



DOBOS JÓZSEF

Vasúti Jármű Iroda
Irodavezető
KTI Magyar
Közlekedéstudományi és
Logisztikai Intézet

HOLCSLK FERENC

mérnök tanácsos, MÁV
Vezérigazgatóság GF



Mozdonysorsok – V43 („Szili”), M62 („Szergej”)

A következő táblázatokban két járműsorozat összesen 673 db mozdonyának a sorsát születésüktől napjainkig táblázatos formában mutatjuk be. A V43 és M62 sorozatú mozdonyok több mint, 6 évtizeddel ezelőtti „életre hívásuk” óta, mind a mai napig a MÁV meghatározó vonali mozdonyai maradtak. Az alábbi adatok táblázatos összefoglalásával a célunk az volt, hogy az érintett két járműsorozat valamennyi tagjáról a rendelkezésre álló hely szabta határon belül tétélesen elszámoljunk. Az adatok átnézésénél sok érdekes kérdés, gondolat fogalmazódhat meg. Ezek közül itt csupán néhányra van lehetőség választ adni. Megfigyelhető például, hogy a V43 sorozatú mozdonyok döntő többségének az első honos szolgálati helye a Keleti Vontatási Főnökség volt. Ennek oka, hogy a Ganz Szerviz is ide települt, és mind a 379 db V 43 sorozatú mozdony üzembe helyezési próbáit itt végezték. A mozdonyok többnyire csak a már garanciális idő eltelté után kerültek átállomásra. A sorozat újabb és újabb szolgálati helyeken való megjelenése – és természetesen a beszerzés ütemezése – a vonalvillamosítás előrehaladtával függ össze. Megjegyzést érdemel, hogy a V43 sorozatú mozdonyok szállításának kezdetekor mindössze a Budapest–Hegyeshalom és Budapest–Miskolc vonal volt villamosítva. Idővel az ország 9 határállomá-

sáig épült ki a villamos felsővezeték és 11 (Ferencváros, Hatvan, Szolnok, Székesfehérvár, Győr, Miskolc, Nyíregyháza, Szeged Békéscsaba, Dombóvár, GySEV Sopron) Vontatási Főnökség üzemeltetett korábban V43 sorozatú mozdonyt.

Az M62 sorozatú járművek első darabjai az akkori nevén Hámán Kató Vontatási Főnökséghez kerültek. Ezen járműsorozat Szovjet Szervize a Ferencváros Vontatási Főnökségre települt és innen kísérte figyelemmel a stratégiaileg is számon tartott mozdonyok üzemét. Az M62 sorozatú mozdonyok – ellentétben a V43 sorozattal – már üzembeállításukkor a felhasználó szolgálati helyre kerültek. Így már a kezdetükkor 16 vontatást főnökség üzemeltetett újonnan beszerzett M62 sorozati gépet. Később 14 helyre (Ferencváros, Székesfehérvár, Hatvan, Szolnok, Miskolc, Debrecen, Záhony, Szeged, Dombóvár Nagykanizsa, Szombat-hely, Celldömölk, Tapolca, Sopron) lettek állomásra. A tipizálás miatt Nyíregyházán és az Északi Vontatási Főnökségen az M62 sorozatú mozdonyok üzemeltetése megszűnt.

A villamosítás előretörését részben a gazdaságosabb üzem, részben a környezetvédelem fokozott előtérbe kerülése indokolja. Ennek tudható be, hogy amíg a V43 sorozat a mai napig közel 100 darabbal csökkent, addig az M62 sorozatú mozdonyok selejtezése jócskán előrehaladt.

(Szerk. kieg: a 2022. évben a V43-asok állomásításából a MÁV-nál törölték a vontatási telepet, a V43-asok üzemben tartott mennyisége 2022-ben 288 db-ra csökkent. Az M62-esek 1994-ig a táblázatokban bemutatott csökkenése, a sorozat selejtezése tovább folytatódott: a 2022. évben a M62-esek állomásításából a MÁV-nál törölték több vontatási telepet, a M62-esek üzemben tartott mennyisége 2016-ra 82 db-ra csökkent.)

A dízelüzem ilyen arányú csökkenését erősítette a MÁV szállítást megrendelésének elmaradása is. Ennek a váratlan voltát mi sem igazolja jobban, mint az, hogy még 1985-ben – az akkori szállítási igények kielégítése miatt – néhány hónap időtartamra a MÁV a CSD-től 20 db T 679 sorozatú mozdonyt bérebevevett. Majd ezek közül 10 db-ot a következő évben meg is vásárolt, 1990-ben pedig megkezdte selejtezésüket. A beszerzett 294 db M62 sorozatú járműből ma már csak 164 db van állagban, és további állagcsökkentés várható.

Mindezek ellenére kijelenthető, hogy ez a két járműsorozat még jó néhány évig meghatározó jellegű marad a MÁV szállítási feladatainál.

A következő táblázatokban a V43-as és az M62-es mozdonyok pályaszámonkénti állomásítása, selejtezése található az 1963-1994 közötti időszakban.

A V43 és M62 sorozatú mozdonyok állományátalma

1301 - 1350 pályaszámteromány				1351 - 1379 pályaszámteromány					
Pályaszám	Úszábi helyve	Elő állás szolgálati hely	Utolsó állás szolgálati hely	Megjegyzés	Pályaszám	Úszábi helyve	Elő állás szolgálati hely	Utolsó állás szolgálati hely	Megjegyzés
V43.1301	1978	Keleti VF	Hatvan VF		V43.1351	1981	Keleti VF	Ferencvára VF	
1302	1978	Keleti VF	Hatvan VF		1352	1981	Keleti VF	Ferencvára VF	
1303	1978	Keleti VF	Hatvan VF		1353	1981	Keleti VF	Ferencvára VF	
1304	1978	Keleti VF	Hatvan VF		1354	1982	Békéscsaba	Stótok VF	
1305	1978	Keleti VF	Hatvan VF		1355	1982	Békéscsaba	Stótok VF	
1306	1978	Keleti VF	Hatvan VF		1356	1982	Békéscsaba	Stótok VF	
1307	1978	Keleti VF	Hatvan VF		1357	1982	Békéscsaba	Stótok VF	
1308	1978	Keleti VF	Hatvan VF		1358	1982	Békéscsaba	Stótok VF	
1309	1980	Keleti VF	Győr VF		1359	1982	Békéscsaba	Stótok VF	
1310	1980	Keleti VF	Győr VF		1360	1982	Békéscsaba	Stótok VF	
1311	1980	Keleti VF	Győr VF		1361	1982	Mikola VF	Mikola VF	
1312	1980	Keleti VF	Győr VF		1362	1982	Mikola VF	Mikola VF	
1313	1980	Keleti VF	Győr VF		1363	1982	Mikola VF	Mikola VF	
1314	1980	Keleti VF	Győr VF		1364	1982	Mikola VF	Mikola VF	
1315	1980	Keleti VF	Győr VF		1365	1982	Mikola VF	Mikola VF	
1316	1980	Keleti VF	Győr VF		1366	1982	Mikola VF	Mikola VF	
1317	1980	Keleti VF	Stótok VF		1367	1982	Mikola VF	Mikola VF	
1318	1980	Keleti VF	Stótok VF		1368	1982	Mikola VF	Mikola VF	
1319	1980	Keleti VF	Stótok VF		1369	1982	Mikola VF	Mikola VF	
1320	1980	Keleti VF	Északi VF	GySEV-nek	1370	1982	Mikola VF	Mikola VF	
1321	1980	Keleti VF	Északi VF	GySEV-nek	1371	1982	Keleti VF	Ferencvára VF	
1322	1980	Keleti VF	Északi VF	GySEV-nek	1372	1982	Keleti VF	Ferencvára VF	
1323	1980	Keleti VF	Északi VF	GySEV-nek	1373	1982	Keleti VF	Ferencvára VF	
1324	1980	Keleti VF	Északi VF	GySEV-nek	1374	1982	Keleti VF	Ferencvára VF	
1325	1980	Keleti VF	Északi VF	GySEV-nek	1375	1982	Keleti VF	Ferencvára VF	
1326	1980	Keleti VF	Északi VF	GySEV-nek	1376	1982	Keleti VF	Ferencvára VF	
1327	1980	Keleti VF	Északi VF	GySEV-nek	1377	1982	Keleti VF	Ferencvára VF	
1328	1980	Keleti VF	Északi VF	GySEV-nek	1378	1982	Keleti VF	Ferencvára VF	
1329	1981	Keleti VF	Északi VF	GySEV-nek	1379	1982	Keleti VF	Ferencvára VF	
1330	1981	Keleti VF	Északi VF	GySEV-nek					
1331	1981	Keleti VF	Keleti VF	GySEV-nek	V43.320	1980	Sopron VF	Sopron VF	
1332	1981	Keleti VF	Győr VF		321	1980	Sopron VF	Sopron VF	
1333	1981	Keleti VF	Győr VF		322	1980	Sopron VF	Sopron VF	
1334	1981	Keleti VF	Győr VF		323	1980	Sopron VF	Sopron VF	
1335	1981	Keleti VF	Győr VF		324	1980	Sopron VF	Sopron VF	
1336	1981	Keleti VF	Győr VF		325	1980	Sopron VF	Sopron VF	
1337	1981	Keleti VF	Győr VF		326	1980	Sopron VF	Sopron VF	
1338	1981	Keleti VF	Győr VF		327	1980	Sopron VF	Sopron VF	
1339	1981	Keleti VF	Győr VF		328	1980	Sopron VF	Sopron VF	
1340	1981	Keleti VF	Győr VF		329	1980	Sopron VF	Sopron VF	
1341	1981	Keleti VF	Ferencvára VF		330	1981	Sopron VF	Sopron VF	
1342	1981	Keleti VF	Ferencvára VF		331	1981	Sopron VF	Sopron VF	
1343	1981	Keleti VF	Ferencvára VF						
1344	1981	Keleti VF	Ferencvára VF						
1345	1981	Keleti VF	Ferencvára VF						
1346	1981	Keleti VF	Ferencvára VF						
1347	1981	Keleti VF	Ferencvára VF						
1348	1981	Keleti VF	Ferencvára VF						
1349	1981	Keleti VF	Ferencvára VF						
1350	1981	Keleti VF	Ferencvára VF						

Dobos József szakmai életútja

Szegeden született 1960. június 24-én. 1974-1978 között a Szilády Áron Gimnázium tanulója volt Kiskunhalason. 1978-1983 között a Leningrádi Vasútmérnöki Egyetem (mai nevén: Pétervári Állami Közlekedésmérnöki Egyetem) Mechanikai karán dízelmozdonyok üzemeltetése és karbantartása szakon végzett. A város neve ma: Szentpétervár), az ország pedig akkor még Szovjetunió volt, ma: Oroszország.

1983-ban állt munkába a MÁV Északi Járműjavító Üzemben, Budapesten, a Kőbányai út 30. szám alatt (ma az Állami Operaház gyakorló színpada és kelléktára, valamint a Közlekedési Múzeum jármű kiállítása található az „Északi” területén). Hat nap után bevonult sorkatonai szolgálatra, majd másfél év múlva ugyanott folytatta. Első vasúti beosztása üzemmérnök volt, a XIV. Forgóvázjavító Osztályon. Az akkori

északis főmérnök, Soós Endre, a V43 sorozatú villamosmozdony forgóváz meghibásodások (blokkolások) kivizsgálását, a kimérési technológia korszerűsítését, kimérő készülékek tervezését, a forgóváz zajosság okainak vizsgálatát, illetve a V63 sorozatú villamosmozdonyok vontatómotor marokcsapágó olvadások vizsgálatát adta első szakmai feladatként. Ezt annak ellenére igyekezett megoldani a kollégákkal közösen, hogy öt éven keresztül a dízelmozdonyok üzemeltetéséről és karbantartásáról tanult. Sokszor hallottuk Józsitól a fehér asztal mellett: „Milyen jármű az, amit a felette kifeszített villamos felsővezeték egy áramszedőn át nyom a pályához, hogy az le ne essen?”

A kezdeti években számos szaktanfolyamot elvégzett, nevezetesen: 1986-ban a Budapesti Műszaki Egyetem Mérnöki Továbbképző Intézet szakmai továbbképző tanfolyamot, 1985-ben a MÁV felsőfokú műhelyvizsga az Északi Járműjavító Üzemben, 1987-ben letette az imp-

regnálókezelői vizsgát, 1989-ben egy számítógép alapismeretek tanfolyamot, 1991-ben sikeres vasúti forgalmi vizsgát tehetett, 1991-ben megfelelt a mozdonyvezetői vizsgán, amelyet 3000 km felügyelet alatti mozdonyvezetés előzött meg. 1992-1994 között a MÁV Tisztképző Intézet – angol középfokú nyelvtanfolyamon vett részt (2 tanév).

1986-1987 között a MÁV Északi Járműjavító Üzem, Budapest – újonnan épített, korszerű technológiával rendelkező, villamos forgó- és állórész vákuumszártó és impregnáló üzemcsarnok főművezetője lett. Aktívan részt vett a létesítmény beüzemelésénél és az újonnan kidolgozott impregnálási technológia gyakorlati alkalmazásában.

1987-1995 között a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti Főosztály főmunkatársaként szolgálta a vasutat. Az M62, az M61 sorozatú mozdonyok és a villamos vonatfűtő kocsik (VFK) karbantartási szakelőadója volt. Feladata volt a napi operatív ügyek intézése,

kapcsolattartás az igazgatóságok gépészeti osztályaival és a gépészeti főnökökkel, éves karbantartási és javítási tervek, műszaki feltétfüzetek kidolgozása, vontatójármű szolgálatképtelenségi adatok feldolgozása, elemzések készítése, újítási kérdések szakmai bírálata. Részt vett az nemzetközi vasúti szervezet, az OSZsD szakmai értekezleteken a perspektivikus vasúti vontatójárművek témában. Közvetlen nemzetközi termelési kapcsolatok ügyeit intézte a Lett Vasutak illetve a Ferencvárosi Fűtőház delegációjával többször járt Daugavpilsben, a helyi vontatási depóban M62-es mozdonyok karbantartási tapasztalatainak cseréje céljából.

1995-1999 években a Bz motorkocsik, az M43 és M47 sorozatú, valamint a keskeny nyomtávolságú mozdonyok felelőse volt. Feladata volt még a kapcsolattartás a Szombathelyi Vasjármű Kft-vel.

1999-2000 között a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti Szakigazgatóságán a nagy teljesítményű M62 sorozatú dízelmozdonyok „remotorizáció”-jának (új, korszerű dízelmotor, új generátor és új vezérlés beépítése, ergonómiailag megújult, légkondicionált vezetőfülke kialakítása) témafelelőse volt, kapcsolatot tartott a MÁV Északi Járműjavító Kft., illetve a Szolnoki Járműjavító Kft. műszaki szakembereivel, a részegységek beszállítóival, számos rajzdokumentáció jóváhagyása fűződik a nevéhez.

2000-től a MÁV Vezérigazgatóság Gépészeti Szakigazgatóságának 6341 sorozatú orosz motorkocsi témafelelőse lett, részt vett az új jármű műszaki feltétfüzetének kidolgozásában, a szállítási szerződés szövegezésében, folyamatos intézte a pénzügyi kérdéseket, napi kapcsolatban állt az oroszországi Mityisi városában található Metrowagonmash cég kereskedelmi, műszaki és pénzügyi vezetőivel és szakembereivel. Tolmácsolási feladatokat látott el a hazai és a külföldi beszállítókkal folytatott két- és háromoldalú tárgyalásokon. Számos alkalommal részt vett az új motorkocsik gyártóművi átvételein.

2004-től a Gépészeti Technológiai Központ Fejlesztési és Technológiai Osztály műszaki szakelőadója lett, a 6341 sorozatú orosz motorkocsi témafelelőseként. Részt vett a jármű típusengedélyének megszerzésében, a hatósági vizsgáztatásban, a különböző műszaki meghibásodások kivizsgálásában. Összekötötte a szentesi, illetve az északi karbantartó telephelyeket a szentesi orosz szervizzel. Eredmény: 40 db kétrészes, új gyártású orosz dízel-motorvonat átvétele, sikeres üzembe helyezése, a karbantartási rendszereik kidolgozása.

2005-ban a Vasúti Mérnöki és Mérésügyi Szolgáltató Központ (VM-MSZK), Mérnöki szolgáltató Osztályának műszaki szakelőadója lett, a korábbi feladatok megtartása mellett. 2006-ben a 6341 sorozatú orosz iker-dízelmotorkocsihoz tervezett betétkocsik témafelelőseinek jelölték.

2007-2012 között a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. Járműfőmérnökség, Fejlesztési Osztályának műszaki szakértőjeként részt vett a MÁV dízelmozdonyok és motorkocsik műszaki fejlesztésében, korszerűsített nagy teljesítményű dízelmozdonyok, valamint dízel motorkocsik karbantartási technológiáinak készítésében, aktualizálásában, az orosz gyártmányú dízel motorvonatok konstrukciós módosításainak előkészítésében.

A kollektíva egyik központi személyisége volt. Éveken át szervezte a főosztályi bulikat, ahol 100-120 fő részvételével zenés-táncos ünnepség keretében búcsúztak az akkor épp nyugdíjba vonuló kollégáktól. Senki nem mehetett el anélkül, hogy ne kapott volna egy emléklapot, felsorolva a pályafutásának emlékezetes mozzanatait, főleg humoros vonatkozású tetteit kidomborítva. Éveken át szervezte a Balatonboglári Nőnap Esteket, ahol Záhonytól Sopronig, Nagykanizsától Miskolcig minden gépész érdeklődőt felejthetetlen élmények vártak.

Tagja volt az önkéntes kezdeményezéssel létrejött gépész focicsapatnak, társalapítója a később hivatalossá vált TAN-GÉP SE sportegyesületnek, akikkel bejárták az ország összes fűtő-

házat, vontatási telepét, gépészeti főnökségét (a nevek állandóan változtak) Szentestől Győrig, Záhonytól Pécsig.

2012-ben a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. műszaki vezérigazgató-helyettese, Csépe András a műszaki szakmai titkár feladatkörrel bízta meg, amely műszaki értekezletek összehívását, jegyzőkönyv vezetését, feladattervek vezetését, beszámoltatások előkészítését, a társ szakszolgálatokkal való kapcsolattartást, vezetői értekezletek előterjesztéseinek összefogását, a területi igazgatóságok beszámolóinak összefogását, folyamatos információgyűjtést és elemzést, power-pointos prezentációk készítését, levelezést, ügyiratkezelést foglalt magába.

2014-ben a MÁV-START Zrt. Járműbiztosítás és termeléskoordináció szervezeti egység műszaki szakértője lett. A vasúti közlekedés számára szükséges járműállomány monitoring elvégzése, adatgyűjtés, elemzés, döntéselőkészítés volt a megbízatása.

2015-ben a MÁV-START Zrt. műszaki szolgáltatás ügyfélkapcsolati szakértője lett, amikor is külső felekkel kötött szerződések előkészítését végezte műszaki szempontból.

2015-ben, 32 év megszakítás nélküli vasúti szolgálat után elhagyta a vasutat, egyéni vállalkozó lett, és a BKV Zrt. által az M3 metrószerelvények felújítására és korszerűsítésére kiírt közbeszerzésben a nyertes Metrowagonmash Nyrt. magyarországi kizárólagos képviselőjét ellátó cég műszaki igazgatójaként részt vett a tender pályázati anyagának előkészítésében, az orosz nyelvű anyagok magyar nyelvre való fordításában, a műszaki dokumentáció előkészítésében, a típusengedély dokumentáció elkészítésében, a járművek típusvizsgálataiban, illetve a hatósági átvételi folyamatokban. Eredmény: 222 db felújított M3-as metrókocsi sikeres üzembe helyezése.

2019 áprilisától a Közlekedéstudományi Intézet, Tanúsítási Igazgatóság, Vasúti Jármű Iroda tanúsítási szakértőjeként az Egyiptomi Államvasutak számára az oroszországi Tveri Vagongyárban (TVZ) magyar-orosz kooperációban gyártott 1300 db vasúti sze-

mélykocsi megfelelőségértékelési és tanúsítási folyamatában vett részt. Foglalkozott még a felújított és korszerűsített M3-as metrókocsik egységesítési munkáinak, a MÁV-START Zrt. IC+ nagysebességű vasúti személykocsijainak, valamint a Szeged-Hódmezővásárhely közötti közlekedésre beszerzett Tram-Train (vasút-villamos) járművek prototípusainak tanúsításával is.

2022 márciusától a KTI Tanúsítási Igazgatóság Vasúti Jármű Iroda vezetőjeként irányítja a vasúti járművek megfelelőségértékelési folyamataiban részt vevő munkatársak tevékenységét többek között a PLASSER pályakarbantartó gépek, a Vasútvill Kft. felsővezeték karbantartó járműveinek a tanúsítása kapcsán. Költségkalkulációkat és árajánlatokat készít elő a különböző cégek által kezdeményezett tanúsítási folyamatokra vonatkozóan.

Számítógép felhasználóként autodidakta módon elsajátította a Word, az Excel, de főleg a PowerPoint, később a CorelDRAW, az AutoCad és a Flash animáció-készítő program készésszintű ismereteket.

1985-ben felvételt nyert a MÁV fordítói névjegyzékébe (orosz nyelv). 1988-ban tagja lett a Közlekedéstudományi Egyesület, Vasúti Tagozat, Vasútgépész Szakosztálynak. 1991-1992 között a Dízelmotorok c. tantárgyat oktatta a MÁV Tisztképző Intézet felsőfokú vontatási tanfolyamán. 1992-ben megjelent az M43 és M47 sorozatú mozdonyok szerkezete, működése és kezelése c. könyv, melynek társszerzője volt. Ekkor került kapcsolatba Mezei István kollégával, az akkori Oktatási Osztály munkatársával, aki számos kiadvány illusztrációjának elkészítésére kérte fel, és akivel hosszú évtizedeken át oktatási anyagok sokaságát készítették el, úgy, mint írásvetítő fóliák, oktató CD-k, animációs filmek, ábrás útmutatók.

1995-ben az M62 sorozatú mozdonyok szerkezete, működése és kezelése c. könyv társszerzője volt Lédeczi László és Holcsik Ferenc mellett. 1999-2001 között a Közlekedéstudományi Egyesület Hírlap Állandó Bizottság tagja. 2000-ben A „Magyar

Vasúttörténet” c. kiadvány egyik orosz nyelvi fordítója és nyelvi lektora volt. 2001-2003 években érettségi vizsgabizottsági társelnök a Kvassay Jenő Szakközépiskolában.

2006-2008 években elvállalta a V43-2000 és a V43-3000 sorozatú villamosmozdonyokról készült útmutatók, írásvetítő fóliák és oktató CD-k fénykép anyagának, illetve illusztrációinak és ábráinak elkészítését. 2006-2008 között több nemzetközi konferencia prezentációját elkészítette. 2008-ban a nevéhez kapcsolódik a 490 sorozatú gőzmozdonyról készített könyv ábráinak és fotóinak gondozása.

2013-ban *A vasúti kocsik szerkezete, berendezései és üzeme* c. MÁV-START kiadvány kéziratát gondozta és valamennyi ábráját megrajzolta. 2014-ben a *vasúttechnikai szakkönyvek* sorozatban a MÁV-START által megjelentetett „IC+ belföldi InterCity vasúti kocsik tervezése és fejlesztése” c. uniós járműgyártási projekt termék-leírás ábráit készítette.

Folyamatosan igyekezett fejleszteni és frissíteni szakmai ismereteimet. Mindig nyitott volt az új műszaki megoldások iránt. Az élet úgy hozta, hogy orosz nyelvtudását vasútszakmai szinten folyamatosan kamatoztatni tudta akár az M62-es mozdonyok vontatómotor felújítása kapcsán Szmélában, ahol Cselényi Jenő leendő osztályvezető-helyettesével járt, akár Kolomnában, akár az OSZZSD értekezleteken, de még Lipeckben is, ahol orosz gyártmányú tolatómozdonyokat tekintet meg Győr Zoltán csoportvezető kollégával.

Angol nyelvi előképzettségét szeretne volna használható tudássá fejleszteni, ezért többször belefogott a MÁV Tisztképzőn és a MÁV-Gépészetnél is egy-egy tanfolyamba, de a sikeres nyelvvizsga letétele még egy kicsit várat magára.

Az új kihívások ösztönzőleg hatottak rá, igyekezett a problémák gyors és hatékony megoldására. Kompromisszumra való törekvése és kommunikációs készsége előnyösnek bizonyult az eddigi tárgyalások és megbeszélések során.

Dobos József két év múlva betölti a 65. életévét, a tervek szerint nyugdíjba vonul, 47 éves közvetlen és közvetett vasúti pályát megtéve. Biztosak lehetünk abban, hogy a vasúthoz valamilyen köze lesz, nemcsak úgy, hogy a dunavarsányi vasúti megállóban figyelni majd az ott 160 km/h sebességgel elhaladó IC vonatok menetrendszerűségét, hanem valamilyen formában folytatni szeretné az apai, kereszt-szülői és nagyapai örökséget, a vasút iránt érzett szeretet és elkötelezettség jegyében. Talán megépíti a harmadik terepasztalat? Meglátjuk.

Gratulálunk Józsinak a rendkívül hosszú, változatos és eredményes vasúti pályához.

Budapest, 2023. június 27.

Holcsik Ferenc szakmai életútja

Holcsik Ferenc 1950. december 30-án született Budapesten. Általános iskolai tanulmányait követően a Budapest IX. kerületi József Attila Gépipari Technikumban folytatta tanulmányait gépgyártástechnológia szakirányon. A technikum után a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola akkor még Budapesten működő Közlekedésképzési Karán, vasútgépészet szakirányon „jeles” minősítéssel diplomázott 1972-ben. MÁV szolgálatba 1972. szeptember 1-től lépett mérnök-gyakornokként a Hámán Kató Vontatási Főnökségen. 1973-ban letette a forgalmi szakvizsgát, majd két év, kötelező sorkatonai szolgálatot követően 1975-ben felsőfokú vontatási szakvizsgát és dízelmozdony-vezetői vizsgát tett. 1983-ban ezt kiegészítve villamosmozdony-vezetői, majd 1984-ben gőzmozdony-vezetői vizsgákat tett. 1975-től 1979-ig a Hámán Kató Vontatási Főnökségen dízelmozdony-reszortosként dolgozott, ahol az M32, M43-M47, M44 és M62 sorozatú mozdony karbantartásával foglalkozott. 1977-ben újítási ügyintéző szakvizsgát, majd az Országos Találmányi Hivatalnál iparjogvédelmi vizsgát szerzett. 1979. október 1-től

a MÁV Vezérgazgatóság Gépészeti Szakosztályán előbb a vontatójármű karbantartási ügyekkel, majd ezután mozdonyüzemeltetéssel foglalkozott. A Mozdonyüzemeltetési Osztály munkatársaként két évtizeden át foglalkozott a vontatójárművek felhasználási, nyilvántartási, gépész-laboratóriumi és járműbérleti ügyeivel. A vontatási laboratóriumok, és az ott dolgozók munkáját másfél évtizeden át koordinálta, és részt vett egy, a témát érintő szakjegyzet írásában és szerkesztésében is. 1980-tól kezdett foglalkozni a „gőzmozdony ügyekkel” is, vagyis a vontatójármű állagból selejtezésre kerülő, de megőrizni, kiállítani kívánt járművek további sorsának ügyintézésével. Ez az 1980-as évek végétől kiegészült a megőrzendővé minősített ABmot motorkocsik további sorsának koordinálásával is. A MÁV História Bizottság Jármű Albizottságának megalakulásától, 1984-től aktív tagja volt. Elnök-vezérgazgatói megbízás alapján egy öt éves intervallumon keresztül szervezte a MÁV vasúti jubileumi ünnepeit, az 1993-ban 7 ország részvételével rendezett „125 éves a MÁV”; és az 1996-os, 14 ország részvételével zajlott nagyszerű „150 éves a magyar vasút” angyalföldi járműparádákat. Mindkét eseményről készült kiadvány íróként és szerkesztőként közreműködött. Tevékenyen részt vett a Magyar Vasúttörténeti Park megnyitását előkészítő tevékenységben. A Magyar Vasúttörténeti Park és a MÁV Nosztalgia Kft. a kezdeményezésére és közreműködésével "honosította" a látványos zólyomi Lokomotiv Grand Prix-t. A Közép- európai Gőzmozdony Grand Prix és Étkezőkocsi Találkozó 2015-ig állandó eleme volt a Vasúttörténeti Park programjának. Szervezte a külföldi járművek magyarországi látogatását, és a MÁV Nosztalgia Kft. által üzemeltetett járművek zólyomi és strasshofi viszont- látogatásait. A MÁV Rt. gondozásában 2001-ben jelent meg a „Magyar Vasúttörténeti Park” című könyve (közismert nevén a 'sárga könyv'), amiben feldolgozta a Park létesítésének történetét és bemutatta az ott kiállított járműveket. 2003-ban a Széchenyi István Egyetem

és a SZIF Műszaki Tudományi Intézet Logisztikai és Szállítványozási mérnöki továbbképzésén, logisztikai és műszaki szállítványozási menedzser szakmérnöki képzés minőségbiztosítási szakirányán kiváló minősítésű másoddiplomát szerzett. A MÁV-os munkaviszonya után, 2008. február 1-től az önálló vasútvállalattá alakult MÁV Nosztalgia Kft.-nél dolgozott tovább vasútüzemi referensként. 2015-ben a Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány megbízásából közreműködött a „15 éves a Vasúttörténeti Park” ünnepség szervezésében, és társszerzője volt a megjelent jubileumi kiadványnak, majd 2018-ban a „150 éves a MÁV” nemzetközi járműtalálkozó vasútüzemi szervezésében és lebonyolításában működött közre. Holcsik Ferenc a Vasútgépészet szerzője volt, tartalmas és gazdag életét 2021. márciusában fejezte be. Emlékét megőrizzük. Imri János, Fejes Antal, Kovács Károly.

A MÁV Rail Tours Kft. kiegészítése:

Életének a 71. évében elhunyt Holcsik Ferenc.

A Holcsik Feri, ahogy a felfoghatatlan hírt megrendülten továbbadták egymásnak barátai, kollégái, ismerősei. Holcsik Feri, a MÁV Rail Tours – korábban MÁV Nosztalgia Kft. – vasútügyi szakreferense, minden vasútvállalati hatósági ügyek, biztonsági tanúsítványok, működési engedélyek, vasúti járművek típus- és üzemengedélyének beszerzője, elintézője. A vasút megszállottja, szerelmese.

Valószínű, hogy nem a szülői házból hozta magával az elmélyült vasúti ismereteket. Édesapja szabó volt, édesanyja háztartásbeli. Igazából akkor kötelezte el magát végleg a vasút mellett, amikor a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolát jeles eredménnyel elvégezve, 1972-ben friss diplomás vasútgépészként a MÁV Északi Gépészeti Főnökségen, akkori nevén a Hámán Kató Vontatási Főnökségen helyezkedett el. Hét évvel később, 1979-től az Andrassy út 74-76-ban, a MÁV Vezérgazgatóság Gépészeti Főosztályán dolgozott, ahol eleinte vontatójármű-karbantartással, majd mozdonyüzemeltetéssel foglalkozott.

A hazai vasúti járművek pályafutását, előéletét kutató vasúthívők máig emlegetik dolgozószobájának fontos nyilvántartásokat őrző pánccszekrényét. Akinek módja nyílt rá, ezekből a dokumentumokból gyűjtötte ki a felbecsülhetetlen értéket képviselő állaglistákat, ezek alapján rendszerezte az egyes sorozatok életútját. Holcsik Feri ilyenkor készségesen felállt, és felajánlotta vendégeinek, ő inkább kimegy, hogy a szűk helyiségben addig is elférjenek...

Ekkor már letette a vasúti szakfoglalmi és felsőfokú vontatási szakvizsgát, majd előbb dízelmozdonyra vizsgázott le, a nyolcvanas években pedig villamos- és gőzmozdonyvezetői oklevelet szerzett. Folyamatosan képezte magát, számos műszaki és vasúti szakkönyv megírásában, összeállításában, szerkesztésében működött közre. Munkaköréhez tartoztak a műszaki emlékvédelmi ügyek is – lelkiismeretességének, fáradhatatlanságának, elmélyült szakmai tudásának köszönhetően, vezérgazgatói megbízás alapján ő foghatta össze a MÁV jubileumi, 1993-as és 1996-os, lelkes európai visszhangot keltő, hét, illetve 14 ország részvételével megtartott angyalföldi vasúti jármű-parádáját.

A MÁV Nosztalgia Kft.-hez a MÁV Vezérgazgatóság Gépészeti Szakigazgatóság Vontatási Főosztály Marketing csoportjának logisztikai menedzser szakmérnökeként igazolt 2008-ban. Az azóta eltelt több mint egy évtizedben fáradhatatlanul készítette elő a társaság megannyi bel- és külföldi különvontatának útját, szerezte be a szükséges vasúthatósági engedélyeket, szervezett vasútszakmai rendezvényeket, részt vett a MÁV História Bizottság munkájában, nem merült fel olyan szakmai kérdés, amit ne akart volna megoldani. Tevékenysége nélkül hiányos lenne a magyar vasúti emlékezet.

A szervezetét gyorsan legyűrő kórral szemben azonban tehetetlen volt. Holcsik Ferinek már nem adatott meg a lehetőség arra, hogy páratlan ismereteit, tapasztalatait utódaira hagyja; pótolhatatlan őrnt hagyott maga után...

Fejes Antal múzeológus