



**SZIKLAI
LÁSZLÓ**

Okleveles gépészmérnök
ügyvezető igazgató
Mozdony és Vasútijármű
Javító Kft.



**VARGA
MIKLÓS**

Közlekedésmérnök
kereskedelmi és műszaki
vezető
MVJ Kft.



**KOVÁCS
KÁROLY**

Okleveles gépészmérnök
Ügyvezető igazgató
EDKOPRESS Kft.

A Szombathelyi Járműjavítás 150 éve

SZIKLAI, LÁSZLÓ
Dipl.-Ing. für Maschinenbau
Geschäftsführender Direktor
Lokomotiv- und Bahrfahrzeug-
Ausbesserung GmbH.

VARGA, MIKLÓS
Verkehrsingenieur
kaufmännischer und technischer Leiter
Lokomotiv- und Bahrfahrzeug-Ausbesserung GmbH

KOVÁCS, KÁROLY
Dipl.-Ing für Maschinenbau
MÁV Oberbaurat
Geschäftsführer - Direktor
EDKOPRESS Kft./GmbH

LÁSZLÓ SZIKLAY
Mechanical engineer
Managing director
Locomotive and Railway Rolling
Stock Repair Shop Ltd.

MIKLÓS VARGA
Traffic engineer
commercial and technical manager
Locomotive and Railway Rolling Stock Repair Shop Ltd.

KÁROLY KOVÁCS
Mechanical Engineer
Retired MÁV Engineer
Chief Councillor
Managing Director of
EDKOPRESS Ltd.

150 Jahre Fahrzeugausbesserung in Szombathely/Steinamanger

Zusammenfassung

Der Ausbau der die Stadt Szombathely durchfahrenden Eisenbahnstrecken erfolgte ab 1865 bis 1894.

Im Hinblick für den Start Eisenbahnverkehrs war die Schaffung der Bedingungen für die Fahrzeugausbesserung notwendig. Im Zusammenhang mit der Industrieentwicklung des Gebiets fiel die Wahl auf Szombathely. Deshalb erfolgte vor 150 Jahren die Gründung der Werkstatt Szombathely. Trotz begrenztem Umfangs werden die wichtigsten Stationen dieser 150 Jahre neben Vorführung der Pläne betreffs Fahrzeugausbesserung für die vorstehenden Jahre aufgelegt.

The Szombathely Railway Vehicle Repair Shop is 150 Years Old

Summary

The railway lines of the Hungarian railway network passing through Szombathely were built from 1865 to 1894. The start of rail traffic made it necessary to create the conditions for vehicle repair.

In accordance with the industrial development of the region, Szombathely was chosen as the location of the railway vehicle repair shop. That is why the Szombathely Workshop was founded in Szombathely 150 years ago. Despite the limitations of the scope, our article recalls the most important milestones of this 150 years and provides insight into the vehicle repair plans of the following years.

Összefoglaló

A magyar vasúthálózat Szombathelyen áthaladó vasútvonalai 1865.-től 1894-ig kiépültek. A vasúti közlekedés megindítása szükségessé tette a járműjavítás feltételeinek megteremtését. A térség ipari fejlődésével összhangban a vasúti járműjavító helyszínül Szombathelyt választották. Ezért 150. éve Szombathelyen alapították meg a Szombathelyi Műhelyt. Írásunk a területi korlátok ellenére ennek a 150 évnek fontosabb állomásait idézi fel és betekintést nyújt a következő évek járműjavítói terveibe.

A magyar vasúti járműjavítás kezdeteiről

A vasúthálózat gyorsan bővült hazánkban. A veszteséges magánvasutakat 1870-től kezdődően megváltotta, államosította, fokozatosan átvette a magyar állam.

A MÁV 1868. évi megalapításakor nem rendelkezett saját tulajdonú járműjavítóval. Szombathelyen 1865-ben nyitotta meg a Bécs – Sopron – Szombathely – Nagykanizsa vonalát a Déli Vasút. A nyugat Dunántúlon Déli Vasúttársaság és a „Magyar Nyugoti Vasúttársaság” tevékenykedett. Szombathely – Celldömölk között 1871. év végén indult meg a vasúti közlekedés. A Székesfehérvár – Szombathely – Szentgotthárd vasútvonal 1872-ben elkészült. A vasúti közlekedés megindulása és gyors bővülése tehát szükségessé a vasúti járművek karbantartásának megszervezését,

műhely létesítését. A vasúti csomópont Szombathely lett, ahol a századfordulón 7 vasútvonal találkozott. A községi 1883 a pinkafői 1888 és végül a rumi HÉV vonal 1894-ben készült el. A gyorsan fejlődő Szombathely város területet adott és ezzel helyet biztosított a járműjavítás helyszínének a Szombathelyi Műhely létesítésének.

A magyarországi vasúthálózat kiépítésével egy időben felmerült az igény, hogy a közlekedő járművek szükséges karbantartási, fenntartási munkáihoz a hálózaton elosztva szükséges karbantartó műhelyeket, járműjavítókat létesíteni.

Az 1. világháború utáni csonka Magyarországon a vasúti járműjavító műhelyek száma 8 volt.

Ezek a járműjavítók a következők: Északi Műhely, Istvánfalvi Műhely, Dunakeszi Műhely, Debreceni Műhely,

Szolnok Műhely, Miskolci Műhely, Szombathelyi Műhely, Székesfehérvári műhely (ez utóbbi 1932. június 30-ig a Déli Vasúttársaság tulajdonában)

A nyolc magyarországi járműjavító üzem a vasút igényeihez igazodva termelési kapacitásában és létszámában egyaránt gyarapodtak.

A gépészeti járműfenntartás teljes létszáma 16950 fő volt 1985-ben.

A járműjavítók-száma az 1993.-évi Kft-vé alakulást követően 7-re csökkent. (Megszűnt az Istvántelki Műhely.) Majd 2008-tól az Északi Műhelyt zárta be a Gépészet Zrt, így maradt 6 járműjavító.

A MÁV-START Zt által felügyelt Szolnoki és Székesfehérvári üzemek összevonása 2021-ben megtörtént. Ezzel a hazai MÁV-tól független hazai járműjavítók száma 4-re csökkent.

A négy még létező járműjavító üzemek egyike a Szombathelyi Járműjavító (mai nevén Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft) 2022-ben ünnepli fennállásának 150. évfordulóját.

A nyugat dunántúli járműjavítás kezdeteiről (I.)

Magyar Nyugati Vasút Győr-Szombathely szakaszának megnyitása miatt szükségessé vált a társaság járműveinek javítására szolgáló nagyobb műhely építése. A műhely létesítésének helyszínéről felmerült korábban Kis-Cell, de a Szombathely fejlődésében érdekelt tőke Szombathely fejlődését tartotta fontosnak.

Így vált szükségessé Szombathely vasút csomópontja járműjavító létesítésének igénye.

A Magyar Nyugati Vasúttársaság műhelye 1872-ben (150 éve) kezdte meg működését 90 munkással. Az irányítás a műhelyfőnökből, 4 hivatalnokból és 2 művezetőből állt. A Műhely első főnök Zehnauer János főmérnök volt. A műhely főbb épületei megalakuláskor: Mozdonyserelde, Kocsiszerelde, Segédműhelyek, kazánház, szertár- és

irodaépület, voltak. A műhely 1889-ben állami kezelésbe került. Baross Gábor Közmunka és Közlekedési Miniszter rendelete alapján az 1889. évi XIV. törvénycikk értelmében az „Első Magyar Gácsországi és a Magyar Nyugoti Vasutak” magyar vonalainak és műhelyének államosítása, megváltása megtörtént.

Magyarországon a MÁV-nak 1918-ban – a trianoni elcsatolások előtt a következő járműjavító és kisműhelyi hálózata volt. (forrás 1.)

A járműfenntartást 15 önálló műhelyben, 6 alműhelyben, és 70 fiókműhelyben végezték. 1916-ban további mozdony és kocsijavító műhelyek építése volt tervezve, amely munkákat az ország területének és vasútvonal hosszának csökkentése nagyrészt megghiúsított.

Az idézett mű 11. oldalán ez áll:
A Magyar Királyi Államvasutak műhelyinek megoszlása a 19. század végén:

Önálló műhelyek: Munkáslétszám 1898-ban

1. Nyugati (Istvántelki Főműhely) épült 1847-ben 1180 fő
 2. Szolnoki Műhely épült 1858-ban 470 fő
 3. Temesvári Műhely épült 1859-ben 410 fő
 4. Miskolci Műhely épült 1860-ban 580 fő
 5. Budapesti Északi Főműhely épült 1867-ben . . 1690 fő
 6. Kolozsvári Műhely épült 1870-ben 430 fő
 7. Szeged-Rókusi Műhely épült 1870-ben 280 fő
 8. Pécsi Műhely épült 1883-ben 210 fő
 9. Piski Műhely épült 1870-ben 270 fő
 10. Szombathelyi Műhely épült 1872-ben 320 fő
 11. Kaposvári Műhely épült 1872-ben 90 fő
 12. Zolyomi Műhely épült 1872-ben 110 fő
 13. Sátoralja-Újhelyi Műhely épült 1873-ben . . 460 fő
 14. Zágrábi Műhely épült 1894-ben 430 fő
 15. Debreceni Műhely épült 1898-ban 150 fő
 16. Székesfehérvári Főműhely épült 1892-ben . 290 fő
 17. Dunakeszi Főműhely épült 1926-ban -
- Vastagon szedve a későbbi magyarországi járműjavítók

Járműjavító műhelyek 1881-1916 évben			
év.	1881.	1892.	1916.
A műhelyek fedett területe m ²	45.510	180.800	416.495
Felügyeleti személyzet fő	130	340	989
Munkások száma fő	1716	5492	13233
Felhasznált anyag értéke (Korona)	1.222.154	16.001.778	37.340.000
Kifizetett munkabér (Korona)	1.273.218	8097096	40.908.000
Fenntartott mozdonyok száma (db)	357	1615	4629
Fenntartott személykocsik száma (db)	1.072	4.385	11.442
Fenntartott teherkocsik száma (db)	8.434	88.537	93.134
Elvégzett mozdonyjavítás (db)	741	3.366	14.390
Elvégzett kocsijavítás (db)	29.527	110.693	513.872
Esztergapadok száma (db)	97	173	650
Az eszközpark gépeinek teljesítménye (LE)	187	1.82	17.000

2. táblázat

Székesfehérvári Főműhely a Déli Vasúté volt 1932.06.30-i államosításig.

1926-ban Dunakeszin létesült egy négytengelyes személykocsik javítására szolgáló főműhely, viszont néhány műhelyt megszüntettek, vagy fiókműhellyé minősítettek át.

A műhelyek főbb adatai 1881-1916 időszakban a következők voltak. (Lásd a következő, 2. táblázatot.)

A MÁV járműjavító műhelyeiben foglalkoztatottak összes létszáma 1913 végén 13.675 fő volt.

A műhelyekből járműjavítók, a névváltozások ideje

A MÁV-nál a 19. század végén egységes szervezetben dolgoztak akkori nevükön a műhelyek

1. Főnöki Osztály (I. osztály)
2. Számosztály (II. osztály)
3. Gyári Osztály (III. osztály)
4. Mozdonyjavító Osztály (IV. osztály)
5. Kocsijavító Osztály (V. osztály)

Érdekes lehet megemlíteni, hogy az ezredfordulón az irodai személyzet munkaideje 8-12 óra és délután 2-6 óra időtartamban napi 8 óra volt. Eközben a fizikai területeken naponta 10 óra volt a munkaidő, de munkatorlódás esetén elérhette a napi 13 órát is.

A munkabéreket havonta kétszer a hónap közepén és a végén fizették ki.

(forrás: 1.)

A műhelyek, főműhelyek elnevezése 1949-ig változatlan maradt. pl., MÁV Szombathelyi Műhely 1949-1950 években MÁV Szombathelyi Járműjavító Nemzeti vállalat, 1950-1968 között MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzemi Vállalat, 1969- 1992-ig pedig MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem elnevezésre változott.

1993-tól a Kft-k kora következtek, ám erről később esik szó.

A Szombathelyi Műhely alapítása

Részletek: az 1. forrásműből:

„A Magyar Nyugati Vasút engedélyokmányát az 1869. évi V. törvénycikkkel fogadta el az országgyűlés.” (Továbbiakban MNyV)

Ebben az állt: ”a szombathelyi állomás a vontatási szolgálat céljainak megfelelő nagyobb berendezésekkel, úgyszintén a forgalmi eszközök kijavítási műhelyeivel ellátandó”

A törvényi felhatalmazás alapján 1972-re megépült az MNyV Szombathelyi Műhelye.

Baross Gábor Közmunka és Közlekedési Miniszter 1888. december 24-én kiadott 58760 sz. rendeletével az MNyV magyarországi vonalainak és az által kezelt helyi érdekű vasutaknak az üzletkezelését a MÁV-ra ruházta át. Ennek részeként a Szombathelyi Műhely államosítása, megváltása megtörtént.

A szombathelyi műhely feladatai a kezdetétől 1997-ig

Az 1872-1997 közötti 125 évet csak röviden idézzük fel, mert erről a korszakról 1997-ben évkönyv jelent meg. Az (1.) forrásmű: „Fehér Tamás, Jászfi János, Mándli László, A nyugat- dunántúli vasúti járműjavítás 125 éve” című könyv.

A Szombathelyi járműjavító fejlődésének korszakai:

1. A Szombathelyi Műhely gyors fejlődése az 1910-es évekig

A Szombathelyi Műhely – amely a MNyV igényére volt méretezve, – az államosítás után a MÁV nagyobb javítási feladataihoz gyorsan kinőtte a területét. Elsősorban a mozdonyszerelde volt korlátozott. A bezártság kezdetektől fogva akadálya volt a hosszabb és nagyobb tengelyszámú mozdonyok befogadásának.

Valamivel szerencsésebb helyzetben volt a kocsijavítás. Arra felé a városé volt a terület. A MÁV támogatásával, több dolgozó foglalkoztatását ígérve, Szombathely várossal sikeres tárgyalások eredményeképpen a növekvő javítási feladatokhoz szükséges nagyobb területet sikerült megvásárolni. A Műhely tervezett bővítését megvalósítani.

Ennek a korszaknak a részleteit a Műhely gyors fejlődése az 1910-es évekig című fejezet tárgyalja. A Szombathelyi Műhely fejlődésének, a nehézségeknek eredményes megszüntetését bővebben az 1. forrásmű 56-71 oldalán olvashatjuk.

2. A két világháború közötti időszak

Ebből a korszakból az 1-es forrásmű részletesen tárgyalja a háború utáni nehéz időszak személyi kérdéseit, nehézségeit.

A fejlődés számokban: 1930-ban a mozdonyosztályon acetilén fejlesztőműhely létesült, a munkás és alkalmazotti létszám 609 fő volt.

1932-ben az udvari tolópad villamosítása készült el. A válság következtében a munkáslétszám 505 főre csökkent.

1935-ben a Szombathelyi műhely léte is veszélybe került. A válság hatásait 1937-re sikerült kiheverni, és a munkáslétszám ismét növelhető lett.

1937-ben villamos ívhegesztő berendezést helyeztek üzembe.

1939-ben, már 679 főre nőtt a műhely létszáma. 1941-ben az összes munkás és alkalmazott létszáma 916 fő volt.

A II. világháború utolsó éveiben „rohambrigádos” mozgó műhelyeket hoztak létre, és az oda kihelyezett dolgozók Bobától kezdve, Celldömölkön, Sárváron át Kőrmenden és Zalaegerszegen is dolgoztak. (Lásd bővebben 1. forrásmű.)

3. Újrakezdés a 2. világháború romjain

A Magyar Királyi Államvasutak műhelyként fokozatosan bővült az üzem területet, és egyre korszerűbb berendezések segítettek a javítási munkálatokat. A II. világháború alatti bombázásokban az üzem nagy károkat szenvedett. A helyreállítás után fokozatosan emelkedett a létszám és a javított járműpark nagysága.

A hatvanas évektől kezdve az üzem a javítási feladatoknál magasabb műszaki igényű munkákat is végzett, többek közt a régi kéttengelyes favázás személykocsik acél szekrényvázassá való átépítésével.



1. ábra: Szombathelyen acélvázásított 2 tengelyes személykocsi (fotó: Dr Lovász György)

4. A nagyberuházás évei 1964-től

Szombathelyen 1964-ben 10 éves fejlesztési terv készült. Befejeződött az eszterga és a kovácsműhely átépítése. Az üzem területén kívül 4km hosszú kocsitároló létesült, amelyen 450-500 javításra váró teherkocsi volt tárolható.

A MÁV 1967-ben Szombathelyt kijelölte a kis és közepes teljesítményű dízelmozdonyok és motorkocsik javítására. Az új feladatokra felkészülés része volt a mozdonyosztály átépítése, korszerűsítése, motorműhely, próbaterelem létesítése stb.

Ebben az időszakban létesült az új irodaépület, A járműjavító saját szakképzése érdekében tanműhely létesült.

1968 a nagy változások éve volt. Kigördült az üzemből az utolsó megjavított gőzmozdony,

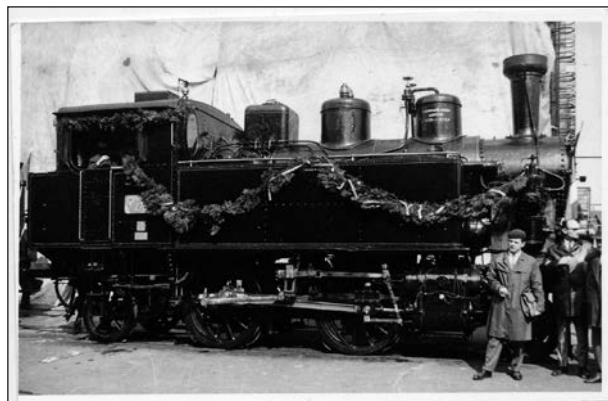
MÁV 275-ös mozdony és ezzel együtt az első megjavított dízel motorkocsi, az ABmot 358.

A dízelesítés fejlődésével egyre több mozdonytípus kijelölt típusgazda járműjavítója Szombathely lett. Itt javították az M28, M31, M32 és Mk45 sorozatú mozdonyokat.

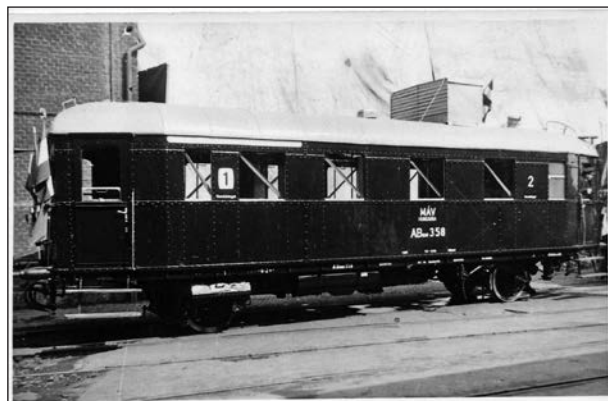
1968-tól kezdődően tehát a gőzmozdonyjavítást felváltotta a kis – és középteljesítményű dízelmozdonyok és motorkocsik javítása. Az új korszerű dízelmozdonyok és teherkocsik javításához szükséges technológiai fejlesztések történtek.

1969-ben a lakásépítési program támogatásaként készült 19 darab házgyári panelszállító kocsi a Beton és Vasbetonipari Művek Dunaújvárosi Gyára részére a

MÁV Tervező Intézet tervei alapján. Lásd 4.a ábrát. A MÁV Gépészeti és Járműfenntartási Szakosztálya 1981 után is sikerrel alkalmazta a típusgazda járműjavítói struktúrát. Ebben a szereposztásban a Szombathelyi Járműjavító feladata lett a kisteljesítményű, dízel hidraulikus erőátvitelű mozdonyok, Bz motorkocsik, valamint a különböző teherkocsi típusok javítása, felújítása, a típusgazda szerepből adódóan az alkatrészrendelés és annak a hálózati elosztás.



2. ábra: Az utolsó gőzmozdonyjavítás 1968 MÁV 275 (Fotó MVJ archívum)



3. ábra: Az első motorkocsi kibocsátás ideje Szombathelyen 1968.04.22. ABmot 358 (Fotó MVJ archívum)



4.a ábra: Házgyári panelszállító kocsi (Fotó MVJ archívum)

Az 1980-as évektől a Bz-Bzx típusú csehszlovák gyártmányú motor- és mellékkocsik nagyjavítása is az üzemben folyt, mely jó alapot nyújtott a típus jármű remotorizációjához, magasabb komfortfokozatú fejlesztéséhez.

Az 1970-es években megkezdődött a régi Jar135-ös típusú dízelmotorok cseréje. Korszerű MAN dízelmotorok lettek beépítve az Ab motorkocsikba.



4.b ábra: MÁV M31 Ganz MÁVAG gyártotta tolatómozdony (Fotó MVJ archívum)



5. ábra: A cseh gyártmányú Bzmot Szombathelyen (Fotó MVJ archívum)



6. ábra: MÁV Ggs sorozatjelű 147 középszám csoportú teherkocsi (Fotó MVJ archívum)

A MÁV korszerűsítette a teherkocsi flottáját, új kocsi típusok jelentek meg Szombathelyem, hogy a 4-5 évenként elvégezzék rajtuk a fővizsga javítást, vagy a futó javítást. Szombathely feladatát képezte pl., Gg, Ggs és a Gbgs sorozatjelű kéttengelyes fedett kocsik javítása.

Szombathely méretében és létszámában legnagyobb 1978-tól lett, amikor a Pácsonyi Gyáregység a járműjavító részeként megkezdte működését. Így a Budapest Nyugati pályaudvar nagycsarnokának rekonstrukciójába Pácsony révén a Szombathelyi járműjavító is részese lehetett.

5. A stagnálás évei, a rendszerváltástól a Kft. alapításáig

A múlt század 70-es éveinek végén a Romániából beszerzett M43 sorozatú dízel mozdonyok javítására Szombathely lett kijelölve. 1981-től kezdődően a Csehszlovákiából beszerzett Bz motor és mellékkocsik javítása is Szombathelyre került.

A járműjavító fejlesztései – irányt váltottak. A kiszolgáló infrastruktúra fejlesztésére helyeződött a hangsúly. Szennyvíztisztító létesült, az irodaház mellé 600 fős fekete-fehér öltöző és mosdó épült. A járműjavító elnyerte jelenlegi formáját.

1982-ben megjelentek az első viharfelhők, A MÁV csökkentette az üzem feladatait. 10 dízelmozdony, 5 motorkocsi nagyjavítását és 150 teherkocsi fővizsgáját vonta vissza.

A következő években is rendre a javítási ciklusrend szerinti feladatoknál kevesebb MÁV feladat elvégzése várt Szombathelyre.

1989-ben a járműjavító elvesztette nagy tudású főmérnökét az 57 éves korában elhunyt Antoni Alfonzot.

Ekkortájt terjedtek el Szombathelyen azok a gondolatok, hogy a Szombathelyi járműjavító a MÁV mostoha-germeke. Indoklás: Szombathelyen sokan úgy vélték, hogy a Budapestről időben legtávolabbra eső Szombathelyi járműjavító mostoha sorsú, és ezeknek sajnos alapot adott az, hogy a hetvenes évek végéig a nyugati határ közelsége, megközelítési nehézséget jelentett Budapest felől érkezők számára. A nagyobb járműjavítói a korszerűsítések az Alföldre, elsősorban Szolnokra csoportosultak, a járműjavítók közötti egyenlőtlenség fokozatosan nőtt az alföldiek előnyére.

Az 1980-as évek elejétől megkezdődött a MÁV személy és áruszállításának csökkenése, és ez a csökkenés 1985 után a gyorsuló gazdasági válság miatt tovább gyorsult.

A MÁV 1985 után elszenvedte egyik legnagyobb mértékű utas és áruszállítási teljesítmény csökkenését. A szombathelyi Járműjavító üzem és a Pácsonyi üzemegység összesen 1800 főt foglalkoztatott 1992-ben.

A MÁV járműjavítók Kft.-vé szervezése 1993. január 1-el megtörtént. Ennek folyamánaképpen a szombathelyi járműjavítóból 100%-os MÁV tulajdonnal megalakí-

totta a MÁV Vasjármű Kft-t. Az alakuló létszám 1000 fő sem volt.

Néhány általános, értelmező gondolat a MÁV járműjavítók elmúlt évtizedeiről, a Kft korszak előzményekről:

A MÁV a múlt század 50-es éveitől a dízelesítés kezdetétől kialakította, fejlesztette a *típusgazda járműjavítói* hálózatát. A munkamegosztásba az akkor létező 8 járműjavító üzem részt vett. Ennek értelmében pl., a MÁV Északi Járműjavító feladata volt a MÁV növekvő számú villamos mozdonyflottájának járműjavítói szintű javítása, továbbá a villamos vontatójárművekhez szükséges alkatrészek fődarabok beszerzése, hálózati szétosztása a vontatási telepek számára az alkatrész biztosítása.

Mozdony és motorkocsi javítás

A nagyteljesítményű dízelmozdonyok (M61, M62 és M63 sorozatú) és az összes villamos vontatójármű típus javítására a MÁV Északi Járműjavító Üzeme lett kijelölve és ehhez megfelelő technológiával felszerelve.

A MÁV közepes teljesítményű dízelmozdonyoknak, dízel-villamos erőátvitelű tolatómozdonyoknak és a belforgalmú személykocsipark egyes típusainak javítására az 1970-es években korszerű technológiával telepített, korszerű, nagykapacitású járműjavítóvá fejlődött a MÁV Szolnoki Járműjavító Üzem.

A kisteljesítményű hidraulikus erőátvitelű dízel tolatómozdonyok, dízel motorkocsi és motor-mellékkocsik javítására kijelölt és fejlesztett járműjavító, a MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem volt.

A MÁV, 1990. előtt, évtizedeken át nagy ráfordítással és technológiai fejlesztésekkel tipizálta a járműjavítást, kialakította a típusgazda járműjavítói hálózatát, megteremtve az eltérően szakosított gyártási, javítási kultúrát.

A vasúti járműgyártás és javítás járműjavítónkénti tipizálását a gazdaságosabb sorozatnagyság a tartalék alkatrész készletezés és raktározás költségeinek csökkentése, a javítási technológia és a technológiai berendezések gazdaságosabb kihasználása igényelte.

Személykocsi javítás munkamegosztása

E tipizálás eredményeképpen a MÁV Dunakeszi Járműjavító Üzem lett a MÁV belforgalmú személykocsik gyártója: Az 1950-es évektől folyamatosan tervezte és gyártotta a belforgalmú személykocsikat és végezte azok esedékes nagyjavítási munkáit. Ezen kívül a MÁV nemzetközi forgalmú kocsiparkjának kijelölt járműjavítója volt.

Szolnoki járműjavító feladata a közepes teljesítményű dízelmozdonyok javítása mellett a belforgalmú személykocsik javítása volt.

A kéttengelyes motor és motormellék kocsik javítására Szombathely lett kijelölve.

Teherkocsi javítás tipizálása:

A MÁV, több mint hetvenezres teherkocsiparkjának rendszeres nagyjavítási, fővizsga és részlegvizsga munkáin abban az időben öt járműjavító üzem osztozott:

- A MÁV Landler J. (1990-től Istvántelki) Járműjavítója végezte a gőzmozdonyok javítását majd annak megszűnése után a MÁV valamint az Interfrigo hűtőkocsik és tartálykocsik egyes típusainak javítását.
- A négytengelyes teherkocsiparkot típusonkénti csoportosításban Debrecen Miskolc és kisebb részben Székesfehérvár járműjavító üzem javította.
- A kéttengelyes tartály-, és fedett teherkocsik javítására kijelölt járműjavító Szombathely volt.

A járműjavítók többsége központilag kijelölt alkatrészgyártója, készletezője is volt egyes univerzális nagysorozatú alkatrésznek, (Ütköző, csavarkapocs, kormányselepe stb.)

Az előzőekben bemutatott 8 járműjavító az 1993.-évi Kft-ve alakulást követően 7-re csökkent. 1992. december 31-el megszűnt az Istvántelki Műhely Budapesten. 2008-tól az Északi Műhelyt akkori nevén a MÁV Északi Járműjavító Kft-t szüntette meg e a Gépészet Zrt, így maradt 6 magyarországi székhelyű járműjavító. Emlékezetes, hogy 2013-ban a Gépészet Zrt MÁV Trakció Zrt-vel együtt beolvadtak a MÁV-START Zrt-be.

A MÁV-START Zrt tulajdonú Szolnoki és Székesfehérvári üzemek összevonására 2021-ben került sor.

Így a hazai, a MÁV-tól független járműjavítók száma 4-re csökkent, amely állapot lapzártakor még igaz volt.

A járműjavítói változások kényszerű okairól

A rendszerváltás éveiben a MÁV áruforgalma közel harmadára, személyforgalma a felére esett vissza az 1970-es évek szintjéhez viszonyítva. Ennek következtében a hazai járműjavítók is válságos időket éltek meg. A MÁV 1992-ben elrendelte a Kft-k megalakítását. Több mint 30 különféle termelő üzeméből alakított Kft.

Mint azra korábban utaltunk, az 1992/1993-as év során megtörtént a Járműjavító üzemek Kft-vé szervezése is, 1993-tól új helyzetet teremtve a járműjavítók piacán.

Az Istvántelki (korábbi nevén Landler Jenő) Járműjavítót jogutód nélkül megszüntette a MÁV. A Székesfehérvári Járműjavító is közel állt a megszüntetéshez. S, hogy Székesfehérvár nem jutott Istvántelek sorsára, az elsősorban Heresznyei András igazgatónak volt köszönhető, akinek a Gépészet vezetése megengedte, hogy erősen csökkentett létszámmal alig 150 fővel megalakíthassa a MÁV Vagon Kft-t. Székesfehérvár azonban a MÁV-tól nem kapott megrendelést, így csak a többi járműjavító részére végzett bér munkából és külső felek általi megrendelések teljesítéséből maradt életben. Ez volt a helyzet 2021-ig, amikor a tulajdonos MÁV START Zrt beolvasztotta a Szolnoki járműjavítóba, így létrehozva a MÁV Vagon Vasúti Jármű Gyártó és Javító Kft-t immáron Szolnoki székhellyel és Székesfehérvári telephellyel.

Visszatekintve, 1993-ban tehát a Székesfehérvári Járműjavító mellett a következő hat, a MÁV Északi, a Dunakeszi, Szolnoki, Miskolci, Debreceni és Szombathelyi Járműjavítók alapíthattak 100%-ban MÁV tulajdonú Korlátolt felelősségű társaságot. A járműjavító kft-k alapító létszáma 1993. január elsején alig 9760 fő volt, ez kb., 700 fővel kevesebb, mint 1992-es járműjavítói záró létszám.

A több évtizeden a jól működő típusgazda szerep a kft-k alapítása után megszűnt, minden járműjavító kft., ezt követően csak a saját járműjavítási feladataihoz szükséges alkatrész és járműfődarab beszerzésével és raktározásával törődött.

Az 1993-tól kezdődött Kft-s korszak sajátosságai

A személyszállító járműveket fenntartó üzemek munkaellátottsága, MÁV megrendelésekkel való leterhelése sokkal nagyobb mértékű lett, mint a teherkocsit fenntartó kft-ké. (Összhangban a teherkocsipark közel hetvenezerrel alig húszezerre való csökkentésével.)

A járműjavító üzemek tulajdonostól irányított specializált technológiai fejlesztése – a kft alapításkor – üzemként igen eltérő indulási állapotot eredményezett.

A Kft-ve szervezésre valamennyi járműjavító eltérő mértékű, de gyors létszámleépítéssel reagált.

A Székesfehérvári Járműjavító Üzem pedig MÁV megrendelés nélkül, maradt, kb. ötödére csökkentett létszámmal kb. 150 fővel MÁV Vagon Kft-ként tovább dolgozott.

Szombathelyről levált a pácsonyi telephely, és önálló kft-ként élt tovább.

A járműjavító kft-k közül azok, amelyeknek MÁV-os munkamegrendelése nem biztosította a lecsökkentett létszám foglalkoztatását sem, a túlélés érdekében kiszélesítette tevékenységét, termelési profilját. (Új járműgyártás, export, javítási profilbővítés)

A piaci versenyre kényszerített kft-k erőteljes technológiai fejlesztésbe kezdtek, megdrágítva ezzel a MÁV-nak végzett fenntartási tevékenységüket is.

A MÁV, a tulajdonos által megfogalmazott járműjavítói privatizációs elképzelések 1993 után:

1. A MÁV a Stratégiai járműjavítóira (Szolnok, Északi) eladási tilalmat rendelt el, a többi privatizálhatónak, eladhatónak ítélte.

A személyszállító járművek gyártásában és javításában legnagyobb technikát és technológiai tapasztalatokat felhalmozott, a MÁV-tól is folyamatosan stabil megrendelésre számítható Dunakeszi járműjavító privatizációja szakmai befektetővel több lépésben megtörtént.

Tény, hogy sikeres volt „a többi lábon álló” MÁV Vasjármű Kft (Szombathely) privatizációja is.

A többi, elsősorban teherkocsi javításra szakosított MÁV tulajdonú járműjavító kft privatizációja a MÁV tanulmány elkészítéséig, 2004-ig sikertelennek bizonyult. (A privatizációs stratégia körüli bizonytalanság, a kft-k felhalmozott magas adósság állománya, szűk és gyenge piaci kilátások miatt). (lásd 3. forrás)

A járműjavítók privatizációjának újabb lendületet a MÁV áruszállítási tevékenységének kiszervezése, eladása adott. Így került 2007-ben az ÖBB tulajdonába mai nevén TS-Hungária kft, amelynek jelenlegi 100%-os tulajdonosa a Rail Cargo Hungária Zrt.

A Debreceni járműjavító mentőkötelére, eladására még 2 évet várni kellett.

Debreceni járműjavító új tulajdonosa, a román Grampet S.A lett, 2009. júniusában vette meg az egykori MÁV Debreceni Járműjavító Kft-t korábbi tulajdonosától, a MÁV Zrt-től. Így alakult meg a Grampet Debreceni Vagongyár Kft.

Az elmúlt 25 év a MÁV járműjavító kft-k életében tehát igen jelentő változásokat okozott. Ez alól nem volt kivétel a Szombathelyi Járműjavító sem, amely 1993-as megalakulásakor MÁV Vasjármű Kft névvel működött tovább úgy, mint a Szombathelyi Járműjavító jogutódja.

A következő táblázatokkal szemléltetjük azt a drámai változást, amely a rendszerváltozás következtében a járműjavítói szektort sújtotta (3. táblázat).

év	1987	1989	1990	1991	1992
MÁV, MÁV Rt nettó bevétele	64450,8	82998,7	70.268	63.000	71.271
MÁV, MÁV Rt nettó költségei	65804	82864,8	81384	77497	67624
MÁV, MÁV Rt adózott eredménye	-1353,2	129,5	-11116	-14497	3647
1994. év eredménye a szanalással együtt	1.222.154	16.001.778	37.340.000	16.001.778	37.340.000

3. táblázat

MÁV személy és áruszállítás változása 1985-1992			
év	1985.	1992.	1992/1985 változás %
Elszállított fizető utas	204127	138600 × 1000 fő	67,90
Fizető utaskm	9463000	6820000 × 1000 fő	72,07
Elszállított áru tonna	116859	51618 × 1000 tonna	44,17
Díjszabási árutonna km	21929000	9847000 × 1000 átkm	44,90

4. táblázat

A MÁV személy- és áruszállítási teljesítményének változását a 4. táblázat szemlélteti:

A táblázat utolsó oszlopának adatai meggyőzően bizonyítják mekkora áru és személyforgalom csökkenés volt a rendszerváltozás idejében, amely erőteljesen hatott az eszközállományra, a szállításhoz szükséges személy, és teherkocsik valamint vontatójárművek üzemben tartott mennyiségére.

A rendszerváltás egyik nagy vesztese a magyar vasút volt, ezt alátámasztják a következő táblázatok is.

A MÁV által üzemben tartott közforgalmú teherkocsik számának alakulását mutatja a 1985-től 2001-ig az 5. táblázat.

A táblázat nem tartalmazza, de az UIC statisztikák igazolják, hogy a szomszédos – egykori szocialista országok – teherkocsi állománya a MÁV-éhoz hasonló zsugorodást szenvedett el.

A MÁV és a GYEV személykocsi állománya az utazási igényekhez igazodva a vizsgált időszakban szintén csökkent. (6. táblázat)

Mielőtt a Szombathelyi járműjavító elmúlt 25 évét bemutatnánk, még egy 2005-ben készített felmérést mutatunk be, amely jól tükrözi a teherkocsi javítás területén a hazai járműjavítóknak az öröklött, ma is meglévő kapacitásbővséget.

A MÁV 2004. évi járműjavítói forrásokból származó adatok szerint a következő táblázatban bemutatott 4 magyar járműjavító rendelkezett teherkocsi javító képességekkel. (7. táblázat)

A MÁV e felmérést követően engedte el a teherkocsit javító járműjavítóit és a MÁV Vagon Kft kivételével hozzájárult azok teljes privatizációjához. Így lett az ÖBB járműjavítója a miskolci, amely TS-Hungária Kft-ként fejlődik és dolgozik tovább. A debreceni Járműjavítót a

román Grampet vette meg, 1997.évben a szombathelyi járműjavító az akkori menedzsmment, a MÁV és a dolgozókból alakult MRP tulajdonába került.

Szombathelyi járműjavítás, -gyártás 1997-2022 között, avagy a szombathelyi járműjavító üzem I26. – 150. év időszakának rövid története

A drámai változások éve Szombathelyen I 1993.-ban

Mint azt az előzőekben kifejtettük Szombathely felett 1982-től gyülekeztek a viharfelhők. A MÁV a szállítási feladatok csökkenése miatt javítási megrendeléseket vont vissza. A hirtelen bekövetkezett több mint, 50%-os áruszállítási feladat csökkenés és a személyszállítási igények permanens csökkenése a MÁV kényszerű átszervezésével járt együtt, amely 1992. július 1-vel az Rt megalakításával vette kezdetét, és 1993. január 1-re a Kft-k megalakításával folytatódott.

Az 1992/1993 év változásai Szombathelyen

A MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft, kevesebb, mint 1000 fővel alakult meg. A létszámcsökkenés mértéke közel 50%-os csökkenés volt, ennek egyik oka, hogy a pácsonyi üzemegység levált Szombathelyről. A Kft alapítás évének nehézségeiről Fehér Tamás, Jászfi János Mándli László a Nyugat dunántúli vasúti járműjavítás 125. éve című könyvében így írt:

„Az 1993-as év, mint a Kft-vé válás első éve jelentős gondokkal indult. Nehéz volt túljutni azon a sokkhatáson, hogy az üzem létszámának közel az 50%-át elvesztette. Megérteni az alapvető változást, hogy a működés egyedüli forrása a társaság által elvégzett munka és elkészített termék ellenértékéért befolyt pénz.”

	MÁV közforgalmú teherkocsi db					
	Fedett	Nyitott	Pőre	Egyéb	Magán	Össz.
1985.	-	-	-	-	-	67600
1990.	-	-	-	-	-	62700
1991.	-	-	-	-	-	58300
1992.	20473	19564	8544	4197	2095	54873
1993.	16679	17180	7850	3700	2104	47513
1994.	11753	16222	6813	3603	2305	40696
1995.	9263	15157	6159	3566	2379	36524
1996.	7240	14063	5819	3569	2035	32726
1997.	4918	12608	4610	2243	2035	26414
1998.	4192	10634	4476	4344	2344	25990
1999.	3298	10462	4261	3774	2331	24126
2000.	2431	12704	3022	2322	2131	22610
2001.	2027	9792	3963	3693	2415	21890

5. táblázat

vasút év	ÖBB	MÁV	GYSEV
1980	3875	4338	-
1985	3613	4695	-
1990	3638	3802	54
1991	3717	3683	-
1992	3697	3987	-
1993	3700	3731	-
1994	3660	3761	-
1995	3619	3628	-
1996	3140	3544	-
1997	3170	2917	-
1998	3453	2935	-
1999	3444	3089	-
2000	3334	3109	47
2001	3180	3016	45

6. táblázat

Kft	Ország tulajdonos	Bérelt üzemi terület	Teherkocsi Javitócsarnok			Éves fővizsga kap. (db)
			területe m ²	Álláshely 24m/m ²	Álláshely 16m/m ²	
MVJ	Privát/MÁV	251 431	13 610	39		3 000
MÁV Vagon	MÁV	35 908	4 128	13	19	1 125
Debrecen	MÁV	246 670	25 610	70	105	6 300
Tiszavas	MÁV	181 799	12 195	20	30	1 800

7. táblázat

„Legnagyobb problémát a kocsiosztály számára a teherkocsi teljes elmaradása okozta. Abban az évben az üzem megjavított 35 db dízelmozdonyt, 110 db Bz motor-kocsit, és 223 db személykocsit egyéb vonali dízel fődarab mellett.”

„A lecsökkent létszám ellenére leterhelési gondok voltak, ezért az üzem megkísérelt nyitni a beszállítói, gyártó terület felé a bizonytalan MÁV piac miatt. A széleskörű próbálkozások ellenére azonban csak a kapacitás néhány százalékát tették ki a MÁV-on kívüli megrendelések.”

Ehhez kiegészítésül annyit, hogy a MÁV a rendszer-váltást követően, a korábban említett óriási fuvarpiaci térvesztés és utasszám csökkenés miatt erőteljesen korlátozta a járműjavítói javítási megrendeléseket. A MÁV a Kft-k alapító okiratában nem vállalta, hogy a járműjavítók 1993-as létszámának teljes foglalkoztatását garantálja. Valamennyi járműjavító, ezért, ha nem is azonos mértékben, de rákényszerült külső árbevétel nélküli munkák elvállalására.

A Szombathelyi járműjavító története a Kft-vé alakulástól napjainkig

Szombathelyen a Járműjavító az MVJ Kft 1993-tól sajátos utat járt be. A MÁV engedélyével magyar befektetők többségi tulajdonába került. A cég menedzsment része volt a tulajdonosi körnek. Szombathely létszáma kissé csökkenő, ám megrendelése 2011-ig stabil volt.

A szombathelyi járműjavítás MÁV Vasjármű Kft-s évei sikeres korszakának az 1995-2011 közötti időszak volt.

A MÁV Vasjármű Kft sikerkorszaka 1995-2012

Az 1993-as év, előzőekben vázolt indulási nehézségein gyorsan túltették magukat Szombathelyen.

A járműjavító akkori fejlesztő, újdonságok befogadására képes és a vasúti járműjavítást szívügyének tekintő szakembergárdájának is köszönhetően, továbbá a MÁV Eurofima hitelforrások megszerzésével a MÁV járműjavítóknak nyújtott pénzügyi segítség, együtt azt eredményezte, hogy Szombathelyen a járműjavítás, gyártás mintegy 15 éves fejlesztési programját indították el.

Szombathelyen a járműjavítói kapacitást lekötő Eurofima és más programok beindulásának köszönhetően a következő fontosabb fejlesztések valósultak meg.

Ezekből néhányat felidézünk:

Szombathelyen 1995-ben alumínium szerkezet gyártó műhely létesült, ahol export megrendelésre alumínium vázú metrószerelvények részelemei készültek. A megrendelő osztrák cég igen magas minőségi alumíniumhegesztési követelményeket írt elő, amelynek sikerült Szombathelyen megfelelni. Az ISO 9002-es minőségbiztosítási rendszer sikeres auditálása 1995-ben megtörtént és a Kft. elnyerte a minősítői oklevelet.

Az 1993-ban MÁV megrendelés nélkül maradt szombathelyi teherkocsi javítás látványos fejlődésnek indult. 1995-ben elkészült az első négytengelyes eltolható ponyvatetős papírbála szállító kocsi. (lásd 7. ábrát) Ebben az évben feléledt a teherkocsi javítás. ennek részeként Eurofima hiteltől 40 db Eas teherkocsi főjavítás készült el új szekrényvázal.



7. ábra: Eltolható ponyvatetős teherkocsi fejlesztése: (Fotó MVJ archívum)



8. ábra: Eurofima hiteltől felújított Eas teherkocsi új szekrényvel (Fotó MVJ archívum)



9. ábra: Korszerűsített, klímás utasterű Bz motorkocsi prototípusa volt Bzmot 303 (fotó: Dr Lovász György)

Az MVJ Kft 1995-ben „európai hegesztő üzem” műnősítést kapott. Továbbá elkészült kettő VOLVO motoros Bz motorkocsi, klímatisztalt utastérrel.

Az MVJ fénykora számokban, termékfejlesztésekben bemutatva

A Szombathelyi járműjavítás, gyártás elmúlt évtizedeinek legnagyobb sikerszériája a Bz motorvonat flottán elindított és sikeresen megvalósított fejlesztések voltak.

Ennek a fejlesztési sorozatnak jól megkülönböztető állomásai a következők:

I. A dízelmotor cserék kezdete

Ismert, hogy a Bz motorvonatokat a gyártó cég Skoda motorral szállította. A motorok elhasználódása miatt szükségessé vált motorcserék során először a Rába-MAN D2156 HM 6U sorozatú dízelmotorokat építettek be Szombathelyen.

A Rába-MAN D2156 HM 6U motorok teljesítménye nem hozta meg a minden mellékvonalon kielégítő vontatási eredményt, ezért nagyobb teljesítményű dízelmotor típus beépítése vált szükségessé.

A Szombathelyi járműjavítóban a **Bzmot 043** és **086** pályaszámú motorkocsikba kísérletképpen először Rába-MAN D2156 HM 6U motor feltöltött változata, a 162 kW teljesítményű Rába-MAN D2156 HM6UT típust építették be. Az elhasználódott Praga 2M70 hajtóművek megbízhatósága sem érte el az elvárt szintet, ezért azt a Bzmot 086-os motorcseréjével egy időben a hajtóművet Voith DIWA 851 típusúra cserélték Szombathelyen.

A Rába-MAN D2156 HM6UT a motorral és Voith DIWA 851 hajtóművel készült el 1992-ben Szombathelyen az első két Bzx mellékkocsiból átalakított motorkocsi is. (**Bzmot 301** és **302** pályaszámmal.)

A Bz-k átépítésének következőállomása már a Kft-s korszak eredménye, a **300-as széria, Rába D10 motorral.**

A következő átalakítások, 1995-től már az utastér korszerűsítésére is kiterjedtek, a 3+2 elrendezésű, fejtám

nélküli üléseket 2+2 elrendezéssel kényelmesebb, műbőr helyett szövetborítású ülésekre cserélték, a jobb légáramlás érdekében pedig két darab tetőszellőztőt építettek be. Megerősítették az alvázat, és ekkor alkalmazták először a ma is használt sárga sávost festést (lásd fénykép). Az alkalmazott motortípus az Euro 1 normát teljesítette. 206 kW-os Rába-MAN D10 UT206, míg a hajtómű a Voith DIWA 863.2 lett. A nagyobb teljesítménynek köszönhetően lehetővé vált a motorkocsik legnagyobb megengedett sebességének 70-ről 80 km/h-ra emelése, amelyet a hatóság az előírt 88km/h-val a Szombathely – Sávár vasútvonalon megtörtént sikeres próba után jóváhagyott.

A két, Bzx mellékkocsiból átalakított „prototípus” a **Bzmot 303** és **304** pályaszámot kapta, és Balassagyarmat térségébe került. 1995 év végén, ugyanezzel a tartalommal elkészült két motorkocsi korszerűsítése is, melyek szintén Balassagyarmatra kerültek. Ezek után, 1996-ban kezdődött az átépítések sorozata, amelybe a szombathelyi mellett – szombathelyiek számára sajnálatos módon – a szolnoki járműjavító is bekapcsolódott. A motorkocsik korszerűsítése mellett 1996-97 folyamán további 28 darab Bzx mellékkocsit is motorkocsivá építettek át, azokkal megegyező műszaki tartalommal. Az eredeti járműtől függetlenül a megújított járművek a 300-as pályaszám-tartományba kerültek.

MAN motoros motorkocsik

A D10-es motorokkal kapcsolatos különböző problémák miatt 1998-tól a járművekbe már az MAN D2866 LUH20 típusú, 228 kW-os, Euro-2 normának is megfelelő dízelmotor került. Ezek a motorok először a 200-as, majd később a160-199 pályaszám-csoportba lettek átszámolva. Az utolsó átalakított motorkocsi, a 074-es 2002 februárjában hagyta el a szombathelyi járműjavítót, 193-as számon. A későbbiek folyamán a korábban már Rába D10 motorral korszerűsített motorkocsik többségébe is ezt az MAN-motort építették, a néhány át nem épített példányt pedig leállították.

A motorkocsikkal párhuzamosan az utastér és a fényezést a megmaradt Bzx mellékkocsikon is korszerűsítették. A poggyászes BDzx mellékkocsik egy részéből InterPici motorkocsit építettek, többségüket leállították, selejtezték. A néhány megmaradt példány napjainkban még fellelhető, a Dunántúlon fut, gyakorlatilag eredeti állapotában, 3+2-es üléselrendezéssel, piros fényezéssel.

A Bzx és BDzx típusú mellékkocsik száma a selejtezések miatt fokozatosan csökken. 2016-ban újabb motorkocsikat selejtezték. A Bzx mellékkocsik 2020. januári állománya 126 db, a BDzx mellékkocsiké pedig 7 db volt.

A szombathelyi Bz-s projektekről számokban

A szombathelyi járműjavítóban, 1997-2001 között Bzx mellékkocsikból összesen 19 Bzmot motor- és 5 Btxx jelű vezérlőkocsi épült. A csehországi Studenka gyárból pedig 5 új motorkocsiszekrény érkezett, amelyből Szombathe-

lyen építették meg az újabb 5 motorkocsit (a villamosítatlan mellékvonalakra, az InterCity járatokra a komfortosabb ráhordó forgalmat ellátni.)

A MÁV mellékvonalain 1997 évben jelentek meg a MÁV VASJÁRMŰ Kft -nél kivitelezett sínbusz kialakítású, teljesen új hajtásrendszerű, gazdaságos üzemű magas komfortfokozatú InterPici motorkocsi prototípusai. Ezek üzemelésének kedvező tapasztalatai alapján 1998 év végéig a Kft összesen 15 db ilyen járművet készített el, melyek kéttengelyes motormellékkocsi motorkocsivá történő átalakításával lettek kialakítva. A MÁV további igényei alapján újabb 5 db ilyen jármű készítését rendelte meg a cégnél, melyek 1999. év első felében teljesen új gyártásként készültek el.

Az új gyártású motorkocsiknál a korábban átépítéssel készült járművek esetében sikeresnek bizonyult konstrukciós megoldások megtartása mellett számos új fejlesztés megvalósítására nyílt lehetőség, melyek révén ez a járműtípus egy korszerű, európai színvonalú járművé vált.

A szerzők Melega Miklós, Varga Miklós a Vasútgépészet 1999. évi 3. számban mutatták be az új járművek fő jellemzőit, elsősorban az újszerű konstrukciós megoldásait, működését ismertették.

Az Inter Pici szolgáltatás 1998/1999 menetrendi évtől kezdődött, a Miskolc–Ózd vasútvonalon. Átmenetileg a Bzmot motorkocsik karbantartásakor, felújításakor is közlekedhettek InterPici szerelvények – melyekre természetesen nem volt szükség helyjegyre. (Szerk. megjegyzése: Az InterPici szolgáltatás 12 év után, 2010. december 12-én szűnt meg. Azóta helyjegy nélkül, elsősorban a Kelet-Magyarországi régiókban, a személyvonati forgalomba illeszkedve közlekednek).

Az IkerBz alapjáról. Mai jelölés szerint MÁV 136-os pályaszámú (korábban 6312) sorozatjelű ikermotorkocsi a Bzmot típusú motorkocsi átépített kivitele. Az átalakítás során egy Bzmot motorkocsit és BDzx mellékkocsit építettek egybe. Gyakran „Iker Bz”-nek nevezik, A járműnek egyetlen motorja van, A típust a MÁV Vasjármű Járműjavító és Gyártó Kft. (a volt szombathelyi MÁV járműjavító üzem) szerelte össze. A MÁV elégedett volt a konstrukcióval és még 2005-ben bejelentette 30 további motorkocsi megrendelését – azonban a prototípuson kívül máig nem készült újabb darab. Egyetlen példánya, a prototípus jelenleg is használatban van.

(Szerk. megjegyzése: Az egykori MÁV FKI akkor még létező Szolnoki Mérőállomásán megtörtént az Iker Bz szekrények terheléspróbája, szilársági vizsgálata. Ennek sikerét követően épült meg az egyetlen IkerBz. A szilársági próbás ikerBz járműszekrények sokáig Szombathelyen várták, hogy kész IkerBz jármű legyen belőlük, Mint tudjuk ebből nem lett semmi, mert a Gépészetten kötelezően átvezetett projekt árfelhajtása irreális volt. **A több, mint 30%-al megdrágított beszerzési költség miatt nem lett a széria megrendelésből semmi.** Az üres kocsi-szekrények Szombathelyen álltak és jobb sorsra vártak.

Kármentésként 2011 nyarán felmerült a lehetősége annak, hogy egy MÁV –START Zrt, MVJ Kft. közös innovációs fejlesztés alanyai legyenek. Az innovációs járulék MÁV-START-ban történő felhasználásának lehetősége a törvény módosítása miatt 2011-ben megszűnt, a terv csak terv maradt....)

Az IkerBz motorvonat műszaki újdonságait Csóka Károly később idézendő írása ismerteti.

Szombathelyhez köthető a „Sínbusz kifejlesztése Bzx motormellékkocsiból” fejlesztés sikere is, amelyről a Vasútgépészet 1997. 2. számában olvashattunk a 2022. május 16-án elhunyt Liszt Antal az MVJ egykori ügyvezető igazgatója, a cikk a írásakor a Kft főmérnöke volt.

A 2022-ben elhunyt Liszt Antalra a következő a „Sínbusz kifejlesztése Bzx motormellékkocsiból” című cikk felidézésével emlékezünk meg.

„Figyelembe véve a MÁV Rt. azon célkitűzéseit, amelyek a nem villamosított mellékvonalakra egy könnyű kivitelű, kis tengelyterhelésű, gazdaságos üzemű, magas komfortfokozatú, dízel hajtású sínbusz fejlesztését célozzák, a MÁV VASJÁRMŰ Kft-nél a közelmúltban – saját fejlesztésben – egy olyan korszerű sínbusz prototípusa készült el, amely megfelel ezen célkitűzéseknek, és az InterCity járművek komfortját nyújtja. Az új jármű egy meglévő Bzx személykocsi átépítésével készült, a Bz 300-as motorkocsi-sorozat – szintén a Kft-nél fejlesztett – alaptípusának szinte minden részletre kiterjedő továbbfejlesztésével, modernizációjával.

A szerző az új járműtípus fejlesztését és a konstrukció újszerű megoldásait ismerteti cikkében.”

Liszt Antal cikkében ismertette a sínbusz kifejlesztésének előzményeit és folyamatát.

„Ez év elején (Szerk. megjegyzése: 1997. év) a MÁV Rt-nél ismét és erőteljesen napirendre került a nem villamosított mellékvonalakon történő személyszállítási feladatok gazdaságos, és a nemzetközi normákhoz is alkalmazkodó, magas komfortfokozatú sínbusz hazai fejlesztésének kérdése. A célszerű megvalósítás lehetőségeinek vizsgálatában üzemünk szakemberei is részt vettek.



10. ábra: Az új fejlesztésű sínbusz fotó: (Fotó MVJ archívum)

Az újabb sikeres fejlesztésre nem sokat kellett várni.

Az InterPici vezérlőkocsi fejlesztés előzményeitől a Cóka Károly és Varga Miklós szerzők ezt írták:

„Az 1997-től – 1999-ig tartó időszakban a MÁV Vasjármű Kft. Bz sor. motorkocsikon (elvégzett) végrehajtott járműfejlesztési tevékenységének eredményeként jelentős előrelépés következett be a MÁV mellékvonali személyszállításának színvonalában. Ekkor már 20 db InterPici jármű teljesített szolgálatot, mint a fővonalon IC szerelvények mellékvonali „ráhordó” járműve, vagyis lehetővé vált bizonyos mellékvonalakon is az Inter Pici szolgáltatás bevezetése. A magasabb színvonalú, kulturáltabb utazást biztosító, gazdaságos és környezetkímélő járművek rövid időn belül kivívták az utazó közönség elégedettségét és az üzemeltető személyzet elismerését. A szolgáltatás népszerűségének növekedésével arányosan együtt jelentkezett az igény a motorkocsik iránt és így szükség lett azok szinkronüzemben való közlekedtetésére. Az InterPici vonatok még gazdaságosabb üzemeltetése, a nagyobb utasforgalom igényének kielégítése indokolta a vezérlő kocsi kialakítását, melynek alapvető feladata a meglévő, már üzemelő Bz 400 sor. motorkocsikkal távvezérlési üzemben való közlekedés megvalósítása az IP vonatokkal kiszolgált vonalakon.

A vezérlőkocsi kialakításának főbb szempontjai a következők voltak:

- A kocsi Bzx mellékkocsiból kerül kialakításra, vezérlőkocsi ingavonati üzemre, egy vezető állásos 2. osztályú IP kivitelben.
- Komfort szintje személyszállítási szempontból azonos az IP kocsival (termes kivitel, ülések, csomagtartó, padló, világítás stb., hűtő – fűtő légkondicionáló, UIC 563 döntvényben előírt egységfelszereltségű műanyag panelos WC.)
- 24 Voltos, testelt villamos rendszer önálló energiaellátó dieselmotor aggregátor egységgel.
- A távvezérlés a Bz 400 sorozat mindegyik járművével alkalmas legyen szinkron kapcsolatra.

A tervezéssel kapcsolatos műszaki konzultációk során nem egy olyan lehetőség, megoldás vetődött fel, amely a vezérlőkocsi használhatóságát tovább szélesítette az eredeti elképzeléshez képest. (Pl. betétkocsiként való alkalmazhatóság, két motorkocsival együtt közlekedés.

A konstrukciós megoldásnál az új gyártású motorkocsinál már kifejlesztett és bevált megoldások megtartása mellett a járműszerkezeti résznél, a vezetőállás kialakításánál, a légkondicionálásnál, de főleg a villamos rendszernél vannak lényeges eltérések.”

A Bz fejlesztés utolsó szombathelyi állomása az Iker-Bz motorvonat fejlesztése volt 2004-ben.

A magyar vasúti járműjavítók a csökkenő javítási feladatok közepette, és az erős piaci versenyhelyzetben is képesek újabb és újabb korszerű járművek fejlesztésére és gyártására.



11. ábra: InterPici vezérlőkocsi (Fotó MVJ archívum)



12. ábra: Iker Bz motorkocsi (Fotó MVJ archívum)

A dízel motorkocsik javításával és fejlesztésével több, mint ötven éve foglalkozó MÁV Vasjármű kft ismét meglepte a szakmai közönséget azzal, hogy Magyarországon elsőként egy Bz motorkocsiból és egy mellékkocsiból kifejlesztette az „ikerbét”, amely februártól már a MÁV vonalain menetrendszerűen közlekedik. A MÁV elégedett az eddigi üzemeltetési tapasztalatokkal és további harminc, iker motorvonat megrendelését tervezi.

A Csóka Károly tollából készült cikk az új járműtípust mutatta be. Részlet a szerző írásából:

„A kapcsolódó alvázvégeket átalakítottuk a Schaku rövid félmerev kapcsoló, valamint a HÜBNER flexibilis átjáró beépítéséhez.”

Az 1996-tól a 2004-ig terjedő 8 év Szombathelyen sikertörténet volt a Bz motorkocsik átalakítása, többek között az InterPici program és végül az ikerBz prototípusának kifejlesztése területén is.

Az InterPici motorkocsi bemutatását bővebben a cikk végén található Vasútgépészetben megjelent írások között olvashatjuk. (Szerk. megjegyzése: Az InterPici névadója Földvári István, aki a pécsi vontatási főnökség akkori vezetője volt.)

Az IkerBz fejlesztés sikerét látva a Devecz Miklós vezette MÁV-START Zrt Szombathelytől 10db-os szériára kért ajánlatot. A MÁV csoport új előírásai megnehezítet-

ték, csak a MÁV Gépészetén keresztül engedélyezték a szombathelyieknek az ajánlattételt. A Gépészet árfelhajtó tevékenysége miatt a szombathelyi árat az Iker Bz prototípushoz viszonyítva a Gépészet közel harmadával megrágitotta. Az így bearázott kb.30%-al drágult motorvonatárát a MÁV-START vezetése nem tudta elfogadni. A MÁV-START Zrt megrendelése ezért elmaradt, a prototípus IkerBz prototípus maradt máig. Megjegyezzük, hogy a jól sikerült konstrukciós IkerBz a mai napig jól teljesít közforgalomban a Debrecen térségében dolgozva.

Szerk. megjegyzése: A gyártó Studenka hamarosan a MÁV Vasjármű Kft nyomdokaiba lépett és a CD vasút megrendelésére fejlesztette és gyártotta a cseh Iker Bz-eket, amelyeket sikeresen üzemeltet ma is.)

Innovációs sikerek évei 2008-2012

2008 után a MÁV-Trakció Zrt megrendelése, és kibontakozó innovációs tevékenysége némi gyógy tapasztalatot segített a Szombathelyi járműjavítás, gyártás felszínén tartásában. A MÁV Trakció számára az M47 sorozatú mozdonyok 8 példánya MTU4000 sorozatú dízelmotoros korszerűsítést kapott, amelyet Szombathelyen végeztek el.

A járműjavító kezdeményező készségét jól bizonyítja, hogy Szombathelyen készült el a MÁV Trakció Zrt számára 2009-ben elindított innováció, a MÁV első zöld dízelmozdonya, az M47 1331 pályaszámú III:B. Ennek a mozdonynak a káros anyag kibocsátása beépített részecskeszűrővel és korszerű MTU4000 dízelmotorral, és rádiós távirányításra alkalmassá téve, a vasúti tolatás biztonságát javító félautomata vonókészülékkel készült el.

Az innovációs dízelmozdony prototípusnak nem lett folytatása, nem a szombathelyiek hibájából.

A MÁV Vasjármű Kft egyik utolsó sikertörténete a SZÁÉV azaz a Szilvásvárad Állami Erdei Vasút részére innovációs együttműködésben fejlesztett Mk48 003-as dízelmozdony hibrid rendszerűvé átalakítása említhetjük.



13. ábra: Az M47 MTU4000 motorokkal a MÁV Trakció Zrt számára korszerűsített dízelmozdonyok (Fotó: MVJ archívum)

Az MVJ Kft. ez időben részt vállalt a GYSEV hibrid motorkocsi fejlesztését megalapozó tanulmány elkészítésében. A GYSEV koncepcióváltása miatt ebből sem lett semmi.

A hanyatlás szomorú, és szerencsétlen évei 2013-2015

Tény, hogy a MÁV csoport 2004 utáni járműjavítókra vonatkozó stratégiai döntései nem kedveztek a független magyar járműjavítók életben maradásának.(2004-ben kijelölték a MÁV Északi és a MÁV Szolnoki Járműjavító Kft-t, mint stratégiai járműjavítót, míg a többi kezét elengedték teljes privatizációját tervezték.)

Az 1993-ban megalkult 7 járműjavító sorsát másutt tárgyaljuk.

Szombathelyen a MÁV Vasjármű Kft-ben látszólag minden rendben volt, így érkeztünk el a 2012.év végére.

Az elhúzó válság és a negatív piaci folyamatok nyomán romlott a helyzet, a társaság jelentős adósságot halmozott fel.

A MÁV Vasjármű Kft. sorsát 2013 végén egy a MÁV START által kiírt személykocsi tenderen szereplés kudarcra pecsételte meg, amely részben a pénzügyi előrefinanszírozásban bekövetkezett kedvezőtlen változások idéztek elő.

A MÁV Vasjármű Kft csődeljárása, majd felszámolása, 2014-ben megkezdődött. (Az MVJ felszámolása immár 9. éve, a cikk lezárása 2022. augusztus 30-án, nem fejeződött be.) A felszámolás során a felszámoló meghirdette a MÁV Vasjármű Kft. tárgyi eszköz vagyonát értékesítésre. Szerencsére magyar befektetők lehetőséget láttak a vasúti járműjavításban és megvásárolták a MÁV Vasjármű Kft. tárgyi eszköz vagyonát és hosszú távú bérleti szerződést kötöttek a telephelyre vonatkozóan GySEV Zrt-vel. 2016. február 08.napján létrejött a Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft., amely révén lehetőség nyílt nagy múltú szombathelyi járműjavítás megmentésére.



14. ábra: A SZÁÉV MK 48 403-as pszu. hibrid mozdony (fotó: MVJ archívum)



15. ábra: Kárpát vasúti Nohab dízelmozdonyának javítása és átfényezése Szombathelyen (Fotó MVJ archívum)

Újrakezdés éve Szombathelyen 2016.

Az új MVJ elmúlt öt év működési eredményeiről Sziklai László ügyvezető és Varga Miklós termelési és műszaki felelős 2022. júniusában a következőket nyilatkozta:

A MÁV Vasjármű Kft. „f.a.” 2016. február 5-én felmondott munkavállalóinak, akiknek túlnyomó részét, 170 főt 2016. február 8-án átvette a Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft. Az új cég a szombathelyi vasútállomás közvetlen szomszédságában a GYSEV Zrt-től bérelt területen végzi a vasúti járműjavítás minden szegmensét felölelő tevékenységét. Az első évben nehézséget jelentett, hogy mivel az előző évben 2015-ben lezárultak a vasúttársaságoknál, járműüzemeltetőknél az éves pályázatások és szerződéskötések, így a vállalkozás a piacon megszerezhető kisebb darabszámú munkából volt kénytelen a kapacitásait lekötöni.

Az új cég indulását segítette az Országos Foglalkoztatási Közalapítvány „Azonnal cselekszünk” program keretében elnyert „Munkahely megőrző bértámogatás” és „Bérbőltségek támogatás” pályázat.

A társaság az alapítás évét nullszaldó körüli eredménnyel zárta. A támogatás segítségével az alakulás kezdeti nehézségei után a társaság növekedési pályára állt. Sikertelen megőrizni a speciális vasúti járműjavítási képzettséget igénylő munkahelyeket, ami azért is nagy szó, mert jelenleg ilyen szakmai képzés (dízel, vasúti járműszerelő) nem folyik az országban.

A Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft. szakember gárdájával fenntartotta a több lábbon állás képességét. Alkalmos vontatójárművek, motorkocsik, személykocsik, nosztalgia jellegű járművek, hajtóművek, tengelyhajtások, illetve különféle teherkocsik javítására és felújítására is. A társaság megőrizte a kerékpár javítási kapacitást is, amelyet főleg az általa javított járművek javítási munkáihoz végez, de több nyugat-európai fuvaroztató, és alkatrész elosztó bázis is igénybe veszi a szolgáltatást. A vasúti berkekben Magyarországon az utolsó teljesen felszerelt laprugó javításra alkalmas műhellyel rendelkezik a kft, amely a hagyományos vasúti teher és személykocsi (főleg nosztalgia) laprugók teljes körű javítására alkalmas. A Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft. korszakának kezdeteiről bővebben Varga Miklós, a Vasút-



16. ábra: A RailCargo Hungária Zrt teherkocsi fővizsgája az MVJ-ben 2022-ben (Fotó MVJ archívum)

gépészet 2018. évi 1 számában megjelent írásában számolt be. „Újra sínre került a Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft. 2017-ben” címmel. Lásd a http://vasutgepeszet.hu/wp-content/uploads/2018-1_20-23_varga.pdf web felületet.

Az új cégnek főként belföldi megrendelések adják az árbevétel nagyobb részét. Főbb partnerek: Rail Cargo Hungaria, GYSEV, GYSEV CARGO, ERMEWA, ETS és a DB CARGO.

A Kft minden a vasúti járműjavításhoz szükséges minősítéssel rendelkezik az ISO 9001-től kezdődően a hegesztőminősítéseken, a roncsolásmentes vizsgálatok minősítésén, VPI, RIL minősítésen át az ECM minősítésekig bezárólag.

2017. év áprilisával került egyensúlyba a társaság likviditása és finanszírozó bank nélkül is zavartalanul kiszolgálható lett a termelés.

Több külföldi járműtulajdonos cég képviselője is elismerően nyilatkozott a javítási minőségről, így az osztrák Bahn in Film cég nosztalgia jellegű vezérlő kocsijának javítása után, az IGE GmbH műszaki vezetője nosztalgia személykocsijának átadása után kiemelte a felmerülő technikai problémák megoldását és a gyors kommunikációt.

Az első év pénzügyi mérlege, valamint az időközben megszerzett referenciák alapján közbeszerzési eljárásokon is tudott a cég indulni, így köszönhetően több sikeres közbeszerzésen elnyert munkának az árbevétel és az eredmény is töretlenül nőtt 2020-ig. A koronavírus járvány első hullámai sem ingatták meg a 2020-as évet köszönhetően az éves keretszerződéseknél, és az időben meghozott, és szigorúan betartott járványügyi intézkedéseknek.

A Kft. elvállalt részfeladatokat is, mint például a Kárpát Vasút részére Nohab dízelmozdonyainak forgóváz javítását és a járműszekrények festését, fényezését.

A 2021-es év viszont nehezen indult, a közlekedést kiszolgáló háttérparba koronavírus járvány negatív következményei később értek el. A hullámvölgy hatásának elhárítását segítette a dr. Hende Csaba országgyűlési képviselő segítségével elnyert munkahelymegőrző támogatás.

A kapacitások lekötése érdekében a meglévő éves keretszerződéseken felül 2022.évben az MVJ Kft. elvállalta első lépésként 2 db balesetes orosz motorvonat helyreállítását és fővizsgáját a MÁV Start Zrt. részére, amely munkák jelenleg is folyamatban vannak.



17. ábra: MÁV Start Zrt balesetes Orosz motorvonat javítás Szombathelyen az MVJ-ben 2021-ban (Fotó MVJ archívum)

Az üzem szakember gárdája több évtizedes szakmai tapasztalatával, a vasút szeretetével nyújt a vasúti járműjavítási szolgáltatást, ezt a Szombathelyen megmaradt szakmaiság, és a nagy tapasztalattal rendelkező szakember gárda garantálja.

Az ország nyugati határa melletti jó földrajzi fekvése miatt, Ausztria regionális vasúttársaságai és a térségben vasúti fuvarozást végző társaságok a fő megrendelők.

Összefoglalás

Ebben az évben ünnepeljük a Szombathelyi Műhely alapításának 150. évét.

A 150 évről a világháborúk és a rendszerváltások során kudarc, tragédia, embervesztés sújtotta Szombathelyt, ám ennél sokkal több sikertörténetről számolhatnak be a krónikások. A fent, majd lent ciklikussága a járműjavítót is sújtotta. A háborúk és gazdasági válságok okozta nehézséget elviselni, a felvirágzások évei ellensúlyozták, tették sikertörténeté.

Egy ilyen újrakezdés volt hat éve Szombathelyen, mert a 2016. év tavasza a szombathelyi vasúti járműjavításban az újrakezdés éve volt. Ezt az újrakezdést a korábbi munkatársak közül alig 170-en vállalták, akik kitartottak korábbi munkahelyük mellett.

Kitartásuk erős volt, hittek az újrakezdés sikerében.

Mi e cikk szerzői és ők a mára nyugdíjazás miatt alig 140 munkatársunk (az évek során több korábbi munkatársunk is visszatért), mi tudjuk és hisszük, hogy Szombathelyen nem csak 150 éves járműjavítói múlt van, hanem sok évtizedes jövő is lesz!

Mire alapozzuk ezt, a kijelentésünket?

Például arra, hogy a rendszerváltozás megváltoztatta Szombathely magyarországi jelentőségét, elérhetőségét. A korábbi határszéli, vasfüggöny közeli városból harminc év alatt virágzó, Bécshez, Pozsonyhoz, Budapesthez, Zágrábhöz és Ljubljánához egyaránt közel lévő szabadabb város lett.

Ma már nem igaz az sem, hogy Szombathely időben az egyik legtávolabbi város a fővárostól, ma már Szombathely komoly ipari város, él és virágzik. A Szombathelyiek össze-



18. ábra: GYSEV 5147 sorozatú motorkocsi javításon az MVJ-ben 2022. május hónapban Fotó: Kovács Károly

fogása, együttműködése régen is híres volt, akkor is, amikor a határ közelsége miatt sok nehézséget kellett megoldani és most is, amikor új kihívások várnak rájuk, köztük a járműjavítósokra.

A 2015. évben megélt mélypont után sikerült a vállalkozást ismét talpra állítani ez nagy kihívást, de egyben felemelő feladatot jelentett minden ebben résztvevő dolgozónak.

A 2022. év, a Nyugat-Dunántúl vasúti múltjának kétszere ünnepe. A szombathelyi járműjavító partnereként a térség vasútját fejlesztő GYSEV Zrt. is ebben az évben ünnepli alapításának 150. évfordulóját.

A GYSEV közelsége, jelenléte, a Szombathelyi járműjavítónak adott megrendelése is hozzájárulnak az MVJ újra felemelkedéséhez.

Tudjuk és hisszük, hogy a történelem viharos időiben a mostoha, nehéz sorsú Szombathely és benne a vasúti járműjavítás is a következő évtizedekben a nyertesek közé kell, hogy tartozzon.

Források:

1. A nyugat dunántúli vasúti járműjavítás 125 éve, (Fehér Tamás, Jászfi János, Mándli László, könyve)
2. MÁV Statisztikai zsebkönyv 1987, 1994.
3. MÁV FKI tanulmány a Teherkocsit javító járműjavítók helyzete
4. Vasútgépészetben megjelent írások, a következők szerint:

A Szombathelyi járműjavítás sikertörténeteit a Járműjavító szerzői a Vasútgépészetben közölt alábbi írásokban mutatták be:

Vasútgépészet 1994. 2. szám: Poór István, Sínen futó emlékek

Vasútgépészet 1995 1. szám: Horváth Lajos, Dízel motorkocsi kifejlesztése mellékkocsiból

Vasútgépészet 1996 2. szám: Liszt Antal, Eltolható ponyvatetős teherkocsi

Vasútgépészet 1997.3. szám: Liszt Antal, Sínbusz kifejlesztése Bzx motormellékkocsiból

Vasútgépészet 1999. 3. szám: Melega Miklós, Varga Miklós, Új gyártású Inter Pici motorkocsi a MÁV mellékvonalain

Vasútgépészet 2000. 1. szám Liszt Antal, Varga Miklós, Az M47 sor. Vontatójármű korszerűsítéses felújítása

Vasútgépészet 2001. 4. szám: Csóka Károly, Varga Miklós, Az Interpici vezérlőkocsi kialakítása

Vasútgépészet: 2004. 3. szám: Kovács Mihály, A Pdr 6 korszerű fékvizsgáló berendezés

Vasútgépészet: 2012. 4. szám Poór István, Varga Miklós, Német Gábor, Rónai A., Nemes P., Mk48 403 mozdony hibrid erőátvitelre fejlesztése

Vasútgépészet 2018. 1. szám: Varga Miklós, Újra sínre került a Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft. 2017-ben

A szerzők szakmai életútja:

Sziklai László

„1971-ben születtem Szombathelyen. 1989-ben érettségiztem a szombathelyi SAVARIA Közlekedésgépészeti Szakközépiskolában és ezt követően felvételt nyertem a BME Közlekedésmérnöki Karára. 1994-ben végeztem okleveles gépészmérnöként a járműgépész szak vasútgépész ágazatán. Az Egyetem után a szombathelyi Vasjármű Kft. Technológiai és Műszaki Osztályán tervező-szerkesztő mérnöként kezdtem dolgozni, ahol többek között részt vettem a Bz-k korszerűsítési munkáiban. Szerencsésnek mondhatom magam, mivel az egyetemen megismert és megszeretett CAD, majd SOLID EDGE tervezőszoftverekkel dolgozhattam. 1995. évben kineveztek a Minőségbiztosítási osztályvezető-helyettesévé, ahol részt vettem a Kft. ISO 9002 szabvány szerinti minőségügyi rendszerének kialakításában és felügyeletében, valamint feladataim közé tartozott a Kft. Minőségellenőrzési területének irányítása. Munkakörömhöz kapcsolódóan 2001. évben a Veszprémi Egyetemen okleveles minőségügyi szakmérnöki diplomát szereztem és ezt követően kineveztek a Kft. Minőségügyi felelősének és a Minőségügyi Osztály vezetőjének. Az évek során a Kft. Minőségügyi megbízottjaként tevékeny részese és felelőse voltam számos minőségügyi, hegesztési, roncsolásmentes vizsgálati, környezetvédelmi és szakmai auditnak. 2009. évben rövid kitérő következett a Termelés területére, ahol a Teherkocsi javításért felelős részlegvezetői feladatokat láttam el. 2010. évtől többször változott a Kft. szervezeti felépítése és ezek során voltam a vállalkozás Főtechnológusa, Termelési Igazgatója, majd ismét Minőségügyi vezetője. 2013-ban megint iskolapadba ültem és a BME Gépészmérnöki Kar Anyagtudományi és Technológia Tanszékén 2015. évben IWE-EWE hegesztőmérnöki diplomát szereztem.

2016.-ban a megalakult új Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft., ahol továbbra is a Kft. Minőségügyi vezetője voltam, a Minőségellenőrzési, beszállítói minősítések, mérő- és vizsgálóeszköz felügyelet, roncsolásmentes vizsgálatok, hibana-litikai folyamatok és termelés-előkészítői, munkafelvételi tevékenységek szakmai felügyeletét is elláttam a működéshez és pályázatokon való indulásokhoz szükséges minősítésekhez tartozó rendszerek felügyelete és folyamatos fejlesztése mellett. 2020. évtől az Ügyvezető nyugdíjba vonulásával a Kft.-nél kettős ügyvezetés került bevezetésre és megbízatást

kaptam az elvi területeket magába foglaló Ügyvezető Igazgatói feladatok ellátására.

Varga Miklós

1962. október 18-án születtem Szombathelyen. Általános- és középiskolámat Szombathelyen végeztem. 1981-ben érettségiztem a szombathelyi Savaria Szakközépiskolában középfokú vasútgépész képesítéssel. 1981-1986 a szombathelyi MÁV Járműjavító Üzemben kezdem dolgozni mechanikus és hidraulikus hajtóművek javításával foglalkoztunk. Időközben 1983-1984 között szintén a Savaria Szakközép Iskolában elvégeztem a technikus minősítő tanfolyamot amely után vasútgépész technikusként dolgoztam tovább. A katonai szolgálat letöltése után 1986-2009 között az időközben nevet változtatott járműjavítóban a MÁV Vasjármű Kft.-ben vontatójármű technológusként folytattam tevékenységemet. Itt a vontató járművek javításának, technológizálása, a járművek korszerűsítésének, átalakításának tervezése, kivitelezési munkák irányítása, majd a járműtechnológus csoport irányítása volt a feladat. Közben 1987-ben MÁV Tisztképző Intézet Gépészeti és Járműfenntartási szakán Felsőfokú Technikus minősítést szereztem.

2009-2010 között kitérőt tettem a termelés irányába Dízeljavító részleg vezetőjeként: Ebben a munkakörben a mozdonyjavító részleg szakmai irányítása, a részleg munkavégzéséhez szükséges feltételek biztosítását kellett megoldani. 2010-ben ismét a Technológiai osztályon dolgoztam, mint vontatójármű technológus: hasonló feladatokkal, mint a korábbi időszakban. Feladataim közé tartozott még a főtechnológus helyettesítése.

Az eltelt időszak során 2013-ban sikeresen elvégeztem a Széchenyi István Egyetemen Közlekedésmérnök BSC szakot. és Közlekedésmérnök végzettséget szereztem. 2015 után a MÁV Vasjármű Kft felszámolási eljárása alatt Termelési igazgatóként tevékenykedtem, amit az új cég 2016 február 8-i megalakulása után is folytattam 2017 januárjáig. 2017. január 16-tól jelenleg is: Mozdony és Vasúti Járműjavító Kft. Műszaki és Kereskedelmi területe tartozik a tevékenységi körömbé. Amely technológia és termelés előkészítési munkák, és a kereskedelmi részleg feladatainak felügyelete, kapcsolattartás a megrendelőkkel, a két terület munkájának koordinálása, az árajánlatok elkészítése elkészítésének felügyelete a feladat.

Az évek során **részt vettem több vasúti vontatójármű korszerűsítésének tervezésében, dokumentálásában, illetve hatósági engedélyeztetési ügyeinek bonyolításában. Az elvégzett sikeres munkáim közé tartozik a MÁV M47 sorozatú mozdonyainak** remotorizációjában, a Bz sorozatú motorkocsik korszerűsítésében való tervezői, illetve irányítási tevékenység, valamint az InterPici motorkocsik és a MÁV 6312 ikermotorkocsijának kifejlesztésének, tervezési illetve kialakítási munkáinak levezénylése.

Kovács Károly szakmai életútja a Vasútgépészet 2020. évi 2. számában valamint a www.vasutgepeszet.hu weboldalon olvasható.