

VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

67. ÉVFOLYAM
2017. május

„Bátornak kell lenni!”

Tuzson Bence erősítené a hazai járműgyártást

Öt év, ötven fontos esemény

Dávid Ilona 2012 óta vezeti a MÁV-csoportot

Szörényi Szabolcs, a vasútmodellezés szerelmese



„Tiszta udvar, rendes MÁV”



Régen volt, amikor útjára indult a „Tiszta udvar, rendes ház” mozgalom. Biztosan sokan emlékeznek, amikor a megbízott felelősök végigjárták a településeket, és elismerő táblát adtak át az arra érdemes porta tulajdonosainak. A mozgalom a rendszerváltás idejére megszűnt. Azóta sokszor próbálták újraéleszteni a kezdeményezést, de újabb országos akció végül nem lett. A táblák viszont még

ma is sok helyen megtalálhatók a házak falain. Milyen lehangoló egy-egy ilyen felirattal kitüntetett házat és udvart elhanyagolt állapotban látni! Az egykori tiszta ház gondozói talán elköltöztek, vagy talán már meg is haltak. Helyüket nem vette át senki, törődés nélkül a dicsőség is elmúlt.

Az idei áprilisi télben nem is reméltük, hogy lesz tavasz, aztán végül mégis megérkezett. A téli szürkéséget felváltották az ébredező természet színei. Eljött a kerti munka ideje, és ezzel együtt egy újabb lehetőség arra, hogy az elhanyagoltságot a gondoskodás váltsa fel. Van, akiben tavasszal megmozdul valami, igyekszik balkonját, kiskertjét megszépíteni, virágokkal beültetni. Ha nincs kert vagy erkély, elég az ablakba, asztalra helyezett cserepes növény, és máris élettel telik meg a tér.

A gondozott virágágyás dísz a háznak, még ha kissé kopottas is az a ház. A kerti munka pedig eltávolít a napi gondoktól, örömet okoz. Legyen akár hivatás, akár hobbi – kertészkedni jó!

A vasút háza táján is elkélnek a virágok, és szerencsére lesz is bőven, mert megkezdődött az idei vasúti virágosítási akció. A növényültetési kampányban részt vevő kollégák jóvoltából háromszáznál is több állomásra és pályaudvarra kerülnek ki egynyári növények. Bevallom, a kezdeményezés kommunikációs támogatásának felelőseként szívügyemnek érzem a virágültetés és -gondozás sikerességét. Így lehetnek ezzel azok az „örangyalok” is, akik megálmodták a tervet, és akik két kezük munkájával részt vesznek az ültetésben és a gondozásban.

Néha reménytelennek látszik egy-egy állomás vagy pályaudvar megszépítése, tisztán tartása, és még elismerő tábla sem jár érte. Mégis szükségét érezzük, hogy díszítsuk, gondozzuk munkakörnyezetünket, ahol életünk nagy részét töltjük, és ahol rendszeresen több száz, akár több ezer utas is megfordul.

A naponta meglocsolt virágok a gondoskodást színnel, illattal hálálják meg, és a felsepert állomással együtt piros betűs tábla nélkül is hirdetik: „Tiszta udvar, rendes MÁV”.

Haraszi Katalin



4



8



15



29

Tartalomjegyzék

4 INTERJÚ

Beszélgetés Tuzson Bencével, a kötöttpályásjármű-fejlesztésért felelős miniszteri biztossal

7 HÍRVONAL

8 RIPORT

Látogatás Zéténynél, a kilencéves, vasútrajongó, Asperger-szindrómás kisfiúnál

10 FRONTVONALBAN

Bemutatjuk Besztercán Kornél mozdonyvezetőt

12 HÍRVONAL

15 ÖT ÉV, ÖTVEN FONTOS ESEMÉNY

Dávid Ilona 2012 óta áll a MÁV-csoport élén

20 ETIKAI RENDSZER

Mit tehetünk a MÁV-csoport tisztességes és átlátható működéséért?

22 BÜSZKESÉGEINK

Finta János: „Örökségül kaptam a hivatásom”

23 UTÁNPÓTLÁS

Jók közül a legjobbak

24 INTERJÚ

Beszélgetés Szörényi Szabolccsal, a vasútmodellezés szerelmesével

27 KÖRNYEZETVÉDELEM

Hulladék a vasút mentén: mások szemetét takarítjuk el

28 HÍRVILÁG

30 PROGRAMAJÁNLÓ

31 POSTAKOCSI

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság • Felelős kiadó: Morvai Katalin kommunikációs igazgató
Főszerkesztő: Gyüre József • Főmunkatárs: Gaál Péter • Hírszerkesztők: Gyüre József, Soós Botond
Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.
Telefon: 06 1 511-7310 • E-mail: ujsag@mav.hu
Szerkeszti a szerkesztőbizottság • Terjesztés: Varga Zsuzsanna
Címlap: Dénes Tamás
Fotók: Gaál Péter, Soós Botond
Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Gyüre József, Somogyi Marcell, Soós Botond

„Bátornak kell lenni!”

Tuzson Bence a hazai járműgyártás lehetőségeiről

Vagy veszünk egy nagy lélegzetet, és a HÉV teljes járműállományát lecseréljük, vagy csak egy részét, viszont akkor a többit felújítjuk” – nyilatkozta a Vasutas Magazinak Tuzson Bence, aki a vasútikocsi-állomány jelentős részét is lecserélné 2025-re. Kötőpályásjármű-fejlesztésért felelős miniszteri biztосként adott első interjújában hangsúlyozta: a vasút működésében jól érzékelhető a szemléletváltás, erősebb lett a szolgáltató jelleg és egyértelműen utasbaráttá vált.



Honlapjáról tudjuk, hogy családfáját az 1600-as évekig tudja visszavezetni, azt viszont nem, hogy ritka és különös vezetékneve honnan ered.

A családuink erdélyi, a név pedig szekely eredetű. De ennél talán érdekesebb lehet a Vasutas Magazin olvasói számára, hogy mérnökszülők gyereke vagyok, még a bátyám is műszaki ember. A gépgyártás, a gépipar iránti erős érdeklődésünket a családnak köszönhetjük.

Budapesti születésű, gyerekkorában nyilván hamarabb utazott HÉV-vel, mint vonattal. Emlékszik, mikor ült először vonatra, illetve mikor vonatozott utoljára?

Bár valóban Budapesten születtem, a család Hatvanban lakott. Mivel nem volt kocsink, hetente vonattal utaztunk a fővárosba az anyai nagyszüleimhez. Emlékszem, mennyire élveztem kihajolni az ablakon – akkor még kicsit lazábban kezelték a biztonsági szabályokat, mint manapság. Egyébként mostanában is előfordul, ha nem is túl gyakran, hogy vonattal megyek a választókerületembe. Pest megye 5. számú választókerületének vagyok az országgyűlési képviselője, így többek között Dunakeszi városának is, ahol a nagy múltú járműgyártó és -javító üzem működik. Ezért is viselem szívesen a hazai járműgyártás sorsát.

Milyen benyomásokra tett szert a vonatkozás révén? Fogadóóráin gyakran szóba kerül a MÁV?

Amikor a váci vonal felújítása zajlott, sokan panaszkodtak a beruházással járó kellemetlenségekre. Ma már viszont jó minőségű a pálya Vác felé, és a vonatok is korszerűek. Hamarosan a dunakeszi állomás is megújul, ahová kormányhivatal költözik, a gödi állomást pedig remélhetőleg ki fogják festeni. Azzal azért tisztában vagyok, hogy nem mindenütt ugyanez a helyzet. A vasúttársaság járműállománya meglehetősen heterogén az életkor, az állapot vagy a komfortfokozat tekintetében. A szemléletváltás viszont jól érzékelhető a vasút működésében: erősebb lett a szolgáltató jelleg és egyértelműen utasbaráttá vált a MÁV. Ez a lakossági megítélésben is érzékelhető. Persze, fontos, hogy milyen színvonalú kocsiban utazik az utas, de ha kedves és segítőkész vasutas kollégákkal találkozok, akkor az embernek még inkább az az érzése, hogy javul a szolgáltatás színvonala.

Ha már az imént Dunakeszit említet: járt már a járműjavítóban?

Persze, sokszor. Legutóbb tavaly, az

üzem 90. születésnapján. A vasúttársaság, illetőleg a Stadler szolnoki gyárában is megfordultam. Igaz, a pusztaszabolcsi karbantartóbázisra még nem jutottam el. Kötőpályásjármű-fejlesztési miniszteri biztосként felelősséggel tartozom a járműgyártás területéért, amit csak úgy lehet megismerni, ha az ember látja, miként zajlik az ország különböző részein a járműgyártás, mik a trendek és a tapasztalatok. Már a jelenlegi megbízatásom előtt volt szerencsém ellátogatni a Stadler svájci gyárába és Oroszország legnagyobb gépgyárába, a moszkvai Metrovagonmashoz is. A nemzetközi kitekintés elengedhetetlen ahhoz, hogy helyes irányokat jelöljünk ki a magyarországi kötőpályásjármű-gyártás számára. A jó példák átvételére kell törekednünk, és arra, hogy a hazai járműigényeket magyar gyártmányokkal elégítsük ki. Ehhez természetesen össze kell hangolni a magyarországi vállalatok tevékenységét, és érdekeltté kell tenni őket az együttműködésben. Magyarország nem bírja el, hogy párhuzamosan, egymás versenytársaként több gyártó jelenjen meg. A már itt lévők együttműködése viszont alkalmassá teheti az országot arra, hogy saját maga elégítse ki a hazai járműigényeket. Ha ezt a csehek meg tudták oldani, akkor mi is képesek vagyunk erre.

„A hazai járműigényeket magyar gyártmányokkal elégítsük ki!”

A Svájc és Oroszország közötti tengelyen hol lehet a helye a magyar kötőpályásjármű-gyártásnak?

Ma már egészen más trendek érvényesülnek, mint húsz vagy harminc éve, amikor nagy gyártók uralták a terepet. Manapság sorra erősödnek meg a kisebb gyártóközpontok, amelyek – együttműködésben a nagyokkal, de akár önállóan is – meg tudnak felelni a megrendelő igényeinek. A hazai cégeknek most az a feladatuk, hogy technológiát tanuljanak tőlük – elvégre annak idején családi vállalkozásként a Stadler is így indult, mint ahogy a Solaris is. A lengyel vállalat húsz évvel ezelőtt még sehol sem volt, s szinte lehetetlennek tűnt, hogy valaki belépjen a villamosgyártás területére. De akár a Škoda Transportationt is említhetném. Jó példa tehát van bőven. Ugyanezt célozza a kormány által elfogadott Irinyi-terv,

amely az iparfejlesztés irányait határozza meg, valamint hasonló stratégiai lépés volt a Budapestre szánt spanyol CAF-villamosok Dunakeszin történő összeszerelése is. Azoknak a fejlesztéseknek köszönhetően, amelyeket ez a projekt tett szükségessé, a Dunakeszi Járműjavító a villamos-összeszerelés mellett képessé vált más, bonyolultabb feladatok elvégzésére is. A járműgyártás fejlesztéséhez három területre kell összpontosítanunk: a szükséges gépállomány beszerzésére, illetve megfelelő fizikai infrastruktúra kialakítására, a szakemberképzésre, valamint az innovációra.

Ezek közül melyikkel állunk a legrosszszabban? Hogy lesz itt kötőpályásjármű-gyártás, ha a legfontosabb szakmákban munkaerőhiány van?

Nem mondanám, hogy bármelyikkel is jól vagy rosszul állnánk, inkább úgy fogalmaznék: mindegyik területen van teendő. Elengedhetetlen, hogy korszerű gépekkel, s a megvásárlásukhoz elegendő tőkével – hitellel vagy pályázati forrásokkal – is rendelkezzenek a vállalatok. Mint ahogy a gépek működtetésére képes szakemberekkel is. Köztudott, hogy például hegesztőből, lakatosból vagy villanszerelőből kevés van – a szakképzésre és az oktatásra komoly hangsúlyt fektetünk. A kormány áprilisban arra kérte fel a nemzetgazdasági, a fejlesztési és az emberi erőforrásokért felelős minisztert, hogy dolgozzanak ki programot a munkaerőhiány enyhítésére ezekben az ágazatokban. Több lépést is meg kell tennünk ezen a téren. Az első: erősítenünk kell a nem OKJ-s jellegű szakképzéseket. A következő: a normál szakképzés újraindítása, felfuttatása, valamint a duális képzések további fejlesztése.

Miért érdemes ebben gondolkodni?

A szakiskoláknak nincs arra lehetőségük, hogy drága, modern gépeket vásároljanak, amelyeket aztán szinte öt évente le kellene cserélniük a digitalizáció és a robbanásszerű fejlődés miatt. A duális képzés szerepe, hogy a diákok a gyakorlati oktatás révén szakmai tapasztalatokra tehetnek szert a vállalatoknál, megváltozhat a munkához való hozzáállásuk és szemléletmódjuk, könnyebb lehet a munkahelyi szocializációjuk, és lojálisabbá válhatnak a leendő munkaadójuk iránt. Ezért nem kerülhető el a szakiskolák újraindítása és a már meglévők fejlesztése – Dunakeszi esetében sem. Ami pedig a felsőfokú képzést illeti: olyan, magas szintű képzett szakemberekre van szükség, akik nemzetközi szinten is be tudnak kapcsolódni a vasúti innovációba.

Szinte az utolsó pillanatban vagyunk: az egyetemi oktatók és a gyakorlati szakemberek nagy nemzedéke lassan nyugdíjba vonul, miközben egyre több feladat tornyosul előttünk. Elég, ha csak arra gondolunk, hogy új HÉV-, fogaskerekű- és kisföldalatti-szerelvényekre van szükség. Ezeket az egyedi járműveket meg kell tudni tervezni, terveztetni, és le kell gyártatni.

Itt kaphatnának lehetőséget a magyarországi járműgyártók? A kormány korábban a nemzeti buszgyártási stratégiát is meghirdette, ennek ellenére „máig nincs magyar buszgyártás, csak külföldi alkatrészekből való magyar összeszerelés”. Tarlós István, Budapest főpolgármestere legalábbis így vélekedik.

Azért fontos, hogy első körben összeszerelő üzemek jöjjenek Magyarországra, mert első lépésként meg kell ismerni, el kell sajátítani a gyártási technológiát ahhoz, hogy később innovációban lehessen gondolkodni. Így vagyunk az autógyárakkal és a beszállítókkal is. Ami a gyártást illeti: olyan fejlesztéseket kell végrehajtaniuk a magyarországi vállalatoknak, hogy képesek legyenek helytállni egy uniós közbeszerzési versenyben.

A nem túl nagy hazai piac ellenére is megérné a tulajdonosoknak, hogy a magyarországi járműgyártásba fektessenek? Labdába tudnának rúgni

a nemzetközi pályán olyan nagyok mellett, mint amilyen a Bombardier vagy az Alstom?

A hazai vasúti személyszállítás esetében azt tapasztaljuk, hogy a több mint 2300 kocsiból álló járműállomány folyamatosan öregszik – annak ellenére, hogy hamarosan elindul a nagy kapacitású motorvonatok gyártása is. Előbb-utóbb tehát az egész járműállományt le kell cserélni. Én annak örülnék, ha 2025-re a vasútkocsi-állomány jelentős részét le tudnánk cserélni magyar cégek részvételével. De Európán kívül is vannak nagy vasúti programok. A Külgazdasági és Külügyminisztériumnak, valamint a Magyar Nemzeti Kereskedőháznak az exportlehetőségek feltérképezése a feladata. Időről időre felvetődik az egyiptomi projekt, de – számos más államhoz hasonlóan – Argentína is nagy vasútfejlesztésekben gondolkodik: a következő évtizedben az egész országot szeretnék behálózni vasúti sínekkel, tehát vasúti szerelvényekre is szükségük lesz. Reális cél, hogy a magyarországi cégek – összefogva a világ nagy gyártóival – bekapcsolódhassanak ilyen projektekbe. Bátorra kell lenni, és élni kell a kínálózó lehetőségekkel.

Ehhez pénz is kell.

A finanszírozási megoldások vizsgálata még tart. A Magyar Fejlesztési Banknál komoly szemléletváltás ment végbe az

utóbbi időben. Az új vezetés szerint egy fejlesztési banktól elvárható, hogy kivegye a maga részét a gazdaság és az ipar modernizációjából. Ez nemcsak lehetőség számára, hanem kötelesség is. Persze, az államnak is biztosítania kell az innovációhoz szükséges támogatásokat. A kormány az idejé és a jövő évben összesen 6,5 milliárd forintot biztosít a millenniumi kisföldalatti, illetve a fogaskerekű járműparkjának megújítására, két-két prototípus megtervezésére és elkészítésére. Az IC+ személykocsi beszerzésére pedig összesen 45 milliárd forintot szán a következő három évben. Annak felmérése még folyamatban van, hogy miként lehetne a HÉV járműállományát is megfiatalítani. Vagy veszünk egy nagy lélegzetet, és az egészet lecseréljük, vagy csak egy részét, a többit viszont felújítjuk. Ez pénzügyi és gazdasági kérdés. Az erre vonatkozó számítások és iránymutatások várhatóan még idén megszületnek, és akkor indulhat a gyártás vagy a felújítás előkészítése.

A Miniszterelnöki Kabinetiroda kommunikációs államtitkáráként úgy érzi, nincs ma elég kihívás a kormányzati kommunikációban, hogy még a köztötpályásjármű-fejlesztésért felelős miniszteri biztosi megbízatást is elvállalta?

Szívesen vállaltam ezt a feladatot, bár tényleg sok munkával jár, de szerencsére mindegyik területen tehetséges kollégákkal dolgozhatok együtt, akik jól végzik a munkájukat. Arra törekszem, hogy a lehető legtöbb információt gyűjtsem össze az adott szakterületről, hogy aztán a tettek mezejére lépjek. Nem szeretem vesztegetni az időt.

Azt látjuk, hogy nagy közösségimédia-használó: saját oldalán József Attila-verset éppúgy találni, mint családi vagy vasútszakmai eseményeket. Legutóbb a dédnagyapja, Tuzson János erdész-botanikus, és a nagyapja, ifjabb Tuzson János mezőgazdász tiszteletére készített emléktáblák avatásán készült fotókat tette fel. Fontos eszköz vagy szükséges rossz az ön számára a Facebook?

Óriási büszkeség, szinte leírhatatlan érzés volt, hogy Hatvan városa emléktábla-avatással, valamint a családunk történetét feldolgozó fotókiállítással emlékezett meg a felmenőimről. A közösségi médiát a mai világban szükségesnek és megkerülhetetlennek tartom. Hogy jó-e vagy sem, azt mindenkinek magának kell eldöntenie.

Morvai Katalin – Gyüre József
Fotó: Soós Botond

A vasúttársaság vezetőivel egyeztetett dr. Homolya Róbert

Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója meghívására 2017. május 4-én a budapesti MÁV-székházba látogatott dr. Homolya Róbert, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára, hogy találkozzon a MÁV Zrt. és a MÁV-csoport meghatározó leányvállalatainak vezetőivel. A megbeszélésen dr. Homolya Róbert részletes

tájékoztatást kapott Veszprémi Lászlótól, a MÁV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettesétől a vasúti pályahálózat üzemeltetéséről, Pál László stratégiai vezérigazgató-helyettesétől pedig a kiemelt vasútfejlesztési elképzelésekről és a MÁV-HÉV Zrt. működéséről. Csépe András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója a személyszállító vasúttársaság

működéséről beszélt a találkozón. Vidra András, a MÁV Zrt. infokommunikációs és technológiai rendszerekért felelős főigazgatója kollégáival látványos elméleti és gyakorlati bemutatót tartott a jegyértékesítő (JÉ) projekt működéséről, és annak a Nemzeti Elektronikus Jegyrendszer Platformhoz történő kapcsolódási lehetőségeiről.

A Stadler nyerte a tram-train-beszerzést



A Stadler Rail Valencia S.A.U. nyerte a MÁV-START Zrt. nyolc darab (plusz opcionálisan négy), dízel-villamos üzemű tram-train (vasút-villamos) beszerzésére kiírt pályázatát. A személyszállító vasúttársaság és a gyártó 2017. május 8-án írta alá a feltételes járműbeszerzési szerződést, amely csak akkor léphet hatályba, ha az európai uniós finanszírozásról szóló támogatási megállapodás is megszületik. Az egyenként 202 férőhelyes Stadler Citylink szerelvények len-

nének Magyarország tram-train járművei, amelyek Szeged és Hódmezővásárhely között szállítanak az utasokat a szükséges városi villamospálya-hálózat kiépítése, illetve a meglévő vasúti vonalszakasz felújítása után. A hibrid szerelvények a két város villamosvonalain elektromos üzemmódban, 70 km/h maximális sebességgel haladnának, a települések közötti nyílt vonalon pedig dízel meghajtással, 100 km/h-s sebességgel közlekednének. A moduláris

felépítésű, alacsony padlós, akadálymentes kialakítású Citylink korszerű utastájékoztató rendszerrel, légkondicionált, tágas utastérrel, valamint korszerű kamerarendszerrel rendelkezik, kerékpárok vagy babakocsi szállítására is alkalmas.

A MÁV-START a vonatkozó jogszabályok betartásával, a megváltozott infrastruktúrális keretek és a piaci lehetőségek figyelembevételével készítette elő és folytatta le a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) által elrendelt tram-train-beszerzést, amelyet EU-s forrásból kívánnak megvalósítani. A projekt támogatása kormányzati hatáskör, az NFM és a vasúttársaság elkötelezett annak végrehajtása mellett. A szerződés aláírását követően Csépe András, a MÁV-START vezérigazgatója a projekten dolgozó valamennyi kollégának megköszönte a szerzési eljárás lebonyolítását, majd a szakmai vezetők által kiválasztott öt munkatársat (dr. Cibulka Zita, dr. Bertus Péter, Földiák János, Kalló Róbert, Szakácsi Lajos) vezérigazgatói dicséretben részesítette.

Ez a MÁV már nem az a MÁV!



Ezzel a címmel tartott évvértékelő háttérbeszélgetést a MÁV-csoport vezetése a sajtó munkatársai számára 2017. május 16-án a vasúttársaság budapesti székházában. A találkozón Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója, Csépe András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója,

Bádonfainé Szikszay Erzsébet, a MÁV Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettese, valamint Pál László, a MÁV Zrt. stratégiai vezérigazgató-helyettese, a MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatója és Veszprémi László, a MÁV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettese tájékoztatta a sajtó képviselőit a nemzeti vasúttársaság elmúlt évéről, illetve jövőbeli terveiről.

A háttérbeszélgetésen többek között szó esett arról, hogy a vállalatcsoport adósságállománya 2010 és 2016 között 77 százalékkal csökkent, a kezelésbe vett, állami vagyonkörbe tartozó eszközök értéke viszont 359 milliárd forintról 952

milliárdra nőtt. A MÁV-START Zrt. hálózati utasforgalma – és azon belül a budapesti elővárosi forgalom is – 2016-ban nőtt az előző évhez képest, 2017-ben pedig tovább emelkedés várható. Kismértékű, de ugyancsak folyamatos növekedést mutat a MÁV Zrt. hálózat-hozzáférési díjbevétele is. A menedzsment bemutatta a vállalat új pályakarbantartási koncepcióját, valamint a saját, illetve európai uniós finanszírozású pálya- és állomásrekonstrukciók beruházásokat. A nemrég megalakult MÁV-HÉV Zrt.-vel kapcsolatban elhangzott: 2017-ben a tervek szerint jóval nagyobb összeget fordítanak fejlesztésre, mint a korábbi években.



„Mikor jössz megint, vasutas bácsi?”

Levelet hozott a posta szerkesztőségünknek márciusban. Ez önmagában nem egy nagy hír, de a „Kedves MÁV-os Igazgatóság”-nak címzett levél feladója nem más, mint Marton Zétény, a kilencéves, Asperger-szindrómás kislány volt. A vonatrajzzal is díszített levél írója beszámolt kerti vasútjáról, csehországi vonatol utazásáról, és meghívta a „vasutas néniket és bácsikat” otthonába, hogy meggyőződhesünk arról: jó gazdája a „Marton-kerti” vasútbirodalomnak. Ez már valami, de vegyük szépen sorba, hogy s mint volt!

A Vasutas Magazin tavaly áprilisban számolt be arról, hogy egy anyuka szokatlan kéréssel fordult a MÁV vezetőségéhez. A három saját gyermeke mellett két örökbe fogadott gyermeket is nevelő Martonné Török Katalin levelében azt írta, hogy az Asperger-szindrómás Zétény szenvedélyesen rajong a vasúttért, és nagyon örülnének bármilyen leselejtezett, használt, rozsdás vasúti tárgynak. A kollégák nem késlekedtek: Magyar Zoltán akkori TEB-főosztályvezető vezetésével a Marton család dunaharaszti házában udvarába igazi fénySOROMPÓT, tolatólámpát, helységnévtáblát és telefonos irányítóközpontot telepítettek. Természetesen óriási volt az öröm, a telepítési

akció híre pedig szinte „felrobbantotta” a hazai internetes közösségi médiát.

A Zétény meglepetéséről szóló képes tudósítás megjelent a Vasutas Magazin online kiadásában és bekerült Vasutas Magazin Krónika című évkönyvünkbe is. A Krónika tiszteletpléjának termézetesen elküldtük Marton-kert kis állomásfőnökének is. A köszönőlevélben kedves meghívást kaptunk a család otthonába, hogy láthassuk, a berendezések telepítése óta eltelt egy évben milyen jelentős fejlesztések történtek a kerti vasúton. Vasút bizony, nem is akármilyen! A család önerőből beruházott egy kis vasútra, ami házuk udvarában fut körbe a meggyfaalagúton át, érintve a menetrenddel, helységnévtáblával és paddal is ellátott állomásokat, a térből kirakott kis parkolót és az állomásfőnöki irodát. Mert egy rendes vasúton mindez megtalálható. Sőt, még menetjegyet is kell váltani rá.

Menetjegy váltása kötelező

„A MÁV sem jár ingyen” – mondja Zétény határozottan. „Ez igaz” – válaszoljuk, és gyorsan sorba állunk Varsányháza-központ állomás irodája előtt menetjegyéért. A szívélyes invitalásnak ugyanis Magyar Zoltán, azaz Zoli bácsi kíséretében tet-

tünk eleget, és örömmel vetettük bele magunkat a kerti vasúti életbe a napsütéses tavaszi napon.

Az utasok számára gondosan előkészített sorompópénzből kedvezményes menetjegyet váltunk, amelyet az állomásfőnök úr le is kezel. A vonatra felszállni csak balesetvédelmi oktatás után szabad, hiszen mégiscsak villamosított vasútról beszélünk. Az állomásfőnöki irodában oktatási naplót kell aláírunk, senki sem maradhat ki.

A vonat menesztése előtt Zétény ráharapással ellenőrzi az ajándékba vitt zöld jelzőtárcsa minőségét. Persze, hogy eredeti, mint ahogy a Gerzsenyi Gyula forgalmi csomóponti főnökségvezető jóvoltából ajándékozott gyermekvasutas egyenruha valódiságához sem férhet semmi kétség.

Egymás után felszállunk a piros kerti Railjetre, és megyünk körbe-körbe a vasúton Andrásfalva, Ottwand és Marton-kert állomás érintésével. Zétény mindenkit megutaztat nevetve, viccelődve, fülén kicsorduló izgalommal. A pálya felett áthajló meggyfaalagút felé haladva ijedten behúzzuk a nyakunkat, de a levelek, ágak így is végigsimítanak



minket, amin az ölünkben ülő kis masinista jól szórakozik. Rend van a kerti vasútbirodalomban, mindennek helye, ideje és funkciója van. Pontosan kidolgozott gépezet szerint működik a vasúti élet, és dolog is akad bőven.

„MÁV-os bácsi, te hány éves vagy?” – kérdezi Zétény Zolitól, amikor előkerül a műszaki ellenőrzési jegyzőkönyv. Mert bizony egyéves lett András, a fénySOROMPÓ, ezért fel kell mérni az állapotát. Az ellenőrzést András hibátlan, ütemes piros, majd fehér villogással veszi tudomásul. Amíg a vizsgálati jegyzőkönyv elkészül, a szülőkkal beszélgetünk.

Sory, Picur és a többiek

Az anyuka elmeséli, hogy Zétény vasúti iránti rajongása egy cseppet sem hagyott alább az elmúlt évben, mostani látogatásunkra is nagy izgalommal készült. Megtudjuk, az Asperger-szindróma egyik jellemzője, hogy az érintett személy érdeklődése egy szűk körre korlátozódik, amiben elmélyülve különleges dolgokat alkothat. Zétény egy teljes vasúti világot álmódott meg és hozott létre, érdekes elnevezésekkel és nyelvezettel. A fénySOROMPÓ rövidített beceneve Sory. Innen származik a kitárlt vasúttársaság neve (Sory Zrt.) és a sorompónyelv is, amelynek megértéséhez sory-magyar kisszótár is készült. Zétény szobájában Sorompóváros egész falat beborító rajza látható, ahol fénySOROMPÓK laknak és élnek minden napjaikat. Az apró részletekig kidolgozott vasúti birodalom biztonságérzetet ad Zétinek, akinek élete minden pillanatában jelen van valamilyen vasúttal kapcsolatos dolog. Ilyen például Picur, a kis műanyag sorompó, amit mindenhol magával visz, azzal is alszik. A fehér

kabalasorompó festése már rég feladta a harcot, lekopott a nagy igénybevéltől, ilyenformán sokkal inkább egy jégkrémpálcikára hasonlít.

A Zétény Művek beindul

Időközben elkészül a jegyzőkönyv, amelyben Zoli bácsi feketén-fehéren feljegyzi, hogy András teljesen egészséges, a vasút kifogástalanul működik, a MÁV-szignált játszó hangosbemondó azonban javításra szorul. Az ellenőrzés után kapunk egy kis pogácsát, üdítőt, és előkerül fényképes meglepetéstörténeink is. Zétény folyton izgatott, mindent szeretne megmutatni, elmondani. A tortaevésre sem jut ideje, de futtában lekapja a cukorfénykép egy darabját a torta tetejéről. Közben megmutatja rajzait és kedvenc telefonos játékát, amiben a Zétény Művek komplex vasúttársaságként minden szállításával foglalkozik, üzemelteti az infrastruktúrát, és gondoskodik arról, hogy az utasok és az áruk a megfelelő időben érkezzenek meg célállomásaikra.

Búcsúzáskor Zétény még felmászik a fénySOROMPÓRA, és átöleli – ugyanúgy, mint tavaly, amikor András a kertbe költözött. Most látszik igazán, mennyit nőtt kis vendéglátónk azóta. Elindulni nehéz, Zéti is marasztalna. Még megmutatja a trambulint, ugrál benne, az időt húzza. Még egy kézfogás, még egy ölelés. Izgalom, nyugtalanság. „Mikor jössz megint, vasutas bácsi?” – kérdezi, majd sietve hozzáteszi: „Egy hónap múlva lesz a születésnapom, akkor eljössz megint?”

Biztosan jövünk még, Zétény, ha nem is ilyen hamar. Addig is ügyeld a vasutat, és építsd tovább szépséges birodalmadat!

Haraszti Katalin
Fotó: Soós Botond



Ilyen is tud lenni a MÁV

Marton Zétény anyukája Facebook-oldalán tette közzé a fénySOROMPÓ telepítéséről és az ide látogatásunkról készült fényképeket. Martonné Török Katalin Facebook-bejegyzését az itt látható QR-kóddal olvasásával nézheti meg.



Felhívás

Ha ismer olyan vasutast, aki hivatásának teljesítésével összefüggésben emberségből jelesre vizsgázott, ossza meg velünk a történetet a sztori@mav.hu címen!

Gyermekálomból valóságos felnőttvilág



Kornél az esőben várakozik egy lehangozóan szürke, hűvös tavaszi napon. Ránk vár Budapest-Nyugati telephelyen, hogy a Vasutas Magazin bepillantasson munkájába és életébe. A barátságosan idő láthatóan nem szegte kedvét, szívélyesen üdvözlő minket. Szolgáltatfelvételre kísérjük, majd a szemünk láttára kelti életre a tárolóvágányon pihenő V43-ast. Közben árad belőle a szó és a hivatásteret.

Nem újdonság, hogy a MÁV-csoport munkavállalóit bemutatjuk magazinunkban. Számtalan módon igyekszünk láttatni, mennyire színes munkaközösség a miénk, milyen sokoldalú, elkötelezett munkatársak dolgoznak nap mint nap azért, hogy a magyar vasút működjön. Februári számunkban a MÁV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettese, Veszprémi László azt ígérte, hogy a vezetők jobban fognak figyelni a „frontvonalon” dolgozókra.

Besztercán Kornél idén júniusban lesz ke-reken harmincéves. Fiatalember, mégis évtizedes távlatokban tud visszatekinteni vasútszeretetére. Szakmai életútját már a kezdetektől fogva tudatosan építgeti. Családjában nem volt egyetlen vasutas sem, de ő kicsi kora óta a mozdonyvezetőségről álmodott. Idén ősszel lesz húsz éve, hogy gyermekvasutasként kapcsolatba került a szakmával. Az általános iskola után – a MÁV tanulmányi ösztöndíjasaként – vasútgépészeti szakközépiskolába járt. Kamaszként a nyári szünidőket a ferencvárosi műhelyben és az Északi Járműjavítóban töltötte,

ahol életre szóló tapasztalatokat gyűjtött. Később – már munka mellett – felsőfokú közlekedésmérnöki alapképzést is szerzett. A vasútra vágyó kisgyermek ma már felnőtt, 2008 júniusa óta mozdonyvezetőként dolgozik a „frontvonalon”.

Vasútbarát menetrend

Szolgáltatfelvétel után kimegyünk a fűtőházi ór helyre. Megtudjuk, hol pihen a 2226-os gépe, elindulunk megkeresni. Amíg bakatunk az esőben, beszélgetünk. A munka mellett további tanulmányokra készül, mert „a mozdonyvezető nem tudhatja előre, mikor következik be olyan egészségromlás, ami miatt alkalmatlanná válhat a munkakör betöltésére” – magyarázza. Előrelátásával kollégáit is ösztönözni szeretné. Úgy gondolja: „ha van más szakmánk, végzettségünk, azzal máris gyártottunk magunknak egy menekülőtervet.”

Hamar megtaláljuk a V43 1011-es Szilit. Kornél gondosan ellenőrzi a járművet, aztán felpattanunk a vezetőfülkébe. Első ránézésre tágas a tér, de három ember mozgása már komoly logisztikát igényel. A szolgálat előkészítésének üteme van, Botond kollégám jó fényképeket szeretne az újságba, én meg hangot rögzítek a cikkíráshoz. Mindhármunknak folyamatosan helyzetbe kell kerülnie a fülkében, ezért minden lépéssorozatot előre megbeszélünk. Közben a párválasztással és a családtervezéssel járó nehézségeket is megtárgyaljuk. Kornél választotta ápoló, ami azért is szerencsés, mert hasonló

munkarendje miatt kedvese könnyebben el tudja fogadni a folyamatosan változó mozdonyvezetői munkaidő-beosztást. Munkájuk miatt előfordul, hogy egy-egy hónapban alig találkoznak – máskor kicsit jobb a helyzet. A közös élet kialakításának nehézségei ellenére előre tekintenek, családalapításban gondolkodnak.

Szolgálatra készülődve óhatatlanul felvetődik a munkavállalók megbecsültségének és munkakörülményeinek kérdése. Rögtön kiderül, hogy Kornél szívén viseli a mozdonyvezetők sorsát, szakszervezeti tisztségviselőként pedig igyekszik a munkavállalók érdekeit összefogni, képviselni, és a döntéshozók felé közvetíteni. Már négy éve a Mozdonyvezetők Szakszervezete Északi Tagcsoportjának vezetője. Egyfajta erőpróbaként, szakmai kihívásként tekint az érdekképviseleti munkára. Tapasztalata szerint a munkáltató érti a problémákat, sok esetben be is fogadja a kezdeményezéseiket, de leszögezi: szerinte kéréseik nem a valóságtól elrugaszkodottak. „Ha egy úton tudunk haladni, és látjuk a fényt az alagút végén, az már eredmény” – jegyzi meg optimistán.

Középosztálybeli bér a nehézségekért

Az egy emberöltőnél is idősebb gép lassan ébredezik. Kornél lépésről lépésre magyarázza az indítás minden mozzanatát, közben a hivatás nehézségeire terelődik a szó. A vontatójármű-vezetők megszakítás nélküli munkarendje nemcsak fizikailag viseli meg a szervezetet, hanem lelki

Besztercán Kornél mozdonyvezető

Életkor: 29 év

Végzettség: Kvassay Jenő Műszaki Szakközépiskola, Budapest

Széchenyi István Egyetem, Győr, közlekedésmérnök, alapszak

Hobbi: mozdonyvezetés, külföldi vonatos utazások

Legjobb szakmai élmény: az új FLIRT motorvonat próbafutásának első kilométereit vezetőként megtenni, és jelen lenni az átadási ceremónián

Legrosszabb szakmai élmény: gázolós baleset

értelembe is embert próbáló – osztja meg velünk tapasztalatát. Tisztában van azzal, hogy a szigorú szabályozás és a közszolgáltatás folyamatossága miatt nehéz kialakítani a munkavállalók számára optimális rendszert, de feladatának érzi, hogy a lehetőségekhez mérten kiszámíthatóbb munkaidő-beosztás ügyében egyeztetéseket folytasson a munkaadóval. Hivatásának másik nehézségeként éli meg, hogy hajnali szolgálatkezdés esetén már az előző éjszakát is családjuktól távol, szolgálati helyükön kell eltölteniük a nem helyben lakó kollégáknak. Nemrég felújított tartózkodóhelyiségük elfogadhatóbbá teszi a várakozást, bár sok telephelyen még emelni kell a komfortszintet.

A nyugatra irányuló elvándorlási láz nem ragadta magával, itthon maradt. A hivatásával együtt járó nehézségek ellenére elismeri: a mozdonyvezetői munkáért járó bérrel hazai szinten középosztálybeli életformát lehet fenntartani. „A munkavállalói megbecsülésnek nem csak forintban kifejezhető mértéke van, a vasúttársaság sikerességének és pozitív külső megítélésének kulcsa a munkavállalók jó közérzete” – fogalmaz. Vannak már munkáltatói kezdeményezések a teljesítmény elismerésére, ami persze jólesik a munkavállalóknak. A megoldásra váró problémák hallatán adódik a kérdés:



Ki tudja?

A cikkben szereplő V43-as mozdonytípus a szakmában Szili beceneven ismert. A vasutas legendárium szerint a V43-as sorozat a szilícium egyenirányítós kivitelezés miatt kapta a Szili nevet. Meg nem erősített források szerint viszont a V43-ast Szellem elnevezéssel is illették korábban, ez állítólag az indításkor hallható szellőztetés magas hangja miatt ragadt rá.

Régebben, a beosztott mozdonyvezetői rendszerben egy-egy vontatójárműre két-három vezetőt osztottak be, akik szeretett mozdonyaiknak egyedi beceneveket adtak. A cikkben szereplő példányt egykor Jancsinak nevezték, ezt azonban körültekintő utánajárás ellenére sem sikerült ellenőrizni. Emiatt írásunkban nem is említjük „keresztnevet” a gépet. Ha bárki megbízható információval rendelkezik a cikkben szereplő V43 1011-es mozdony egyedi becenevéről vagy névadóiról, kérjük, ne habozzon, küldje el az ujsag@mav.hu e-mail-címre!

vajon megvan-e még az a lendület, amivel álma beteljesülésekor munkába állt? „Én ezt a munkát egy évtizedes távlatból is pontosan ugyanúgy szeretem, mint ahogy az első nap” – válaszolja, és bölcsen hozzáteszi: „csakúgy, mint a párkapcsolatokban, a szerelemből előbb-utóbb szeretet lesz – ahogy mondani szokás.”

Ezen egy pillanatra elgondolodom, bár nincs idő hosszasan merengeni, mert a szolgálat hamarosan elkezdődik, az utasokat pedig el kell szállítani. De a mozdonyvezető tudja, kik ülnek a háta mögött? Van-e, lehet-e kapcsolat a mozdonyvezető és az utas között? Kérdéseimre máris azt

magyarázza, hogy igazából a mozdonyvezetőn múlik, mennyire vonja bele magát az utasokkal való kapcsolatba, és hozzáteszi: ő maga utasközpontú szemléletet vall. Szerinte az utazóknak egyre magasabbak az elvárásai, és nemcsak a vonatok tisztaságával és pontosságával, hanem a tájékoztatás minőségével kapcsolatban is. Azonnal szeretné tudni, miért áll vagy miért nem jön a vonat, és a legfontosabb, amit tudni szeretnének, hogy mikor érnek célba. Az utastájékoztató hatékonyságán van még mit javítani – ismeri el.

Az üvegajtón is túl

Kornél rutinos mozdulatain látszik, jól ismeri és szereti az öreg V43-ast, de a modern motorvonatok kulturáltsága és kényelme őt is magával ragadja. Az új szerelvényekben csak egy üvegajtó választja el a vezetőt az utasoktól, „ezért úgy kell élni és dolgozni, hogy ha lefényképeznek minket vagy az utas a látottakat megosztja az interneten, az ne legyen vállalhatatlan” – részletezi az átlátható vezetőfülkével járó felelősséget.

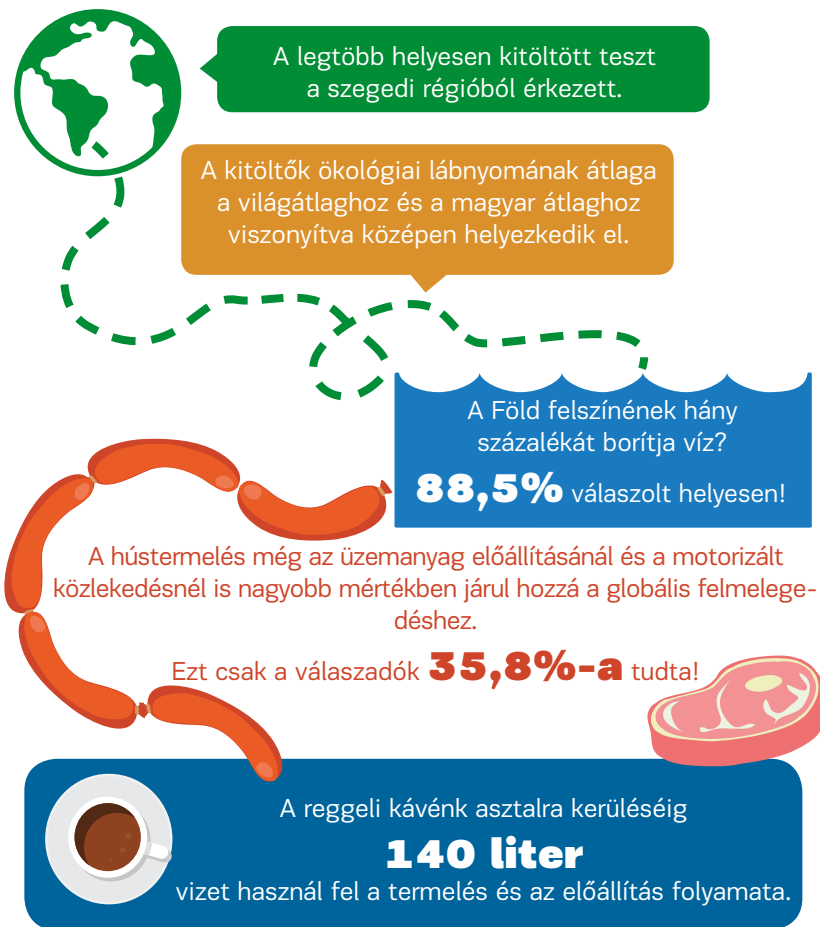
Beszélgésünk vége felé már tudom, a sok kapcsolónak, kallantyúnak és kütünek a vezető pontos protokoll szerint parancsol. Megtudtam, hogy mozdonyvezetőnek lenni önállóság, szabadság, de egyben természetesen óriási felelősség is. Ami viszont még ennél is lényegesebb, hogy Kornél fiatalabb kollégáinak szánt üzenete mindannyiunk számára megfontolandó: „Minden pályakezdő vasutas, fiatal tele van tervekkel, elképzelésekkel, álmokkal. Sajnos ezek azonban nem minden esetben valósulnak meg, ami letörheti a lelkesedést. Ilyenkor mindig gondoljanak vissza arra a napra, amikor nagy várakozás közepette kinyitották új munkahelyük ajtaját, és persze soha ne adják fel az álmaikat! Ez a legfontosabb.”

Haraszi Katalin
Fotó: Soós Botond

Több mint 700-an töltötték ki Föld-napi kvízünket

A Föld napja alkalmából meghirdetett kvízzátékunk április végén lezárult. Szeretnénk megköszönni mind a 740 résztvevőnek, hogy időt szakítottak a teszt kitöltésére! Örömmel láttuk, hogy sok helyes válasz érkezett, de a helytelen válaszoknak is örültünk, mert azokból is lehet tanulni. Reméljük, hogy a jövőben még több munkatársunkat tudjuk elkötelezetté tenni a környezet védelme iránt.

A kvíz kitöltésében a budapesti régióban dolgozók voltak a legaktívabbak, innen kaptuk a legtöbb választ. Ugyanakkor a szegedi területen volt legmagasabb a helyes válaszok aránya. A legtöbb helyes megoldás a földfelszín víztakaró rétegének aránya és az esőerdők fának oxigénkibocsátása kapcsán érkezett, míg a legtöbb téves választ a globális felmelegedéshez való ipari hozzájárulással és a szelektív hulladékgyűjtés arányával kapcsolatban kaptuk. Hiszen ki gondolná, hogy a hústermelés nagyobb mértékben járul hozzá a globális felmelegedéshez, mint a közlekedés? És bár a többség úgy tippelte, hogy 15 százaléknál kevesebbet gyűjtünk szelektíven, miközben 21-et, azért valljuk be: a magasabb szám is elgondolkodtatóan alacsony. A fogyasztási szokásainkra vonatkozó kérdésekben jelentősen alábecsültük környezetterhelésünket. Pedig az igazság az, hogy egy évben átlagosan 180 kilogramm ételhulladékot termelünk fejenként, és a reggeli kávénk asztalra kerüléséig 140 liter vizet használ fel a termelés és az előállítás folyamata. Hatásunk a környezetre szembeötlő.



67. VASUTASNAP

Budapest
Celldömök
Nyíregyháza

Pécs
Szeged
Szolnok

Kérjük, étkezésijegy-igényét az interneten, a www.mavcsoport.hu/vasutasnap/etkezesi-jegy-igenyles oldalon jelezze 2017. június 9-ig!



A 2017. május 31-ig online jelentkező munkatársaink között értékes ajándékokat sorsolunk ki!

Vasutasnap Juliális

2017. július 8.

Pályaorientációs nyílt nap a Vasúttörténeti Parkban



Milyen lesz a jövő személyszállítása? Mit kell tudni a korszerű vasúti járművekről és a legújabb járműfejlesztési trendekről? Milyen a korszerű pályaépítési technológia?

Mit jelent a pályafenntartás és a pályadiagnosztika a mindennapokban? Mit csinál egy biztosítóberendezési mérnök? Milyen a vasúti informatika, távközlés és villamo-

senergia-ellátás a XXI. században? Hogyan zajlik a forgalomirányítás? Ilyen és ezekhez hasonló kérdésekre kaphatott választ az a 120 egyetemista és 270 szakgimnáziumi tanuló, illetve felnőtt kísérő, akik május 15-én ellátogattak a Magyar Vasúttörténeti Parkba a MÁV-csoport nyílt napjára. A XXI. századi technológia a MÁV-nál című rendezvényen regisztrációt követően, díjmentesen vehettek részt az érdeklődők.

A nyílt napon a forgalmi, a biztosítóberendezési, az erősáramú, a távközlési, az informatikai, a pályaépítési, a pályakarbantartási és a pályadiagnosztikai, valamint a járműfejlesztési, a járműkarbantartási, a gépészeti, az ingatlangazdálkodási és értékesítési szakterület mutatkozott be rövid előadásokkal és interaktív standokkal, továbbá az FMK-008 síndiagnosztikai mérővonatot és egy IC+ kocsi is meg lehetett tekinteni. A szervezésben a vállalatcsoport négy cégének közel száz munkavállalója működött közre.

Együttműködés a Debreceni Egyetemmel

Újabb együttműködési megállapodást kötött a MÁV-csoport 2017. május 9-én, ezúttal a Debreceni Egyetemmel. A dokumentum aláírói az egyetem akadémiai tudásának és a vasúttársaság szakmai tapasztalatainak ötvözésével kívánják emelni a hazai műszaki, technológiai és természettudományi képzés színvonalát. Az együttműködés célja közös

képzési és kutatási programok, illetve tudományos események szervezése, szakmai gyakorlóhelyek biztosítása, valamint a kiemelkedő tehetségek egyéni gondozása. E célok megvalósítása érdekében a felek mozgósítják saját szakmai kapcsolatrendszerüket, és intenzívebben bekapcsolódnak egymás tevékenységébe is.

A MÁV-csoport eddig a Budapesti Corvinus Egyetemmel, az Óbudai Egyetemmel, a győri Széchenyi István Egyetemmel és a Dunaújvárosi Egyetemmel írt alá együttműködési megállapodást. A MÁV vezetése mindent megtesz azért, hogy a cégcsoport számára hosszú távon is biztosítsa a magasan képzett munkaerő utánpótlását.

Vasutas szakmai és műveltségi vetélkedő

A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ a vasúti tisztaképzés elindításának 130. évfordulója alkalmából kétfordulós vasutas szakmai és műveltségi vetélkedőt hirdet vasutas munkavállalók számára. A vetélkedő célja a tudásbázis erősítése, a kimagasló szakmai tudással rendelkező szakemberek elismerése, elkötelezettségük növelése.

A versenyre egy írásbeli feladat teljesítésével nevezhetnek a háromfős csapatok. A hat legjobb eredményt elérő csapat meghívást kap a budapesti Baross Gábor Oktatási Központban (BGOK) rendezendő országos döntőre. A csapatok összeállítását illetően nincs semmilyen megkötés, de célszerű, hogy a tagok kö-

zött forgalmi ismeretekkel rendelkező személy is legyen. A vetélkedő témakörei: vasúttörténet, forgalmi ismeretek, egyéb szakterületi ismeretek (vasútgépészet, pálya, TEB, személyszállítás stb.), vasúti oktatás. A zsűri elismert vasúti vezetők és szakemberekből áll, akik a verseny első hat helyezettjét díjazták.

Az első forduló a BGOK honlapjáról (www.bgok.hu) 2017. június 10-től letehető feladatlap beküldésével teljesíthető 2017. június 30-ig. A kitöltött feladatlapot a következő címre kell postán beküldeni: Baross Gábor Oktatási Központ, 1087 Budapest, Luther u. 3. Kérjük, a borítékra írják rá: *Vasutas szakmai és műveltségi vetélkedő*. A beszakent feladatlap e-mailben is továbbítható a



keszmann.janos@bgok.hu e-mail-címre *Vasutas szakmai és műveltségi vetélkedő* tárgymegjelöléssel.

A hat legeredményesebb csapatot a szervezők július 31-ig értesítik arról, hogy bekerültek a döntőbe, amelyre 2017. szeptember 15-én 10 órától kerül sor a Baross Gábor Oktatási Központban.

Személyi változások a MÁV SZK Zrt. vezetésében



Bádonfainé Szikszay Erzsébet 2017. április 30-ig töltötte be a MÁV Szolgáltató Központ (SZK) Zrt. vezérigazgatói pozícióját; a MÁV Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettesi feladatait továbbra is ő látja el. Bádonfainé Szikszay Erzsébet sikeres évvárast követően adta át a MÁV SZK vezérigazgatói pozícióját Zala Vikornak (képünkön).

További változás, hogy 2017. április 1-jétől Vidra András helyett Sáránci Attila tölti be a MÁV SZK Zrt. IT-üzletágvezetői pozícióját. Vidra András továbbra is ellátja a MÁV Zrt. infokommunikációs és technológiai rendszerekért felelős főigazgatói feladatait.

Korszerűsítik a Kelenföld-Százhalombatta vonalat



Az érintett szakaszon összesen 49 kilométernyi hézag nélküli vágány épül, és a teljes kétvágányú szakaszon korszerűsítik a felsővezetékét. Átépül Háros, Nagytétény-Diósd és Érd állomás, és megújul Budafok, Budatétény, Barosstelep, Érdliget és Érd felső megállóhely is: magas peronokat alakítanak ki, új peronaluljárók, rámpák, liftek és perontetők épülnek,

valamint a térvilágítást is modernizálják. A P+R és a B+R parkolóknak köszönhetően a teljes vonalon kényelmesebbé válik a vasút megközelítése. A korszerűsítéshez kapcsolódóan 27 híd, kerethíd és átteres, valamint 13 kilométernyi zajvédő fal épül. A közlekedésbiztonságot növelik az új, illetve átépítendő gyalogos- és peronaluljárók, külön szintű és szintbeli

csomópontok. A vonalszakasz biztosítóberendezésének korszerűsítése és az ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítéséhez kapcsolódó kiegészítő munkálatok során megvalósul Háros, Nagytétény-Diósd és Érd állomás felvételi épületének teljes körű rekonstrukciója. Érden új blokkmesteri épület készül, és felújítják a vontatási transzformátor-alállomást is. A beruházás részeként korszerűsítenek három állomási és három nyílt vonali útátjárót, továbbá modern távközlési berendezéseket, optikai hírközlő kábeleket, új vasúti üzemirányító, utastájékoztató, valamint tűz- és vagyonvédelmi rendszert építenek ki. Új elektronikus állomási biztosítóberendezést, valamint a nyílt vonalakon önműködő, emelt sebességű térközbiztosító berendezést is telepítenek. A fejlesztéseknek köszönhetően 2020 végétől 120 km/h-s sebességgel közlekedhetnek majd a vonatok a Kelenföld és Százhalombatta közötti, 20,5 kilométeres vonalszakaszon. A MÁV-csoport szerint a vasút a felújítás után az egyéni közlekedésnél is gyorsabb alternatívát fog biztosítani az erre közlekedőknek.

Rajzpályázat a sokszínűség jegyében

Május 29. és június 2. között első ízben rendezik meg Magyarországon a Sokszínűség Hetét, amelynek az Európai Unióban már évekre visszatekintő hagyománya van.

A MÁV-csoport a kezdeményezés alkalmából rajzpályázatot hirdet a vasutas munkavállalók gyermekei számára három korcsoportban (óvodás, általános iskolás alsó tagozatos, általánosiskolásfelsőtagozatos):

Szeretsz rajzolni? És tudod, mit jelent a sokszínűség? Azt, hogy minden ember egyenlő, azaz mindenkivel egyformán kell bánnunk, függetlenül attól, hogy milyen színű a bőre, férfi vagy nő, egészséges vagy fogyatékkal élő, fiatal vagy idős. Mi jut eszedbe a sokszínűségről? Rajzold le, és küldd el nekünk!

Az A4-es méretű, tetszőleges technikával elkészített alkotásokat 2017. június

9-ig várják a MÁV Zrt. Humánerőforrás Vezérigazgató-helyettesi Szervezet címeire (1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.). A borítékra, kérjük, írják rá: RAJZPÁLYÁZAT.

A szervezők mindhárom kategóriában a három legjobb munkát díjazják, és kiállítják őket a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút állomásain.

Elindult a MÁV-START nemzetközi utazásokkal foglalkozó Facebook-oldala.

@mavstart.nemzetkozi



Öt év, ötven fontos esemény

Korábban nem számíthattak hosszú hivatali évekre a MÁV vezetői: a rendszerváltás óta 18 elnöknek, illetve vezérigazgatónak, de több miniszternek és miniszteri biztosnak is beletört a bicskája a vasúti közlekedés reformjába. A vállalat kulcspozícióiban egy-két, de jó esetben is legfeljebb három évig maradtak a kinevezettek. A fordulatra egészen 2012-ig kellett várni. A Vasutas Magazin összegyűjtötte a Dávid Ilona elnök-vezérigazgatóvá történő kinevezése óta eltelt öt év 50 legfontosabb eredményét és emlékezetes eseményét.

A MÁV átalakításának 1990 óta mindegyik kormány nekifogott, majd kényszerűen megfutamodott. Nem véletlenül. Az Állami Számvevőszék egyik tanulmánya szerint ugyanis a rendszerváltás óta elmaradt fejlesztések értéke a vasúttársaság esetében 2010-re már meghaladta a 2100 milliárd forintot. Sokáig úgy tűnt, hogy ez az irány 2010 után is

folytatódik. A korábbi vezetők általában arra panaszkodtak, hogy a MÁV bonyolult érdekviszonyok metszéspontjában helyezkedik el, ahol nehéz konszenzust teremteni az egymásnak gyakran ellentmondó érdekek és szándékok között. S bár többé-kevésbé mindegyikőjük tudta, hogy mit kellene tenni, a feladatok végrehajtására szinte sosem volt erő, sem pénzügyi, sem politikai mozgáster.

A fordulatot Orbán Viktor kormányfő 2012. márciusi, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara konferenciáján elmondott beszéde jelentette. A miniszterelnök akkor úgy fogalmazott, hogy „a MÁV átalakításába beletört a bicskánk. Vagyis nem beletört, hanem beleszorult. Most egy második próbálkozást teszünk. De ha nincs gondolkodásmódbeli változtatás, akkor sosem lesz életképes vállalat. És ha nem történik radikális változtatás, akkor ebben a ciklusban nem fogunk eredményt elérni.” A „radikális változás” egyrészt személycserét jelentett – Szar-

vas Ferencet Dávid Ilona váltotta az elnök-vezérigazgatói székben –, másrészt a kormány felismerte: meg kell szüntetni azt a több évtizedes gyakorlatot, amelynek az volt a lényege, hogy az állam megrendelte a vasúti szolgáltatást, amelyet csak részben fizetett ki, ezért a vasútvállalat fokozatosan felélte a jövőt, és folyamatosan hitel felvételére kényszerült.

Erre a fordulatra is szükség volt ahhoz, hogy a vasútfejlesztés fontossága mára megkérdőjelezhetetlenné váljon.

A Vasutas Magazin Dávid Ilona elnök-vezérigazgatóvá történő kinevezésének ötödik évfordulója alkalmából összegyűjtötte az elmúlt időszak 50 legfontosabb eredményét és emlékezetes eseményét.



2012

1. Május 24.: Dávid Ilona vette át a MÁV-csoport irányítását.

2. Október 5.: A MÁV-csoport több mint félezer irodai dolgozója önkéntes takarítást vállalt a fővárosi és az elővárosi állomások környékén.

2.



4.



6.



7.



10.

2014

12. Január 16.: Felavatták a MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft. saját fejlesztésű és gyártású, darus vasúti járműszerelevényét a jászkiséri központban.

12.



2013

3. Március 19.: Aláírták a FLIRT motorvonatok szállítási szerződéseit.

4. Május 10.: A Budapest–Belgrád vasútvonal felújításáról írt alá szándéknyilatkozatot a MÁV és a szerb vasúttársaság Belgrádban. Ezt megelőzően a Parlamentben a kínai féllel találkozott Dávid Ilona, a MÁV elnök-vezérigazgatója.

5. Június 3.: Eredményesen működött a MÁV csoport- és vállalati szinten is. A MÁV Zrt.-nek évtizedek óta először sikerült pozitív üzemi eredményt elérnie.

6. Június 8.: A Duna áradása miatt 15 tehervagonnyi kőzúvalékkal erősítették meg a vasúti pályát Almásfüzitő és Komárom között. A Komárom és Esztergom közötti vasútvonalon Dunalmásnál az árvíz negyven méter hosszan kimosta a sínek alól a vasúti töltést.

7. Szeptember 19.: A MÁV-START Zrt. és a fejlesztési tárca képviselői tíz évre szóló vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződést írtak alá.

8. Október 17.: A MÁVINFORM új rádióadókon kezdte meg, illetve kezdte újra a reggeli és délutáni vonatos csúcsforgalmi időszakban a napi élő rádiós bejelentkezést.

9. November 11.: A MÁV Zrt. irányításával megkezdte működését az Európai Unió 7-es számú vasúti árufuvarozási korridora, a Rail Freight Corridor 7. A MÁV nyolc európai vasúti pályahálózat-működtető és egy kapacitáselosztó társasággal két éven át készült az RFC-7 kialakítására.

10. November 14–15.: Budapesten tartotta plenáris ülését a Transzszibériai Szállítók Koordinációs Tanácsa. A rendezvényt követően Golden Chariot (Arany Fogat) díjat kapott Dávid Ilona a nemzetközi vasúti kapcsolatok erősítésében végzett tevékenységéért. A kitüntetés az orosz parlament és az orosz közlekedési minisztérium egyik legmagasabb ágazati elismerése.

11. December 11.: A Nemzetközi Vasútegylet (UIC) Európai Vezetőbizottságának tagjává választották a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatóját.

13. Március 31.: Levizsgáztak az első női motorvonat-vezetők.

14. Április 3.: A világhírű Kobajasi Kenicsiró, a MÁV Szimfonikus Zenekar állandó vendégkarmestere vasúti érdemérmét vett át Dávid Ilonától.

15. Május 12.: A vállalatcsoport vezetése 2014 májusában évértékelő és munkavállalói fórumokat tartott a területi igazgatóságok központjaiban.

16. Május 30.: A régió versenyképes vasúti közlekedésének megvalósítása érdekében megállapodást írtak alá a V4-országok (visegrádi négyek) vasúti vezérigazgatói Balatonfüreden.

17. Június 5.: A vasúttársaság meghirdette a *Tisztán a vasúterért – összefogás a vonzóbb állomásokért* önkéntes programsorozatát.

18. Június 16.: Visszavette a józsefvárosi „kínai piac” területét a MÁV. A bérlő több tonnányi törmelék, szemetet és óriási felfordulást hagyott maga után.

19. Június 21.: A gyermekvasutasok hagyományos avatóünnepségén a Bendegúz nevet kapta az Mk45-2004 pályaszámú dízelmozdony.

20. Július 11.: A Vasutasnapon a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megerősítette tisztségében Dávid Ilonát, aki újabb három évre kapott megbízást a MÁV igazgatóságának élén.

21. Augusztus 22.: Magyar Érdemrend Lovagkeresztje (polgári tagozat) kitüntetését vehetett át Dávid Ilona.

22. Szeptember 9.: Megkezdődött a dél-balatoni vasútvonal fejlesztése.

23. Szeptember 25.: Bemutatták a vasutasok – magyar tervezők által készített – legújabb egyen-formaruháit.

24. Október 6.: A vasútfejlesztésben egyedülálló technológiával, 36 óra alatt került a helyére a Szolnok–Szajol vasúti szakasz új Tisza-hídja.

25. Október 15.: Ünnepélyes rendezvény keretében állította forgalomba az első új FLIRT motorvonatokat a MÁV-START és a GYSEV. Amszterdamban a MÁV elnyerte a vasútépítész Oscarját, a Brunel-díjat.

26. Október 21.: Forgalomba állt a MÁV-START két új, hazai fejlesztésű és gyártású IC+ személykocsija.



27.



28.

14.



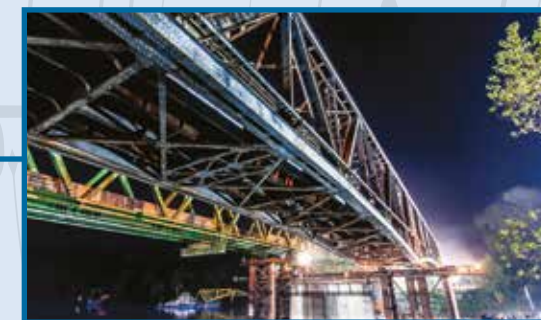
15.



20.



24.



25.



2015

27. Június 22-től két hétre bezárt a budapesti Nyugati pályaudvar a halaszthatatlan karbantartási és felújítási munkák miatt.

28. Szeptember 5.: Nemzetközi sajtótájékoztatót tartott a társaság a Keleti pályaudvaron a migránshelyzet miatt.

29. Szeptember 24.: Harmadszor választotta vezetőbizottsági tagjává az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége (CER) Dávid Ilonát.



30.

30. Október 21.: Elkészült a pécsi vasútállomás rekonstrukciója.

31. Október 22.: Húszezer forint értékű étkezési Erzsébet-utalványt kapott a menekülthelyzet kezelésében érintett mintegy 1400 vasutas. A társaság több vezetője is magas szintű elismerést vehetett át.

32. November 5.: Elkészült Magyarország legnagyobb vasúti fejlesztése, a Szajol és Püspökladány közötti vasútvonal felújítása.

33. November 24.: A duális képzésről kötött együttműködési megállapodást a MÁV-csoport és a Dunaújvárosi Főiskola.

34. December 21.: Tíz évre szóló pályaműködtetési szerződést kötött a nemzeti fejlesztési és a nemzetgazdasági tárca a MÁV Zrt.-vel és a GYSEV Zrt.-vel.

2016

35. Január 18.: Felavatták a MÁV-START gyermekrajzokkal díszített mozdonyát. A felmatricázott járműre a MÁV-csoport *Ha nagy leszek, vasutas leszek!* rajzpályázatának két győztes műve került fel.

36. Március 7.: Újrindította és kibővítette együttműködési programját az önkormányzatokkal a MÁV.

37. Április 4.: A MÁV-csoport bemutatta új jegyértékesítési rendszerét.

38. Szeptember 6.: Magyar Termék Nagydíjban és Innovációért Nívódíjban részesült az IC+ kocsi.

39. Szeptember 21.: A vasúttársaság a berlini InnoTrans kiállításon mutatta be az FMK-008 jelzésű, korszerű, magyar cégek közreműködésével fejlesztett síndiagnosztikai mérővonatát.

40. Szeptember 29.: Felső szintű tárgyalást folytatott az ÖBB Holding, a MÁV-csoport, a GYSEV, az RCH és az NFM.

41. Szeptember 30.: Elindult a *Főnökforda, avagy kérdezz, felelek!* elnevezésű kezdeményezés, amelynek keretében Dávid Ilona egy-egy munkavállaló szolgálatvégzésébe kapcsolódott be.

42. Október 11.: A MÁV-START és a GYSEV belföldi menetrendje bekerült a Google Térkép online útvonaltervező rendszerébe.

43. November 24.: Zökkenőmentesen vette át a HÉV-et a fővárostól a MÁV-csoport. Az utasok semmit sem vettek észre az átállásból.

44. December 19.: Újabb mérföldkövéhez érkezett a magyar vasúti személyszállítás: teljessé vált a FLIRT-flotta.



35.



37.



38.



43.



45.



48.



50.

2017

45. Január 26.: Jubileumi vevőtálalkozó a hazai vasúttikérrő-gyártás 65. és a VAMAV Kft. megalakulásának 25. évfordulóján Gyöngyösön.

46. Február 9., 13., 16.: Együttműködési megállapodást kötött a MÁV az Óbudai, a Corvinus és a Széchenyi István Egyetemmel.

47. Március 9.: Műemlékvédelmi szempontok szerint, 1,6 milliárd forint európai uniós forrásból újult meg a kaposvári állomás.

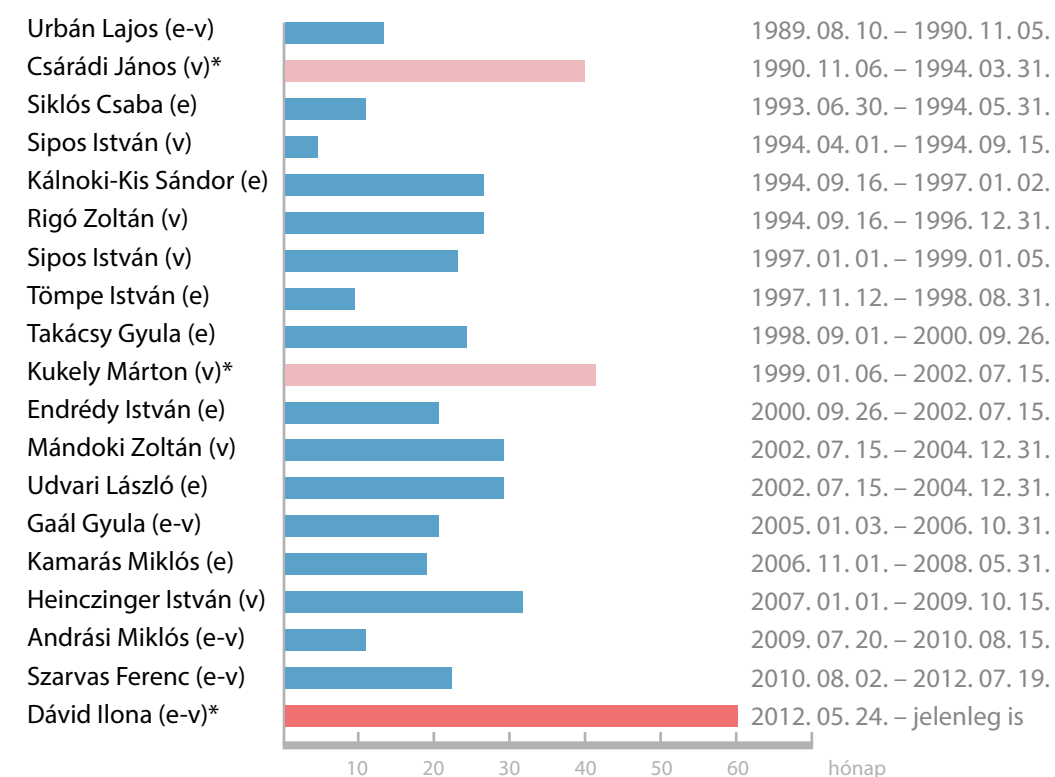
48. Március 13-án a vasúttársaság és a hét szakszervezet átlagosan 30 százalékos béremelésről írt alá három évre szóló megállapodást.

49. Április 6.: A MÁV-csoport új vállalatirányítási rendszerre állt át. Az INKA Magyarország egyik legnagyobb fejlesztési projektje volt.

50. Április 12.: Negyven darab nagy kapacitású, emeletes motorvonat vásárlásáról írt alá szerződést a MÁV-START és a Stadler. A KISS elnevezésű járművek első példányai 2019 tavaszán állhatnak forgalomba.

Összeállította a Vasutas Magazin szerkesztősége

Elnökök és/vagy vezérigazgatók a MÁV élén a rendszerváltás óta*



*A három leghosszabb megbízatás (e=elnök, v=vezérigazgató, e-v=elnök-vezérigazgató)

Forrás: Operatív HR-igazgatóság

Középpontban az etikus magatartás

Mit tehetünk a MÁV-csoport tisztességes és átlátható működéséért?

Az etikai bejelentő- és tanácsadó rendszert még 2011-ben, a vállalati kultúra fejlesztése érdekében hívta életre a Szabályozás, Etika és Kockázatmenedzsment (Compliance), illetve a Biztonsági Főigazgatóság. Ekkor alakult meg a Megfelelőségi Bizottság is, amely csoportszinten jogosult a bejelentések kezelésére és kivizsgálására. A Vasutas Magazin arra kérte a testületet: értékelje az eltelt időszakot, s néhány tanulságos történetet osszon meg az olvasókkal.

Az etikai bejelentő- és tanácsadó rendszer, valamint a Megfelelőségi Bizottság tevékenységét Az etikai és más előírásokat sértő helyzetek, visszaélések feltárásának és kivizsgálásának rendjéről szóló, 30/2015. (VI. 26. MÁV Ért. 11.) számú elnök-vezérigazgatói utasítás szabályozza. Az eljárásrend garanciákat biztosít az információk és az adatok védett módon történő kezeléséhez.

A rendszer célja, hogy az Etikai Kódex normáinak megsértése, a közérdek sérelme esetén nyomon követhetően, az egyenlő bánásmód elvét betartva tárják fel az okokat, és olyan megoldások szülessenek, amelyek a MÁV-csoport és a munkavállalók érdekeit egyaránt szolgálják. Jelentős érdeme, hogy a bejelentések egy kézben történő kezelése átfogó képet ad a MÁV-csoport működési zavarairól. A rendszer működését a MÁV Zrt. felügyelőbizottsága ellenőrzi. A lefolytatott vizsgálatokról az elnök-vezérigazgató, az igazgatóság, valamint a könyvvizsgáló kap rendszeres tájékoztatást.

Tanácskérés és bejelentés

Az etikai megkereséseknek két típusa van. A tanácskérés azt jelenti, hogy gyanú vagy bizonytalanság esetén lehetőség van az etikai bejelentéseket kezelő munkatársakkal felvenni a kapcsolatot, és a helyzet rövid ismertetésével tanácsukat kérni a lehetséges lépésekről. (Az ilyen megkere-

sést a rendszerben nem rögzítik.) A másik típus a bejelentés, azaz konkrét eset vagy megalapozott gyanú jelzése, amelyet a bejelentéseket kezelő munkatársak mérlegelés nélkül nyilvántartásba vesznek és a Megfelelőségi Bizottság elé tárnak.

Az eljárás alanya (bejelentett) bárki lehet, akinek magatartásával vagy tevékenységével kapcsolatban megalapozott kifogás vetődik fel. Kik tehetnek bejelentést vagy kérhetnek tanácsot? Elsősorban a MÁV-csoport tulajdonosai, munkavállalói, partnerei és a szolgáltatásait igénybe vevők. A bejelentő hozzájárul az általa megadott személyes adatok kezeléséhez, de ezeket a bejelentésétől elkülönítetten, zárt borítékban tárolják. Egyéni problémák – például jövedelemelszámolási, vezénylési, szerződésre vonatkozó kérdések – kivizsgálása nem lehetséges a bejelentő személyes adatainak felfedése nélkül, de a személyes adatokat ilyenkor is védelem illeti meg.

A rendszer kezeli a névtelen bejelentéseket is, azonban azokat csak akkor kell kivizsgálni, ha alapos okkal feltételezhető a MÁV-csoport üzleti érdekeinek, valamint a vasúti közlekedés biztonságának sérelme, illetve minden elvárt információt tartalmaznak. A több címzettnek is elküldött, de ugyanazt tartalmazó megkeresést a rendszer egyetlen eljárás keretében kezeli. A MÁV-csoport bármely vezetőjéhez beérkező, és az Etikai Kódexben foglalt megsértésére, gazdasági visszaélésre, esetleg szabály- vagy törvényellenes tevékenységre utaló jelzéseket is az etikai bejelentőrendszerhez továbbítják.

A bejelentő azzal segítheti leghatékonyabban a tények feltárását és a kifogásolt helyzet megszüntetését, ha észrevételeit részletesen ismerteti: mit, mikor, hol és milyen körülmények között észlelt, ki(k) volt(ak) részese(i) a kifogásolt magatartás-

nak vagy tevékenységnek, okozott-e hátrányt a kifogásolt helyzet, valamint ismétlődő cselekményről van-e szó. Ha vannak bizonyítékok is, akkor azokat célszerű a bejelentés során átadni.

A Megfelelőségi Bizottság havonta ülésezik, 2011 novembere óta több mint 1410 határozatot hozott. Ezek többségével a MÁV Zrt. szervezeteit és leányvállalatait kérte fel olyan intézkedések végrehajtására, amelyek megakadályozhatják a feltárt problémák ismétlődését, vagy megszüntethetik a visszaélési lehetőségeket.

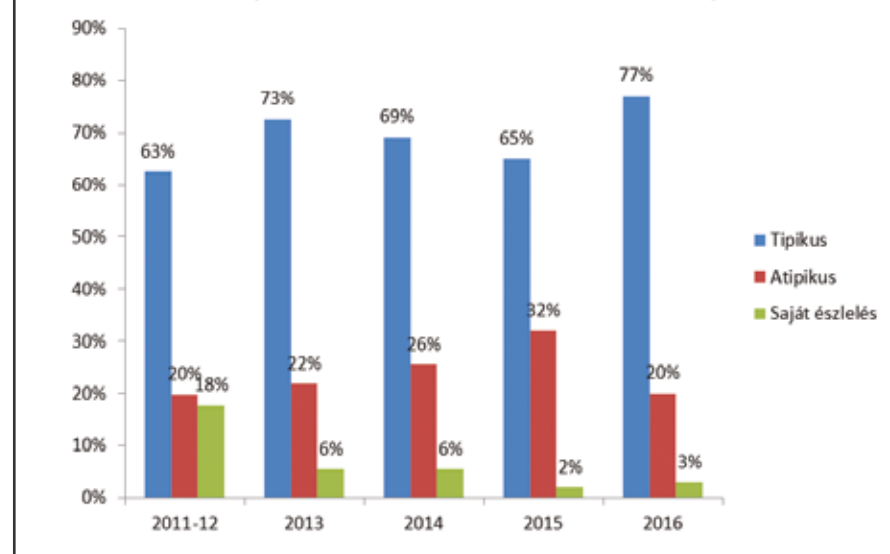
A legnépszerűbb bejelentési csatorna az e-mail. Ez kényelmes, azonnali visszajelzési és információkerési lehetőséget biztosít az eseteket kezelő munkavállalóknak is. A bejelentések 72 százalékát e-mailen, 14 százalékát postai úton, 13 százalékát telefonon, 2 százalékát személyesen teszik. A tipikus bejelentések ezeken a csatornákon érkeznek. Az atipikus bejelentéseket más szervezeti egységekhez küldik, de az utasításnak megfelelően azokat is továbbítják az etikai bejelentőrendszerhez. A névtelen bejelentések aránya évről évre csökken.

Trendek és témakörök

A bejelentésekben a következő témakörök fordulnak elő a leggyakrabban: összeférhetetlen foglalkoztatás; a vállalati eszközök engedély nélküli, magáncélra való használata; lopás (talpa, fémhulladék, színesfém); jó hírnév megsértése (internetes felületeken a MÁV-csoport érdekeivel és értékeivel összeegyeztethetetlen, jó hírnevet sértő bejegyzések közzététele); valótlan teljesítésigazolás; munkavállalók közötti nem együttműködő magatartás; vezénylés utasításellenes megvalósítása; munkavédelmi eszközök hiánya; jövedelemelszámolási problémák; jogosulatlan táppénz; nem utasközpontú szolgáltatás; munkaidőben nem vasúti célú munkavégzés; szabadság szabálytalan kiadása; pihenőhelyiségek rossz állapota. Évekig a gázolajlopás vezette a listát, de az elmúlt két évben bevezetett eljárások és fejlesztések révén radikálisan csökkent az ilyen tartalmú bejelentések, esetek száma.

De más visszaélés is jelezhető, így például vesztegetés, beosztással/hatalommal való visszaélés, beszerzési visszaélés, egyenlő bánásmód követelményének megsértése,

Bejelentések beérkezésének módja



figyelmetlenség, hanyagság, információvédelmi előírások megsértése, kommunikációs elvek megsértése (sértő, megalázó stílusú beszéd, nem egyértelmű utasítás).

Tanulságos történetek

A korrekt, egyenes, szakmai véleménynyilvánítás nem lehet egyenlő a vulgáris, sértő, megalázó stílusú megnyilvánulással. Mind szóban, mind írásban elvárás egymás és a másik véleményének tisztelete. A szakmai nézeteltérések a szolgálati út betartásával, a vezetők segítségével rendezhetők. A vasút veszélyes üzem, a személyes ellentéteknek nincs helyük a munkavégzés közben!

Bérlakás kiadása albérletbe: a MÁV Zrt. a tulajdonában, kezelésében lévő lakásokat, ingatlanokat az elnök-vezérigazgatói utasítás értelmében a bérlő előzetes értesítés nélkül is ellenőrizheti, ha szabálytalan igénybevétel gyanúja vetődik fel.

Vállalati eszközök és anyagok engedély nélküli, magáncélú használata, eltulajdonítása: az ilyen eseteknél a munkáltatói intézkedés eredménye rendre vagyoni hátrányt megállapító jogkövetkezmény, de több esetben történt büntetőfeljelentés is.

Vállalati bankkártyás vásárlás: mind a bankkártya, mind az azzal elérhető keret-

A Megfelelőségi Bizottság

Elnök: dr. Szabó Mónika, a MÁV Zrt. belsőellenőrzési vezetője

Tagok: dr. Göndör Gabriella, a MÁV Zrt. vezető jogtanácsosa, megbízott jogi igazgató és dr. Kökényesi Antal, a MÁV Zrt. biztonsági főigazgatója

További információ: www.mavcsoport.hu/mav-csoport/tanacskeres-es-bejelentes

Ha valami nem helyes...



Ha valaki esetleg munkaidőn kívül posztol vagy kommentel a Facebookon, ügyelnie kell arra, hogy hozzászólásával még ilyenkor

is a munkaadóját képviseli – hívja fel a figyelmet a MÁV belsőellenőrzési vezetője. Villáminterjú dr. Szabó Mónikával.

Mit tart személyes sikerének az elmúlt öt évből?

Minden fórumon, ahol lehetőségem van bemutatni a mindennapjainkat, azt hangsúlyozom, hogy szolgáltató jellegű tevékenységet végzünk. Egy olyan rendszert ismerhetnek meg általunk a kollégák, amelyben megbízhatnak, és amit bátran használhatnak annak érdekében, hogy a vasutat együtt tegyék jobbá. Örülök, hogy ennek nemcsak részese, de szószólója is lehetek. Jogászként mindig is a szabálykövető magatartást tartottam helyénvalónak, az etikai rendszer működtetésével pedig egy olyan keretrendszert mutathatunk a kollégáknak, amely támpontot ad olyan esetekben is, amikor valaki nem feltétlenül tudja, inkább csak érzi, hogy valami nem helyes.

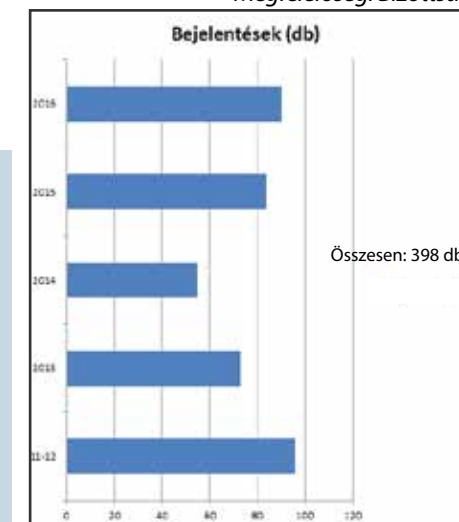
A bejelentések alapján melyek a MÁV-csoport legsúlyosabb működési zavarai? Ezek miként kezelhetők?

Minden bejelentést kezelünk, akár kisebb, akár fajsúlyosabb ügyről van szó. Minden szervezettel és kollégával kiváló az együttműködésünk, bárkihez fordulunk, mindenki értékeli, hogy a kollégák odafigyelnek a társaságuk sorsára, és tenni akarnak azzal, hogy felhívják a figyelmet a vélt vagy valós problémákra.

Mennyire jellemző az Etikai Kódex normáinak megsértése a Facebookon? Mire figyeljenek a munkavállalók a közösségi média használatakor?

A Facebook elterjedésével egyre több munkavállaló használja ezt a kommunikációs csatornát is. De nem árt tudni: ha valaki esetleg munkaidőn kívül posztol vagy kommentel, hozzászólásával még ilyenkor is a munkaadóját képviseli. Tehát nem tehet sértő, bántó vagy kritikus megjegyzést. Mindez igaz bármilyen sajtóorgánumnak tett nyilatkozat esetén is. Hosszú ideje megvannak azok a csatornák, amelyeken keresztül a problémák meghallgatásra és megoldásra találnak – ilyen az etikai bejelentőrendszer is. Ezért a kollégáknak inkább ezek használatát javaslom.

M. K.



„Örökségül kaptam a hivatásom”



Ha ma újakezdhetné a pályafutását, semmit sem változtatna rajta – állítja Finta János (63), aki a szombathelyi területi vasútbiztonsági szervezet biztonságsszervezési koordinátoraként érdemelte ki A Vasút Szolgálatáért kitüntetés bronz fokozatát.

Manapság nem túl gyakori, hogy valaki több mint 46 éven át hú marad a munkahelyéhez. Hogy kezdődött a vasutas pályafutása?

Azt szoktam mondani, hogy örökségül kaptam a hivatásom. A családban valamennyi férfi vasutas volt, már a nagyapám is. A sorban édesapám követte, aki mozdonyvezetőként járta az országot. De vasutas volt az összes nagybátyám éppúgy, mint ahogy mindhárom fiútestvérem is. Ez annyira természetes volt, mint a levegő. Nem lehettem más, mint vasutas. Cellőmölkön születtünk, a MÁV lakótelepén éltünk. Állandóan a vasút területén játszottunk. Csatangoltunk, és igyekeztünk felmászni az álló mozdonyokra. Mire a továbbtanulás kérdése felvetődött, már tudtuk: vasutasok leszünk. Így lettem ipari tanuló, vagy ahogyan régen mondták, inas. Az volt a vágyam, hogy dízelmozdony-szerelő lehessék. Összesen 15 évet húztam le szerelőként. Aztán lassan kikoptak az öreg gőzmozdonyok, majd a dízelek is.

Tehát váltani kellett. Új szakmát is meg kellett tanulnia?

Pontosan, bár akkor még nem volt határozott célom. Először elmentem rendésznek.

Ma már ki merem mondani, hogy fejest ugrottam az ismeretlenbe, mégis ez volt életem legjobb döntése. A vasút közelében maradtam, és közben továbbtanulhattam. Biztonságtechnikai mérnöki diplomámat a Bolyai János Műszaki Főiskolán szereztem meg. Munka mellett nem volt könnyű a tanulás, de megérte. Hamarosan a rendészet vezetője lettem, a Vasútör Kft. létrejöttét követően pedig szolgálatvezető, végül területi központvezető.

Mi volt központvezetőként a feladata?

Kimondottan a vagyonvédelemre koncentráltunk. Az infrastruktúra, a szállított és tárolt áru, valamint a közlekedő járművek védelme volt a dolgunk.

A múlt század utolsó évtizedében jócskán volt tennivalójuk...

Inkább azt mondanám, hogy küzdelmes időköt éltünk a rendszerváltást követően. Akkor volt sláger az olajozás. Évente több százmillió veszteséget volt kénytelen elkönyvelni a vasúttársaság. Éjszakákon át üldöztük az elkövetőket, újabb és újabb felderítések szerveztünk, hogy véget vethessünk az olajmaffia tevékenységének. De nem csak emiatt főtt a fejünk. Megjelentek a graffitis csapatok, amelyek óriási károkat okoztak. Éjjeli akciókat szerveztünk, néhány rajtaütésünk sikeres is volt, de hosszú ideig reménytelen volt a helyzet. Volt olyan esetünk, hogy egyszerre fél tucat fiatal alig egy perc alatt több százszázalékos kárt okozott a vasúti járművek „kipingálásával”. Mire a helyszínre értünk, már el is tűntek. Szövetkeztünk mi a rendőrökkel, a polgárőrökkel, hogy normalizálódjon a helyzet, de sokáig hiábavaló volt a fellépésünk. És akkor még nem sejtettük, hogy sokkal nehezebb feladatunk is lesz.

Bizonyára a kábellopásokra gondol.

Pontosan! A rézkábeleikért jól fizettek a MÉH-telepeken. Még a nagyfeszültségű felsővezetéseket is rendszeresen ellopták, az sem volt akadály, hogy a vezetékek áram alatt voltak. És bizony volt, akit halálos áramütés ért. Őrült időszak volt. Rendőrök, polgárőrök, közlekedési vállalatok összefogása kellett ahhoz, hogy megszűnjene az ilyen esetek, de csak a törvények szigorításával lehetett rendet teremteni. Majd tízévnyi gyözködést követően születtek meg a szükséges jogszabályok. Nagy érdeme volt ebben a MÁV akkori biztonsági főigazgatójának, dr. Túrós Andrásnak.

Mire a legbüszkébb az elmúlt 46 évből?

A vasútnál eltöltött pályámra, a kitüntetésemre, és persze a családomra. De leginkább a két diplomás vasutas feleségemre, és mindhárom okos, jól tanuló leányomra. Nem lenne teljes a felsorolás, ha nem tennék említést kiváló kollégáimról. Bár ők soha nem tartoztak a jól fizetett dolgozók közé, ez a munkájukon soha nem volt érezhető. Büszke vagyok rájuk is!

Akkor nem is lehet más célja, mint sokáig köztük maradni.

Meg is teszek érte mindent. Rendszeresen mozgok, sportolok. Régen fociztam, ma inkább az asztaliteniszt favorizálom. Gyakran kirándulunk, sétálunk, járjuk a természetet. Imádjuk az Alpokalját. Nem mellékesen a legkisebb lányunk lovagol, a Dobrádi Lovasklub tagja. Ügyes, szorgalmas, és a lovassport révén állat- és természetkedvelő lesz.

Ha újakezdhetné az egészet, min változtatna?

Semmin! Élveztem a munkámat, a hivatásomat. Szerettem és gyönyörű környezetben élünk. Ki merem mondani: boldog család a miénk. Tehát minden úgy jó, ahogy van!

Kép és szöveg: Gaál Péter

Egy életút állomásai

Kollégánk 1968. szeptember 1-jétől számít vasutasnak. Ipari tanulóként került a MÁV-hoz, dízelmozdony-lakatos szakmát tanult. Mesterlevelét 1971-ban vette át, majd két évig szülőhelyén, Cellőmölkön, az építési főnökség gépkezelőjeként dolgozott; utána Szombathelyre, a gépészeti főnökségre került.

1986-tól négy évig a MÁV rendészetének volt az alkalmazottja, végül a vezetője lett.

1997-től, a MÁV Vasútör Kft. létrejöttétől a társaság alkalmazottja. Szolgálatvezetőként és később a szombathelyi területi központ vezetőjeként dolgozott. Vasútörös karrierjének utolsó három évében egyszerre volt a pécsi és a szombathelyi központ vezetője. Finta János a MÁV területi vasútbiztonsági egységének biztonságsszervezési koordinátoraként fejezi be 46 éves vasúti szolgálatát: 2017 júliusában ugyanis nyugdíjba vonul.

Jók közül a legjobbak

Fiatal szakemberek előadásaival ért véget április 6-án a MÁV-csoport pályakezdő diplomásainak szóló másfél éves program. A TALENT konferencián a MÁV részéről 10, a MÁV-START-tól 6, a MÁV FKG képviselőjében 3 kolléga tartott 15 perces előadást a hetvenfős hallgatóság előtt. A Vasutas Magazin a dobogósokat mutatja be.

A MÁV programja már több mint tíz éve ad segítséget a kezdeti beilleszkedéshez az új belépő fiatal diplomások számára. A friss szemléletű kollégák évről évre bemutatathatják – felső vezetők, vasútszakmai igazgatók, szakértők, illetve munkáltatói jogkörgyakorlók előtt – az eltelt időszakban megszerzett tudásukat, és véleményt formálhatnak azokról a folyamatokról, amelyekben munkájuk révén részt vesznek. Idén 19 fiatal, tehetséges szakember tartott előadást, közös jellemzőjük, hogy valamennyien 2015-ben indították el vasúti szakmai karrierjüket. Az előadásokat kilenc tagú zsűri értékelt, amely vasútszakmai és a humán erőforrás terület irányításért felelős vezetőkből állt. Döntésük alapján a TALENT konferencia első helyezettje 2017-ben Daróczy Ildikó lett. Ikker Péter a második, Bödő Virág a harmadik helyen végzett.



1. helyezett: Daróczy Ildikó (26)

A Debreceni Egyetemen infrastruktúra-építőmérnöki szakon diplomázott. Felmenői között se vasutas, se építőmérnök nem volt, mégis már kis kora óta érdekelte ez a szakma. Előadásának címe: *A MÁV FKG Kft.-nél betöltött pozícióm bemutatása és a szakmai fejlődésem lehetősége*

Honnan értesült a MÁV pályakezdő diplomásoknak szóló programjáról?

2015-ben diplomáztam, és szerettem volna jó munkahelyet találni. Épp az internetet bújtam, amikor a vasúttársaság felhívását megtaláltam. Azonnal jelentkeztem, és nem bántam meg.

Mennyire elégedett a programmal?

Teljes mértékben! Megszerettem a szakmám, és nagy tervekkel indultam a pályának. Szerencsére jó helyre kerültem, a MÁV FKG Kft. szakemberei sokat segítettek, igyekeztek felkészíteni a jövőre.

Nem csalódot?

Nem. Minden gond nélkül beilleszkedtem, és egyre komolyabb feladatokat bíztak rám. Talán kicsit több, terepen megszerezhető szakmai tapasztalatra számítottam, de csak ritkán jutottam ki munkaterületre. Előadásomban sem kerültem ki ezt a szempontot, hiszen a vártnál kevesebb lehetőségem volt munkaterületek látogatására. Ezen kívánok változtatni, és szerencsére lehetőségem is nyílik erre. A munkámhoz szükséges forgalmi vizsgán sikeresen túl vagyok, tehát a jövőben ez sem lehet akadály.

A TALENT konferencián elért eredményét hogyan fogadták a kollégái?

A prezentációm ismerték, hiszen olvasták és javították is. Örömmel fogadták a győzelmem, hiszen a társaság először vett részt ebben a programban.



2. helyezett: Ikker Péter (27)

A műegyetemen szerzett MSc diplomát, erősáramú villamosmérnök, a MÁV Zrt. Technológiai Központjának munkatársa. A mesterképzést 2016-ban fejezte be, de rögtön tanult is tovább: a diplomás programban tett forgalmi vizsgát. Előadásának címe: *Mozdonyok és motorvonatok erősáramú mérésének, az adatok feldolgozásának műszeres és szoftveres feltételei*

Miért pont ezt a hivatást választotta?

Az egyetemen tudatosan készültem arra, hogy a vasúttársasághoz mehessek dolgozni. Egyszerre több oldalról értek hatások. Említhetem a professzoromat, aki nagy szaktekintélye ennek a szakterületnek, illetve évekkor elelőtt a MÁV-nál tölthettem egy hathetes szakmai gyakorlatot. Akkor vált elsődleges érdeklődési területemmé a vasúti energiaellátás világa. Szerintem a Technológiai Központban jó helyem lesz.

Előadása második helyet, és közönség-, illetve különdíjat eredményezett. Ennyire jó szakember?

Inkább biztosra mentem. A Technológiai Központban naponta mérünk, elemzünk. A témaválasztást szó szerint az élet diktálta. Én csak annyit tettem hozzá, hogy egy számítógépes programot írtam. Ezért lehetett eredményes a prezentációm.

Mit gondol a gyakornoki programról?

Jó volt, és hasznosnak találom. Sok fiatal

megismertem, és bár más szakmát űznek, de a programban kollégák voltunk, egymást erősítettük: aki tudott, segített a másiknak. A központban is mindenki segítőkész. Jó ilyen légkörben dolgozni.



3. helyezett: Bödő Virág (26)

Technológus, a MÁV-START Zrt. Budapesti Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóságának munkatársa. Közlekedésmérnöki BSc diplomáját személyszállítási szakirányon szerezte 2013-ban a győri Széchenyi István Egyetemen. Előadásának címe: *Székesfehérvár állomás átépítésének személyszállítási vonatkozásai*

Miért volt vonzó a MÁV programja?

A MÁV a legnagyobb közlekedési társaság. Képesítesem személyszállítási szakon szereztem, ezért jó ötletnek tűnt, hogy itt kezdjem a pályafutásomat. Döntésemet megkönnyítette, hogy Martonvásáron élek, és a közelben, Székesfehérváron kaptam gyakornoki státuszt.

A szülei befolyásolták a döntését?

Saját elhatározásomból választottam a vasutat. A szüleim nem befolyásoltak, bár volt vasutas kötődésük és tapasztalatuk. Édesanyám a MÁV rendelőjében dolgozik, édesapám pedig biztosítóberendezésekkel foglalkozó mérnök volt, de ma már más cég munkavállalója.

A legnagyobb átépítések idején került Székesfehérvárra. Milyen feladatot kapott?

Kezdő technológushoz illően utastájékoztatóval, a hirdetésekkel és a hangosbemondó ellenőrzésével kapcsolatos feladataim voltak. Rövid idő múlva újra bekerültem az iskolapadba: hamarosan forgalmi vizsgát teszek.

Prezentációjában az átépítés tapasztalatairól számolt be. Adott volt a téma...

Ezt nem lehetett kihagyni. Ugyan nem vagyok se építész, se építőmérnök, de láttam, mi történik a környezetemben. Arra törekedtem, hogy az utasok szögéből láttassam az átépítést.

Gaál Péter

Fotó: MÁV-START Zrt./Vető Dániel



Vigyázz, ha jön a vonat!

Öt-hat évesen szeretett bele a vasútba Szörényi Szabolcs, de huszonkét éves koráig kellett várnia, hogy megvehesse élete első villanyvonatát, és ötvenéves koráig, hogy megépíthesse első terepasztalát. Az Illés és a Fonográf együttes legendás basszusgitárosa, számtalan emlékezetes dal – köztük a „Vigyázz, ha jön a vonat!” című sláger – szerzője azonban kitartott gyerekkori álma mellett, és ma Magyarországon egyik legnagyobb terepasztalának büszke tulajdonosa.

A vasútmodellezés szenvedélye általában gyerekként ragadja el az embereket, ön azonban ötvenéves is elmúlt, mire hozzákezdhetett a pincéjében található monumentális terepasztal építéséhez. A vonatmánia gyökerei azért sráckorára nyúlnak vissza?

Persze, már kölyökként „függővé” váltam. Vasúti főtanácsos nagyapám oltott be a szenvedéllyel; öt-hat éves forma lehettem, mikor elvitt Monorra. A villa-most már jól ismertem, sokat mentünk ide-oda anyákkal, de amikor a Nyugati pályaudvaron beültünk a Pullmann-kocsiba, és egyszer csak azt vettem észre, hogy az épület elindul hátrafelé – az valami semmi máshoz nem fogható élmény volt. Nem zörögve, csikorogva indultunk, mint a 4-es, 6-os a Nagykör-

úton, hanem puhán, hangtalanul mentünk előre, mint a kés a vajban. Ráadásul nagypapa a mozdonyt is megmutatta: egy 328-as volt, amit aztán én – a kúp alakú kazánajtaja miatt – hegyes-kúposnak neveztem el, és olyan óriási keréke volt, hogy a tengelyéig se értem fel... Ott aztán tényleg végem volt.

Erre az első „nagy utazásra” vezethető vissza a Nyugati pályaudvar iránti rajongása?

Azon a monori kiránduláson kezdődött minden, de az volt a szerencse, hogy a Visegrádi utcában laktunk, ahonnan mindössze öt perc sétára volt a Ferdinánd híd...

...akkori, hivatalos nevén: Élmunkás híd...

...valóban, de szüleim, nagyszüleim a régi nevükön hívták a köztereket: a Sztálin/Magyar Ifjúság/Népköztársaság útját továbbra is Andrassy útnak, a November 7-e teret Oktogonnak, az Élmunkás hidat pedig Ferdinánd hídnak. Az ötvenes években kreált másik nevüket nem is használták soha, így én is a régi nevükön hívtam ezeket. ('90-ben nem is kellett újratulnom a Budapest-térképet!) Tehát közel laktunk a Ferdinánd hídhoz, és anyánk, ha – két, elég eleven fiúként – rendszeren végigültük a vasárnapi misét a Lehel

téri templomban, megengedte, hogy ebéd előtt bámuljuk egy kicsit a hídról a vonatokat. Akkor még rácsos volt a járda mellett futó korlát, így a mi szemmagasságunkból is jól lehetett látni, hogy melyik vágányról merrefelé fut ki a vonat, esetleg rendezik, vagy éppen csonka vágányra állítják az adott szerelvényt. Normál esetben, amikor a vasúti átjárón várakozunk, csak azt látjuk, hogy elmegy a sorompó mögött egy vonat, de így, felülnézetből sokkal jobban átlátható, hogy melyik szerelvényt hová irányítják – és ugyanakkor mennyivel izgalmasabb is a madárperspektíva, pláne egy gyereknek! Szép időben északkelet felé egészen Rákosrendezőig el lehetett látni, és a fehér füstből már jó előre tudtuk, hogy a Róbert Károly körúton túlról errefelé tart egy gőzmozdony. Anyánk persze hamar elunta az ácsorgást, noszogatt minket, hogy menjünk már, de én – a távoli füstre mutogatva – rendszerint kikönyörögtem, hogy azt az utolsó vonatot várjuk még meg... Persze, mire a Nyugatiba beért, az még egy újabb félóra volt, én meg figyeltem, hogy melyik vágányra fut be, és – az öcsémmel együtt – rohangáltam a hídon, hogy pont alattam menjen el... Meg is csapott a füstje rendszeren, úgyhogy a szenvedély megmaradt az iskolaévek, a rock 'n' roll-örület „begyűrűzése”, a zenekar-alapítási láz



közben is; így aztán, bár gyerekkoromban nem lehetett villanyvonatom, az első komolyabb keresetemből rögtön vasútmodellt vásároltam.

Ezt a gázsít már az Illés együttesel kereste?

Igen, Levente öcsémmel 1964–65 fordulóján lettünk az Illés tagjai, és igazán a '65-ös nyáron, a verőcei Express Ifjúsági és Diáktáborban kovácsolódott össze a társaság, ahol több hónapos szerződéssel játszottunk egészen szeptemberig. Akkor aztán az ötven forintos napidíjából félretett pénzzel szépen beszéltem az Úttörő Áruházba, és vettem egy Piko-készletet.

És rögtön hozzá is látott a terepasztal-építéshez?

Nem, azzal még várnom kellett, de már csak szűk harminc évet... Elég jól bevásároltam: szert tettem egy BR 23-as gőzmozdonyra, egy francia, hattengelyű villanymozdonyra meg egy Nohabra; kéttengelyes, nyitott peronos kis kocsikra és néhány ezüstsínű Inox-kocsira, valamint egy kalauzkocsira; meg persze váltókra és sínekre is. Ezt összeraktam a Visegrádi utcai lakás nappalijában az ablak és a kanapé között (még a kanapé alá is befutott a vonat!), egy cipős doboz tetejéből és porszívókapcsolókból még kapcsolótáblát is fabrikáltam, egyszóval igazi vasútüzem volt, ha kezdetleges is – de arra nem volt hely, hogy terepasztalt építsek. Az is hozzátartozik, hogy akkor futott a legjobban az Illés szekere, állandóan koncerteztünk, turnéztunk, jöttek a lemezfelvételek, rádiófelvételek, filmforgatások; aztán '73-tól indult a Fonográf, '84-ig rengeteget jártunk kül-

földre is; meg persze jött a családalapítás, gyerekek, költözések – ez az időszak nem volt igazán alkalmas a vasútmodellezésre. Mikor a lányaim még kicsik voltak, azért néha összeraktuk a pályát, váltóztul, trafóztul, és – lány létükre, rációval a sztereotípiákra – nagyon élvezték, ahogy a vonatok körbe-körbeszaladtak a terepszínű padlószőnyegen. A mai napig nevetve emlegetik, hogy a macskánk csalszimatlan szimattal találta meg a legtökéletesebb célpontot: egyenesen a váltóba piszkított bele.

Az aktív koncertezés időszakában a gyűjtést is takarékra tette, vagy azért gyarapodott a kollekción?

A Kálvin téren volt egy nagy játékbolt, oda hetente benéztem, és mindig vet-

tem egy-két teherkocsit vagy kisebb mozdonyt, úgyhogy a gyűjtemény szép lassan bővült. Nem volt túl nagy választék, elsősorban keletnémet modelleket lehetett kapni, leginkább a Piko termékeit – aztán, ahogy volt alkalmam kijutni Nyugatra, ott is kezdtem vásárolgatni, és fokozatosan korszerűsítettem a járműparkomat. A NDK-s gyártmányok szép lassan amúgy is egyre inkább elavulttá váltak, így a Pikók nagy részét idővel eladogattam egy maszeknek, de párat azért megtartottam; a MÁV-os járművekhez – ezek főleg teherkocsik voltak – például kifejezetten ragaszkodtam. Amikor tehettem, a nyugati modellvasúti folyóiratokból, katalógusokból is bevásároltam, igyekeztem tájékozódni, hogy hol tart a világ. És, persze, folyamatosan tervezgettem álmaim nagy terepasztalát.

Fejben? Vagy papíron?

Papíron. Volt, hogy franciakockáson, mert éppen csak az volt – ez a méretarányosság szempontjából nem volt túl szerencsés –, de egyre jobban konkretizálódott a terv. Ezzel együtt a mostani előtti utolsó nagy változat még teljes egészében fantáziajáték volt. Ezt bővítettem egy ideig, mert a milliméterpapír mindent elbír: újabb és újabb ívekkel toldottam meg az eredetit, és folytattam a rajzolást. A végén már egy óriási terepasztal terve nézett vissza rám, és egyszer csak jött egy ötlet: miért ne lehetne az egyik egyvágányú fővonal végén, a sarokban gubbasztó fejjállomás a Nyugati pályaudvar? Akkor még nem az eredeti, Eiffel-féle csarnokkal, de valamiféle „hibrid Nyugati” terveit



kezdtek körvonalazódni; még azon is gondolkodtam, hogy valahogy beépítem a kaposvári főpályaudvar homlokzatát. Aztán hirtelen azt vettem észre, hogy a Nyugati – még mindig a papíron – elkezdett terjeszkedni, értelemszerűen a többi motívum rovására, és szép fokozatosan eljutottam oda, hogy megpróbálom megépíteni az egészet, úgy, ahogy a valóságban van.

Az évekkel később realizálódott mű – a csarnoképület apró cirádáitól a kőkerítés hámló vakolatáig – hihetetlenül pontos és részletgazdag lett. Hogyan látott neki a Nyugati feltérképezésének, mennyi idő alatt sikerült ilyen alaposan „körbejárni” a pályaudvart?

Szerencsére ismertem Szögi Lajos állomásfőnök urat, aki mindenben a segítségemre volt, még a tetőre is felengedett. Mert hiába fényképezem-rajzolom le részletesen a pályaudvart, teszem azt, a körút felől, lentről csak a homlokzatot látom – a terepasztalon viszont éppen a felülnézet a legfontosabb, ezért az épület tetejének is teljesen valóságghúnek kell lennie. Úgyhogy fölmásztam a tornyokba is, és pontosan felmértem, hogy milyenek az oromzati díszek, az első emeleti lodzsák, hogy mi van a vápokban, vagy a csarnok teteje és az

oldalépület között. Szabadon fényképezhettem a külső vágányoknál és a Ferdinánd hídon is, ami az állomásfőnök úr engedélye nélkül nem ment volna ilyen egyszerűen.

Gyakorlatilag a katonai objektumok fényképezéséhez hasonló veszélyekkel járt?

A rendészek, Szögi Lajosnak hála, hagyta dolgozni, de a Vágány utca melletti gyalogos felüljárón – amit azóta elbontottak, az én terepasztalonon viszont ma is megvan! – volt rá példa, hogy szóváltásba keveredtem egy marcona, önkéntesrendőr-forma pasassal, aki kérdőre vont, hogy mit csinálók ott.

Ha már a Vágány utcát említi: mire a tervből valóság lett, nemcsak a felüljáró tűnt el, de – a WestEnd bevásárlóközpont megépítésével – az Eiffel-féle csarnok közvetlen környezete is teljesen megváltozott. Próbálta követni a változásokat, vagy kijelölt egy adott időpontot, és a terepasztal az akkor látható állapotot rögzíti?

Nem egy pillanatot, hanem egy nagyjából tízéves időszakot próbáltam rekonstruálni: a '80-as évek végétől a '90-esek végéig, pontosan a WestEnd megépítéséig tartó időszakot. 1993-ban lett kész a ház, ahol most is lakunk, és a pincét már ele-

ve úgy terveztem, hogy végre meg tudjam építeni a mindaddig csak tervként és elemeiben, gondosan bedobozolva létező Nyugati pályaudvart, és lehetőleg el is férjen teljes hosszában a Teréz körúttól a Róbert Károly körüti felüljáróig. Mindez sokéves, „molyolós” munka volt, ráadásul a pince maradványán idővel elkezdtem építeni az innsbrucki főpályaudvart, illetve egy harmadik részt, amely a svájci Lötschberg-vasút motívumain alapul – ez utóbbi megvalósítására maradt a legkevesebb időm és energiám, a nagy része alighanem már örökre papíron marad.

A Nyugati pályaudvar befejezettek mondható?

Néhány barátom nemrég kitalálta, hogy digitalizáljuk az egész terepasztalt; a Digttools cég segítségével bütyköltek rajta jó pár évig, kiszedték a régi csatlakozókat, és néhány villanydróttal kiváltottak több száz kilométernyi vastag kábelt, úgyhogy a Nyugati teljesen megújult, korszerű formában adom majd át az utókornak. Egy igazi terepasztalra persze soha nem lehet azt mondani, hogy teljesen kész van, de én a magamén már biztosan nem tervezek nagyobb változtatást.

Somogyi Marcell

Fotó: Dénes Tamás, Soós Botond

Hulladék a vasút mentén: mások szemétét takarítottuk el



Április 22-én a MÁV és a helyi önkormányzat, illetve a Széchenyi Egyesület közös szemétyűjtést tartott civilek bevonásával a budapesti XIV. és XVI. kerület vasúti területein – a Körvasút sor mentén – felgyülemlett illegális hulladékhalomok felszámolása érdekében. A MÁV vállalta, hogy a Föld napján tartott akciót megelőzően a két kerületben eltakarítja az illegálisan lerakott szemétet a sínek menti vasúti sávokból. A hulladékgyűjtési akciót Szatmáry Kristóf, Alsórákos országgyűlési képviselője, Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és Kovács Péter, a XVI. kerület polgármestere indította el 2017. április 21-én délelőtt.

A vasúttársaság már az akciót megelőzően, április 19. és 21. között mintegy 120 köbméternyi illegális hulladékot gyűjtött össze a területről 13 közfoglalkoztatottja bevonásával. A 17 helyszínen összeszedett szemétből a kommunális hulladék mintegy 29 köbméter, a zöldhulladék 66 köbméter, az építési törmelék 9 köbméter tett ki, és többek között 20 darab használt autógumit is összeszedtek.

A MÁV számára országos szinten is nagy problémát jelent, hogy a vasúti területek közelében, a nyílt pályán több helyen illegális szemétlarakók létesülnek. A legtöbb ilyen területen a rendszeres takarítás és szemétszedés ellenére néhány napon belül újra ugyanaz a látvány fogadja az arra járókat. A jelenlegi jogszabályok alapján az

ingatlan tulajdonosa felelős a hulladékért, pedig az illegális szemétlarakatok nem a MÁV tevékenységéből származnak. A vasúttársaság tehát mások hulladékát takarítja a saját költségén, miközben a szennyezőket még tettenérés esetén is nehéz felelősségre vonni.

A MÁV kapacitásai szűkösek a gyakori és költséges hulladékszállításához, ezért is fontos lenne, hogy a lakosság a kijelölt hulladékgyűjtő helyeket használja a közterületek helyett. Sok ezer kilométernyi nyílt pályaszakaszt őriztetni lehetetlen, de még a jól körülhatárolható területek esetén is nehéz és nagyon költséges az őrzés biztosítása. Éppen ezért a közelmúltban Szatmáry Kristóf országgyűlési képviselő kezdeményezte, hogy a budapesti Egressy

út és az Öv utca, valamint a Szuglói körvasút és a Paskál utca kereszteződésére kerüljenek térfigyelő kamerák. A zuglói képviselőtestület támogatta a javaslatot, így hamarosan kihelyezik a készülékeket.

A MÁV intézkedéseinek köszönhetően országszerte folyamatos a kisebb hulladékhalomok elszállítása. A vasúttársaság összességében 5 milliárd forintot különített el céltartalékában az illegális hulladéklerakatok felszámolására, elkészült a keret felhasználási ütemezése, valamint az illegális hulladékok országos felmérését is elvégezték. A MÁV együttműködő partnere az önkormányzatoknak, és igyekszik operatív kapcsolatot kialakítani minden érintettel, látványos eredményt azonban csak egy környezettudatosabb társadalom segítségével lehet elérni.

MÁV KIG

Fotó: Soós Botond



Korrupciós botrány Romániában



Romániában a Szervezett Bűnözés és Terrorizmus Elleni Ügyészség (DIICOT) szerint 2016-ban a román államvasutak teherszállító vállalatának (CFR Marfă) járműállományából 2450 tehervagont egyszerű ócskavasként, mélyen áron alul értékesítettek: a tehervagonokat tonnánként 120 euróért adták el, holott a vasúti kocsik szerkezeti elemei a tonnánként 176 eurót érő, úgyneve-

zett nehéz vasból, illetve a tonnánként 219 eurót érő speciális vasból (acélból) készültek. A több mint 51 ezer tonnányi vasanyag (35 ezer tonna acél és 16 ezer tonna öntöttvas) áron alul történő értékesítéséből származó haszon egy Călărași megyei hulladékhasznosító vállalkozáshoz, az SC Remat SA céghez került, a 82 százalékos különbözet miatt 6,3 milliárd eurós (2 milliárd forint) kár

érte a vasúttársaságot, azaz közvetve az államot. A DIICOT május elején kilenc romániai megyében és Bukarestben 63 helyszínen hajtott végre házkutatást a gyanú szerint negyven tagból álló bűnszövetkezet leleplezése érdekében, csalás, sikkasztás, okirat-hamisítás vádjával. A terhelteket a házkutatásokat követően előállították, és Temesvárra, a nyomozást összefogó DIICOT Temes megyei székházába szállították kihallgatásra; közülük 21 személyt 24 órára őrizetbe vettek. Az ügyben a CFR Marfă teljes központi menedzsmentje (beleértve Mihut Crăciun korábbi és Pavel Bărculeț jelenlegi ideiglenes vezérigazgatót is) és több megye területi vezetője, valamint a Remat részvénytársaság vezetése is érintett. A CFR Marfă közleménye szerint a tehervagonokat jogszerűen értékesítették, az igazgatótanács pedig ideiglenes vezetőket állít a társaság élére. Az állami tulajdonban lévő CFR Marfă egyébként a román vasúti áruszállítási piac egyik legnagyobb szereplője.

Forrás: DIICOT, MTI, www.foter.ro

A németeket megfertőzte a zsarolóvírus

A német vasúttársaság (Deutsche Bahn, DB) utastájékoztató berendezéseit is megfertőzte május közepén a Wanna-Cry néven elhíresült zsarolóvírus. A német média híradásai szerint a hackerek a DB számítógépeit is megtámadták, ami fennakadást okozott a vasúti forgalomban, a német pályaudvarok monitorain ugyanis országszerte hamis üzenetek jelentek meg, ezért néhol kénytelenek voltak ismét elővenni a krétákat és a ha-

gyományos táblákat. Az összehangolt kibertámadás főként az egészségügyi intézményeket, az autógyárakat, az iskolákat és a boltokat érintette a világ 99 országában. A zsarolóvírust útjára indító bűnözők 300-600 dollárnak megfelelő összeget próbáltak kicsikarni a felhasználtól adataik zárolásának feloldásáért cserébe. A Vasutas Magazin kérdésére Szabó László, a MÁV Zrt. infokommunikációs biztonsági vezetője megerősítette:

a MÁV-csoport informatikai rendszerének sikerült kivédenie a zsarolóvírus aktiválódását és elterjedését. A budapesti MÁV-székházban május 15-én észlelt informatikai hálózati problémát úgynevezett „komplexitásból eredő infrastruktúrális hiba” okozta, aminek nem volt köze a zsarolóvírushoz. Szabó László hozzátette: a németországihoz hasonló eset a magyar vasúttársaságnál nem fordult elő.

Forrás: MTI, MÁV KIG

Átszállás nélkül Prágából Krakóba

Hét év után újra közlekedik közvetlen EuroCity Prága és Krakó között – jelentette be a Cseh Nemzeti Vasúttársaság (České dráhy, ČD) a Lengyel Államvasutakkal (Polskie Koleje Państwowe, PKP) közös közleményben. A cseh és a lengyel főváros között közvetlen kapcsolatot biztosító EuroCity Comenius expressz utoljára 2009 decemberében közlekedett. Az új szezonális járat mostantól szeptember végéig napi rendszerességgel szállítja az utasokat.



10.42-kor induló vonat 17.32-kor érkezik a cseh fővárosba. A várhatóan népszerű járatra az ismert nemzetközi jegypénztárakon keresztül lehet menetjegyet

váltani, vásárlásakor igénybe vehetők az Interrail- és Eurail Pass-kezdmények is.

Forrás: ČD
Fotó: Szász Adrián

Bővülő tervek a spanyoloknál

A spanyol kormány félmilliárd eurót (155 milliárd forint) fektetne az ország nagy sebességű vasúti hálózatának korszerűsítésébe, amit egy új, fontos déli útvonalra is kiterjesztene, a már meglévő flottát pedig 25 új, nagy sebességű vonattal erősítené. A nagyszabású terveket a spanyol miniszterelnök a Sevillát Madriddal összekötő, első nagy sebességű vasúti pálya átadásának 25. évfordulójára rendezett ünnepségen jelentette be. (A vonalat 1992 áprilisában, a sevillai világkiállítás megnyitóját megelőzően adták át.) A „születésnap” alkalmából 250 ezer darab, a nagy sebességű AVE (Alta Velocidad Española) vonatokra szóló, mindössze 25 euróba kerülő jeggyel lepték meg az utazóközönséget. A múlt év novemberében bejelentett összegekkel egyúttal egyébként összesen 1,3 milliárd euró juthat a nagy sebességű vasút fejlesztésére Spanyolországban. Az andalúziai tartományi kor-



mányzat élén álló Susana Díaz – aki most ringbe szállt a spanyol Szocialista Munkáspárt főtitkári posztjéért – arra hívta fel a néppárti miniszterelnök, Mariano Rajoy figyelmét, hogy az általa vezetett kabinetnek ugyanúgy el kellene köteleznie

magát a térség infrastruktúra-fejlesztése iránt, mint ahogy 1992-ben a szocialista González-kormány tette.

www.efe.com, railwaypro.com
Fotó: Valentinyi Nóra

Vasúti gépipari üzletágát is karcsúsítja a Siemens

A hatékonyságjavítás jegyében összesen 2700 munkahelyet számol fel a következő években a Siemens Németországban. A vállalatvezetés célja a társaság újjászervezésének társadalmi szempontból felelős módon történő végrehajtása a további elbocsátások megelőzése érdekében. A tervezett intézkedésekkel kapcsolatban már

megkezdődtek az egyeztetések a munkavállalói érdekképviseletekkel. Ugyanakkor – a létszámleépítéssel párhuzamosan – a Siemens mintegy 9 ezer új alkalmazott felvételét tervezi. A karcsúsítás egyébként jórészt a cég belső informatikai részlegét érinti, ahonnan 1350 főt bocsátanak el, de viszonylag sok embert küldenek el a gyár-

tásautomatizálási területről (Digital Factory), illetve a vasúti gépipari üzletágból is: az előbbihez tartozó fürthi egységben 450, az utóbbihoz tartozó krefeldi üzemből 300 állás szűnik meg. A Siemens a következő években a digitális vállalkozás történetét átalakulásra összpontosít.

Forrás: www.siemens.de

Luxusvonat japán módra



Május elsején mutatta be legújabb hibrid üzemű luxusvonatát a Kelet-Japán Vasúttársaság (JR East). A villany-dízel hajtású E001 széria Siki-Sima elnevezésű, tíz hálófülkés kocsiból álló szerelvénye igazi élményvonatozást kínál. A Tokióból induló vonat mindössze 34 utas szállítására alkalmas. A Kawasaki és a J-TREC (Japán Közlekedési Tervező Vállalat) együttműködésében elkészült guruló hotel ámulatba ejtő luxust biztosít azon keveseknek, akik hajlandók megfizetni a 10 ezer dolláros (mintegy

hárommillió forintos) menetjegyet. A Japán két legnagyobb szigetét érintő, négynapos körúton részt vevő utasok kényelméről fürdőkáddal, zuhanyzóval ellátott hálókocsik gondoskodnak, és üvegfalú látványkandallók biztosítanak meghitt hangulatot. A luxusra vágyó utasok a szerelvény közösségi tereiben panorámaablakokon keresztül gyönyörködhetnek a kilátásban, miközben az étteremben – élő zene mellett – kiváló borokat és mesterszakácsok gasztronómiai alkotásait szolgálják fel számukra. A luxusvonatos körutazás olyan népszerű, hogy 2018 márciusáig minden jegy elkelt. A vonatról számos videó található az interneten, a legnagyobb online enciklopédiában pedig már önálló szócikke is van az E001-esnek.

Forrás és fotó:
www.jreast.co.jp/shiki-shima/en/



Programajánló

VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, Békéscsaba

Június 6-án nyílik meg Farkas Kornél „Amerikából jöttem” című fotókiállítása a Vasutas Galériában. A tárlat július 20-ig látogatható.

Vasutasok Széchenyi István Művelődési Háza, Budapest

Június 16-án 16 órakor „Free-Presszionisták” címmel négy roma művész munkáiból nyílik kiállítás.

VOKE Egyetértés Művelődési Központ, Debrecen

Június 6-tól július 9-ig látható Hanicz Rita textilszobrász, paverpoloktató kiállítása.

Június 26-án kezdődik és június 30-ig tart Tokajban – a központ szervezésében – a XXVII. Nemzetközi Vasutas Képzőművészeti Alkotótábor.



HANICZ RITA
TEXTILSZOBÁRSZ

VOKE József Attila Művelődési Központ, Dunakeszi

Június 1-jén 19 órától a Muzsikás együttes ad koncertet.

Június 7-én 14 órától – a Nyugdíjas Kiránduló Klub programsozójában – Tudástár – Az egyház és a művészet címmel hallhatunk előadást.

Június 8-án 19 órától Virtuóz hangverseny. (Közreműködik a Dunakeszi Szimfonikus Zenekar. Karmester: Farkas Pál. Szólista: Ungár Cecília.)

Június 23-án 21 órakor: Szentivánéji álom – a Dunakeszi Szimfonikus Zenekar előadása. Vezényel: Farkas Pál



Muzsikás együttes

VOKE Arany János Művelődési Ház, Győr

Június 16-án 18 órakor nyílik meg Acsa Szűcs Imre festőművész kiállítása.

VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház, Hatvan

Június 17-én 11 órakor a Mezőkövesdi Fotóklub tárlata nyílik meg. A vasutas művelődési házban működő Hatvani Fotografikus Műhely meghívására állítanak ki a mezőkövesdieket.

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház, Miskolc

Június 10-én 10 órától 12 óráig gyermektáncos és kézműves foglalkozás a Csenger Zenekar és Nagy Izabella Bernadett néptáncoktató közreműködésével.

Június 26-tól július 1-jéig tart Tornalján a Nemzetközi Népzene- és Néptánc Tábor.

VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház, Nagykanizsa

Június 8-án 14 órakor „A klímaváltozás hatása a növényekre”. Előadó: Domaföldi Tibor

Június 23-án és 24-én rendezik meg a XIV. Dunántúli Vasutas Nyugdíjas Klubok Baráti és Kulturális Találkozóját. Az ország számos pontjáról, Székesfehérvárról, Pécsről, Szombathelyről, Celldömölkéről, Sopronból, Tapolcáról, Szentesről, Mórahalomról, Csongrádról és természetesen Nagykanizsáról is érkeznek fellépők.

VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, Nyíregyháza

Június 19-től június 23-ig egészségtáborot rendeznek.

VOKE Vasutas Művelődési Ház, Pécs

Június 3-án a Pécsi Vasutas Koncertfúvós Zenekar Orfűn, a Kincses Baranya fesztiválon lép fel.

Június 10-én – a „Zöld Főváros” projekt jegyében – szabadidő- és játszóparkavató ünnepség lesz.

Június 20-án amatőr alkotók mutatkoznak be a Vasutas Galériában.

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház és Könyvtár, Székesfehérvár

Június 12-én 15 órától – „Barlangjaink” címmel – vetítéssel egybekötött előadást tartanak.

Június 15-ig látható Molnárné Tamás Anetta fazekas – a népművészet ifjú mestere – 20 éves jubileumi kiállítása.

Június 26. és június 30. között olvasótábor lesz. Témája: Békés Pál A Férlőny című műve. Jelentkezési határidő: június 9. Vasutas dolgozók gyermekei kedvezményt kapnak.

VOKE Csomópointi Művelődési Központ, Szolnok

Június 4-én 17 órakor kezdődik a Lurkó Színpad felvételi meghallgatása a színjátszás iránt érdeklődő felső tagozatos általános iskolások részére.

Június 18-án 15 órakor veszi kezdetét az aratóbál.

Magyar Vasúttörténeti Park, Budapest

Június 10-én 10 és 18 óra között rendezik meg a IV. Pályavasúti Napot. A mostani program a „A vasúti biztosítóberendezések fejlődése a kezdetektől napjainkig” címet viseli. A rendezvény keretében kerül sor a VIII. Aranysákány Krampácversenyre. A versenyszellem fokozására egy izgalmasnak ígérkező programelemet, a kézi hajtány- és motoroshajtány-versenyt is bevezették a szervezők.



Tisztelt Ügyfélszolgálat! ✉

Őszinte örömmel és meglepéssel írok Önöknek, köszönöm jeléül. 2017. április 5-én Budapestről utaztam Debrecenbe a 13 óra 23 perckor induló IC-járatral. Budapesten – nem kis értékben! – kávékapszulákat vásároltam ajándékba, a felszállás után ezt a csomagot a kalaptartóra helyeztem. Debrecenbe érkezés után az aktatáskámat magamhoz vettem, de csak a leszállás után vettem észre, hogy a csomagom a vonaton maradt, amely már elindult Debrecenből. Ekkor a MÁVDIREKT Ügyfélszolgálatát hívtam, és a nagyon kedves ügyintéző hölgy telefonon azonnal elérte a vonat jegyvizsgálóját, aki a csomagot megtalálta. A kedves ügyintézőjük (sajnos, a nevére nem emlékszem) megadta a jegyvizsgáló, Kovács Tibor telefonszámát, aki megígérte, hogy jelez, ha Debrecen felé jön. Így is történt. Hívása után az állomáson találkoztunk, és átadta az elvesztett csomagomat. Mind a telefonos ügyintézőnek, mind Kovács Tibor jegyvizsgálónak őszinte köszönetemet fejezem ki, dicséretes, ahogy a segítségemre siettek, ezzel a MÁV-ba vetett bizalmamat nagyon jelentősen növelték.

Egy hálás utasuk:

Varga Attila

• Kedves magyar vasutasok! ✉

Lengyel turistaként Budapestre látogattam a kedvesemmel. Május 3-án utaztunk vissza Budapest-Keletiből Katowicébe. A vonatunk 8.20-kor indult a harmadik vágányról, de sajnos eltévesztettük a vágányszámot, ezért rossz peronon álltunk. Az indulás előtt már csak egy percünk volt átjutni a megfelelő vágányhoz, de a sok csomagunkkal ez lehetetlennek látszott. Egy elektromos kisjárművet vezető pályaudvari alkalmazott megállt mellettünk, és segített eljutni a jó peronra. A vonatot lekéstük ugyan, de egy másik járatral sikeresen hazajutottunk.

Nagyon meglepődtem, mert sokat utazom vonattal, viszont soha nem találkoztam még ilyen előzékenységgel, mint amit alkalmazottjuk tanúsított. Nem is volt módomban megköszönni a segítséget. Megtennék helyettes? Rendkívül fontos lenne! Munkavállalójuk viselkedése hirdeti országuk nagyszerűségét. Szeretem Magyarországot, gyakran vissza fogok térni és ajánlani fogom Budapestet a családomnak és barátaimnak.

Sosem felejttem el ezt a kalandot! Olyan volt az egész, mint egy akciófilm! A kedvesem és én nagyon boldogok vagyunk. Köszönjük még egyszer!

Adam Plotkowski

Mennyasszony és vőlegény a pécsi pályaudvaron

A Vasutas Magazin gratulál és sok boldogságot kíván Czikora Mariettának (a Baranya megyei speciális gyermekotthon nevelő pedagógusának) és kollégáknak, Valtner Viktornak, a MÁV Zrt. pécsi területi védelmi szakértőjének!



Tisztelt szerkesztőség! ✉

A Vasutas Magazin februári számát olvasva lettem figyelmes a VAMAV-ról szóló cikkükre. Egy pontosítást és kiegészítést szeretnék tenni, hátha a későbbiekben is fölvetődik még Zelovich Kornél neve, aki – a cikk állításával ellentétben – nem volt vezérigazgató a MÁV-nál. Zelovich 1908 és 1910 között a Duna-Jobbparti Üzletvezetőséget vezette, 1910 és 1914 között pedig az Igazgatóság (ma Vezérigazgatóság) építési és pályafenntartási főosztályvezető-helyettese volt. Ez volt a hivatali beosztása – igazgató-helyettesi rangban. Természetesen ez az érdemeiből semmit nem von le.

dr. Opauszki István
archívumvezető

MÁV SZK Zrt., Menedzsmenttámogatás és Ügyvitel

• Kedves MÁV! ✉

Ezúton is szeretném megköszönni – bár már szóban is megtettem – a bobai jegypénztárban szolgálatot teljesítő hölgynek a segítőkészségét és empátiáját. Kérem, hogy köszönetnyilvánításomat a vezetőségnek is juttassák el!

Saját hibámból rosszkor szálltam le a vonatról, és kioktatás vagy értetlenség helyett a jegypénztáros kollégánőjük türelmesen elmondta, mikor és milyen átszállással jutok el a célállomásra. Az utazás megszakítását is igazolta, hogy a tévedésem ne kerüljön pénzbe. Ráadásul, mivel a várakozási idő hosszú volt, ezért arról is tájékoztatott, hol és hogyan juthatok addig ételhez és italhoz, Boba állomáson ugyanis erre nincs közvetlen lehetőség. Az eset egyébként április 18-án 13 és 15 óra között történt.

Kérem a feletteseket, hogy legyenek büszkéek az elhivatott kollégákra! Tisztelettel és köszönettel:

Rózsa Melinda

Múzeumok Éjszakája a MÁV-csoporttal 11 helyszínen!



Programjaink két helyszín kivételével ingyenesen látogathatóak.

MÁV  **CSOPORT**

**MÁV-START Zrt., Keleti pályaudvar,
személykocsiműhely**

1087 Budapest, Verseny utca 1.

MÁV-START Zrt., Nagykanizsa telephely

8800 Nagykanizsa, Csengery út 84.

**MÁV Zrt., Szegedi Forgalmirányítási
Központ**

6725 Szeged, Indóház tér 2.

MÁV Zrt., Szeged, MÁV-székház

6720 Szeged, Tisza Lajos körút 28-30.

**MÁV Zrt., Debrecen állomás, üzemi
épület**

4024 Debrecen, Petőfi tér 12.

MÁV Zrt., Debrecen, MÁV-székház

4024 Debrecen, Piac u. 18.

**MÁV Zrt., Püspökladány állomás,
üzemi épület**

4150 Püspökladány, Vasút utca 1.

**MÁV Zrt., Mátészalka állomás,
utascarnok**

4700 Mátészalka, Tompa Mihály u. 2-4.

MÁV Zrt., Szombathely, MÁV-székház

9700 Szombathely, Széll Kálmán u. 2.

**Széchenyi-hegyi Gyermevasút,
Hűvösvölgy állomás***

1021 Budapest, Hűvösvölgy

Magyar Vasúttörténeti Park*

1142 Budapest, Tatai utca 95.

*csak karszalaggal látogatható