

A MAGYAR VASÚTI TÁVKÖZLÉS

RENDRAGYÓ
KRÓNIKÁJA

1846 - 2000

A 13.

Távközlési szakemberek

A

2019

A szakemberek

A vasúti távközlésnek, biztosítóberendezésnek - mint távirda 103 éveinek - továbbá, mint távközlésnek, a későbbi évek korszakainak valamennyi szakaszában, minden bizonnyal megvoltak a mindenkor kimagasló tudású szakemberei.

Azonban az első száz évet mégiscsak nehezen lehet a XX. Század második századfele technikai fejlődésével összevetni és így nyilván a szolgáló szakembereket sem. Kétségkívül minden elismerést megérdemelnek az ősök, hiszen voltak között zsenik, de ennek ellenére, talán szubjektíven, mégis csak azt kell állítani, hogy az ún. „szocialista-korszak” szakemberei jobban kiemelkedtek, mint ősök, talán azért is, mert nem volt található az egyes szakemberekről méltató leírás. Különösen vonatkozik ez, nagyon sok jó képességű távközlési és biztosítóberendezési szakember közül, három-négy távközlési és három négy biztosítóberendezési egyéniségre 2000-ig. De a legújabb kor szakemberei, nyilván meg fogják előzni majd a szocialista-kor szakembereinek tudását is. És így van ez rendjén.

A kibernetika, a számítástechnika, a informatika világából pedig úgy vélem, hogy kiemelkedő szakembert, inkább a század utolsó két-három évtizedéből szükséges választani, hiszen ekkor történtek a legforradalmibb változások ezen a területen:

Nevek megemlékezésére azért van szükség, mert „*történelem nincs meghatározó személyiségek nélkül*” (legyen az vasúti távközlési vagy bármely más szakmában jól teljesített szakember történelme is, akik a munkáikban a távközlés fejlődését segítették. Sőt a nem távközlési végzettségű főnökök is).

Akkor lenne teljes a gyűjtemény, ha mindenkinek meglenne a vasúthoz való belépésének és nyugdíjazásának időpontja és méltatása. Ezek megszerzésére nem vállalkozhattam. Ezért elnézést kérek.

A felsorolás két részletben készült: az egyik 1846-tól 2000-ig, mint a vasútnál dolgozók névsorra, a másik pedig e sorok írójának egyénileg kiválasztott meghatározók méltatásával. A felsorolások között olyanok kollégák is megtalálhatók, akik egy-két évvel későbbben mentek nyugdíjba, mint 2000, de mégis csak meghatározói voltak a legújabb digitális korszak beindításainak is.

Az ez időtől kezdődő korszak fiatal, agiliss és kimagasló kollégái, minden bizonnyal akkor kerülhetnek felsorolásra, ha valaki folytatja a távközlés történetének feldolgozását, és arra méltónak találja őket megjelentetni.

Az 1945 utáni felsorolások szakágazatok szerint történnek, de azok, akik véleményem szerint többet tettek a vasúti szakmájukért, azok betűsorrendben is kerülnek ismertetésre.

1846-1900

1847

Pawlovsky János (? – 1847 - ?) az első, aki egy távirda állomás vezetője lett Pozsonyban.

1868

Bogdány Antal távirász (volt 48-as honvéd),

1871

Takács Antal az első távirdai, forgalmi tanfolyam szervezője,
Szüts Emil távirdafelügyelő, Északkeleti Vasút, C. osztály.

Az első távirdai előadó;

1872

Ozoray Arpád mérnök
Schmidt Ferenc távirász,

1876

Lehr Benő távirdaellenőr;

1877

Sandorf Károly C.VIII szolgálat, főmérnök;
Stolmár Károly, hivatalnok a távirdai szolgálatnál;
Kronstein Rezső hivatalnok a távirdai szolgálatnál;
Farczalovits Antal hivatalnok a távirdai szolgálatnál;
Berényi József Tiszavidéki Vasút, főnök;
Werner József, távirdaellenőr, (Db);
Teschben Brosniwitz József távirdaellenőr, Kassa-Oderbergi Államvasút;
Sigmund Sándor távirdaellenőr, Első Erdélyi Vasút

Aradon;

Pákay József távirász, Pécs-Barcsi Vasút Pécs üzletvezetőség;

Würtzler Vilmos távirdaellenőr, Alföld-Fiumei Vasút, Szeged

Tabak Lajos távirdaellenőr, Királyházán;

Tárnok Ignác távirdaellenőr, Sátoraljaújhelyen;

Wührl Jákó ig-i főkönyvelő;

Tamás Sándor távirász;

Yiczl Nándor távirász;

Vész Lajos távirász

Veres József távirász

Schéner Ferencz távirász

Schivny Aladár távirász

Conradt Rezső távirász

1887

Banovits Kajetán mérnök.

Bradasič József távirász

Cernkovič Tamás harangfelvigyázó

Constans Vincze távirász

Dárday Géza távirász

Egerszegi József távirász

Fendt Rezső távirdafelv.

Fischer Károly harangmű felv.

Frantzély Gyula távirász

Goelles János távirász

Hesz Kálmán távirász

Ipovicz Ferencz távirász

Kappel Samu	távírdafelügyelő
Berger Gábor	távírás
Körösi Kálmán	távírás
Magassy János	távírás
Molnár András	távírás
Munzách Károly	távírás
Müller Károly	távírás
Németh János	távírás
Ottahal Tamás	távírás
Ottawa Márton	távírás
Péczelvi Rezső	távírás
Pollatschek Adolf	távírás
Rixner György	távírás
Reesch József	távírás
Schener Ferencz	távírás
Schilling János	távírdafelügyelő
Schilling Kálmán	távírdafelügyelő
Schulcz Dániel	távírdafelügyelő
Stelczl Frigyes	távírdafelügyelő
Swoboda Lajos	távírás
Syvny Aladár	távírás
Treuiner István	távírás
Fischer József	harangjelző-felügyelő

1889

Bubala Emil	a vasúti és távírdai ezred őrnagya
Poschlep Gáspár	távírdafelügyelő
Gábor György	távírás
Schulcz Dániel	távírdafelügyelő
Dárday Géza	távírás
Fendt Rezső	távírdafelügyelő
Fidy József	távírás
Gebhard Pál	távírás

Ipovitz Ferencz	távírás
Marczinovits János	távírás
410 Molnár Ármin	távírás
Schener Ferencz	távírás
Turi Kálmán	távírás
Veress József	távírás
Zeller Frigyes	távírás
Hoffmann Oszkár s. mérnök	távírszati és forgalmi vizsgát is tett

1890

Fekete József	távírás
Krausz Samu	távírás
Homonnay Ignác Nádor	távírás
Molnár Ármin	távírás
Palatse Adolf	távírás
Fekete József	napbéres távírás

1891

Bothauser Dávid	távírás
Henkel Károly	távírdafelügyelő
Charouzek Károly	távírdafelügyelő
Dorner Jenő	távírás (Hatvan)
Kisfaludi Liptay Sándor	távírdaelenőr
Lahner Ferencz	távírdafelügyelő
Hehn Rajmund	távírdafelügyelő
Martinovits János	távírás Budapest
Würtzler Vilmos,	m. államvasúti főellenőr

1893

Effenberg Károly	távírdaelenőr (a fali, faházás kétirányú távbeszélőberendezés konstruktőre)
-------------------------	--

1901-1945**1909**

Frank Ottó	távírdaelenőr
-------------------	---------------

1910

Mocskonyi Károly	távírdaelenőr
dr. Soulavý Ottokár	távírdafőellenőr a szulavi-váltódob feltalálója;

1914

Sünscher Frigyes	?
-------------------------	---

1917

Stabiszevszky Gejza	felügyelő, távírdafelügyelő
----------------------------	-----------------------------

1918

dr. Halmos István	távírdafőellenőr
Dalmadi Ödön	távírdafőellenőr Vasúti és Hajózási Felügyelet;

1920

Halmi Ernő	távírdafőellenőr
Dávid Ferenc	igazgatóság távírdafőellenőr

1924

Dózsa Géza	telefonközpontvezető igazgatósági épület;
-------------------	--

Gamma Rezső	távírdafőfelügyelő
Oberhofer Imre	igazgatóság távírdafőfelügyelő
Mold József	távírdafőfelügyelő;

1932

Halmi Ernő	távírdafőellenőr (távkábel) 1932-1934
Szathmáry György	távírdaintéző távkáb. 1932-1934

Tihanyi Frigyes

gyári főszerelő
1932, 1934 Siemens, távkábel, majd vasúti
műszaki főtanácsos

Veszlényi-Wacsek Adolf

távírdafőellenőr (189?-195?).

Kipper Jakab

Távírdaintézőség vezetője Sg.

K. Prenoszil Géza

távírdaelenőr

Kisfaludi Liptay Sándor

Vasúti és Hajózási Főfelügyelő

1936

Dr. (techn.) Székely Imre	távírdaelenőr
----------------------------------	---------------

1939

Kollai János	okl. gép.- és postamérnök
Pósa Jenő	okl. gépész- és postamérnök
Cséry Gyula	okl. gépészmérnök
Röhmer Alfréd	okl. gépészmérnök
Jeckel Tibor dr.	okl. gépészmérnök

Később 9.szakov-helyettes.

1940					
Bakkay Endre	okl. gépészmérnök		1945	Kertész ?	mérnök, Táviradintézőség
Cserhalmi Pál	telefonközpontvezető		Szakáll József		főtáviradamester
Radnóti Imre	vezető-rádiótávírász		1948		
Seregély Magda	rádiótávírász, Szombathely		Flóderer Gusztáv	művezető	
Szücs Sándor	táviradintézőség vez. Sg.		1949		
Papp György	rádiótávírász		Kmetti Imre	9. Szaokosztály vezetője	
Pohl Tibor	rádiótávírász		Wirth Mihály	táviradaellenőr,	
Pósa Jenő	postaműsz.-i mérnök,		Fábián Jenő	táviradavezető Kiskunhalas	
	mérnök-táviradintéző;		Wischnér Lajos	táviradavezető Szeged áll.	
1941			Würtzler Vilmos	Vasúti és Hajózási	
Bartha Miklós	táviradaellenőr			Főfelügyelőség	
1942			Hajtó Nándor	forg. osztályvezető, Sopron	
Plugor Sándor	távirada-főellenőr		Csernics Lajos	táviradaműszerész, Sopron	
			Nemes József	műszerész	
			Zuck Ferenc	táviradaműszerész, Sopron	

És még sokan mások, akiknek neve sajnos nem volt fellelhető.

1949 után

Budapest

vig, ig, tbkf, tbéf, tff, mávti stb.

1949-től

Almási Erzsébet	rajzoló	MÁVTI	Diószegi József	műszaki főfelügyelő, felügyeletvezető (TEBK)
Baka László	üzemmérnök	TEBGK	Dudás Gyula	7D központvezető TFF – BTÜ
Baka Mihály	műszaki főfelügyelő	TFF	Falvai János	okl. gépészmérnök. osztályvezető
Bakacsi András	okl. villamosmérnök,	TFF vez.	Farkas István	okl. üzem mérnök 9.A osztály
Balázs Mihály	igazgató,	TEBGK;	Flóderer Gusztáv	művezető TBÉF
Balogh Győző	okl. gépészmérnök,	9. A osztály	Fogoly József	műszaki főfelügyelő, TBKF
	(távíró, rádió) (1923 1948.12.23- 1983);		Frey Károlyné	Központi Műszaki Felügyelet vezetője;
Bárány István	műszaki főfelügyelő,	V. osztály	Fülöp Géza	műsz. felügyelő, könyvtáros TEBGK
	9.A osztály;		Gáti Lajos	okl. villamosmérnök, MÁVTI
Baráthfalvy Ottó	okl. gépészmérnök		Gazsi János	okl. villamosmérnök, BTÜ vezető TFF
	(rádió és távíró) 9.A osztály			okl. villamosmérnök, mérnök tanár, ov TEBGK;
Báródi István	főépítészvezető	TBÉF	Géczi Tibor	okl. üzem mérnök, TEB. Ov.
Bartha István	okl. üzem mérnök,	beruházó	Gémes Imre	okl. vill. mérnök MÁVTI ov.
Bencze László	műsz. főintéző,	TFF	Gergely István	műsz. főfelügyelő, vonalellenőr TFF
Bényei Béla	műszerész, kpvez	Nagyvárad	Görög István	műsz. főfelügyelő, 7D közp.vez.
Bercsényi Mátyás	okl. villamosmérnök,	9.A.osztály		Hatvan, Székesfehérvár
Bogdándi Gyula	7D központvezető TFF,	Hatvan	Görög Szilárd	okl. vill. mérnök, adat TBKF, Számítás-technikai Kft.
Bosnyák Mihály	okl. üzem mérnök,	9. A. osztály	Hadnagy Károly	oszt.vez. MÁVTI;
Bucsi Csaba			Hajas Tamás	okl. villamosmérnök, ov. TEBGK
			Haller László	műsz. felügyelő, távk. szakasz vezetője Győr, TFF;
Bücs Gábor	okl. villamosmérnök,	BTF vezető	Hanisch Károly	műszaki főfelügyelő, BTÜ üzemvez.
Büky Dénes	okl. villamosmérnök	(adat, infor- matika) IKPI	Hegy József	alközponti szakasz vezető TFF
			Herpai Zoltán	okl. mérnök, ov. TEBGK
Czakó Vilmos	okl. vill. mérnök,	9. A o.	Hidvégi László	telefonközpontos műszerész TFF
Császár Ernő	okl. villamosmérnök,	9.A osztályve- zető (1916, 1939.03.24-1976)	Honti Nándor	műsz. főfelügyelő, Bp., V.osztály
Csendesi Szilveszter	okl. üzem mérnök,	MÁVTI ter- vezőcsopoz.	Horvát Lajos	műszaki főtanácsos, főnökségvezető TFF és TBKF (1914, 1934.03.05-1974);
Cserép Csaba	okl. villamosmérnök, JBFF távk-i főm.		Horváth György	vill. mérnök, akusztikus TBKF
Cserhalmi Pál	7D központvezető	TFF	Horváth Imre	okl. üzem mérnök, átviteltechnikai csoportvezető TFF;
Cséry Gyula	okl. gépészmérnök,	csoportvezető MÁVTI;	dr Inathko Gusztáv	jogász Vig. 9. A o.
			Józsa József	műszerész TFF – BTÜ
Csomós Ferenc	7D központvezető	TFF	Kalóz Gábor	okl. mérnök, mérn. főtanácsos;
Dallos Nándor	okl. üzem mérnök,	beruházásvezető	Katona Rezső	okl. gépészmérnök (táv- és vonalkábel)
Dani László	okl. vill. mérnök,	TB KF, IKPI		
Deák Géza	műszerész	TFF		

Karádi Amália	okl. vill. mérnök,	JBFF vez.	
Kerényi Rezső	műszerész, szak. ov	9. szakov.	
Kerti Lajos	műsz. felügyelő, vonalell.	TBKE	
Kilényi Katalin	műszerész	TFF	
Kisfalvi József	okl. vill. mérnök,	Bp. V.o. vezetője	
Kiss József	műszaki főfelügyelő,	TBÉF vez.	
Kiss György Tamás	táv. szakasz vezetője,	TFF	
Kiss László	műsz. csoportvezető	KTTH, TBKF	
Klagyivik László	műsz. főfelügyelő	TFF, BTF	
Kmeti Imre	műszerész,	9.TB szakosztályvezető	
Kollai János	okl. gépész- és postamérnök,	9. A ov.	
Koncz Angyal	rajzoló	MÁVTI	
Kónya Gábor	okl. vill. mérnök,	Bp., Ig V.osztály	
Kóros János	táv. szakasz vezetője	Nagykáta	
Kosinszky Péter	műsz. felügyelő,	BTÜ,	
Kovács István	tervező,	MÁVTI	
Kovács Tibor	okl. vill. mérnök, adat	TBKF, Számítás- technikai Kft;	
Köteles Sándor	okl. vill. mérnök,	KTTH vez.	
Kummer Mária	okl. üzem mérnök,	TFF, Ig.;beruázó	
Küstel Richárd	okl. gépészmérnök,	Vig. 9. A osztály	
Laczkó Ildikó	fotós, műsz. főintéző	TBKF	
Laczkó Tamás	műszaki főintéző	TBKF	
Léthy Zsuzsa	okl. vill. mérnök,	TFF, vig 9,A	
Lohr Endre	techn. tervező,	MÁVTI	
Madarász Miklós	műsz. főfelügyelő,	9. A osztály	
Máday Károly	okl. üzem mérnök, ter. cs. vez	MÁVTI;	
Magyar József	távíró csop. vezető	TFF	
Majoros Antal	oktatás, műsz. főfelügyelő	9. szakosztály	
Malicek István	távíró műszerész	TFF	
Malkovits Károly	okl. vill. mérnök,	TBÉF, MÁVTI cs. vez.	
Mandola István	okl. gépészmérnök,	TEB főoszt. vezető	
Mayer Róbert	okl. üzem mérnök,	TBKF rádiócsoport	
Miasnikov, Valentin/Bálint	okl. gépészmérnök, (erősáramú zavartatás) 9. A osztály (1908, 1938-1968)		
Nagy József	okl. vill. mérnök, távvezetés konstruktor		
Nemere Ede	okl. közl.-i mérnök,	MÁVTI csopvez.	
Nemes József	műszaki főfelügyelő,	9. A oszt. vezetője	
Nyéki Sándor	okl. vill. mérnök, MÁVTI tervező-csvez.		
Nyulassi Attila	technikus, távb. techn.,	TBKF	
Paksi Barnabás	okl. üzem mérnök,	KTÜ üzemvezetője	
Palásti Pál	okl. vill. mérnök, adat és táv. csv.	TBKF	
Pálffy Imre	vill. mérnök	9. A osztály (távíró, rádió)	
Pap János	okl. gyengeáramú vill. mérnök,	9. A oszt., MÁVTI 3. Ir. irodavezető-helyettes.	
Pinczés Jenő	műszaki főfelügyelő,	9. osztály csopvez.	
Pitzer Tibor	főfelügyelő,	rádiótávírársz TBKF	
Purszki István	okl. vill. mérnök,	o. vez TEBG	
Radnóti Imre	főtávírársz, főfelügyelő,	TBKF	
Ragó Mihály	okl. vill. mérnök,	MÁVTI osztályvezető	
Reich Rudolf	műsz. főintéző,	TBÉF	
Rezván Miklós	műsz. felügyelő,	TBÉF	
Róth Ferenc	üzem mérnök,	TFF-BTÜ vezető	
Ruman József	okl. vill. mérnök	terv.csopvez. MÁVTI	
Rurik Péter	okl. üzem mérnök,	táv. divízió helyettes;	
Sidlovszki Ferenc	műszaki felügyelő,	anyagátvevő;	
Sipócz Sándor	okl. üzem mérnök,	MÁVTI osztályvezető, műteremvezető	
Solti István	okl. vill. mérnök,	BÉF főmérnök	
Solti László	okl. vill. mérnök,	TBKF, TEBGK rádió	
Solymosi Gyula	táv. szakasz vezetője	Bp. Ferencváros	
Soproni József	műszerész,	TBKF	
Schubert Gyula,	TB. Közp. Hálózatfel. vez,	TBFF, TEBGK	
Schulz Róbert	műsz. Főfelügy. távk. Szak. vez.	TFF Vác	
Szabó László	műsz. főfelügyelő	Szolnok	
Szabó Miklós	műsz. Felügy. távk. mester	Starján TFF	
Szabó Sándor	műsz. főfelügyelő, vonalellenőr	TFF	
Szabolcsi Dénes	okl. üzem mérnök	MÁVTI	
Szabóné Arany Ica	műsz. főfelügyelő, központvezető	TFF	
Szaka József	okl. vill. mérnök,	1993-tól BTF főnök	
Szalontai Lajos	okl. vill. mérn,	9.A oszt., TFF műsz csv. MÁVTI csv. (1923, 1941.10.30, - 1980);	
Szárász Zoltán	műsz. felügyelő,	mir. szakasz vezetője	
Széchezy Béla dr	okl. vill. mérnök,	akusztika TBKF	
Székely Tamás	okl. gépészmérnök,	TBKF rádiós csv.	
Szentendrei Sándor	műsz. főfelügyelő	9.A osztály	
Széplaki János	okl. üzem mérnök,	V. oszt. vez.	
Szerednyei Klári	előszobás	TFF	
Szesztai Pál	okl. vill. mérnök,	TEBGK	
Szesztai Péter	okl. vill. mérnök,	TEBGK.	
Szilvás Géza	okl. vill. mérnök,	V. osztály, 9.A osztály	
Szöke István	okl. vill. mérnök	igazgató TBÉF Kft.	
Tabányi János	technikus, telefon	TBKF	
Tari István	okl. vill. mérnök,	táv. divízió vezető	
Tarnai György	műsz. főfelügyelő	táv. Szak. vezetője TFF, Komárom;	
Tátos Attila	okl. vill. mérnök,	igazgató TFF KTÜ	
Tihanyi Frigyes	m. főfelügy., TB Szerelésvezetőség vez.		
Tinkóczy József	telefonközpontvezető,	TBKE Bp. Ig.	
Török János	okl. vill. mérnök,	V. TB. Osztályvez.	
Tunyogi Gyula	m. főfelügyelő,	TFF műszaki vezető	
Várszegi János	rádió, antenna csopvez.	TBKF	
Zatykó Gábor	okl. vil. mérnök,	mávti osztályvezető	
Zimányi József	táv. közlömester,	alkp. csop. vez. TFF	
Zsitvai Zsiros Zoltán	táv. mester, kp. vezető,	Szolnok, Cegléd	
Zsóka István	okl. vill. mérnök,	távíró labor vez. TBKF	

DEBRECEN

ig, tbff, záhony stb.

1949-től

id. Bücs Gábor	táv. szakasz vezetője;
Erlich Zoltán	igazgatósági tel. központ vezetője;
Estók László	okl. vill. mérnök TEB főmérnök;
Fejes Géza	műsz. főfelügyelő, távk. mester TBÉF;
Földvári László	műsz. főfelügyelő, távközlőmester, Mátészalka, TBÉF;

Gavallér ?

Kerekgyártó Ferenc	okl. vill. mérnök, TB. Oszt. Vez. ;
Kovács András	műsz. főfelügyelő, V. osztály vezetője;
Kövesdi Tibor	okl. közl. mérnök, Főn. vezető, Záhony;
Krámos István	műsz. főfelügyelő csop. Vez. Záhony;
Nagy Imre	műszaki főfelügyelő, TB. osztály;
Nagy Péter	okl. közl. mérnök, V. osztályvezető;
Pecsenye Béla	nyíregyházi telefonközpontvezető;
Szekeres Lajos	TEB. osztályvezető;
Vida István	főmérnök TBFF;

MISKOLCI Üzletvezetőség és Igazgatóság ig, tbff stb.

1938-1950

Kiss László	intéző	ÜV Fog., Ker. ov.
Borbély József	távírás	Hatvan
Kovács Lajos	távírás	„
Martonossy Lajos	távírás	„
Bóna Sándor	távírás	„
Pálosi István	távirdafelvigyázó	„
Balogh Sándor	távirdafelvigyázó	Pásztó
Szabó József	távírás	Kisterenye
Kondorosi Lajos	távírás	Salgótarján
Mérai Nándor	távrdafelvigyázó	Kál-Kápolna
Ocsai Sándor	távirda-munkavez.	„
Zsiri Gyula	távirda-munkavez.	„
Hury Ferenc	távírás	Ms. Személy pu
Kiss László	távírás	„
Telegdi László	távírás	„
Czikó Miklós	távírás	„
Kovács János	távírás	„
Rátkai Dezső	távirdafelvigyázó	„
Szolnoki István	távirdafelvigyázó	„
Mohácsi Lajos	távirdafelvigyázó	„
Kovács Kálmán	távirdafelvigyázó	„
Jáger György	távirdafelvigyázó	„
Csonka Gábor	távirdafelvigyázó	„
Németh György	távírás	Szerencs
Szbarsy Zoltán	távírás	„
Horváth Sámuel	távírás	Sátoraljaújhely
Hidegkúti Ottó	távirdafelvigyázó	„
Csipkés Zoltán	távírás	Miskolc-Gömöri
Koltai Sámuel	távírás	„
Bodnár László	távírás	„
Simai László	távírás	„
Zsótér Mátyás	7D-központvezető;	

1950-től

Gál Lajos	műszaki főfelügyelő, TB. Oszt. vez;
Balogh Ferenc	TB. Osztályvezető Ms;
Kelemen ?	műsz. főfelügyelő, távk. mester, Tiszai pu.
Kiss László	műsz. főfelügyelő, felügyeletvezető;
Kovács Kálmán	vonalellenőr;
Nádasi János	okl. vill. mérnök, TB. osztályvezetőh.
Nagy István	műszaki felügyelő, V. osztály csv.;
Orosz József	távközlési szakasz Szerencs;
Répási Béla	műsz. főfelügyelő, V.osztály csv.;

PÉCS

ig, tbff stb.

1949-től

Balogh János	okl.közl. mérnök, V. osztályvezető;
Bakos Tamás	okl. mérnök TEBF főmérnök;
Cseke Béla	műsz. főfelügyelő, igazg-i átviteltech.;
Darvas Gyula	okl. vill. mérnök, beruházó;
Darvas János	táv.k.szakasz TBFF;
Fábián Dénes	műsz. főfelügyelő, távközlési csop.vez.;
Fenyősi Csaba	okl. üzemmérnök, beruházás ov.;
Gáspár János	okl. üzemmérnök;
Géber István	okl. mérnök TEB osztályvezető;
Gombás Lajos	okl. vill. mérnök, doc. KTMF- Győr;

Rózsa Sándor	TBFF vezetője;
Simon Ferenc	távírókp műszerésze;
Szarka József	műsz. főfelügyelő, tel.kp. vezető
Asztalos ?	

Távközlőmesterek időrendi sorrendben 1950-től:

Papp István	távközlőmester	Füzesabony
Pólik Andrásné	távközlőmester	„
Perlaki Zoltán	távközlőmester	„
Telekes László	távközlőmester	„
Koncz Lajos	távközlőmester	Vámosgyörk
Kovács László	távközlőmester	„
Ács Tamás	távközlőmester	„
Kígyósi Zsolt	távközlőmester	Nyékkládháza
Koncz Lajos	távközlőmester	„
Délceg Tibor	távközlőmester	„
Antal Mihály	távközlőmester	„
Tóth Zoltán	távközlőmester	„
Hlad Lajos	távközlőmester	„
Jáger György	távközlőmester	Miskolc-Tiszai
Szabó Károly	távközlőmester	„
Kelemen László	távközlőmester	„
R. Tóth József	távközlőmester	„
Herpay János	rádiómester	„
Wágner Gábor	rádiós	„
Tompa László	rádiós	„
Lantos Jenő	órás	„
Csapkó Béla	órás	„
Rozinai László	tel. kp vezető	Ig.-i épület
Szarka József	tel. kp vezető	„
Naár Miklós	tel. kp vezető	„
Varga László	táv.k.mester	Berente
Antal Mihály	táv.k.mester	„
Kövér Béla	táv.k.mester	„
Samu Sándor	táv.k.mester	„
Takács Béla	táv.k.mester	Felsőszolca
Szűcs Sándor	táv.k.mester	„
Réti István	táv.k.mester	„
Orosz Károly	táv.k.mester	Szerencs
Francz Károly	táv.k.mester	„
Nádasi József	táv.k.mester	„
Lakatos László	táv.k.mester	„
Lutz János	táv.k.mester	Sátoraljaújhely
Dézi Béla	táv.k.mester	„

Kiss Vargha József	távíróközpont vezetője;
Kumli József	tel. kp. vezető TBFF;
Molnár János	táv.k.szakasz Pécs TBFF;
Moró Alfonz, id.	telefonkp. vez.;
Moró Alfonz, ifj.	okl. üzemmérnök, TB. osztály;
Németh Lajos	műsz. főfelügyelő, Sárbogárd, Siófok;
Rehák József	táv.k.szakasz vezetője Siófok, TBFF;
Répási Gyula	műsz. főfelügyelő, V. osztály távk.i csv.;
Sámson László	műsz. főfelügyelő, tel.kp. vezető, TBFF;
Sovány László	műsz. Főfelügy, cs.pont vez. Kaposvár;
Tóth Gábor	átviteltechn. TBFF;
Zuporlaci József	átviteltechn TBFF;

SZEGED

ig, tbff stb.

1949-től

Balázs Károly	műszaki főfelügyelő, TBKE vezető (1949-1954);	Kolozsi Elek	tel. kp. vezető, Kiskunhalas, TBFF;
Bálint Dezső	műszaki főfelügyelő, TB. osztályvezető;	Kónya Károly	táv. szakasz vezetője, Szentes;
Aigner Sándor	okl. üzemmérnök, TB Hálózatfelügyelet vezetője, TBFF;	Kormányos Imre	táv. szakasz vez. Kiskunfélegyháza;
Bozsó Dezső	táv. felügyelet vezetője;	Kovács Imre	táv. szakasz vezetője Kecskemét;
Csitári István	táv. szakasz vezetője Kecskemét;	Laczik Antal	átviteltechn. TBFF;
Dombovári János	műszaki főfelügyelő, csomópontvezető;	Lengyel Istvánné	táv. i és berendezésfelügyelet;
Erdősi Ernő	táv. szakasz vezetője Sg. TBFF;	Ludányi István	okl. vill. mérnök, TB. Oszt. csop. Vez.;
Fehér István	műszaki felügyelő, tg központvezető;	Oláh János	okl. közl. mérnök TBFF V. oszt. vez. ;
Forrai Imre	okl. mérnök, TEBF főmérnök;	Palánkai László	ig-i góc vezetője TBFF;
Gombkötő Ede	műszaki főfelügyelő, Táv. Felügyelet-vezető;	Pártai Zoltán	táv. szakasz vezetője Kunsztmiklós-Tass TBFF vezető (1959-1979);
Hajnal Rudolf	táv., berendezésfelügyelet vezetője;	Rakita István	táv. irótechn. tg központ;
Hanyi Péter	műsz. felügyelő, TBFF;	Szalma László if,	okl. mérnök gócvezető FEBF;
Hemző Oszkár	műsz. felügyelő Békéscsaba;	Szell László	táv. szakasz vez. Gyula;
Kardos Antal	TBFF vezetője (1954-1959) ;	Tóth János	táv. irótechn. Kiskunfélegyháza
Kiss Károly	TBFF vezetője (1984-1985) ;	Tóth József	ig-i központ vezetője TBFF;
Kocsis Ferenc	okl. üzemmérnök TB. osztály;	Vargha Ferenc	7D központvezető, Sg.;
		Vecsernyés János	okl. üzemmérnök, TBFF vezető (1979-1984);

SZOMBATHELY

ig, tbff, tbéf stb.

1949-

Bödei Ferenc	rádiótávírász,	TBFF;	Nagy Róbert	okl. vill. mérnök, TB. ov (Sm), TEBGK és IKPI igazgatója;
Farkas István	műsz. főfelügyelő, kp. vezető, TBFF;		Németh Béla	okl. vill. mérnök, beruházó;
Fehér István	táv. gépiró kp. vezetője;		Németh József	műszaki főfelügyelő, távközlési csoportvezető;
Fodor László	okl. vill. mérnök, V. osztály csop. vez.;		Sátori Vilmos	okl. üzemmérnök, TEB vezető; Sm.
Horváth Zsolt	okl. mérnök TBÉF, Sm. igazgatója;		Tóth Gyula	műsz. főfelügyelő, V. osztályvezető
Mészáros Imre	műszaki főfelügyelő, Táv. i felügyelet vezetője;			

És sokan mások**BIZTOSÍTÓBERENDEZÉS****Budapest****Vezérigazgatóság és Igazgatóságok**

Bogyai István	m. tanácsos, táv. iróosztályvezető,	Heresznyi Jenő,	
Bartha Miklós,		dr. Jeckel Tibor,	okl. gépészmérnök 9. Szako. vez. h.
Bisztrai Dénes	okl. gépészmérnök mérnök főtanácsos,	Kalmár Miklós,	gépészmérnök, 9. D osztályvezető,
Dobay László,		Kiss József	m. főtanácsos, a TBÉF vezetője,
Dudok Gyula	okl. gépészmérnök, ov.-helyettes	Kuczoray Imre	mérn. főtanácsos, fejl. Mérnök TBKF
Érháthy ?,		Lengyel Imre	mérn. főtanácsos, MÁVTI 3. irodavez.
Forgó János,		Losonczy Gyula	okl. közl. mérnök Bp. Ig. Igazg.-helyettes
Földes Gyula	gépészmérnök, osztályvezető,	Machovits László,	okl. közlekedésmérnök
Funer János,	műszaki főfelügyelő	Mosóczi András	okl. közl. mérnök, V. ov.
Fülöp László	9. Szak/főosztály vezetője,	Nagy Andor	okl. közl. mérnök, MÁVTI
Gárdai Károly,		Nagy Károly,	okl. mérnök 9. B ov. hely.
Gróf József,	okl. gépészmérnök 9. B oszt. v. ez.	Péti István,	mérn. MÁVTI 3. irodavezető,
Gyalog Imre,		Móczik József,	mérnök, MÁVTI osztályvezető,
Hajdú Lajos	mérn. főtanácsos,	Komáromi János	mérn. MÁVTI osztályvezető,
Hámori (Háhn) Károly,		Polacsek József	táv. iróosztályvezető,

Pósa Jenő	mékn. távirdaellenőr,	Stréda András,	okl. mérnök	9. B. oszt.
Sáros Csaba,	okl. híradástechnikai mérnök, MÁVTI	Szentkeresztly Pál	okl. mérnök	
Sikolya Ferenc	osztályvezető,	Török János,	mérnök, V. osztályvezető	
Sipos József,	okl. gépészmérnök MÁVTI 3. irodavez,	Urbán Lajos,	okl. közlekedésmérnök, Közl. Miniszter.	
Solti János,	műszerész	Urbán Sándor	okl. vill. mérnök, 9.szo. vez., és	
Somlai Háhn Ödön,	műszaki főfelügyelő		vezérig.helyettes.	
Somodi Árpád,	okl. mérnök	Varga József,	előadó	9. B osztály
Soós János,	9. B oszt.	Verebély András,	okl. gépészmérn. főtanácsos, MÁVTI	
		Záchfalvy Győző		

MÁVTI 3. Távközlési és Biztosítóberendezési Tervező Iroda

Irodavezetők:	A Távközlési osztályok vezetői:	34. osztály	37. Osztály
Földes Gyula		Kollai János	
Péti István		Hadnagy Károly	
Sikolya Ferenc		Ragó Mihály	Zatykó Gábor
Lengyel Imre		Gémes Imre	Sipócz Sándor

INFORMATIKA

Bácskai Miklós	okl. vill. mérnök	Kocsi Pál,	okl. villamosmérnök, igazgató
Fekete András	Kibernetikai Önálló Osztály vezető, majd	Kolynok Jenő	MÁV Informatikai Kft.;
Számítástechnikai	ov., akinek a javaslatára sikerült a	Kovács Tibor	V.oszt.vez.hely. Szeged;
számítástechnikát	(kibernetikát) elfogadtatni a MÁV akkori	TBKF;	okl. villamosmérnök, MÁV Inf. és
vezetőivel,		Lukácskó Sándor	okl. gépészmérn., (sok-sok jegyzet írója)
Földi István	okl. mérnök, Számtechnikai Intézet	Molnár Tamás	okl. villamosmérnök, igazgató
	vezetője, majd az IKPI igazgatója		Informatikai Kft.;
Gájer Ferencné	okl. villamosmérnök, VATUKI;	Perei József	közp. MÁV Inf. vezető
Görög Szilárd	okl. híradástechnikai mérnök, inform.	Varasdy Mátyás	okl. mérnök, mint a forgalmi szolg. tagja,
Hoppál Mihály	okl. villamosmérnök, Mávti, Informatika		szolnoki SELEX-rendszernek;
Horvai Ferenc	okl. mérnök, mint a forgalmi szolg. tagja		
	kidolgozója a szolnoki SELEX-rendszernek;		

És sokan mások.

GYSEV

Vig, soproni Ig.			
Horváth László	okl. üzemmérnök.	Sp.ig.	Kosinszky Péter id.
Koncz Miklós	okl. villamosmérnök	Sp. Ig.	Gárdai Károly
Néder Mihály	okl. mérnök	Vig.	okl. gépészmérnök nyugd.
			okl. gépészmérnök

NEM VASUTASOK

BHG, Budapesti Híradástechnikai Gyár

Bárdi Géza	szerelesirányító;	Kollár János	okl. vill. mérnök NAD, Planet);
Csikós Sándor	szerelesvezető;	Liskáné Csákányi Gabriella	okl. hírad. mérnök, tervező;
Jankó László	szerelesvezető, Sm TVK;	Mike Sándor	szerelesvezető Db, első TVK;
Jeszenszky Károly	Szer. osztályvezető	Molnár Ernő	közgazdász.;
Kardos József	tervezőcsoportvezető,	Oberschovszky ?	Közp. osztályvezető;
Kas Oszkár	BHG főmérnök	Ország László	tervező;
Kehk Antal	szerelesirányító;	Schilling ?	szerelesirányító 01, 02 TVK

Székely-Dobi Sándor okl. gépészmérnök

Siemens szakemberei

Imre Géza

Simon Dénes

Szalay Tibor,

Szentezky László

Telefongyár szakemberei

Tóthfalusi József okl. gépészmérnök Telefongyár,
(menetirányító, LBU);

Posta szakemberei

Borsos Károly

Posta Vig

Dölle Attila

Posta Vig.

Vass Johanna

Postamúzeum, könyvtár,

Dr Jakab László

Postamúzeum, múzeológus

Egyéni

Sáfár József

Távíró-múzeumtulajdonos

És nagyon sokan mások, akiknek nevét, nem említettem meg, mert nem jutottam hozzá!
Szíves elnézést kérek érte!

Kiemelkedőbb tudású szakemberek 1846-2000 között

Baka Mihály a Standard távközlési műszerésze volt. Részt vett a Standard által telepített Rotary rendszerű - MÁV részére rendelt - 7D-PBX központok szerelésében, 1941-ben. A MÁV szerződtette. 1943-ban a visszakerült, majd a visszakerült Érsekújvár vasútállomás telefonközpontjának lett a vezetője. A háború után az Északi ÜV és a MÁV Igazgatóság központjainak lett az első embere. 1949-ben a KTHH telefonközpontos ügyintézője lett, összefogván az ország területén lévő valamennyi Rotary-központ fenntartási és építési ügyeit. 1958-ban áthelyezték a TFF-re. Nyugdíjazásáig a budapesti igazgatósági terület telefonközpontjaival foglalkozott.

Balogh Győző (1923-2000) MÁV mérnök-főtanácsos, a BME,

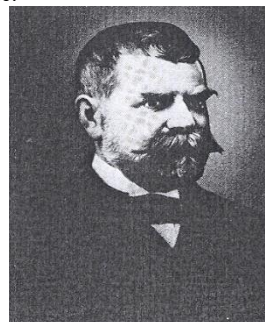


Budapesti József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Gépészmérnöki kar villamosmérnöki tagozatán végzett 1948-ban. Addig dolgozott a mosonmagyaróvári Kühne Gépgyárban, a Magyar Philips Művek Rt.-nél kísérleti elektroncső-gyártásnál, majd az Egyesült Izzó és Villamossági Rt.-nél. Németből és franciából felsőfokú nyelvvizsgával rendelkezett. Rádióamatőr vizsgával is rendelkezett. A MÁV-hoz 1948.

decemberében került és 1949-től a 9. A Távközlési osztályán dolgozott 1983-ig, nyugdíjazásáig. Aktívan részt vett a vasúti távközlés rekonstrukciójának megvalósításában és a mindenkor meg-felelő fejlesztésében. Ugyanakkor tevékenyen dolgozott nyugdíjazása után is 1992-ig. Balogh Győző, a mindenkor távközlés történetében, az egyike a négy legnagyobb mondható távközlési szakember közül. Foglalkozott a 40-es évek végén és az 50-es évek elején az állomási rádiókkal, és a Telefunken-Hell,

rádió-távírókkal, majd belevetette magát a távírótechnikába, hogy megvalósítsa a MÁV részére a távgépíró-távválasztást Strowger-Siemens technikával, benne a körözünykapcsolattal és a vasúti pontos idő továbbítás (főórák együttjárásával), munkájával Hozzájárult az adatfeldolgozás automatizálásához (HIR, SELEX, ZAIR). Előkészítette a vasúti elektronikus helybiztosítást, majd az 1980-90-es évekre a NEDIX, illetve a SAGEM féle elektronikus technikákat a vasútüzem részére. Szakmájában, nemzetközi (UIC, OSZsD) szinten képviselte a MÁV-ot. Részt vett, több jegyzet megírásával és előadások vállalásával a vasúti távközlési tisztek oktatásában, a főiskolások képzésében, és a mérnök-továbbképzésben. Sok publikációja jelent meg a hazai és a nemzetközi műszaki irodalomban. Nyugalomba 1986-ban vonult.

Banovits Kajetán (1841-1915) mérnök. A vasút szolgálatába 1872-ben lépett. Volt vasútépítési felügyelő-helyettes, Építési és Gépészeti főosztály vezetője, igazgatója. Ő szervezte meg a Közlekedési Múzeumot. Foglalkozott biztosítóberendezéssel, ő készítette a Banovits-féle tárcsás jelzőt. A párizsi kiállításon díjat nyert vele. Foglalkozott a villamosvilágítással is. Így aztán a nemességét is elérte.



Baráthfalvi Ottó okl. gépészmérnök, aki a háború alatt és az 50-es évek elejéig a vasútnál a rádióhálózattal foglalkozott. Nevéhez fűződik, Röhrmer Alfréddal együtt a hosszúhullámú rádió- és Hell-távíró-hálózat telepítése. Sajnos, ez a ténykedése, karrierjét az 1953-ban Recskre való elhurcolása megakadályozta. Néhány évvel később Recskről elbocsátották ugyan, de a vasútnál a munkát nem folytathatta.

Bücs Gábor *név*, a Kandó Kálmán Villamosipari Műszaki Főiskolán szerzett villamos üzemmérnöki diplomát. Magasfokú angol-nyelvvizsgával rendelkező szakember, aki Japánban, 1983-ban, a NEDIX, tároltprogram-vezérlésű távíróközpont rendszertechnikai tanfolyamát is sikerrel végezte. Majd 1993-ban Münchenben a Siemens oktatási központban az EWSP X.25 csomagkapcsoló központ-rendszer specialistája eredményt ért el. Úgy a NEDIX 510 AS távíróközpont, mint az X.25-ös csomagkapcsoló rendszernek a MÁV-nál történő telepítéseiben aktívan részt vett. Munkája elismerésül először a Távközlési Fenntartási Főnökség főmérnökévé, majd vezetőjévé nevezték ki, mely beosztásoktól elvárt követelményeket a nyugdíjazásáig kiválóan teljesítette.



Büky Dénes *név*, a BME Villamosmérnöki karán szerzett erősáramú diplomát, majd átvitel-technikai szakmérnöki oklevelet. Négy idegen nyelv magas fokon való művelője. 1970-től a MÁV távközlésének dolgozójaként távközléssel és adatátvitellel, Budapesten és a vidéki igazgatósági székhelyeken a NEDIX és Sagem elektronikus távíróközpontok telepítésével, X.25 csomagkapcsolt adat-átviteli hálózat létesítésével, majd a menetjegykiadó gépek és a belföldi helyfoglalórendszer kidolgozásával foglalkozott. 1975-től a vasúti informatika területére pártolt át, ahol a Menetjegyeladási, Helyfoglalási és Utastájékoztatói információs rendszer projektmenedzsere lett. Tevékenyen részt vett a vasút szerte-ágazó nemzetközi (UIC, OSZSd) munkájában. Nemzetközileg elismert szakember. E lexikonnak részbeni lektora. Nyugdíjazása előtt, néhány évvel, elhagyta a vasutat.

Császár Ernő (1916-1992) a középiskoláját Prágában végezte. 1939. március 24-én került a MÁV forgalmi szolgáltatáshoz, majd a negyvenes évek végén személyzeti munkát vállalt a vezérgazgatóságon. E mellett elvégezte a BME villamosmérnöki tagozatát. Az oklevelét 1955-ben kapta meg, azonban 1954. október 1-én már ki is nevezték a 9.A. Távbeszélő-, Távíró- és Rádióberendezési osztály vezetőjének. A távközlés megújulásához, benne a vasútüzemi távíró-, és a vasútüzemi telefon-távvalasztás központjaihoz, az átviteltechnikai rendszerek, valamint az állomási és vonali rádióhálózat megteremtéséhez (beszerzéséhez, építéséhez, üzembe helyezéséhez) szükséges pénzeszközöket, akár az éves tervekben kívüli pénzek biztosításával teremtette elő. A FOKGYEM-féle VISINFORM utastájékoztató-rendszer társfejlesztője és feltalálója volt. A távközlési osztályt, bár azt többször is átszervezték, nyugdíjazásáig 1976-ig osztályvezetőként vezette.

Cserép Csaba a BME villamosmérnöki karán szerzett mérnöki oklevelet. A MÁV távközléséhez 1971-ben került. Elsőként a TFF műszaki csoportjába, majd a hálózatfenntartó csomópontra került, mint üzemmérnök. 1976-tól a BBFF hálózat és berendezésfelügyelet üzem-vezetőjeként, 1985-87 között a JBFF főmérnökeként és 1996-ig a Bp. Igazgatóság TB. osztályának távközlési csoport-vezető-jeként munkálkodott. Ettől kezdve pedig



a MÁV Rt. Informatikai Koordinációs és Projekt Irodán dolgozott, és irányította a Siemens által készített, és kivitelezett *MIHR* (GIR-MHR) adathálózat projektjét.

Csomós Ferenc a polgári iskola négy éve után a polgári életben helyezkedett el, majd 1933-ban, mint műszerész jelentkezett a vasúthoz. Volt műszerész állomáson, 1937-től a Dunakeszi Főműhelyben, majd 1943-ban, az igazgatósági telefonközpontban, ahonnan aztán 1945-ben az igazgatóság polgári szolgálatához művezetőnek helyezték. 1946-ban elvégezte a művezetői szaktanfolyamot, és 1948-ban kinevezték az igazgatósági épületben lévő 600 vonalas 7D-PBX telefonközpont vezetőjének, ahol 1974. évi nyugdíjazásáig dolgozott. Feladatkörébe az egész épület távközlő-berendezéseinek fenntartási irányítása volt. 1982-ben hunyt el.

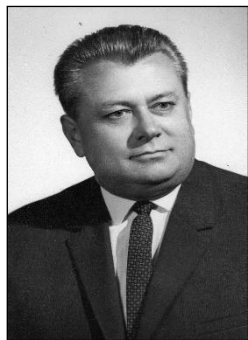
Czakó Vilmos a MÁV távközlésében 1963 óta dolgozott 2003-ig nyugdíjazásáig. Üzemmérnöki diplomáját a KTMF távközlési tagozatán szerezte. Dolgozott a fenntartásban, majd a MÁV Rt. TEB Szakigazgatóság főmunkatársaként. Feladata volt a távközlőhálózat digitalizálása, így az optikai kábelek, az SDH berendezések, valamint az ATM adatkapcsolóközpontok elterjesztése. Több publikációja jelent meg. Lektora volt a „Vasúti távközlési szavak értelmezőszótára”-nak. Nemzetközileg elismert szakember. Külföldön, még a távol keleten is, előadásokat tartott a MÁV digitális hálózatáról. Nyugdíjasan a GSM-R hálózat tervezésében is részt vett.

Dombai Ferenc közlekedési üzem- és villamosmérnök. Vasútgépészeti területen eltöltött évei után és számos informatika képzést követően 1989-ben már számítástechnikai központ vezetője. A MÁV Vezérgazgatóság számítástechnikai osztályvezetői, majd informatikai főosztályvezetői munkakörök betöltése egyben megalapozta a MÁV egységes szervezetének kialakítását, ezt követően a vasút első szakigazgatóságának, az Informatikai Szakigazgatóságának megalakítását és vezetői munkakörének betöltését. Ezt követte a teljes informatikai szolgáltatás outsourcingba vitele, a MÁV INFORMATIKA Kft. megalakítása. Jelentős szakmai eredmény a MÁV első informatikai stratégiájának kialakítása, a MÁV Szállításiirányítási Információs Rendszere fejlesztésének irányítása, a gazdasági társaságban az SAP üzletág felépítése, a minősített elektronikus aláírás-hitelesítési és időbélyegzési szolgáltatás kialakítása és működtetése. A MÁV Rt. informatikai outsourcing társaságának, a MÁV INFORMATIKA Kft.-nek volt vezetője,

Dudok Gyula (1920-1999). 1948-ban, mint gépészmérnök kezdte pályafutását a vasúti biztosítóberendezések világában. Beosztási helyei a MÁV Budapesti Igazgatóság, majd 1951-ben a KPM I. Vasúti Főosztály MÁV Vezérgazgatóság 9. Szakosztályának 9.B. Biztosítóberendezési Osztály dolgozója lett. Az előadóból csoportvezető, majd osztályvezetőhelyettes és végül szak-/főosztályvezető-helyettes lett. Személye meghatározó volt a biztosítóberendezéseknek a vasútnál való elterjesztésében. Nevéhez fűződik a gurító-pályaudvarok hidraulikus vágányfőkeinek, és a jelfogós berendezések elterjesztésében, részt vett a jelzési utasítások megfogalmazásaiban. Kivette részét az oktatásban, szakmai könyveket írásában. Részt vett a különböző nemzetközi szakmai bizottságokban is.

Földi István okl. mérnök. Az egyetem elvégzése után a MÁV adatfeldolgozását, a kibernetika fejlesztését művelte. A MÁV egységes számítástechnikai szervezetében létrejött MÁV Számítástechnikai Intézet vezetője lett, majd az informatikai társaság megalakulását követően nyugdíjazásáig a MÁV Vezérgazgatóságon működő IKPI, Informatikai Koordinációs és Projekt Iroda igazgatójaként vett részt a GIR-MHR fejlesztésében és annak a megvalósításában. A fényhullámvezető kábelek, az SDH és az ATM berendezések építését is figyelemmel kísérte. A számítástechnika mellett a távközlésbe is beegített, amikor is 1975-76 között a Távközlési Fenntartási Főnökség vezetőjévé is kinevezték.

Fülöp László a gimnázium elvégzése után 1966-ban végzett automatika, telemechanika és híradástechnikai szakon a moszkvai Vasútmérnöki Egyetemen, mely diplomát a BME mérés-technikai szakként honosította. A MÁV szakvizsgáit (melyet akkor elítélt, most nagyon jó rendelkezésnek tulajdonította) követően a JBFF-en tervező-, majd főmérnöként dolgozott. 1974-ben bekerült a Vezérgazgatóság Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztályba, mint műszaki-gazdasági tanácsadó és Fejlesztési osztály vezető. Később szakosztályvezető, illetve főosztályvezető lett. 1984-90 között a Bp. Ferencvárosi rpu. rekonstrukciójának MÁV vezérgazgatói biztosa is volt. A rendszerváltozás után a TBKF igazgatójának nevezték ki 1996-os nyugdíjazásáig.



Gál Lajos a miskolci V. Távközlő- és Biztosítóberendezés Osztály vezetője volt. A MÁV-hoz 1944-ben került, mint munkás, majd villanyszerelő az orosházi fűtőházhoz. Kevésel később átkerült a távirdaszakaszra munkásnak és műszerésznek. 1946-ban már a távirdaszakasz vezetője. 1953-ban mint munkáskadert kiemelték és a miskolci igazgatóságon lévő V. Távközlő- és Biztosítóberendezési osztályra vezetőhelyettesnek, majd két évvel később osztályvezetőnek nevezték ki.

Ezt a beosztását nyugdíjazásáig, 1985. november 16-ig, be is töltötte. Gál Lajos igényelte az újat, legyen az távközlő- vagy biztosítóberendezés. A vidéki V. Osztályvezetők közül Ő volt az első, aki az új berendezéseket követelte. Így került Vámosgyörkre a MÁV-nál elsőre az egyközpontos ID berendezés az ehhez kifejlesztett hangrendszer is. Mindent tudni akart, Sokat járt az új berendezések szereléséhez. Szerette az átadások utáni ünneplést, Munkáját a Munkaéremrend ezüst fokozatával ismerték el. 1993-ban húnyt el.

Galló Ödön tízéves forgalmi szolgálat után 1962-ben került a MÁV Gépi Adatfeldolgozó Főnökséghez az elektronikus adatfeldolgozó berendezések karbantartójának. Majd következtek az egyre fejlettebb adatfeldolgozó berendezések (Bull-Gamma ET, az UNIVAC 1004/5 stb.) karbantartási munkái. A karbantartási munkái után pedig a rendszerfejlesztési munkák következtek, ilyen volt a „kocsi bérek”, nemzetközi leszámolása. Az 1968-ban érkezett Honeywell 2000-es gép munkájának irányításával bízták meg, majd részt vett a 70 ezer nyugdíjast érintő „Nyugdíj Rendszer” (havi számfejtés, folyósítás) fejlesztésével. Továbbá részt vett a HIR, Határforgalmi Információs Rendszer kidolgozásában, az R40-es és 10-es számítógépek, és a Videoton VTS56100-as terminálok telepítésében is. Az OPW, nemzetközi kocsiirányító-hálózat szoftver tervezését irányította, melyet a MÁV Informatikai Intézet Prágába az OPW központjába importált is.

Gazsi János okl. villamosmérnök, mérnök-tanár technikum végzettségével Miskolcra, majd elvégezte a távközlési műszaki tanfolyamot. Budapesten a TBKF-en a biztosítóberendezési

csoporthoz került. Időközben - 1968-ban a BME-n folytatott tanulmányai alapján - okl. villamosmérnök, majd 1973-ban mérnök-tanár lett. Az elektronikus készülékfejlesztési, majd távközlési-, vezetékes távközlési osztályok vezetőjeként részt vett az FM-VT tápegységének, elektronikus jeladónak, a kissebességű adathálózat illesztésében a záhonyi számítástechnikai rendszerhez, a SAGEM ELTEX V. ALPHA elektronikus táviróközpontok-, és az első üvegszál kábel telepítéséknél. Sőt a D55-ös és a D70-es biuztosítóberendezésekhez mkészült egységvizsgáló berendezések kidolgozásában is részt vett. Oktatott a BME-n, a győri KTMF-en, a Tisztképzőn és a szakközépiskolában.

Géczy Tibor 1949-ben született. A MÁV-hoz 1967-ben került, mint távközlőműszerész, de 1976-ban a győri KTMF Vezetékes Távközlési tagozaton szerzett üzemmérnöki diplomát. Szakmai fejlődését állandóan továbbfejlesztette a BME mérnöki továbbképzésében, így pl. PCM-rendszerekben, szélessávú technikában, optikai mérés-technikában vagy a számítástechnikában. 1977-ben már átviteltechnikai csoportvezető, majd üzemvezető. 1995-ben került a TEBSZI Regionális Irodára. A TEBGK-ra 2002-ben nevezték ki távközlési főmérnöknek, majd igazgatóhelyettesnek. A pályavasúti TEB Főosztályán, nyugdíjazásáig, a Távközlési Osztály vezetője volt. Nyugdíjasként mellékfoglalkozásban is vasúti munkákkal foglalkozott.

Hanisch Károly a MÁV-hoz való belépéskor a hosszúhullámú rádióberendezések fenntartásához került dolgozni. Onnan átlépett a géptávíró, az analóg és a frekvencia modulált táviróátviteltechnikai (AM-VT és FM-VT) vonalra. A BTÜ-ben a távgépíró-központ vezetője lett. Az európai vasutak nemzetközi vasúti helybiztosító hálózat berendezéseinek (WALTHER-féle végkészülék) vizsgálatát és beszállóvizsgálását végezte. Később a BTK vezetőjeként ment nyugdíjba.

Harkányi Gábor 1946-ban született Budapesten. A MÁV Gépi Adatfeldolgozó Főnökséghez 1964-ben került, mint számítógépterminál gépkészítő. Majd 1966-tól nappali tagozaton, a BME Villamosmérnöki kar Digitális Számítástechnika Közlekedéskibernetika és Automatika ágazatán vörös-diplomás szakmérnöki, és mérnök-tanári oklevelet kapott. Visszatérve a MÁV-hoz az ÉSZR 40 típusú számítógépes programozói tanfolyamot végzett az NDK (Német Demokratikus Köztársaság)-ban az RFT-nél. Az informatikai szakágazat területén foglalkozott az X.,25-ös területen működő HIR, Határforgalmi -, a SZIR, Szállításiirányítási Információs rendszerekkel. Utóbbi munka idején a MÁV Informatikai Intézet Üzemeltetési Divízió igazgatóhelyettese volt. Később a GIR és az MHR munkáiban vett részt. A GIR-t és az MHR-t kiszolgáló MÁV IP hálózatán belül a LAN-ok építésének és WAN hálózatra való csatlakozás projektjét az MIHP, MÁV Informatikai Hálózat Projektjét vezette. Nyugdíjazásáig pedig a gazdasági vezérgazgatóhelyettes projekt-szakértője volt. Angol és német középfokú vizsgával rendelkezett.

Hegedűs Géza név, a biztosítóberendezési tudomány egyik legnagyobb egyénisége. Főfeladataul a biztosítóberendezések fejlesztését, s ezen belül a vonatforgalom automatikus irányításának kérdését tűzte ki életcéljául. Nagyrészt neki köszönhető egy-egy vonalszakasz KÖFE (Központi Forgalom-ellenőrzés) vagy KÖFI (Központi Forgalmirányítás) rendszer feltételeinek kidolgozása, a gyártókkal való elfogadtatása, és a megvalósításra kerülő rendszerek telepítésének irányítása. Ez irányú szakmai



érdeklődését az 1927-ben az USA-ban üzembehelyezett CTC (Közpoti forgalomvezérlés) rendszerének témája adta. Ő volt az egyike azokkal, akik a KÖFE, illetve KÖFI rendszerek bevezetését javasolták a MÁV vezetőinek. A hatvanas évek végén épült az NDK-beli WSSB egyszerűsített rendszerénél, majd az 1970-72 között épült szovjet CsDC-66 típusú berendezés telepítésénél (Debrecen-Mezőzombor), az Integra típusú rendszereknél (Balatonszárszó-Balatonlelle, szolnoki AB és CD elágazások EF18 távvezérlőberendezés) kiépítésénél már részt vett. A mikroprocesszorok megjelenését megváltásként élte meg, hiszen nagy érdemeket szerzett az ezeken az eszközökön épült berendezések fejlesztésében, és a valóságos KÖFE, KÖFI rendszerek alkalmazásában, így többek között a GVM-85 rendszernek Szabadbattyán-Siófok-Fonyód vonalszakasz, a Hatvan-Miskolc-Hidasnémeti vonalnak az MMG-AM-féle KÖFE, majd a szegedi igazgatósági területen létesített MMG rendszer üzembehelyezésében.

Katona Rezső okl. gépész-mérnök, aki a távkábelek országosan, sőt nemzetközileg is elismert, egyik legfőbb ismerője volt. A távkábeleket szerelő VÁV-tól – a pártolt át a vasúthoz. Elméleti irányításával épített a MÁV sok száz km-nyi vonalkábel. Még az 1934-es hegyeshalmi távkábel szerelésében is részt vett. Nyugdíjazása után Wander und Goltermann műszerfejlesztő és kereskedelmi cég magyarországi képviselőjeként tevékenykedett.



Kiss László mérnök, a KTH-ban a távközlési fejlesztési csoport vezetője volt. Távbeszélő- és átviteltechnikai fejlesztésekkel foglalkozott, de részt vett több különcélú berendezés kifejlesztésében is, így szelektoros társasvonali (TESLA) vonalának a telefonközpontra való központesatoló elkészítésében, vizsgálta a BME távválasztó-protóközpontját, telepítette a BSO, BBO átviteltechnikai berendezéseket a Vig. és a TFF épületébe. Sőt a mérés-technikai elterjesztésében is szerepet játszott.

Kocsis Ferenc Tibor 1962-ben került a vasúti távközlés szegedi szakágzatához, mint távközlési műszerész. Részt vett az általános vasútüzemi távbeszélő-távvalasztó-, vonalkábel-, sokcsatornás átviteltechnikai-, az NA-rendszerű menetirányító- hálózatok építésében, mint vezető. Később a kilencvenes évek végén, már mint irányító-ügyintéző 79-ben elvégezte a Győri KTMF-et, a Közlekedési és dolgozott a SZIR és a GIR munkákban is. Egész életében továbbképezte magát, így 1979-ben elvégezte a Győri KTMF, Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolát. Oktatta a műszerészeket. Jegyzetet írt a BME Mérnöktoábbképző Intézet részére és oktatt is ott. A jegyzetek címe: "Gyengeáramú építési műszaki ellenőrzés", és a "Beépített minőségellenőrzés a vasúti távközlőhálózatok és berendezések átvételekor". Tagja volt a KTE-nek és a THE-nek is 1965, illetve 1985 óta. 2007. Végén ment nyugdíjba, mint a szegedi Távközlési Alosztály vezetője..

Mandola István (1929-1994) a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen szerzett 1951-ben gépészmérnöki diplomát. Először a Bp. Vasút-igazgatóságra került, majd a T.B. Építési Főnökségre, ahol 17 évet dolgozott, melyből 12 éven át annak főmérnöke volt. A MÁV Vezérgazgatóság Automatizálási

Szakosztályba került osztályvezetőnek, majd a nyugdíjazásáig a TEB, Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Főosztály vezetője lett. Nemzetközileg elismert volt. A távközlésben és a biztosítóberendezési szakmában. Részt vett a biztosítóberendezések elektronizálásában, és a digitális telefonközpontoknak a MÁV-nál való alkalmazásában. A MÁV Tisztképző Intézetben oktatott. Részt vett az UIC Helyezkötött Létesítmények Bizottságában. Tagja volt az UIC Távközlési Igazgatók grémiumának. Részt vett a Signal+Draht folyóirat szerkesztése mellett működő Szakértői Tanács munkájában, amely Mandola Istvánt első magyar szakértőként tisztelte. 1991-ben átfogó tanulmányt írt az 1949-1989 évek közötti vasúti biztosítóberendezés fejlődéséről a Közlekedéstudományi Szemlelben.

Martinovich István okl. gépészmérnök 1948-ban került az Istvánbelki Főműhelybe a nagyvasúti vontatás áramellátásával foglalkozó csoporthoz. 1949-ben a MÁV átszervezése során a 7. Gépészeti és Vontatási Szakosztály munkatársa lett, ahol a transzformátor-alállomások hálózati csatlakozások, a felsővezeteki hálózat fejlesztésével, korszerűsítésével, áramkörök kialakításával bízták meg. További feladata volt még a Magyar Villamos Művekkel tartandó kapcsolat. Az évek múlásával, hatalmas munkával végezve vezényelte le a 16 kV-os vontatási feszültségről a 25 kV-os feszültségre való áttérést, és irányításával több, mint 3000 km-nyi vonalszakaszon építette ki - a MÁV - a villamosvontatást. Javasataival történt Hegyeshalom határállomáson az áramnemváltó rendszer (25 kV 50 Hz – kV 16



2/3 Hz) kiépítése. Mind a keleti, mind a nyugati vasutak egyegyüttműködési szervezeteiben tudományos munkát folytatott, és képviselte a MÁV-ot. Különböző szintű vasúti és villamos iparági oktatási intézményekben oktatói munkát végzett. Számos publikációja, jegyzete, könyve jelent meg. A Közlekedési Távközlési Műszaki Főiskola másodállású adjunktusa volt. Szaktanácsadója volt a GySEV bel- és külföldi vonalainak villamosításában. Szakmai

tevékenységét, eredményeit az állam munkaéreméremmel, az Elektrotechnikai Egyesület nívódíjjal, míg a Közlekedési Tudományos Egyesület emléklappal ismerte el. 1983-ban vonult nyugdíjba, de további tíz éven át tanácsaival, aktív ténykedéseivel segítette a vasút villamosítását.

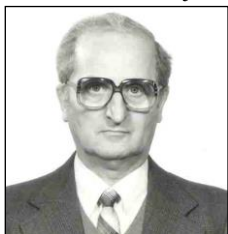
Nagy József okl. gyengeáramú villamosmérnök. 1958-ban került a MÁV-hoz a BME elvégzése után, és a Horog utcai TFF-hez került a műszaki csoportba. 1964-ben a 9. osztály javaslatára átvette a BME által tervezett TVK vizsgálatát. Az akkor megalakult "Glóriacsiszoló Brigád tagjaként átdolgozta, és áramköri formákba gyúrta az áramköröket, melyek szerint 1966-ban megindulhatott a négyhuzalos távválasztás próbatüzeme, majd 1967-ben a végleges TVK hálózat kiépítése, majd részt vett 1970-ben a teljes hálózat beindításában. Az áramköröket szabadalmaztatta, ami miatt problémák adódtak a szakosztály vezetésével, és 1969-ben kilépett a vasúttól, és a Távközlési Felsőfokú Technikum Szegeden működő Távközlési és Biztosítóberendezési szakához lépett be dolgozni. A vasúttal, majd 20 éven keresztül perben állt. 2017-ben hunyt el.

Nagy Róbert (súlyemelő olimpikon volt, 6. helyezett volt Tokióban) a BME villamosmérnöki szakán végzett 1963-ban. A MÁV-hoz ugyanezen évben került. 1967-től a szombathelyi TBFF műszaki előadójaként dolgozott telefonközpontok és átviteltechnikai berendezések telepítése témákban. 1969-ben kinevezték a főnökség főmérnökének, 1970-ben pedig főnökének.

Időközben a Közlekedési Automatikai szakmérnöki oklevelet is megszerezte. 1990-ben, még Szombathelyen, az V. TB osztály vezetőjének, Budapesten 1993-ban a TEBGK és 1996-ban az Informatikai Koordinációs és Projekt Iroda igazgatóhelyettesévé nevezték ki. Az IKPI-ben a GIR, MIHP projekt keretén belül a digitális adatalaphálózatnak (kb. 3600 km hosszú fényhullámvezetőjű kábel, SDH 155 és 622 MHz-es átviteltechnikai berendezések, valamint az ATM adatkapcsolóközpontok) építését irányította. Kidolgozta egyébként, a Nemzetközi Súlyemelő Szövetség által bonyolítandó súlyemelő világválogató berendezések szoftverjének.

Paksi Barnabás 1962-től negyvenkettő éven át megszállottként támogatta munkájával a vasúti távközlést. Paksi Barnabás nagykáta távközlési szakaszra 1962-be került, mint műszerész. Néhány hónap után a Horog utcai KTÜ-be, Kőbányai Távközlési Üzembe került a vivőfrekvenciás csoportba, ahol nemsokára csoportvezető lett, és ott éppen a keleti országrész vivőfrekvenciás rendszerek nagymértékű fejlesztése folyt. Munkája mellett híradástechnikai technikus lett 1969-en. Majd jelöltetvé távközlési tiszti tanfolyamra, műszaki intéző lett. Tudását folytonosan gyarapította a sorozatos gyári oktatásokon való részvételével a BK60, BK300 csatornás analóg, majd a TPV vezérlésű EP, majd az MD110 típusú központok, majd a Siemens-féle FMX, SDH, EMOS rendszerekről. Az 1974-ben KTK, Kőbányai Távközlési Központtá vált munkahelyén művezető, majd 1980-tól üzemvezetőhelyettes, és 1990-től 2004-es nyugdíjazásáig üzemvezetőnek nevezték ki, sőt beosztásánál fogva az egész távközlőhálózat felügyeletének is, mint vezetőállomás, irányítója volt. A majdnem 42 éves szolgálata alatt műszerészeket és tiszti tanfolyamos tanulókat oktatott.

Pálffy Imre mérnök főtanácsos. A harmincas évek végén végezte el az elektro-műszerési iskolát. Rádiózással kezdett foglalkozni. A MÁV rádiós laborjába 1950-ben került három évi Szovjetunióbeli



kényszerű tartózkodása után. Az az időtájt meghirdetett, s a műszaki egyetem által rendezett, három éves, esti tanulmányai során elektromérnöki diplomát szerzett. Közben részt vett a záhonyi és a salgótarjáni hosszúhullámú rádiók üzembe helyezésén. A 9. A osztályba 1953-ban került, Baráthfaly Otto mérnök helyére, ahol a

munkakörébe tartoztak a rádiós, a hangos, az órás, a távgépíró ügyek. A hatvanas években részt vett Münchenben a SELEX-rendszerre kiírt tanfolyamán, az ott szerzett ismereteit a szolnoki SELEX-rendszer üzembe helyezésén fel is használt. Részt vett még a PRAGOTRON-féle utastájékoztató rendszer meghonosításában is. Foglalkozott még a STORNO rádióknak, valamint a szovjet típusú helyfoglaló rendszer vizsgálataiban. Nyugdíjba 1982. májusába vonult.

Pap János okl. híradástechnikai mérnök. 1954-től 1992-ig dolgozott a vasúti távközlésben, mint fenntartó, fejlesztő, építő, tervező. Részt vett az 1970-re megvalósult vasútüzemi távválasztás kifejlesztésében, melynek kialakítását és építését irányította. A 60-70-es években részt vett a távközlés képviselőjeként az OSZS szakmai tanácskozásain, valamint a nemzetközi, szocialista vasutak automatikus távválasztó távbeszélőhálózat tervezésében is. Szerepet vállalt a vasutas távközlési szakemberek képzésében, oktatta műszerészeket, tisztiképzősöket és a győri KTMF hallgatóit. Több mint 30 (műszaki, szervezési) publikációja jelent meg, újságcikkektől-tankönyvig. Nyugdíjba, mint a MÁVTI irodavezetőhelyettese vonult. Nyugdíjasként, szerencséje volt részt venni, további tervezésekben és a GIR-MHR projekt digitális alaphálózatának (optikai kábelek, SDH és ATM) megvalósításában, mint közeli szemlélő is. A HTE Vasúti Távközlési Szakosztály

titkára volt 9 éven át, majd 1994-ben a Vasúti Távközlősök Klubjának megalapítója és tiszteletbeli elnöke. A HTE - 2004-ben - Puskás Tivadar díjjal tüntette ki, majd 2005-ben megkapta az MTA, a Magyar Tudományos Akadémia „Mikó Imre életmű” díját is. Végül, elkészítette a Vasúti Távközlés Kónikáját. Összegyűjtötte a vasúti távközlés, távműködtetés, távadatfeldolgozás értelmezéseinek Kijezéstárát (Lexikon 9011 szócikkkel) és Kifejezéstár”-át is. Ez utóbbiban mintegy 55,5 ezer idegen nyelvű kifejezés található.

Pawlovszky János (? – 1847 - ?) az első, aki egy távirat állomás vezetője lett Pozsonyban. Akiről az a hír járta, hogy német hivatalnok, de magyar születésű. István főherceg nádor, gróf Széchenyi István miniszternek azt javasolta, hogy Pawlovszky-t bízta meg a Pozsony Pesttel, Pestet Szolnokkal, illetve Szegeddel-Temesvárral összekötendő távirat vezeték építésével, az új vasútvonalak mentén.

Perei József 1960-ban került a dazdasági vasutak igazgatóságára, mint tervosztályvezető és főkönyvelő. Egy évvel később a MÁV Vezérigazgatóságon megalakult Kibernetikai csoport munkatársa lett. Megbízta a BVKH VI. osztály és a GAF, Gépi Adatfeldolgozó Főnökség összevonásának szervezésével, melyekből a MÁVAF lett. 34 évesen kinevezték a MÁVAF vezetőjének, és ezt követően, a nyugállományba vonulásáig, 26 éven át volt a MÁVAF → MÁV Számítástechnikai Üzem → MÁV Számítástechnikai Intézet igazgatója. Vezetése alatt, hatalmasat fejlődött az adatfeldolgozás, az ügyvitelrendezés, és a számítástechnika a MÁV-nál, a mechanikus-, az elektroncsöves-, a félvezető- stb. számítástechnikai berendezéseken át.

Pinczés Jenő (1924-1987) a vasutat inasként kezdte az 1940-es évek elején. A vasutat szerette, hiszen Bp. Keleti pu-on lakott az édesanyjával. 1945 után több vasúti táviratával kapcsolatos tanfolyamon vet részt. 1949-ben bekerült a 9. A. osztályba műszaki előadónak, majd a távközlési fenntartási csoport vezetője lett. Nevéhez fűződik a különféle távbeszélő-berendezéseknek fejlesztése, az LBU telefonkészülék kifejlesztése, a kivitelezések ellenőrzése is. A legnagyobb ilyen fejlesztés a Domino berendezésekhez szükséges FRK, forgalmi rendelkező kapcsoló, valamint a telefongyári menetirányító volt. Nyugdíjazásáig a MÁV VIG. távközlési és biztosítóberendezési osztály, üzemeltetési csoportjának vezetője volt.

Pósa Jenő okl. gépészmérnök, majd a postaműszaki mérnökké képezte magát, aki bár blokkos volt, de a 30-40-es években a távközlést is irányította. Az általános vasútüzemi távbeszélőhálózat egyik első elképzelője volt, és az első három 7D-PBX központ építésének irányítója. Segítője Kollai János okl. mérnök volt, aki szintén elvégezte a postaműszaki mérnöki szakot. A háború után újra a biztosítóberendezések ügyét választotta, oly annyira, hogy ő volt a svájci Integra cég, a MÁV és a Telefongyár gyártási együttműködés megvalósításának élharcosa.

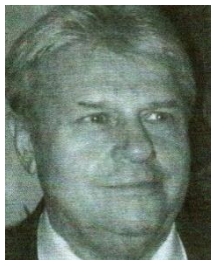
Ragó Mihály (1922-1994) forgalmi szolgálattevőként kezdte a



vasutat - Szajolban - a háború alatt. Utána az 50-es évek elején elvégezte a BME villamosmérnöki karát, s a távközléshez pártolt. A négy legnagyobb távközlős egyike. Munkássága széleskörű volt. Mint távközlős Miskolcon az V. osztály távközlési csoportjának vezetője volt. Felkerült Budapestre 1954-ben, hogy írja meg a távközlési felügyelet végrehajtási utasításait, majd írja meg Pinczés Jenővel együtt a „T-jelű”

távközlési utasításokat. Dolgozott a VATUKI-ban, majd a MÁVTI 34. Távközlési osztályának vezetője lett nyugdíjazásáig. 1976-tól, mint meghívott előadó és docens, a győri KTMF-en haláláig. Tevékenyen részt vállalt a vasúti távközlő- és biztosítóberendezések történetének megírásában, így keze alatt jelent meg: - 1962-ben VASÚTI KÁBELHÁLÓZATOK TERVEZÉSE ÉS ÉPÍTÉSE című jegyzet 688 db. ábrával és 107 táblázattal, - 1965-ben a VASÚTI TÁVKÖZLÉS kétkötetes leírása a távbeszélőkészülékekről, a telefon al-, és fő- (7D-PBX) központokról, - számos kisebb volumenű írása, majd- 1987-től 1994-ig a VASÚTHISTÓRIA évenként megjelenő kötetekben, több távközlési és biztosítóberendezési történelmi írásai.

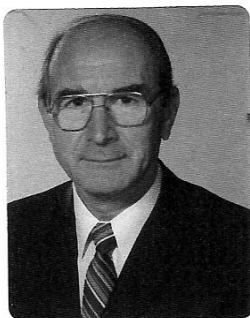
Rurik Péter a Puskás Tivadar Távközlési Műszaki Főiskola vezetője távközlési szakán végzett. A MÁV távközlésében 1967 óta dolgozott. 1970-ben került a Vezérgazgatóságra, ahol a vasúti távközlés fejlesztésével foglalkozott nyugdíjba vonulásáig. Mint távközlési divízióvezető-helyettes ment nyugdíjba. Nyugdíjba vonulása után is tevékenyen részt vett a vasúti távközlés hírnevének fenntartásában is. A HTE Közlekedési Hírközlési Szakosztály alapító tagja és elnöke. A HTE Puskás Tivadar aranyérmese a képen látható.



Sáros Csaba (1947-ben született). A BME Villamosmérnöki Karának elvégzése után, 1969-ben a MÁV Tervező Intézetnél helyezkedett el, ahol nyugdíjazásáig volt tervező, irányító tervező, vezető tervező, végül pedig osztályvezető. Nyugdíjba 2007-ben vonult. Valamennyi beosztásában meghatározó szerepet játszott. A vasút és szakmája utáni elkötelezettségét bizonyítja, hogy egyetlen egy munkahelyen dolgozott. Kezdként a vasúti felsővezeteki energia-távvezérlés fejlesztési munkáiba kapcsolódott be, hogy aztán nyugdíjazásáig, ezt az igen fontos energiatávvezérlést (FET) a mindenkor legjobb, műszaki feltételeket kiaknázó megoldások segítsék. Tervezési munkái mellett a svájci Integra cég, majd későbbiekben hazai gyártók (GVM stb.), felkérésére vállalt külön tervezési-tanácsadói feladatokat is. Továbbá a koncesszióban villamosított vasútvonalak esetében a Siemens AG tervező partnereként működött közre. Kezdeményezője és szervezője volt a balatonszéplaki energia-távvezérlési szakmai tanácskozásoknak, ahol a tervezők, gyártók, kivitelezők és üzemeltetők igyekeztek meghatározni a berendezéseikkel szemben támasztható jövőbeni követelményeket.

Sáros Csaba (1947-ben született). A BME Villamosmérnöki Karának elvégzése után, 1969-ben a MÁV Tervező Intézetnél helyezkedett el, ahol nyugdíjazásáig volt tervező, irányító tervező, vezető tervező, végül pedig osztályvezető. Nyugdíjba 2007-ben vonult. Valamennyi beosztásában meghatározó szerepet játszott. A vasút és szakmája utáni elkötelezettségét bizonyítja, hogy egyetlen egy munkahelyen dolgozott. Kezdként a vasúti felsővezeteki energia-távvezérlés fejlesztési munkáiba kapcsolódott be, hogy aztán nyugdíjazásáig, ezt az igen fontos energiatávvezérlést (FET) a mindenkor legjobb, műszaki feltételeket kiaknázó megoldások segítsék. Tervezési munkái mellett a svájci Integra cég, majd későbbiekben hazai gyártók (GVM stb.), felkérésére vállalt külön tervezési-tanácsadói feladatokat is. Továbbá a koncesszióban villamosított vasútvonalak esetében a Siemens AG tervező partnereként működött közre. Kezdeményezője és szervezője volt a balatonszéplaki energia-távvezérlési szakmai tanácskozásoknak, ahol a tervezők, gyártók, kivitelezők és üzemeltetők igyekeztek meghatározni a berendezéseikkel szemben támasztható jövőbeni követelményeket.

Somody Árpád (Budapest, 1936-2017), aki a biztosítóberendezések egyik meghatározó egyénisége volt, 1961-ben szerzett vasút-üzemeltetési diplomát a Budapesti Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemen, majd a BME-n okleveles távközlési és biztosítóberendezési szakmérnöki végzettséget.



1961-2003-ig a MÁV-nál dolgozott. Vonalellenőr, vezetőmérnök, építési előadó, végül osztályvezető volt a MÁV vezérgazgatóságon. Főbb tevékenységi területeit képezték a következők: biztosítóberendezések átvételi és fenntartási munkái,

biztosítóberendezési létesítmények előkészítése, előtervek véleményezése, részvétel a berendezési létesítések koordinálásában. Számos nagy projekt megvalósításában működött közre. Ilyenek pl. állomási biztosítóberendezések létesítése Rákoson, Cegléden, Szolnokon, Ferencvárosban, Fényeslitkén és Tatán; vonali berendezések megvalósítása több fővonalon, hőnfutásjelző berendezések létesítése. Tapasztalatát szakmai publikációkban, szaktanfolyamokon adta tovább. Részt vett vasúti lexikonok szakmai részének összeállításában, az 1996-ban indult Vezetékek Világa első szerkesztője, majd főszerkesztő-helyettesi feladatokat látott el.

Szaka József 1939-ben született Visznen. Középiskoláját a Kandó Kálmán Híradásipari Technikumban (1957), a villamos üzem mérnöki végzettségét (1973), és a villamosipari tanári oklevélét (1977) a Kandó Kálmán Villamosipari Műszaki Főiskolán szerezte. Közben a MÁV Tisztképző Intézetben (1964) a Távközlési és Biztosítóberendezési tanfolyamot is elvégezte és műszaki tiszt lett. A vasútnál 1957-től 2000-ig ténylegesként és nyugdíjasként dolgozott. Volt műszerész, csoportvezető, művezető, főművezető, üzemvezető, főelőadó, tervező, főmérnök, szolgálati főnök. Ez utóbbi beosztását a Budapesti Távközlési Főnökségnél töltötte be 2000-ig. Részt vállalt az oktatás területén, mint előadó tanár, szakfelügyelő volt a vasúti szakirányú szakközépiskolákban, számtalan publikációja, szakkönyve jelent meg, még az OSZSd Buletinban is. Volt társszerző, szerkesztő szakkönyvek, jegyzetek készítésében, kiadásában. A legmagasabb kitüntetés a VASÚT SZOLGÁLATÁÉRT 2000. ARANYFOKOZATA volt. Mérnök-főtanácsosként hagyta abba a munkát.



Szalontai Lajos (1922-1980) mérnök-főtanácsos, a négy legnagyobb távközlési szakember egyike, aki izzig-vérig vasutas és távközlős volt. A vasutat ugyan a forgalomnál kezdte, de mint forgalmi szolgálattevő a 40-es évek végén és az 50-es évek elején, elvégezvén a BME villamosmérnöki szakát, átpártolt a távközléshez, a 9. Szakosztály 9.A. Távközlési osztályához. A távközlés valamennyi főbb ágazata még 2000-ben is keze nyomát viselte. Részt vett és irányította az állomási távközlőrendszerek kifejlesztését, megszervezte a légvezetékek nagy részének állagba, illetve a MÁV fenntartásába vételét a Magyar Postától, ugyancsak megszervezte és kidolgozta az alumínium erű és köpenyű kábelek tipizálását és gyártását postai és kábelgyári szakemberekkel, kifejlesztette kísérleti szinten elsőként az országban a nagy csatormaszámú távtáplált erősítőláncot, vezette és tevékenyen résztvevője volt az átviteltechnikai és kapcsolástechnikai rendszerek elterjesztésének, az építésztervezőkkel történő vitákkal maradandókat alkotott a gócépületek építésében is (Budai Távközlési Üzem, Kőbányai Távközlési Üzem, Kmetty György u, Szolnok és a többi kisebb gócépületeknél) a távközlőberendezéseknek, sőt a biztosítóberendezés berendezéseinek is, valamint a fenntartószakaszoknak kultúrál elhelyezése érdekében stb. Átviteltechnikát oktatott a Tisztképzőn. Jegyzetet írt a BME Mérnök-továbbképzőintézet megbízásából. Több, kölcsönös meg nem értés miatt a budapesti BBF-re helyezték át, s a távközlési csoport vezetője lett, majd átkerült a MÁVTI 37. osztályára tervező-csoportvezetőnek, az 1980-as év korai haláláig. A temetésén hozzátartozók, munkatársak, és barátok soha nem látott tömege siratta el, az igen tisztelt és szeretett kollégát, a „Lajcsit”:



Székely Tamás (1924-) okl. villamosmérnök, a BME gépészmérnöki karán végzett, s aki a vasúti távközlés történetének harmadik 50 évében, a négy legnagyobb vasúti távközlési szakemberének tekinthető. A MÁV-nál (KTTH, TF, TBKF) közel 40 évet töltött el a rádiózás és az elektronika világában. Nevéhez fűződik a vonali és az állomási (kocsifelírói, gurítói stb.) rádiós körzeteknek, a mozdony-antennáknak, az ID állomási biztosítóberendezéseket és az utastájékoztatót kiszolgáló (a pályaudvarokon, a nagyobb állomásokon akusztikai mérések irányításával), illetve a MÁV szignál komponálásával a MAVOX hangrendszernek, a jegypénztárak ablakátbeszélőinek kidolgozása stb. Rádiótechnikára oktatta a vasúti távközlési műszaki tiszti tanfolyam hallgatóit, valamint angol és német műszaki nyelvre tanította a Tisztképző Intézet idegen nyelvű tanszékén a vasúti alkalmazottakat. Képviselte a MÁV-ot az ORE-ban, esetenként az OSZsD-ben is. Nyugdíjazása előtt 4 évet a VATUKI-ban dolgozott. 1989-től 9 éven át volt az amerikai világcégnak, a MOTOROLA-nak, magyarországi igazgatója.

Szesztay Péter (1945, Nyíregyháza) elsőként a Kandó Kálmán Felsőfokú Technikumon felsőfokú híradásipari szaktechnikusi oklevelet szerzett 1969-ben, majd 1972-ben már a Kandó Kálmán Villamosipari Műszaki Főiskola, villamos üzemmérnöki oklevelével rendelkezett. A MÁV-hoz egy kis kitérő után (EMG, Elektronikus Mérőkészülékek Gyára) fejlesztőmérnökként dolgozott 1991-ig, amikortól a MÁV-nál a TBKF kötelékébe lépett. A TBKF-nél, mint fejlesztőmérnök, távbeszélő-, átviteltechnikai munkák, hálózati dokumentum-kezelői, műszernyilvántartó programok készítésével, valamint akusztikai hangellátás-, zavartatási mérések és akusztikus eszközök vizsgálataival foglalkozott. A Vasutas Távközlési Klub alapítók (1995) tagja és titkára. Több publikációja is megjelent.

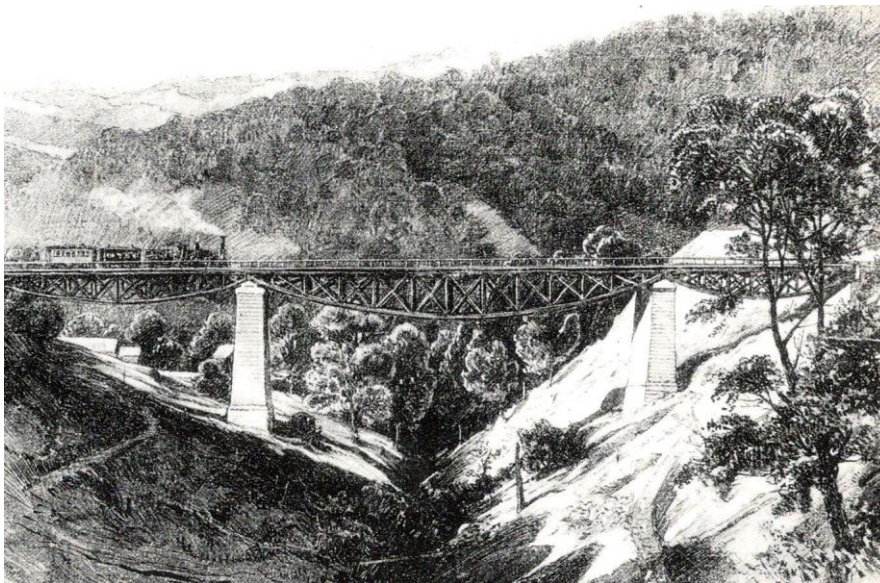
Tari István *név.* 1967-ben a BME Villamosmérnöki Kar Híradástechnikai szakán végzett, mint okleveles gyengeáramú, híradástechnikai villamosmérnök, majd 1971-ben átviteltechnikai szakmérnöki oklevelet is szerzett. A MÁV távközlési szakágazatánál 1967 óta dolgozott a fenntartástól a vasúti távközlés vezetéséig. 1980-as évek elején a MÁV vezérigazgatójának titkára is volt. Vezetőhelyettese lett a MÁV Rt. Távközlő, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Üzletágnak és egyben a távközlési osztálynak is. Részt vett a távközlés többszörös átszervezésében. A Hírközlési Tudományos Egyesület tisztségviselője is volt.

Urbán Sándor (1925-2018) Először a MÁV Északi Főműlybe került motorlakatos inasnak. Onna kiemelve 1847-ben számviteli vizsgát tett és vasúti tiszté lett. 1951-től két éves nappali képzésre küldték a Műszaki és Gazdasági Akadémiára gépésznek. A vizsgái után a 9. B. Biztosítóberendezési Osztály osztályvezető-helyettesnek nevezték ki. ezután jelentkezett a Budapesti Műszaki Egyetem villamosmérnöki szakára, ahol 1961-ben

vonatbefolyásolás témában védte meg diplomáját. 1962. áprilisában lett a szakosztály vezetője 1980-ig. Elsődleges feladatául a D55 típusú állomási biztosítóberendezéseket tekintette, mely alapján 35 Szolnokon végzett ifjú mérnököt vett fel a biztosítóberendezések építéséhez, fenntartásához és fejlesztéséhez. Figyelmet fordított a távközlésre is, így a Siemens-féle és az RFT távgépíró-központok távválasztásos hálózat építésére (1963), a vasútüzemi távválasztásra (1970). Ez utóbbinál sok, és elhúzódo újítási problémával kellett küzdenie. Gondot fordított az állomási biztosítóberendezések utastájékoztató és utasításadó-hangrendszer kidolgozására. A vonalak villamosításával kapcsolatos vonalkábelek építéséhez a csehszlovák AZD vállalkozást hozta a TBÉF megsegítésére. Támogatta a vonali és a tolatási rádiórendszerek kiépítését. Vezérigazgató-helyettesnek 1981-ben nevezték ki, majd onnan ment nyugdíjba 60 éves korában.

Veszélyi-Wacsek Adolf táviráda-főellenőr (189?-195?). A tizes években került a vasúti táviráda kötelékébe. Jól képzett és jó műszaki érzékkel megáldott volt. 1916-ban került a Bp. Keleti pu-on üzembe helyezett Siemens-féle emelőválaszó-gépes központba. 1924-ben a Standard által üzembe helyezett Rotary-dörzskapcsolású telefonközpontnak lett a vezetője. Az 1932-34-ben a Bp. Keleti pu – Komárom – Hegyeshalom közötti villamosítási munkákkal kapcsolatosan a vonali térköz-, valamint az állomási biztosítóberendezések telepítésénél, illetve átalakításnál a villamos rész munkáit irányította. A kapcsolási áramköröket, rajzokat maga tervezte, készítette. Már 1932-ben bevezette a vasutasok részére az oktatást. 1934-ben „A MÁV-nál használatos vasútbiztosító berendezésekről” tanulmány-jegyzetet írt. 1941-ben az Andrásy úti MÁV Igazgatóság épületébenek alagsorában épített 600 vonalas 7D-PBX telefonközpont vezetője lett, melyet 1944 év végén a német romboló-brigádok elől furfangos módon megmentett. A háború után megalakult KTTH vezetőjévé nevezték ki.

Vörös Iván 1941-ben született Budapesten. 1959-ben felvételt nyert a Budapesti Műszaki Egyetem Villamosmérnöki Kar , Híradástechnikai szakára, ahol kiváló eredménnyel diplomázott. Később - 1980-ban - a BME Közlekedésmérnöki Karán közlekedésautomatikai szakmérnöki oklevelet szerzett. 1964. és 1973. között a Telefongyár Vasútbiztosító Főosztályán dolgozott fejlesztőmérnökként, majd osztályvezető beosztásban. Feladata volt egy csehszlovákiai biztosítóberendezésnek szerelése, majd a budapesti Kelet-Nyugati METRO vonal szerelésében is. 1974-től a MÁV Tervező Intézetbe került mint tervező, majd csoportvezető és végül osztályvezető. Elsősorban nyomvonaltervezés (spurplan típusú) biztosítóberendezések tervezésével foglalkozott. Nevéhez fűződik az elővárosi gyorsvasutak nyomvonalas állomási és vonali biztosítóberendezése alapkapcsolásának kidolgozása. Tervezői munkája alapján Finnországban 25 kisállomási és kb. 200 km hosszú térközberendezés üzemeljen. Nyugdíjazása előtt jóval, még 1989-ben, megalapította az Integra-Projekt nevezetű Kft.-t, mely pl. Svájcba és Svédországba tervezett biztosítóberendezéseket. A Siemens Schweiz AG megrendelésére pedig a Kuala Lumpur-t a repülőtérrel összekötő gyorsvasúti vonal komplex irányítórendszerének tervezésében is részt vett.



**Munkács-Beszkideki Vasút viaduktja
Mukacsevo-Zboj
Ukrajna-Szlovákia**



Iszkaszentgyörgyi vasúti híd