

A MAGYAR VASÚTI TÁVKÖZLÉS

RENDAHAGYÓ
KRÓNIKÁJA

1846 - 2000

A 11.

A Távközlési Szervezetek fejlődése

A

2019

1. Általánosságban a távirdai szervezet fejlődéséről

A vasúti távirda olyan gyűjtő szó, kifejezés, amely a távközlést, a távjelzést, a távműködtetést és a vasútbiztosítást foglalja magába.

A gőzvasút megjelenése után, az egyetemes elektromos telegráfózással, a távirászat, valamint a távjelzés is részt kért a vasút kiszolgálásában, hiszen a vasúti üzemmel kapcsolatos híreknek közvetítésére már-már készen is állott.

A hírek továbbítása mellett azonban - a világ első közforgalmú vasútjának, a Liverpool-Manchester-i vonalnak megnyitásakor, 1830. szeptember 15-én - egy sajnálatos baleset (William Huskisson parlamenti képviselő elütése a mozdony által), a jelek továbbításának egy másik módját hozták felszínre. Bebizonyosodott, hogy a vasút veszélyes üzem. George Stephenson-nak javaslatára, aki a balesetnek szemtanúja is volt, a vonal megnyitása után röviddel, már a pályamentére jelzőöröket állítottak.

Az örök, bizonyos távolságonként, nappal hanggal, különböző színű zászlókkal, míg éjszaka lámpákkal (azaz kezdetleges optikai) jelzéseket adtak a mozdonyvezetőnek. Vagyis kialakult a modernebb távjelzés is.

Ebből látható tény, hogy az első "távirda-i szakember" maga George Stevenson volt.

Majd a távjelzők és a telegráfózással megjelenésével a távirda a vasúti forgalomnak elválaszthatatlan részévé vált.

Bár a magyar vasút első távirdai szervezete a kiegyezés után létesült, célszerű megemlékezni az azt megelőző húsz év kevés történéseiről is.

A kezdetekben távirdai szervezetről nem lehet beszélni, mert egy-egy távirdai vonal megépítésére, egy-két távjelző vagy távirógép (Bain – Baumgartner-féle tús távjelző, Hughes-féle vagy Morse domborító) szerelésére elegendő volt egy miniszter kérése vagy a császár parancsa. Az egyes vasutaknál elő-előfordult egy-egy tisztviselő, aki a távirdai dolgokkal foglalkozhatott. Az első ilyen egyén Pawlowsky János magyar mérnök volt, aki az állami távirda első magyarországi képviselője volt, mint a pozsonyi telegráf-hivatal vezetője 1847-től.

A magyarországi vasutak az ezernyolcszáz-negyvenes évektől, az 1868-as Magyar kir. Államvasutak megalakulásával: Magyar Északi Vasút Pest – Rákos – Gödöllő – Aszód – Hatvan – Pásztó – Kis-Terenne – Salgó-Tarján vonal megváltásával, majd 1876-tól a Magyar Keleti Vasút, 1879-től a Vág völgyi Vasút, 1880-tól a Tiszavidéki Vasút vonalainak állami kezelésbe való vételével, továbbá a az 1871-ben a miskolc-bánrévei, 1872-ben megnyílt Füzesabony – Eger közötti, valamint a hatvan-szolnoki vonalakon stb. már megjelentek a telegráf-, a harang-, a telefon-, valamint a tárcsás-, mechanikus, sőt az elektromechanikus jelzők, biztosítóberendezések is, amelyek a századfordulóra hatalmas nagy távirda-hisze állózatáá nőttek.

1868-ban a Kereskedelemügyi Ministerium keretében megszervezték a Magyar kir. Főfelügyelőség ügyosztályt, melynek feladatául a vasútüzleti teendőket is előírták. Ebbe a feladatkörbe tartozott „az állami és a magán vasutakra vonatkozó, a vonatforgalom biztonságos megóvása, a hallható- (pl. harang) és látható (pl. jelzők) jelzések, az írásos hírvitel megoldó távirók egységesítése és kötelező érvényű alkalmazására szóló

rendeletek, utasítások kidolgozása, azok bevezetése és használatának ellenőrzése”.

Meg kell említeni, hogy az 1872-ben a MÁV kezelésében lévő vasútvonalak irányítására megszervezték a MÁV Igazgatóságot, benne - január 1-től - a Forgalmi szakosztályon belül az I. Távirdaellenőrséget. Az elnök –igazgató Tolnay Lajos lett, aki sokat tett a M. k. Főfelügyelőség munkájának, valamint a távirdaellenőrsége érdekében, hogy a távirda (távközlés) és a biztonság (biztosítóberendezés) színvonala elérje az osztrák vasutak fejlettségét.

Kezdetektől mintegy száz éven keresztül Távirdai Ellenőrség vagy Távirdai Felügyelet, avagy Távirda Intézőség néven honosodott meg. A távirda műszaki eszközei, majd szervezetei is folyamatosan létesültek, és fejlődtek. A fejlődésbe természetesen a különböző berendezések hazai és külföldi gyártói, azok berendezéseinek létesítései, a vasutasok oktatása stb. mind-mind szerepet játszottak.

Már a kezdetekben, a szakmai sajátosságok miatt, természetes volt a specializáció a távirdai szolgálatnál. A távirdai szolgálathoz nagyon sok műszaki érzékkel megáldott forgalmi szakember is érkezett. A kezdetekben - 1867 után - a létesítmények egyszerűsége, csekély száma, de a megkövetelt magas színvonala ellenére, nem tette szükségessé a szakma közép és felső vezetésének markáns elkülönítését a forgalomtól.

A távirdai szolgálat a közvetlen forgalomszabályozásában betöltött vasútüzemi szerepéből adódott, hogy csak a karbantartással foglalkozók a M. k. Államvasutak 1869. évi megalapításától kezdődően a forgalmi szakhoz tartozzanak. Ez a szervezeti tagolódás 80 éven át maradt érvényben.

Ezt a kialakult helyzetet a Kereskedelemügyi m. k. miniszter által a MÁV számára 1924. december 30-án kiadott, majd az 1934. évben módosított, 98090/924. számú Igazgatási ügyrend szerint rögzítette:

„2.§. *A szervezet általános tagozása.*

...6. *Forgalmi (F) főosztály.*

„Gondoskodik arról, hogy a m. k. államvasutakon a táviró, távbeszélő és biztosítóberendezések ügyei egyöntetű irányelvek szerint a törvények, a fennálló rendeletek és utasítások alapján a rendesség, a biztonság, a közérdek és az okszerű gazdaságosság követelményeinek megfelelően látassanak el...”

Figyelemmel kíséri az összhálózat ... a forgalmi eszközök és berendezések, ... a személyzet, ... kihasználását. Amikor az intézet érdekei vagy rendkívüli viszonyok azt megkívánják, a szükséges intézkedéseket megtétetni, megteszi vagy javaslatba hozza.”

A Trianoni Békekötés után a MÁV hálózata és vasúti forgalma egy kis országra jellemző módon alakult, ezért a távközlő-, jelző- és biztosítóberendezések mennyiségi növekedése ellenére sem volt kényszerítő szükség a szakma önállósodására. A felső vezetésben kisszámú mérnök képviselte a szakmát, a szakvezető szakemberek egyéni felkészülést követően tettek távirdamesteri-, illetve távirdaellenőri, távirdaintézői vizsgát.

A két világháború közötti időben a távirdai berendezések szolgáltatási és minőségi színvonala, s ebből következően a bonyolultsága - a villamosági tudomány, a villamos-energiellátás, a finommechanika fejlődéséhez kapcsolódva - Hazánkban is nagy fejlődésnek indult. Ezek lehetővé tették már a harmincas években, hogy már megjelenjenek a javító-, szerelő- és építőcsoportok is.

A szervezeti felépítésben az első lényeges változás 1945-ben történt a második világháború okozta hatalmas károk helyreállításának levezénylésére. Ekkor alakult meg a forgalmi főosztályon belül a III. Táviradintézőség, mint egy külön álló osztály. Vezetője dr. Jeckel Tibor lett.

A legnagyobb változás pedig 1949-ben valósult meg. Sor került az ország közlekedési irányítás átszervezésére - benne a vasút, így a távközlési és biztosítóberendezési szakma - irányításának az átalakítására is. Az új helyzetnek, a szocializmusnak építési irányelvei, illetve a szakma képviselőinek hozzáállása megkövetelték, hogy a távközlés és a biztosítóberendezés fejlesztése és fenntartása önálló jelentőségét a vasút vezetésének minden szintjén elismerjék.

Így jött el tehát 1949. március 15-e, amikor is szovjet vasút mintára alakították át a MÁV szervezetét a MÁV Hivatalos Lap 10. száma szerint:

„... a Magyar Államvasutak igazgatását és ügyvitelét a közlekedési minisztériumban szervezett, azaz KPM I. Vasúti Főosztály, valamint az alábbi ... szervek látják el. ... A vasúti főosztály élén a főosztályvezető áll, aki egyben az államvasutak üzemének vezérigazgatója. ... A vasúti főosztály szakosztályokra ... tagozódik. ...

A 9. Távközlő és Biztosítóberendezési Szakosztály vezetője - a kornak megfelelően - egy munkás származású ember lett, név szerint Kmetti Imre, aki korábban Kelenföldön dolgozott műszerészként, majd a táviradamesteri vizsgát letéve, bekerült a MÁV Igazgatóság F.III. Távirada Intézőségéhez. Az intézőség tagjaként a műszaki rajz felelőse, műszaki rajzolója volt. Kmetti Imre elvtárs helyettesének, az éppen akkor a Távirada Intézőség leváltott vezetőjét, dr. Jeckel Tibor műszaki tanácsost, bízták meg.

A szakszolgálat tagjai örömmel vették ugyan, hogy a távközlő- és a biztosítóberendezési szakszolgálat önálló lesz, de az ez eddig különböző szintű vezetőként dolgozóknak, mérnököknek, az a megoldás, hogy minden vezetői munkakörbe alacsony műszaki tudásukat neveznek ki helyettük, bizony nem tetszett. Ez a ténykedés magukba fojtott, negatív hatású és politikai indulatokat gerjesztettek. Talán érthető is volt.

Itt kell megemlíteni, hogy az 1949-es változásokig, a táviradamester és a szemaformester szakmai elnevezések alakultak, voltak. A szemaformester és szakasza a blokk-berendezések mechanikájával, annak fenntartásával, míg a táviradamester és szakasza a távközlő-eszközökkel, valamint a S+H biztosítóberendezések villamos áramköreivel foglalkozott. Az új szervezet felállításakor biztosítóberendezési (bizt.ber.) szakasz, biztosítóberendezési művezető, illetve távközlőszakasz és távközlőmester elnevezést rendszeresítették. Ekkor a táviradaszakaszról leválasztották a blokk-berendezések villamos áramköreinek fenntartását és az átkerült a biztosítóberendezési szakaszhoz.

Az említett rendelettel a szakmai szervezetek fokozatos kiépítése megkezdődött. Először az igazgatóságokon osztályok, majd később fenntartással, építéssel foglalkozó szervezetek jöttek létre. Vagyis megvalósult az önálló szakmai irányítás és fenntartás. A felügyelet és a gazdálkodás összetettebb volt, mivel azokat az igazgatóságok is intézték.

A távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat önállóságának biztosítása helyes volt, mivel e két szakterület feladatai a háború előttiekhez képest igencsak megnövekedtek és megváltoztak, elkülönültek. Az ötvenes évek elején új távirótechnikák, távbeszélőközpontok, helyi és vonalkábelezések, állomási rádióhálózatok, társasvonalú LB, illetve szelektív hívtáv távbeszélőrendszerek, míg a biztosítóberendezési vonalon megkezdődött az egyenáramú térközösítés, és az egyközpontos

állomási biztosítóberendezés elterjesztése, s az OSzZsD által meghatározott jelzési rendszer bevezetése.

A MÁV forgalmi, üzemi körülményei egyre nagyobb átbocsátóképességet, élömunkakiváltást, magas biztonságot, sokoldalú távközlést igényelt, és követelt meg. A szakszolgálat életében az üzemeltetés, a fenntartás, a gazdálkodás, a fejlesztés, a tervezés és az építés egyre nagyobb szerepet kapott.

A szervezeteépítéssel párhuzamosan elkezdődött a nagyfokú műszaki képzés, a mérnökállomány kialakítása.

A hetvenes évek elejétől kezdődően aztán, a szakszolgálat felépítése, egymást követően többször is változásokon ment át. Volt idő, amikor a számítástechnika be-kikerült a szakszolgálatból. Sőt olyan elképzelések is felmerültek, hogy az országot teljes mértékben lefedő távvalasztásos távgépiróhálózatot a Magyar Postának átadják. Sajnos a szakosztály nevéből egyszerűen eltűnt a „távközlés”, mint szó, vagyis olyan képzet állt elő, mintha nem is volna ilyen szakágazata a vasútnak.

A MÁV távközlőhálózatának fenntartásáért, üzemeltetéséért, irányításáért, ellenőrzéséért felelős Távközlési Fenntartási Főnökséget a Jobb- és a Balparti biztosítóberendezési feladatokat ellátó főnökségekhez csatolták. A műszaki kapcsolatok azonban más szakmai ágazatokkal mindezeketől függetlenül egymás munkáját nem akadályozták.

A nyolcvanas évek elején négy éven át egységes műszaki osztályok léteztek, villamoslétesítményi főmérnökökkel.

Ugyanekkor szét vált a miniszteriális és vállalati feladatsor. Ekkor a szakosztályokból főosztályok lettek.

1988-ban a szakszolgálat szervezeteinek nevébe visszakerült a „távközlés” mint szó.

Kilencvenes évek elején szakszolgálatunkhoz került a Gépészeti Főosztály „E”. Gépészeti, Fejlesztési és Villamosberendezési Osztálya. Így megalakulhatott a Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Szakigazgatóság. Valamint átalakult a TBKF is TEGBK-ra, vagyis Távközlő, Erősáramú és Biztosítóberendezési Gazdálkodási Központ. A szakigazgatóság alá került valamennyi szakmai főnökség.

A táviradai-, majd a későbbi távközlési és biztosítóberendezési szakágazat szervezetének háromszor ötvenéves fennállása idején történt módosításokat hol az ésszerűség, hol a vezetők körül nem tekintése, avagy szűk látókörűsége, hol személyi vonzatok, hol külső behatások jellemezték, ellentétekből, újításokból, meg nem értésből hajtották végre, sajnos mindig a távközlés rovására.

Szerencsére azonban ezen időközökben is, a munka oroslánrészét adó távközlési szakemberek, képesek voltak biztosítani a kellő üzemeltetési feltételeket, az új technikáknak a vasúti távközlőhálózatba való megjelentetését.

A huszadik század utolsó tíz évében újabb, hatalmas változáson ment át a vasút, a digitalizáció (telefonközpontok, adatkapcsolók, fényhullámvezető-kábelhálózat, SDH átviteltechnika és ATM adatkapcsolóközpontok) bevezetésével. Így a szakszolgálatunk szervezete is változott (sokszor csak névben?). Visszaalakulhatott a kettészelt főnökség BTF-é. Az építési főnökségeket is modernizálták.

Most már talán üzleti alapon kell dolgozni? Esetleg kiszervezve a vasút berkeiből? Bízni kell abban, hogy a távközlés fejlesztése, üzemeltetése stb. nem kerül ki a vasút berkeiből kívültre (most még az utolsó tizedik évben), és utána sem). nehogy a vasútra nézve gazdaságtalan legyen, valamint érdektelenségbe fulladóan, a vasutat és ezen belül a vasúti szakmát nem becsülő, munkahelyüket állandóan változtató, és a vasúti feladatokat sem ismerő szakemberek kezébe kerülve, működjenek, pénzt látva benne? Ez leginkább a távközlési és a számítástechnikai ágazatokat sújthatná,

hogya a vasúti távközlést és akár a rokon vasúti informatikát is, a nyilvános hálózatokkal téveszteni össze.

A számítástechnikai szervezetekről annyit, hogy kevés adataim vannak. Sajnos nem fordítottam rá sokkal több figyelemet.

Végül megállapítható, hogy a mindenkor magyar vasút és így benne a távközlő- és biztosítóberendezéseinek, valamint az

1846

Az első telegráf-vonal az osztrák vasutaknál december 19-én nyílt meg Bécs-Brünn közötti vonalon. Ebből ágazott ki a Gänsendorf-Marchegg-Pozsony közötti osztrák tulajdonú vasútvonal.

1847

December 26-án, helyezték üzembe az említett vonalon, a Bain-Baungartner (Eckling)-féle egytűs távjelzős telegráf-vonalat. Az első telegráf központi állomás vezetőjének tehát a magyar származású *Pawlovsky János* mérnököt nevezték ki. Gróf Széchényi István őt kívánta megbízni 1848-tól (Pest-Szolnok és Cegléd-Temesvár vonalak mellett melletti távirdai vonalak építésével).

1850

- Pest, Esztergom-Nána és Pozsony között földalatti távirdai vonalakat építettek. Az építkezést azonban nem Pawlovsky János, hanem *Báró Sterndahl* mérnök vezette.

- Szeptember 5-én Zágrábban nyílt meg a következő telegráf-központ.

- Október 1-én pedig Pesten rendeztek be telegráf-állomást három Morse féle telegráf-fal, Bécs irányába.

1851

November 21-én az uralkodó feloszlatta a vasútüzleti, postaügyi főigazgatóságot és a telegráf igazgatóságot. Helyükbe közlekedési főigazgatóságot (főfelügyelőséget) állítottak.

Szeged-Pétervárad-Zimony közötti telegráf-oszlopsor megépítésével *Peczek Kristóf* mérnök bizatott meg.

1853 Október 10. Az uralkodó jóváhagyta a közlekedési főigazgatóság feloszlátását. „A közlekedésügyet a kereskedelmi ministerium az „egyéb ügyágaira nézve kiszabott alakban vitesse”.

1867

Gróf Mikó Imre minister, illetőleg Gorove minister a távirda-hálózat fejlesztését tűzték ki egyik legfontosabb feladatnak.

1868

- **Július 1**-vel a „Cs. kir. Szabadalmazott Magyar Északi Vasutársulathoz, vagyis a pest-losoncz-besztercebánya-I, és az épülő zákány-zágrábi vonalakból jött létre az első Magyar királyi Államvasutak, mely szervezet szempontjából Üzletvezetőségként működött., vagyis már az állam tulajdonába került vasutnál (Pest-Salgótarján) a II. Szakosztálynál 4 fővel Távirda Ellenőrség alakult a légvetékek és a távirdai gépek fenntartásán túl a vonatok biztonságos közlekedését szolgáló jelző- és blokkberendezésekhez is. Az egyik távirdász *Bogdány Antal*, volt 48-as honvéd lett.

- A „*távirdai ügyek*” - mint szervezet - a közvetlen forgalomszabályozásában betöltött vasútüzemi szerepéből adódóan, a M. k. Államvasutak ez évi megalapításától kezdődően a forgalmi szakosztályhoz tartozott. (Ez a szervezeti tagolódás 80 éven át marad érvényben).

informatikának a fejlesztése, az építése, az üzemeltetése mindig is akkor működött jól és megfelelően, amikor jó felkészültségű vasúti szakemberek kezében volt az irányításuk, működtetésük, fenntartásuk.

Ezek után kerüljön sor a távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat szervezeti fejlődésének időrendi történetére:

1869

A Kereskedelmi Minisztériumban megalakul a „Magyar királyi Főfelügyelőség”.

1871

Takáts Antal egy távirdai oktatást javasolt, melynek első tanfolyama szeptember 1-én kezdődött.

Vasúti távirászat feladatai, ennek elméleti részében előadatik:

- Történeti áttekintés.

- A távirás természettani alapjai (delejjesség, villanyosság stb.) matematikai bizonyításokkal, távirdai gépek leírása, és megmagyarázása.

- Kapcsolástan gyakorlati részéhez tartozik a gépek kezelése, az ezeken előforduló hiányok és netáni zavarások kitalálása és javítása, - Távírás (sürgönyök adásának és felvételének) megtanulása és begyakorlása.

- Távirdai tarifa és ezek elszámolása.

Előadja *Sziúts Emil* úr, távirdafelügyelő a magy. Északkeleti Vasúttól. A továbbiakban az anyagot oktatta 1888-1893 között: *Bartha Domonkos* postai- és táviratiszt (postás) és *Rácz Sándor* postai és táviratiszt (postás), 1893-1903 között: *Köberl József* főellenőr, 1893-1921 között még *Reichl Ignác* postai- és távirdafelügyelő.

1872

Megalakult a Magyar kir. Államvasutak

ad 18691/A_{III} sz. rendelettel megjelent a 28. sz. Távirda Utasítás, mely a használatban lévő távirdagépek elméleti és gyakorlati kérdéseivel foglalkozik.

1877

A MÁV Igazgatóság C. VIII ügyosztályán „*Távirdai szolgálat*” alakult az egyre bővülő államvasúti hálózat távirdai és biztosítási szerelvények fenntartása következtében. Az ügyosztály vezetője *Sandorf Károly* főmérnök, beosztottja *Ozoray Árpád* távirdaellenőr, aki többek között a távirászati szavakat szótárba gyűjtötte.

Megalakult a tisztképző is.

1880

November 25. A Miskolc-i Üzletvezetőségen a forgalmi csoportban foglalkoznak távirdai ügyekkel.

1881

A vasúthálózatot a könnyebb irányíthatóság céljából területi egységekre, Üzletvezetőségekre bontották. Egységes eljárási szabályokat dolgoztak ki, megszületett az utasítás rendszer. Meghatározták az egyes szakterületek feladatkörét, hatáskörét, felelősségét, függelmi viszonyait.

Június 1.-én megalakult Bp. Üzletvezetőségen a forgalmi csoportban a „*távirdai*” ügyekkel foglalkozó csoport.

1884

Április 1.-vel a C. Üzleti Főosztály (Szakosztály) F.I Forgalmi osztályban C/„*Távirdaellenőrség*”-i csoport alakult.

1887

A „vasminiszter” Baross Gábor egyesítette a Magyar Postát és a Távíró Hivatalt.

1889

A kiadott MÁV ügyrendi szabályzat szerint az "F" Forgalmi Főosztály F.I Forgalmi Szakosztályában működött a *C. Ügyosztály*, melynek feladata volta a távírda és egyéb villamos berendezések ügyeivel való foglalkozás.

1894

A vasút feletti felügyeletet a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség gyakorolta, ahol a távírdai ügyekkel egy fő foglalkozott. E minőségben az első Kisfaludi Liptay Sándor volt.

1899

A Távirdaellenőrség az F.I. Forgalmi Főosztály C. osztályában működik.

1901

A Forgalmi I. osztály C. csoportjának „Távirdaellenőrség”-e, az ügyrendje szerint, a távírda ügyekért a felelős.

A távírdaellenőrzési csoport a forgalmi szolgálat költségkeretétől függetlenül, de annak globális gazdasági éves keretébe beépített hitelkerettel rendelkezett. A költségeket a VIII. címre könyvelték el. A csoport az üzletvezetősége területén a következőkkel foglalkozott:

- távbeszélő-, távíró-, harangberendezések, valamint a blokk- és szemaforberendezések, fenntartásával, felújításával és beruházásával,

- az említett berendezések őszi felülvizsgálatával,

- kezelési utasítások készítésével, valamint ezekből a forgalmi szakszolgálat dolgozóinak - vizsgáztatásával, előtervek készítésével,

- üzemvezetőségi területükre vonatkozóan a Magyar kir. Posta illetékes szerveivel való kapcsolattartással.

MÁV Igazgatósági szinten valamennyi üzletvezetőségi probléma összefogásával, kezelésével és az ottani csoportok szakmai irányításával foglalkoztak.

1923

Az üzletvezetőségek a trianoni helyzet miatt átalakultak, de a „Távirdaellenőrség”-ben változás nem történt.

1928

Valamennyi üzletvezetőségen a III/7 „Távirdaellenőrség” (al)csoportjának nevét III/7 „Távirdaintézőség”-re változtatták meg.

1932

A Déli Vasútnak a MÁV-ba való bekerülése miatt a balatoni vonal menetirányítójának ügyei is a távírdaintézőséghez kerültek. A hegyeshalmi vonal(táv)kábelének fektetésére, szerelésére és fenntartására egy csoportot szerveztek, melynek vezetője Veszlényi Adolf műszaki főellenőrt neveztek ki.

1934

A MÁV Igazgatóságon a távírdai szolgálat, f. évi december 28-tól kezdődően az F. Forgalmi Főosztály F.I osztályán belül „Távirdaintézőség”-gé (csoporttá) lépett elő.

1935

A szakszolgálat dolgozóiból 1935-ben 4 szerelési szakaszt szerveztek, élükre vezetőket állítottak. Elnevezésük. 1. - 4. SZERELŐ SZAKASZ. Feladatuk: kábelfektetés, vonali és állomási területen végzendő építés, szerelés.

1936

Sopronban a GySEV-nél, a távírdai ügyek intézésére, illetőleg a fenntartásra 2 fős csoport alakult. (Zuck Ferenc és Csernics Lajos). A távírdagépek, a távbeszélőkészülékek, a harangberendezések javítására budapesti telephellyel megalakították a *Központi Javító Műhely*-t.

1939

Július 1.-től a Budapesti Üzletvezetőség ketté vált: megalakult a Budapest-északi és a Budapest-déli Üzletvezetőség.

1940

Sopronban a GySEV-nél, a *távírdai ügyek* intézése a forgalmi csoportban történik. Csoportvezető Hajtó Nándor.

Megalakult a Kolozsvári Üzletvezetőség s benne a távírdával foglalkozó csoport is.

1941

Bp-Nyugati pu-i távírdaintézőségi javítóműhelynek, f. évi március 23-tól, „Távirdaintézőségi Központi Javító Műhelyfőnökség” elnevezéssel önálló szolgálati főnökséggé való átszervezése megtörtént. A főnökség az F.I alá tartozik.

1945

F. évi szeptember 9-én a MÁV Igazgatóságon a *távirdaügyeket* a felügyelő F.I osztályból kiemelték és önálló F.III ideiglenesen „Távirdaintézőségi osztály”-lyá szervezték. Vezető: dr. Jeckel Tibor lett. Erre a hirtelen átalakításra, a háborús károk elhárításának ügye, adott alkalmat.

1946

Az 1945-ös szervezeti átalakítást az Igazgatóság elnöksége megerősítette, tehát ...

- A MÁV Igazgatóság "F" Forgalmi Főosztálya keretében a távírda- és a szemafor-, mechanikus és elektromechanikus biztosítások ügyeit hálózati szinten az F III. *Távirdaintézőségi Osztály* irányítja kinevezett osztályvezetővel és helyettesel. Osztályvezető dr. Jeckel Tibor.

- Az üzletvezetőségek III. Forgalmi és Kereskedelmi Osztálya keretében a szakszolgálat területi szerve a III. 7 *csoport*.

- A korábban szervezett 1. - 4. Szerelő Szakaszokat a III. 7 csoportok irányítása alá rendelték. A külszolgálati részlegek, a távírda- és szemafor mesteri szakaszok dolgozói egy-egy állomásfőnökséghez tartoznak, telephely szerint.

- A két budapesti üzletvezetőséget ismét összevonták.

- A Távirdaintézőség Központi Javító Műhely-t igazgatósági rendelettel önálló főnökséggé nyilvánították, Budapest Nyugati pu. székhellyel. A főnökség és a kinevezett vezető az F. III. Távirdaintézőség osztály közvetlen irányítása és felügyelete alá tartozik. A TKJM lett a helyreállítás bázisa. A fellelhető alkatrészeket, berendezéseket ide gyűjtötték és ezekből új készülékeket állítottak elő.

1947

A 68698/47. F rendelet értelmében a F.III „Távirdaintézőségi osztály”-nak a módosított ügyrend 24. pontja szerint „az államvasúti távíró-, távbeszélő-, rádió-, harangjelző-, valamint a

jelző- és biztosítóberendezések ügyeit” kell intéznie. Az osztályvezető továbbra is dr. Jeckel Tibor.

Változások a távirdaszolgáltatnál 1949-ben

1949

Március 1.-én alakult meg a MÁV Igazgatóságából a KPM I. Vasúti Főosztály MÁV Vezérgazgatósága (3370/1949. Eln. sz.) és azon belül átalakul a *távirdaszolgáltat* is: Az 1949. év nagy változásokat hozott a távirdai szolgálat életében. Március 15.-én az F.III Távirdaintézőségi Osztály jogutódjaként megalakult a

- 9. Távközlő- és Biztosítóberendezési Szakosztály (Kmetti Imre szakosztályvezető, helyettese: dr. Jeckel Tibor). A régi távirdai munkákat, feladatokat, figyelembe véve az új kitűzött tevékenységekre három osztály jött létre:

- 9.A Távbeszélő-, Távíró- és Rádióüggyek Osztálya, (Kerényi Rezső osztályvezető.)

- 9.B Biztosítóberendezési ügyek Osztálya, valamint a

- 9.C Távközlő- és Biztosítóberendezési Tervezési Osztály.

Az átszervezéssel tiszta profilú távközlési és biztosítóberendezési ágazatok jöttek létre.

A szakosztály első feladata a különböző berendezések szerelésének, modernizálásának és fenntartásának biztosítását szolgáló szervezetek megteremtése. Jelenleg a külszolgáltatnál, a távíró-, távbeszélővonalaknak és berendezéseknek, valamint a blokk-berendezések villamos áramköreinek a fenntartása a távirdamester és szakasza hatáskörében van, míg a blokk-berendezések mechanikai részei a szemafor(blokk)-mester és szakasza fenntartásában. A tervek szerint a szétválással itt is tiszta profilú szakaszok jönnek létre, de igazgatósági területenként egy-egy főnökség felügyelete alatt. A távirdamester a blokk-mestereknek adják át a biztosító-berendezések villamos áramköreinek fenntartását.

A távirdai, vagyis a távközlési rész a tervek szerint meghatározó szerepet kap, mivel az több technikai ágazatú és így azok több szervezeti egységbe kerülnek. A fenntartási szervezeten kívül a távközlőberendezések fejlesztésével is egy külön főnökség foglalkozni a tervek szerint. A tervezés egyelőre a 9. C osztályon szerveződik.

A szakosztállyal egy időben meg kellett szervezni a *KTTH-t (a Központi Távíró és Távbeszélő Hivaltal)*, vezetőjévé Wirth Mihályt nevezték ki.

A vasút egyéb átszervezése mellett, az igazgatóságokon a szakosztályhoz hasonlóan, egy távközlő- és biztosítóberendezési osztály fog létrejönni.

Még ez évben, 1949-ben, a TBSzV, Távközlő és Biztosítóberendezési Szerelés Vezetőségeket Budapesten, illetve Szegeden már létre is hozta az új 9. Szakosztály.

Remélhetőleg a volt távirdai szolgálat, a jelenlegi átszervezéssel, jobban tudja segíteni a vasútüzem biztonságát és valamennyi szakágazat távközlési igényeinek kiszolgálását, várták el a szakosztálytól.

Megalakultak a Vasútigazgatóságok is. Egyedül a Bp. Igazgatóságon alakul meg jövő évben VIII. Távközlő- és Biztosítóberendezési Osztály távközlési, biztosítóberendezési csoportokkal. A Vezérgazgatóságon és az Igazgatóságokon is átszervezték a „Távirdá”-kat, ahol a táviratok adása és vétele történik.

Az év végén a Távirdaintézőségi Központi Javító Műhely beolvadt a 3.sz. Szerelőszakaszba.

1949-től - 1990-ig

1949 A Távirda-intézőségi Központi Javító Műhely beolvadt a 3. Sz. Szerelő Szakaszba.

1950

Január 1.-vel megalakultak a TBKE, Távközlő- és Biztosítóberendezési Központi Ellenőrségek Budapesten és a vidéki igazgatóságokon. Budapesten a vezető Koréh Ferenc.

Május 13-án megalakult a Budapesti Igazgatóságon a VIII. Távközlő- és Biztosítóberendezési Osztály, az igazgatósági távirdával, osztályvezető: Török János.

A Tisztképző Intézetben elsőként önálló tanfolyamot szerveztek a távirda- és a szemaformesterek továbbképzésére.

Ellenőrségek az egyes vasútigazgatóságokon

A 9. Távközlő és Biztosítóberendezési Szakosztály pedig tovább szervezve az ágazatot, s létrehozta - június hóban - a TBKE főnökségeket (Távközlő és Biztosítóberendezési Központi Ellenőrség) a vidéki igazgatóságokon is.

Részletek az utóbbiak rendeletéből (314532/1950. I/9. Csanádi sk. vezérgazgató): „A távközlő- és biztosítóberendezések rohamos fejlődése s az e szolgálat teljesítményei irányában mutatkozó fokozódó igények kielégítése szükségessé teszik e szolgálati ág szervezetének folytatólagos tervszerű továbbépítését és

kifejlesztését, hogy a fenntartási, fejlődési és korszerűsítési munkák eredményesebben haladhassanak, az ellenőrzés behatóbb lehessen, az idejét múlt, hiányos szolgálati tagozódás egységesebbé válhasson és a szükségszerű további fejlődés részére lehetőségek nyiljanak meg. Igazgatóságoként egy-egy TBKE főnökséget szerveztünk... Budapesten 4, vidéken 3-3 távközlő és biztosítóberendezési vonallelenőri szolgálati helyet létesítettünk.”

Az 1949. március 15-én megalakult I/9. Távközlő- és Biztosítóberendezési Szakosztály első ténykedéséhez tartozott tehát az építéssel és fenntartással foglalkozó főnökségek megalakítása, hogy a fenti rendeletben foglaltakat mielőbb lehetővé téve, úgy az építés-szerelés, mint a fenntartás és az irányítás korszerű lebonyolítása megvalósulhasson.

A fenntartás külszolgálati önálló egységei igazgatóságoként tehát a TBKE-k lettek. Ezek magukba foglalják az egyébként állomásokon honállomásított szakaszokat, műszerészeket. A távirda és blokk(szemafor) szakaszok távközlési és biztosítóberendezési szakaszokká alakultak át a technikai fejlődés miatt. Az addigi távirdamester a blokk-berendezések villamos áramköreit a szemaforos, blokkmesterek részére adták át.

1. A korábban a F.iii. osztály létszámába tartozó azon munkahelyek (vezérgazgatósági épületben), amelyek, mint

végrehajtó-szolgálatok működtek, így a *távirdahivatal*, a telefonközpontok, a *rádiótávirda* és az ezekhez tartozó műhelyek, egy szolgálati főnökségbe a KTTH-ba, vagyis a Központi Táviró és Távbeszélő Hivatal szervezetébe kerültek át.

2. Január 1-én a két budapesti és a szegedi szerelőcsoport önálló külszolgálati főnökséggé "*Szerelésvezetőség*"-gé alakult. A Budapest Nyugati pályaudvari, a Budapest Keleti pályaudvari és a szegedi székhelyű szerelésvezetőségek a területi MÁV Igazgatóságok alá tartoznak.

Ez év második felében igazgatóságoként, igazgatósági székhellyel megalakult Központi Ellenőrségek területén, így ... budapesti területen négy, a vidéki igazgatóságok területein három-három *Távközlő és Biztosítóberendezési Vonalellenőrség* került megalakításra. A távirda- és szemaformesteri szakaszok a vonalellenőrségek létszámába kerültek. Formálisan megalakult a *távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat*.

1951

Június 21-én a 9.A Távbeszélő-, Táviró- és Rádióügyek Osztálya *9.A Távközlőberendezési Osztály* névre változik, az osztályvezető Nemes József. (Lesz 9.B Biztosítóberendezési osztály és 9.C osztály T. B. Tervosztály is), míg a szakosztályvezető Kerényi Rezső lett.

Augusztus 18-án valamennyi vidéki Igazgatóságon megalakultak az *V. Távközlő és Biztosítóberendezési* osztályok. A budapesti VIII. osztályból szintén V. osztály lett (ov. Török János). Továbbá megalakultak a *távközlő- és a biztosítóberendezési szakaszok*.

A korábban megalapított budapesti két szerelésvezetőséget összevonták és Nyugati pályaudvari. székhellyel létrejött a *Budapesti Szerelésvezetőség*, kinevezett új vezető és két helyettes irányításával.

1952

Szakszolgálati oktatás

A szakszolgálat vezetése igen nagy hangsúlyt fektetett a szakemberek képzésére: A háború előtt már rendszeresítették a *távirda- és szemaformesteri vizsgát*. A gyakorlati idő beszámításával és különféle vizsgák letételével biztosították a dolgozók előmenetelét.

1949. április hónapban *vonaltisztviselői tanfolyamot* indítottak. Ezt 1950-ben megismételték, majd lehetőség nyílt levelező oktatási formában is elvégezni.

1950. április, illetve december hónapban - elismerendő a biztosítóberendezési szakma önállóságát - féléves bentlakásos *blokkmesteri* tanfolyamokat indítanak.

1951-ben Szegeden megalakult a *Közlekedési Műszaki Egyetem*, mely a különféle közlekedési ágazatoknak képez szakembereket. 1952-ben Szolnokra telepítették, később Budapestre. Két évfolyamon speciális biztosítóberendezési képzést is kaptak a hallgatók.

1952-től, a jelfogós berendezések megjelenése után lehetőség lett átképzésre is. 1953-ban *távközlőmesteri* tanfolyam indul.

1953

December 23-án, a már ez évi január 1-én megalakult Vasúttervező Üzemi Vállalat kötelékébe kerültek át a 9. Szakosztály létszámából a *távközlő- és biztosítóberendezéseket* tervezők. A biztosítóberendezési tervezőket három (31.-33.), míg a távközlést tervezőket egy, a 34. számú osztályba szervezték, melyek három-három csoportból állnak.

1954

Októberben a 9. A osztály vezetője Császár Ernő lett Nemes József helyett.

Augusztus 1-én a KTTH a *Távközlő Főnökség* elnevezést kapta (főnök Airézer Ferencné, helyettes Kőteles Sándor).

1955

Január 1-én megalakult Budapesten a TBÉF, Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség a két TBSzV-ből, TB. Szerelésvezetőségekből, de Szegeden megmaradt a gyártó és szerelő egység (főnök Kiss József).

1956

- A szerelésvezetőségek önállóságát megszüntették. A főnökségen belül főépítésvezetőségeket és építésvezetőségeket hoztak létre.

- 1956-ban álltak munkába szakszolgálatunknál a Közlekedési Műszaki Egyetem 25 biztosítóberendezési diplomát védett hallgatói, akik másfél év gyakorlat után biztosítóberendezési mérnök szakvizsgát tettek.

- Szintén 1956-ban indult meg a MÁV Tisztképző Intézetben a *távközlő és biztosítóberendezési műszaki tisztképzés*, először csak levelező, majd később kombinált: levelező (félév) és nappali (két félév) változatban (Itt végzett műszaki főtisztként e sorok írója). A végzett tisztak a termelésirányítók, középvezetők utánpótlását jelentették.

- Fontos volt a vasúti szakmához értő szakmunkások kiképzése és továbbképzése is. A távközlő- és biztosítóberendezési átképzés 2-4 hónapos, a továbbképzés 1-3 hónapos bentlakásos tanfolyamokon folyt. A továbbképzés az idő haladtával egyre több ismeretet nyújtó úgynevezett speciális (általános, távbeszélő központos műszerész, távgépíró, D 55, D 70, áramellátási műszerész, stb.) tanfolyamokon történt.

- Jelentős volt az ipari tanuló képzés is. Nagy feyverténynek számított, hogy a biztosítóberendezési műszerész önálló szakmaként lett elismerve. A képzéshez eleinte több külföldi szakirodalmat is felhasználtak, később az oktatás a szakma kiválóinak szakjegyzeteiből vált lehetségessé.

Az oktatás főfelelőse Majoros Antal, Tóni bácsi volt.

1957

107322/57. I/3.A. A 9.Szakosztálynál a 9.C Üzemgazdasági osztály megszűnt és mint Üzemgazdasági csoport közvetlenül a szakosztályvezető alá utalták. A szakosztályvezető Kerényi Rezső lett.

A Táviró Hivatalok dolgozói kikerülnek az V. Osztályokból.

1958

Január 1.-vel megszüntették a Távközlő- és Biztosítóberendezési Központi Ellenőrségeket és ezzel egy időben

a) igazgatóságoként egy-egy *Távközlő- és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökséget*,

b) Budapesten pedig a *Jobbparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökséget*,

c) a *Balparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökséget* és a

d) *Távközlő Fenntartási Főnökséget* hozták létre.

e) Szintén ez évben megszüntették a Távközlő Főnökséget és helyette létrehozták szélesebb feladatkörrel a *TBKF, Távközlő és Biztosítóberendezési Központi Főnökséget*.

1959

- A nagy építési igény kedvezően hatott a TBÉF fejlődésére. Nőtt a szerelő csoportok száma. Egységes technológiát dolgoztak ki. Megalakult a belső minőségellenőrzés. Erre az időszakra jellemző a műhelyi előszerelés, a tipizálás, a sötétüzem (később próbüzem) tartása. A szegedi műhely (22-es üzem) alkalmassá válik speciális, főleg mechanikus biztosítóberendezési alkatrészek gyártására, összeszerelésére. A budapesti műhely (21-es üzem) főleg a jelfogós technikára specializálódik.

- Az Építési Főnökség 2000 főt közelítő létszámával nem tudott maradéktalanul megfelelni az országos építési feladatoknak. Ezért a Fenntartási Főnökségek szervezetén belül a kisebb beruházási és a felújítási munkák végzésére szerelő-építő egységeket **szerelő csoportokat** szerveztek. Később ezek kis- és középállomások szerelési munkáit is képesek voltak elvégezni, illetve tevékenyen részt vettek a vonalkorszerűsítési munkákban.

- A korszerű technikák elterjedése a fenntartási rendet is átalakította. A bonyolultabb berendezések szigorúbb ellenőrzést követeltek. A fenntartási főnökségeken az egyes szakaszokból vonallelenőrségeket szerveznek, melyeket a *vonallelenőrök* felügyelik.

1962

A biztosítóberendezéseknél 1962-ben elkezdődött a Dominó korszak. Kezdetben csak egy-egy fontosabb állomás került biztosításra, de hamarosan elkezdődnek a komplex vonalkorszerűsítési munkák. A vonalon vonatbefolyásolásra alkalmas ütemezett térközök kerülnek telepítésre. Az útátjárókban fényjelzővel kiegészített motoros sorompók és fény, illetve fény és félsorompók kerülnek telepítésre. A komplex vonalfejlesztés a közös vonalkábelt, energia távkábelt, D 55-ös állomási biztosítóberendezést, önműködő térközt, és az előbb felsorolt távközlési berendezések egyidejű telepítését jelentette. A vonalkábeleken ekkor már 12 csatornás vivős rendszereket telepítenek.

A berendezések gyártására stabil ipari háttér alakult ki. (TRT, BHG, TRANSZVILL, VILLESZ, MKM, stb.)

1964

Sopronban megalakult a GySEV Műszaki Főnöksége, ahol többek között a távközléssel és a biztosítóberendezéssel kapcsolatos ügyeket is intézik úgy a belföldi, mint az ausztriai vonalakon.

1967

111755/1967 I/3. A rendelet szerint szervezeti változás történt az I/9 Szakosztályon, mivel megalakult a 9. C Terv- és Üzemgazdasági osztály.

1968

- Január 1-vel a 9.A Távközlőberendezési Osztály neve → 9.A *Távközlési Osztályra* változott (ov. továbbra is Császár Ernő).

- A Kormány határozata értelmében a MÁV vállalat lett, de továbbra is fennmarad a főosztályi-vezérgazgatósági szervezet.

1970

101264/1970. I/3. A A KPM I/VF-MÁV Vezérgazgatóság 9. Távközlési és Biztosítóberendezési Szakosztályán, június 1-vel új szervezeti átalakításra került sor. A felépítés a következő:

9. Törzs, (szakov. Urbán Sándor),

9.A Távközlési Építési és Üzemi osztály, (ov. Császár Ernő),

9.B Biztosítóberendezési Építési és Üzemi osztály (osztályvezetője Mandola István),

9.C Terv- és Üzemgazdasági osztály, (Págyi János)

9.D Műszaki Fejlesztési osztály, távközlési és biztosítóberendezési csoporttal (ov. Kalmár Miklós).

123112/1969.3. A Dunántúli MÁV Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség elnevezését - 1970. január 1-től - MÁV Távközlő- és Biztosítóberendezési Építési Főnökség Szombathelyre, változtatom Rödönyi sk. MÁV vezérgazgató.

1973

Átszervezték a I/9. Automatizálási és Számítástechnikai Szakosztályt.

A 108446/1973 3. A rendelet értelmében, az információs rendszer korszerűsítése, a korszerű vezetési követelmények kielégítésére, Július 1-től kezdve, a Kibernetikai osztályt az eddigi 9. Távközlő és Biztosítóberendezési Szakosztállyal egységben, a következő szervezetbe kell alakítani:

Automatizálási és Számítástechnikai Szakosztály (ASz) (szakov. továbbra is Urbán Sándor)

Törzs,

A. Üzemeltetési és Fenntartási osztály, távk-i és bizber. csoporttal (ov. Dudok Gyula),

B. Számítástechnikai osztály, osztályvezető Fekete András,

C. Fejlesztési osztály, távk-i és bizber. csoporttal (ov. Machovits László),

D. Építési osztály, távk-i és bizber. csoporttal (ov. Császár Ernő).

E. Üzemgazdasági és Szervezési osztály (Págyi János ov.)

A szakosztály közvetlen felügyelete alá tartozik a MÁV Adatfeldolgozó Főnökség, a TBKF (Távközlési és Biztosítóberendezési Központi Főnökség), a TBÉF (Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség).

A területi igazgatóságokon a V. Távközlési és Biztosítóberendezési osztály, Automatizálási osztályra változik. A TBFF-ek (Távközlő és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség-ek) 1974. január 1-i hatállyal megszűnnek és helyettük Automatizálási, Üzemeltetési és Fenntartási Főnökségeket (AUFF) kell szervezni.

A szakosztályt Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztálynak (BASz) nevezték el szeptember 1-től.

1974

104863/1974 IJSz Május 1-i hatállyal a múlt évben megalakult Automatizálási, Üzemeltetési és Fenntartási Főnökségek (AUFF) neve BFF-re (Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökségekre változott).

Július 1-től átszervezték az igazgatóságoknál a TBFF-eket Automatikai Üzemeltetési és Fenntartási Főnökségekké.

Július 1-től az egy körzetben lévő távközlési és biztosítóberendezési szakaszok irányítására 33 db Távközlési és Biztosítóberendezési Fenntartási Üzemet hoztak létre, melyek a terület főnökségek irányítása alatt működnek. Evvel egy időben megszüntették a vonallelenőrségeket, s a vonallelenőrök helyébe megnövelt hatáskörrel üzemvezetők léptek.

Az üzemek létrehozásával egy időben létrejöttek a főnökségeken belül a Hálózat és Berendezés Felügyelet (HBF) és a Központi Javító Üzemek. (KJÜ) A HBF-ek magukba integrálták az addig jól működő Távközlési Hálózat Felügyeletet, és ezek mintájára megalakultak a biztosítóberendezési felügyelet is. A KJÜ-k a különféle speciális csoportokat és a központi műhelyeket fogták egy egységbe.

1975

Megalakult a Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztály. Az új szakosztályban helyet kapott továbbra is a Számítástechnikai osztály.

1976

115097/1975 IJSz. Rendelet értelmében ez év február 29-vel megszűnt Budapesten a Távközlési Fenntartási Főnökség és március 1-vel beolvastották a Balparti, illetve a Jobbparti Biztosítóberendezési Főnökségekbe. Így a teljesen egységes budapesti igazgatósági terület távközlőhálózatát, mely az egész országos távközlőhálózat meghatározója a Dunával, mint választóvonalal, (e sorok írójának, Urbán Lajos vezérigazgatónál tett írásbeli és szóbeli tiltakozásai ellenére) felosztották. Eredetileg már január 1-vel kellett volna feloszlatni.

1977

December 1-vel az Automatizálási és Számítástechnikai Szakosztály neve Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztályra változott, mivel a Számítástechnikai osztály kivált az eddigi szakosztályból és egyben meg is szűnt. Feladatait a Titkárság keretében működő koordinációs bizottság vette át. A MÁV Számítástechnikai Üzem, a korábbi MÁV Adatfeldolgozási Főnökség szintén kikerült a Szakosztály irányítása alól.

104715/1977. B.A.Sz. sz. rendelet értelmében a Hálózat- és Berendezésfelügyelet új szervezeti és feladatköri formában dolgozik. Vasútigazgatási távirófelügyelet feladatai (táviró-összeköttetések mérései, hibák elhárítása, nyilvántartás, órahálózat együttjárata stb.).

Megváltoztak az igazgatósági határok. A Budapesti Igazgatóság területe a balparti területen lényegesen csökkent a miskolci, a debreceni és a szegedi igazgatóság egyidejű növekedésével.

1981

115258/1980 B. A. Sz. A hálózat és berendezés felügyeleti szolgálat ellátására, az 1977. évi 104715/1977 sz. rendelet módosításra került, azaz új 3.8 pont kiegészítéssel, mely a MÁV távadatfeldolgozásra (TAF-ra) vonatkozik. E szerint a TAF feladata: *Központi adatátviteli felügyelet, Vasútigazgatósági adatátviteli felügyelet, Körzeti adatátviteli felügyelet létrehozása és a feladatok előírása.* Mindezek a MÁV Számítástechnikai Üzem tevékenységével kapcsolatos.

Az igazgatósági határok módosulásával főleg a debreceni terület nőtt jelentősen. A nagy távolságok indokolták a debreceni mellett egy második, szolnoki székhelyű egység létrehozását. 1981. július

1.-én megalakult a Szolnoki Távközlési és Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség.

1983

Március 31-től 1986. december 31-ig tartó időszakban az egységes osztályok, melyekben osztályvezető-helyettesek, villamos-élelmiszeripari főmérnökök lettek kinevezve, a szakszolgálat kibővült, a megszüntetésig, az erőáramú feladatokkal.

Megszüntették az igazgatósági automatizálási osztályok önállóságát és a Pályafenntartási Osztályokkal és a Felsővezetési Csoportokkal együtt, megalakultak a Műszaki Osztályok. A távközlési és a biztosítóberendezési szakterületet a villamos főmérnök vezeti. Feladata kiegészült a villamos felsővezetési ügyekkel is. A gazdálkodási feladatokat a műszaki osztályon belül koncentrálták, azok kiestek a szakma látóköréből. Nehezebb lett a műszaki irányítás is.

1984

A tárca neve és szervezete megváltozott. A Minisztériumban Vasúti Főosztályt alakítanak, a hatósági feladatokat a Közlekedési Főfelügyelet keretében a Vasúti Felügyelet látja el. A KPM I. Vasúti Főosztály - MÁV Vezérigazgatóság nem hatósági feladatait továbbiakban a *MÁV Vezérigazgatóság* látja el. A szakosztályok elnevezését főosztályra változtatták, az új név: Biztosítóberendezési és Automatizálási Főosztály.

1985

110812/1984 IJSz. Január 1-től a szakosztály elnevezések főosztályra változtak (Bajusz vig.), így többek között Biztosítóberendezési és Automatizálási Főosztály lett a Biztosítóberendezési és Automatizálási Szakosztályból.

1987

A Budapesti MÁV Igazgatóságon megszüntették a Műszaki Osztályt, és újból megalakult a Biztosítóberendezési és Automatizálási Osztály.

1988

A Biztosítóberendezési és Automatizálási Főosztályból Ónozó György vezérigazgató-helyettes utasítására Távközlő- és Biztosítóberendezési Főosztály lett., de valamennyi alsóbb rendű főnökség is visszakarta a "távközlési" nevét. Miskolcon, Debrecenben és Szegeden TB, Távközlési és Biztosítóberendezési Osztályok lettek, míg Pécsen és Szombathelyen 1991. Január 1-ig maradt a régi felállás.

1990-től, a rendszerváltástól

1991

A harmadik negyedében az Alcatel Austria, a MÁV és a GySEV részvételével megalakul a Magyar Szállítási Automatizálási Kft. A Kft az elektronikus biztosítóberendezés magyarországi elterjesztésére (Elektra típusú berendezés), valamint az Alcatel típusú váltóhajtóművek gyártására, gyártatására jött létre. Az Alcatel, a MÁV és a GySEV tulajdonrésze a Kft-ben 60 %; 30 %; 10%.

1992

77/1992 sz. TBF. Utasítás szerint október 1-től, a Gépészeti és Járműfenntartási Főosztály C. Fejlesztési és Villamos osztályából a

villamos részt a TBF-be szervezik át. Így az új szervezet neve Távközlő-, Erőáramú- és Biztosítóberendezési Főosztály.

Belső átszervezés következtében megszűnt a szakszolgálati irányítás funkcionális tagozódása (fenntartás, építés) és helyette szakmai tagozódás jött létre. (távközlés, biztosítóberendezés, a fejlesztés egységessége még megmaradt) - A főosztályon távközlési és biztosítóberendezési osztályok, az igazgatóságokon távközlési és biztosítóberendezési csoportok a főnökségeken távközlési és biztosítóberendezési főmérnökök posztok létesültek.

A Bp-i Igazgatóságon a két TB főnökségből

a) Távközlő Fenntartási Főnökség,

b) Jobbparti Biztosítóberendezési- és

c) Balparti Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség lett.

Megszűntek a fenntartási üzemek, az üzemvezetőkből csak műszaki feladatot ellátó, a főnökség központjába összevont szakaszmérnökök lettek. Az üzemek adminisztrációja megszűnt. (kivételem az igazgatósági távközlési üzem) A távközlő és a biztosítóberendezési művezetőségekből szakaszok, a művezetőkben mesterek lettek. (Megnövelt hatáskör, önálló kódszám, decentralizálás) Szeptember 1.-től a GySEV 42 karbantartót átvett a MÁV-tól, akik eddig a GySEV vonal karbantartását végezték.

80/1992 sz. IJF. Megszűnt a MÁVTI és július 1-i hatállyal MÁVTI Kft néven működik tovább. A távközlési ov. Sipőcz Sándor.

99/1992 sz. IJF. Utasítás értelmében megszűnt a szombathelyi TBÉF és helyette december 1-én megalakult Szombathelyen a MÁV Dunántúli Távközlési és Biztosítóberendezési Építő Kft. 45 millió tőzstőkével, 105 fővel.

December 29-én megalakult a Távközlési és Biztosítóberendezési Építő és Szolgáltató Kft. 300 millió tőzstőkével, 375 fővel a Budapesti Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség egyidejű megszűnésével.

December 29-én megalakult a MÁV VASÚTVILL Kft. 150 millió tőzstőkével, 210 fővel a Villamos Felsővezeték Építési Főnökség egyidejű megszűnésével.

1993

5/1991. sz. TBF utasítás értelmében 1993. március 1-vel megalakult Budapesten a Távközlési Főnökség, KTÜ székhellyel, mely a Bal-, illetve a Jobbparti Biztosítóberendezésekből vált ki, (főnök Szaka József). A két biztosítóberendezési főnökség neve változatlan maradt.

4/1993 TBF. Utasítás rendelkezik a TBKF megszűnéséről és január 1-vel megalakult helyette a TEBGK (Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Gazdasági Központ), (főnök Nagy Róbert).

13/1993 TEBF. Január 1-vel a vidéki igazgatósági villamos csoportok a TB osztályba kerülnek. Így az új nevük TEB-re (Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési osztály) változik.

Január 1.-től a szakszolgálat kiegészül az erősáramú (felsővezeték, alállomások, térvilágítás, 1000 V alatti villamos hálózat) szolgálattal.

- Létrejötték az új Villamos Vonalfőnökségek az azonos nevű Villamos Vonalfőnökségek és a Vontatási Főnökségek villamos műhelyeiből.

- A szakszolgálat létszáma 50 %-al 4200-ról 6200-ra nőtt.

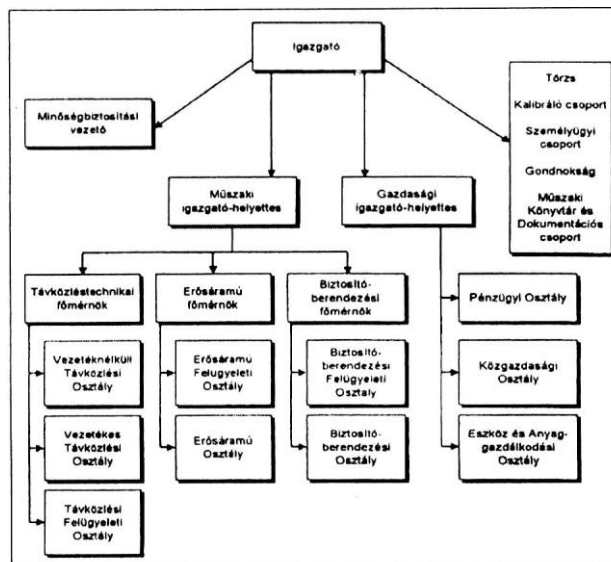
- A irányított főnökségek száma 10-ről 23-ra nő, emellett két TB főnökség kibővül erősáramú résszel. (Szombathely, Záhony).

Január 1.-én az igazgatósági határok módosulása miatt a szolnoki TB főnökség három részre szakadt. Szajolon túli rész a debreceni TB főnökséghez, a terület többi része egyrészt a Balparti Biztosítóberendezési Főnökséghez, másrészt a Távközlési Főnökséghez került.

Az üzletigazgatóságok, üzletvezetőségek megalakulása, igazgatósági határok módosulása

- A hat igazgatóságból, és a Záhonyi üzemigazgatóságból három üzletigazgatóság alakult. A többi volt igazgatósági központban Üzletvezetőségek alakultak. Budapesten, Debrecenben és Pécsen létrejön a TEB Osztály. A debreceni TEB Osztálynak Miskolcon, Szegeden és Záhonyban, a pécsi TEB Osztálynak Szombathelyen

vannak kihelyezett részlegei, melyek függetlenek az Üzletvezetőségektől.



A TEBGK szervezeti felépítése

- Az üzletvezetőségi kirendeltségeken a gazdálkodási és a személyügyi feladatok megszűntek, (Ms, Sg, Sm) ezeket az üzletigazgatósági TEB osztályok vették át a személyi feltételek biztosítása nélkül.

- Változtak az igazgatósági határok (Bp. területe megnő a szomszédos igazgatóságok rovására, az igazgatóságok összevonásra kerültek: Ps-Sm, Db-Ms-Sg-Zh).

Július 1-én a három üzletigazgatóság újra visszaalakul hétté. Minden eddigi üzletvezetőségen alakul önálló TEB osztály. Két üzletigazgatóságon a szakma adja a pályagazdálkodási igazgató helyettesét. - Az üzletvezetőségek létrehozásánál elvett gazdálkodási létszámot a szakma nem kapja vissza.

1995

Megkezdődnek az előkészületek a gazdálkodó vasút és a pályavasút szétválasztására. A MÁV Állam közötti szerződés 1995. augusztusban kerül aláírásra, megalapozva az 1996. január 1-től induló átalakítási folyamatot. A pályavasutat pályalétesítményi igazgató irányítja.

December 31.-én megalakult a TEB Szakigazgatóság, A szakszolgálat a pálya létesítményi igazgató irányítása alá kerül. Evvel megkezdődött a pályavasút és a vállalkozó vasút szétválasztása, illetve a kétszintes irányításra való ráállás. A Szakigazgatóság a TEB Főosztályból és a TEB Osztályokból alakult. Szervezete:

- Szakigazgatósági Iroda,
- Távközlési Divízió,
- Erősáramú Divízió,
- Biztosítóberendezési Divízió,
- Erőforrás-gazdálkodási Divízió,
- Regionális és Felügyeleti Központi Iroda. irányítása alatt működő egységek:

TEB Szakigazgatóság Budapesti Irodája

TEB Szakigazgatóság Kelet-magyarországi Irodája

TEB Szakigazgatóság Észak-magyarországi Irodája
 TEB Szakigazgatóság Délnyugat-magyarországi Irodája
 TEB Szakigazgatóság Délkelet-magyarországi Irodája
 TEB Szakigazgatóság Nyugat-magyarországi Irodája
 TEB Szakigazgatóság Záhonyi Irodája.

A Divíziók vezetői munkáltatói jogkört kaptak, önálló gazdálkodási feladattal és felelőséggel.

g)

Távközlési- Erősáramú- és Biztosítóberendezési Központ neve Távközlési- Erősáramú- és Biztosítóberendezési Gazdálkodási Központra változik, hangsúlyozva a megnövekedett gazdálkodási feladatokat. A területi gazdálkodást végérvényesen felváltja a szakági gazdálkodás.

1997

A MÁVTI Kft.-ben a Távközlési Műterem alakult a Távközlési Tervező osztályból, (mv. Sipőcz Sándor).

A GIR (Gazdaságirányítási Információs Rendszer) távközlő-alaphálózatát (fényhullám-vezetőjű /10, 20 szálú/ kábelek, SDH 150 és 622 Mbps jelsebességű átviteltechnikai berendezések és ATM/FM adatkapcsolóközpontok) és az azt felügyelő menedzselő rendszereket (EMOS, Access-integrátor. ATM), az MIHP-t (MÁV Informatikai Hálózat Projekt-et) kiszolgáló alapadathálózatot a felügyeleti eszközeivel (REMEDY) együtt, az Ethernet LAN hálózatokat, valamint magát a GIR-t kiszolgáló ORACLE számítógép rendszer kiépítésére megalakult az IKPI, Informatikai Koordinációs és Projekt Iroda (vezetője Nagy Róbert, majd Földi István).

1998

A Regionális és Felügyeleti Központi Iroda neve 1998. március 1.-től Központi Felügyeleti Iroda lett.

Január 1. A Villamos Vonalfőnökségek összevonása.

- 1997 december 31-én megszűnt a:

- . Budapesti Villamos Vonalfőnökség
- . Villamos Vonalfőnökség Érd
- . Villamos Vonalfőnökség Hatvan
- . Villamos Vonalfőnökség Szajol

- . Villamos Vonalfőnökség Kiskunhalas
- . Villamos Vonalfőnökség Kiskunfélegyháza
- . Villamos Vonalfőnökség Békéscsaba
- . Villamos Vonalfőnökség Ebes
- . Villamos Vonalfőnökség Nyíregyháza

és 1998. január 1-től megalakult:

. A Budapesti Villamos Vonalfőnökség és a Villamos Vonalfőnökség ÉrdA összevonásával a Budapesti Villamos Vonalfőnökség, Istvántelek székhellyel

. A Villamos Vonalfőnökség Szajol és a Villamos Vonalfőnökség Békéscsaba összevonásával a Villamos Vonalfőnökség Szajol, Szajol székhellyel

. A Villamos Vonalfőnökség Kiskunfélegyháza és a Villamos Vonalfőnökség Kiskunhalas összevonásával Villamos Vonalfőnökség Kiskunfélegyháza, Kiskunfélegyháza székhellyel

. A Villamos Vonalfőnökség Nyíregyháza és a Villamos Vonalfőnökség Ebes összevonásával Villamos Vonalfőnökség Nyíregyháza, Nyíregyháza székhellyel

. A "Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Főnökség Miskolc"-hoz lett csatolva a "Villamos Vonalfőnökség Hatvan " szolgálati főnökség.

Június 30. A Miskolci TEB Főnökség ketté szervezése. (1998. VII. 1.)

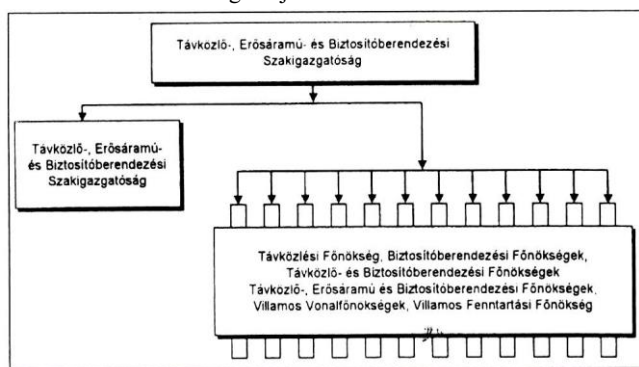
Június 30.-án a Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Főnökség Miskolc megszűnik, (725 fő létszámmal, működési területe lefedi a teljes miskolci területi igazgatóságot, a villamos szakma ezen kívül a 80-as vonalon egészen Pécelig működik) és 1998. július elsejével

- Miskolci Távközlő- és Biztosítóberendezési Főnökség (Ms TBF) néven, Miskolc székhellyel, (450 fő működési területe a teljes miskolci területi igazgatóság) *valamint*

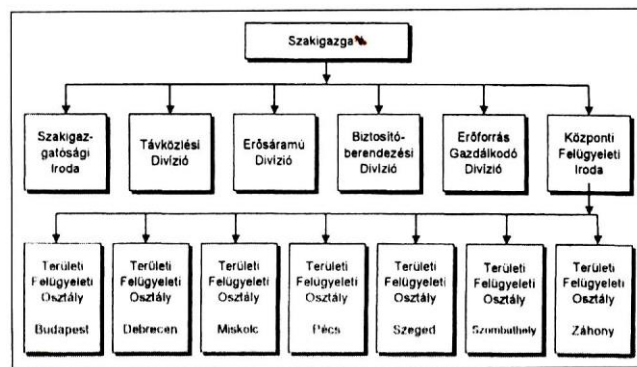
- Miskolci Villamos Vonalfőnökség (Ms VVF) néven, Miskolc székhellyel (275 fő, működési területe a teljes miskolci területi igazgatóság és a 80-as vonalon egészen Pécelig).

2000

A Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Főosztály az 1996-os állapotoknak megfelelően dolgozik.



A TEB szakágazat szervezeti felépítése



A TEB Szaigazgatóság szervezeti felépítése

4. Vasúti számítástechnikai szervezetek

1891

Egy amerikai vasút felfigyelt egy adatfeldolgozógépre, valószínűleg Hollerith-féle géplehetett.

1910

Előtt az adatfeldolgozás teljesen kézzel történt Hazánkban.

1910

Megjelent Magyarországon az első lyukkártyás adatfeldolgozó gép.

1927

POWERS (Hollerith)-féle lyukkártyás adatfeldolgozó gépek beszerzése történt, hogy megkönnyítse és meggyorsítsa a különböző adatok feldolgozását a vasút vezetésének gyors tájékoztatására és az elszámolások elvégzésére, rögzítésére.

1944

Francia gyártmányú BULL GMMMA elektromechanikus lyukkártya-gépeket vásárolt a Magyar királyi Államvasutak.

1947

GAH, Gépi Adatfeldolgozó Hivatal létesült, majd GAF-ra, Gépi Adatfeldolgozó Főnökségre alakult át. Feladataul az anyagnyilvántartási és ellenőrzési statisztikai adatfeldolgozást kellett végeznie.

1951

A MÁV Statisztikai Hivatal részére egy elektromechanikus lyukkártyagépet vásároltak.

1954

A Statisztikai Hivatalt a BVKH, Bevételelőrzési, Visszatérítési és Kártérítési Hivatalba olvasztották és a feladata a hitelezett munkadíjak elszámolása lett.

1959

Megkezdődött a vontatási teljesítmények statisztikai feldolgozása.

1960

A MÁV Vezérigazgatóságon megalakult a Kibernetikai csoport, melynek feladataul az elektronikus számítógépek tanulmányozását és a MÁV céljaira való beállítását írta elő a Vezérigazgató.

1961

Megalakult a MÁVAF, MÁV Adatfeldolgozó Főnökség, a GAF-ból, és egyesítették a GAF és a BVKH szétszórt lyukkártya-gépparkokat egy főnökség keretébe. Továbbá feladata lett kidolgozni a géppark fejlesztésének irányelveit, és üzemeltetni a régi és az új elektronikus adatfeldolgozó gépeket. A MÁVAF felügyeletét a Kibernetikai csoport látja el.

1962

Beszerzésre és üzemeltetésre került a MÁVAF-nál az első „BULL GAMMA ET” elektronikus számítógép. Ugyanakkor néhány SOEMETRON lyukkártya feldolgozó 80 oszlopos gép is beállításra került. A gépek feladata let a fuvardíjak számlázása, és a fuvarinkasszók ellenőrzése.

1966

Az 1960-ban megalakult Kibernetikai csoportot osztállyá szervezték, hogy egy nagy elektronikus adatfeldolgozó gép alkalmazásának előkészítésével, majd a gép üzemeltetéséhez szükséges szervezési és programozási munkáival foglalkozzék. Ez évben UNIVAC 1004 típusú számítógép került üzembe a nyugdíjfolyósítások feldolgozására.

1969

Tranzisztoros Honeywell 2002 típusú gép kezdte meg a munkát. Ez évben alakultak meg a vasútigazgatóságokon a MÁVAF vidéki üzemei, ahol általában 12 db lyukkártyás adatrögzítés folyt.

1971

- Július 1-én megalakult a MÁV Számítástechnikai Üzem, melynek feladata a MÁV számítógépes információs rendszerének kifejlesztése és üzemeltetése. A feladatait osztályain és üzemegységein keresztül látja el. Az üzem élén az igazgató áll, akit munkájában fejlesztési és üzemeltetési igazgatóhelyettesek állnak. Az Üzem felépítése:

Budapest

Rendszer- és Operációkutatási Osztály;

Rendszerfejlesztési Osztály;

Software Osztály;

Üzemeltetési Osztály;

Műszaki Osztály;

Tervgazdasági Osztály;

Pénzügyi-és Számviteli Osztály;

Budapesti üzemegységek:

Adatrögzítő üzemegység;

Számítógép üzemegység;

Területi üzemegységek:

Debrecen, Miskolc., Pécs, Szeged,

Szolnok, Szombathely, Záhony.

Az üzem az eddigi Adatfeldolgozó főnökséghez és az igazgatóságokhoz tartozó üzemegységekből, továbbá a számítástechnikai csoportokból alakult meg.

A MÁV az adatfeldolgozáshoz 64 db KODE lyukszalagos gépet vásárolt.

- **MÁV-51** a MÁV Számítástechnikai Koordinációs Intézetben kifejlesztett számítógép típusjele. Fő alkalmazási területe, az ún. csomóponti vagy rendezőpályaudvari információs rendszereket öleli fel. E típust Hegyeshalomba és Komáromba telepítették.

Tipikus eszközbázisa:

- összesen kb. 100 kb-át memória (ROM+RAM),

- 2 db fixfejes mágneslemez (egyenként 800 kb-át), 2-4 K/D-egység,

- 1-2 perifériaként csatolt távgépiró,

- Lyukszalagolvasó és-lyukasztó,

- 80 oszlopos nyomtató.

A K/D=Klaviatúra-/display-egység, mely speciális adatbeviteli és kijelző-egységet jelent. Billentyűzetből és egy sorban elhelyezett 16 karakteres kijelzőből áll.

1972

Április hóban üzembe helyezték Szolnok rendezőpályaudvaron a SELEX adatfeldolgozó rendszert.

Új UNIVAC 1005 típusú elektronikus adatfeldolgozó gép üzembeállítására került sor, hogy a Honeywell 2200-as számítógép be- és kimeneti műveletét végezze, de azzal össze nem kapcsolt ún. off line (oflajn) állapotban. Így a Honeywell-gép kapacitása megnövekedett.

1973

Átszervezték a I/9. Automatizálási és Számítástechnikai Szakosztályt.

1977

Számítástechnikai osztály kivált az eddigi szakosztályából és egyben meg is szűnt. Feladatait a Titkárság keretében működő koordinációs bizottság vette át. A MÁV Számítástechnikai Üzem, a korábbi MÁV Adatfeldolgozási Főnökség szintén kikerült a Szakosztály irányítása alól.

1978

Bp. Déli pu-on felavatták az adatfeldolgozás központját, ahol üzembe helyeztek kettő Kelet-Németország-i ROBOTRON 40, és egy VIDEOTON 10 jelű, valamint egy dán RC 3600 típusú számítógépet. Ugyanakkor szigetként is alkalmaztak számítógépeket nagyobb állomásokon is (Hegyeshalom, Komárom, Hatvan, Szeged, Szolnok).

1980

A két R-40-es számítógép helyett 60 MG számítógépet alkalmaztak BASE nagylemezekkel.

1981

Üzembe került a HIR, Határforgalmi Információs Rendszer a kilépő és a belépő teherkocsik adatainak feldolgozására. Ez évben a MÁVSzÜ helyett megalakult a MÁVSzI, MÁV Számítástechnikai Intézet. A szovjet R 46-os gép helyett IBM 4341 jelű számítógép került üzembe.

1982

Beindult a ZAIR, Záhonyi Informatikai Rendszer a széles és a rendes nyomtávú kocsik adatfeldolgozására. Ugyan ekkor lecserélték az eddigi lyukkártyás gépeket mágneses adatrögzítőkre.

1991

Világbanki hitelből megkezdődött a SzIR, Szállításiirányítási Rendszer megvalósítása az Anderson Consulting jóvoltából. Kiepült egy Tandem Himalaya 2016 típusú 16 processzoros non-stop felépítésű szerver és kb. 900 db PC kliensből álló hálózat.

1993

Önálló egységenként, az igazgatósági székhelyeken, megalakultak a TSzK, Területi Számítástechnikai Központok a Vezérigazgatósági Számítástechnikai Osztály irányításával.

1994

A vezérigazgatóság Osztályból Főosztály lett.

1995

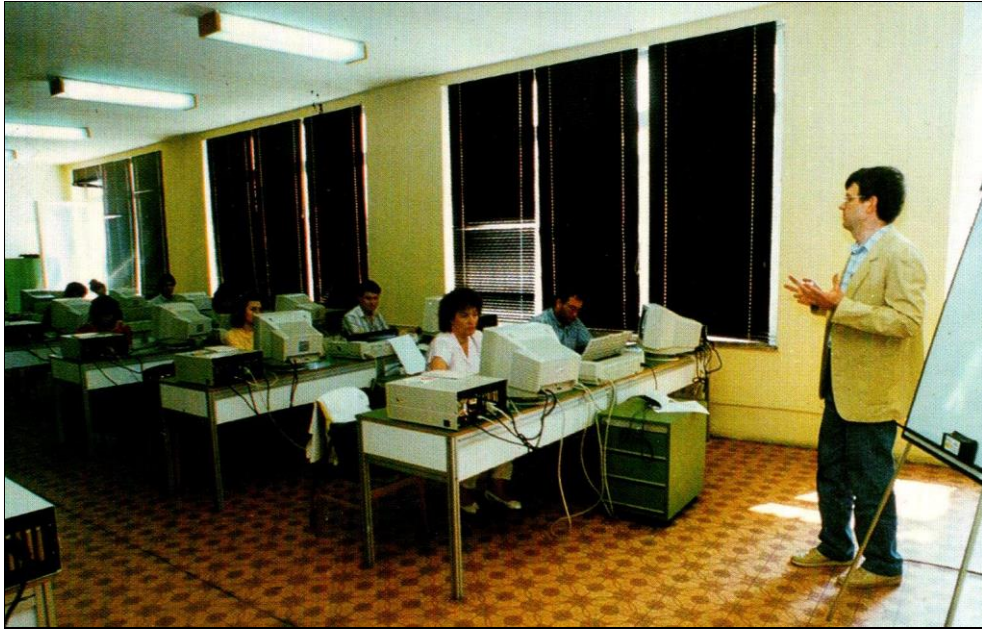
Második IBM 4381 típusú számítógépet, de már lemezekkel.

1995

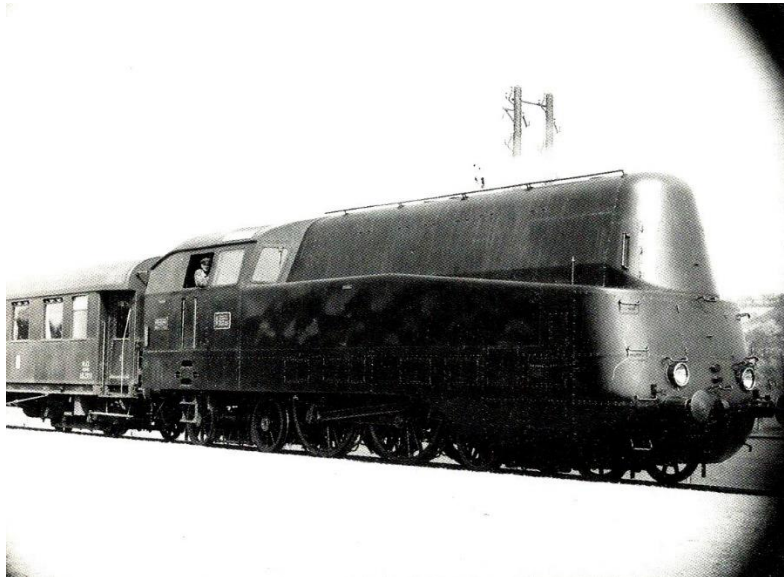
Megalakult a VIG-en az Informatikai Szakigazgatóság. Ez évben pályázatot hirdettek meg az MIHP, MÁV Informatikai Hálózat P(rojekt) magvalósítására.

1996

A MÁV 100 %-os tulajdonként megalakult a MÁV Informatikai, Kereskedelmi, Szolgáltató és Tanácsadó Kft. (rövidített formája: MÁV Informatika Kft.).



Informatikai oktatása a Baross Gábor vasúti tiszti tanfolyamon a 90-es évek elején



**242-es pályaszámú gyorsvonati mozdony
Végsebessége 156 km/h**