

# 160 éves a TS Hungaria Kft. Történelmi áttekintés

Alig több, mint húsz évvel a vasút megjelenése után, 1846-ban Magyarországon is kiépült az első vasútvonal. Ám a Miskolcot Pesttel összekötő fővonal csak jóval később került kivitelezésre. Többféle terv is megfogalmazódott e vasútvonal útvonalát illetően, de végül csak tizenhárom évvel később sikerült azt megnyitni (Debrecen és Szolnok érintésével).

A vasútnak köszönhetően Miskolc fejlődő iparvárossá vált, nemesi kúriák épültek és megjelentek az emeletes házak is. 1859-ben a Tiszavidéki Vaspálya Társaság felépítette harmadik főműhelyét Miskolcon, melyet csak a pesti és szolnoki műhelyek előztek meg.

Kezdetben a mozdonyfűtőház is a közvetlen szomszédságban lévő főműhely irányítása alá tartozott, ám 1874-ben a Tiszavidéki Vasút, mozdonyfűtőházainak működését szervezetileg elkülönítették a műhelyfőnökségtől.

1892-ben megkezdtek az állomás, a rendező pályaudvar és a műhely bővítési munkálatait. A Miskolci Műhelyben hatalmas mozdonyserelde és külön kazánkovács-, rézműves-, famegmunkáló és tanműhely épült, illetve a már meglévő esztergaműhely került fejlesztésre, és az anyagraktár- és szertári épületek is ez időben kerültek kivitelezésre. A munkálatok tíz éven keresztül zajlottak.

A műhely már ebben az időben is jelentős eredményeket volt képes felmutatni a tervezés és kivitelezés terén, ugyanis a tanműhelyben több mozdonymodellt szerkezeti és kiviteli hűségnek megfelelően készített el, melyet több rangos eseményen bemutatott, köztük az 1900. évi párizsi világkiállításon is.

1901-re a Miskolci Főműhely lett az ország legmodernebb műhelye, amely két osztálymérnökséget is magáénak tudhatott.

1928-ban a Lillafüredi Állami Erdei Vasút négy darab személyszállításra alkalmas (760 mm-es nyomtávolságú, kéttengelyes, favázás, nyitott) kocsit rendelt meg a Miskolci Műhelytől, melyeket a műhely még a rendelés évében leszállított a megrendelőnek.

1944-ben, a II. világháború idején a bombázásból megmaradt műhelyépületeket, mozdonyokat a német hadsereg bombákkal és gyújtószerkezet segítségével lerombolta.

1945-ben saját erőből történt meg az ideiglenes helyreállítás. Néhány épségben megmaradt tetőelem segítségével sikerült húsz kocsiallást tető alá hozni, de a legtöbb javítás szabad ég alatt történt. A műhelymunkák teherkocsikban, a bérelszámolás pedig egy személykocsiban folyt. A titkárság és gazdasági osztályok a korábbi tűzoltó laktanyába szorultak.

1963-ban jelentős profilváltozás következett be, megszűnt a gőzmozdony javítás és 1965-ben az utolsó személykocsi is elhagyta a műhely területét. Helyettük hatvanegy darab új, hatvantonás kocsit gyártottak le a régi mozdonysereldében, azonban ezen kívül csak egy tízdarabos savszállító kocsi gyártása vált esedékessé. Döntő többségben a MÁV-teherkocsik és alkatrészeinek javítása vált a Miskolci Műhely fő profiljává.

1969 végén egy új üzemcsarnok (jelenlegi 7A), a festőműhely, kompresszortelep és egy százméteres pályán futó, húsz méter hosszú tolópad került átadásra.

*Műhelyfőnökök, vállalat-  
vezetők, igazgatók:*

1859–1865.	Boxer Lajos
1865–1871.	Kois András
1871–1875.	Fehr Gusztáv
1875–1890.	Kois András
1890–1898.	Prohászka József
1898–1912.	Krón Ignác
1912–1919.	Ruttkai Mór
1920–1932.	Sáfrán Ferenc
1932–1942.	Bruckner Emil
1942–1945.	Kígyóssy Sándor
1945–1948.	Gérecz István
1948–1950.	Konrád Lajos
1950–1951.	Gál Sándor
1951–1956.	Szatmári Ferenc
1956–1957.	Volny József
1957–1963.	Kiss János
1963–1971.	Tóth József

Az üzemszerű munka 1970 elején indult meg.

1978-tól Magyarországon üzemünkben kezdtek meg először az ütköző- és vonókészülékek sorozatgyártását a MÁV részére, és 1984-től a „Jarret” betétes ütközőből közel 40.000 darabot gyártottak le.

1985-ben újabb fejlesztés vált valóra, melynek keretében átadásra került egy lúgos–forró vizes teherkocsimosó-berendezés, melyhez 1988-ban a szennyvíztelep is kialakításra került. 1992-ben a MÁV privatizációs programja keretében az alaptevékenységéhez közvetlenül nem kapcsolódó területeket leválasztja magáról és ezen üzemek kft.-vé alakulnak. Ekkor jön létre a MÁV-Tiszavas Kft. a Miskolci Főműhely örököséként.

1996-ban új lehetőség nyílik a Társaság előtt: a DWA Niesky vagongyárral együttműködésben eltolható oldalfalú kocsik részegységeinek, majd később kocsijainak teljes körű gyártásával foglalkozik.

1999-ben a MÁV Rt. megrendeléseivel tovább csökkennek, aminek következtében Társaságunk kapacitás kitöltési gondok megoldása érdekében kétszáz darab (Hbillns) kéttengelyes kocsi gyártását kezdi meg, hogy azokat bérbe adhassa a MÁV Rt.-nek. Ezt követően több gyártási projekt is lezajlik, mint pl. a saját tervezésű Sgnss típusú négytengelyes konténerszállító kocsi vagy a Hfirss sorozatú eltolható oldalfalú kocsi. 2000-ben a forróvizes kocsimosó és a szennyvíztisztító telep működése a magas üzemeltetési költségek miatt leállításra kerül.

Az ÖBB elsőként 2002-ben lépett kapcsolatba Társaságunkkal, tizenöt darab iker konténerszállító kocsi gyártása okán, ezt követően pedig pályázaton több alkalommal több száz darabos gyártási projekteket is elnyertünk. 2007-ben a Társaság a privatizáció alatt álló MÁV-Cargo Zrt. birtokába kerül. 2008-ban a MÁV-Cargo Zrt. számára kellett huszonhat darab Eanos típusú, magas oldalfalú teherkocsit kifejleszteni, és bár az eredeti revitalizációs tervben négyszáz darabra volt igény, valójában „csak” száz darabot gyártottunk le belőle. Társaságunk még ez évben jelentős fejlesztéseket valósított meg a kerékpárjavítás és szelepjavítás területén.

2010-ben a privatizáció lezárását követően az új tulajdonos az ÖBB-TS GmbH, melynek következményeként a névváltozásra is sor került. Az új név: TS Hungaria Kft. Még ebben az évben cégünk egy új, korszerű kerékpárjavító- és gyártósor beruházásába fog bele, melynek első mérföldköve egy automata ultrahangos berendezés beszerzése.

1971–1985.	Varga Zoltán
1985–2004.	Fülöp Péter
2004–2007.	Farkas Kálmán
2007–2010.	Bene Lajos
<i>2010-től többes ügyvezetés:</i>	
2010–2013.	Bene Lajos, Wolfgang Artner
2014–2015.	Bánfi Mihály, Matthias Hinsch
2015–2016.	Matthias Hinsch, Bodnár László
2017.	Bodnár László, Wein András
2017–2018.	Wein András, Zrinyi István
2018–2019.	Wein András, Zrinyi István, Lehóczki Gábor
2019.	Wein András, Lehóczki Gábor, Dian József
2020.	Lehóczki Gábor, Dian József

2012-ben egy úgynevezett „Make or Buy” akció keretében a rudazatállító javítási tevékenység teljes egészében átkerül a jedlersdorfi ÖBB-TS műhelyből a TS Hungariához.

2013-ban átadásra kerül az új kerékpárjavító műhely, mely akkoriban Közép-Európa egyik legfejlettebb infrastruktúráját tudhatta magáénak.

2016-ban a kiélezett versenyhelyzet miatt, illetve a hosszú távú stabil működés érdekében megtörténik a telephely (ingatlan) megvásárlása a MÁV Zrt.-től. A tulajdonbejegyzés még ez év második felében megtörténik.

2019-ben megkezdődik a telephely további fejlesztésének előkészítése, amellyel korszerűbb műhelyekben, modernebb eszközökkel magasabb szintű és hatékonyabb munkát tudunk végezni. A projekt első üteme, mely elsősorban a bontást foglalja magába, már lezárult.

A TS Hungaria Kft. továbbra is a régió elsőszámú kocsijavító műhelye és régió szinten is vonzó munkahely kíván lenni, ahol sokoldalú és elkötelezett dolgozóink fejlett javítási technológiával, hatékonyan és magas minőségben szolgálják ki ügyfeleinket.

*Forrás: Pál István: A vaspálya túlsó oldalán. A MÁV Miskolci Járműjavító Üzem története 1859–1975. Miskolc, Borsod megyei Nyomdaipari Vállalat, 1975.*

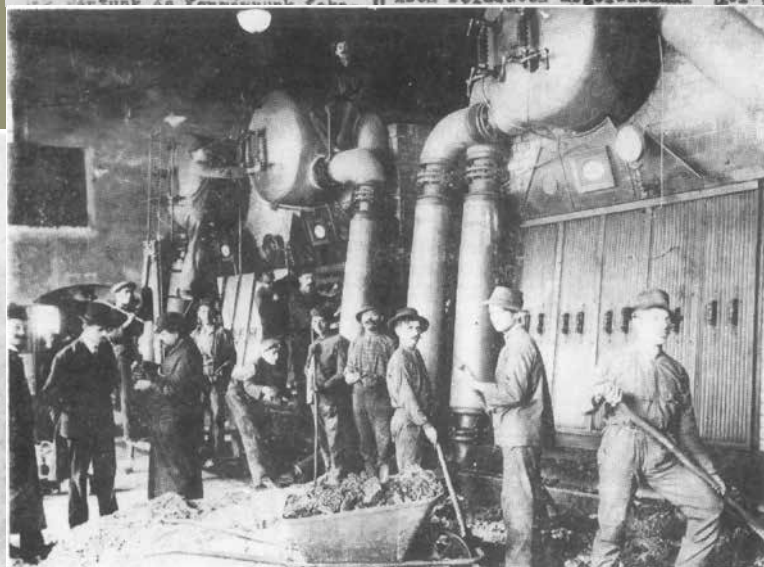




A MISKOLCI MÁV. JÁRÓMŰJAVÍTÓ ÜY. SZAKSZERVEZETI LAPJA  
T. ÉVFOLYAM. 8. SZÁM. 1956. AUGUSZTUS

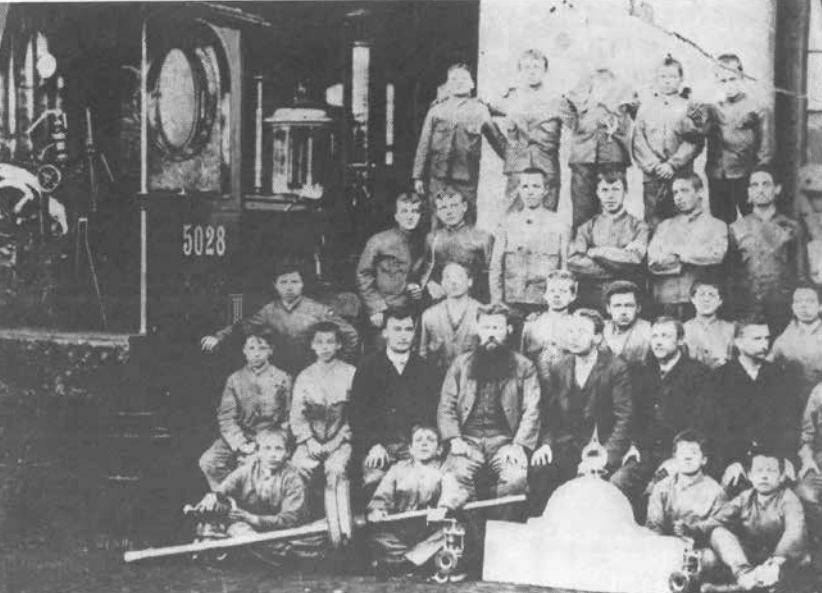
VI. vasúti Nap Ünneplésére készültek az ország vasúti dolgozói.

As órai forgalom sikeres leonyolításának biztosítása megkívánja, hogy az elkövetkező időben a futótávlatos munkákat és kocsikat a lehető leggyorsabb idő alatt a jó minőségben végezzük el. Ezen feladatok megoldásánál dol-



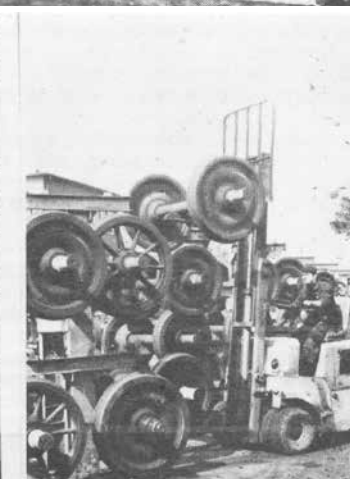
Hadiéleltes az üdítő fröccsöt 11 mozdonyt, 344 vasúti kocsi javított ki augusztusban a miskolci Máv. műhely

Miskolc, augst. 5. A miskolci MÁV. műhely volt augusztus hónapjának 5-én, kedden, Cseres István üdítőfröccs szerelvényének a MÁV. üdítőfröccs szerelvényének a legújabb, legmodernebb, legkényelmesebb szerelvényét. A szerelvény 11 db. javított mozdonyt, 344 vasúti kocsi javított ki augusztusban a miskolci Máv. műhelyben. A szerelvény 11 db. javított mozdonyt, 344 vasúti kocsi javított ki augusztusban a miskolci Máv. műhelyben. A szerelvény 11 db. javított mozdonyt, 344 vasúti kocsi javított ki augusztusban a miskolci Máv. műhelyben.



**JÖN A TÉL?**  
**ADÉLYVIDÉKI LIGA GYŰJTÉSE**  
**VAGONLAKÓK ÉS MENEKÜLTEK**  
**GYAMOLÍTÁSÁRA.**  
SEGÍTSÉK VAGONLAKÓKÉK ÉS MENEKÜLTÉKÉK AZ EZERNYI SZÉGYÉNY KIS GYERMEKEI! OKTÓBER 2. - SZOMBATON. HÁZIGYŰJTÉS AZ ÖSSZES MŰKÖDŐHELYEN PER SEISZGYŰJTÉS. HÍVÁSRA ZÁRÓRA 3 ÓRAKOR. OKTÓBER 3. - VASARNAP. PERSEISZGYŰJTÉS EGÉSZ NAPON. A MŰKÖDŐHELYEKEN VÁLTOZÓ JEGYER ÁRA. A MÁGASZTUS GÉLT SZÓGÁLIA.

**Feketezők telepítésébe egy miskolci**  
Hozzájárulást a munkásoknak







1. Dukát Balázs
2. Alatta Márton József 1977-ben
3. Jobbra fent Pál István a villamosra várva
4. Jobbra kazánkovács inasok 1947 vagy 1948-ban oktatóikkal (ma már ilyen szakma is kihalóban van: gőzösök kazánját tisztították és javították)
5. Jobbra lent Hajkó Imre egyik munkája mellett: a rönkszállítóval
6. Lent középen 1960-as évek: munkában a sínkovács – termites sínhegesztés



7. Csoportkép: az 1978-as Dalárda
8. Pál István könyve a férjikkáról
9. A vaspálya túlsó oldalán – írott történelmünk 1975-ig
10. Bejegyzés a Dalárda emlékkönyvéből

