

Sorozatunkban a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) létrehozása óta eltelt 75 év legfontosabb állomásairól, a szervezet fejlődéséről és nem utolsósorban a jövő lehetséges irányairól kérdeztük azokat a szakembereket, akik a kezdetektől, illetve napjainkban játszanak meghatározó szerepet a KTE életében.

Kisteleki Mihály, a KTE egykori elnökhelyettese

Fiatal, aktív szakemberekre van szükség

1962-ben léptem be a KTE-be, amikor átvettem a diplomámat a Budapesti Műszaki Egyetem gépészmérnöki karán. Egyből a HÉV-hez kerültem, ahol a Fejlesztési Osztályon egy kolléga hívta fel rá a figyelmemet, hogy van egy kitűnő intézmény, a Közlekedéstudományi Egyesület, ahol mindenféle előadások, konzultációk vannak, lehet gondolatokat cserélni és sok mindenfélét csinálni, én pedig úgy gondoltam, hogy belépek. Akkoriban az volt a szokás, hogy egy-egy kollégával, aki valamit fejlesztett vagy kialakított, a KTE helyi szervezete beszélgetést szervezett, ahol az adott kolléga előadta az elképzeléseit, mi pedig megvitattuk. Egyébként az egész életemet a MÁV-nál töltöttem, a MÁV Vezérigazgatóságon dolgoztam, aztán szép lassan haladtam előre az egyre magasabb beosztásokban. Ezzel párhuzamosan a Közlekedéstudományi Egyesületben is sokáig elnökségi tag, illetve elnökhelyettes is voltam.

Ma már – koromnál fogva – semmiféle beosztást nem vállalok, de munkát azt igen. Lecsöndesedtek a programjaim, mert nagyon kevés konferenciára járok, viszont a Közlekedéstechnikai Napokat általában nem hagyom ki. Ez tulajdonképpen egy közlekedési konferencia sorozat, amelynek nagy része a Budapesti Műszaki Egyetem központi épületében van, de online közvetítés is zajlik az eseményről. Ennek keretében van egy sorozat, amelynek címe: Régi magyar vasúti járművek. Kilencedik alkalommal lesz az idén, és nagy megtiszteltetés számomra, hogy még mindig én lehetek ennek a levezető elnöke.

Az elmúlt hatvan évben rengeteget változott az Egyesület. Amikor beléptem, eleinte 12-13 ezer tagja volt, ám a rendszerváltozást követően jelentős változások történtek. Most egy kicsit dinamikusabb, szűkebb körű, de a lényeg, hogy a szakmai ismereteket átadjuk egymásnak, próbáljuk kialakítani az együttes és értelmes állásfoglalást. Emellett a KTE-nek nagyon fontos tennivalója az, hogy publikálja is a szakmában történeteket. A Közlekedéstudományi Szemle című újság feladata, hogy terjessze, közhírré tegye, hogy milyen tudományos kutatások, fejlesztések történnek a közlekedésben. Ezen kívül a Közlekedéstudományi Egyesületnek lehetősége van szerződéseket is kötni

valamiféle konkrét témának a kidolgozására, ezt teszi most is, és tette korábban is. A nagy rendezvények, amiket a KTE szervez, 2-300 embert is megmozgatnak. Ezek között vannak rendszeresek, amelyeket minden évben lebonyolítanak, de a kisebb konferenciákon is komoly érdeklődés tapasztalható. Szerintem a KTE most is jó úton jár, de tény, hogy olyan emberekre van szükség, akiknek aktivitása, tenni akarása lehetővé teszi majd, hogy a következő 25 esztendő is megérje az Egyesületet.

Nekem nagyon sokat jelentett a KTE. Elsősorban kapcsolatot a kollégákkal, kapcsolatot azokkal, akikkel szakmailag nagyjából egy nyelven beszéltünk, de azokkal is, akik valami újat akartak és esetleg valami mást akartak csinálni, mint amilyen irányba haladt a MÁV, vagyis a vasúti szakma fejlesztése. De mindezekén kívül még baráti kapcsolatokat is. Hogy mást ne mondjak, a mostani feleségemet ott ismertem meg, ott dolgozott, ott volt hivatalban, ő szervezett konferenciákat és intézett külső megrendeléseket.

Nagy tisztelettel és nagy örömmel mondom, hogy a különféle díjakért, amiket a KTE-től kaptam, külön is hálás vagyok az Egyesület vezetésének. A KTE egyébként abban is segítségemre volt, hogy az évek során több közlekedési ágazattal is megismerkedhettem, jó alkalom volt a szakmai ismeretek bővítésére. Ezért is mondanám a jelenkor fiatal szakembereinek, hogy vegyenek részt egy-egy konferencián, és figyeljék meg az idősebb kollégák előadásait, hogy aztán ezek alapján dönthessenek arról, belépnek-e az Egyesületbe, vállalnak-e ott munkát. Én csak biztatni tudom őket, hogy tegyék ezt.

A közlekedés rendkívül fontos dolog, hiszen az emberek jelentős része közösségi közlekedéssel jár munkába, szórakozni stb., ami az egész közérzetére hatással van. Ha kényelmes, akkor jó, ha nem kényelmes, akkor kellemetlen. A közösségi közlekedésnek megvan a maga alapgondolata, amit mára már a MÁV is megpróbált magáévá tenni kisebb vonatokkal gyakrabban, gazdaságosabban. Ez az elővárosi közlekedés feladata. Én mostanáig tervezési és fejlesztési feladatokkal is foglalkoztam, most hagytam abba a szakértői munkát a MÁV-nál. Azt pontosan látom, hogy mikor történt az a lépés, amikor az autó kezdett elterjedni, és sokan a közösségi közlekedés helyett is elkezdték használni. Az 1990-es évek környékén jártunk, a rendszerváltás idején. Aztán persze sokan rájöttek, hogy az autózás drága, a környezetet is zavarja, így indult meg a harc a közösségi közlekedés és az autók között, már ami a személyszállítást illeti. Tulajdonképpen most kell odáig eljutnunk, hogy tényleg csupán egy negyedórás közlekedést biztosítsunk a nagyvárosokban a munkába való bejáráshoz. Ha a kedves utasnak netán autója van és kimegy az állomásra, parkolót kell biztosítani a számára, hogy fel tudjon ülni a vonatra, és ott kényelmesen olvashassa az

újságot, nézegethesse a számítógépét, kényelmesen érjen be a munkahelyére. Ez a cél, ebbe az irányba kell menni, és ezeket a célokat kellene hirdetni a KTE-nek is.