael es beschrieben hat, er hat sich keine größere Rolle beigemessen als es in der Wirklichkeit war.”

60 Years in the Service of Railway Development**Summary**

An important milestone in the author's wide-ranging career is the summary article "Sixty Years in the Service of Railway Development", which the Dear Reader can get acquainted with. Even 600 sentences would be a modest attempt to present accurately an oeuvre of this size. Accepting that the writing is largely the citation of the past, but many moments of it take the reader into the future of the railways. The author said this about the future of the Hungarian railways in Angyal föld railway station on the 150th birthday of it. "The Hungarian Railways have 150 years of past and at least such a future." I rewrite the author's famous sentence, since another 25 years have passed from 1996: The Hungarian Railways have 175 years of past and at least such a future. I would like to add the sentence of our lector, Gyula Kocsis since he gave the permission the publication of the article: The whole thing is as round as Mihály described, he did not assume a greater role for himself from reality – he did.

Előszó, a társszerző gondolatai:

Sokszor eltűnődtem azon, hogy volt-e, van-e olyan műszaki értelmi-ségi, vagy mozdonyvezető a MÁV-nál, aki Kisteleki Mihályról ne hallott volna. Nem hiszem, mert e cikk írója igen sokat tett a hatvan vasutas éve alatt azért, hogy nagyon sokan megismerjék. Tanított Budapesten a Mechwart vasútépítész szakközépiskolában, a vasutas szakközépiskolák tanfelügyelőként járta az országot, közben 25 évig a Budapesti Műszaki Egyetem Vasúti Járművek Tanszékén a vasút járművek karbantartási, fenntartási kérdéseit oktatta egyetemi hallgatóinak. Tanár úr, így szólítják őt sokan ma is, fiatalabb és középkorú egykori tanítványai közül.

A Tanár úr, ebben az évben már 60. éve szolgálja a vasutat, fejleszti, tanít, nevel és ő maga is állandóan tanul.

A Tanár Urat immáron 60 éve a HÉV, majd a MÁV Zrt foglalkoztatja. Nekem igen nagy megtiszteltetés volt, hogy évtizedeken át főnökömnek tekinthettem, de ő a főnök megszólítást nem kedvelte, így volt és van ez már 44 év óta.

Kisteleki Mihály a MÁV Gépészet vezetőjeként erős szakmai csapatot épített maga köré, majd tette ezt a MÁV Fejlesztési Kísérleti Intézet igazgatójaként is. Beszélgetésink során szakmai élmények tengerét borította rám.

A csapatépítést a hétvégekre fakultatív alapon kiterjesztette. Elvitt

bennünket családotól túrázni, így formálta egyégy vasutas közösséget.

Kisteleki Mihály tehát nem csak a vasút megszállottja, ő hétvégeken a természet kedvelőjeként járta az országot, végigyalogolta az Országos Kék túra 2579 km hosszú útvonalát. (A több mint 200 pecsételő hely egyikét másikat útítársainak is megmutatta). Kedveli a komolyzenét, nagy élvezettel hallgathattuk bele a MÁV Szimfonikusok koncert előtti próbáiba, a Múzeum utcában.

A Közlekedéstudományi Egyesületi tevékenysége több évtizedes, ma is fontos szerepet tölt be. Amikor vezetői pozícióban volt, fontosnak tartotta a konferenciákon részvételt, az újdonságok első kézből átvételét,

átadását. Többek között ezért alapította meg a Vasútgépészetet.

Kiterjedt szakmai munkásságát jól szemlélteti pl., az, hogy vasúti járművek üzemét népszerűsítő filmek készítésében is részt vett. Az internetről megnézhető pl., a Gazdaságos vonattovábbítás című film.

<https://www.youtube.com/watch?v=5uWEtUSHQA8>

A szerző rendhagyó önéletrajzi írása, a hatvan év részletes bemutatása egy terjedelmes szakmai életutat megörökítő könyvben lenne teljes értékű. Akik jól ismernek, azok tudják, hogy tanító mesterem, Kisteleki Mihály felé 1977. évi megismerkedésünk óta kitüntetett figyelemmel fordulok. Negyvennégy éve tartó ismeretségünk ellenére sokáig kellett őt arra kérni, hogy elkészítse alábbi írását. A várakozás oka, Kisteleki Mihály ma is igen aktív, elfoglalt, tevékenyen részt vesz a MÁV Zrt munkájában, vezeti a MÁV História Bizottságát a Közlekedéstudományi Egyesület online konferenciáinak aktív szereplője és ezek teljesen kitöltik napjait. Elfoglaltságai ellenére szakított időt és elkészítette alábbi írását. Kifejezett kérésére elvállaltam, hogy társszerzőként támogatom írói munkájában. Azt reméljük, hogy még sok éven át művelheti kedvelt időtöltését, a vasutat. Úgy gondolom, hogy az elmúlt 60 év szakmai összefoglalása olyan mérföldkő, amely a szerzőtől közkinccsé tételért kiállt!

Ehhez kíván kellemes olvasást Kovács Károly.

Kisteleki Mihály Újpesten született, 1939. április 21-én. Gépészmérnökként végzett a Budapesti Műszaki Egyetemen 1962-ben.

Másoddiplomái: Dízel és Villamosvontatási szakmérnök, Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem, Budapest 1965. 01. – 1967. 04. Gazdasági mérnök, Budapesti Műszaki Egyetem, 1974. 09. – 1976. 12.

Szakmai minősítés: EUR ING (FEANI) 1994. 01. 29. Dipl. Nr. 164 02 HU

Nyelvismeret: német

Munkahelyek, munkakörök:

- 1961-1962 között egyetemi hallgatóként másodállásban segédmunkás a MÁV Nyugati motorszínben.
- 1962–1967 között a Budapesti Helyiérdekű Vasutak (BHÉV)
 - fejlesztési ügyintézője
 - járműjavító üzemi főmérnöke (Cinkota)

Főbb feladatok, munkasikerek:

Járműfejlesztés és átalakítás tervezési és kivitelezési munkái a Budapesti Helyiérdekű Vasútnál:

– elővárosi tehervonati mozdony tervezése; HÉV paramétereknek megfelelő teherkocsi tervezése, gyártásának koordinálása; 60 km/h sebesség bevezetésének műszaki előkészítése a HÉV hálózatának jelentős szakaszán, stb.

– a BHÉV M IX típusú motorvonatának tervezésben, összeszerelésben

és üzembeállításában közreműködés. A gyártókkal kapcsolattartás, tervezetetések. Az MX típusú motorvonat műszaki feltérfigyétének összeállításában közreműködés.

– A cinkotai Járműjavító üzem műszaki irányítása a Budapesti Helyiérdekű Vasútnál.

Az itt töltött időszakban az akkoriban önálló vállalként működő HÉV 102 féle járműtípust üzemeltetett, ezekkel kiszolgálva a jelenleginél lényegesen nagyobb hálózatának személyszállítási és dinamikus áruszállítási feladatait. Emiatt természetesen jelentős mennyiségű mozdony, motorkocsi (mindkettő dízel és villamos is), mellékkocsi (az ottani kifejezéssel pótkocsi) és teherkocsi típus üzemeltetését, és járműjavító fenntartását/javítását kellett biztosítani. A járművek egy részét eredetileg is a HÉV megrendelése alapján fejlesztették ki, de a feladatok gyakori változása miatt igen sok jármű átvétele történt meg más vasutaktól, sőt városi villamos vállalatoktól is, kisebb darabszámban. Ebből eredt a rengeteg, igen változatos életkorú, de főleg rendkívül öreg járműpark, nagyrészt műszaki dokumentáció nélkül. Emiatt is kiemelkedő szakembergárdát igényelt a HÉV járműfenntartása, a megbízható, folyamatos üzem biztosítása a budapesti elővárosi hálózaton. A cinkotai Járműjavító üzem kitűnő, általában 30-40 éves gyakorlattal rendelkező munkatársai biztosították a sokféle járműtípus gyakran rajzok, leírások



1. ábra: BHÉV M IX típusú motorvonat fotója (Fotó: Internet)



2. ábra: A BHÉV M X típusú motorvonat (Fotó: Internet)

nélküli javítását a részben jelentős mennyiségű favázis járművek esetében is. A műhely technológiai berendezéseinek korszerűsítése is alapvető feladat volt. Két darupálya építése, patak feletti híd kialakítása, az anyagellátás gépesítése is a feladatok közé tartozott.

A HÉV munkatársainak rendkívüli erőfeszítései ellenére az 1960-as évek elején egyre nehezebb volt a vegyes járműparkkal a feladatok ellátása, ezért szinte a HÉV „mentésének” eszköze volt az M IX típusú motorvonatok prototípusának „házon belüli” megtervezése és legyártása, majd ennek alapján a sorozatgyártás előkészítése és a HÉV munkatársai általi „levezénylése”. A már sorozatban gyártott motorvonatok járműszerkezetét a MÁV Dunakeszi Járműjavító üzem, villamos berendezéseit az egykori NDK Hennigsdorfi járműgyártó cége készítette. Dunakeszin a Járműgyártó üzemág vezetője Kardos Tibor volt, akivel gyakori vitáink voltak a HÉV által készített járműszerkezeti dokumentációk felhasználhatóságáról. Kardos Tiborral mintegy 20 évvel később a MÁV Vezérigazgatóságon kollégák lettünk, gyakran vidáman emlegettük fiatalkori emlékeinket. A járművek összeszerelését, üzembehelyezését a HÉV munkatársai végezték el, nagyrészt a cinkotai és a szentendrei járműjavító üzemben. A motorvonatokból 7 szerelvény még 2021 őszen is dolgozik a csepeleli gyorsvasúton.



3. ábra: MÁV Vontatási mérőkocsi (Fotó: Kovács Károly)

1967 – 1968 Vasúti Tudományos Kutató Intézet

– tudományos munkatárs

A fontosabb feladatok: Vontatójárművek vontatási és energetikai jellemzőinek vizsgálata, személykocsik hőtechnikai vizsgálata és minősítése a VTKI-nál. A kísérletek eredményei alapján alkalmanként módosítási és üzemeltetési javaslatok megfogalmazása. Az általában mérőkocsi próbamenetek során jelentőség nyílt a MÁV hálózatának jelentős részén az infrastruktúra és az üzemeltetés jellemzőinek megismerésére is.

Vasúti pályafutásának következő állomásának helyszíne. A **MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti Szakosztálya 1969 – 1996.**

– villamos mozdonyos ügyintéző

Villamos mozdonyok fejlesztésének koordinálása és üzembeállítása:

A feladatok között az első az akkor folyamatosan gyártott V43 sorozatú villamos mozdonyok szerződéseinek gondozása, átvételének, üzembeállításának, a gyártó cégekkel rendszeres kapcsolattartásnak rendszeres biztosítása volt. Érdekes kísérlet-sorozattal kellett megalapozni a villamos mozdonyok áramszedőinél a korábbi fém csúszóbetétek szénbetétre áttérését.

A német vasúti járműgyártó iparral a V 43-as sorozat gyártása során is folyamatos kapcsolatban volt a MÁV Gépészeti szol-

gálata. A tirisztoros járműtípusok akkori fejlesztése nyomán a MÁV egy V43-as (V43.1076 pályaszámú) és egy Ward-Leonard mozdonyral is végzett kísérleteket a tirisztoros egyenirányító rendszer esetleges bevezetése érdekében. A mozdonyok átalakításának, üzemeltetési kísérletsorozatának koordinálása is igen érdekes feladatot jelentett. A V43.1076 pályaszámú mozdony a kísérletek után visszaalakításra került, míg a Ward-Leonard mozdony selejtezéséig (V42.001 pályaszámmal) az átalakított formában üzemelt. Ebben az időben a MÁV Gépészeti Szakosztályán még igen kiváló idős munkatársakkal lehetett együtt dolgozni, akik hatalmas tapasztalatokkal rendelkeztek, tanulmányaikat általában még a II. világháború előtt végezték, egy korábbi kultúra képviselői voltak. Az 1960-as évek elején kialakult „közékedési csőd” feloldására beszerzett V43 villamos és M61 (NOHAB) dízel mozdonyok kiválasztásában és beszerzésében meghatározó szerepet játszottak többek között: Kullmann Lajos, Kőhalmi József, Dr. Heller György, Martinovich István, Oroszvári László, Szakács Gábor, Szládk Géza és a Szakosztály vezetői:



4. ábra: A MÁV V43 001 (Fotó: Kovács Károly)

Tölgyes Lajos és helyettese Varga Jenő. A velük együttműködés lehetősége, a tőlük tanulás alapozta meg az akkori fiatal munkatársak további szakmai tevékenységét. Személyesen is igen sokat köszönhetek ennek az együttműködésnek, tapasztalataik átvételének. Igen jelentős feladatot képezett az új járműtípusok beépítése a mindennapi üzemeltetésbe, a korábban gőzmozdonyokkal élő szakemberek átképzése.

A magyar vasúti járműgyártó iparral folyamatos kapcsolatban álltunk, új járműtípusaink fejlesztése területén, valamint a járművek sorozatgyártásának folyamatos ellenőrzésével.

– fejlesztési csoportvezető

Feladatok, munkasikerek a GJF. D osztályban:

Gépészeti jellegű fejlesztések előkészítése és koordinálása (járműtípusok kiválasztása és telepítése, villamos vontatás gazdaságossági elemzése, vontatási telepi rendszer fejlesztésének meghatározása stb.).

Jelentős feladat volt 1974-ben az akkori OMFB (Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság) megbízására külső szakértők bevonásával is egy hosszútávú vasútvillamosítás koncepció kidolgozásában közreműködés. Ebben a munkacsoportban sikerült először a teljes MÁV hálózat villamosításra érdemes vonalainak kiválasztása, gazdaságossági és üzemeltetési előnyök szerint prioritizálása. A kormányzati támogatással készült előkészítő anyag hatására indult meg a legforgalmasabb fővonalak dinamikus ütemű villamosítása a gyakorlatban is, a gazdaságossági és üzemi szempontok szerinti villamosítási sorrend helyességét igazolja, hogy jelenleg a MÁV hálózatának mintegy 40%-a villamosított és ezen bonyolódik az áruszállítás 90, a személyszállítás 85-86%-a. Az akkor villamosításra kijelölt vonalak közül mára csak a Hatvan-salgótarjáni vonal maradt dízel üzemű.

Kiemelt feladat volt az akkor még a gőzvontatáshoz illesztett vontatási telepek (eredetileg fűtőházak) raci-

onalizálása, összevonásának megszervezése. A munkabizottságban kialakított program megvalósítása folyamatosan megtörtént, jelentős mennyiségű karbantartó/üzemeltető bázis megszüntetése (Kisterenye, Szerencs, Zalaegerszeg, Kaposvár, Kiskunhalas, stb.), egyben a megmaradók korszerű vontatójárművekhez illesztése érdekében lépésről-lépésre átszerveződtek. A feladattal egybekapcsolva a bizottság kialakította a megmaradó vontatási telepek által kiszolgálható vonalakat és egyéb vontatási feladatokat, ezzel megalapozva és pontosítva a járműbeszerzés stratégiáját is. A járműfejlesztési programok abban az időben a magyar vasúti járműgyártó cégekkel is egyeztetve készültek.

Járműkonceptiók készítése, gépészeti szakszolgálat kutatási, fejlesztési koordinációja.

A közúti közlekedés dinamikus fejlődése az 1970-es években igen erős versenyhelyzet elé állította a vasúti közlekedést elsősorban a személyszállítás területén. Az egyre nagyobb számú gépkocsi biztosította és biztosítja az igényelt időpontban a háztól- házig közlekedés lehetőségét, amit ekkor még a városi útvonalak szűkös kapacitása sem fékezett. A vasút reakciója a gyakori, ütemes személyszállítási kínálat lehet, ehhez azonban kisebb befogadóképességű személyszállító járművek, – motorvonatok – szükségesek. Az erre vonatkozó svájci jelszó: „Kisebbségi vonatokkal, gyakrabban, gazdaságosabban”. A dízel területen már széles körben elterjedt motorvonatokat a villamos vontatásnál (elsősorban az elővárosi területen) is be kellett vezetni, ezért a magyar vasúti járműgyártó ipart felkértük a BDV sorozatjelzéssel ellátott elővárosi motorvonatok kifejlesztésére és gyártására. Hangsúlyozni kell, hogy abban az időben a járműfejlesztés jelentős részét a hazai ipar végezte, ezzel összefüggésben a MÁV gépészeti szakemberei is közreműködtek az új járművek kialakításában, elsősorban

a fejlesztési célok pontos meghatározásánál, valamint az üzemi tapasztalatok hasznosításánál.

Szükséges megemlíteni, hogy a vasútgépész szakma egy jelentős része eleinte nehezen fogadta be az új járműfejlesztési irányt (és a vonatgyakoriság növelését), a vezérlőkocsis ingavonatok továbbfejlesztését sokan támogatták. Az új fejlesztési irányok meghatározásában és a gyakorlatba átültetésében igen nagy szakmai irányítást kaptam Maráz Béla és Molnár Sándor uraktól, a villamosítás meghatározó irányítója ebben az időben Fodor Csaba volt.

1988 és 1990 között 20 db négyrészes BDVmot sorozatjelzésű villamos elővárosi motorvonat készült el, majd forgalomba álltak a budapesti elővárosi vonalakon, elsősorban a 70-es Budapest-Nyugati pályaudvar-Vác és a 71-es Nyugati pályaudvar-Veresegyház-Vác vonalon később kombinált szerelvényfordulóban. Az 1990-es évek elején először további 40 mellékkocsit rendelt meg a MÁV ehhez a járműtípushoz, abban a reményben, hogy lesz pénzügyi háttér a motorkocsik és vezérlőkocsik utólagos beszerzéséhez is, ez azonban elmaradt.

Később 2 korszerűsített villamos berendezésű motorkocsi és vezérlőkocsi elkészült, az előre legyártott mellékkocsikból tehát 4 darab beépült az új motorvonatokba, míg a további 36 mellékkocsit a MÁV mozdonyos vontatással használta, használja ma is. A magyar ipar emellett legyártott 3 Intercity kialakítású motorvonatot is ebből a típusból a további sorozatgyártás reményében. A sorozatgyártás elmaradt elsősorban a MÁV anyagi lehetőségeinek beszűkülése, valamint a magyar vasúti járműgyártás nagy részének leépülése miatt.

– vontatójármű osztályvezető-helyettes

GJF Á osztályi főbb tevékenységek, eredmények:

A feladatok túlnyomó részét az akkoriban még jelentős szállítási fel-



5. ábra: MÁV BDvmot (Fotó: Vasútgépészet)



6. ábra: BVmot korszerűsített hajtásrendszerű elővárosi motorvonat prototípusa (Fotó: Vasútgépészet)

adatokhoz biztosítandó mozdonyok folyamatos üzemben tartása volt. A rendelkezésre álló mozdonyoknak lehetővé kellett tenni az előírt rendszeres karbantartást, az ehhez szükséges mozdonyfordulók kialakítása és hálózati szintű betartatása igen sok napi intézkedést igényelt. A mozdonyvezető képzés folyamatos koordinációja is a feladatok közé tartozott. Nemzetközi közreműködés is rendszeresen szükséges volt az UIC és az OSZZSD mozdonyos munkabizottságaiban.

Az UIC (Nemzetközi Vasútegylet) a vasútgépészet területén az akkori időkben elsősorban a dízel és villamos vontatás helyes arányának meghatározásával, a járműkonstrukciós fejlesztések irányának összehangolásával, különösen pedig az egységes szabványok, előírások fejlesztése útján az egyes vasúttársasá-

gok közötti átjárhatóság kiszélesítésének biztosításával foglalkozott. A vasutak gépészeti vezetői évenkénti konferenciákon vettek részt (általában Párizsban), emellett kisebb csoportokban, szakbizottságok (például mozdonyos bizottság) kertében folyt a részletes munka.

Hasonló tevékenységet végzett a szocialista vasutak egyesülete (az OSZZSD, varsói központtal) is. Itt azonban az eltérő nyomtáv is nehézségeket okozott az átjárhatóság terén.

Jelentős feladatként kezelték mindkét intézményben az egységes központi vonó-ütközőkészülék kifejlesztését, távlati bevezetését minden vasúttársaságnál. Ez még ma is csak távlat.

- gépészeti főosztályvezető
- a MÁV gépészeti szolgálatának vezetője, feladata a Gépészeti szolgálat

irányítása a MÁV Vezérgazgatóságon (1990-1995).

Ebben az időszakban, 1990-1995 között elkezdett, megvalósult fejlesztések: CAF és DWA kocsik beszerzése, Adtrans hajtású BVmot, IC kocsik, stb.,

A korábban beszerzett villamos tolatómozdonyok (V46 sorozat) utolsó 20 járművének üzembehelyezése ekkor fejeződött be. Több helyen a mozdonyok teljes értékű kihasználása érdekében tolatóvágányok és gurítódombok villamosítását biztosítani kellett.

A nemzetközi személyszállítás versenyképességének javítása érdekében igen jelentős személykocsi beszerzés vált szükségessé. A beszerzésre kiírt versenyen igen sok európai járműgyártó cég jelentkezett, az éles versenyt a spanyol CAF cég nyerte. A kitűnő minőségű, 200 km/h



7. ábra: A MÁV első Intercity minőségű villamos motorvonata 2021-ben felújítás után (Fotó: Szécsey István)



8. ábra: A spanyol CAF kocsi (fotó: Murárik László)



9. ábra: A német DWA kocsi (Fotó: Murárik László)



10. ábra: Ro-La kocsi: (Fotó:Ganz Archívum)

sebességre alkalmas járművekből 8 változatot szerzett be a MÁV (termes és fülkés I. és II. osztályú, háló és fekvőhelyes, étkező és poggyász-kocsikat), összesen 76 járművet.

A CAF kocsik beszerzését igen jelentős versenyfolyamat előzte meg. A MÁV felhívására mintegy 10 európai járműgyártó cég jelentkezett, közöttük a hazai ipar is. A versenyztetést és egyéb projekt-menedzselési feladatokat ellátó külkereskedelmi vállalatnál dolgozott egy ügyintéző kollégán, aki korábban a Ganz-MÁVAG délamerikai vasúti jármű export tevékenységében közreműködött és Spanyolországban is dolgozott. Kitűnő spanyol nyelvtudását később sok helyen hasznosítottuk. Az Ő javaslatára hívtuk meg az általunk korábban ismeretlen spanyol (pontosabban baszk) céget a versenybe és mindannyiunk örömeire meg is nyerték a versenyt.

A cég is nagy eredményként könyvelte el magyarországi szállítási lehetőségét, mert korábban gyakorlatilag csak Spanyolországba, illetve a spanyol nyelvű délamerikai országokba szállítottak. Főmérnökük szerint ekkor léphették át az általuk szállított járművek a Pireneus hegységet, ezáltal európai referenciát szerezve számukra.

További 120, elsősorban nemzetközi forgalomra tervezett, részben 200, részben 160 km/h sebességre alkalmas személykocsi beszerzésére is sor került a MÁV megrendelésére a németországi DWA járműgyártó cégtől. Ezeket részben Ammendorf-

ban, részben a bautzeni gyárban készítették. A jármű-sorozat utolsó 50 kocsijának gyártásában már a MÁV Dunakeszi Járműjavító üze me is közreműködött. A személykocsik GM 250 típusjelű forgóvázait a hazai Ganz gyár szállította.

A két járműtípus (valamint a már korábban beszerzett 20 GOSA kocsi) alkották a MÁV első 200 km/h sebességű személykocsi parkját, megalapozva az ekkor dinamikus an fejleszthető nemzetközi forgalmat a személyszállításban.

Az 1990-es évek elején igen jelentős csökkenés következett be a MÁV szállítási teljesítményében. Az áruszállításban elsősorban az ipari teljesítmények szűkülése, valamint a korábbi szocialista országok közötti, sok szállítást igénylő együttműködések csökkenése okozta a feladatok dinamikus lassulását. Emiatt rengeteg vasúti teherkocsi vált feleslegessé, ezért az ország vasútállomásai sok helyen vagonátrolással lettek terhelve. Közel 30 ezer teherkocsi selejtezése, ócskavasként értékesítése igen jelentős szervezési feladatot jelentett. Többek között gyakorlatilag az egész hálózatról be kellett gyűjteni a selejtezésre váró teherkocsikat és a kijelölt bontótelepre kellett szállítani a selejtezővel összehangolt ütemben.

Ugyanakkor új kihívást jelentett a Ro-La kocsik beszerzése, az új áruszállítási rendszer műszaki és üzemeltetési hátterének biztosítása.

A személyszállításban is csökkenetek a feladatok, de a vasút versenyképessége érdekében ekkor kezdődött

meg a gyakoribb, ütemes menetrendek bevezetése, a kínálat bővítése az elővárosi vonalakon, egyben az ehhez szükséges motorvonati rendszer fejlesztésének gyorsítása. A napi üzemeltetési feladatok, a szerelvény és mozdonyfordulók, a személyzet napi programjának átszervezése új szemléletet igényelt.

1991-ben indult meg a nagyvárosok között az Intercity szolgáltatás, az ehhez szükséges járműpark biztosítása, a meglévő kocsipark részbeni átalakítása a gépészeti szolgálat igen jelentős feladata volt.

1992-ben került sor a MÁV járműjavító üze meinek önállósítására. A Kft-be szervezés jelentős átalakításokkal járt, többek között a javítási feladatok újraelosztásánál is. Ekkor kellett feladathiány miatt megszüntetni az Istvántelek járműjavítót, majd a terület legalább részbeni hasznosítása érdekében létrehozni a villamos motorvonatok karbantartó bázisát a Nyugati motorszín megszüntetésével összhangban. Nem kapott a Gépésztől megrendelést a Székesfehérvári Járműjavító sem, de Heresznyei András igazgató engedélyt kért és kapott arra, hogy egy 160-170 fős kis MÁV Vagon kft-t alapítson, ellátva munkával a külső piacokról az üzemét. Így végül is 1993-ban 7 járműjavító Kft kezdhet te meg működését.

Fontos volt a gépész kollégák rendszeres szakmai tájékoztatása. Ezért évente Vasútgépész konferenciákat szerveztünk a Közlekedéstudományi Egyesület égisze alatt. A konferenci-

ákon a hazai és külföldi járműgyártó cégek valamint a hazai járműjavítók szakemberei tartottak előadásokat, megismertetve a legújabb fejlesztéseik eredményeit a hallgatósággal. S, hogy az ott elhangzottak szélesebb szakmai körben is elérhetőek legyenek, az elhangzott előadások írásos változatát a Vasútgépészet szaklap következő számaiban olvashatták az érdeklődők. Az 1992-ben újra indított Vasútgépészet szaklapunk arra is alkalmas, hogy a MÁV Nostalgiá tevékenységének sikereiről tudósíthassunk, a megújított járműveket is bemutassuk.

A járműfejlesztés, járműfelújítás valamint a vasút fejlődési irányainak megismerése mellett a vasút múltjából örökölt, megújított járművek bemutatása lett a szaklap legfontosabb célkitűzése, ez ma is így van.

Abban az időben a gépészeti szolgálat feladatai közé tartozott a mozdonyvezető utánpótlás biztosítás, valamint a mozdonyvezetők vizsgáztatása is.

Munkám folyamán a mozdonyvezető-vizsgabizottság elnökeként kb., 150-200 fő vizsgáztatását intéztem, illetve vettem részt a vizsgákon. A mozdonyvezetői vizsgák akkor kialakult gyakorlat, majdnem szertartás szerint történtek az egyes vasútigazgatóságokon kiképzett jelöltek részére. A vizsgamenetek kijelölt szakaszokon bonyolítottuk (a miskolci Igazgatóságon például Miskolc-Tokaj között) és az eredményhirdetést általában egy ebédrel összekötött ünnepség kísérte.

1996 július–2004 márc. 31. A MÁV Rt Fejlesztési és Kísérleti Intézet igazgatója

Felügyeletével, irányításával elkészült:

- MÁV Gépészeti szakszolgálat vontatójárművek koncepciójának aktualizálása.
- Vontatási telepek fejlesztési koncepciójának felülvizsgálata
- MÁV személyszállító járművek fejlesztési koncepciója, a korszerű, gyakori személyvonati közlekedés-

hez illesztve.

- Magyar vasúthálózat villamosítási koncepciójának folyamatos aktualizálása
- A FMK 007-s mérőkocsi fejlesztése,
- A hőtechnikai mérőállomás korszerűsítése,
- Külföldi partnerekkel együttműködés alakult ki, a Knorr-Bremse örvényáramú fékfejlesztésekben közreműködhetett az FKI.
- Az ISPA uniós előcsatlakozási alapról elnyert 1 millió Eurós forrásból, az FKI informatikai és mérőműszer fejlesztései valósultak meg.
- Frankfurti vasút technikai kiállításán a MÁV FKI kiállítóként vett részt a MÁV kft-k nevében.
- A 30-as vonal Kelenföld – Tárnok szakaszának 2 vágányúra fejlesztésére javaslat, a Bp. Déli pu. tároló pályaudvar technológia tervezése, a tervezett felülépítés figyelembevételével.

Az FMK 007 típusjelű, 200 km/h sebességű Felépítményvizsgáló mérőkocsi jármű-szerkezeti rész tervezési koncepciójának kialakítása és a mérőkocsi jellegrajzának és műszaki leírásának elkészítése.

A járműszerkezeti rész tervezésének és gyártásának felügyeletére, a három gyártó közti koordinációra az elkészült rajzok és számítások, illetve szerkezetek jóváhagyására, valamint a felmerült problémák rendezésére irányuló projekt-menedzseri tevékenység volt az FKI feladata.

Az engedélyeztetési dokumentáció elkészítése és az engedélyeztetés intézését is az FKI végezte.

Vasúti pálya, illetve annak egyes elemei fejlesztése, vizsgálata témakörben végzett feladatok:

- Vályús kialakítású, rudazatvédő és villamos állítómű felszerelése



11. ábra: Az FKI által tervezett MÁV FMK 007 mérőkocsi
(Fotó: Kovács Károly)

sére alkalmas alrendszer kifejlesztése.

A kísérleti jelleggel beépített prototípus vizsgálata (erő- ill. elmozdulás-mérések)

- Rugós váltoóállító szerkezeti vizsgálata. A szerkezet funkcionális vizsgálata szabadon és a vasúti pályába beépítve.
- Kiemelt vasúti hidak fáradási igénybevételeinek meghatározására alkalmas mérőberendezés kifejlesztése.

A mérőberendezés telepítése az 5 kiemelt vasúti hídhoz.

A kerék ill. tengelynyomások folyamatos mérése és a mért adatok statisztikai feldolgozása.

Vasúti járművek kocsiszekrényének és forgóvázának/futóművének korszerűsítése (az engedélyezett sebesség, illetve a teherbírás növelése) témakörben végzett feladatok:

- BDV villamos motorvonat behajtó kardántengelyénél a dinamikai és kopási viszonyok közti összefüggés vizsgálata.
- Fal 656 sorozatú önürítő teherkocsi nemzetközi forgalomra ($v = 100$ km/h) alkalmassá tétele. Az ehhez szükséges vizsgálatok elvégzése, a szükséges konstrukciós rajzok és számítások elkészítése.

A teherkocsi átalakítás engedélyeztetése

- A KNORR BREMSE cég megrendelésére új kialakítású, örvényáramú elven működő sín-

fékkel kapcsolatos mérésekben való közreműködés.

A MÁV FKI-ban – több esetben külső szakértők bevonásával – tanulmányok sora készült ezek közül néhány a teljesség igénye nélkül:

- A V43 sorozatú mozdony hajtómű-kenőolajfolyás okairól, valamint a lehetséges javítási módokról (fiatal nyugdíjasként kidolgozta Tóth Béla)
- A motorvonati és ingavonati közlekedés összehasonlítása energetikai szempontból (fiatal nyugdíjasként kidolgozta Vincze Tamás)
- Vasútvillamosítási projektek sorrendjére javaslat kidolgozása
- Érd-elágazás és Érd állomás rekonstrukciója műszaki-gazdasági vizsgálat
- Rákospalota – Újpest állomás korszerűsítésére javaslat kidolgozása.
- IC jellegű villamos motorvonat főbb jellemzőinek meghatározása.

Előterjesztések készítése a teljesség igénye nélkül a következő témákban:

- A személyszállító járművek felújítási és beszerzési koncepciója, valamint a villamos motorvonatok finanszírozási javaslata.
- MÁV Rt. vasútjármű parkjának fejlesztési koncepciója (2003-2015)
- Központi pályaudvar–Bp.-Déli–Bp. nyugati összekötésének vizsgálata, földalatti vasúti összeköttetés létesítése.

A GKM megbízására 2004-ig elvégzett kutatások pl.:

- A Mezőzombor-Sátoraljaújhegy vasútvonal villamosításának előkészítése.
- Az észak-balatoni vasútvonal villamosításának előkészítése.
- A MÁV villamosítása programjának aktualizálása, tekintettel a Budapest környéki hálózat jelenleg még dízelüzemű 2 vonalára (Budapest–Esztergom, Budapest–Lajosmizse).

A MÁV FKI-ban végzett kiterjedt mérnöki tevékenység egyik példája, hogy a Magyar Vasúttörténeti Parkban kiállított lovasúti kocsik újraépítésének tervezésével, engedélyeztetésével kapcsolatos feladatokat is a Múzeum utcában műveltük. (lásd 15. ábra)

A 15. ábrán látható lovasúti kocsi tervezésének érdekessége volt, hogy biztonsági okból az eredeti tengelytávot 200 mm-rel nagyobbra kellett megválasztani. A Közlekedési Hatóság ezzel a módosítással engedélyezte a jármű megépítését és használatát.

2004. április 1-től MÁV Tervező Intézet (MÁVTI) Kft. szakértő, és a villamos motorvonat beszerzési projekt-menedzsere

A MÁV elővárosi villamos motorvonat- beszerzési projektjében szakértői közreműködés.

Az első 30+30 FLIRT motorvonat beszerzésében és a STADLER céggel karbantartási szerződés megkötésében projektvezetői feladat ellátása. A FLIRT motorvonatok Budapest elő-



12. ábra: A MÁV vasúthálózat villamosítási terve 2003-ban (Forrás: Kovács Károly)



13. ábra: 2018-ban befejeződött az esztergomi vonal villamosítása 2018-ban (Fotó: Kovács Károly)



14. ábra: Elkészült a Mezőzombor-sátoraljaújhelyi vonal villamosítása 2020-ban (Fotó: Internet)



15. ábra: Az FKI által az újjáépítést tervezett, engedélyezett, a Magyar Vasúttörténeti Parkban kiállított Lóvasúti kocsi (fotó: Fejes Antal)



16. ábra: A MÁV FLIRT elődje a 2005. decemberben bemutatott SBB FLIRT a székesfehérvári vonalon (Fotó: Kovács Károly)

városi hálózatan történő üzembeállítása ebben az időben a magyar vasút legsikeresebb fejlesztése volt. A járművek gyártói karbantartási szerződésének előkészítése, valamint a pusztaszabolcsi karbantartó bázis kialakításában közreműködés igen komoly feladatot jelentett.

2010. július 1 – 2021. év végéig: szakértő a MÁV vezérigazgatóságon

Az utóbbi években a további elővárosi motorvonat beszerzésekben

együttműködés mellett elsősorban a MÁV infrastruktúra fejlesztési projektjeiben, közép és hosszútávú tervek kidolgozásában közreműködés volt a kiemelt feladat. Részletes fejlesztési projektek közül a megálló áthelyezési programot, valamint a kisebb költségű intermodális kapcsolatok kiépítésének előkészítését érdemes kiemelni. A BAVS (Budapesti Agglomerációs Vasútfejlesztési Stratégia) véleményezése és a Nyugat Magyarország MASTERPLAN előkészítésében közreműködés is a feladatok között szerepelt.

A MÁV hálózatára egységes utasbeállók telepítésének szervezésében közreműködés is folyamatos feladatot jelent.

A Balparti Körvasúton a személyszállítás újraindítása céljából 3 új megállóhely

kiépítésére vonatkozó projekt időszakos kezelése. A Körvasúton Újpalota ideiglenes megállóhely előkészítésében közreműködés.

Egyéb tevékenység:

A MÁV História Bizottság elnöke 1998-tól 2021-ig.

A MÁV História Bizottságát 1984-ben hozta létre Dr Bajusz Rezsó, a MÁV akkori vezérigazgatója a magyar vasút történelmi emlékeinek megőrzése és bemutatása céljából. Bizottság, azóta folyamatosan működik, mintegy 70-100 lelkes vasútbarát közreműködésével jogkör, hatáskör és pénzügy háttér nélkül. A legfontosabb eredmények:

Mintegy 480 vasúti jármű megőrzése és műemléki védeltségének biztosítása a Közlekedési és Műszaki Múzeummal együttműködve. Ezek a járművek a magyar vasút kezdetétől az 1990-ig beszerzett járműtípusok általában 1-1 példányát jelentik. Megtalálhatók a Magyar Vasúttörténeti Parkban, a Közlekedési Múzeumban, az országban igen sok helyen vasútállomásokon kiállítva. Jelentős



17. ábra: A MÁV első FLIRT motorvonata próbaüzemben Pusztaszabolcsra a szerző mellett, Dr Zobory István professzor áll (Fotó: Kovács Károly)



18. ábra: A MÁV Vasúttörténeti Park 10. éves születésnapján Dr. Heller György és Kisteleki Mihály (Fotó: Kovács Károly)

részük még üzemel (például a V43 sorozatú villamos mozdony sorozat védett példányai), és Istvántelken mintegy negyedrészüket várja felújításukat.

Bizottság emléküléseket, előadásokat, kerek évfordulókról megemlékezéseket szervez. Évenkénti összejöveteleken a Magyar Vasúttörténeti

A Bizottság irányításával készült el a magyar vasút épületeinek műemléki szabályzata, biztosítva, ezáltal a magyar vasút hatalmas építészeti emlékeinek megőrzését. Rendszeresen szervez a História

Parkban bemutatásra kerülnek a kerek évfordulós járművek, épületek, az infrastruktúra elemei.

A História Bizottság kiemelkedő szerepet vállalt a Magyar Vasúttörténeti Park helyszínének kiválasztásában, az állami és MÁV támogatás megszerzésében és a Park kiépítésében és benépesítésében.

A História Bizottság Albizottságokban működik, jármű, infrastruktúra, műemléki és vasúttörténeti albizottságok keretében végzik munkájukat az önkéntes vasútbarátok.

A MÁV História Bizottságot 1984-1998-ig Dr. Heller György, a



19-23. ábra: Válogatás a megújított és a Magyar Vasúttörténeti parkban kiállított járművek közül (Fotó: Fejes Antal, Murárik László, Kovács Károly)

MÁV nemzetközi tekintélyű fektetési szakembere vezette, 1998-tól 2021-ig Kisteleki Mihály.

A magyar vasút barátai és 175 éves vasúti történelmi emlékek megőrzői bíznak a sok évtizedes munka további életben tartásában, a megőrzött értékek védésében és a sok évtizedes tapasztalatoknak mai vasút életében történő hasznosításában. Reményeim szerint a MÁV História Bizottsága továbbra is aktív munkát fog végezni.

Oktatási tevékenység

- A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Vasúti Járművek tanszékének meghívott előadója. Mintegy 25 évig a „Vasúti járművek üzeme és fenntartása” című tárgy egyik előadója.
- Oktatási és vizsgáztatási tevékenység szakmunkásképzésben, a mozdonyvezető-képzésben, és a MÁV Tisztáképző Intézetében.
- HÉV járművezetők vizsgáztatása.
- 1971-1981 között a budapesti Vasútgépeszeti Technikum, majd szakközépiskola óraadó tanára, majd az ország összes vasútgépesz szakközépiskolájának szaktanácsadója (szakfelügyelője).
- Szakmai oktató anyagok (pl. filmek) készítése. pl., a Gazdaságos vonattovábbítás című film.
- Különböző képzési területeken vizsgáztatás.

Egyéb területek

- Tudományos egyesületekben közreműködés (jelenleg a Közlekedés-

tudományi Egyesület elnökségi tagja, korábban főtítkárhelyettese, azelőtt a Vasútgépeszeti szakosztály elnöke.)

- Korábban a Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Egyesületének elnöke és a Budapesti Városvédő Egyesület közlekedési bizottságának vezetője.
- Vasúti műemlékvédelmi tevékenység (a MÁV História Bizottság elnöke, a Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány Kuratóriumának tagja).
- A Magyar Tudományos Akadémia által alapított Mikó Imre-díj kuratóriumának tagja.
- A Magyar Mérnökakadémia tagja.

Publikációk

- A „Vasútgépeszet” című folyóirat alapító főszerkesztője. Ebben a lapban eddig mintegy 30 cikket jelentetett meg.
- Cikkek publikálása a Közlekedéstudományi Szemle, a Sínek Világa, a Városi Közlekedés és a Mérnök Újság című folyóiratokban.
- A „Magyar örökség” részévé emelt „Kandó Kálmán villamos mozdonya” laudációjának összeállítása.
- A „Vasúti Lexikon” társszerzője.
- Mintegy 20 tanulmány (Vasúti Tudományos Kutató Intézet, MÁV Fejlesztési és Kísérleti Intézet, Közlekedéstudományi Intézet, E4 Kft. keretében) szerzője, illetve társszerzője.

szerzője, illetve társszerzője.

Szakmai elismerések

Vasúti szakmai kitüntetések

- Magyar Köztársasági bronz érdemkereszt (2001)
- BME arany diploma
- Baross Gábor díj (2017)
- KTE Széchenyi István emléklapok
- KTE Jáky József díj
- KTE irodalmi díj
- KTE Kerkápolny Endre díj
- KTE Gárdai Gábor díj

A legkedvesebb kitüntetésem a Baross Gábor díj.

Erre a kitüntetésre már az 1990-es évek közepén előterjesztettek, de egy szakmai vita miatt az illetékes Államtitkár úr visszavonta a javaslatot. 2017-ben realizálódott a megtisztelő Baross Gábor díj.



24. ábra: a Baross Gábor díj fotója (Fotó: Kisteleki Mihály)

HÍREK

Emlékezés a kerek vasúttörténeti évfordulók tiszteletére

A MÁV História Bizottsága és a Magyar Vasúttörténeti Park alapítvány 2021. október 14-én 10 órai kezdettel emlékülést tartott a Magyar Vasúttörténeti Parkban a kerek vasúttörténeti évfordulók tiszteletére. A MÁV elnöki köszöntő után Kisteleki Mihály számolt be a MÁV História Bizottság elmúlt időszakáról. Ezután Puszpán János ismertette a Budapest Nyugati pályaudvar műemléki épületének felújítását. A 125 éves Újpesti vasúti Duna-hídról Rege Béla tartott ismertetőt. A szünet után Vincze Tamás elevenítette fel a MÁV 301 sorozatú 110 éves gőzmozdony sorozatát. Őt Dr. Lovász György követte, aki bemutatta a MÁV első

négytengelyes 125 éves személykocsi családját. Végül Mucsi Barnabás beszámolóját hallgattuk meg a MÁV-START Zrt járműmegőrzési programjáról.

