

Önéletrajz

1944. szeptember 9-én születtem Mátészalkán. Általános iskolát a Szabolcs megyei Tuzséron végeztem 1951-1959 között, középiskolába a kisvárdai Bessenyei György gimnáziumba jártam, és itt érettségiztem – kitűnő eredménnyel – 1963-ban.

Egyetemi tanulmányaimat a Budapesti Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem, illetve a Budapesti Műszaki Egyetem Építőmérnöki Karán a Közlekedésépítő-mérnöki szakon végeztem 1963-1968 évek között. (1967/68 tanévben vonták össze az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemet a Budapesti Műszaki Egyetemmel.)

1968. június 25-én államvizsgáztam és nyertem „építőmérnöki” képesítést.

A mérnöki oklevél megszerzése után a MÁV Debreceni Igazgatóság Mátészalkai Pályafenntartási Főnökségéhez helyezkedtem el gyakorló mérnöki beosztásban 1968. szeptember hó 2-től.

Tekintettel arra, hogy az apám a MÁV pályamestere volt, már gyermekkoromtól kezdve a vasúton, pályamunkások között nőttem fel. Egy életre elköteleztem magam a vasúttal, a pályaeépítéssel és fenntartással.

Fiatal mérnökként éltem át az 1970-es Szamos menti árvizet, mely többek között a Pályafenntartási Főnökség vasútvonalainak jelentős részét elvitte, illetve megrongálta.

Az árvízi védekezés, és a helyreállítás igen jó gyakorlatnak minősült, a későbbi évtizedek során is jól tudtam hasznosítani azokat a gyakorlatban tanult fogásokat, melyet a rendkívüli helyzetben kitaláltunk, megtanultunk, illetve tapasztaltunk.

A gyakorlat közben megszerzett un. „szakaszmérnöki „vizsga letétele után szakaszmérnöknek osztottak be a Mátészalka- csengeri vasútvonalra (1970 – 1971), majd 1971. július 1-től megbíztak a Pályafenntartási Főnökség vezetőmérnöki teendőinek ellátásával, és ebben a beosztásban 1988. április 1-ig tevékenykedtem. Mintegy 350 km vasútvonal pályafelügyeletének, pályafenntartásának irányítása, a Főnökség műszaki feladatainak koordinálása, vezetése tartozott feladataim közé.

Ebben az időszakban történt meg a Mátészalka-csengeri, a Kocsord alsó- zajtai vasútvonal gyenge felépítményének átépítése 48-as rendszerű felépítményre a Főnökség saját kivitelezésében, a Mátészalka – Apafa vasútvonalon Mátészalka- Nyírbátor vonalrészén a hézagnélküli felépítmény kialakítása. Ezen munkák tervezését és kivitelezésének irányítását én vezettem. Vezetőmérnöki ténykedésem ideje alatt történt meg a szakmában a pályafenntartási nagygépi munkáltatás technológiájának bevezetése (felépítményi gépláncos munkáltatás rendszere). A technológiaváltás irányítása és vezetése a főnökség vonalhálózatán, a műszaki létszám kiképzése és gyakorlati betanítása – a vezetőmérnök feladataként - személyes részvételemmel történt meg. Részt vehettem a tunyogmatolcsi vasúti Szamos-híd építési, kivitelezési munkáiban, mely 1986. őszén lett forgalomba helyezve, és Mátészalka MÁV állomás rekonstrukciós munkáiban.

1988. április 1-től – elődöm nyugdíjba vonulása után – megbíztak a Pályafenntartási Főnökség vezetésével, mint pályafenntartási főnök végeztem vezetői munkát a Mátészalkai Pályafenntartási Főnökség megszüntetésének időpontjáig 1993.március 31-ig. Mint pályafenntartási főnök éltem meg a pályafenntartási szakterület szervezeti átalakításának folyamatában a Mátészalkai Pályafenntartási Főnökség és a Nyíregyháza Pályafenntartási Főnökség összevonását, ezzel a mátészalkai főnökség megszüntetését. Az átalakítással 1993. februárjában engem bíztak meg, és neveztek ki 1993. február 28-tól a két főnökség területét magába foglaló Nyíregyházi Pályafenntartási Főnökség vezetőjévé.

A MÁV-nál a Pályafenntartási Főnökségek 1996.január 1-től Pályagazdálkodási Főnökségekké alakultak át

Hivatali munkám során a műszaki irányítást magába foglaló mérnöki tevékenység mellett a szervezetfejlesztés, technológiai korszerűsítés és a közösségteremtő humánpolitika eredményes alkalmazása volt a fő feladatomban. A vezetésem, irányításom mellett történt meg a Tokaj – Rakamaz állomásközben meglévő Tisza híd és az ártéri hidak felújítási munkái: szerkezet-megerősítés, hídgerendacsere, felépítménycsere és a hídszerkezetek korrózióvédelmét magába foglaló munkarészekkel 1995-1997 évek között. Ez a munka öt híd felújítási munkáit és az állomásköz gépi vágányszabályozását jelentette. Az eredményesség, a hatékonyság és a folyamatos képzés szükségessége miatt 1991- 1994 között a Budapesti Műszaki Egyetemen „közlekedési manager, gazdasági mérnök” kitüntetéses oklevelet szereztem.

Az általam vezetett mintegy háromszáz fős kollektíva eredményes működését, és a szakmai eredményeimet több alkalommal ismerték el kitüntetéssel, a jelentősebb kitüntetéseim: Kiváló Munkáért, Kiváló Vasutas, Baross Gábor díj (1993.Vasutasnap), Magyar Köztársaság Ezüst Érdemkeresztje (2003.március 15).

2003-ban történt nyugdíjba vonulásom után még – mint nyugdíjas – a VIADUKT építőipari Kft-nél vállaltam állást, ahol az ISO 9001 szabvány szerinti minőségirányítási rendszerbevezetése, folyamatos karbantartása, nyomon követése és fejlesztése volt a feladatomban, mint minőségügyi megbízott. Véglegesen 2011. december 31-el vonultam nyugdíjba.

Több irányú társadalmi tevékenységet végeztem aktív pályafutásom során:

Az Egyetem elvégzése után visszatértem szülővárosomba Mátészalkára. 1971- 1989 között városi tanácsstagként segítettem szülővárosom fejlődését és üzemeltetését, mintegy 15 évig a városi tanács végrehajtó bizottságának is tagja voltam.

1971 évtől tagja voltam a Közlekedéstudományi Egyesületnek. Nyolc évig voltam a debreceni tagcsoport Pályafenntartási Szakcsoportjának elnöke.

Az egyesületben végzett eredményes munkámat „ezüst jelvénnel” (1982) és „arany jelvénnel” (1998) ismerték el.

A kezdetektől tagja vagyok a Magyar Mérnöki Kamarának. Hat évig a Kamara Történelmi Bizottság mellett működő referenci hálózatban képviseltem a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Mérnöki Kamarát. 1997-ben megalakult a megyében is a közlekedési szakcsoport, melynek elnökségi tagja voltam. Pályafutásom évtizedeiben igyekeztem a magyar mérnökök emlékét őrizni és gondozni. Az én és közvetlen segítőtársaim kezdeményezésére Mátészalkán 1985.május 1-én – születésének 125. évfordulóján – emléktáblát avattunk a mátészalkai születésű Zielinski Szilárd mérnök emlékére, majd Nagykállóban Kain Albert mérnök emlékére. 2004-ben a 45. Hídmérnöki Konferencia és Zielinski Szilárd műegyetemi tanár halálának 80.évfordulójára a Műszaki Alkotók, Magyar Mérnökök sorozatfüzete keretében feldolgoztam Zielinski Szilárd munkásságát, és még ebben az évben a mátészalkai Szatmári Múzeumban emlékhelyet rendeztünk be, amely Zielinski Szilárd munkásságát mutatja be az idelátogatóknak. 2006-ban avattuk fel dr. Kerekes Imre elnök Úr és az én kezdeményezésére Zielinski Szilárd mellszobrát Mátészalkán.

2007-ben – felkérésre – megírtam a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Mérnöki Kamara megalakulásának történetét – a kamarai törvény megjelenése előtti, ún. 'Egyesületi' időszakban, melyet a megyei Mérnöki Kamara rendelkezésére bocsátottam.

Emléket állítottunk Szesztay László jeles mérnöknek, - aki szintén megyénk szülötte – a megyei Mérnöki Kamara által megjelentetett: A mérnök, aki teljes életet élt életrajzi könyv megírásával. Több írásom jelent meg a Sínek Világa és a Mérnök Újság szakmai folyóiratban.

1970. április 23-án kötöttem házasságot Bujárszki Györgyi középiskolai tanárral, és mintegy 45 évig – haláláig - éltünk harmonikus családi életet, melyből egy gyermekünk született. Jelenleg egyedül élek, de nem magányosan.

Az elmúlt napokban kezdtük el dr. Kerekes Imre életének feldolgozása érdekében a kutatómunkát, remélve azt, hogy méltó emléket tudunk ezzel is állítani a mérnöki és kamarai tevékenységének.

Mátészalka, 2023. április havában

Képes Gábor
okl. építőmérnök, okl. gazdasági mérnök