

## Régi magyar járművek VII. című KTE konferencia 2023.09. 13-án.

Tisztelt Kollégák, hölgyek és urak!

Köszöntjük Dr. Fónagy János államtitkár urat, a KTE elnökét, akinek védnöksége alatt bonyolódik ez a „Közlekedéstechnikai Napok” című konferencia sorozat, immáron 2016 óta.

Köszönjük Aszódi Sándor úrnak, a KTE Általános Közlekedési Tagozata titkárának a rendszeres szervezést.

Örömmel találkoztunk újra tavaly ősszel itt a BME-ben szemtől-szembe egymással a hosszú járványidőszak után.

Ez a konferenciasorozat először régi gőzmozdonyok bemutatásával kezdődött, majd később kiterjedt a teljes vasúti járműparkra, a kisvasúttól a HÉV járművekig. A mostani program már ismét a városi villamosokra is kiterjed, így válik teljessé és pontosabbá a cím: „Régi magyar vasúti járművek”. A városi vasutak is igen változatos múlttal rendelkeznek nagyvárosainkban, a régi határok területén különösen (Nagyvárad, Temesvár, Kassa, stb.). De a mai határokon belül is volt még több villamos hálózat, például Pécsen, Szombathelyen, Nyíregyházán. **Városi villamosról is hallunk ma előadást!**

A régi magyar vasúti járművekről rengeteg információval rendelkezünk, hiszen a magyar vasút 175 éve alatt sokezer jármű és azon belül sok száz típus viselte a vasút terheit.

Köszönet ezért a KTE-nek, hogy rendszeresen lehetővé teszi ilyen irányú emlékeink felébresztését, rendszerezését.

A magyar vasút 175 éve alatt rengeteg jármű teljesített szolgálatot és ezek jelentős része hazai gyártmányú volt, tehát ez az immár ismétlődő konferencia, -egyre magasabb hangsúllyal, - a hazai vasúti járműgyártásról is megemlékezik.

A remélhetőleg folytatódó konferencia-sorozat témaköre lassan a teljes magyarországi jármű mennyiség bemutatása felé szélesedik.

Az immár hetedik konferencián meg kell emlékeznünk a vasúti járművek igen hosszú életkoráról és annak megalapozásáról, a markáns konstrukcióról és a folyamatos karbantartásról és a fejújításról.

Ebben az évben ünnepeljük például a V43-as mozdonysorozat 60. születésnapját, de a HÉV MIX-es motorvonata, amelyből még ma is közlekedik néhány példány a csepeli gyorsvasúton ugyancsak 1960-as években készült. Az M41-es mozdonyok 1972-től, a Bz motorkocsik 1977-től érkeztek, tehát ezek is közelítik a fél évszázadot.

Az ilyen szokatlanul hosszú élettartamok több oldalról is vizsgálatot igényelnek.

Egyrészt a gyártási/tervezési módszerek is különlegesek, másrészt az üzemeltetés, karbantartás is kíván a szokásosnál fegyelmezettebb hozzáállást.

A közelmúltban hosszas megbeszélésre kértek fel a MÁV-START és a MÁV-HÉV vezető munkatársai annak kiderítésére, hogy például a mai HÉV járművek tervezésénél, és a Ganz-MÁVAG fejlesztőinél mi volt a tervezett életkor a konstrukciók kialakításánál. Ebben az egyeztetésben egyik mai előadónk, Süvegres László úr is közreműködött.

A visszatekintés eredménye a 30-40 éves életkor célkitűzése volt.

**A jelenlegi járműállomány jelentős része igen gyors pótlásra szorul, ez ma a MÁV. egyik legfontosabb feladata!**

**A magyar vasúti járműgyártó ipar minél széleskörűbb újraélesztése is szerepel a fejlesztési feladatok között.**

**Az 1. világháború kezdetéig kialakult a magyar vasúti hálózat az ország akkori területén, amely Európa egyik legsűrűbb hálózata a mai napig. További lényeges bővítésére nincs szükség.**

**A legújabb terv a VO, amelynek megvalósulása esetleg bővítheti a mai hálózatot és természetesen a nagysebességű vonalak tervei is napirenden vannak. A Ferihegyi repülőtér vasúti megközelítési lehetősége az egyik legsürgősebb feladat lenne.**

**Itt kell megemlékeznünk a budapesti elővárosi HÉV hálózat kiépítéséről is. A HÉV jelenleg a MÁV-csoport tagja. Ezzel a budapesti elővárosi forgalom 15, egységesen kezelt sugárirányú vonallal szolgálható ki egységes szolgáltatási célokkal!**

**-Keskeny nyomközű hálózat** erőteljes fejlődése még az 1950-es években is tartott, de a leggyorsabb hálózatcsökkenés éppen itt következett be. Ma erről a területről is kapunk ismét egy érdekesnek ígérkező előadást.

Ma 23 „kisvasúti hálózat” működik az országban, szinte kivétel nélkül turisztikai feladatokat ellátva, de van kivétel is, például a lenti környéki, 109 km hosszú hálózat, amelyből 32 km-en történik utasszállítás is.

Örvendetes hír, hogy a MÁV tavaly újjáépítette és üzembe helyezte a Balatonfenyves- Csisztafürdő vonalszakaszt és folyamatban van a Nyíregyháza-Sóstó gyógyfürdő szakasz újra tervezése is, amely régebben az egyik első tram-train vonala volt Magyarországnak!

**-A gőzvontatás egyeduralma gyakorlatilag 120 évig. Ezért is indult konferencia sorozatunk a gőzmozdonyok bemutatásával. A lényeges változás 1963-ban történt:** M61-es (NOHAB) svéd-amerikai konstrukció és a V43-as nyugat-európai konzorcium tervei és gyártása, majd a licenz alapján hazai gyártás.

**Az idei 60. évforduló igen jól mutatja az akkori döntések helyességét!**

Ekkor kezdődött a gőzvontatás szükségszerű leépülése, de ez még sokáig tartott.

A gőzvontatás tehát:

**1846-1984-ig> 138 évig dolgozott hazánkban, ebből 120 évig volt uralkodó vontatási rendszer!**

**Mi maradt meg mára ebből:**

-151 darab normál és keskeny nyomközű műemléki védettségű gőzmozdony és sok érdekes előadás!

**-A magyar vasúti járműgyártó iparról néhány szót:** 1870-ben alakult a Magyar Királyi Államvasutak Gép és Kocsigyára (később MÁVAG). Az első gőzmozdony 1873-ban épült, ugyanitt az utolsó 375.1032, ma a Parkban. Addig külföldről jöttek a gőzmozdonyok. Ezután hatalmas sikerek, külföldi szállítások, gőzös, dízel és villamos mozdony és motorkocsi is Ázsiába, Afrikába, Délamerikába, Szovjetunióba, stb.. De az alapsiker a gőzös volt. Belépett Győr, igen sok kisebb járműgyár, a MÁV járműjavítói, de különöse a Dunakeszi Járműjavító.

**Ma tehát keskeny nyomtávolságú vasúti járművekről, gőzmozdonyokról, villamosokról és a magyar vasúti járműgyártás történeteiről hallunk emlékeket, gondolatokat.**

-

**Kezdődjenek tehát az előadások!**

**A múlt (benne a magyar vasúti járműgyártás is) megőrzésének változatai:**

- A Magyar Vasúttörténeti Park létrehozása
- Műemléki védettség mintegy 480 járművön
- A MÁV Műemléki Szabályzatának kidolgozása, betartása
- A MÁV-RAIL-TUORS tevékenysége. Korábban a MÁV Nosztalgia Kft
- Ünnepségek a Magyar Vasúttörténeti Parkban
- KTE előadások, konferenciák.
- Vidéki évfordulós rendezvények, emlékhelyek kialakítása.
- Retró vonatok a MÁV-START mai életében.
- A legfontosabb a 176 éves tapasztalatok hasznosítása a mai döntések során.