

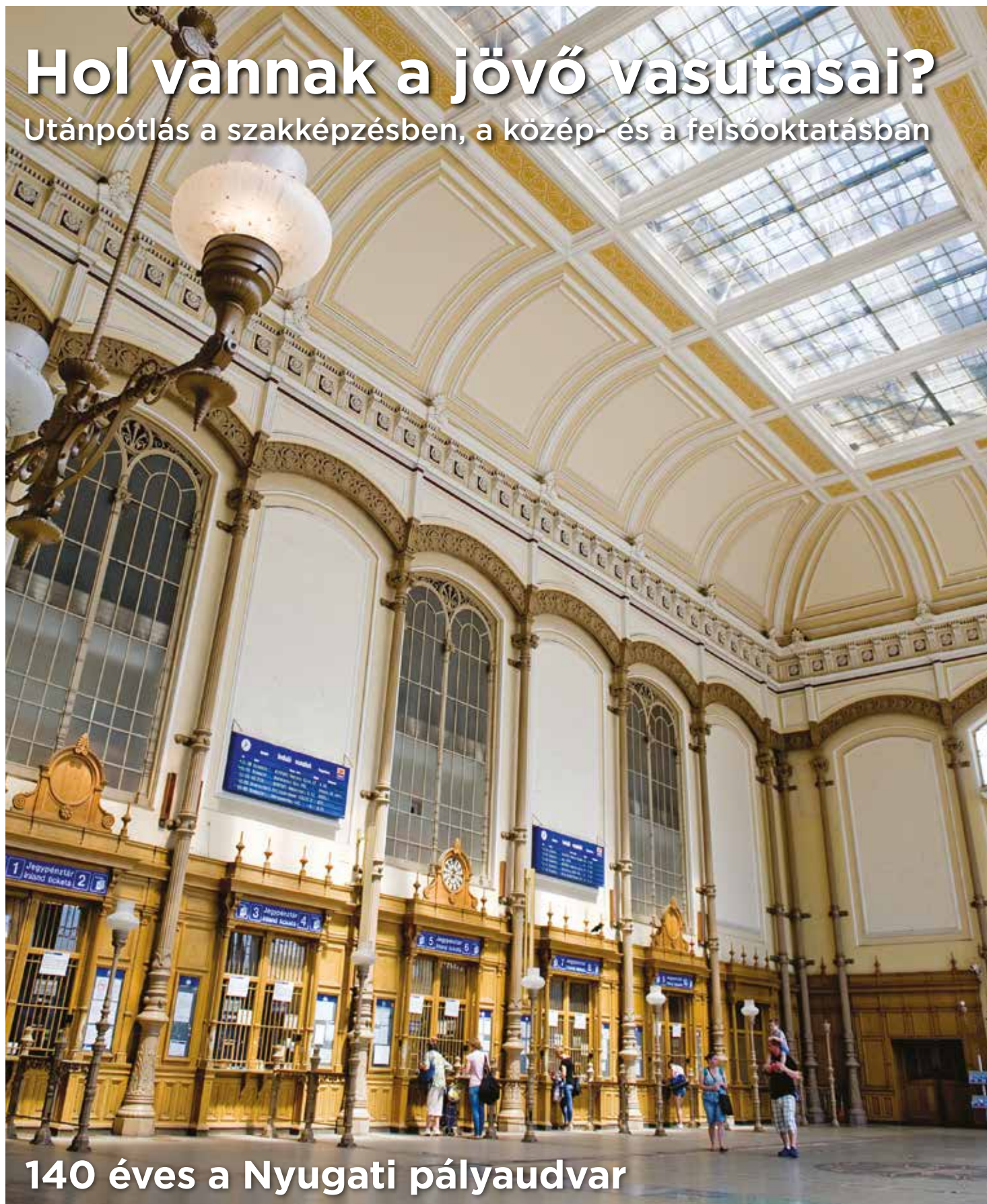
# VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

67. ÉVFOLYAM  
2017. szeptember

## Hol vannak a jövő vasutasai?

Utánpótlás a szakképzésben, a közép- és a felsőoktatásban



140 éves a Nyugati pályaudvar

# Büszkeség vagy szégyen?



*Mikor éri el a magyar vasút a svájci vagy a japán színvonalat? Sokszor hallok, olvasok ilyen vagy ehhez hasonló kérdéseket. Hirtelen felindulásból sok mindent tudnék válaszolni, de szóvivői pozícióm miatt – és mert volt gyerekszobám – inkább nem részletezem, hogy mit. Igen, valóban van még tennivaló bőven, de észre kell venni, hogy igenis sokat léptünk előre, és folyamatosan arra törekszünk, hogy egyre magasabb színvonalat biztosítsunk utasainknak.*

*Ezért szépítjük lehetőségeinkhez mérten a vasútállomásokat, újítjuk fel a vasúti pályákat, szerzünk be korszerű motorvonatokat, fejlesztjük a jegyértékesítési rendszert, és még sorolhatnám azt a rengeteg erőfeszítést, amely mind-mind az elégedettség és a bizalom erősítését szolgálja. És bár ezek az összességében sok embert érintő jó hírek valamilyen megmagyarázhatatlan okból nem igazán érik el a széles közönség ingerküszöbét, nekünk igenis büszkének kell lennünk arra, amit eddig elértünk, és nem szabad szégyenkeznünk!*

*Csak azért, mert divat szidni a MÁV-ot, és sikk csak a negatívumokkal foglalkozni, nem gondolhatjuk azt, hogy nem érdemes jobb teljesítményt nyújtani, mert úgysem érdekel senkit. Nem adhatjuk fel a reményt, hogy ha elég sokszor kiáltjuk ki a nagyvilágba kisebb-nagyobb eredményeinket, előbb vagy utóbb célba érünk. Ezért kerekedik fel időről időre a MÁV-csoport vezetése, hogy megmutassa a megvalósult és a tervezett beruházásokat, és hogy meghallgassa az igényeket, javaslatokat, ugyanis a párbeszéd, a partnerség és a közös tenni akarás elengedhetetlen a sikerhez.*

*Ahhoz azonban, hogy elérjük álmainkat, mindenekelőtt nekünk kell elhinnünk, hogy képesek vagyunk a megvalósításukra. Hiszen ha mi nem hiszünk magunkban, milyen alapon várjuk ezt el másoktól?*

Lőcsei Virág



## 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: Soós Botond  
Fotók: Gaál Péter, Soós Botond  
Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Somogyi Marcell, Soós Botond



## Tartalomjegyzék

### 4 UTÁNPÓTLÁS

Hol vannak a jövő vasutasai?

### 10 HÍRVONAL

### 12 FRONTVONALBAN

A tűzoltó, a felcser és a vasutas...

### 14 ÉVFORDULÓ

130 éves a HÉV és 170 éves a Pest-Szolnok vasútvonal

### 16 KÉPRIPORT

140 éves a Nyugati pályaudvar

### 18 RIPIORT

Látogatás Dombóváron, a vasúti járművek szépségszalonjában

### 21 BÜSZKESÉGEINK

Mi ma a személyszállítás lényege?

### 22 VILÁGUTAZÓ

A sarkkörön is túl...

### 24 HÍRVILÁG

### 28 RIPIORT

„Ha hallanék, mozdonyvezető lennék!”

### 30 PROGRAMAJÁNLÓ

### 31 POSTAKOCSI



**Hol vannah a  
jövő vasutasai?**

**Honnan lesznek újra szakképzett vasutasok? Hol nevelődik az utánpótlás? Mit tesz a MÁV-csoport humánerőforrás-menedzsmentje a munkaerő biztosítása érdekében? Egy asztalhoz ültettük a Baross Gábor Oktatási Központ nemrég leköszönt igazgatóját és utódát: Tura Svetlánát és Dobás Lászlót, de összeállításunkban a Dunaújvárosi Egyetem rektorát, András Istvánt is kifaggattuk a duális képzés egy évéről. Kiss Mária, a MÁV Zrt. HR-projektek vezetője szerint nemcsak a diákokat, a szüleit is meg kell győzni arról, hogy gyermekük jövője szempontjából jó választás a MÁV.**

**Az egyik szakszervezeti vezető nemrég úgy nyilatkozott a sajtóban, hogy már nincs olyan ember, akiből szakképzett vasutas válhatna, mert a képzéseket csak kevesen tudják elvégezni. A leendő kollégák „elvéreznék a két-három hónapos tanfolyam után, vagy már közben is. A 15-20 fős csoportból 80 százalék megbukik a vizsgán.” Tényleg ennyire tragikus a helyzet vagy ez csak hangulatkeltés?**

**Tura Svetlána:** Az elmúlt két-három évben rendszeresen ilyen felvetésekre kellett reagálnom a különböző fórumokon. Korábban, az új hatósági vizsgáztatási rendszer bevezetésekor, a jogszabályok módosításakor valóban volt egy mélypont, mert teljesen új körülményekkel szembesültek a munkavállalók és a vasútállalatok. Az említett számokat azonban statisztika nem támasztja alá: az eltelt másfél-két év azt mutatja, hogy az újonnan felvett munkavállalók átlagosan 70 százaléka átmegy a vizsgán. Ez nem jelenti azt, hogy nem fordulhat elő egy-egy kevésbé sikeres tanfolyam. Hozzáteszem, hogy az utóbbi években egészséges együttműködés alakult ki a BGOK és az érdekképviseltek között, amelyek nem egyszer elismerték az oktatás hatékonyságára irányuló erőfeszítéseinket.

**Dobás László:** Egy-egy kiragadott tanfolyami eredményből nem szabad általános következtetéseket levonni. A tanfolyamok többnyire 30 fővel indulnak, a vizsgák sikerességi aránya típusonként változik. Például a leendő jegyvizsgálók esetében a lemorzsolódás csak 9-10 százalékos, és elmondható, hogy a tanfolyamok végére – átlagosan – a hallgatók közel 80 százaléka eredményes hatósági vizsgát tesz. Én inkább arról beszélnék szívesebben, hogy miként akarjuk a lemorzsolódási arányt csökkenteni és az eredményességünket még jobbá tenni. Az érdekképviseltekkel folyamatos az egyeztetés és jó az együttműködés. Ők is látják, hogy számos intéz-

## Dr. Tura Svetlána

1971-ben született egy moszkvai, „többgenerációs jogász” családban. Egyetemi jogi tanulmányait az orosz fővárosban kezdte, de 1990-ben – a KGST-országok közötti cserediákprogramnak köszönhetően – elnyert egy budapesti ösztöndíjat. „A szüleim nem támogatták az ötletemet, ezért vettem nekem egy 12 hónapig érvényes vasúti vonatjegyet, hogy – ha esetleg meggondolnám magam – bármikor haza tudjak utazni. Búcsúzáskor annyit mondtak, hogy nagyon várnak vissza, de ha letelik az egy év, és én még mindig Budapesten vagyok, akkor ők tudomásul veszik, hogy végleg itt maradok. Egy évem volt arra, hogy megtanuljak magyarul. Az egy év alatt négyszer álltam a Keleti pályaudvar nemzetközi pénztárában, mert úgy éreztem: nem tudom végigcsinálni. Ám mind a négy alkalommal olyan hosszú volt a sor, hogy meggondoltam magam, és inkább a sorban állást adtam fel. Időközben fölbomlott a Szovjetunió, s ahhoz, hogy az ELTE jogi karán maradhassak, újra kellett felvételiznem. Az egyetemi beiratkozás után három nappal megismerkedtem a leendő férjemmel. Akkor megpecsételődött a sorsom” – mesélt a kezdetekről Tura Svetlána. A diploma megszerzése után több ügyvédi irodában is ügyvédbojtárkodott, majd egy évtizedig a vállalati pénzügyek területén dolgozott: jogi audittal, cégek

kedést hoztunk és hozunk az előrehaladás, a fejlődés érdekében. Az utóbbi időben több megállapodás született a MÁV-csoport és a KTI Vasúti Vizsgaközpont között, amelyek a képzések sikerességét szolgálják. E megállapodások egyik kézzelfogható eredménye a KTI által most összeállított, *Hatósági vizsgára felkészítő segédlet* című könyv, amely a sikeres vizsgázást fogja támogatni a képzéseinken.

**Melyik tanfolyam esetében igénylik a legnagyobb támogatást az új felvételes munkavállalók?**

**T. Sz.:** A forgalmi szolgálattevőké az egyik legnagyobb felelősséggel járó munkakör. Azt tapasztaljuk, hogy a mai fiatalok másképp gondolkodnak, másképp tanulnak, másképp sajátítják el a kötelező tananyagot. Ezért teljesen új módszertan és korszerű oktatási módszerek, technikák bevezetésére van szükség. Ebben a BGOK-nak több kezdeményezése volt az utóbbi időben. Idén például olyan feladatokat állítottunk össze jelzési utasításból, amelyek a megértésre és a gyakorlati alkalmazásra irányuló tanulást segítik elő. Ezeket a BGOK honlapjáról bárki letöltheti, elérheti.



átvilágításával bízták meg. 31 éves korában született meg a kislánya, s a gyereke alatt elvégezte a Debreceni Egyetem humánmenedzser szakát. 2005-ben került a MÁV-csoportba, ahol hat évig munkaügyi kapcsolatokkal foglalkozott. 2011-ben a BGOK-ban lett képzésszervezési vezető, 2012-től pedig igazgató. Ő az első női vezető az oktatási központ és a vasúti tisztképzés történetében. 2017 nyarától a MÁV FKG Kft. humán területének vezetője. Az idei Vasutasnapon elnök-vezérigazgatói dicséretben részesült.

**D. L.:** Azt szeretnénk, ha gyakorlatorientáltabb tudnánk tenni az elméleti vasúti képzést. Jó kezdeményezésnek tartom, hogy a BGOK a képzés keretében megszervezi, hogy a hallgatók a Gyermekvasúton éljen, a gyakorlatban rakják össze a tanultakat, az utasításpontokat. Elvégre a BGOK falai között megszerzett tudást a hallgatóknak a mindennapokban kell majd alkalmazniuk. Azt is fontos előrelépésnek tartjuk, hogy a MÁV humánerőforrás-menedzsmentje még több gyakorlati képzést tervez a következő időszakban. Az új módszertanok meghonosításával párhuzamosan lehetővé válik az új vizsgarendszer bevezetésének előkészítése is, a KTI Vasúti Vizsgaközponttal való együttműködésben.

**T. Sz.:** A Gyermekvasútnak eredetileg is az volt a rendeltetési célja, hogy gyakorlóhelyszínt biztosítson a tisztképzőnek – mindamellett, hogy a maga nemében egyedülálló intézmény.

**Egy augusztusi hírlevélben azt olvashattuk, hogy a MÁV a hatósági alapképzések sikeres elvégzése érdekében**



### Dobás László

1982-ben született Budapesten. Karrierje egy biztosító cégnél indult az SAP-rendszer bevezetésével. Tura Szvetlánával egy időben, 2005-ben érkezett a MÁV-csoporthoz, ahol a humán erőforrás területén épp ekkor döntöttek az SAP-rendszer kialakításáról. „A szüleim azt kérdezték: jó ötlet egy nemzetközi biztosítótól a vasúttársasághoz igazolni? Mire azt feleltem: kicsiben, egy kétezer fős cégnél már csináltam ilyet, miért ne próbálnám ki egy olyan vállalatcsoportnál, ahol több tízezer ember dolgozik? Kihívásként fogtam fel a feladatot, de a MÁV-ot is” – hangsúlyozza a fiatal szakember. 2007 tájékán került a BGOK-ba, ahol az

új vezetés a patinás múltú intézmény megújítását tervezte. „Itt számos projektben vettem részt, majd 2009-ben ismét a MÁV-csoport központjába kerültem, ahol a képzési szabályozás újragondolásában kaptam feladatot: a cél egy informatikai rendszerrel támogatott képzési folyamat kialakítása volt. 2016. január elsejétől pedig átvehettem a képzésszervezés területét, ami a BGOK egyik legnagyobb megrendelőjeként funkcionál a MÁV-nál” – mondja a BGOK újdonsült igazgatója, aki – értelemszerűen – már korábban is dolgozott Tura Szvetlánával. Dobás László párja szintén a vasúttársaság alkalmazottja. Kisfiuk egy-, lányuk négyéves.

**motivációs rendszert vezet be, s akár 90 ezer forintot is kaphat az, aki eredményesen vizsgázik.**

**D. L.:** Ezt rendkívül pozitív kezdeményezésnek tartom, mert lendületet adhat a

hallgatóknak, és motiválhatja őket, hogy lehetőség szerint már az első vizsgán átmenjenek. Ösztönzőleg hathat rájuk, hogy idővesztés helyett minél hamarabb munkába álljanak.

**T. Sz.:** Az első hatósági alapvizsga sikertelensége esetén további két javítási lehetősége van a hallgatónak. Néha valóban azt látjuk, hogy a javítóvizsgák között indokolatlanul sok idő telik el, a munkavállalók később kerülnek ki a szolgálati helyekre, mint lehetne. Hasonló modulós ösztönzőrendszer működik egyébként a MÁV FKG Kft.-nél is, és jók a visszajelzések.

**Nyáron váltották egymást a BGOK élén. Hogy zajlott az átadás-átvétel önök között?**

**T. Sz.:** Szerencsés helyzetben voltunk, mert ez egy konszenzusos döntés volt a vezetőink részéről. Tehát nem hirtelen történt a váltás, hanem lényegében két hónapunk volt a felkészülésre. Lacinak is át kellett adnia a folyamatban lévő ügyeit az utódjának a MÁV Zrt.-nél, én pedig az itteni ügyekbe vezettem be, miközben magam fokozatosan kapcsolódtam be a MÁV FKG-nál folyó tevékenységbe.

**D. L.:** Átadás-átvételle általában sose elég az idő, de mi abban a kivételes helyzetben voltunk, hogy már korábban is napi szintű munkakapcsolatban álltunk a személyzetfejlesztés és a képzéstámogatás területén. Ennek révén sikerült megvalósítanunk a zökkenőmentes vezetőváltást és a folytonosságot a 170 főt foglalkoztató intézményben.

**Ki milyen megbízással érkezett – akkor, illetve most – a BGOK-ba?**

**T. Sz.:** Néhány nagyon konkrét megbízással jöttem öt éve az oktatási központba. A közel kétmilliárd forintos eszközállománnyal rendelkező intézménynek ekkor már négy esztendeje húzódott a leltára, s nekem ezt 2012 végéig, egy féleven belül



le kellett zárnom. A gazdálkodás és a költséghatékonyság szempontjából rendbe kellett tennem a folyamatokat: amikor átvettem a BGOK-t, több mint 700 millió forint volt a vesztesége. Az üzleti eredmény már 2014 végére plusz 80 millió forintra javult. Öt év alatt megduplázódott a tanfolyamok száma: 2012-ben évi 450-500 tanfolyamunk volt, ma már több mint ezres nagyságrendről beszélünk. A MÁV-csoporthoz tartozó vállalatokon kívül az oktatási központ további 47 külső piaci megrendelővel áll kapcsolatban. Fontos szervezeti és működési változások mentek végbe az elmúlt időszakban. 2012-ben az összes oktatótiszt és az időszakos oktatás teljes egészében átkerült a BGOK-ba, nagyon színes és különböző gyakorlatot képviselő munkavállalókkal bővült – jobban mondva: megduplázódott – az akkori létszám. 2013-ban hatályba lépett az új képzési rendelet, egy évre rá pedig az intézmény a MÁV Zrt.-től a MÁV Szolgáltató Központba került. Meggyőződésem, hogy gazdálkodás szempontjából ez jó döntés volt, bár erről néha még folynak szakmai viták. A felsorolt eredményeket az itt dolgozó, elhivatott és jó szakembereknek köszönhetően sikerült elérni.

**D. L.:** A BGOK pénzügyi stabilitása lehetővé teszi, hogy a munkaerőpiac elvárásainak, az országban zajló vasútfejlesztési igényeknek megfelelően a jól képzett munkavállalók biztosítására és fejlesztésére fókuszáljunk. Bár teljes kihasználtsággal működik az intézmény, ha egy megrendelőnk újabb képzést szeretne elindítani, akkor nem mondhatjuk azt, hogy már nincs elég tantermünk. Szükség esetén külső helyszíneket, tantermeket és szálláshelyeket is igénybe kell vennünk, mert kinőttük a jelenlegi épületeinket. Az a célunk, hogy – a KTI-vel szoros együttműködésben – megújítsuk képzési programjainkat. Azt szeretnénk, ha tanfolyamaink minél eredményesebbek, hallgatóink minél sikeresebbek lennének, és felfrissített módszertannal, új megoldásokkal tudnánk átadni nekik mindazt a tudást, amit az itt dolgozó oktatók az elmúlt évtizedekben felhalmoztak. De nemcsak a hallgatókat, a leendő vasúti tiszteket kell képezni, hanem a tanárainkat is képessé kell tenni a fiatal nemzedék igényeinek megfelelő módszertan szerinti oktatásra. Ezért vasútszakmai oktatói akadémiát szeretnénk indítani, hogy a BGOK igazi tudáscentrummá váljon.

**A MÁV-csoport néhány hete együttműködési megállapodást írt alá a Műegyetemmel. Ennek köszönhetően a BGOK egyes tanfolyamain, továbbképzésein elvégzett tantárgyakat az egyetemen beszámítják a hallgatók teljesítményébe. Ez az itt folyó magas színvonalú szakmai munka elismerése, nem? Várható, hogy műegyetemi tanárok is fognak tanítani a BGOK-n, és fordítva, tisztképzős pedagógusok a BME-n?**

**D. L.:** Ha egy szóval kellene válaszolnom, csak annyit mondanék: végre! Épp itt volt az ideje! Régóta vártunk egy ilyen megállapodásra, hiszen ez a tisztképző szakmai presztízisének az elismerése is egyben.

**T. Sz.:** Már jó néhány éve az a gyakorlat, hogy a vasúti felsőfokú tantárgyakból szerzett jegyeket elfogadják az állami felsőoktatási intézményekben. Szerintem mindenki jól jár ezzel a megállapodással. Vasúti oktatói gárdánk elsősorban gyakorlati szakemberekből áll, belőlük pedig mindenhol nagy hiány van.

Gyüre József  
Fotó: Soós Botond

## Motivációs rendszer a hatósági alapképzések sikeres elvégzéséhez

A MÁV Zrt. a 2017. július 1-jétől megkezdett hatósági tanfolyamok eredményességének támogatása érdekében a hatósági alapképzések esetében motivációs rendszert vezet be. Az intézkedéssel a vasúttársaság célja az, hogy

ösztönözze a hatósági alaptanfolyamon részt vevő munkavállalók tanulását, növekedjen a sikeres hatósági vizsgát elérők száma, továbbá a vizsgát teljesítő munkavállalók mielőbb munkába állhassanak. Az ösztönzés mértéke

a tanfolyamhoz szükséges végzettségtől függően változik, akár a 90 ezer forintot is elérheti.

### Sikeres első vizsga esetén (nem javítóvizsga!)

Hatósági tanfolyam típusa	Szint kódja	Belső próbavizsga/fő	Hatósági vizsga/fő	Motivációs kifizetés összesen/fő
Alapiskolai végzettség (bemeneti feltétel)	A	10.000 Ft	30.000 Ft	40.000 Ft
Középfokú végzettség (bemeneti feltétel)	K	15.000 Ft	50.000 Ft	65.000 Ft
Érettségi végzettség (bemeneti feltétel)	É	20.000 Ft	70.000 Ft	90.000 Ft

# Pótolhatatlan a gyakorlati tudás



**Egy esztendeje indult a duális képzés a Dunaújvárosi Egyetemen a MÁV-csoport és a felsőoktatási intézmény között korábban megkötött stratégiai együttműködésnek köszönhetően. Az egyetem rektorát, dr. András Istvánt az eddigi tapasztalatokról kérdeztük.**

**A munkaerő-utánpótlás biztosítása érdekében a vasúttársaság arra vállalt kötelezettséget a duális képzés keretében, hogy megszervezi és lebonyolítja a gyakorlati oktatást, az egyetem pedig az elméleti képzéshez szükséges tárgyi és személyi feltételeket biztosítja. Mennyire vált be az együttműködés?**

Sikeres együttműködésről beszélhetünk, ami főként annak köszönhető, hogy a MÁV-csoport komolyan veszi a közös munkát. Bizonyítja ezt az a vállalati tanterv is, amelyet a vasúttársaság szakembereivel közösen állítottunk össze. Kooperációnk lényege, hogy a duális képzés keretében tanuló fiatalok a szorgalmi időszakban egyetemi előadásokon vesznek részt, majd a vizsgák után a MÁV szakembereinek irányítása alatt további érdemjegyeket szereznek az üzemi gya-

korlatokon megoldott projektfeladatok révén. Így jutnak a hallgatók pótolhatatlan gyakorlati ismeretekhez.

**Ezek szerint nincs ok arra, hogy – a tapasztalatok függvényében – módosítsanak a képzésen?**

Ezt sem az egyetem tanárai, sem a hallgatók nem kezdeményezték. Sőt! Más vállalatokkal is van kapcsolatunk, de a vasúttársaság elkötelezettsége, szakembereinek felkészültsége, rugalmassága pozitív élmény és üde színfolt az egyetem életében.

**Mire kell készülniük azoknak, akik a duális képzést választják?**

A tanulók hét félév alatt végeznek egyetemi tanulmányaikkal, eközben 26 hetes gyakorlaton is részt vesznek. Amikor végeznek, már szinte teljes értékű munkavállalók. Nagy az elvárás és a követelmény, aki viszont ezt a képzést választja, az sokkal kedvezőbb kondíciókkal kezheti meg pályafutását, hiszen piacképes tudással és már magas színvonalú gyakorlattal is bír. Egy biztos: a duális képzésre vállalkozóknak sokkal tervszerűbben, nagyobb tudatossággal kell tanulniuk. De a nyelvtanulás sem elérhetetlen számukra, hiszen bármelyikük részt vehet az Erasmus programban. Ez érvényes a tanáraikra is, hiszen ők gyakran oktatnak Európa egyetemén. Ennek köszönhetően újabb és újabb ismeretekkel gazdagodnak, amelyek révén még teljesebbé válik oktatói munkájuk.

**Mennyire vált ismertté az egyetem duális képzése a felvételizők körében?**

Minden lehetséges fórumon igyekszünk elérni a fiatalokat, akik alapos és részletes tájékoztatást kaptak. Kampányunknak köszönhetően több felvételizőnk volt, mint az előző évben. Akár 50 diákot is felvehetnénk; a felvételi keretszámunk mindössze az együttműködő vállalatok rugalmasságán múlik. E tekintetben intézményünk számít a MÁV-csoport kiváló szakembereire.

Gaál Péter

Fotó: Soós Botond

## Ösztöndíjprogram egyetemistáknak

Augusztus végén a MÁV-csoport együttműködési megállapodást kötött a hazai műszaki felsőoktatás és mérnökképzés fellegvárának számító Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem hat karával. A megállapodást Dorozsmai Éván, a MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyettesén és Józsa Jánoson, a BME rektorán, illetve Barta-Eke Gyulán, a BME kancellárján kívül a vasúttársaság leányvállalatainak (MÁV-START Zrt., MÁV Szolgáltató Központ Zrt., MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft., MÁV-HÉV Zrt.) első számú vezetői is ellátták kézjegyükkel.

A MÁV-csoport idén ősszel felsőfokú ösztöndíjprogramot indít a vele együttműködő egyetemeken, elsősorban az építő-, a közlekedés- és a villamosmérnökök, illetve a mérnök-informatikusok számára. Az 5., 6., 7. évfolyamos hallgatókkal a vasúttársaság egy-másfél éves ösztöndíjszerződést köt, amelynek keretében havi 20 órában ismerkedhetnek a választott szakterülettel. Az ösztöndíj mértéke a minimálbér 20-50 százaléka között változhat.

## A középiskolásokra is figyelnek

A Dunaújvárosi Egyetem vezetése egyik legfontosabb feladatának tartja, hogy már a középiskolától kezdve helyben lehessen képezni és meg lehessen tartani a tehetséges fiatalokat. Az egyetem ezért komplex programmal segíti a diákok érettségi eredményeinek javítását és a nyelvvizsga megszerzését. A Bánki-projekt keretében a középiskolásoknak például ingyenes érettségifelkészítőt szerveznek matematikából. A Dunaújvárosi Egyetem még 2015 novemberében kötött stratégiai megállapodást a duális képzésre vonatkozóan a MÁV-csoporttal. Az intézmény többek között az MVM Paksi Atomerőmű Zrt.-vel, a Hankook Tire Magyarország Kft.-vel és a Rail Cargo Hungaria Zrt.-vel ápol szorosabb kapcsolatot.

## Eddigi egyetemi megállapodások

2015. november 24.  
Dunaújvárosi Egyetem

2017. február 9.  
Óbudai Egyetem

2017. február 13.  
Széchenyi István Egyetem

2017. február 16.  
Budapesti Corvinus Egyetem

2017. május 9.  
Debreceni Egyetem

2017. augusztus 21.  
Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem



# Nem középiskolás fokon...



**Mit tesz a MÁV-csoport humánerőforrás-menedzsmentje a közép fokú szakmai utánpótlás biztosítása érdekében? A legfontosabb tudnivalókat – a Vasutas Magazin kérésére – Kiss Mária, a MÁV Zrt. HR-projektek vezetője foglalta össze.**

A MÁV-csoport számára kiemelt jelentőségű a fiatalokat segítő pályaeorientációs tevékenység – nemcsak a felsőfokú, de a közép fokú szakmai utánpótlás biztosítása érdekében is –, az eszközök és a programok körét pedig fokozatosan bővíti. A vállalatcsoport 14 szakképzési centrummal és 20 szakgimnáziummal kötött stratégiai együttműködési megállapodást az elmúlt időszakban a vasútspecifikus és a stratégiai jelentőségű szakmák esetében. (Az országban ugyanis ezekben az iskolákban folyik vasútspecifikus képzés.) Az érintett tanulókkal a MÁV Zrt., valamint leányvállalatai – a gyakorlati képzés biztosítására és átvállalására vonatkozóan – tanulói szerződéseket kötnek. „Ez azt jelenti, hogy ezek a tanulók az utolsó, úgynevezett szakképző évfolyamon a leányvállalatainknál töltik egybefüggő nyári gyakorlatukat. A gyakorlat egyrészt megerősíti elköteleződésüket a MÁV-csoport iránt, másrészt segít nekik jobban megismerni a választott szakmát, illetve szakirányt” – magyarázta lapunknak Kiss Mária, a MÁV Zrt. HR-projektek vezetője. A vasúttársaság évente körülbelül 160-180 tanulóval köt ilyen szerződést, de ez a szám a nyári időszakban csoportszinten akár két-háromszorosára is nőhet, mivel a csoport vállalatai nyári gyakorlatra általános, de a cégeknél jól hasznosítható szakmákban is fogadnak diákokat.

A MÁV-csoport humánerőforrás-menedzsmentje nagy gondot fordít arra, hogy folyamatosan jelen legyen a szakgimnáziumokban. „A HR-projektek szervezet munkatársai, a vasútszakmai területek szakemberei, valamint a humánpartner-szervezet munkatársai minden évben legalább két alkalommal közösen, személyesen látogatnak el az adott iskolákba, hogy tájékoztassák a tanulókat a vasút nyújtotta lehetőségekről” – mondta Kiss Mária. Ilyen lehetőség például a MÁV Zrt. középfokú ösztöndíjprogramja, amelyet a társaság múlt év őszén indított el a partneriskolák vasútszakmai képzésében, a szakképző évfolyamon tanulók számára. „2016-ban 24 ösztöndíjszerződést kötöttünk” – tudtuk meg a HR-projektek vezetőjétől. „E konstrukció keretében tíz hónapon át havi 30 ezer forintot fizet a MÁV a diákoknak. A 24 tanulóból összesen 18 fő helyezkedett el vállalatainknál – 13 fő a MÁV Zrt.-nél, négyen a MÁV-START-nál, egy fő pedig a GYSEV-nél.”

A MÁV-csoport szakképzésben érintett cégei – szakgimnáziumi partnereikkel közösen – minden ősszel részt vesznek a kormányhivatalok foglalkoztatási főosztályai által szervezett, úgynevezett pályaeorientációs kiállításokon. „Ez a programsorozat több célt szolgál: jó alkalom a vasúttársaság imázsának javítására, a vasútspecifikus szakmák és képzések népszerűsítésére, az oktatási intézmények beiskolázási tevékenységének támogatására. A demográfiai tendenciák és az iskolaszervezet sajátosságai miatt ugyanis egyre nagyobb a verseny az intézmények között, ádáz harc folyik a tanulókért, akiket egyébként pályaeorientációs füzettel is segítünk a tájékozódásban”

– mondta Kiss Mária. Ha a MÁV-csoport pályaeorientációs tevékenységét számokban is meg szeretnénk mutatni, akkor a 2016-os év a következőképpen nézett ki: másfél hónap leforgása alatt – 23 kiállítási napon – 12 helyszínre összesen 48 ezren látogattak el, a kiállítások lebonyolításában pedig 67 munkavállalónk vett részt.

Az idei év újdonságának a MÁV-csoport nyílt napja számít. „Az első programot májusban tartottuk a budapesti Magyar Vasúttörténeti Parkban, a következőre szeptemberben került sor. A nyílt nap célja a 21. századi vasúti technológiák bemutatása a szakgimnáziumok tanulói és az egyetemi hallgatók számára. A MÁV-csoport valamennyi szakmai területe jelen volt kiállítóként az eseményen, interaktív kapcsolatot alakítva ki az érdeklődőkkel. A vidéki iskolák számára a MÁV-START Zrt. díjmentes csoportos jegyeket biztosított a rendezvényre utazáshoz, ezzel is segítve a tanulókat. A májusi rendezvényre mintegy 450-en látogattak el, és közel 120 HR-es, illetve szakterületi kolléga működött közre a megvalósításban.”

Ami pedig a további tervekkel illeti: a Siemens vállalattal is körvonalazódik egy együttműködés az iskolarendszerű képzéshez, valamint a hegesztő, ipari gépész, forgácsoló, mechatronikai technikus és villanszerelő szakmához kapcsolódóan. Kiss Mária szerint azonban nem annyira a diákokat, inkább a szüleiket kell meggyőzni arról, hogy gyermekük jövője szempontjából jó választás a MÁV.

Szöveg: Gyüre József  
Fotó: Soós Botond



## További alapbéremelés egyes munkakörökben

A MÁV Zrt. és az érdekképviselők közös szándékával az egyes munkakörök közötti béreltérések kezelésére további, közel 4 százalékos bérfeljesztés válik meg 2017. július 1-től visszamenőlegesen.

*Kocsimester, gurításvezető:* ezen munkakörök munkavállalói közül annak, akinek 2017. június 30-án érvényes alapbére nem haladja meg legalább 14 százalékkal a 2016. december 31-én érvényes alapbérét, 2017. június 30-án érvényes alapbére a 14 százalékkal növelt mértékre, de legalább 180 000 forintra emelkedett ki.

*Kocsirendező, sarus, vonali kocsirendező, vágányfékkezelt, sarus csapatvezető, to-*

*latásvezető I., biztosítóberendezési műhelyi mechanikai előkészítő, karbantartó szakmunkás I., tartalékos vonali tolatásvezető, tolatásvezető II., villamoshálózat-szerelő I., vonali tolatásvezető:* ezen munkakörök munkavállalói közül annak, akinek 2017. június 30-án érvényes alapbére nem haladja meg legalább 14 százalékkal a 2016. december 31-én érvényes alapbérét, 2017. június 30-án érvényes alapbére a 14 százalékkal növelt mértékre egészült ki.

*Egyéb vasúti járművezető, felsővezeték-szerelő vasúti járművezető:* ezen munkakörök munkavállalói a 10-es MMK-ból a 11-es MMK-ba kerülnek azzal, hogy a 2017. június 30-án érvényes alapbérük 7000 forinttal emelkedik.

*Pályamunkás betanított munkás, vonal-gondozó betanított munkás:* ezen munkakörök munkavállalói, amennyiben az adott munkakört legalább 3 éve folyamatosan betöltik, és bármely középfokú végzettséggel rendelkeznek, 2017. január 1-jétől visszamenőlegesen átsorolják pályamunkás, illetve vonal-gondozó (9-es MMK) munkakörbe, az ehhez kapcsolódó alapbér-megállapítással, a garantált bérminimum biztosításával. Az érintett munkavállalók a megemelt alapbérüknek megfelelő elszámolást 2017. szeptember havi bérfizetésükkel együtt, 2017. október 10-ig kapják kézhez. A munkakörök béрпиaci helyzetének további vizsgálatát és a javítására vonatkozó lehetőségeket a menedzsment folyamatosan támogatja.

## Vasúti vezetők látogatása Szombathelyen



A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) és a MÁV-csoport képviselői a Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) szervezésében 2017. szeptember 5-én Szombathelyre látogattak, ahol összegyezték a térségben megvalósult fejlesztéseket, beszámoltak a jövőbeli tervekről, valamint tájékoztak a helyi igényekről és az együttműködési lehetőségekről. Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a rendezvényen elmondta: az utaslétszám mel-

lett folyamatosan nő a vasúttársaság árbevétele, az utóbbi években pedig több olyan fejlesztés történt, amelyek kiszámíthatóvá teszik a társaság gazdálkodását, valamint a szolgáltatások minőségét is javítják.

A MÁV-csoport vezetője szólt arról is, hogy a nyugat-dunántúli régióban a GYSEV Zrt.-vel közösen zajlottak a vasúti fejlesztések, szintén uniós források felhasználásával megtörtént a villamosítás és a pályaépítés, valamint az önkormányzatok bevonásával több településen sikerült P+R parkolókat építeni. Hozzátette: a sok apróbb beruházás mellett a közeli jövő egyik legnagyobb fejlesztése a térségben a szombathelyi vasútállomás intermodális csomóponttá történő fejlesztése lesz, amely a Modern Városok Programban valósul meg.

A rendezvényen köszöntőt mondott dr. Puskás Tivadar, Szombathely polgármestere és Holnapy László, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium főosztályvezetője. A konferencián részt vett Harangozó Bertalan kormány megbízott, Hende Csaba országgyűlési képviselő és V. Németh Zsolt államtitkár, országgyűlési képviselő is. A GYSEV Zrt.-t Ungvári Csaba vezérigazgató-helyettes, a MÁV-csoportot Dávid Ilona mellett Veszprémi László, a MÁV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettese, Kiss-Becze Eszter, a MÁV Zrt. stratégiai és fejlesztési főigazgatója, Lukács György, a MÁV Zrt. szombathelyi pályavasúti területi igazgatója és Kazai Katalin, a MÁV-START Zrt. értékesítési igazgatója képviselte.

MTI, Vas Megyei Kormányhivatal

## Utasejtő: folynak a tárgyalások

A nemzetközi utazások folyamatos népszerűsítése ellenére az Utasejtő Központ az elmúlt években jelentős veszteséget termelt. A MÁV-START Zrt. a gazdaságos működtetés érdekében 2017 augusztusában arról döntött, hogy több nemzetközi vonaton csökkenti, illetve megszünteti az étkező- és hálókocsi-szolgáltatást a 2017/2018-as menetrend december 10-i életbelépésétől.

A személyszállító vasúttársaság a döntést követően egyértelművé tette: mindent

megtesznek annak érdekében, hogy az üzleti alapon meghozott döntés egyetlen munkavállaló esetében se járjon negatív következménnyel. Bejelentették, hogy valamennyi érintett munkavállaló részére méltányos és továbbfoglalkoztatást jelentő munkakört ajánlanak fel a MÁV-START-on, illetve a MÁV-csoporton belül az alkalmassági feltételek és az átképzési lehetőségek figyelembevételével.

Halasi Zoltán, a VDSZSZ Szolidaritás elnöke az augusztus végi sztrájkot követően

Dávid Ilonához, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójához fordult az Utasejtő Központnál kialakult helyzet megnyugtató rendezése érdekében. A vasútvállalat és a szakszervezet vezetője egyetértett abban, hogy a vitás kérdésekre a tárgyalóasztalnál kell válaszokat találni, ezért az egyeztetések a MÁV Zrt. irányítása mellett lapzártánkor is folytatódtak. A felek bíznak a mielőbbi megállapodásban; addig is az utasok teljes körű kiszolgálásának biztosítása érdekében az érdekképviselő felfüggesztette a sztrájkot.

## Testkamerákat tesztelnek a jegyvizsgálók

A MÁV-START Zrt. vezetése a mobil jegykiadó berendezések, valamint az utasok életének, személyi és testi épségének, illetve vagyontárgyaik védelme érdekében – a kockázatok előzetes felmérése és elemzése után, kísérleti jelleggel – testkamera használatáról döntött. A tesztprojekt keretében három, a célnak megfelelő, ipari felhasználásra szánt, speciális kamerákat gyártó cég termékét (Dahua MPT-100, VTQ és Koonlung K15 kamerákat) választották ki, amelyekből összesen 26 darabot szereztek be a hozzájuk tartozó kiegészítő műszaki berendezésekkel együtt.

A belső próbákat követően, 2017. augusztus 16-án a gyakorlatban is elindult a tesztelés 25 jegyvizsgáló önkéntes részvételével. A tesztelés a legforgalmasabb budapesti elővárosi vonalakon zajlik, a felvételeket a vasúttársaság a jogszabályoknak megfelelően kezeli. Az önkéntes jegyvizsgálókon kitzűző jelzi az utasok szá-

mára, hogy hang- és képrögzítés történik. A tesztelésben részt vevő munkavállalók ezután alapos értékelést adnak a műszaki eszközök alkalmazhatóságáról, azok előnyeiről, hátrányairól. A MÁV-START vezetése az értékelések és a gyakorlati tapasztalatok feldolgozását követően dönthet a rendszer bevezetéséről.

Köztudott, hogy sok szóbeli inzultus és fizikai atrocitás éri a munkájukat végző jegyvizsgálókat, főleg a bliccelő vagy szabálysértő utasok részéről. Az elkövetőket az sem riasztja vissza, hogy alapesetben akár öt év börtönbüntetést is kaphat, aki közfeladatot ellátó személy sérelmére erőszakos bűncselekményt követ el. De természetesen nem csak a jegyvizsgálók testi épsége vagy az általuk üzemeltetett mobil jegykiadó berendezések védelme fontos: legalább ennyire lényeges az utasok és vagyontárgyaik biztonsága is. A nagy európai vasúttársaságoknál egyébként megszokott, hogy a vonato-



kat fedélzeti kamerával szerelik fel, de gyakran a vasutasok is viselnek magukon testkamerát.

## Korszerűsítik a Püspökladány–Ebes vonalszakaszt



A korábban felújított Szajol–Püspökladány vonalszakasz folytatásaként, a Püspökladány–Debrecen korszerűsítés első ütemében valósulnak meg a Püspökladány–Ebes vasúti vonalszakasz pályaépítési, valamint biztosítóberendezés-tervezési és -kivitelezési munkái. A beruházás során 31,25 kilométer hosszún 160 km/h sebességű és 225 kN tengelyterhelésű közlekedésre alkalmas, kétvágányú pálya épül át a szükséges közműkiváltások elvégzésével. Sor kerül

Kaba, Hajdúszoboszló és Ebes vasútállomás vágányhálózatának korszerűsítésére: kényelmes be- és kiszállást biztosító, 55 centiméter magasságú állomási peronokat létesítenek, peronaluljárók, liftek, perontetők épünek, és akadálymentesítést is végeznek. A fejlesztés részeként megújulnak az elektronikus biztosítóberendezési, az összevont vasúti forgalomirányítási, távközlési és utastájékoztató, a vagyon- és tűzvédelmi, valamint a térfigyelő rendszerek is. A szintbeli átjárók korszerűsítése mellett külön szintű vasút-közút keresztezés jön létre Kaba állomás bejárati részén, amelyhez közúti csomópontot alakítanak ki a 4-es számú főúttal. A környéken élők nyugalmanak biztosítása érdekében zajvédő falak is épülnek Hajdúszoboszlón és Ebesen. Az állomások mellett összesen 109 P+R és 213 B+R parkolóhely létesül. A ter-

vezett ütemezés szerint egy éven belül elkészül a Püspökladány–Kaba és a Hajdúszoboszló–Ebes nyílt vonali szakasz mellett Ebes állomás is; 2018 végére várható a Kaba–Hajdúszoboszló nyílt vonali szakasz munkálatainak befejezése. A teljes projekt 2020 nyarára Kaba és Hajdúszoboszló állomás vágányhálózatának és környezetének megújításával zárul.

A beruházás, amelynek alapkövét 2017. augusztus 28-án tették le Hajdúszoboszlón, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium megbízásából, a NIF Zrt. beruházásában, európai uniós forrásból valósul meg. A kivitelezést az RV2020 Konzorcium (V-Híd Építő Zrt., R-Kord Kft.) végzi nettó 73,5 milliárd forint értékben.

Kép és szöveg: NIF Zrt.

## Személyi változások a MÁV-csoport vezetésében

Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a vasúttársaság működési hatékonyságának javítása, az üzleti folyamatok és a szervezetirányítás összhangja érdekében 2017. július 1-jétől felhatalmazta Dorozsmai Éva humán erőforrás vezérigazgató-helyettesét a Folyamatmenedzsment szervezeti egység irányítására. A vezetői feladatok ellátására Kardos János kapott megbízást.

Július 11-től Dobás László, a MÁV Zrt. eddigi képzésszervezési vezetője látja el a Baross Gábor Oktatási Központ (BGOK) vezetői teendőit. A BGOK-t korábban irányító dr. Tura Szvetlánát a MÁV FKG Kft. HR-területének teljes körű irányítására kérte fel a MÁV menedzsmentje. (Tura Szvetlánával és Dobás Lászlóval készített páros interjúnk a 4-7. oldalon olvasható.) Ugyanazon naptól a MÁV Zrt. képzésszerve-

zési vezetői teendőit Kramli Ferenc korábbi humánprojekt-vezető vette át.

További változás, hogy augusztus 1-jétől Sánta Zoltán látja el a MÁV-HÉV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi feladatait. A szakembert a MÁV Zrt.-nél korábban betöltött TEB-főosztályvezetői pozíciójában Kirilly Kálmán követi, jelenlegi munkaköre ellátása mellett, megbízással.

# A tűzoltó, a felcser és a vasutas...

*A címbéli felsorolás azonban itt még nem ér véget, mert Imre Péter, a MÁV-START Zrt. tűzvédelmi szakértője ultrarafutó és műkedvelő irodalmár is egy személyben, aki hallgat, amikor fut, de szívesen mesél, ha kérdezik. A nap neki is csak huszonnégy órából áll, amit a végletekig ki is használ, mégis fáradhatatlannak látszik. Kifaggattuk, hogy megtudjuk, szerinte mire van szükség a teljes élethez.*

Az interjú miatt többször is találkoztunk: elkísértem terepre, beszélgettünk irodájában, villamosmegállóban. Mindannyiszor annyi új és érdekes információt árult el magáról, hogy lassan már könyvet is lehetne írni ön-ről. De most megelégszünk egy interjúval a magazin *Frontvonalba*n címet viselő rovatában, amely a ön esetében akár a *Tűzvonalba*n elnevezést is kaphatná.

Ez igaz, interjúalany viszont ritkán vagyok.

**A vasút veszélyes üzem, munkája pedig akad bőven. Tűzvédelmi szakértőként milyen érzés tüzesetről hírt kapni, vagy épp felvételt nézni lángoló mozdonyokról?**

Szomorú. Sajnálom, ha egy-egy jószág a tűz áldozatává válik. Az elmúlt időszakban viszont több alkalommal is volt rá példa. Csak tűzvédelmi vonatkozásban van közöm a mozdonyokhoz, mégis a sajátomnak érzem őket. Szerencsére már jóval a nyári eseteket megelőzően megkezdődött az M41-es mozdonyokba utólagosan beszerelhető tűzvédelmi rendszer beszerzése. Egy korszerű, kémiai úton oltó berendezés kerül jó néhány M41-esbe. Az esetleg keletkező tüzet a rendszer már a kezdeti szakaszban eloltja, az oltóanyag pedig veszélytelen a környezetre.

**A tüzeseteknek köze van a mozdonyok műszaki állapotához?**

A mozdonyok kora általában előrehaladott, de a karbantartó-szerelő kollégák gondos munkájának köszönhetően ezek a jószágok még jó pár évig közlekedhetnek. A tüzesetek nem annyira a műszaki állapottal, mint inkább a konstrukcióval vannak összefüggés-



*Imre Péter mentési verseny közben*

ben, legalábbis az M41-esek esetében. Ezen segít majd az a bizonyos utólag beépítendő tűzvédelmi rendszer.

**Az új tűzoltóberendezéssel megakadályozható lesz, hogy kiégjen a mozdony?**

Elvileg igen.

**Pontosan milyen feladatai vannak tűzvédelmi szakértőként?**

A tűz megelőzéssel és tűzvizsgálattal kapcsolatos feladatok tartoznak hozzám, a belső szabályozástól kezdve a tűzvédelmi ellenőrzésen át a tűzvizsgálatok szakmai felügyeletéig és a tűzvédelmi oktatásig minden. A Balatonkenesén kiégett M41-est például személyesen én vizsgáltam. A MÁV-START egyedüli tűzvédelmi szakértőjeként – az irodai munka mellett – járom az országot, mert a helyszínen mindig könnyebb megoldani az aktuális problémákat, és úgy veszem észre, a kollégák is igénylik a személyes megbeszéléseket.

**Mindig is a tűz közelében volt?**

Igen. Mielőtt a MÁV-START-hoz jöttem, 18 évig hivatásos tűzoltó voltam. Nem az íróasztal mellett kezdtem a szakmát: egyszerű beosztott tűzoltó voltam. Tűzoltó-pályafutásom csúcán a fővárosi tűzoltási csoportnál voltam háttérparancsnok. Büszke vagyok arra, hogy a szakmai körökben nagyra becsült budapesti tűzoltásiaknál szolgál-

hattam. Ott kezdődött a nemzetközi műszaki mentési versenyésem is.

**Hogy kell elképzelni egy műszaki mentési versenyt?**

Baleseti helyszínként berendezett „díszletek” között kell húsz perc alatt kimenteni és – szakszerű ellátást követően – iránydiagnózissal átadni a „sérültet” az orvosi egységnek. Mindeközben tűzoltókból és katonarvosokból álló bírók ellenőrzik és pontozzák a szakszerűséget. Komoly dolog, számunkra ez egyáltalán nem játék. Teljesen életszerű, akárcsak az éles helyzet: be kell mászni a roncsba, és ott kell ellátni az élethűen maszkírozott „sérültet”. Mi, magyarok sikeresek vagyunk ebben a műfajban is. Idén májusban harmadik helyezteként állhatott dobogóra a fővárosi katasztrófavédelmi és vasutas vegyes csapat a csehországi Rokycanyban. Ráadásul egyéniben a legjobb felcser díját is elhozhattam.

**A betegellátáshoz is ért?**

Igen. A másik becsületes szakmám mentő szakápoló, bár szerintem a helyszíni ellátásra inkább a felcser, mint az ápoló kifejezés a megfelelő. A tűzoltó hivatás mellett a mentőszolgálatnak is dolgoztam. A versenyzés megmaradt hobbinak.

**Csakúgy, mint a futás? A MÁV Vezérgazgatóság Sport Club futószakosztályának vezetőjeként is ismerhetik**



Versenyhelyszín a csehországi Rokycanyban

**a kollégák. Egy szezonban több versenyen is részt vesz, ráadásul hosszútávokat fut. Honnan ered ez a hobbi?**

Jelentős túlsúllyal jöttem a vállalathoz 2013-ban. Korábban sportoltam ugyan, de az életnek volt egy olyan időszaka, amikor elhanyagoltam a testmozgást. Emiatt súlyos egészségügyi problémáim lettek. El kellett döntenem: vagy folytatom az inaktív, egészségtelen életmódot, és belehalok, vagy változtatok. Ez utóbbi mellett döntöttem. Mára harmincöt kilóval kevesebbet mutat a mérleg. Odafigyek a táplálkozásra és a mozgásra. Futok, jógázok. Rendet tettem magamban és magam körül is. De bevallom: néha káosz van az asztalomon. És igen, a MÁV VSC futószakosztályát vezetem, néhány lelkes szakosztályi taggal hosszútávfutó versenyekre is járunk.

**Mit értsünk hosszútáv alatt?**

Nálam a maratonnál kezdődik a hosszútáv. Idén három nagy versenyem volt. Legutóbbi beszélgetésünk óta a dombovári JBI-nél dolgozó Horváth László szakosztályi sporttársunkkal futottunk egy maratont, valamint egy 50,6 kilométeres ultratávot is. Laci barátom ez utóbbi versennyel ünnepelte az ötvenedik születésnapját, és ötödik helyezést ért el a szeniorok között; én második lettem. Az idei szezonban még egy 24 kilométeres versenyen indulok, de már a jövő szezont tervezem: akkor lesz 70 éves a MÁV VSC. Az ünnepi alkalomra egy 70 kilométer feletti futóversenyt szervezünk jövő júniusban.

**Mennyire aktívak a sporttársak? Hány tagja van a VSC futószakosztályának?**

Jelenleg 28 tagunk van, közülük öt-hat sporttárs versenyen is. Egyébként

ritkán találkozunk egymással, mert magányos életforma a miénk. Ha összefutunk, akkor is úgy vagyunk vele, mint Móricz Zsigmond pásztora: amikor együtt vagyunk, együtt hallgatunk. Futás közben ritkán szokott beszélgetni az ember, inkább magába zárkózva rója a hosszú kilométereket. Azt szoktam mondani, hogy futás közben hárman vagyunk: a jó Isten, én meg az út alattam. És ez jól van így.

**Hány kilométert tesz a lábába évente?**

Nem annyit, amennyit szeretnék. Körülbelül kétezer kilométert.

**Mi motiválja egy-egy megmérettetés előtt, legyen az mentési vagy éppen futóverseny? Az eredmény a fontos vagy a részvétel?**

Inkább a részvétel. Bár a mentési versenyek felvételeit visszanezve mindig több hibát is látok a teljesítményemben, s ezeken utólag bosszankodom, de akkor és ott úgy érzem: a legtöbbet hozom ki magamból.

**Maximalista?**

Nem. Kifejezetten lusta vagyok. Ezt senki sem hiszi el rólam, de tényleg így van. Sok dolgot nem azért csinál meg, hogy tökéletes legyen minden körülöttem, hanem azért, hogy ne később kelljen megcsinálni.

**Nehezen hiszem el, hogy lusta lenne. Hétfőtől péntekig Százhalombattáról ingázik, az irodai munka mellett rendszeresen jár terepmunkára. Szabadidejében ott a család, az edzés, a jóga, a versenyekre való készülés és**

**a szakosztály vezetése. Erre jön még az irodalom?**

Igen. Verseket írok és időnként fordítok is. Jelent már meg versfordításom egy kárpátaljai irodalmi újságban is. Az eredeti ukrán vers alapfordítását a feleségem készítette, aki egyébként kárpátaljai. Az írás régóta hobbim. Soraként abból éltem, hogy a katonatársaim megrendelésére szerelmes verseket gyártottam.

**Felsorolni is nehéz, mennyi mindennel foglalkozik. Elárulná, hogyan tudja beilleszteni az életét napi 24 órába?**

Az időt az alvástól veszem el. Hajnali négykor kelek, mire a feleségem és a lányom felébred, már kész a reggeli, és túl vagyok a jógán vagy a futáson. Szeretem a szakmámat, a mozgást, a versenyek izgalmát és az irodalmat. A családommal együtt mindez teljességgel kitölti az életemet.

Haraszi Katalin

Fotó: Imre Péter, Soós Botond



**Névjegy**

**Név:** Imre Péter

**Életkor:** 42 év

**Munkakör:** tűzvédelmi szakértő (MÁV-START Zrt.)

**Végzettségek:** tűzoltó, tűzvizsgáló szakértő, mentő szakápoló

**Hobbi:** hosszútávfutás, jóga, irodalom  
**Legkedvesebb sporteredmény:** 2. helyezés az Upponyban rendezett ultratávú (50,6 km) futóversenyen a MÁV VSC színeiben (2017)

**Legvicesebb szakmai élmény:** bajtársával hosszú percekig keresztül kutattak a háztetőn egy bajba jutott hölgy után, akiről végül kiderült, hogy – bár Gizinek hívják – valójában egy macska.

# HÉVforduló

**1887. augusztus 7-én adták át a forgalomnak a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság Közvágóhíd és Soroksár közötti, helyi érdekű vasútvonalát. De miért ezt a napot tekintjük a HÉV születésnapjának, ha a külső Üllői úton már 1887 áprilisában járt helyi érdekű? Nem ez az egyetlen érdekesség a 130 éves HÉV történetében.**

Békásmegyér, Cinkota, Csepel, Erzsébetfalva (a mai Pesterzsébet), Mátyásföld, Sashalom, Soroksár. Mi a közös ezekben a városrészekben? Az, hogy a 19. század végén még mind önálló települések voltak, nem tartoztak Budapesthez – csak az 1949. évi XXVI. törvény „tagolta be” őket –, az 1900-as évek végén (az iparosodásnak

köszönhetően viharos gyorsasággal kiépülő metropolisz közelsége miatt) azonban felfedezték őket a családi házra vágyó, olcsó telket kereső fővárosi dolgozók. Az akkori agglomerációhoz tartozó kisvárosok és nagyközségek közül ráadásul nem egy a kirándulók kedvelt célpontja volt, sőt egyes településeken a századfordulóra komoly nyaralótelepek épültek ki, ami szintén szerepet játszott a helyi érdekű vasutak kiépülésében. Az, aki Szentendrre, Gödöllőre vagy Ráckevére tömegközlekedéssel szeretne eljutni, jellemzően ma is a HÉV-et választja.

Persze, az első vonalak kiépítése inkább az ipar igényeire adott válasz volt. Ahogy Legát Tibor *Hévkönyv* című, a MÁV-HÉV Zrt.

által nemrég megjelentetett kötetében olvashatjuk: „Az első fővárosi helyi érdekű vasutat (...) a Budapest–Szent-Lőrinci Helyi Érdekű Vasút Rt. indította. Az elsősorban teherszállítási céllal épült keskeny nyomtávú HÉV a külső Üllői úton, a ferencvárosi teherpályaudvar és a pestszentlőrinci téglagyár közötti 8,1 kilométeres pályán indult 1887. április 12-én.” Hogy akkor mégis miért 1887. augusztus 7-ét tekintjük a HÉV hivatalos születésnapjának, amikor a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) átadta a forgalomnak a Duna-parti Közvágóhíd és Soroksár között megépített első, helyi érdekű vasútvonalát? Erre is megtaláljuk a választ a Hévkönyvben: a választás „azzal indokolható, hogy a lőrinci vasút 1900-ban nemcsak normál nyomtávúvá változott, de



## 170 éve jár a vonat Pest és Szolnok között

**Nem csak a magyarországi HÉV-közlekedésnek van kerek születésnapja: a szolnoki vonal még a helyi érdekűnél is komolyabb évfordulót ünnepel.**

A MÁV Zrt. és Szolnok városa szeptember 2-án ünnepelte meg, hogy 170 évvel ezelőtt megindult a vonatközlekedés Pest és a Tisza-parti város között. (A Bécsújhely és Sopron közötti, nagyrészt a mai Ausztria területére eső pályát nem számítva, ez a szakasz érdemelte ki a második magyarországi gőzvontatású vasútvonalnak járó „ezüstérmet”) A jeles esemény alkalmából – a 242-001 sorozatú és a 220,194-es pályaszámú gőzmozdonnyal – nosztalgiavonatok közlekedtek a budapesti Nyugati pályaudvarról Szolnokra, ahol Szalay Ferenc polgármester és Veszprémi László, a MÁV Zrt. üzemeltetési vezérigazga-

tó-helyettese avatta fel az 1847-es, nevezetes útra emlékeztető táblát. A két nosztalgiavonat közül az elsőt – fedélzetén a Szent Korona hiteles, koronaőrök által őrzött másolatával – a szolnoki állomás első vágányánál a Magyar Honvédség Légierő-zenekar Szolnok és a szolnoki MÁV Férfikórus rövid műsora köszöntötte.

Az emléktábla avatását követően az utascsarnokban ünnepélyes keretek között



villamossá is, ez ma sincs másképp, hiszen az 50-es villamos közlekedik ezen a vonalon". Ráadásul a BKVT az augusztus 7-i átadást követően, néhány hónap alatt a budapesti HÉV-közlekedés meghatározó vállalata lett: a soroksári vonalat még ugyanabban az évben meghosszabbították Dunaharasztiig; majd alig egy évvel később, 1888 júliusában a Keleti pályaudvar és Cinkota között megépült vasutat, augusztusban pedig a Filatorigáttól Szentendrét közlekedő HÉV-et vehette birtokba az utazóközönség. Ezzel lényegében egy éven belül megépült Budapest három fő HÉV-vonala. Már az első évben több mint félmillió utas vette igénybe a HÉV szolgáltatásait, és ez a szám néhány esztendő alatt a többszörösére növekedett. A személyszállítás mellett ugyanakkor a helyi érdekű vasútvonalak – egészen 1997-ig – folyamatosan jelentős szerepet játszottak a főváros áruellátásában is.

1889-ben a BKVT leányvállalatot hozott létre Budapesti Helyi Érdekű Vasutak Rt. (BHÉV) néven. A következő évek nagy fejlesztéseit – a meglévő vonalak meghosszabbítását, az új szárnyvonalak kiépítését, a vágánybővítéseket, a villamosítást – már az új társaság végezte el. A haraszti vasútvonalat meghosszabbították Ráckevéig, a teljes vonalon 1892 novemberében indulhatott meg a forgalom. A cinkotai vonal 1900-ban a Kerepesig tar-

tó szakasszal bővült, majd 1911-ben már a vonal teljes hosszán, Gödöllőig lehetett utazni. (A korábbi, Csömörré vezető vonalszakasz szárnyvonallá vált.) Ugyanebben az évben nyílt meg a később megszüntetett rákosszentmihályi, majd 1913-ban a Rákospalotáig vezetett szárnyvonal.

A három fő vonal kiegészült az 1906-ban megvásárolt Budapest–Budafoki Helyi Érdekű Villamos Vasút Rt. Gellért tértől Budafokig vezető vonalával, amelyet 1909-ben Nagytétényig, majd 1914-ben Törökbalintig építettek ki. (A vonalat később, Budaörs határig megtartva, a fővárosi villamoshálózatba vonták be; ma 41-es villamusként ismerhetjük, és a budai főnódó villamos 2016. január 16-i indulása óta ritka hosszú szakaszon, a Kamaraerdei Ifjúsági Parktól Óbudáig, a Bécsi út és a Vörösvári út találkozásáig közlekedik.) Az eredetileg is villamos üzeműként megépült budafoki vonal kivételével az első helyi érdekű vasútvonalak gőzüzeműek voltak; 1906-tól kezdve villamosították őket, és a folyamat még az első világháború előtt mindenütt befejeződött.

A csepeli Weiss Manfréd Acél- és Fémművek dolgozóinak szállítására 1912-ben megszületett a ráckevei HÉV Erzsébetfalva és Csepel közötti szárnyvonala. A fővárosi helyi érdekű vasút négy fővonallal üzemelő, ma is műkö-

dó rendszere a Boráros tér–Csepel vonal 1951-es átadásával, hatvanhat évvel ez előtt állt fel.

1888-ban 600 ezren, 1891-ben egymillióan, 1895-ben 2,7 millióan, az 1950-es évek elején pedig már 93 millióan utaztak a HÉV-vonalakon; két évtized múlva – „a város peremén” kialakuló lakótelepek miatt – ez a szám 140 millióra emelkedett. A helyi érdekű vasút ma évente 74 millió utast szállít, a legtöbben a Batthyány tér és Szentendre közt közlekedő járatokon ingáznak. A pályahálózat hossza 104 kilométer, a vonalak 40 százaléka Budapest területén húzódik; 2011-től a szentendrei vonal a H5-ös, a ráckevei a H6-os, a csepeli a H7-es, a gödöllői a H8-as, a csömöri pedig a H9-es számot viseli.

A BHÉV 1933-ban került a főváros tulajdonába. A HÉV-vonalak irányítását 1952-ben a MÁV vette át, de 1958-ban ismét a fővároshoz, az újjászervezett BHÉV-hez helyezték őket, 1968. január 1-jétől pedig az újonnan létrehozott egységes közlekedési vállalat, a BKV lett az üzemeltető. A Fővárosi Közgyűlés 2016 nyarán döntött arról, hogy a HÉV-ágazat kiválik a BKV-ból; a november 1-jén létrejött BHÉV Zrt. a MÁV-csoport része lett, a cég neve pedig 2017. március 1-jével MÁV-HÉV Zrt.-re változott.

S. M.



megnyitották a Kultúrvárótermet és a Szolnoki Vasúti Almárium tematikus időszaki kiállítását. Az érdeklődő sokaság ezt követően – a Szent Korona másolatát kísérve – átsétált az egykori első szolnoki állomásépülethez, amely ma már – Rep-Tár néven – egyedülálló repüléstörténeti kiállításnak ad helyet.

A Szolnok Napja rendezvény keretében a MÁV-START Zrt. 161 éves múltira visszatekintő szolnoki járműjavítója is tárt kapukkal várta az érdeklődő családokat. A nyílt napon az ipartörténeti jelentőségű, 110 éves víztorony éppúgy megtekinthető volt, mint a járműjavító több üzemegysége. A felújított IC-kocsi látványa, a tolatópad kipróbálása legalább

akkora élményt nyújtott, mint a 242-001 sorozatú gőzmozdony és az általa vontatott nosztalgiaszerelvény megtekintése. Az ünnepélyes nap délutánját emlékezetessé tette a belvárosi Aba-Novák Agóra Kulturális Központ előtt felvágott,

ezerszeletes torta is – a finomságot a szolnoki polgármester és a MÁV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettese vágta fel, majd osztotta szét a szép számban összegyűlt vendégek között.

Kép és szöveg: Gaál Péter

### Akkor még 3 óra 15 perc volt az út...

„1847. szeptember 1-jén reggel negyed 9-kor indult el Pestről a vonat, melynek 16 kocsijában közel 700-an utaztak. Köztük volt István főherceg, az ország nádora, Kossuth és Széchenyi. A pesti pályaudvaron katonaság és katonazenekar fogadta az érkezőket. A szerelvényt az »István« nevű mozdony vontatta, melyet a megnyitóra virágokkal díszítettek fel. Pár száz méterrel előttük a »Haza« nevű lokomotív haladt, hogy a pályán előforduló akadályokat elhárítsa” – olvasható Szikszai Mihály levéltáros A Pest–Szolnok vasútvonal megnyitása című tanulmányában. A vonat Vecsésen, Cegléden és Abonyban is megállt, végül fél 12-kor futott be a végállomásra – a 99 km-es utat tehát 3 óra 15 perc alatt tette meg.

Az ünnepi ebéd fél 1-kor kezdődött; a szolnokiak Kossuth Lajost – mint az Országos Iparegyesület elnökét – kérték fel ünnepi szónoknak, a beszéd azonban kisebb botrányba fulladt. Szikszai Mihály tanulmánya – Szabó Barna újságíró „Ismeretlen Szolnok” című műve alapján – így idézi fel az esetet: István főherceg „még a város tisztelgő küldöttségét sem fogadta, nemhogy ünnepi szónoklattal fárassszák a nagy utazás után. Csakhogy Kossuth a megbeszéltek szerint elkezdte beszédét, ám csak odáig jutott, hogy az ünnepélyes pillanat varázsát ecsetelte néhány gondolattal, amikor a főherceg hangosan így kiáltott: »Mi az? Ki mer itt beszélni az engedélyem nélkül?« Mindenki megdöbbsent, csak Kossuth beszélt tovább. Ő ugyanis nem hallotta, mit mondott a helytartó, mígnem a szolnoki küldöttség pisszegése, a vendégsereg zajongása, majd a gőzmozdony nyikorgása beléfojtották a szót.”

# 140 éves a Nyugati

1877. október 28-án adták át a nagyközönségnek a Nyugati pályaudvart. Az épület August de Serres osztrák tervező, a csarnok acélszerkezete – az Eiffel-torony tervezőjeként később világhírűvé vált – Gustave Eiffel irodájának munkáját dicséri. A pályaudvar historizáló stílusban épült; a háromhajós vasszerkezet középső, nagy fesztávolságú állása maga a fogadócsarnok. A két oldalhajó falazott technológiával épült, a homlokzatok téglaburkolattal. A csarnok hossza 146 m<sup>2</sup>, szélessége 42 m<sup>2</sup>, magassága 25 m<sup>2</sup>; két végét acél vázszerkezetű üvegfalak zárják le. Az épület hasznos alapterülete 26 535 m<sup>2</sup>. A Ferenc József és Erzsébet királyné tiszteletére és személyes használatára épült, neobarokk stílusú Királyi váró falait Arad, Máramaros, Heves, Bihar, Fehér, Pozsony és Trencsén címerei díszítik – ezekbe a vármegyékbe indultak vonatok 1877-ben a Nyugatiból.

Fotó: Soós Botond







# Akik a jó oldalon fújnak

## Látogatás Dombóváron, a vasúti járművek szépségszalonjában

**A magyar vasútrajongókról köztudott, hogy szinte percről percre követik a vasút életét, gyűjtik és megosztják egymás között az információkat szóban és írásban. Ez utóbbit leginkább az internet közösségi oldalain, „poszt” formájában teszik. Hozzászólnak a hírekhez, véleményt nyilvánítanak. Elmondanak jót és rosszat is. Például arról, ami a 416-os sorozatú motorvonat egyik példányával történt a nyáron, jókat írtak. Majd később felháborodtak. Joggal.**

Az egyik legismertebb közösségi oldalon tavasszal villámgyorsan elterjedt a hír, hogy a dízel motorvonatok „bekékülnek”. Mára már biztosan tudja mindenki, hogy az új arculati terveknek megfelelő, egységes külső megjelenést kapnak azok a járművek, amelyeket a MÁV-START tíz évnél tovább kíván forgalomban tartani. Az átfestésre váró járművek körébe esik a 416-os sorozatú motorvonat – közismert nevén Uzsgyi – is. Jó, persze, hívják még Téglának, meg Pusztametrónak is, de maradjunk inkább az orosz *Menj már!* (Уже иди!, ejtsd: uzse igyi) felszólításból eredő becenévnél, mert az talán kedvesebb. Az elsőként felújított, 014-es pályaszámú jármű forgalomba helyezéséről nyár közepén sajtóközleményben tájékoztatta a nagyközönséget a MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatósága.

### Kékülő külső, szépülő belső

Az átszínezés hírére többen felszisszentek: „Dízelt kékre?!” Igen, mert az elkövetkezendő években a MÁV-START-jár-

műflotta arculati egységesítése zajlik. Az új megjelenésben a fehér, kék, szürke és sárga szín dominál, szakítva azzal a hagyománnyal, hogy a dízelüzemű járművek alapszíne a vérnarancs. Az átfestések eredményeként a piros FLIRT, Talent, Desiro és Uzsgyi vonatok is igazodnak majd a kék FLIRT szerelvények, a felújított CAF és az új IC+ kocsik színvilágához. A 2019-ben érkező KISS emeletes motorvonatok pedig az addigra átszínezett járművekhez hasonló arculati megjelenéssel állnak majd forgalomba.

Amíg a rajongók elvitatkoztak arról, hogy jó ötlet-e a dízeleket is kékíteni, az első Uzsgyi Dombóvárra vonult, hogy a telephely tavaly átadott fényezőkabinjában megkapja az új dizájnt. A megújuló külső azonban nem minden: az átfestés után az orosz motorvonatok belső felújításán is áttesznek. Az utastér átalakítását a békéscsabai telephely végezte, illetve végzi. A végeredmény pedig tetszetős külső és szebb, kényelmesebb utastér.

### De mi van a festék alatt?

Nyár derekára befejeződött az első Uzsgyi ráncfelvarrása, a motorvonat visszaállt a forgalomba. A megszépült 014-esről készült „fényképtrófeák” hamar felkerültek a közösségi oldalakra. A képek elterjedésével pedig sokasodtak az elismerő hozzászólások, dicséretetek, sőt egyesek „dízel FLIRT”, illetve – az angol kék szóval összevontan – „Bluezsgyi” (ejtsd: bluzsgyi) néven kezdték emlegetni. A közvélemény lelkesedése kíváncsivá tette a Vasutas

Magazint, ezért a dombóvári műhelybe látogattunk, és megnéztük, miként zajlik a járművek javítása, fényezése.

*„A felújított motorvonat elnyerte a többség tetszését”* – erősítette meg tapasztalatainkat Francz József területi műhelyvezető a dombóvári fűtőházban tett látogatásunkkor. *„Megjelenésében szebb, mint az eredeti volt, persze, mindenki saját maga dönti el, miként értékeli a végeredményt”* – tette hozzá, aztán áttértünk a „szépészeti beavatkozás” egyes fázisaira.

*„A járműveket előkészítjük, azaz csiszoljuk, alapozzuk, majd vízbázisú festékekkel festjük, végül lakkozunk”* – kezdte a műhelyvezető. *„A csiszolás megkezdése után derül ki, mi van a festék alatt. Jellemzően rozsdá, graffitimaradvány, de az Uzsgyin új technikai ragasztószalagot is találtunk már. Mindez a csiszolás előtt sohasem látszik, kívülről látszólag semmi baja sincs a lemeznek.”*

De mi köze a szovjet államadósság fejében kapott motorvonatoknak az új technikához? Szerencsére a műhelyvezető felfedte a rejtélyes összefüggést. A 416-os sorozat rozsdamentes szekrényű jármű, mégis előfordulnak kisebb, úgynevezett elektrokorróziós sérülések. Egy-egy esetben a beszállító – még a garanciális idő alatt – ezzel a speciális szalaggal javította a járműszekrény lemezét, amit most a festés miatt el kell távolítani. *„Ez hosszadalmas és nehézkes folyamat, nem beszél-*

ve arról, hogy rendszerint a festékréteg alatt megbújó régi graffitikkal is meggyűlik a bajunk.” Mégis mi bajt okoznak a régi, festékekkel eltakart graffitik? – kérdeztem, miközben Francz József végigkísért a műhelyben. „A graffitifesték és az azt eltávolító higító is felpuhítja a jármű fényezését, ezért egy új festékréteg ráhordásával nem szűnik meg a firkálás felszín alatti károsító hatása” – fejtegette a szakember. Ilyen esetben félig kell csiszolni a járműszekrényt, mert a régi graffitifesték visszaoldja az új festéket is. Ez a művelet akár száz órával (!) is megnövelheti az előkészítési fázist, ami leterheli a munkavállalókat és lassítja a munkát.

A tervek szerint évente négy-hat Uzsgyi szépül meg. Az arculatváltás mellett a sérült járművek javítását, fényezését is el kell végezni. Dombóváron felkészültek az arculatváltással járó feladatokra. A telephelyen tett látogatásunkkor a másodikként sorra kerülő, 022-es Uzsgyi már túl volt a csiszoláson, és az alapozó festésre várt a műhelycsarnokban. A fényezőkabinban éppen egy régi arculatfestésű M41-es várakozott az éjszakai szolgálat idejére tervezett lakkozásra. „A festéssel kapcsolatos segédtevékenység ellátását 30 fő végzi, szórópisztolyt 12-en kezelhetnek” – avatott be a részletekbe a műhelyvezető. Majd büszkén tette hozzá: „Igazi csapatmunka folyik itt, az öt-hat fős csapatok hatékonyan működnek együtt; jó a kollektíva.”

A fényezőkabinban álló, frissen festett, élénkvrös és sárga színű Csörgő mellett Budavári László csoportvezető-helyettest kérdeztük munkájáról, de szerénysége okán csak nehezen akart kötélni – pontosabban mikrofon elé – állni. Azt azért sikerült kihúzni belőle, hogy általában négy-öt szolgálat alatt végeznek egy-egy előkészített jármű fényezésével, és még azt is elárulta, hogy nagyon szereti a munkáját. László egyébként 1986 óta szolgál a vasútnál. Eredeti végzettsége villanszerelő, de mára kitanulta a fényezés-előkészítés mesterséget is; a csoportvezető távollétében ő felel a szolgálatot teljesítő csapatért. „Nagy szakértelmű, sokoldalú és elkötelezett kollégáink vannak” – büszkélkedett Francz József. „Az itt dolgozók büszkék az elvégzett munkára, mindannyian maximális odaadással, odafigyeléssel és tudásuk legjavát nyújtva végzik a munkájukat.” Erről a helyszínen mi magunk is megbizonyosodhattunk.

## A fényezőműhelynek is kell a fényezés

Tavaly októberi számunkban beszámoltunk arról, hogy Dombóváron átadták a MÁV-START Zrt. második legnagyobb járműfényező kabinját. A szolnokinál valamivel kisebb fényezőműhely a sérülések miatt javításra szoruló járművek festése mellett részt vállal a járműflotta arculatváltásának végrehajtásában is.

A fényezőhelyiség több mint 180 négyzetméteres alapterülete, hatméteres belmagassága és két részre oszthatósága lehetővé teszi mozdonyok, vasúti személy- és teherkocsik, valamint alkatrészek – például forgóvázak – fényezését is. „A kabin 30 méter aktív hosszúságú. Míg a V43-as és az M41-es sorozatú mozdonyokat kétharmad, a forgóvázakat egyharmad lerekesztett kabinhosszban lehet fényezni, Uzsgyit és V63-ast – nagy méretük miatt – csak a teljes kabinhosszban lehet festeni” – avatott be a részletekbe Francz József.

A környezet- és munkavédelmi megfelelőséggel kapcsolatban a műhelyvezető elmondta: a legmagasabb szintű környezet- és munkavédelmi követelményeknek megfelelő létesítmény egészségre ártalmas kibocsátási értéke mérésekkel igazoltan nulla, azaz sem a munkavégzőkre, sem pedig a környezetre nézve nincs káros hatása.

A kabin nemrég kinevezett létesítményfelelőse, Eklics Ferenc a fényezőhelyiség fenntartásával kapcsolatos tudnivalókról beszélt. „Időszakos karbantartási feladatok koordinálása, anyagrendelés és -előkészítés, infrastrukturális és karbantartási feladatok tartoznak hozzám. Legközelebb a szűrők cseréjére kerül sor, amely minden 600 üzemórát követően aktuális. A festőcsapatoknak mi készítjük elő az anyagot, és a festékek szabályos tárolását is biztosítani kell.”

A dombóvári „szépségszalomban” a folyamatos javítási munkálatok mellett ütemezetten zajlik az új arculati terveknek megfelelő járműfestés is. 2017 első felében 14 jármű fényezését végezték el, ezek közül két 416-os sorozatú motorvonat már új arculatot kapott.



Dombóvár: elől Francz József, közepén Eklics Ferenc, hátul az emelőn Budavári László

**A sötét oldal**

Már Budapesten ért a hír, hogy a frissen festett, 014-es Uzsgyit az éj leple alatt vandál módon, festékspray-vel összefúj-kálták. Az eset sokaknál kiverte a biztosítékot, a vasútrajongók azonnal felhaborodásuknak adtak hangot a közösségi oldalakon. Az ügyről megkérdeztük Szilágyi Károlyt, a MÁV-START szegedi járműbiztosítási igazgatóját, akit szintén lesújtott az eset. „Nem lehet megérteni ezeknek az embereknek a lelki világát” – jegyezte meg, s azt is megtudtuk tőle,

hogy az elkövetők kerítésbontással jutottak az elzárt területre. Így az ügyben feljelentés is született.

Az összefirkált 014-est visszaküldték Dombóvárra, ahol rövid idő alatt elkészült a javítás. Francz József műhelyvezető kérdésünkre telefonon elmondta, hogy sikerült a graffitit eltávolítani és a megsérült fényezést javítani. A rongálás helyreállítására nagyjából három-négy ember közel száz munkaórájára volt szükség.

Azért jó hír, hogy időközben már a 022-es is kívül-belül megszépülve hasítja a pusztát. A tervek szerint, mire lapunk megjelenik, a 035-ös Uzsgyi is szépészeti beavatkozáson lesz Dombóváron. Ráadásul idén még a 025-ös számú motorvonat is bekékül. Bár a rendőrség egyelőre nem találja az elkövetőket, ha mégis kézre kerülnek, az internet vasútrajongó népének biztosan lesz hozzájuk néhány keresetlen szava.

Haraszi Katalin



Uzsgyiból Bluzsgyi



## Emeletes motorvonat: 11 darab érkezik 2019-től



Tizenegy darab nagy kapacitású motorvonat beszerzéséről írt alá szerződést Csépké András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója és Dunai Zoltán, a Stadler Bussnang AG országigazgatója 2017. augusztus 17-én Budapesten. Ez az újabb állomása annak

a magyar vasút életében kiemelt jelentőségű keretmegállapodásnak, amelyet áprilisban kötött a két vállalat. A rugalmas lehívási lehetőséget biztosító keretszerződésnek köszönhetően 40 darab Stadler KISS motorvonatot szerezhet be a MÁV-START a következő nyolc évben, a forráskeretek rendelkezésre állásának függvényében. A mostani lehívási megállapodás aláírását még megelőzte a támogatási szerződés is, amelyet augusztus 8-án kötött a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a MÁV-START – a nagy kapacitású motorvonatok beszerzésére irányuló közbeszerzési eljárás minőségbiztosítását és a fejlesztésnek az EU Bizottság szakértői előtt történt

bemutatását követően. A 60,5 milliárd forint értékű támogatási szerződés tárgya a tizenegy darab emeletes motorvonat beszerzése és a projekthez kapcsolódó feladatok ellátása. A kétszintes járművek fajlagos beszerzési ára 16,7 millió euró. Az első lehívási csomag tartalmazza az üzemeltetési készlet és az oktatások költségét is.

A vasúttársaság először a nagy forgalmú Budapest–Vác–Szob és Budapest–Cegléd–Szolnok elővárosi vasútvonalon állítja forgalomba a KISS vonatokat 2019 és 2020 között.

MÁV KIG/MÁV-START

Fotó: Stadler, Vető Dániel/MÁV-START Zrt.



# Mi ma a személyszállítás lényege?



**A MÁV História Bizottság elnökét, Kis-teleki Mihályt olvasóink bizonyára jól ismerik, ám lehetséges, hogy akadnak olyan kollégák, akikhez még nem jutott el a hír: az idei Vasutasnapon eddigi életútját a legrangosabb szakmai kitüntetéssel, Baross Gábor-díjjal ismerték el.**

## **Igaz, hogy nagyapjának köszönheti a hivatását?**

Igen. A Ganz-gyárban, majd nyugdíjazása előtt a Budapest–Újpest–Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt.-nél dolgozott szerelőként. Neki köszönhetem érdeklődésemet a technológia, a villamos- és pályahálózat iránt. Az újpesti közlekedésgépészeti technikumba jártam, majd a Műegyetemen folytattam tanulmányaimat. Végzős gépészként 1962-ben találkoztam egy nagy tudású szakemberrel, aki az akkor önálló HÉV-hez hívott. Itt 1968-ig dolgoztam – ekkor alakult meg a BKV.

## **Jó választásnak bizonyult a HÉV?**

A legjobb helyen, a műszaki-fejlesztési osztályon kaptam munkát. Volt a csapatban pályás, forgalmi, felsővezetékes és járműves szakember. Egészében láttam rá a vasútra, de épp ez volt a célom, a vasút ugyanis igen összetett rendszer. Mi a HÉV-nél egységes fejlesztési terveket hoztunk létre. Korszerűbb járműpark kialakítására törekedtünk, nagyobb sebességű pályában gondolkodtunk, kitérőket terveztünk, és a forgalom teljes átszervezésétől a menetrendig mindent közösen dolgoztunk ki. Tehervonati közlekedéssel is foglalkoztunk, sőt még teherkocsikat is terveztünk! Később főmérőként a cinkotai járműjavítóban meghatározó szakmai tapasztalatokra tehettem szert.

## **Ezt követően viszont egy kutatóintézetbe ment.**

A Vasúti Tudományos Kutató Intézet (VATUKI) járműkísérleti osztályán másfél évig mértem a MÁV járműveit és hálózatát, majd bekerültem a MÁV vezérigazgatóságára, ahol 26 évig szinte minden funkcióban dolgoztam. A gépészeti főosztályon projektmenedzseri, beszerzési feladatot kaptam. Ezután – egy fejlesztési csoport vezetőjeként – a gépészeti fejlesztések összehangolásával, majd a villamosítás kérdéseivel foglalkoztam. A gazdaságosság és a megalapozottság vizsgálata, a tervezés és a fejlesztés előkészítése és lebonyolítása volt a feladatom. Innen a mozdonyosztályra kerültem át, majd öt évre a gépészet vezetője lettem.

## **Ezután a VATUKI élére került, ahol nyolc esztendő telt. Új szerepkörében mire törekedett?**

Az intézményt akkor már Fejlesztési és Kísérleti Intézetnek hívták. Stratégiai terveket, számításokat készítettünk. Ilyen munkára ma is szükség lenne! Az FKI vasutas csapat volt: azokat gyűjtötték össze, akik már sokat tudtak a vasútról. Az ütemes menetrend előkészítésétől a járműkísérletekig sok mindennel foglalkoztunk. Mérésekkel igazoltuk például, hogy motorvonattal kisebb tengelyterhelés esetén olyan vonalon is nagyobb sebességgel lehet menni, ahol még nem nyúltak a pályához.

## **2004–2005-ben részt vett a villamos motorvonatok beszerzésében. Sikertől a legjobb járművet kiválasztani?**

Azt tudtuk, hogy óránként-félóránként, jó tarifával közlekedő járatokat kell in-

dítani azért, hogy az utas a vonatot válassza az autó helyett. Ez a mai személyszállítás lényege! Azt is tudtuk, hogy az egész világon ott működik gazdaságosan a vasút, ahol kisebb vonatok gyakrabban közlekednek. Ezeknek a hossza viszont nem módosulhat, különben megváltozik a gyorsulásuk. Márpedig a motorvonat előnye épp abban rejlik, hogy mindig képes azonos menetidőt produkálni. Ezért alkalmas a menetrend betartására. A változó utasmennyiséget szükség esetén a szerelvények összekapcsolásával lehet követni. Sikertől a legjobb FLIRT motorvonatokat megrendelni és sínre tenni. Jó döntés volt, a közbeszerzés azonban nem volt könnyű: még nem volt benne gyakorlatunk. De ekkor én már nyugdíjas voltam, szerződéssel dolgoztam a MÁV Tervező Intézetben és az egyik leányvállalatnál. Később megint kaptam egy szerződést a MÁV-nál a stratégiai csapatban.

## **Ez sem lehet unalmas...**

Érdekes tapasztalatokat szereztem. Az egyik, hogy nem mindegy, miként költjük el a forrásokat. Ha a rengeteg pénzt úgy költjük el, hogy tetőtől talpig felújítunk mindent, és a 120 km/h-s sebességre alkalmas pályából 160-asat csinálunk, illetve felújítjuk az összes állomást, alul- és felüljárót, akkor borzasztóan drága lesz a korszerűsítés. Viszont ha a hálózat egy részén csak az eredeti pályaparamétereket állítjuk vissza, felszámoljuk a lassújeleket és kipofozzuk az állomásokat, akkor ugyanebből a pénzből kétszer annyi korszerűsítést tudunk megvalósítani. A legfontosabb feladat a két módszer helyes arányának megtalálása.

## **Baross Gábor ma mit mondana a MÁV-ról?**

Talán azt, hogy a közpénzeket értelmebben, hatékonyabban kellene felhasználni. Ő ugyanis azt mondta, hogy olyan tarifát kell kialakítani, amely bizonyos kilométer után már nem növekszik. Így sokkal több utas lehetne. Baross tudta, hogyan lehet az utasokat a vasútra csábítani. Az volt a mondása: az a cél, hogy a brassói ténsasszonyok is Pestre járjanak vásárolni. Baross Gábor szerintem ma azt mondaná, hogy – az utasok és az áru vasútra terelése érdekében – ebbe az irányba kell haladni.

Kép és szöveg: Gaál Péter

# A sarkkörön is túl...

*Még tavaly határoztuk el, hogy nyaralásunkat kicsit rendhagyóbbá tesszük idén, és a tengerparti vagy balatoni pihenés helyett inkább északabbra vesszük az irányt. Ezzel az elképzeléssel körvonalozódní kezdett északi körutunk.*

Első körben több helyszín is felvetődött, de fontos szempont volt, hogy FIP-szabadjeggyel tudjunk utazni, így Svédország például kiesett a lehetőségek közül. Első helyszíneként Hollandia jött számításba, mert egy családlátogatással össze tudtuk kötni a nyaralás elejét. Hollandia után Belgium, majd Dánia következett, így jutottunk el a fő célországba, Norvégiába.

## **Irány Skandinávia!**

Mivel igyekeztünk minél olcsóbb lehetőségeket találni mind a szállás, mind az utazási lehetőségek tekintetében, már jó előre megvettük a jegyeket és lefoglaltuk a szállásokat. A vasúti utazások esetében az ügyfélszolgálatos és a nemzetközi pénztáros kollégák segítségével sikerült mindent időben elrendezni. A korai foglalások miatt szinte percre pontosan, előre meg kellett szervezni az utazás minden részletét, hogy az előzetesen tervezett időszakba beleférjenek a fontosabb látnivalók. Pontosán elő kellett készíteni, hogy mikor, melyik vonattal, repülővel, busszal utazunk, mennyi idő lesz az átszállásra, s mennyi idő jut a csatlakozásokra.

A hónapokig tartó szervezés után végre eljött az utazás napja. A délelőtti órákban indult a repülő Rotterdamba, majd a repülőtérről egy emeletes vonattal indultunk tovább Hágába. A szerelvény pontosan indult a pályaudvarról és késés nélkül érkezett meg a célállomásra. A Hollandiában töltött napok alatt szintén vonattal közlekedtünk a kiszemelt városok között – késés vagy egyéb kellemetlenség nélkül.

Hollandia után Belgium felé vettük az irányt. Az odaút elején a vonatról Antwerpen vasútállomásán kellett átszállnunk, amit nem is bántunk meg. Az antwerpeni egy hatalmas, több emelet magas, építészeti szempontból rendkívül érdekes és szép állomás. Első ránézésre a régi és a modern építészeti megoldások váltakozása tűnik fel a kíváncsi szempároknak. A főbejárat felől régi, díszes, üvegtetős épületrész emelkedik az alsó szinteken található, modern megjelenésű vágányok sokasága fölé – kellett is néhány perc, míg a csatlakozó vonat indulási vágányát végre megtaláltuk. A Belgiumban töltött pár nap alatt sort kerítettünk Brugge és Gent városának bebarangolására is. Nem bántuk meg, hiszen az ország talán két legszebb települését láthattuk. Belgiumon belül természetesen vonattal jutottunk el a kiválasztott állomásokra, többek között itteni tartózkodásunk utolsó helyszínére, Brüsszelbe is. Néhány óras városnézés után a reptéri szállásra mentünk, mert másnap reggel indult a repülő a dán fővárosba. Az egynapos koppenhágai városnézés után egy éjszaka közlekedő busszal jutottunk el Norvégia fővárosába, Oslóba.

Az út nem várt izgalmakat tartogatott, mivel a svéd határon a kutyás határőrök szinte szétszedték a buszt. Minden utast alaposan átvizsgáltak, a csomagjaival együtt. Akinek nem voltak érvényes papírjai, azt leszállították a buszról. Jó óras késéssel indultunk tovább a célállomás felé, ami kissé nyugtalanított bennünket, mert másnap reggel nem szeretnénk volna lekésni az Oslóból Bergenbe induló vonatunkat, amelyre ráadásul már jó előre megvettük a helyjegyeket.

## **Busz, vonat, sikló, hajó**

A határon eltöltött pluszórák másnap reggelre szerencsére „elolvadtak”, így szinte késés nélkül érkezünk a buszpályaudvarra. A viszonylag pontos érkezésnek köszönhetően még egy kisebb, hajnali városnézést is be tudtunk iktatni a vonat indulása előtt. Az Oslo–Bergen viszonylatban közlekedő vonat pontosan gördült ki az állomásról, de ekkorra mi már kényelmesen elhelyezkedtünk. Erre szükség is volt, mert a vonat csurig megtelt turistákkal. A hat és fél óras út gyorsan eltelt a minden igényt kielégítő vonatnak és a gyönyörű panorámának köszönhe-



Antwerpen emeletes vasútállomása



Flåmsbana

tően. A kezdeti, fenyvesekkel borított tájat körülbelül az út felétől kopár, sziklás látkép váltotta fel. Volt olyan hely, ahol a vonat 1200 méter fölé kapaszkodott fel, s szinte összefüggő hótakaró és befagyott tavak fogadták a kíváncsi turistát. Az élményekben és vízesésekben gazdag út végén késés nélkül érkezünk meg a bergeni vasútállomásra.

Bergent nemcsak azért választottuk első norvégiai célállomásnak, mert festői környezetben fekszik és a turisták körében talán az egyik legnépszerűbb úti cél, de azért is, mert innen rengeteg lehetőség nyílik a környék felfedezésére. A város bebarangolása során többek között megnéztük a híres, színes faházakat, a gyönyörű virágokkal borított utcákat, és a hatalmas fjordokkal tarkított tengerpartot, amely különleges hangulatot ad az egész környéknek. A helység egyik fő nevezetessége a halpiac, ahol frissen fogott tengeri halakat és egyéb herkentyűket lehet vásárolni. További helyi érdekesség, hogy a Fløibanen nevű siklóval fel lehet jutni a város fölé magasodó hegyek egyikének tetejére, ahonnan gyönyörű kilátás nyílik a tájra.

Másnap reggel útnak indultunk norvégiai utazásunk kiemelkedő eseményének helyszínére, ahol fjordi hajókázás és a világ egyik legszebb vasútvonala várt ránk. Bergentől vonattal indultunk Vossba, ahol át kellett szállnunk egy távolsági autóbuszra, amelyre szintén előre kellett megvenni a jegyeket. A busz némi késéssel érkezett Flåmba, de szerencsére futva éppen elértük a fjordhajót, amellyel egy jó órás út után jutottunk el Gudvangenbe. A hajókázás a fjordok között feledhetetlen élmény volt a körülöttünk úszkáló fókáknak, a vízeséssel tarkított, hatalmas, meredek hegyoldalnak és a partra épített, színes, kis házak látványának köszönhetően.

### A világ egyik legszebb vasútvonalán

Flåmba busszal mentünk vissza, majd onnan Myrdalba indultunk tovább a Flåmsbana nevű magánvasúttal, amelyre ugyancsak hónapokkal korábban meg kellett venni a jegyeket az interneten – főszezonban ugyanis pillanatok alatt elkapkodják a helyeket. Ez a vonal a világ tíz legszebb vasútvonalának egyike, és az egyórás út igazán emlékezetes volt. Az egyik fő látványosságnál, egy hatalmas vízesésnél tíz percre megállt a vonat: le lehetett szállni, és a felcsapódó vízpárában készíteni néhány fotót.

Az út végén átszálltunk a Norvég Államvasutak (Norges Statsbaner, NSB) járatára Oslo felé. Szerencsére a hosszú út végén pontosan érkezünk a fővárosba, bár előtte azért izgultunk, mivel itt csak fél óránk volt átszállni az éjszakai vonatra. A szerelvényen aztán kellemes meglepetésként ért minket, hogy még a másodosztályon, sima ülőkocsiban is minden egyes székre be volt készítve egy csomag, amely pokrócot, füldegót, szemtakaró alvómaszkot és felfújható nyakpárnát tartalmazott. Másnap kora reggel érkezünk Trondheimbe, ahol a Bodø felé tartó vonatra szálltunk át. Ide előzetesen a norvég vasút ügyfélszol-

gálatán keresztül vettünk két helyjegyet a komfortosztályra. Ennek a tízórás út során volt nagy jelentősége, mivel végig ingyen lehetett vizet, kávét, teát, forró csokit fogyasztani, és még az ülések közötti tér is nagyobb volt. A vonatok egytől egyik mind nagyon tiszták, kényelmesek és modernek voltak. Késésre a több ezer kilométeres út során egyszer sem került sor. (Kevesen tudják egyébként, hogy néhány évvel ezelőtt a norvég vasút megrendelésére Dunakeszin újítottak fel több mint ötven kocsit.)

Bodø az északi sarkkörön túl helyezkedik el, és itt található a legészakibb norvég vasútállomás. A városkában az éjszakai napon (midnight sun) kívül nincs túl sok látványosság. A helyi információs központ javaslatát megfogadva ellátogattunk a helyi busszal Saltstraumenbe. Itt naponta többször hatalmas örvények tarkítják a fjord vizét, s a vízi élővilág is páráját ritkítóan gazdag. (Sajnos nem tudtunk lazacra horgászni, mert egy helyi horgászfesztivál miatt minden horgászfelszerelést elkapkodtak...) Bodøből másnap éjszaka indultunk haza vonattal. A visszaútra hálókocsiba vettünk jegyet, amit nem bántunk meg, az ágyak ugyanis hihetetlenül kényelmesek voltak, a füle pedig nagyon modern és igényes. Másnap reggel érkezünk Trondheimbe, ahol végre félnapos városnézésre is volt időnk, bár azzal számolnunk kellett, hogy néhány bolton kívül semmi nincs nyitva 12 óra előtt. Trondheimből Oslóba más típusú vonattal (NSB Type 73) utaztunk, mint amilyenek a korábbiak voltak. Mi panorámaablak mellé vettük meg helyjegyeinket, így végig gyönyörködhettünk a kilátásban.

Norvégia az egyik legszebb hely, ahol valaha is jártunk. Azt tervezzük, hogy egyszer újra ellátogatunk oda, de már csak télen.

Tóth Dezső



Fjordok ölelésében

# Egy pénzzel teli hátizsák miatt áll a bál a Cargo Slovakiánál

Háromszázezer euróval (átszámítva: 92 millió forinttal) teli elhagyott hátizsákot találtak a szlovákiai Tátracsorba közelében a nyár közepén. A hátizsákot Štefan Hlinka, a Szlovák Államvasutak volt vezetője felejtette a D1-es autópálya egyik pihenőhelyén, és egy benzinkutas találta meg, aki az egyik szlovák kereskedelmi tévétársaság szerint állítólag valóságos „sokkot kapott”, amikor meglátta a hatalmas összeget. A benzinkút értesítette a rendőrséget, amely lefoglalta pénzt. A Nemzeti Bűnüldözési Ügynök-

ség (NAKA) bűntevékenységből származó bevétel tisztára mosása és hűtlen kezelés ügyében eljárást indított – jelentette be a szervezet igazgatója, Peter Hraško. A hatóságnak most az a dolga, hogy kiderítse: vajon legális úton került-e az államvasutak egykori vezérigazgatójához az összeg. (Hlinka először azt mondta a nyomozóknak, hogy elhunyt édesanyja házában találta a pénzt.) Štefan Hlinka 2014-ig volt a vasúttársaság vezetője, és a pozsonyi média számításai szerint 2009 és 2014 között 226

ezer eurót kereshetett különböző magas tisztségeiben. A férfi jelenleg felügyelőbizottsági tag a Cargo Slovakia vasúttársaságnál, amely sietett hangsúlyozni: Hlinka nem a cég alkalmazottja, és a vállalatnál semmit nem tudnak az elveszített pénzről. Bár a pénz eredetére lapzártáig még nem derült fény, az már biztos, hogy a benzinkutas markát jókora összeg, pontosan 30 ezer euró üti: a szlovák törvények értelmében ugyanis az elhagyott érték 10 százaléka a becsületes megtalálót illeti.

# Hibás váltóállítás okozhatta az egyiptomi tragédiát?

Közel félszázan vesztették életüket és 120-nál is többen sérültek meg egy vonatszerencsétlenség következtében augusztus közepén Egyiptomban, amikor a Kairó és Alexandria között közlekedő gyorsvonat hátulról belerohant egy Port-Szaidból ugyancsak Alexandriába tartó szerelvény-

be, amely egy vasútállomáson várakozott. Az ütközés következtében a gyorsvonat mozdonya és a másik szerelvény két hátsó vagonja kisiklott. A tragédiát meg nem erősített információk szerint egy hibás váltóállítás okozhatta. Hesam Aaraft egyiptomi közlekedési miniszter több vasúti

tiszttségviselőt is felfüggesztett a nyomozás idejére. Az észak-afrikai ország történetének legsúlyosabb vasúti katasztrófája egyébként 2002-ben történt, amikor a főváros közelében kigyulladt egy személyvonat, s mintegy 370 utas bennégett a lángholó vasúti kocsikban.

# A magyar eredményekről számolt be a cseh vasútszakmai magazin

A MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójává történő kinevezésének ötödik évfordulója kapcsán interjút kért Dávid Ilonától a közel 12 ezer példányban kiadott cseh vasútszakmai újság, a Železničář magazin. A kéthetente megjelenő lap írása szerint Dávid Ilona „azon kevés nők egyike, akik csúcsvezetői posztban vannak az európai vasúttársaságok élén”. A MÁV-csoport első embere a piacnyitásra való felkészülésről szólva kijelentette: Magyarországon jelenleg sem a MÁV-START Zrt.-nek, sem a GYSEV Zrt.-nek nincs versenytársa a vasúti személyszállítás terén, viszont a MÁV-csoport stratégiai célja, hogy a MÁV-START a piacnyitáskor már felkészült legyen a versenyre. Ezt a célt szolgálja többek között a jegyértékesítés korszerűsítése és digitalizálása, a vasúti infrastruktúra modernizálása, valamint a járműpark folyamatos fiatalítása. Dávid Ilona az elmúlt öt évben elért eredmények közül azt nevezte a legfontosabbnak, hogy mára sikerült rendbe tenni a MÁV gazdálkodását, folyamatait, szervezettségét, s olyan változások indultak el a vasúttársaságnál, amelyek egészségesebbé és átláthatóbbá tették a vállalatot. Dávid Ilonát a cseh vasútszakmai újság a rendszerváltás óta példátlan, három évre szóló, 30 százalékos béremelésről is faggatta. Dávid Ilona a magazin kérdésére

válaszolva kijelentette: mivel a béremelést a MÁV egymaga nem tudja fedezni, ezért szükség van az állam támogatására. De annak érdekében, hogy a vállalat megtartsa jelenlegi dolgozóit és az utánpótlást is biztosítsa, a vasúttársaság vezetésének el kellett köteleznie magát a lépés mellett. Ugyanakkor az állam is indokoltnak látta a szakképzett munkaerőért folytatott erőfeszítéseket, és egyetértett a 30 százalékos béremeléssel, amely nem érintette

a közép- és a felső vezetőket. (A vasutaszakra elöregedése és az utánpótlás biztosítása Csehországban is gondot okoz, erről múlt év júniusában a Cseh Vasutak, a České dráhy vezérigazgatója, Pavel Krtek beszélt a magyar Vasutas Magazinnak.) A Železničář magazin egyébként az interjút megelőzően a vasútmodellgyűjtő és -készítő komáromi állomásfőnökről, Lajos Albertről is készített cikket.

Forrás: Železničář magazin





## Operabemutató egy éjszakai hálókocsis vonaton

Egy Aberdeen és London között közlekedő szerelvényen, a Caledonian Sleeper elnevezésű éjszakai hálókocsis vonaton tartották meg július végén a *Belongings (Holmi)* című opera ősbemutatóját. Samuel Bordoli zeneművét a vonaton utazók csomagjai ihlették, és ez volt az első alkalom, hogy egy opera világpremierjére egy hálókocsis járaton kerüljön sor. A „miniatúr” zenedarabot a vonat társalgójában Zosia Jagodzinska csellista és Robert Lewis tenor adta elő; a librettó Bill Bankes-Jones írta. Az előadás a skóciai Sound Festival és a londoni Tête à Tête (Kettesben) operafesztivál közötti együttműködésnek köszönhetően jött

létre. A darabot egy hónap alatt többször is előadták a londoni King's Cross pályaudvaron; legközelebb a november 9-ről 10-re virradó éjjel hallhatja a nagyjéremű az éjszakai vonaton.

ber 9-ről 10-re virradó éjjel hallhatja a nagyjéremű az éjszakai vonaton.

Forrás: MTI/www.sleeper.scot



## Újranyitották Kanada első vasúti alagútját



A közel 55 méter hosszú, 4 méter széles és magas építményt augusztus 12-én adták át újra az érdeklődőknek, bár most már csak gyalogosan járható. A Szent Lőrinc-folyó partján fekvő, kelet-ontariói Brockville városában található alagút méltó példája a brit-kanadai ipar örökségének. Az építkezés 1854 és 1860 között zajlott, célja az volt, hogy összekösse a vasutat az vízparti ipari területekkel. Samuel Keefer, Kanada egyik vezető építésze ellenezte az alagút megépítését, egy egyszerűbb és olcsóbb, nyugatról jövő vasúti vonalat javasolt, de az akkori építési vállalkozók úgy gondolták: egy vasút nem vasút legalább egy alagút nélkül. Ezt a nézetet osztották a helyiek és a Brockville-i városvezetés is, így megkezdődhetett az alagút tervezése. A kivitelezés nem zajlott zökkenőmentesen, az építési

vállalat többször pénzügyi problémákba ütközött. Az első fafűtésű mozdony 1860. december 31-én haladt át az alagúton.

Az északi és déli bejáratokat egyedi faajtókkal fedték, amelyeket éjszákára bezárták, hogy a kisebb-nagyobb állatok ne költözzenek be az alagútba. Az építmény keresztmetszete szükségessé tette a kisebb mozdonyok használatát, de a modern dízelmozdonyok megérkezésével az alagút elavulttá vált, és 1970-ben kizárták a forgalomból.

A Brockville-i városi tanácsban 2011-ben kezdték tervezni az építmény restaurálását, a munkálatok 2016 augusztusában kezdődtek és egy évig tartottak. Az alagút új, kövezett padlót és korszerű világítást kapott, ami ki-

emeli az építészeti és geológiai látnivalókat, valamint változatos fényfestést biztosít. A nyitóünnepség a Kanada 150 éves fennállása alkalmából indult programsorozat része volt, a szervezők felvonulással és egész hétvégén át tartó fesztivállal várták a látogatókat. A rendezvényt ugyanazon az útvonalon tartották, amelyen 1854-ben az alapkövetélt ünneplő felvonulás is haladt.



## Négy úszómedencét is megtöltött volna a szemét

Összesen 37 napra volt szükség annak a 222 teherautónyi illegális hulladéknak az elszállítására, amit Zuglóban, a MÁV vagyonkezelésében lévő ingatlanon, a Rákospatak utca 123. szám alatt hagytak hátra. Az elszállított hulladék tömege 1555 elefánt vagy 13 Boeing 747-es repülőgéppel súlyával ért fel.

Csaknem 4700 tonna illegálisan felhalmozott hulladékot szállított el a MÁV a Rákospatak utcai területéről. A 10 ezer köbméternyi lom, kommunális hulladék és építési törmelék nagy részét az ingatlan korábbi bérlője hagyta hátra. A vasúttársaság és a bérlő között az elmúlt években számos vitás kérdés vetődött fel a terület használata kapcsán – illegális hulladéklerakás, áramlopás, a bérleti

díj nem fizetése miatt –, mindez végül a bérleti szerződés felmondásához, majd perhez vezetett. A hulladék elszállításával kapcsolatban a MÁV nem várta meg a jogvita rendezését, hanem június 12-én a saját költségén elkezdte a munkát. A hulladékot környezetvédelmi engedéllyel rendelkező lerakóba szállította, súlyát hitelesített hídmérleggel mérlegeltette. A szállítás folyamatát végig a MÁV és a Környezetvédelmi Felügyelőség szakemberei ellenőrizték. Az illegális hulladéktelep felszámolása és a kármentesítés több mint 100 millió forintjába került a vasúttársaságnak.

A MÁV számára nagy gondot jelent, hogy a vasúti területeken illegális lerakók létesülnek, ahol a lakossági, kommunális

hulladékon kívül használt műszaki cikk, építési törmelék és zöldhulladék halmozódik fel. Az ilyen területeken a rendszeres takarítás és szemétszedés ellenére néhány napon belül újra ugyanaz a látvány fogadja az arra járókat. A vasúttársaság idén is több százmillió forintot különített el az illegális hulladéklerakatok felszámolására.

*Forrás: Lokál*



## Ökoindustria kiállítás a Vasúttörténeti Parkban

A Környezetvédelmi Szolgáltatók és Gyártók Szövetsége 2017. november 8. és 10. között rendezi meg az V. Ökoindustria Nemzetközi Környezetipari, Energiahatékonysági és Megújuló Energiaforrások Szakkiállítását a budapesti Magyar Vasúttörténeti Parkban. A két évente megtartott rendezvény látogatói megismerkedhetnek a legújabb zöldipari technológiákkal, fejlesztésekkel és szolgáltatásokkal. Az V. Ökoindustria kiállítás fővédnöke dr. Áder János köztársasági elnök, fő támogatója pedig a MÁV Zrt.



## KUPAKGYŰJTÉS

**MÁV-csoport országos kupakgyűjtési akció  
2017. augusztus 21. – október 31.**

A kupakok értékesítéséből befolyó összeget a Gyermeivasutasokért Alapítvány a gyermektáboroztatás fejlesztésére fordítja.

### Az alábbi műanyag kupakok gyűjthetők:

- ásványvizes és üdítős palackok kupakjai;
- italos kartondobozok (rostos üdítő, tej) kupakjai;
- samponok, tusfürdők, mosógélek kupakjai;
  - téglék kupakjai;
  - fogkrémes tubusok kupakjai;
  - tejszínhabos flakonok kupakjai;
- egyéb kupakok (pl. mackós méz, kulacs, sportkupak).



**Keresse az önhöz legközelebbi gyűjtőpontot!**

## Színezd újra! Alkotói napok 2017

### Gyalogos aluljárók falfestési kampánya

A MÁV Zrt. kísérleti jelleggel pályázatot hirdetett négy vasúti gyalogos-aluljáró dekorációs falfestésére. A pályázati felhívás 10-16 évesekből álló, legfeljebb 15 fős iskolai csapatokat szólított meg.

A pályázat célja a kiválasztott két-két fővárosi és vidéki gyalogos-aluljáró lehangoló állapotának javítása, gyerekrajzokkal való díszítése, színesebbé tétele. A pályázatra érkező látványtervek közül a MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság kiválasztja a megvalósításra érdemes alkotásokat, amelyeket

várhatóan október 15. és november 13. között festhetnek fel a csapatok. A vasúttársaság olyan esztétikai értékű pályaművek felfestését engedélyezi, amelyeket alkalmasnak talál a kijelölt aluljárók dekorálására és hangulatának javítására.

Magazinunk megjelenésének idejére az illetékes hidász szakszolgálatok előkészítik a festésre a Kőbánya felsőn, Hűvösvölgyben, Monoron és Füzesabonyban kijelölt gyalogos aluljárók falfelületét és környezetét.



A szeptember 30-i jelentkezési határidő lapzártánk után lesz, a szervezők fokozott érdeklődésre számítanak. Az aluljárók méretei egyébként lehetővé teszik, hogy egyszerre több csapat is megvalósíthassa a pályázatra benyújtott terveket. A vasúttársaság bízik abban, hogy a rendelkezésre álló falfelületek egészét gyerekrajzok borítják majd, ezért az alkotáshoz szükséges anyagokat is biztosítja.

Lőcsei Virág, a MÁV Zrt. sajtófőnöke kérdésünkre elmondta: a kísérleti pályázat célja, hogy a gyerekek alkotásaikkal színesítsék, újjávarázsolják az aluljárókat, és ezzel egy kis vidámságot lopjanak az arra járók szívébe. A szóvivő hozzátette: a pályaművek felfestése sajtónyilvános esemény lesz, amellyel nem titkolt céljuk a közvélemény formálása, valamint a vandálizmus és az illegális firkaások elleni figyelemfelkeltés. A szervezők reményei szerint mindenki tiszteletben tartja és megóvja a gyerekek alkotásait. A pályázattal összefüggő történéseket a Vasutas Magazin is figyelemmel kíséri.

## Szent István városát hirdeti az új werbelok



A MÁV-START Zrt. és Székesfehérvár önkormányzata 2017. augusztus 15-én mutatta be azt a Szent István-dekorációval ellátott Bombardier Traxxot, amely a következő évben az ország villamosított vasútvonalain fog döntően személyszállító vonatokat húzni, de a nemzetközi forgalomban is közlekedik majd Budapest és Brassó, illetve és Budapest és

Bécs között. A „fehérvári” mozdony ez idő alatt körülbelül 240 ezer kilométert fog megtenni.

Az ünnepségen Csépké András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója elmondta: nagy öröm a vasúttársaság számára, hogy egyik legmodernebb mozdonyukon mutathatják be azt a dekorációt,

amely szentté avatott államalapító királyunk, Szent István emléke és öröksége előtt tiszteleg. Beszélt arról is, hogy Székesfehérvár ez irányú felkérésének nagy örömmel tettek eleget, hiszen a MÁV-csoport mint a magyar állam egyik legnagyobb vállalkozása fontos szerepet kell, hogy betöltsön nemzeti értékeink megőrzésében.

Székesfehérvár polgármestere, dr. Cser-Palkovics András köszönetet mondott a MÁV-START szakembereinek, valamint azoknak, akik a mozdonymatricázást kitalálták és megvalósították; külön kiemelte Brájer Éva alpolgármestert és F. Szegő Krisztinát, a Székesfehérvári Turisztikai Közhasznú Nonprofit Kft. ügyvezető igazgatóját. A polgármester úgy fogalmazott, hogy a mozdony többféle üzenet hordoz: a több mint ezer éves magyar államiság, a város, valamint azon keresztény kulturális értékeink üzenetét, amelyek összekötnek bennünket, amelyek elvezettek bennünket ide, és amelyek biztos táptalajt adnak az elkövetkezendő évtizedekhez, évszázadokhoz.

Forrás: [www.szekesfehervar.hu](http://www.szekesfehervar.hu)

Fotó: Bácskai Gergely

# „Ha hallanék, mozdonyvezető lennék!”

Szeptember utolsó vasárnapja a hallássérültek világnapja

*Nekünk munkahely, jó esetben második otthon, másoknak csoda, soha meg nem valósítható álmom. Ők azok, akiket kicsi gyerekkoruk óta vonz a vasút, de hiába, valamiért nem lehetnek vasutasok. Mint például a kelebiai Tapodi Ottó. Hallássérülten született, s bár jól tanult, ez a fogyatéksága sok mindenben megakadályozta. De abban nem, hogy szeresse a vonatokat. Múzeumnak is beillő emeleti szobáckájából az állomásra és a sínek érdekére lát, onnan követi legjobb barátai, a mozdonyvezetők munkáját.*

A kelebiai vasútállomásra beszéltek meg a találkát, Miklós (Magyar Miklós, a Szege-di TSZVI kiskunhalasi telephelyvezetője), Ottó és jómagam. Miklós tud jelezni, és ő volt az, aki a 34 éves siket fiatalemberre felhívta a Vasutas Magazin figyelmét, s aki egyúttal felajánlotta, hogy segít vele megismerkedni és kommunikálni. Úgy állapodtunk meg Miklóssal, hogy Kelebiáig ellenőrzést tart az Ivo Andrić nemzetközi gyors mozdonyán, és ha 11.11-re mind ott vagyunk az állomáson, utána együtt mehetünk tovább Ottóék házába, megnézni a gyűjteményt. Az élet persze kicsit másként rendezte, ami nem is baj, mert kiderült: mindig megértik egymást azok az emberek, akik meg is akarják.

## Szobamúzeum az emeleten

„Ta-po-di Ot-tó” – mondta lassan és tagoltan az állomáson tébláboló egyetlen fiatalember, és a kezét nyújtotta. A szemébe néztem, és én is elmondtam a nevem. Ezt követően – amíg az egykor önkéntes munkában megismert segítőtőre vártunk – folyamatosan „beszélgettünk”. Ottó szemében derű és igyekezet. Ez az ő állomása, ő itt mindent és mindenkit ismer, s már tudta, hogy a nemzetközi vonat Budapestről mindjárt befut. „Öt perc” – mutatta. Elegendő idő, hogy megtudjam: van húga, aki már családos, de most nincsenek Kelebián, mi pedig, ha megjön Miklós, kocsival megyünk majd a sínek másik oldalára, a József Attila utcába, ahol laknak, s ahol az édesanyja is vár már minket. A vonat befutott, Miklós lemászott a vezetőállásból, Ottó pedig



boldogan sietett elé és rázott vele kezét, majd gyors jelzésbe kezdtek. (Gondolom, elmondta, hogy én vagyok én, és már megismerkedtünk.) Egy kattintás erejéig, kissé vonakodva ugyan, de a szerelvény elé álltak, aztán beültünk a gépkocsimba. Ottó elől foglalt helyet, hogy mutassa az utat, majd a ház előtt fűrgén kipattant, hogy kinyissa a kaput.

„Vedd le a cipődet!” – mutatta, amint beléptünk a ház előterébe, és épp szabadságon lévő, amúgy konyhai raktáros és hentes édesanyja szóban is megerősítette: odafönt nagy a rend és a tisztaság, ezért kéri ezt a fia. Aztán megindultunk – és mindannyian várták a hatást.

Hááát, meg kell hagyni, a lépcsőfeljárótól kezdve, ahol egy olyan vasúti lámpa fogadott fényárban, amelynek üveglapjait Ottó gravírozta, egy mini vasutas múzeumba csöppentem. A falon különböző vasúttársaságok Ottó által gyártott logói, festett feliratait, valamint érme-, lámpa-, pecsét-, könyv- és üveggaléria, a tetőtér gerendáin sapkák, téli vasutaskalapok, egy szekrény előtt vagy öt rend vasutas-egyenruha a múltból. A mozdonyok fotói üveglapok mögött, az íróasztal átépítve, hogy hasonlítson a MÁV-START jegypénztárára. A különböző zugokban

színes vasúti lámpák, amelyek fényeit Ottó irányítgatta.

Leírhatatlan. Háromszor négy méter szobamúzeum. Ottó otthona. Az ágy fejénél mindössze egy „oda nem illő” kép rejtőzik, rajta a kis Ottó a nagymamával és édesanyjával. A széles és meglepően alacsony ablakok a kelebiai sínekre néznek, az ágyból pont prima a kilátás. Ha pirkadtkor kinyitja a szemét, mert kinyitja, a szerelvények mozgását látja.

„Szép!” – mutattam a korábban épp tőle megtanult jelet, miközben körbenéztem. Ettől még derűsebben mosolygott, majd eltűnt pár pillanatra. Egy ajándékkal tért vissza. Az üveggavírt ő készítette egy kis méretű érme alapján, amelyet a magyar vasút 150 éves fennállása alkalmából adtak ki. Igazán tehetséges és kedves – állapítottam meg. Édesanyjától pedig megtudtam, hogy Ottó 2+8 évet járt iskolába Szegeden, sokat rajzolt, volt kézügyessége és jól is tanult, de ezzel vége is szakadt az iskoláinak. Az édesapjával ugyan kinéztek egy középiskolát Budapesten, meg is látogatták közösen, de a fiú félt, hogy nem tud majd kommunikálni, így letettek róla. Kitanulta ugyan a cipészetet, de nem lett cipész. „Utálom” – rázta meg a vállát Ottó, amikor azt firtattam, miért

nem. Viszont a vasútnál mindig nagyon szeretett volna dolgozni. Csak hát siketen nem lehet. „Ha hallanék, mozdonyvezető lennék!” – jelezte határozottan Ottó, és itt meg is rekedtünk kicsit.

**Józsi, Sanyi és a többiek**

Ez hát az álom, ami sosem válhat valóra. S ami csak nagy, igazi feladatként érdeklí egyébként is. Két-három éves kora óta lesi, nézi a vonatokat, főleg a mozdonyokat. Mint sok fiúgyermeknek, neki is volt kisvasútja, de hamar elajándékozta. A Gyermekvasút sem vonzza: „Nem elég nagy!” A mozdonyvizsgáló sem érdekli: „Elaludnék tőle” – jelezte, viszont amikor a fotókat nézegettük, amelyeken a Gorilla, a Kennedy és az egyéb mozdonytípusok vezetőállásában ült (álló vonaton, persze), akkor Miklós megjegyezte: Ottó természetesen tudja, melyik a fékkar, hogyan lehet

beindítani a mozdonyt, és elméletben talán még vezetni is tudná.

S hogy mitől ilyen jól értesült, és hogyan lett ilyen szép gyűjteménye? Nos, mindig akadt olyan vasutas, aki segítette őt. Repkedtek is a nevek: Nagy Józsi, Varga Sanyi, egy bizonyos Laci bácsi, aztán a halasiak, Huczek és Farkas Tibor. Néhányukat meg is néztük a mozdonyvezetőkről 2005-ben kiadott almanachban.

Kérdeztem, van-e barátja. Mélyen elgondolkodva azt jelezte: „Kevés... Csak vasutas.” A 18. születésnapjára ajándékba azt kapta, hogy felülhetett egy vezetőállásba Budapestig. Nagy élményei közé tartozik az is, amikor két éve Szabadkán járt Josip Buljovic mozdonyvezetőnél. A szerb kolléga levitte őt a fűtőházba, megmutatott neki mindent, amire csak kíváncsi volt. Vele egyébként a neten ismerkedett meg, ahogy másokkal is. Írni ugyanis tud, a fordítóprogramot is ismeri, és amikor azt kérdeztem, mely oldalakat látogatja, akkor számos blogot és Facebook-oldalt is említett. Persze a MÁV-csoport oldala sem ismeretlen előtte. De naponta egy-két óránál többet nem ül a számítógép előtt, jobban szereti élőben látni a mozdonyokat.



**A hallássérültek világnapja**

Az Egészségügyi Világszervezet adatai szerint a világon több mint 250 millió hallássérült (nagyothalló és siket) él, a népességnek valamivel több mint 4 százaléka szenved ebben a betegségben. A siketségnek két fajtája ismert: vannak, akik így születnek (mint például Ottó), és vannak, akik valamilyen sérülés következtében, már a hangzó anyanyelv birtokában válnak siketté. Előbbiek a világot elsősorban vizuálisan érzékelik, közös nyelvük a jelnyelv, ezen keresztül formálódnak ismereteik a világról, alakul ki a közösségük, kultúrájuk. Oktatásuk hazánkban Cházár András

és 1802-höz köthető. Érdekvédelmüket 1952-től a Siketek és Nagyothallók Országos Szövetsége képviseli. A SINOSZ tagsági igazolványával rendelkezők az egész ország területén érvényes – korlátlan számú –, 90 százalékos jegy- és bérletkedvezményt kapnak a MÁV járatain. 1958 óta minden év szeptember utolsó vasárnapján tartják a hallássérültek világnapját. Ha valaki szeretne megtanulni pár kifejezést jelelve, annak érdemes felkeresnie a hallatlan.hu weboldalt: a honlapon videós szókészlet is található, de a cica vagy a kutya jelezését akár ki is lehet találni.

**Erika levele**

Hajdúné Nagy Erikát, a Baross Gábor Oktatási Központ oktatóját a MÁV humán erőforrás-szervezete ajánlotta mint olyan valakit, aki tud jelezni, és – ha úgy adódik – segíthet Ottóval kommunikálni. Nem is csalódtam, szívesen ajánlkozott, még a szabadsága ellenére is úgy váltunk el, ha bármi problémám adódna, elérhetem. Erika története kicsit más: „Nekem a nagyfiam hallássérült egy születésekor szerzett betegség következtében. A jelnyelvet azért tanultam meg Budapesten, a Siketek és Nagyothallók Országos Szövetségében, mert a barátai közül sokan siketek, és szerettem volna velük kommunikálni” – írta levelében. „A fiam már 35 éves, nős, a felesége is siket, de mindketten beszélnek. Az én fiam is mozdonyvezető szeretett volna lenni picit korától, mert a férjem is az volt, de a hallássérülés miatt ez lehetetlen volt. Ettől függetlenül most is boldul a mozdonyokért és a vonatozásért.” Kicsi a világ. Vagy sok a siket, mozdonyvezetésről álmodó fiú.

**Egy hátizsák**

Kérdeztem, minek örülne, mire vágyik mostanában. Mintha várta volna a kérdést. Vagy mintha mindig is lenne egy ilyen „mi lenne még jó” sorrend a fejében. Nagyon is határozottan jelezte, mi van a listája tetején: egy hátizsák. A mozdonyvezetők ilyen kapnak mostanság. És egy korábban kinyomtatott arculati kézikönyvből sorra mutatta az új farmerkollektiót is, amelyből az 50-52-es lenne jó rá. Kicsit megijedtem, hátha valami félreértés miatt most azt gondolja majd, hogy elég volt elmondani, és meg is kapja. De az édesanyja megnyugtató: ő ezt csak szeretné, semmi baj, ha nem kapja meg. Azt is megkérdeztem, szeretné-e megnézni a Magyar Vasúttörténeti Parkot a fordítókorongjaival és a sok mozdonyával. Szomorkásan mondta, hogy szeretné, de nem tudna kivel beszélni. No, majd meglátjuk... (És már el is kezdtem tervezni azt a napot.)

Végezetül arra kértem, ha nem nagy fáradtság, mutassa meg, hol a műhelye, hogyan készülnek az üvegbe karcolt tárgyak. Hát, műhelye az nincs, pontosabban a kertben egy árnyas asztal és pad. Az eszközök egy műanyag rekeszben készen várnak arra, hogy Ottó bármelyik pillanatban, ha olyan a kedve, kiülhessen megformázni egy mozdonyt. És aznap kora délután olyan kedve volt. Így Miklóssal és az édesanyjával jó pár percig csodáltuk, ahogy nekilát a következő, falra akasztható, gravírozott 424-esnek.

Morvai Katalin

# Programajánló

## VOKE Vasutasok Széchenyi István Művelődési Háza – Budapest

Szeptember 27-étől október 5-ig látható Almási Rita festő kiállítása.

## VOKE Egyetértés Művelődési Központ – Debrecen

Október 3-tól 29-ig látható a múlt évi Hajdú-Bihar Megyei Őszi Tárlat különdíjasának, Szász Zsuzsának a kiállítása.

Október 18-én 19 órától a *Paprikáscsirke avagy Stex és New York* című zenés vígjátékot láthatják az érdeklődők a Gergely Theater előadásában.

## VOKE József Attila Művelődési Központ – Dunakeszi

Október 10-én 19 órától a Dumaszínház bemutatja Kiss Ádám és Benk Dénes *Humor sapiens – a felegyenesedés hátrányai* című közös estjét.

Október 11-én 19 órakor dr. Buda László tart előadást *Önfeldozás, önszeretet, öngyógyítás a gyakorlatban* címmel.

Október 14-én 20 órától Bikini-koncert. Október 27-én 19 órától a *Nyolc nő* című bűnügyi komédiát láthatja a közönség a Játékszín előadásában.

Október 28-án 10.30-kor kezdődik Levente Péter műsora.

## VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház – Hatvan

Október 11-én 18 órakor Nagy Zoltán királyi főszakács tart előadást, aki nemcsak egyéb gasztronómiai titulusok viselője, de főiskolai oktató is.

## Zeneakadémia, Nagyterem

Október 5-én 19 órától kezdődik a MÁV Szimfonikus Zenekar koncertje. Repertoáron Carl Maria von Weber: *Oberon* – nyi-

tány; Beethoven: *III., c-moll* zongoraverseny; Bartók: *Concerto*. Közreműködik: Várjon Dénes (zongora), vezényel: Csaba Péter.



## József Attila Művelődési Központ – Sárobgárd

Október 8-án 18 órakor kezdődik a MÁV Szimfonikus Zenekar koncertje. Repertoáron Mozart: *Versenymű fuvolára és hárfára*; Schubert: *VIII. („Befejezetlen”) szimfónia*; Schubert: *G-dúr mise*.



A helyes megfejtést beküldők között könyvnyereményt sorsolunk ki.

A megfejtés beérkezésének határideje: **2017. október 10.**

Cím: ujsag@mav.hu; postacím: Vasutas Magazin, 1426 Budapest, Postafiók 98.

Júniusi feladványunk megfejtése: „Gratulálunk a tiszteknek és a Vasutasnapon kitüntetetteknek!”

**A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, Faragó István békéscsabai olvasónknak!**

Nyereményét postán küldjük el. Köszönjük, hogy velünk játszottak!

Fejtsd meg!

	A RITMUS ALAP-EGYSÉGE	ÁRADÓ, TERJEDŐ	ENNEK!	SZÁNTÓ-ESZKÖZ	PORTUGÁL AUTÓJEL	TÁPANYAGOT FELDOLGOZ	A JÖVŐBEN VÁRHATÓ	... BABA; KELETI MESE-ALAK	BAJNOKOK LIGÁJA, RÖVIDEN	GAUSS JELE	ESZES, ELMÉS	BELÜLRŐL VAKARÓ		... LÁSSÉK; KELLETLENÜL	DERÉKSZÍJ	FOGDOSÁS	AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁGBAN ÉLŐ	
<b>1</b>													JEGYZET-BLOKK KIPLING KÍGYÓJA!					
A GOMBA SZÁRA, NYELE					KEBEL A MÁVVAL KAPCSOLATOS					KRÉMET ELKÉSZÍT SPARTACUS NÉPE								
PÁROS TERV!			TÁPLÁLKOZÁSI IDŐ-EGYSÉG						ÁLLHÁJA VAN FŐV.-A BAGDAD							GITÁROZNI KEZD! EBBEN AZ ÉVBEN		
GYÁRI MINŐSÉGVIZSGÁLO RÉSZE				ZENEI FÉLHANG ÓNODI...; SZÍN.NŐ				ALBERTI „TÁRSA” FIATAL RÓTVAD					ÉPÍTÉSI TÖRME-LÉK GYÉR					
KÖZLEKEDÉSI SZABÁLYKÖNYV AZ EGYIK ELEKTROD							AZ ILLETŐRE PAN PÁRJA!				ZSÁKMÁNY MECSEKI CSÚCS							
<b>2</b>																	<b>Z</b>	
MAGASODIK			A SZÉLEIN ZÁRT! NETES LEVÉL			TEHERGÉPKOCSI KIVÜLRE BÚJTAT				GAZT PUSZTÍT SZAPPANMÁRKÁNK				BIBLIAI BARKÁSI! TESTFELÉPÍTÉS				
RÉGI, ÓDON		ERKÖLCSTANI NŐSTÉNY DISZNÓ						A VARJÚ ROKONA EGYDŐS TESTVÉR							NÉMA GÉSA! ... MOSS; MODELL			
DEMETER BECE-NEVE					AZ EGYIK ÓCEÁN ANGOL SŐRFÉLE							ÉSZAKI VÍZ- MADÁR ALJÁHOZ					TÖBBES SZÁM, RÖVIDEN	
	MÉGSEM MEGY EL LIFT KÖZEPE!					HORDÓ NYÍLÁSA RÓMAI 105-ÖS							ZÁR HANGJA PÁRT!					
ISKOLA, GYEREK-SZÓVAL			KÚP ALAKÚ FENYŐ TÉLVÉG!				ÁLOMBA RINGATÁS UGYAN MÁR!											
<b>3</b>											TÚLRA HELYEZ							

## Tisztelt Vezetőség!



Alulírott, Bíró Ildikó szeretnék köszönetet mondani ezzel a nyílt levelemmel a MÁV kecskeméti kirendeltségén dolgozó forgalmi rányítónak, a „biztbereseknek” és a pénztárosnak azért, amit 2017. június 20-án értem tettek. Aznap délután, 12 óra 30 perc körül – hazafelé indulván kiskorú gyerekemmel – rosszul lettem és összeestem. A tisztelt MÁV-dolgozók a kislányom kérésére odasiettek, hogy segítsenek nekem, hogy ne legyen nagyobb bajom. Felsegítettek a földről, azonnal lefektettek egy odahozott padra, és hívták a mentőt. A kislányomat biztonságba helyezték, mert nem tudták: mi van és mi várható. Éppen ezért hálás köszönetem mindenkinek, aki segített. Minden elismerésem azoknak, akik törődtek velem és a kislányommal. Vették a fáradságot és megtették az elsősegélynyújtás legalapvetőbb lépéseit. Még egyszer köszönet ezeknek a nagyszerű embereknek. Most már jól vagyok – hála nekik. Megkérem a tisztelt igazgatóságot, hogy hozza nyilvánosságra köszönőleveletem.

Tisztelettel: Bíró Ildikó

### Kedves utasunk köszönőlevelét Mondy Miklós igazgató írásával egészítjük ki:

2017. június 20-án, Kecskemét állomáson a MÁV-START Zrt. szolgáltatásértékesítője, Kolozsi Pálné az ablakon kinnézve észrevette, hogy egy hölgy – aki a távközlőudvar felől, kerékpárját tolvaj közelítette volna meg a vágányokat – rosszul lett és elesett. Ekkor Szendiné Burján Magdolna pénztárellenőr kinyitotta az ablakot és megkérdezte, hogy miben tudnak segíteni, de addigra már a biztosítóberendezési kollégák a hölgy segítségére siettek.

A biztosítóberendezési szakszolgálat részéről Kósa Zoltán, Fekete József, Budai János és Farkas Gyula éppen a jelfogó előtt tartózkodtak, amikor a baleset

történt. Kósa Zoltán odament, a fekvő hölgyről leemelte a kerékpárt, kérdezgette, közben segítségért küldte Fekete Józsefet, aki beszólt a forgalmi irodába, hogy hívjanak mentőt. Ezt Sepsik János rendelkező forgalmi szolgálattevő meg is tette. Eközben Budai János és Farkas Gyula odavitt egy padot, amire felsegítették az eszméletlenül lévő hölgyet.

Ezt követően a forgalmi irodában dolgozó munkavállalók (Sepsik János rendelkező forgalmi szolgálattevő, Gyimesi Tiborné külső forgalmi szolgálattevő és Varga Ákos forgalmi szolgálattevő gyakornok) nyújtottak segítséget a hölgynek, aki nagyon rossz állapotban volt

(hófehér arcbőr, sápadtság, lila száj). A mentők kiérkezéséig vizet adtak neki, nyakára hideg vizes borogatást tettek, felügyelték, beszélgették.

A biztosítóberendezési kollégák közben látták, hogy a hölgygel lévő, szintén kerékpárját tolvaj kislány lába is megsérült, ezért tiszta vízzel kiöblítették a horzsolásos sebet. A mentő kiérkezése után az utast elvitték, a kislányra és a csomagokra ezt követően Markót Józsefné pénztáros vigyázott, aki ismerte a hölgyet és a kislányt is.

Az utas köszönetét az érintett munkavállalók részére tolmácsoltam.

## Tisztelt vezetőim, kollégáim, barátaim!



Július 5-ével lezárult a vasúti pályafutásom, öregségi nyugdíjba vonulok. A munkában töltött időm 48 év 305 nap, vasúti szolgálati időm is több mint 45 év!

Az élet alakítja az embert. Az a környezet, amelyben él, befolyásolja, meghatározza viselkedését, viszonyát szeretteihez, barátaihoz, munkatársaihoz. Úgy gondoltam, ha a környezetemben lévő emberek jól érzik magukat, az rám is kihat. (Bevált.) Akkor miért is lettem volna a magam ellensége? Miről is szólnak

ezek a gondolatok? A motivációról, a szeretetről vagy egyszerűen a kultúráról? Az értelmező szótár szerint a kultúra „az emberiség által létrehozott anyagi és szellemi értékek összessége”. „Tág értelemben a kultúra viszonyokat jelent, az ember viszonyát önmagához, a másik emberhez.” (Vitányi I.) Azt hiszem, ezek átjárható, egymáshoz szorosan kapcsolódó területek. A munkahelyen a legfontosabb a feladat maradéktalan végrehajtása, a megfelelés – a legjobb minőségben. Ugyanakkor fontos, hogy a munkatársaink jól érezzék magukat a munkahelyen és kedveljék egymást.

Úgy érzem, sikerült munkatársaimmal baráti, családi kapcsolatot kialakítani. Most, lezárva életem egy nagy fejezetét,

állíthatom: jó volt vasutasnak lenni, jó volt élni a vasút biztonságáért egy olyan hatalmas szervezetben, mint amilyen a MÁV. Kívánom minden kollégámnak: tekintsek munkájukat hivatásnak, és ne csak munkahelynek! Továbbra is végezzék munkájukat olyan minőségben, hogy a MÁV a jövőben is az Európai Unió legbiztonságosabb vasútja legyen!

Abraham Lincoln szavaival zárom elköszönésem:

„A legvégén nem az fog számítani, hogy mennyi év volt életemben, hanem hogy mennyi élet volt éveidben.”

Dévai Tibor  
nyugdíjas területi vasútbiztonsági vezető

## Még mindig kötelező?



A hatvanas évektől egyre bővülő számú hangosbemondó berendezésekhez felolvasó szövegek készülnak egy-egy menetrendi időszakra. A szolgáltatások bővülésével (expresszvonatok, komfort kocsik) pótjegyet kellett vásárolni, így a szövegekbe bekerült a „Helyjegy, pótjegy váltása kötelező!”

figyelmeztetés. A magam részéről már több mint harminc éve fordulok – eddig sikertelenül – az illetékesekhez a „kötelező” szó „szükséges”-re cseréléseért. A minap két büszkeségünkön, a kelenföldi és a fehérvári állomásokon győződhettem meg arról, hogy az általam kifogásolt szó benne felejtődött

a szövegekben. Ezt a parancsoló stílust szerintem már nem veszik jó néven az utasok. Talán a retorikánkat is hozzá kellene igazítani a sokmilliárdos modernizációhoz.

Sz. Gy. nyugdíjas vasutas Szegedről

Következő lapszámunkban bővebb össze-  
állítást olvashatnak a 2017 szeptemberé-  
ben munkába állt Unimogokról.

