



## Műegyetem, tudomány és a jövő

**Dr. Kerkápoly Endre**  
**1925–2003**

*Dr. Kerkápoly Endre* professzor emeritus 90 éve született, s idén szeptember 20-án 12 éve, hogy elhunyt. 2003. május 7-én – halála előtt négy hónappal – Székesfehérváron, a Jáky József Műszaki Szakközépiskola kultúrtermében beszélgetett a professzorral *Polányi Péter*, a Közlekedéstudományi Egyesület Fejér Megyei Területi Szervezet Közúti Közlekedési Szakcsoportjának elnöke nagyszámú hallgatóság előtt. A szakcsoport hagyományosan sikeres, „A szakma nagy öregjei” című interjúorozata keretében jött létre ez a találkozás. A professzorral való beszélgetést segítette az is, hogy Polányi Péter édesapja Kerkápoly Endre hallgatótársa volt a Műegyetemen. Az alábbiak a beszélgetésről készült felvétel alapján papírra vetett írás szerkesztett változata. Meggyőződésünk, hogy dr. Kerkápoly Endre gondolatai mindannyiunk számára ma is időtállóak, megszívlelendőek.

### Tanulmányok

Budapesten, a Lónyay Utcai Református Gimnáziumba jártam nyolc évig, és ott érettségiztem. Érettségi után a Műegyetem Mérnöki – most Építőmérnököknek nevezük – Karára iratkoztam be, és ott végeztem. Ebbe az időszakba vastagon beleesett a háború. 1943-ban érettségiztem, s abban az évben kezdtem egyetemre járni. Egyetemi éveim alatt volt az ostrom, a háború utolsó éve, tehát nem voltak felhőtlenek az iskolás éveim.

Mint hatodik-hetedikes gimnazista, tűzoltóképzésen vettünk részt a közeli tűzoltóaktanyában, és minden héten egy éjszaka ott kellett lenni ügyeletben, légo szempontjából a bombázásokkor, hogy segédtűzoltóként működjünk, ha a bombázások miatt be kell avatkozni valahol. Tehát ilyen körülmények közt jártam gimnáziumba. Sok szempontból akkor nyilván kellemes volt, de ha a mai fiataloknak ezt elmesélem, bizony csodálkoznak rajta.

A Műszaki Egyetemen az 1943/44-es tanévben voltam elsőéves. 1944 tavaszán történt a német megszállás, és akkor rövidesen, '44 májusában becsukták az egyetemet. Akkor még nem voltunk besorozva, így tizenkilenc évesen többedmagammal beálltam a Magyar Államvasutak szolgálatába. A Hatvan-salgótarjáni osztálymérnökségre kerültem mint gyakornok. Ott dolgoztam egész nyáron, s ősszel addig, amíg az oroszok meg nem jöttek Szolnok irányából. Tehát ameddig lehetett, a harcokban dolgoztam. Utána az egyetem folytatódott ősszel, nem sokáig, akkor jött már a nyilas puccs, s megint becsukták az egyetemet. Akkor elmentem a Beszárthoz – a mai BKV jogelődjéhez – dolgozni vasutas tervezőnek, a pályafenntartáshoz. Ott dolgoztam egészen addig, amíg '45 tavaszán újra nem indult az egyetemi oktatás, és folytatni nem tudtuk a dolgainkat. Tehát az egyetemi éveim eléggé hányatottak, zavarosak voltak.

### Oktatás

1948-ban végeztem az egyetemen, s rögtön meghívták kaptam *Vásárhelyi Boldizsár* professzor úrtól, az akkori Út- és Vasútépítési Tanszék vezetőjétől tanársegédnek. 1948 márciusában kezdtem, és gyakorlatilag azon a helyen vagyok ma is. Hát ugye, nagyon nagy idő. Akkor tanársegéd voltam, majd adjunktus, s docens. Később 27 évig voltam a tanszék vezetője. Időközben az Építőmérnöki Kar tudományos dékánhelyettese lettem, majd két cikluson át a kar dékánja. Mondjuk, végigcsináltam ezt az életpályát, és mindig azt szoktam mondani, hogy egy egyetemen dolgozó szakembernek, egy vasutas, hidász vagy vizes, vagy más szakembernek tulajdonképpen kettős élete van.

Az egyetemen tanárként kellett dolgoznom úgy, hogy semmiféle tanári kiképzésben sohasem vettem részt, hanem csak mint mérnök kezdtem ott el tanársegédként működni. Egyrészt végez az ember egy oktatómunkát, foglalkozik a fiatalokkal. Gyakorlati oktatásokat, előadásokat tart, kialakítja a tananyagot, részt vesz az egyetem vezetésében, mellette párhuzamosan kell a szakmával is foglalkozni. Nyilvánvaló, hogy a kettőnek egymást ki kell egészíteni. Szerintem, ha ez nem sikerül valakinek, az nem lehet jó tanár az egyetemen. Nem lehet a szakmát könyvekből megtanulni. Amit én 1944 nyarán Hatvanban az öreg pályamesterektől vagy idősebb szakaszmérnököktől tanultam, azt soha életemben nem felejtettem el.

Az előadásaimban is mindig visszagondoltam, mit mondott nekem akkor a *Kiss József* pályamester Hatvanban, hogy is kell ezt vagy azt a problémát, egy kitérőcserét vagy valamit megoldani. Azt szokták mondani, van, aki csinálja, van, aki tanítja. Ezt a kettőt együtt kell csinálni. Nyilvánvaló, hogy ötvöződnie kell a szaktudásnak és az oktatási feladatoknak. Így tud az ember az előadásaival, a munkájával szakmailag helyesen értelmezett tekintélyt szerezni,

hogy ha a hallgató azt látja, hogy valóban ért is hozzá, és maga is megcsinálta ezeket a feladatokat. Így kerültem én a tanszékre is, mondhatom, szakmailag ezt el szabad mondani, hogy rendkívül szoros kapcsolatot alakítottam ki a Magyar Államvasutakkal, de ugyanúgy a Beszkráttal, a BKV-val is, velük nagyon lényeges dolgokban működünk közre.

A hézag nélküli felépítmény bevezetése, elterjedése, üzembe helyezése, gazdaságossága témakörrel például 1956-tól kezdve rendszeresen foglalkozott a tanszék. A budapesti metró felépítményszerkezetét mi terveztük a tanszéken. A kivitelezésnek a műszaki ellenőrei voltunk, és egészen az üzembevételi engedély kiadásáig végig közreműködünk a földalatti gyorsvasút pályájának kialakításában. Ez az évekig tartó munka meghatározó, mély nyomot hagyott a tanszék minden munkatársának szakmai életében. Több mint húsz évig ment a forgalom az általunk tervezett vágányon úgy, hogy egyetlen baleset nem volt pályahibából. Ez óriási dolog.

Egészen a legutóbbi időkig számos új műszaki feladat megoldásában vettem részt, illetve a vezetésemmel a tanszék vett részt. Említhetem a sínleerősítések korszerűsítését, állomások áttervezését, kitérők ívesítését, amelyek műszakilag mind előrelépést jelentettek. Élen jártunk a külföldi tapasztalatok átvételében.

Hetvenéves koromban mentem nyugdíjba. Jelenleg is tarthatok előadásokat, bekapcsolódhatok a tanszéken a kutatómunkába, mivel megkaptam a professzor emeritus kitüntető címet. Magyarországon néhány éve lehet professzor emeritus címet adományozni, amit úgy szavaznak meg a tanárok titkos szavazással, ami azt a célt szolgálja, hogy az öreg nyugdíjasokat visszakössék, vagy odakössék továbbra is ahhoz a tanszékhez, ahol egész életükben dolgoztak. Még egy nem lebecsülendő tiszteletdíjat is kapunk. Tehát megmarad egy szerves kapcsolat, és ha bemegyek, nem úgy néznek rám, hogy az öreg már nyugdíjban van, mit keres itt.

### Jáky József

Itt vagyunk ma a Jáky iskolában. Jáky József nekem a tanárom volt. Az egyetemen a talajmechanikát, vasúti alépítményt, alapozást én a Jáky előadásaiból tanultam. Ma is megvannak azok a jegyzeteim, amiket maga Jáky adott ki. Később tanársegéd lettem. Ő a vasútépítési, talajmechanikai



1. kép. Dr. Kerkápoly Endre dr. Jáky József síremlékének koszorúzásánál 2000-ben, a Farkasréti temetőben

és alapozástani – későbbi geotechnikai – tanszéken volt professzor. Végtelen jó viszonyban lettem vele. Én egy másik tanszéken, a Vásárhelyi-tanszéken voltam tanársegéd.

Nagyon szigorú ember volt különben a Jáky. De csak a saját beosztottjaival szemben. Aki már máshol dolgozott, ahhoz nagyon udvarias volt. Sajnos 1950-ben Hévízen halt meg, nagyon fiatalon. Belement a meleg vízbe nem kellő ellenőrzéssel, s szívinfarktust kapott. Akkor került oda a *Csanádi György*, akit későbbi közlekedési miniszterként ismertek. Előbb a vasút vezérigazgatója, majd közlekedési miniszter volt. Őt nevezték ki tulajdonképpen a Jáky helyére professzornak, másodállásba. Akkor választották le a vasútépítést a Jáky-tanszékéről, így lettem én előadója a Jáky vasúti tantárgyának. Csanádi vasúti üzemet tanított. Szerencsémre közvetlen folytatója voltam Jáky József tanári munkájának, oktatói munkásságának.

Egészen kiváló ember volt. Fiatalkorában még Janicseknek hívták. Ő egy amerikai ösztöndíjjal lett tulajdonképpen elismert. Amerikában tanulta meg a talajmechanikát mint fiatal adjunktus. Onnan hozta át az alapjait és honosította meg a mi Műegyetemünkön a talajmechanikát mint tantárgyat. Saját tanszékén fejlesztette ki és tette nagyon híressé ezt az új tudományágat.

Jákynek döntő szerepe volt a Szeretfalva-dédai nagy vasútépítésben, 1941–1943-ban. Nagyon rossz talajviszonyok mellett épült ez a székely fővasutat Kolozs-

várral összekötő vasútvonal. Jáky ott lent, Szeretfalván létesített egy talajmechanikai laboratóriumot, az ottani vizsgálatokat a helyszínen végezte. Nekem van egy régi forgatókönyvem – nagyon érdekes – a Szeretfalva-dédai vasút ünnepélyes megnyitásáról. Szerepel benne, hogy mikor érkezik a kormányzó különvonata, s az is, hogy Jáky a sorban a nyolcadik helyen fogadta Horthyt az ünnepségen. Sírja a Farkasréti temetőben van (1. kép).

1959-től Jáky-díjjal ismeri el a Közlekedéstudományi Egyesület az egyesületi tudományos tevékenységét.

### Közlekedéstudományi Egyesület

1949-ben alakult meg a KTE, s mint fiatal tanársegéd az alapító tagok között voltam. Természetesen a vasútépítési és pályafenntartási szakosztályában dolgoztam. Eleinte egyszerű tagként, majd később voltam titkár is.

1977-ben elsősorban a vasutas vezetők javaslatára választottak meg az egyesület főtitkárának. Nem nagyon könnyen mentem bele, mert épp akkor voltam dékán, és ez egy vezetői feladat volt az egyetemen a tanári munkám mellett. Végül is sikerült egy olyan együttműködést kialakítani a munkatársakkal, hogy ezt a főtitkári tisztséget nyolc évig betöltöttem. Utána nyolc évig voltam az egyesület elnöke. Az alapszabály szerint két cikluson át lehet valaki vezető. Ezt követően megválasztottak tiszteletbeli elnöknek.

Itt mondom el, hogy a Magyar Tudományos Akadémia Közlekedéstudományi Bizottság tagja vagyok immár vagy harminc éve. Voltam elnöke is ennek a bizottságnak. Az ide tartozó tudományos szervezőmunkában itt is részt vettem.

### Család

Két fiam van, mind a kettő építőmérnök diplomát szerzett. A nagyobbik, mint kutatómérnök, útépítési területen dolgozik. A kisebbik fiam szerkezetes, acélszerkezet-tervező. Uvatervesként kezdte, melynek köszönhetően került ki Linzbe, ahol mai napig is dolgozik.

Három unokám van. A nagyobbik fiam kislánya is a Műegyetemen végzett, egy olyan szakmát választott, amiről én először igyekeztem lebeszélni, de ő kitartott mellette. Atomfizikus lett.

A feleségemmel, hála Istennek, jól megvagyunk. Vannak még olyan hallgatóim,



akik emlékeznek arra, mikor udvaroltam a feleségemnek, minden reggel átkísértem az iskolába a Szabadság hídon, ahol ők mindig szembejöttek 8 órakor az egyetemre. Nem sokkal azután feleségem lett, s azóta vagyunk együtt. 1928-ban, amikor hároméves voltam, költöztünk a Budafoki út 17.-be. Akkor épült az a ház, amiben ma is lakom.

Elmondhatom, hogy családkunk felmenői között több olyan személyiség is volt, akiket még mai napig is számon tartanak.

*Kerkápoly Móricz* vagy *Mór*, a szabadságharcban volt katonatiszt. Világos után először halálra ítélték, de aztán Haynau megkegyelmezett neki. Aradon raboskodott mint szabadságharcos. Azt hiszem, főhadnagy volt, úgyhogy róla ennyit tudok, különben aztán a további sorsát nem ismerem.

*Kerkápoly István* szintén rokonom, dédapámnak a nagybátyja, aki Zala megyei alispán volt. Van róla egy festményünk, melyet a nappalinkban őrzünk ma is. A zalaegerszegi megyeházán ma is kint van egy emléktáblán a neve. Ő nagyon szorosan hozzá tartozott a '48-as, '48-'49-es reformnemzedékhez: *Eötvös Károly*, *Jókai Mór* társaságába tartozott. Őt Zala megyéhez kötötte az élete.

*Kerkápoly Károly* a református lelkész dédapám testvére volt. Dédapám Hévízgyörkön volt református lelkész. Testvére Károly, aki a pápai kollégiumban volt pénzügytan- és közgazdaságtan-tanár. Onnan föl vitték Pestre az Andrássy-kormányba. Pénzügyminiszter lett 1870-ben.



2. kép. A Sebzett hős gipszszalakja a Bory-vár műtermében

Egyetemi tanársága mellett volt párhuzamosan pénzügyminiszter, és ott dolgozott jó pár évig. Utólag, amikor mondják, hogy *Baross Gábor* – ezt csak úgy viccből mondom, persze – sok vasutat épített... Akkor mindig szoktam mondani, gyerekek, arra vigyázzatok, hogy mennyi vasút épül, ezt akkor is a pénzügyminiszter szabta meg. És ő a Kerkápoly Károly volt. A pénzügy és a vasútépítés akkor is szorosan összefüggött.

Kerkápoly Károlynak Kővágóórsön földje is volt. Gyermeke nem volt, viszont a testvére volt az én dédapám, akinek volt családja, az én nagyapám. Ők elég szomo-

rú körülmények között éltek, mert a nagyapám meghalt akkor, amikor az édesapám hároméves volt. Mint tisztviselőnek elég szerény kis nyugdíj jutott. Rossz emlékü esemény volt családkunknak, hogy a pénzügyminiszter nagybácsi minden vagyonát az államra hagyta.

Saját munkámon túl valószínű Kerkápoly Károly ősömnek is köszönhetem, hogy 1991-ben Széchenyi-díjat kaptam. Az átadás után a Parlamentben volt egy szűk körű fogadás a kitüntetettek részére. *Antall József* – akit én akkor láttam életemben először – odajött hozzám, és elmondta, hogy ő pontosan tudja, hogy én ki vagyok, illetve azt, hogy Kerkápoly Károly leszármazottja vagyok. Beszélgetésünk során kiderült, hogy Kerkápoly Károly szakmai, közgazdasági munkáit ő saját maga is fölhasználta a tudományos munkájában. Azzal is tisztában volt, hogy én a református gimnázium Öregdiák Egyesületében tevékenykedem. Annak kapcsán hozta ezt elő, hogy ő pedig a piaristáknál – a Lónyayban – látott el hasonló feladatokat. Kérte, hogy ezen a téren fogjunk össze. Szóval ennyire közvetlen volt Antall József. Megkért még, hogy az akkori közlekedési minisztert, *Siklós Csabát* segítsem a munkájában. Később kinevezett a Kosuth- és Széchenyi-díj Bizottság tagjának, és tíz éven keresztül részt vettem ennek a bizottságnak a tevékenységében.

### Sebzett hős

Itt vagyunk Fehérváron, így feltétlen el kell mesélnem egy szobor történetét. A Műegyetem udvarán volt egy hősi emlékmű a háború előtt. Egy nagyon szép művészi akt, mely ott volt az egyetemi kertnek a központjában, közel a könyvtárpülethez. Ezt a szobrot, valamikor a kommunista rendszer első éveiben egyik napról a másikra elvitték, úgyhogy nem tudta senki. Egyik este megvolt, reggel már nem. Valószínű, mivel bronzszobor volt, a Sztálin-szoborhoz olvastották be.

Pár éve itt voltam Fehérváron az útjárós konferenciákon, s akkor kulturális program része volt a Bory-vár megtekintése. Legnagyobb meglepetésemre meg láttam ennek a szobornak egy az egyben a gipszmintáját, a Bory-vár műtermében (2. kép). A szobrot *Bory Jenő* tervezte, a művész Bory. Ő volt a szobor alkotója. Ott volt a gipszminta a Bory-várban, sőt egy nagy fénykép volt a falon, amelyen ennek a szobornak a leleplezése volt lát-



3. kép. A Sebzett hős szobor avatása 1927-ben a Műegyetem belső kertjében

ható. Az eseményt fölülről fényképezték, s az volt az érdekes, hogy mint díszvendég, jelen volt a műegyetem támogatója, *József királyi herceg, tábornagy* is. A fénykép úgy készült, hogy a háttérben látható az a ház, ahol én hároméves koromtól a mai napig is lakom. Az ünnepség 1927-ben volt, a ház akkor épült (3. kép).

Tehát az a ház, ahol én ma is lakom, épülőfélben ezen a fényképen rajta volt. Köszönet nektek, elintéztétek, hogy kaphattam egy másolatot erről a képről. Nagy becsben tartom, hiszen ez a legrégebbi olyan kép, melyen rajta van, ahol én lakom, sőt ez a nagyon fontos szobor is. Nem sokkal később fölcukkoltam az egyetemet arra, hogy kérem, a hősi emlékműnek megvan a gipszmintája, csináltassuk meg újra. Társadalmi munka indult, gyűjtöttek rá. Ez már '90 után volt, tehát már nem volt szegény a hősökre emlékezni. Az egyetem is harapott rá, és sikerült is ezt a szobrot eredeti formájában – a

**Dr. Kerkápoly Endre** 1925. április 20-án született. Mérnöki oklevelét 1948-ban, a Műegyetemen szerezte, majd a vasútépítési tanszéken tanársegéd, adjunktus, docens, majd egyetemi tanár. 1964-től 27 esztendőn át tanszékvezető. 1972-ben a Magyar Tudományos Akadémia a műszaki tudományok doktora fokozattal tüntette ki. 1975 és 1981 között az Építőmérnöki Kar dékánja. Tagja volt az MTA Közlekedéstudományi Bizottságának. Tagja majd elnöke, tiszteletbeli elnöke volt a Közlekedéstudományi Egyesületnek, alelnöke a MTE SZ-nek. A Magyar Mérnöki Kamara etikai, fegyelmi bizottságának elnöki tisztét is betöltötte. Az Európai Vasúti Mérnök-egyesület Uniója (UEEIV, Frankfurt) tudományos tanácsának elnökévé választották. Tagja volt a Salzburgban székelő Európai Tudományos és Művészeti Akadémiának, vezetőségi tagja a Magyar Mérnökök és Építészek Világszövetségének. Egész életében megtartotta kálvinista hitét és példamutató magyarságát. 1991-ben Széchenyi-díjjal, 1992-ben – mint a Műegyetem forradalmi bizottságának egykori tagját – 1956-os emlékéremmel, 2000-ben a Magyar Köztársasági Érdemrend Középkeresztjével tüntették ki. 2003. szeptember 20-án, 78 évesen hunyt el.

gipszminta alapján – újraönteni i, újra leleplezni egy szép ünnepség keretében. Pár évvel ezelőtt volt az ünnepség (4. kép). Újra leleplezték, díszszázad, minden, kormányképviselő és így tovább.

Tulajdonképpen a szobor újra ugyanott áll, ahol a háború előtt volt. Ehhez szükség volt a Bory-várban lévő gipszmintára és az én j avaslatomra. Nagy segítség volt az ügryhöz, hogy nem kellett művészt fogadni. Le lehetett gyártani az eredeti gipszminta alapján újra a szobrot.

Ügryhogy ez is egy történet, ami mondjuk az egyetem, a háború és Székesfehérvár között létesített kapcsolatot.

### Sport

Öregkoromra én sokáig voltam elnöke a MAFC kosárlabda-szakosztályának. Ez egy kis társaság volt, és egyáltalán nem volt olyan, mint a mai sport, ahol minden teljesen numizmatikai alapon folyik. Csupa olyan tag volt abban, mint a nagy *Gabányi* és társai, akiket talán még ismernek néhányan. Ebben a kosárlabdacsapatban azon kívül, hogy két méter magasak voltak, mind elvégezte a műegyetemet. Vállalatvezetők, kft.-vezetők, tanszékvezető professzorok lettek. Egyik sem a kosárlabdából akart megélni. Azt szórakozásból csinálták. A saját mérnöki szakmájában mindannyian kiválóak. Nem tudok olyan nevet mondani, aki elveszett volna a szemünk elől. Ugyanakkor, a párhuzamos Honvédeknek a volt kosárlabdázói nem tudták mit csináljanak, mert semmi képzettségük nem volt. Berakták őket a sportivatalba meg ide-oda, ilyen mondvacsinált állásokba. Egy-kettő volt a honvédek közül, akikből orvos lett. De a többségnek nem volt szakmája. A mi kosarasaink mérnökök lettek. Összehozták a szakmát és a sportot, és miután abbahagyták az aktív kosárlabdázást, mindegyik a saját mérnöki szakmájában, vezető beosztásban, mint kiváló mérnök, dolgozik. Néha játszanak az öregfiúk csapatában, de egyik sem jutott el még odáig sem, hogy edző legyen. Szeretettel gondol a kosárlabdára, de azt befejezte, és most polgári foglalkozása van.

A kosárlabdán kívül engem a futball is érdekel. Tegnap is kint voltam a kupadöntőn. Sokan tudják, hogy én a Fradinak drukkolok. Sokszor voltam Fehérváron, Videoton-meccsen, minden rossz érzés nélkül. Én mindig nagyon megbecsülöm az ellenfelet. Természetesnek veszem

azt, hogy a debreceni az a Debrecennek drukkol, meg a fehérvári a Videotonnak. Ha ez sportszerű keretek között történik minden oldalról, akkor ez örömmel tölti el az embert. Én tegnap nagyon boldog voltam, hogy a kupát a Fradi megnyerte.

A Fradi-meccsre rendszeresen kijárok, kosárlabdameccsre is, de sajnós a MAFC-nak a kosárlabdacsapata nagyon leromlott. A kosárlabda szövetség mindig ellensége volt a MAFC-nak. Ők mindig csak a profi csapatokat, a Honvédet, a Csepelt stb. kultiválták. A MAFC mindig egy háttérbe szorított csapat volt. Tavaly adminisztratív hibára hivatkozva – valami határidőt nem teljesítettek – kizárták a MAFC-ot az első osztályból. A kizárás pillanatáig az egyetlen csapat volt Budapesten, amelyik még a kosárlabda-bajnokság első osztályában szerepelt. Ma Budapesten nincs első osztályú kosárlabdacsapat. Ez egy abszurdum.

### MÁV

1992 óta voltam tagja a MÁV Igazgatóságának, egy ideig közben a felügyelőbizottságnak is, aztán megint az igazgatóság tagja voltam egészen tavaly júliusig, amikor is az új kormány teljesen leváltotta az igazgatóságot, velem együtt. Mint már mondtam, kezdőként Hatvanban az osztálymérnökségen mint gyakornok kezdtem a vasutat 1944-ben, s végül az igazgatóság tagjaként fejeztem be a vasutas pályafutásomat. A legelső szintről fölkerültem oda, és ténylegesen jó pár évig részt tudtam venni az igazgatóság munkájában, természetesen a szakmából kifolyólag. Épp azáltal, hogy ilyen módon minden fontos anyagot megkaptam, áttekintésem volt az egész MÁV munkájáról, rendkívül hasznos volt számomra is. Remélem, hogy amit ott tettem, a tanácsaimmal, segítségemmel, a MÁV-nak is hasznára volt ez a kapcsolat.

### Számítástechnika

Én már öreg vagyok. Addig eljutottam a számítástechnikában, hogy szövegszerkesztést vagy ilyesmit számítógép segítségével csinállok. Magam sem körmölöm az anyagot, hanem ugye a számítógéppel, szövegszerkesztővel csinálom, ami ropant nagy előny, és a számítástechnikának a gyakorlati részeit, ami az internettel összefügg, ezeket csinálom, de én már az elméleti számítástechnikát nem fogom mű-



velni. Ez a fiatalok dolga, én megbízom bennük, ahol szükséges, megkérdem, ha valami olyan probléma van.

Használok az előnyeit a számítástechnikának, s elfogadom azt, hogy hatalmas segítség a mérnököknek, de ha nem kellő gondolkodással alkalmazzák, komoly problémákat okozhat.

Van erre is egy történetem. 1973-ban hosszabbították meg a Millenniumi Műemléki Földalatti Vasút vonalát az állatkerti végállomástól a Városliget alatt a Mexikói útig. Erre a vonalra új kocsikat gyártott a Ganz-MÁVAG. Ezek a ma is ott közlekedő csuklós kocsik váltották le a régi – majdnem 100 éves – millenniumi földalatti vasúti kocsikat. Ezekből van egy a Deák téri földalatti múzeumban. A csuklós kocsik kipróbálására nem volt elég idő. A meghosszabbított, felújított vonalnak a Bajcsy-Zsilinszky út–Vörösmarty tér közötti szakaszán nagyon kis – 36-40 méteres sugarú – körívek vannak. Az átadást követő első napokban, amikor ezeket a kocsikat üzembe vették, négy kisiklás történt ezen a kis sugarú íves szakaszon. De négy különböző kocsival, nem egy volt rossz, mert a négy kisiklás négy különböző kocsival történt.

Egyik este riasztottak, hogy menjek ki a Mexikói úti kocsiszínbe. *Szépvolgyi* elvtárs, a fővárosi tanács elnöke – akinek a

rangja a mai főpolgármesternek felel meg – kért engem, hogy menjek ki oda, s az én vezetésemmel megalakított szakmai bizottság még az éjszaka döntse el, hogy mi volt a baj. Miért történtek a siklások?

Ott álltak a kocsiszínben ezek az új földalatti vasúti kocsik. A bizottságba nagyon hírneves vasútgépészeket is bevettem, meg pályásokat. Ilyenkor mindig az van, hogy a pályások a járművet nézik, a járművel foglalkozó gépészek pedig a pályát vizsgálják, hibát keresnek, ugye mindenki a másikban keresi a hibát.

Megláttuk azt, hogy a kivilágított kocsiszínben ránézve a kocsikra, az ablakok között a lemez be volt mindenütt horpadva. Tehát nem sík volt a karosszériája, a kocsinak a lemezborítása, hanem horpadt volt. Ebből rögtön arra lehetett következtetni, hogy a kocsit csavarás érte, és a csavarásban torzult meg a jármű kocsiszekrénye. Valami csavaró igénybevétel érte a járművet a kis sugarú körívben. Ettől megcsavarodott. Mindegyik ott, a kis sugarú ívben siklott ki. Így rájöttünk arra, hogy a baj a kocsinak a kis sugarú ívbe való be nem állásából következhetett. Ez egy csuklós kocsik volt. A két kocsirész közötti csukló nem működött, emiatt az egész kocsi egy tagként haladt, csuklós mozgás nélkül. Bizottságunk nagyon rövid idő alatt megállapította, hogy a siklások nem

a pálya geometriájából adódtak. Megállapítottuk, hogy az új csuklós járművek kialakításuk miatt nem alkalmasak a kis sugarú ívekben való közlekedésre. A siklások oka a járművek hibája volt. Reggel a forgalmat nem lehet fölvenni. A földalatti útvonalán autóbuszokat kellett beállítani.

A bizottság meghirdetett egy munkát – egy szakértői tevékenységet –, amit ott a tanszéken végeztünk, egy héten kétszer-háromszor is összejöve.

Már a munka elején megkérdtem a gépészeket ott, hogy mondjátok, ezt a csuklós járművet – ami vadonatúj, ott volt először kipróbálva – milyen elvek alapján terveztétek? Azt mondták, számítógéppel tervezték. Hát, mondom, köszönöm szépen, nekem ez elég, mert a számítógép csak azt tudja megtervezni, amit abba betáplálnak. Az magától nem tervez semmit. Ha te jól tápláltál be, akkor jó eredményt ad ki, ha rosszul, akkor rosszat.

A pálya, az ugye kis sugarú ív, de hát azt akkor is tudták, amikor üzembe vették. Azt, hogy ezt számítógéppel tervezték, önmagában semmit nem mond. Sajnos, sokszor olyan hiba fordul elő, ami abból ered, hogy nagyságrendi hibákat követünk el.

Ugyhogy kiderült, hogy a csukló tervezési hiba miatt nem működött. A csukló szerkezetet mindegyik járműnél a Ganz-MÁVAG egy hónapon belül kicserélte, és azóta rendben futnak ezek a járművek.

### Üzenet a fiatal mérnököknek

Az egyetemen én az utolsó órán mindig két tanácsot szoktam adni a hallgatóknak. A szakmai tudásukat, amit az egyetemen folszedtek, szakkönyvek olvasásával szinten lehet tartani. Ennek a továbbfejlesztésére az első években kevesebb gondot kell fordítani. Sokkal többet kell viszont foglalkozni a fiataloknak a nyelvtudásukkal, mert a magyar nyelvel önmagában már nem sokra mennek. A Közlekedéstudományi Egyesületben, az egyetemen végzett munkám során rengeteg osztrák, német, olasz stb. kapcsolatot alakítottam ki. Ezt én a saját nyelvtudásom nélkül sose tudtam volna elérni. Ha én úgy mentem volna ki az ülésekre, hogy egy tolmács ül mellettem, nem tudtam volna kialakítani ezeket a kapcsolatokat. Tehát az embernek igenis aktív nyelvtudásra – legalább egy világnyelvből – van szüksége. Az én időmben Európában teljesen a német nyelv volt az, amellyel boldogulni lehetett. Én németből vagyok tényleg perfekt. Gyöngéb-



4. kép. A 2000 májusában az eredeti helyén újra felállított Sebzett hős szobor

ben, de legalább elfogadhatóan beszélem az angolt. Ma az angol a fontosabb. Nemzetközi konferenciákon, tanácskozásokon stb. egyre inkább teljesen az angol területre megy át a beszélgetés. A tanácskozásoknak ez a nyelve. Személy szerint én sajnálom, mert nekem a német nyelvben nagy örömöm telt, és használni ma is tudom. De látom azt, hogy ténylegesen az angolnak most nagyobb az elismertsége, jövője, Amerika miatt is. Igen érdekes módon, teljesen visszazorult a francia, ami valamikor a diplomácia nyelve volt. Ezelőtt 50-60 évvel a diplomaták csak franciául beszéltek. Mára ez teljesen megszűnt, átvette ezt a szerepet az angol, esetleg még Európában a német. Ezt hangsúlyozom a hallgatóimnak, hogy mindenképpen az első éveket a meglévő nyelvtudás fejlesztésére fordítsák. Addig, amíg felsőbb szintig egy nyelvet nem beszélnek, tegyék félre a szakmai könyveket. A nyelvvizsgát meg lehet szerezni két év alatt, és utána vissza lehet térni a szakmára, s lehet már idegen nyelvű szakirodalmat is tanulmányozni. Így lehet a nyelvet és a szaktudást párhuzamosan, együttesen továbbfejleszteni.

A másik dolog pedig az, hogy a magánéletükre, a társadalmi életükre is gondot kell fordítani. Igyekezni kell jó kapcsolatokat kialakítani a munkatársakkal, ápolni a régi barátságokat, s újabbakat kötni. Egy szemellenzős, magába forduló élet sose jó. Egy olyan ember, aki csak a hivatali szobájában töszmög, és ott dolgozik, becsukja maga után az ajtót és nem törődik a munkatársaival, az a szakmai munkájában is visszafejlődik.

Én a mai napig ápolom többek között a grazi egyetemi oktatókkal a jó kapcsolatot. Ezen a hétvégén szeretettel várom egy kisebb csoportjukat Budapesten, a feleségemmel együtt. Sokan közülük még nem jártak Pesten, a városnézésen kívül megmutatom nekik a Nyugati pályaudvar Eiffel-féle szerkezetét, s a királyi várótermet is. Ilyen kapcsolat kell. Mert ők nem azért jönnek hozzám, hogy az alépitménnyel vagy az ívkitűzéssel akarnak foglalkozni, hanem társadalmi alapon.

Ilyen kapcsolatokat kell építeni és fejleszteni, mert ezekkel lehetséges a jó együttműködés. Nemzetközi szinten is. Rám nem úgy néznek ott, hogy most azért jön ide, hogy majd valami hasznot akar húzni, akár egy jegyzetet vagy könyvet kölcsönkérni. Régi ismerősként üdvözlőnek, s így bármilyen témában hatékonyabban tudunk előrébb jutni.



5. kép. A Közlekedéstudományi Egyesület által alapított Kerkápoly-díj plakettje

Egykori hallgatóimmal kapcsolatban mindenképpen el kell még mondanom, hogy számomra a legnagyobb elismerés, ha azt mondják, örömmel gondolunk vissza arra, amit a professzor úrtól annak idején hallottunk. Ez a megbecsülés nekem sokkal többet mond, mint ha valahol beírnak egy névsorba, és átadnak valami érmet vagy kitüntetést.

### Zárszó

Meg kell nektek mondjam, hogy tényleg átfutva ezt az egész életet, hogy én, ha szabad ezt mondanom, öregkorom mellett is nagyon boldog vagyok, hogy ezt a szakmát választottam. Minden számításomnak eleget tett ez a terület, ahol én dolgoztam. Elismerésben, megbecsülésben, szeretetben volt részem. De mondhatom nektek, hogy a legnagyobb szeretet számomra az a megnyilvánulás, amikor egy-egy ilyen társaságban vagy egy konferencián jönnek hozzám a tíz-húsz-harminc vagy negyven éve végzett volt hallgatóim, és örömmel üdvözlőnek.

### A szerkesztők zárszava, köszönetnyilvánítás

Professzor úr halála után, 2005-ben a Közlekedéstudományi Egyesület akkori elnöke, *dr. Gyurkovics Sándor* és akkori főtársa, *dr. Katona András* közösen kezdeményezte, hogy dr. Kerkápoly Endréről elnevezett díjat alapítson az egyesület. A KTE arra érdemes tagjai évről évre életműdíjként vehetik át a Kerkápoly-díjat (5. kép).

Professzor úr fenti gondolatainak csokorba szedéséhez elengedhetetlen segítséget nyújtott *Kelemenné Nagy Éva*, aki a tizenkét éves, már gyenge minőségű hangfelvételt fáradtságos munkával leírta. « A szöveget szerkesztette: *Bíró Sándor* és *Szöke Ferenc*

### Summary

Dr. Endre Kerkápoly professor emeritus was born 90 years ago and this year on 20th September it will be 12 years that he died. On 7th May 2003 – four months before his death – in Székesfehérvár in the community centre of József Jákó Technical College Péter Polányi was talking with the professor in front of the great number of audience of Fejér County Areal Organization of Transport Science Association. Péter Polányi is the president of the Road Transport Special Group of the Areal Organization. This meeting came into existence in the frame of the traditionally successful interview series named as „The great old chaps of the craft”. The discussion with the professor was helped by the fact that Peter Polányi's father was a fellow student of Endre Kerkápoly in the University. The following lines are the edited version of the annotation on the base of the record made about the discussion. We are convinced that Dr. Endre Kerkápoly's thoughts are actual and abiding for all of us even today.