



Egy cég, több nemzedék

Mai vasutasfamíliák és régi nagy dinasztiák

Miként családbarát a vasúttársaság?

„El kell menni a falig”

- vallja Csépké András, a MÁV-START vezérigazgatója

Apáról fiúra szálló hivatás



172 évvel ezelőtt, 1846. július 15-én vehette birtokba az utazóközönség Magyarország első, Pest és Vác között kiépített vasútvonalát. Ez számos új esélyt teremtett Magyarország számára a gazdaság, a kereskedelem és a közlekedés terén. Egyúttal megnyitotta a lehetőséget új életutak, életpályák, új közösségek, apáról fiúra szálló hivatások előtt is. Közben a vasút a családok, a gyermekek mindennapjainak megkerülhetetlen témája lett mesék, elbeszélések, történetek, filmek formájában.

A magyar vasút fejlődése tehát elválaszthatatlan a családoktól. Ahogy az újabb és újabb vasútvonalak és állomások elkezdtek épülni, úgy lett egyre több család vasutascsalád is, és alakultak ki egész vasutasdinasztiák, illetve jöttek létre az összetartó, segítőkész vasutas közösségek, melyekben többek között sorompőrök, pályamunkások, műszaki rajzolók adták át ismereteiket, tapasztalataikat, bölcsességüket a fiatalabb generációnak. Bizonyára Önök között is vannak olyanok, akik büszkék lehetnek arra, hogy felmenőik az első magyar vasúti dolgozók között voltak.

A vasút összeköt és persze néha el is távolít. Gyermekkorom óta szeretek a pályaudvarokon várakozni és közben nézelődni. Figyelni a találkozásokat, gyerekeket, szülőket, nagyszülőket, szerelmesek egymásra találását vagy könnyes búcsúját, az integető gyermekarcokat a távolodó kocsi ablakából. A vasút egyszerre jelenti a találkozást és a búcsút, az együttléteket és a hiányt, de jelenti a vasúti dolgozók összetartó közösségét is.

A MÁV elnök-vezérigazgatója ráadásul egy erős nő, aki bebizonyította, hogy a család mellett a vállalatvezetői székben is lehet helye a „gyengébb” nem képviselőinek. Neki is köszönhető, hogy a MÁV egy családbarát közösség, egy családbarát munkahely.

2018 a családok éve. Újabb kedvezményeket, támogatásokat vezettünk be, országsszerte rengeteg szórakoztató, tartalmas kikapcsolódást biztosító programmal várjuk a családok minden tagját a gyermekektől a nagyszülőkig.

Magyarország, a magyar családok sokat köszönhetnek az Önök kitarató munkájának. Sok szerencsét kívánok ahhoz, hogy mindezt a jövőben is folytathassák, és egyúttal szeretettel hívom Önöket rendezvényeinkre!

Novák Katalin
család- és ifjúságügyért felelős államtitkár

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: Haraszti Katalin, Soós Botond
Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.
Telefon: 06 1 511-7310 • E-mail: ujzag@mav.hu
Szerkeszti a szerkesztőbizottság • Terjesztés: Varga Zsuzsanna
Címlap: Soós Botond
Fotók: Gaál Péter, Soós Botond
Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Soós Botond • Olvasószerkesztő: Somogyi Marcell



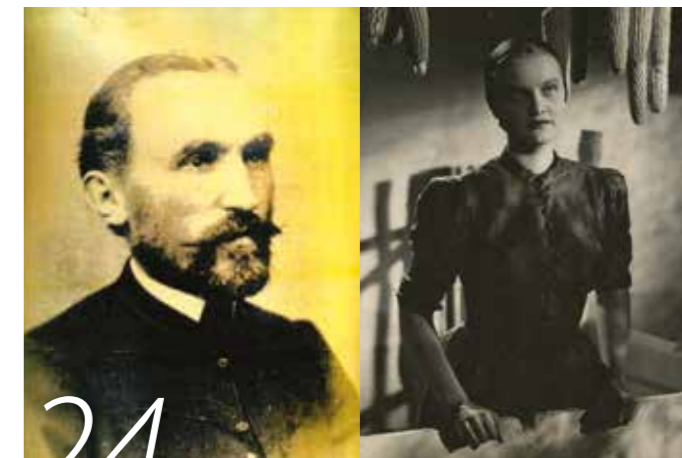
4



8



18



24

Tartalomjegyzék

4 INTERJÚ

„El kell menni a falig” – vallja Csépké András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója

8 CSALÁDI ÖSSZEÁLLÍTÁS

10 FRONTVONALBAN

Négy generáció, egy hivatás

12 PÁROS INTERJÚ

Beszélgetés a Gúthy házaspárral

15 HÍRVONAL

16 KÉPRIPORT

Karbantartási munkák a Nyugati pályaudvaron

18 VILÁGUTAZÓ

Vonattal Indiában

22 HÍRVILÁG

24 ANNO

Száz éve halt meg Tolnay Lajos, a MÁV első elnök-vezérigazgatója

27 HÍRVONAL

28 BÜSZKESÉGEINK

Tóth Dezső premier plánban

29 KÖNYVAJÁNLÓ

Mesekönyvsorozat a hazai kisvasutakról

30 PROGRAMAJÁNLÓ

31 POSTAKOCSI



„El kell menni a falig”

Csak annak kell az ellenszéllel megküzdenie, aki halad – vallja a MÁV-START vezérigazgatója. Csépe András a bérreformról, a vállalat és a szolgáltatás átalakításáról kérdeztük.

Felhúzná a lábán a nadrágot?

Miért ne... Így jó? Rövid lenne a zoknim?

Arra voltunk kíváncsiak, vajon van-e patája. Az egyik szakszervezet szerint ugyanis Csépe András maga a megtestesült ördög: „gátlástalanul és gyalázatosan visszaél a hatalmával”, „gonosz tetteket kiváltó, féktelen indulatai vannak”, „kínozza”, „tönkreteszi a munkatársait” – szinte vég nélkül lehetne sorolni a negatív jelzőket. Hogy viseli a személyeskedéseket, a szakmai képességeit megkérdőjelező támadásokat?

A módszereimet néha valóban bírálják, a szakmai képességeimet viszont az elért eredmények miatt nem szokták megkérdőjelezni. A szakszervezetek oldalait nem olvasgatom – ezek a megjegyzések nem sok jóindulatot tükröznek, nem is objektívek, így nem is veszem magamra őket. Akkor sem, ha az ilyen gyalázásokat kinyomtatva körbeadják a munkavállalóknak, vagy néhol még a falújságra is kirakják.

Azt szokták mondani: akit sokat támadnak, az valamit nagyon jól csinálhat.

A negatív jelzőket én úgy fordítanám le, hogy akadt egy olyan vezető, akinek van víziója, és van kellő ereje, kitartása ahhoz, hogy ne hagyja magát a kitűzött céloktól eltántorítani. Az elmúlt években sokat javult a kapcsolatom az érdekképviselőkkel, de a MÁV-START vezetése csak azokkal tud szót érteni, akik értik az üzletet, akik hajlandók a közös célokért együtt dolgozni, s akiknek nem a bomlasztás vagy a pozícióféltség a legfontosabb.

A hét szakszervezet közül hány érti az idők szavát, és hányan tudnak a vállalatvezetés céljaival azonosulni? Kettő-három érti, ugyanennyi el is fogadja, s van, amelyik alapjáraton a tagadásra rendezkedett be. De olyan szakszervezettel nem igazán lehet jó kapcsolatot ápolni, amelyik a munkavállalók és a vezetés közé akar állni. Ezt én sohasem fogom hagyni. Mint ahogy azt sem, hogy a munkavállalóinkat az érdekképviselők saját önös érdekeiknek megfelelően használják fel csak azért, hogy ők szerepléshez és műsoridőhöz jussanak. Rám azért ha-

ragszanak, mert nem vagyok hajlandó a vállalati eredményeket és kezdeményezéseket ezüsttálcán felkínálni nekik, hogy ezekkel villogjanak, s ezekkel győzködjék a munkavállalókat önmaguk szükségességéről.

Hogyan tud leülni egy asztalhoz és nyugodtan tárgyalni azokkal, akik nyíltan az ön megbuktatására törekednek?

Ezzel engem már többször is megfenyegettek, ezért nem tudom komolyan venni. Mindig eleget teszek annak, amit a hivatali kötelmeim alapján nem kerülhetek el, de megválogatom, kivel ülök le egy asztalhoz, s kinek fogadom a hívását. Azokét mindenféleképpen, akik komolyan gondolják a vállalati kultúra fejlesztését, a munkakörülmények rendezésében való közös részvételt, s támogatják azt a célkitűzésünket, hogy adjuk vissza a vasutas szakmák megbecsülését; fontos megjegyezni, hogy ők vannak többségben.

Több mint három évtizedes vasúti pályafutása alatt mindig nagy ellen-szélben dolgozott?

Mindig. Annak nincs ellenszele, aki áll.

A jegyvizsgálói bérreformot azért elég nagy ellenállás fogadta, nem?

Ez az én ötletem volt, és azon a belátáson alapult, hogy a jegyvizsgálók munkáját jobban meg kell becsülni. Azt szoktuk mondani, hogy a jegyvizsgáló a MÁV-START arca. Ő az a frontember, akivel az utas először találkozik, s akiről elsőként szerez benyomásokat. Nem kevesebbet várunk a jegyvizsgálóktól, mint hogy az utazás folyamán biztonságot nyújtsanak, korrekt tájékoztatást adjanak, és gondoskodjanak a vasúttársaság jogos bevételeinek beszedéséről. Épp ezért fontos, hogy közöttük rend és fegyelem legyen. Azt láttuk, hogy miközben a szolgáltatási láncban ők alkotják az egyik legfontosabb szemet, a létszámihiány miatt nagyon leterheltek. Márpedig az, aki túlhajsolt, egyre feszültebb és ingerültebb lesz, s a végén elmegy, mi pedig értékes munkavállalót veszítünk el. Lefelé tartó spirálba kerültek a jegyvizsgálóink, akik ráadásul rosszul kerestek, s ezt csak túlórázással tudták ellensúlyozni. De az emberek nem úgy szeretnék megélni, hogy közben havi 220 órát kelljen dolgozniuk az elfogadható életszínvonalért! Épp ezért nem értem, miért kampányolnak a szakszervezetek egy olyan rendszer ellen, amelybe a dolgozók önként léptek be. Ezeket a szerződéseket ráadásul csak a munkavállalók tudják felmondani, a munkáltató nem. A vállalat jogszabai persze a hajukat tépték, amikor megtudták, hogy ezt tervezzük, de mi ezt megígértük, s be is tartottuk a szavunkat. Ennek köszönhetően a munkatársak egyre jobban bíznak a munkáltatóban, s egyre jobban meghallják, amit a vállalatvezetés mond.

S mi a megoldás?

Addig és úgy kell alakítani a vállalat működését, hogy képes legyen kitermelni minden egyes munkavállalójának a fizetését, amelyből tisztességesen meg tudnak élni mindazok, akiknek a munkájára valóban szükség van. Egy szolgáltatási szektorban tevékenykedő cég ma már nem dolgozhat a munkaerőpiac alsó negyedében fizetett munkatársakkal, mert nem fog tudni minőségi szolgáltatást nyújtani! Rendes megélhetést biztosító jövedelemre, normális munkakörülményekre van szükség, és olyan vállalati kultúrára, amelyben mindannyian jól érezzük magunkat. Írogathatunk szép cikkeket és mondhatok szívhez szóló beszédeket, de ezek semmit sem érnek a kollégák anyagi megbecsülése nélkül. Minden átalakításunk ezt a célt szolgálja: olyan irányba tereljük a folyamatainkat, hogy megkíméljük és megbecsüljük a munkatársainkat, hiszen nincs elegendő munkavállaló

az országban. Aki viszont tud és szeret is dolgozni, annak magasabb a bérigénye – ezt én jogos elvárásnak tartom. Ennek érdekében a technológiai igényekhez igazítottuk a létszámunkat, 2016 végén egy teljes irányítási szintet kivettünk a vasúttársaság szervezetéből, csökkentettük az irányítási létszámot, számos fizikai munkakörben jelentősen emeltük a béreket, a hatékonyság javítása érdekében felügyeleti-ellenőrzési automatizmusokat vezettünk be, s ma már túljelentkezés van a tanfolyamainkra, amelyeken sokkal több ember vesz részt, mint amekkora a létszámihiányunk. Azt szeretnénk, ha a MÁV-START jó és színvonalas szolgáltatóvá válna. Ehhez megfizetett, jó szakemberekre van szükség.

A jegyvizsgálói bértábla sikerén felbuzdulva vezették be a járműkarbantartókat is?

Ma már a fizikai munkakörökben dolgozó valamennyi munkavállalónkat valamelyik bértábla keretében foglalkoztatjuk. A járműkarbantartók esetében az anyagi megbecsülés tekintetében hasonló volt a helyzet, mint a jegyvizsgáló kollégáknál. Ennek kezelésére még 2016-ban bevezettük a többletszámok és -képzések ösztönző rendszerét, s a múlt év közepére kialakítottuk az életpályamodellt, amelyben nemcsak a szolgálati időt, de a szakmai fejlődést is elismerjük, természetesen anyagilag is.

Tavaly az utasellátások sztrájkjától volt hangos a sajtó. Lenyugodtak azóta a kedélyek?

Épeszű vállalatvezetés aligha nyugodhat bele, ha az egyik szolgáltatási területe több százmillió forintos veszteséget termel. Azt pedig egészen megdöbbenőnek tartom, hogy egy állami tulajdonban lévő vállalatnál a ráfizetés fenntartásáért hirdethet ma sztrájkot az egyik szakszervezet – miközben a többiek megértették és elfogadták a veszteséget felszámoló gazdasági döntésünket. A MÁV Nosztalgia Kft. bevonásával 24 órás ellenőrzést végeztünk az étkezőkocsik esetében. Ennek hatására ugyan minden járaton növekedést tapasztaltunk, de azokon, ahol végül az étkezőkocsi-szolgáltatás megszüntetéséről döntöttünk, még a növekedéssel együtt sem volt értékelhető bevétel. Bér- és egyéb fejlesztési célok miatt nekünk égetően nagy szükségünk van minden egyes forintra. Megjegyzem: mielőtt felmondtuk volna a berlini Metropol közlekedtetését, kértük a társvasutakat, hogy tárgyaljunk egy új üzleti modellről. A kezdeményezésünket elutasították. Nem hitték el nekünk, hogy tényleg kivo-

Lapzártánkkor kaptuk a hírt:

Április 15-én egy Lajosmizsére tartó személyvonaton brutálisan bántalmaztak egy jegyvizsgálót, akit az eset következtében súlyos sérülésekkel kellett kórházba szállítani. A bántalmazók gyors kézre kerítése érdekében a MÁV-START a rendőrségen keresztül félmillió forintos nyomravezetői díjat ajánlott fel.

nulunk a berlini szolgáltatásból. A minap viszont nagyon jó ajánlatot kaptunk: az egyik társvasút jobban szállna pénzzel a Metropol fenntartásába. Így jó esély van arra, hogy a decemberi menetrendváltással újraindítsuk a járatot Berlinbe egy olyan üzleti konstrukcióban, amely biztosan profitot termel. De ehhez el kellett mennünk a falig.

Lassan itt a nyári menetrend, s a kollégákat igencsak érdekli, milyen tengerparti vonatok lesznek.

Gazdasági okokból nem indítunk vonatot a montenegrói Barba. Az eddig megszokott népszerű adriai járatoknál azonban nem lesz változás – azonkívül, hogy a társvasutakkal való együttműködéstől függően növelnénk a kocsik számát. A MÁV-START-nak közszolgáltatóként elsősorban a közszolgáltatással kell komolyan foglalkoznia. E tevékenységi körbe nem tartozó feladatokat csak akkor végezhet – saját üzleti kockázatára –, ha azoknak pozitív üzleti eredménye van. A tervek szerint 2019-ben az intercityk esetében visszahozzuk a fedélzeti utasellátást. Nem gondolom, hogy ezzel a MÁV-START-ot kellene terhelni vagy egy külső vállalkozást megbízni, viszont az utasellátó mint márka újraépítése szép és nemes feladat lenne a MÁV Nosztalgia számára. Szakmailag felkészült és pénzügyileg is erős ehhez.

Ha már az intercityket említette: hogyan alakítaná át ezt a szolgáltatást?

Szeretnénk a 160 km/h-s sebességre alkalmas pályák nyújtotta lehetőséget kihasználni, és szeretnénk európai vagy még magasabb színvonalú szolgáltatást biztosítani belföldi utasainknak. Az IC+ járatok minden második órában közlekednének, és sokkal kevesebb helyen állnának meg, mint a mostaniak. Az első osztályon több szolgáltatás közül is választhatnak majd az utazók. A kocsikon ugyanis lesz két ügynevezett csendes füle hat-hat fő részére, ahol még a mo-

biltefont sem lesz szabad használni, s lesz két darab négyfős bizniszfülke is, főleg üzletembereknek. Szintén az első osztályú kocsikban kap helyet a büfé-részleg. Minden IC+ vonaton lesz egy vegyes célú kocs melőliflittel és akadálymentes vécével a kerekesszékes utasok részére, valamint családbarát részleggel, ahol még egy babakocsi is elfér; és természetesen kerékpárok szállítására is lesz lehetőség. Ezeket a kocsikat már gyártjuk Szolnokon. A sorozatgyártás első darabját a Vasutasnapon minden érdeklődő megtekintheti majd a Füstiben. A mostani intercityket pedig korszerűsítjük: konnektorokkal, utastájékoztató rendszerrel is felszereljük őket, teljes belső felújításon esnek át. Ezek fogják átvenni a távolsági közlekedésben a gyorsvonatok szerepét. A fizető utasok jelenleg csak az ülőhelyek egyharmadát foglalják el járatainkon, miközben mi sokkal több utast tudnánk szállítani. Ezért kell emelni a szolgáltatási színvonalat, ami nem feltétlenül fog sokkal többbe kerülni. A saját fejlesztésű és gyártású kocsik karbantartása ugyanis költséghatékonyabb.

Sokak szerint így is elég drága a vonat.

És ebben van is némi igazság. De ha többen utaznak, és a vasúttársaság is fegyelmezetten gazdálkodik és működik, akkor akár olcsóbban is tudjuk adni a jegyet. Ezért szeretnénk, hogy minél többen utazzanak vonattal, s növeljük a vasút társadalmi hasznosságát. Elemi érdekünk, hogy az utasokat rávegyük az elektronikus értékesítési csatornák használatára. Ezért telepítünk uniós támogatással több mint négyszáz jegykiadó automatát, s ezért vezettünk be 5, 10 és 20 százalékos kedvezményeket. Újdonság, hogy húsvétől már az alacsonyabb kihasználtságú intercitykre is jár a 20 százalékos kedvezmény. Már most látható, hogy az intézkedéseknek komoly utasvonzó hatásuk van. Nagyon nem szeretném, ha a szülők a gyerekeiket a költségmegosztó telekocsikkal fuvaroztatnák, mert bár lehet, hogy ezek olcsók, de egyáltalán nem biztonságosak. Azt mi is érzékeljük – főleg a távolsági és a nemzetközi járatok esetében –, hogy mára üzleti méreteket öltött a telekocsis-mikrobuszos utaztatás, hiszen sokan ebből élnek. A hivatalos szerveknek előbb-utóbb valamit lépniük kell.

Az utóbbi időben sok a járműhiba miatti késés, gyakori a panasz például a Mátészalka–Debrecen vonallal kapcsolatban. Hogyan lehetne ezen változtatni?

Nem vagyok büszke arra, hogy nem jut

elég pénz és figyelem a járműpark teljes átalakítására, javítására. Az lenne a megoldás, ami Budapest agglomerációjában már bevált, ahol uniós forrásból megvásárolt motorvonatok közlekednek, amelyek karbantartásáról mi gondoskodunk. Ennek köszönhetően a motorvonatok üzemkézsége 95 százalék fölött alakul. Egyértelmű, hogy 40-50 éves járművekkel nem lehet korszerű szolgáltatást nyújtani. A regionális közlekedés fejlesztéséhez a vasúti és a közúti közlekedés újragondolására, összehangolására van szükség, ez pedig kormányzati döntéseket igényel. Mint ahogy az is, hogy mi legyen a mellékvonali pályák fejlesztésével. Azt látom, hogyha valamelyik mellékvonalon muszáj vonatpótló autóbuszokat rendelni, senki sem sérelmezi, hogy egy koros BZ vonat helyett légkondicionált busszal kénytelen utazni – aminek a költsége törtrésze egy vonat közlekedtetésének.



Szentés József nemrég úgy nyilatkozott, hogy irigy a magyar vasúttársaságra, legfőképpen az IC+ vagonok gyártása miatt. Hogy fogadta a román vasúttársaság vezérigazgatójának dicsérő szavait, majd leváltásának hírére?

Szentés József izig-vérig vasutas és nagyon tisztességes ember. Sokat beszélgettünk, tudtam, hogy rengetegen támadják. Pedig lehetetlen körülmények között kellett helytállnia: próbált vasutat szervezni a román romokon. Egyébként nemcsak ő irigykedik a MÁV-START-ra, hanem sok külföldi vasúti vezető is. Európában mi vagyunk az egyetlen olyan vasúttársaság, amely szolgáltató létevére járműgyártási képességgel is rendelkezik. Ettől meglehetősen feszültek a nemzetközi járműgyártók, mert pontosan tudjuk, hogy jókora, legalább 30-

50 százalékos árréssel, nagyon komoly profittal dolgoznak.

A Stadler – tízmilliárd forintos beruházással – megduplázza forgóvázak nagyjavításával és gyártásával foglalkozó szolnoki üzemének eddigi kapacitását. Egymás elől fogják elszípkázni a munkavállalókat?

A Stadler még további fejlesztéseket is végre tudna hajtani, hiszen lenne rá vállalati forrása, ha volna elegendő szakember. Csakhogy, mint minden magyarországi vállalat, a Stadler is kénytelen szembesülni a hazai munkaerőpiaci helyzettel. Komoly értéket képvisel a forgóvázgyártás, a Stadler Európa különböző részeiből hozza hazánkba ezt a munkát. Szolnok aktív városvezetése pedig mindent megtesz azért, hogy kielégítse a helyi gyártók munkaerőigényét. A szolnoki üzemünkben egy igazán különleges kollektíva dolgozik, élő bizonyítékai annak, hogy az összefogás, a jó munkahelyi morál csodákra képes, gondoljunk csak az IC+ fejlesztésére, az FMK mérővonal gyártására vagy a CAF kocsik felújítására. Minden szolnoki kollégám méltán büszke az eredményekre, és a vállalat vezetése is méltán büszke Szolnokra, nagyon számítunk rájuk a jövőben is. Szolnokon kitűnően lemérhető az, hogy a jó munkahelyi hangulat és a motiváló feladat mekkora munkaerő-megtartó képességgel bír.

Mit szól a franciák sztrájkjához és ahhoz, hogy a francia vasúttársaság, az SNCF 50 milliárd eurós adósságot halmozott fel? A MÁV-START-nak most mekkora az adósságállománya?

Közel 24 milliárd forint a hitelállományunk, amelyből idén 11 milliárdnyit kell visszafizetnünk. Bár elméletileg 2024-re a MÁV-START-nak már nem lenne adóssága, a MÁV-csoport vezetése a hitelek átütemezésén dolgozik. Jelenleg ugyanis rendkívül olcsók a hitelek, s nekünk most fontosabb a szolgáltatás fejlesztése annál, mint hogy gyorsan visszafizessük a kölcsöneinket. A komoly fejlesztésekhez pénzre van szükség. A francia vasutassztrájk világosan rámutat, hogy a hazánknál lényegesen gazdagabb országok sem költöhetnek korlátlan összegeket a vasútra. A vasúttársaságok vezetésének a feladata és felelőssége, hogy egy hosszú távon fenntartható rendszert építsenek és működtessenek. Nekik most jön a neheze, mi ezen már túl vagyunk.

Morvai Katalin – Gyüre József

Fotó: Soós Botond

Már FLIRT-ök is közlekednek a Budapest–Esztergom vonalon



A pályafelújításnak és a villamosításnak köszönhetően 2018. április 9. óta főként elektromos FLIRT szerelvények közlekednek a Budapest–Esztergom vasútvonal teljes szakaszán a dízel motorvonatok

helyett. Az eddig használt Siemens Desirok jelentős része átkerült a Budapest–Lajosmizse vonalra, kiváltva a mozdonyok által vontatott, hagyományos kocsiból álló szerelvényeket. A dízel motorvonatok

kiseb hányada a Budapest–Székesfehérvár–Tapolca vonalon szállít utasokat április 13-tól. Az esztergomi vonalon szolgálatot teljesítő FLIRT-flotta egységei korábban a Budapest–Cegléd–Szolnok és a Budapest–Vác vasútvonalon jártak. Ezeket a vonalakat továbbra is rendszeresen közlekednek FLIRT-ök, de az utasok átmenetileg hagyományos, mozdonyból és kocsiból összeállított szerelvényekkel is utaznak, a már megrendelt 11 darab emeletes KISS motorvonat 2019-es forgalomba állásáig.

A tervek szerint a Budapest–Esztergom vonalon május 20-tól a FLIRT-ök jobb menetdinamikáját kihasználó zónázó menetrendet vezet be a MÁV-START Zrt.: a gyorsított személyvonatok esetében 1 óra 2 percre csökken a menetidő, amely a felújítás előtt 1 óra 28 perc volt a Nyugati pályaudvar és Esztergom között.

MÁV KIG

Fotó: Soós Botond

A turistaszezon kezdetére megszépül Balatonfőkajár felső



A MÁV Zrt. a turistaszezon kezdetére befejezi Balatonfőkajár felső állomásépületének felújítását. Az 1950-es években épült megálló tartószerkezeti falait a felújítást megelőzően részben visszabontották, mert a létesítmény kialakítása és megjelenése nem felelt meg az új kiszolgáló épületekkel szemben támasztott követelményeknek. Az építmény állapota külsőleg nagyon leromlott, ezért megérett a teljes felújításra, és egyúttal az utasforgalmi terak akadálymentesítésére; a korszerűsítés során megújult a teljes fűtési, elektromos és vízgépészeti hálózat is. A tervezést a BALATON-TÁJ Építész Iroda Tervező és Szolgáltató Kft., míg a kivitelezést a MÁV FKG Kft. végezte. A beruházás értéke kismértékben meghaladja a 80 millió forintot, amit a MÁV saját forrásból fedez. Az április

5-i sajtótájékoztatón Konrád Károly országgyűlési képviselő, Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és Forró Zsolt, Balatonfőkajár polgármestere számolt be a felújításról. A balatoni turistaforgalom minőségi kiszolgálása fontos feladat a MÁV-csoport számára. A vasúttársaság jelentős eredményeket ért el a szolgáltatási színvonal javításának, az ingatlan- és pályafelújításoknak, valamint a széles körű menetrendi kínálatnak köszönhetően. Tavaly nyáron a déli parton több mint 9 százalékkal, az északi parton pedig 7 százalékkal nőtt az utasszám 2016-hoz képest. Idén további növekedés várható, amihez nagyban hozzájárulhatnak az NFM jóváhagyásával a menetrendváltáskor bevezetett 5, 10 és 20 százalékos kedvezmények.

MÁV KIG

A MÁV-csoport munkatársait is kitüntették a nemzeti ünnepen



Magas rangú kitüntetésben részesült a MÁV-csoport öt munkatársa a március 15-i nemzeti ünnep alkalmából. Áder János köztársasági elnök a Magyar Arany Érdemkereszt polgári tagozat általi kitüntetés adományozta Veszprémi Lászlónak, a MÁV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettesének. A kitüntetés Seszták Miklós adta át. A nemzeti fejlesztési miniszter Közlekedésért érdeméremmel ismerte el Schwartz

Istvánnak, a MÁV-START Zrt. általános vezérigazgató-helyettesének, valamint Kondor Balásznak, a MÁV Zrt. szolnoki forgalmi csomóponti főnökségvezetőjének munkáját. Dr. Somló József, a MÁV Zrt. beszerzési főigazgatója és Gregó Tibor László tervezőiroda-vezető (MÁV Zrt. Beruházáslebonnyító Igazgatóság, Műszaki Tervezési Főosztály) miniszteri elismerő oklevelet vehetett át.

MÁV KIG

Fókuszban a vasutascsaládok

A „Családok éve” programsorozatnak köszönhetően idén sokkal nagyobb figyelem jut a családos munkavállalókra; a Vasutas Magazin is rájuk összpontosít a mostani számban. Lapunk arra volt kíváncsi: mit tesz értük a vasúttársaság, „hogyan családbarát” a MÁV?

A dombóvári pályamester, Kiss László talán soha nem fogja elfelejteni 2018. március 2-át: aznap délelőtt tíz órakor Kaposzulán, a 61-es úton megcsúszott egy kamion és belerohant a házába. Feleségével együtt otthon, épp abban a szobában tartózkodott, ahová nagy robajjal becsapódott a több tonnás jármű. „Gyakorlatilag a leomlott fal romjai alól emeltek ki minket” – mesélte telefonon a történetet a Vasutas Magazinnak táppénzen lévő munkatársunk. Ő és párja is súlyos sérüléseket – bordatörés, csigolyatörés, zúzódások – szenvedett. A ház teljesen lakhatatlanná vált, valószínűleg le kell bontani. Az anyagi kár jelentős.

A fiatal pár a gyógyulásig egy családnál húzta meg magát, de a MÁV egy csoma-szabadi szolgálati lakás felajánlásával és azonnali gyorssegély kiutalásával sietett a bajba jutott kolléga segítségére. A dombóvári és a pécsi munkatársak is gyűjtést indítottak Kiss László javára. A Pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóság állt a kezdeményezés élére, az operatív lebonyolítást a MÁV Humánerőforrás Vezérgazgató-helyettesi Szervezete vállalta magára. A Magyar Államvasutak Zrt. MKB Banknál vezetett, 10300002-20225724-00003285 számú bankszámláján április közepéig több mint másfél millió forint gyűlt össze; itt – Adomány megjelöléssel – továbbra is várják a felajánlásokat.

Kiss László igazi vasutasfamiliából származik, szülei ma már nyugdíjasok. Édesanyja a pécsi pályafenntartási főnökségnél dolgozott, édesapja mozdonyvezető volt, nagypapja pedig hegesztő a pályafenntartásnál. Fiatal, 1983-as születésű kollégánk nevével egyébként tavaly, a tisztavatásról szóló lapszámunkban találkozhattak először az olvasók: 2017-ben jelessel végzett a Baross Gábor Oktatási Központ felsőfokú pályaeépítési és -fenntartási (nappali) tagozatán. Pályafutása 2010-ben indult a MÁV-nál, és ugyan három év után tett egy kis „kitérőt”, 2014-ben visszatért a vasúttársasághoz. Mint mondja: visszacsábították „a kollégák és a jó élmények”. Döntését az élet is visszaigazolta. A beszélgetés közben kéri, s a lelkünkre is köti, hogy tolmácsoljuk köszönetét mindazoknak, akik pénzzel, jó szóval vagy segítő cselekvéssel támogatják jelenleg is a bajban.

Nem közhely

A vasutastársadalomra hagyományosan jellemző a rendkívül erős összetartás. Az elmúlt években többször is volt példa arra, hogy a munkáltató felhívása nyomán a MÁV-csoport dolgozói – a pénzügytől kezdve a jótékonyági kupagyűjtésen át egészen a véradásig – hihetetlen összefogással igyekeztek segíteni súlyosan beteg vagy bajba jutott kollégákon. Nem üres közhely tehát „a vasutasok nagy családjáról” beszélni.

Most, hogy a *Családok éve* programsorozatnak köszönhetően sokkal nagyobb figyelem jut a családos munkavállalókra, a Vasutas Magazin is rájuk összpontosít. Májusban ünnepeljük az anyákat és a gyermekeket, és – az ENSZ-nek köszönhetően – 1994 óta május 15. a családok nemzetközi napja. Hogy elébe menjünk a családi hónapnak és a neves ünnepnapoknak, arra kértük a MÁV Humánerőforrás Vezérgazgató-helyettesi Szervezetét, segítsenek összegyűjteni és bemutatni, mennyi mindent tesz a MÁV a családokért, amelyek akár négy-öt vasutas generációval is büszkélkedhetnek.

Már csak azért is, mert mostanában sokat lehet arról olvasni, hogy nem feltétlenül kell nyugati bér a dolgozók itthon tartásához. Hiszen a munkavállalóknak egyre fontosabb, hogy a munkaadó – elfogadható bér mellett – családbarát intézkedésekkel (otthoni munkával, rugalmas vagy részmun-



A legismertebb családbarát juttatás a vasutas arcképes igazolvány, ami a családtagok és a nyugdíjba vonult munkavállalók ingyenes utazását is biztosítja



A MÁV egy csoma-szabadi szolgálati lakás felajánlásával és azonnali gyorssegély kiutalásával sietett a bajba jutott kolléga segítségére



A munkaadó nemcsak a sportolást és a rekreációt támogatja – az Egészségmegőrző Program legfontosabb célja a betegségek megelőzése

kaidóval, gyermekmegőrzéssel stb.) is honorálja a munkájukat. De milyen családbarát intézkedésekre van lehetőség és mozgástér egy olyan állami közszolgáltató vállalat esetében, amelynek a tevékenysége jórészt a veszélyes üzem kategóriába tartozik, és ezért rendkívül szigorúan szabályozott? És ahol a hatszáz munkakör többségét kékgalléros, fizikai dolgozók töltik be, igen kötött és nem ritkán kedvezőtlen munkarendben?

Előnyben a gyermek és a házastárs

A MÁV-csoport kollektív szerződése – amely a 38 ezer munkavállaló 99 százalékát védi – többek között arról is rendelkezik, hogy munkaviszony létesítésekor a vasutas kolléga gyermeke és házastársa/élettársa előnyt élvez a leányvállalatoknál. Felmondásnál pedig csak különösen indokolt esetben lehet megszüntetni annak a dolgozónak a munkaviszonyát, aki egyedül látja el legalább négy hozzátartozóját, vagy egyedülállóként neveli 16 éven aluli gyermekét, esetleg a gyermek gondozása céljából fizetés nélküli szabadságot vett igénybe.

A vasutascsaládok anyagi biztonságát szolgálja az a rendelkezés is, amely egy kolléga – nem munkabalesetből bekövetkező – halála esetén 750 ezer forintot juttat az örökösnek (kedvezményezettnek) biztosítási szerződés keretében. A dolgozó munkabaleset miatt bekövetkező halálakor az örökös 1,5 millió forintot kap. A MÁV Zrt. kollektív szerződése alapján a munkabalesetből eredő, 79 százalékot meghaladó, maradandó egészségkárosodás esetén 2,2 millió forint jár a MÁV Zrt. munkaképtelenné vált dolgozójának. A MÁV-START-nál a kollektív szerződés szerint baleseti eredetű teljes rokkantság esetén 2,5 millió forintot kap a munkavállaló.

A munkaadó a rendkívüli élethelyzetbe kerülő vagy szociálisan rászoruló munkavállalókat is támogatja. Idén a vállalatcsoportnál a szociális segély keretösszege 125 millió, ebből a társaságok különböző jogcímenek (például rendkívüli élethelyzet esetén folyósítandó szociális segély, nagycsaládosok támogatását szolgáló segély, szociális, illetve temetési segély) nyújtanak anyagi segítséget a dolgozóknak (az a munkatársunk, aki egyenes ági rokonát vagy házastársát veszíti el és temetési el, 60 ezer forint segélyben részesülhet.) Tavaly csoportszinten mintegy 2600-nak kaptak valamilyen segítséget.

A foglalkoztatáspolitikai célokkal összhangban a MÁV Zrt. tulajdonában, illetve kezelésében lévő lakásokra is pályázhatnak a MÁV-csoport munkavállalói zárt pályázat útján. Jelenleg több mint ezer munkavállaló és családja él a vasúttársaság lakásaiban. Tavaly év végétől a pályázat lebonyolítása a Vagyonkezelési és Gazdálkodási Igazgatóság koordinációja mellett a területi pályavasúti igazgatók és a területi gazdasági vezetők hatáskörébe tartozik. A pályázati lehetőségekről és a pályázatok benyújtására vonatkozó részletes feltételekről a MÁV Hírlévből, valamint a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Humán Szolgáltatás ügyfélszolgálati irodáiban kifüggesztett pályázati kiírásokból értesülhetnek a kollégák. A pályázatok benyújtására legalább 30 nap áll rendelkezésre; az idei első lakáspályázatot 2018. április 4-én tették közzé, és május 7-ig lehet rá jelentkezni.

Családbarát munkahely, munkabarát család

Egyre több kutatás bizonyítja, hogy egy vállalat sikeréhez, versenyképességéhez sokat tehet hozzá, ha a cég tekintettel van a dolgozók családi hátterére, körülményeire. „Ha egy munkahely családbarát, ott a családok is munkabarátok lesznek” – hallhatjuk gyakran a szlogent, ami arra utal, hogy a munkavállalók a figyelmességért cserébe motiváltabbak, lojálisabbak és elkötelezettebbek lesznek, hosszú távon lehet számítani rájuk, és hivatásként tekintenek a munkájukra. De – mint ahogy a családban is folyton változik az élet – a munkaerőpiac is folyton változik, a vállalatok egyre jobban versenyeznek egymással a munkaerőért, a munkavállaló pedig egyre jobban felértékelődik. Az egymásra utaltság tehát kölcsönös: a jó munkahelyet és a jó munkavállalót egyaránt meg kell becsülni.

Gyüre József



A MÁV által szervezett Juliális egy igazi országos vasutas családi nap ingyenes koncertekkel, lakomával, gyerekprogramokkal



A munkavállaló sikere egy egész család sikere: a vállalati kitüntetés – a kiemelkedő teljesítményen túl – egyben a támogató családi háttér elismerése is



Kiskarácsony, nagycsalád: a jótékonyági akció keretében összegyűjtött ajándékok címzettjei a gyermekek. A MÁV a négy- vagy többgyermekes dolgozókat ilyenkor szociális segéllyel támogatja



Ingyenes filmvetítés és színházlátogatás: a vasutas munkavállalókat és családtagjaikat országszerte sokféle kedvezmény várja

Vasútszeretet: a családban marad

Négy generáció, egy hivatás



A debreceni vasútállomás épülete mellett közel negyven éve pihen a legendás 326-os sorozat egyik példánya. Az öreg gőzös nemcsak a magyar vasút, hanem a Tóth család életében is fontos szerepet töltött be: annak idején, az 1950-es években János bácsi édesapja ezen a mozdonyon szolgált tolatásvezetőként, a kis János pedig a „Kacsához” csatlakoztatott paklikocsiban szívtá magába a vasút iránti rajongást. A 326 136-os nyugdíjazása óta eltelt évtizedekben sok minden történt: a dédpapa elment, János bácsi nyugdíjba vonult, a fia osztályvezető lett, az unokája pedig megszerezte a diplomáját, és munkába állt. Csupán egyvalami nem változott Tóthéknál: a vasút szeretete és a MÁV iránti elkötelezettség.

A második világhéj hajnalán, 1939-ben Tóth János úgy döntött, pályát módosít. A Pest megyei Farnoson élő, 20-as évek elején járó hentes letette a húsbárdot, és elment raktári munkásnak a kőbányai teherpályaudvarra. Bizonyára úgy gondolta, hogy az akkor még nagy köztisztletben álló vasútnál szorgalommal és kitartással többre viheti. Igaza lett: nem sokkal

később, a forgalmi vizsgát követően már kocsirendezőként dolgozhatott tovább, majd tolatásvezetővé nevezték ki. Szolgálati helyet váltott még ezután – dolgozott Záhonyban és Debrecenben is –, de szakmát és munkaadót többé soha. Vasutas pályafutását csak a világháború utáni „szokásos” kényszerpihenő, a fogolytábor szakította meg. A dédapai örökséget pedig semmi: ma, közel 80 évvel később a Tóth család immár a negyedik vasutas generációval ajándékozza meg a MÁV-ot.

„Szerettem, ment a mozdony, sühögött, lehetett vonatogtatni... Ott voltam velük, amíg tologatták a kocsikat, állították be a szerelvényeket. Már akkor eldöntöttem, hogy milyen jó lesz nekem itt, a vasútnál.”

Az időközben Kisvárdára költöző család gyermekével, a kis Jánossal nem volt nehézség megszerettetni a vasút világát. Néhány évvel később pedig arról sem kellett sokáig gyözködni, hogy friss villanyszerelői szakmunkás-bizonyítványával a zsebében a MÁV-ot válassza – még ha nem is rögtön a végzettségének megfelelő pozícióban. Az ifjabb Tóth János 1963 márciusában csatlakozott a vasúttársasághoz,

ahol édesapjához hasonlóan forgalmi vizsgát tett, majd kocsirendező lett a záhonyi rendező pályaudvaron; a húga, Ibolya, ugyanebben az évben kezdett Kisvárdán távirásként. A leglényegesebb ezzel megtörtént: megszületett az apáról gyermekekre szálló örökség, a hagyomány, még ha a család ennek akkor még nem is volt tudatában. Az, hogy János bácsit áthelyezzék egy testhezállóbb munkakörbe, a vontatási főnökség villamos műhelyébe, lényegében csak formalitás volt.

A pálya ettől kezdve egyenesnek tűnt: a következő bő másfél évtizedben mindennapi szerelési munkák és nagyberuházások feladatai követték egymást, Tóth János erőssárájú karbantartó pedig sorra vehette át a kitüntetésekét. Az örömök a családi életben sem maradtak el, megszületett a kis János, a sorban immár a harmadik. A felhőtlen robotást azonban 1979-ben egy váratlan lassújel akasztotta meg: János bácsi szívinfarktust kapott. Bár ettől kezdve nem dolgozhatott tovább a szakmájában, a vasúttól és a vilámmosságtól nem kellett búcsút vennie. Erőssárájú villanyszerelő-tanulókat oktató Záhonyban, majd egy ideig a Debre-

cenhez tartozó Faraktár utcai járműjavító tanműhelyében tanította a fiatalokat kihelyezett oktatóként. Végül visszakerült Záhonyba, ahol diákjai között volt a fia, János is.

„Fényeslitke kerékpárral is könnyen megközelíthető volt. Kisgyerekként kimentem édesapámékhöz, a déli rendező pályaudvaron dolgozott ügyeletes villanyszerelőként. Volt ott minden: vágányfék-kompresszor, a gurítóról lehetett nézni a teherkocsik rendezését, a mozdonyvizsgálóba is elmentünk sokszor...”

A történelem ismétli önmagát. Az addigi legifjabb Tóth János az általános iskola után villanyszerelő-tanulónak jelentkezett, hogy aztán ő is a vasutat válassza munkaadójául. Nem kellett unszolni. MÁV-os pályafutása hivatalosan 1983 szeptemberében kezdődött; dolgozott Záhonyban és Debrecenben, most pedig Miskolcra ingázik a kisvárdai családi házból. Követke az apai és a nagypapai példát abban is, hogy nem elégedett meg azzal, amit tudott: erőssárájú és villamosipari tanfolyamokon vett részt, technikus minősítést szerzett, majd egy barát bátorítására és támogatásával elvégezte a miskolci Nehézipari Műszaki Egyetemet és a Kandó Kálmán Villamosipari Műszaki Főiskolát is. A tanulással párhuzamosan lépdelt felfelé a ranglétrán: volt csoportvezető, művezető, műhelyfőnök, területi igazgató a MÁV Ingatlankezelő Kft.-nél, területi központvezető a MÁV Létesítményüzemeltető és Vasútör (LV) Kft.-nél, jelenleg pedig a miskolci pályavasúti igazgatóság Területi Ingatlankezelési és Zöldterület-karbantartási Osztályát vezeti. Merthogy János időközben váltott: a villamosság helyett az ingatlanüzemeltetési szakterület mellett döntött. És váltott a hagyományok átadásában is: bár van egy fia, aki mérnöki tanulmányokat folytat, egyelőre a lánya viszi tovább a vasutas vérvonalat.

„A kertünk végében megy a vasút. Pici kóromban, ha jött egy vonat, rögtön szaladtam oda, hogy minél közelebről lássam. A mai napig kellemes érzés tölt el, ha mondjuk Kisvárdára állomáson meglátok egy NOHAB mozdonyt egy vizsgálókocsival.”

Tóth Réka két és fél éve környezetgazdálkodási agrármérnöki diplomával került a vasúthoz, az akkor még létező MÁV LV Kft. debreceni központjába. Az édesapja révén szerzett tudomást arról, hogy épp megüresedett egy pozíció. A családi kötődés ellenére félve lépett be kapun, de amint megismerte leendő munkatársait, teljesen megnyugodott. Hogy miért? Mert min-

denki mosolygott. Mindenki kedvesen fogadta. Mindenki azt mondta: nyugodtan szóljon, ha bármikor segítségre van szüksége. S bár nagyon jól érezte magát élete első munkahelyén, és nagyszerű emberi kapcsolatokra tett szert, tavaly év végén mégis távozott – na persze nem messzire, csak a szomszédba, a MÁV területi vagyongazdálkodási szervezetéhez. Izgult a váltás miatt, hogy vajon mit szólnak majd hozzá a kollégák. De amikor elmondta nekik, ismét csak mosolyt látott az arcukon. Bátorították: büszkék voltak arra, hogy tudott és mert előrelépni.

Pontosan ez, a közösség, a vasutasok sokat emlegetett nagy családja volt az egyik legfontosabb megtartó erő a Tóth család vasutas tagjai számára. „A záhonyi körzetben a blokkmesterekkel, az állomásfőnökökkel, mindenki jó kapcsolatot tudtam kialakítani. Nagyon sok jó kapcsolat létesült a családok között, szerettük egymást, a kollégákat” – mondja János bácsi. „Az ember életében meghatározó az, hogy milyen környezetben, milyen munkatársakkal dolgozhat. Úgy gondolom, a kollégák összetétele sokkal fontosabb befolyásoló tényező, mint a munkakörülmények” – teszi hozzá a fia, immár nemcsak a munkavállaló, hanem a munkáltató tapasztalataival is felvértezve.

Az érzelmek mellett természetesen vannak racionális érvek is, amelyek Tóthékat – sok más vasutashoz hasonlóan – a MÁV-nál tartják. János bácsi a megbecsülést emeli ki, azt, hogy a munkáját mindig elismerték: „Meg se fordult az fejemben, hogy

valamikor is otthagytam a vasutat.” Tóth János a fejlődési, előrelépési lehetőségeket hangsúlyozza: „Ha valaki kicsit is szorgalmas és megvan a tehetsége, lehetőséget kaphat arra, hogy képezze magát, a fiatalok számára biztosított az előrelépés lehetősége. Amikor meghallgatok egy jelentkezőt valamelyik pozícióra, azt szoktam mondani neki: attól a posztól, amelyet megpályázott, akár a MÁV elnök-vezérigazgatói székéig is nyitott az út. Csak szorgalomra és kitartásra van szükség, és élni kell a lehetőségekkel – szerintem ez a titka mindennek. Én is villanyszerelő ipari tanulóból lettem osztályvezető.” De legalább ilyen fontos a kiszámíthatóság, amit a vasúttársaság állami tulajdonú vállalként biztosítani tud a munkavállalóinak.

Persze ilyenkor megszólal az ember fejében a kisördög, s holmi szerencséről meg véletlenül kezd duruzsolni... Hát csak duruzsoljon, hiába, a Tóth család „receptjének” helyességére ugyanis kézzelfogható bizonyítékunk van. Amikor cikkünk ötlete megfogalmazódott, még nem tudtuk, kivel-kikkel tudunk majd beszélgetni a témáról. Gondunkon a HR-es munkatársak segítettek egy negyvensoros táblázattal: hamarjában ennyi olyan kollégát találtak, akinek a családjában generációról generációra öröklődött a vasutas hivatás, akár öt-hat nemzedéken át. Úgyhogy ha valaki ezentúl felteszi nekünk a sokat emlegetett kérdést, hogy miként lehet összeegyeztetni a családot és a hivatást, mi csak ennyit fogunk válaszolni: „Hát... így.”

Szöveg és kép: Soós Botond



Egy vasutascsalád emlékei; jobbra a fekete-fehér képen a dédpapa

A párhuzamosok a végtelenben találkoznak – vagy sokkal előbb



Ha valaki a MÁV-csoport 38 ezer munkavállalója közül keresi az álompárt, az ideális vasutas házasságot és a kollégáknál érdeklődik, nagyon valószínű, hogy megemlíti neki a Gúthy családot. Ők azok, akik szinte egyszerre, 1979-ben lettek vasutasok. Mindkettőjük első munkahelye a MÁV. Közel negyvenéves pályafutásuk során Marika és Csaba is végigjárta a számléltrát. Volt olyan időszakuk, amikor közös munkaasztalon osztoztak, olyan is, amikor az asszony ellenőrizte többek közt a férj munkavégzését, és – bár nem erőltették – most két lányuk közül a kisebbik is a vasútnál kötött ki, pedig csak a féléves szakmai gyakorlati programban vett részt. Aztán itt ragadt.

Házasságotok legendás, ti vagytok a jó példa. Mégis, hogy csináljátok?

Csaba: Hallani kellett volna minket, amikor múltkor a Köki bevásárlóközpontnál, hazafelé a kocsiban már úgy összevesztünk a munkával kapcsolatos dolgok miatt, hogy bár én vezettem, azt mondtam Marikának, kiszállok...

Marika: Jó-jó, de aztán Ferihegynél már szent volt a béke... Az a helyzet, hogy mi a munkát nagyon sokszor hazavisszük, betör a családi életünkbe. Viszont az is tény, hogy a magánéletünket sose hozzuk be a munkahelyünkre.

Ez lenne a hosszú házasság titka?

Csaba: Nem tudom, mindenesetre mi a munka miatt két jeles napon jó ideje nem vagyunk együtt: a házassági évfordulónkon és Marika születésnapján.

Életrajzotok alapján, lévén találkozásotok története nincs benne, arra gondolok, hogy a ti életetek vagy a főiskolán kerestezték egymást, vagy a menetrendtervezés. Mindketten a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola vasútüzemi szakára jártatok, illetve a kilencvenes évek végén együtt dolgoztatok a Forgalmi Főosztályon, menetrendszerkesztőként.

Marika: A főiskola hozott össze minket. Osztálytársak voltunk...

Csaba: Tankörtársak...

Miért, megbuktál? Úgy láttam az önéletrajzodban, egy évvel korábban kezdted.

Csaba: Haha, úgy is mondhatjuk, de nem. Akikkel együtt érettségiztem, azoknak addigra már jó forgalmi szolgálattevő állásuk volt, meg autójuk, azt mondtam, nekem annyira nem játszik ez a diploma, abbahagyom, inkább elmegyek dolgozni. Rákosrendezőre kerültem váltókezelőnek. Aztán fél év alatt rájöttem, hogy mégis kell az a diploma, és így kerültünk egy tankörbe.

És ki volt az okosabb? Nem volt köztek rivalizálás?

Csaba: Nem, az nem. Marika mindig nagyon akart tanulni, én meg nem annyira...

Marika: Az nem rivalizálás volt, hanem ösztökélés... A második félév végén jöttünk össze. Addigra ő az én komolyaságomból el tudott venni, én meg a sajátomból tudtam neki adni.

Hogyan zajlott a lánykérés?

Csaba: Fehér öltöny nem volt, amúgy sem vagyok egy öltönyös ember, de

megbeszéltük, hogy muszáj ezen túlélni. Vicces volt. Akkor vettem lendületet, amikor Marika épp nem is volt a helyiségben, ahol a szülei. Elmondtam, mit szeretnék és hogyan, ők meg, hogy jól gondoljuk meg, fiatalok vagyunk, semmink sincs még. Ez igaz is volt: egy táskával költöztünk össze. Szóval, lerendeztem a szülőket, mondtam nekik: mi már eldöntöttük. És az idő is sürgetett, július elején államvizgáztunk, augusztus 27-ére szólt a katonai behívóm és a kettő között ezt le kellett bonyolítani. Tehát augusztus 20-án volt a házasságkötésünk, és volt még hét napunk... Azóta minden évben tűzijátékot rendezek a nagy nap örömeire. Sokba van, de megéri. Hozzáteszem, sok éve nincs is itthon ezen a napon, mert rendre akkor van az egyik nemzetközi menetrendi tárgyalás.

Hogyan választottátok ezt a főiskolát?

Marika: A nagypapám is vasutas volt, az apukám is, a rokonságban mások is, de én nem készültem vasutasnak. Hetedikes voltam, amikor Dévaványáról a szomszédos Szeghalomra költöztünk és lett vagy három négyesem. Akkor az apukám azt mondta, ha én ilyen rossz tanuló, akkor be fog adni engem Szegedre az intézetbe. Ez volt a vasutas szakközépiskola. Később persze megbánta, de engem akkor már hét lóval se lehetett volna eltántorítani, annyira megtetszett. Nekem ez nem volt büntetés. De szerettem volna lebeszélni, az osztályfőnököm például nem akarta a jelentkezési lapomat elküldeni, mert ez az iskola akkor nem tartozott az elit középiskolák közé. Jól tanultam, azt mondták, ilyen jegyekkel ilyen iskolába nem lehet menni... Az a helyzet, a vasutasképzés nem volt menő dolog.

Aztán meg is szüntek ezek az oktatási intézmények hosszú időre.

Csaba: Most indulnak újra, csak már a szakmaisága nem olyan, mint a mi időnkben. Mi még a főiskolán is tanultunk utasításokat, díjszabást, általános forgalmi vizsgát kellett szerezni, és így tovább. Volt érvényes szakvizsgánk a vasúthoz az államvizsgával együtt. Most meg ez hiányzik...

Nálatok, Csaba, szintén a család hatásától beszélhetünk?

Csaba: Én csak úttörővasutas voltam, majd Pestre jelentkeztem a Kvassay Jenő Szakközépiskolába, ahol elvégeztem a vasútforgalmi szakot. Megtetszett. Először nem tudtam eldönteni, hogy melyik szakra menjek, két helyre jelentkeztem, a vasútforgalmira és a gépjármű szakra.

Aztán a szüleim azt mondták, és az iskolával is így egyeztetünk, hogy fél év után, ha gondolom, átmehetnek a gépjármű szakra különbözeti vizsgával, de már nem akartam. Nagyon atsikett a vasút, voltak olyan tanáraink, akik megfogtak, nem is pedagógusok, inkább szakmabeliek. Ők tettek rám nagy hatást. És a másik, ami ott tartott, hogy jó közösség alakult ki. Szakmai tárgyából még a gyengék is jók voltak. Innét már nem volt visszaút.

A győri főiskolán volt több lány is, vagy minden fiú Marika után szaladt?

Marika: Hatan voltunk... Érdekes, négyen közülünk a tankörön belül választottak párt.

Első munkahelyetek tehát a vasút. Sokban hasonló pályát futottatok be, tucatnyi munkakörben dolgoztatok. Volt-e olyan, hogy egyikőtök a másik főnöke lett volna? 1982-től például mindketten a Nyugati pályaudvaron voltatok státuszban.

Csaba: Igen, de én elmentem másfél évre katonának a háromnapos kiadós balatoni nászút után... 84-re, mire leszereltem, minden szakvizsgám elévült, s majdnem a nulláról kellett kezdenem. Akkor feltett egy kérdést a főnök: hogyan szeretném ezt csinálni, oktatóremben vagy lemegyek az igazi vasútra. Naná, hogy ez utóbbit választottam. Hármas tőrben dolgoztunk, folyamatos munkarendben, ennek ellenére elég sok szabadidőm maradt, vettünk egy házat Vecsésen, azt fel kellett újítani... Egyéb-ként mi Marikával később dolgoztunk egymás mellett, sőt konkrétan egy munkaasztalnál is, mint menetrendtervezők. Na, az vicces volt... Otthon a gyerekek öt-hat évesen azzal játszottak, hogy vajon találhatnak-e a menetrendábráinkon az egyvágányú pályán egymást metsző fekete menetvonalat, mert abból közfel-tűnést keltő baleset lett volna.

Ennyi sok év után, mi ad nektek motivációt, hogyan kerületek el a „jó lesz ez most már így is” langyos vizet?

Csaba: Szerintem a munkakörünkből adódik. Minden napunk más, minket a napi operativitás motivál. Este, ha hazamegyünk, Marika készít valami vacsorát, aztán gyakran beindul a home office. Megpróbáljuk levezetni a feszültséget, lekerékíteni a napot. Gyakorlatilag én telefon nélkül sehová sem megyek, mert bármikor bármi történhet, amit az üzemirányításnak kell megoldania.

Marika: Időnként egyikőnk elkezd a „miért dolgozol már megint?”-et, de

CV – duplán

Gúthy Csaba közlekedési üzemmérnök, vasútüzemviteli szaküzemmérnök (MÁV-START Zrt.)

2008 óta üzemirányítási vezető. A MÁV-START megalakulásakor szolgáltatás-felügyeleti központvezető, 2003 és 2007 között ugyanezt a tevékenységet végzi, még a MÁV Rt. színeiben. A 2000-es évek elején regionális divízióvezető-helyettes, személyszállítási szakelődő, főmunkatárs munkakörökben dolgozik, 1997 és 2001 között a MÁV Forgalmi Főosztályán menetrendtervező. Korábban 3 évig a Budapest-Hegyeshalom Projektiroda műszaki ellenőre, 1991 és 1994 között is menetrendtervező, ezt megelőzően hét évig Budapest-Nyugati pályaudvar üzem-mérnöke. Első munkahelye a MÁV Rákos-rendezői Állomásfőnökség, ahol váltókezelő 1979. február és június közt, majd a főiskola elvégzése után két évig váltókezelő, vonatmenesztő-térfelügyező, külsős forgalmi szolgálattevő, ügyeletes tiszt, rendelkező forgalmi szolgálattevő. 2015 őszén vezérigazgatói elismerést kapott.

Gúthyné Molnár Mária közlekedési üzemmérnök (MÁV-START Zrt.)

2008 óta menetrendtervezési vezető. A MÁV-START 2007-es megalakulásakor technológiai vezető, 1997 és 2003 között menetrendszerkesztő, járatvezető, terméktervezési osztályvezető. Korábban öt évig a Déli pályaudvaron dolgozik üzem-mérnökként, forgalmi állomásfőnök-helyettesként, személyszállítási vezetőként. 1982 és 1992 között a Nyugati pályaudvaron ügyeletes tiszt, forgalmi szolgálattevő, naplózó. Első munkahelye Gyoma állomás, ahol forgalmi gyakornok, majd 1979 és 1982 között elvégezte a főiskolát. A 2011-es Vasutasnapon miniszteri elismerést kapott.

úgy igazából mindig megértjük, hogy sokszor még otthon is folytatni kell. S öt perc múlva, aki sóhajtozott, az is előveszi a laptopját.

Ti vagytok azok a vasutasok, akik – hiába nem dolgozunk –, de hőségben, megtudva, hogy egy szerelvény a síneken vesztegel, önként megindultok segíteni. Ez legenda?

Marika: Nem az. Nyugodtan ültünk a kertben, amikor jött az SMS, hogy leszakadt a felsővezeték, baj van az egyik szerelvénnyel. Feszültség nélkül a klíma sem működött, s volt vagy 31 fok. Csaba felhívta az irányítót, hogy mi történt pontosan, és hogy kérdezze meg a jegy-

vizsgálót, megközelíthető-e a vonat. Az volt a válasz, hogy nem. De ismertük a környéket, egy kis földút meg a három méteres árok nem tűnt nagy akadály-nak. Elmentünk a Lidlbe, televásároltuk a kocsi csomagtartóját vízzel, aztán a lányainkkal odavittük a vonathoz.

Csaba: Kipakoltunk, aztán az utasok is segítettek a csatárláncos vízostásban. Ez az egész természetes volt számunkra. Amikor megváltunk, szépen hazamentünk.

Mi volt a pályátonban a legnagyobb kihívás?

Marika: Az ütemes menetrendet szokás nagy feyverténynek tartani, de én nem tartottam annak. Volt egy feladat, amit meg kellett oldani. Kisebb-nagyobb kihívás minden napra jut. Mi mindketten ilyenek vagyunk, a problémákat nem nézegetjük, hanem megoldjuk.

Te meg, Csaba, kikaptad a migránsokat...

Csaba: Nagyon érdekes feladat volt. Két hónapig éjjel-nappal jártunk a Belügyminisztériumba. Szinte azt se tudtuk,

hol vagyunk, bevitték egy ablaktalan sötét szobába, ami teli volt monitorral. Egy olyan világba csöppentünk, amit nem ismertünk. Ekkora elismerést ritkán kaptunk, mint az ottani munka kapcsán. Nem a kitüntetésre gondolok, hanem arra, amit ott a katonák mondtak: ők most már becsülik a vasutasokat, mert látták, milyen iszonyatos energiát igényelt koordinálni ezeket a szerelvényeket, szervezni, hogy legyen rajtuk személyzet, ki legyenek takarítva, és eljussanak a lehető leggyorsabban oda, ahová kell... Az is elismerés, hogy legutóbb, amikor a nemzetközi vonatonkon a bombariadó volt, a parancsnok a Teve utcában azt kérte, hogy én legyek a vasutas összekötő... Ezen kívül a legnagyobb kihívás még korábban az volt, amikor átkerültem a személyszállításhoz és vezető lettem.

Vezetésben Marikáról saját emlékeim is vannak, a MÁV-START-os időszakomból. Az ő csapata jószerivel a székház hetedik emeletéről is leugrana utána.

Marika: Na azt azért nem. De szeren-

csés vagyok, hogy remek csapatom van. Megbízunk egymásban. Mindenki végigjárta a szakmai számléltat, ismerjük és elismerjük egymás tudását.

Hogy látjátok, mi igaz abból a szlogenből, hogy a vasutasok egy nagy családot alkotnak?

Csaba: Hm, igaz, de annak idején, amikor mindenki egy cégben dolgozott – függetlenül attól, hogy váltót dobott, vagy mozdonyt vezetett –, még igazabb volt. Aztán jött a nagy törés. Még a vezetői értekezleteken is csoportok alakultak ki, de amióta az integráció megtörtént, a gátak leomlottak, egy csapattá váltunk.

Marika: Régen is előfordult, hogy az egyik szakág egy kicsit különbnek érezte magát a másikkal, de a nagy szétválás sokat rontott ezen. Most mindnyájan azon vagyunk, hogy újra egy család legyünk. Ha szakmai ellentétek adódnak, akkor is. És, ha kívülről támadják a vasutat, akkor összezárnak.

Csaba: Szerintem, aki hivatásnak tekinti a vasutat, az tekinthető „családtagnak”.

Morvai Katalin
Fotó: Soós Botond

Innováció és megújulás a MÁV-csoportnál



A TALENT konferencia keretében rendezték meg a MÁV-csoport mintegy másfél évig tartó pályakezdő diplomás programjának zárómodulját 2018. április 9-én Budapesten. A vállalat életében tradicionális értéket képviselő konferenciát Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója nyitotta meg, aki hangsúlyozta: az újító ötletekből tud építkezni a vasúttársaság felső vezetése, a vállalati folyamatoknak pedig jól tesz az innovatív gondolkodás. A MÁV-csoport pályakezdő diplomásoknak szóló programja több mint tíz éve ad szakmai és humán segítséget a kezdeti beilleszkedéshez azoknak a fiataloknak, akik új belépőként csatlakoznak a vasúttársasághoz. A friss szemléletű kollégák évről évre bemutatják a

vállalat felső vezetői, vasútszakmai igazgatói, szakértői, valamint saját munkáltatói jogkörgyakorlói előtt mindazt a tudást és tapasztalatot, amelyre addigi pályafutások során szert tettek. Idén húsz fiatal munkatársunk vállalkozott arra, hogy választott témáját egy legfeljebb 15 perces előadás keretében ismertesse: a MÁV Zrt. részéről 12-en, a MÁV-START Zrt.-től négy fő, a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. oldaláról három kolléga, a MÁV FKG Kft. képviseletében pedig egy fő tartott prezentációt. Az előadásokat hét vasútszakmai, illetve a humán irányításért felelős vezető zsűrizte, egyenként értékelve az előadókat. Külön vendégként érkezett a zsűribe a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedés-

mérnöki és Járműmérnöki Karának docense és dékánhelyettese, dr. Mándoki Péter, aki külső szemmel segítette a szakmai zsűri munkáját. A 2018-as TALENT konferencia első helyezettje Lengyel-Darcsi Valéria Andrejevna és Fridrich Mátyás (mindketten MÁV Zrt.) lett a *Pályadiagnosztikai eredmények felhasználása* című előadással. A második helyet Szepesi Róbert (MÁV Zrt.) szerezte meg a *FOLYAMAT-os ingatlanfejlesztés* című prezentációval. A harmadik helyen Gádzser Balázs (MÁV-START) végzett a *Szervezetek közötti kommunikáció* című előadással, és a közönségdíjat is ő vehette át. Minden előadónak gratulálunk a témák feldolgozásához, munkájukhoz a továbbiakban is sok sikert kívánunk!

Rekordszámú résztvevő a nyílt napon



A nagy érdeklődésre való tekintettel immár harmadszor rendezett nyílt napot a vasúttársaság egyetemisták és középiskolások számára: a Modern technológiák a MÁV-nál című rendezvényre a budapesti Magyar Vasúttörténeti Parkban került sor 2018. április 4-én. A rendezvényen, amelyet Dávid Ilona elnök-vezérigazgató nyitott meg, a vállalatcsoporthoz négy

cégének közel százhetven munkavállalója állt a több mint hétszáz érdeklődő fiatal rendelkezésére. A programra elsősorban azokat várta a MÁV-csoport, akik lehetséges jövőbeli munkahelyükként gondolnak a vasútra, de eddig még nem rendelkeztek teljes körű információval a társaság pontos tevékenységéről, s ezért szerettek volna többet megtudni a MÁV

működéséről, ösztöndíjprogramjáról vagy épp a pályakezdő diplomásoknak szóló programról.

A nyílt nap 14 standján az értékesítési, az üzemeltetési, a járműfejlesztési- és karbantartási, a távközlési, az erőszármű, a biztosítóberendezési, a forgalomirányítási, továbbá a pályaeépítési, a pályafenntartási- és diagnosztikai, az informatika, a beruházási és a humánerőforrás-gazdálkodási szakterület mutatkozott be. A MÁV-csoport szakemberei az adott terület interaktív standján készséggel választottak a fiatalok kérdéseire.

A vasúttársaság kiemelt hangsúlyt fektet a szakember-utánpótlás biztosítására, s ennek érdekében mindent elkövet azért, hogy vállalati értékeit megismertesse lehetséges jövőbeli munkavállalóival. A nagy sikerre való tekintettel a MÁV-csoport 2018 őszén ismét kiállítással egybekötött nyílt napot tervez az új technológiák bemutatása és a leendő fiatal munkatársak megnyerése céljából.

MÁV KIG
Fotó: Soós Botond

Sikeresen zárult az INKA Konszolidáció projekt – kezdődnek az új feladatok

Március végével beszámolt feladatai teljesítéséről az INKA Konszolidáció projekt, amelyet az érintett vállalatok saját forrásból valósítanak meg. A projekt kiemelt céljai – az INKA-rendszerek és -alkalmazások hatékonyan beépüljenek a szervezeti kultúrába; a modell sikeres kiterjesztése a MÁV-csoport új vállalatára, a MÁV-HÉV Zrt.-re – teljesültek. A projektben azonosított új feladatok megoldása érdekében a projekt szűkített keretek között folytatja munkáját a jövőben.

A projekt rövid működése alatt számos olyan feladatot oldottak meg a munkatársak, amely az integrált vállalatirányítási rendszer bevezetését követően, a használat és üzemeltetés során vetődött fel és megoldása projekt szintű, átgondolt munkavégzést igényelt. A résztvevők lelkiismeretes és hatékony munkavégzésükkel a rendelkezésre álló rövid idő alatt elérték, hogy a rendszerek alkalmazása egyre jobban beépüljön az azt használó vállalatok munkavállalói-

nak mindennapjaiba; a MÁV-HÉV Zrt. január elsejei éles indulással, ütemterv szerinti átállással éles üzemeltetésben vette az INKA1 alprojekt keretében bevezetett SAP ERP rendszert, az IHIR alkalmazást, a Basware-t, és néhány további, kisebb alkalmazást.

Az INKA alprojektben bevezetett modell konszolidációjával kapcsolatos kiemelt eredmények a következők: megvalósult a műszaki folyamatok egységesítése a MÁV Zrt.-nél; a kollégák felülvizsgálták és módosították a jogosultságokat; kidolgozták és publikálták a vállalatközi elszámolás (CCSTO) folyamat kézikönyvét; kidolgozták a műszaki tervezéshez illeszkedő gazdasági gördülő tervezési folyamatát; az ingatlanok vonatkozásában egységesítették a műszaki adatok és bérleti szerződések kezeléséhez kapcsolódó folyamatokat; a szerződéskezelés a Basware rendszerből átkerült az SAP rendszerbe; kidolgozták az INKA projektben kezelt folyamatokra vonatkozó

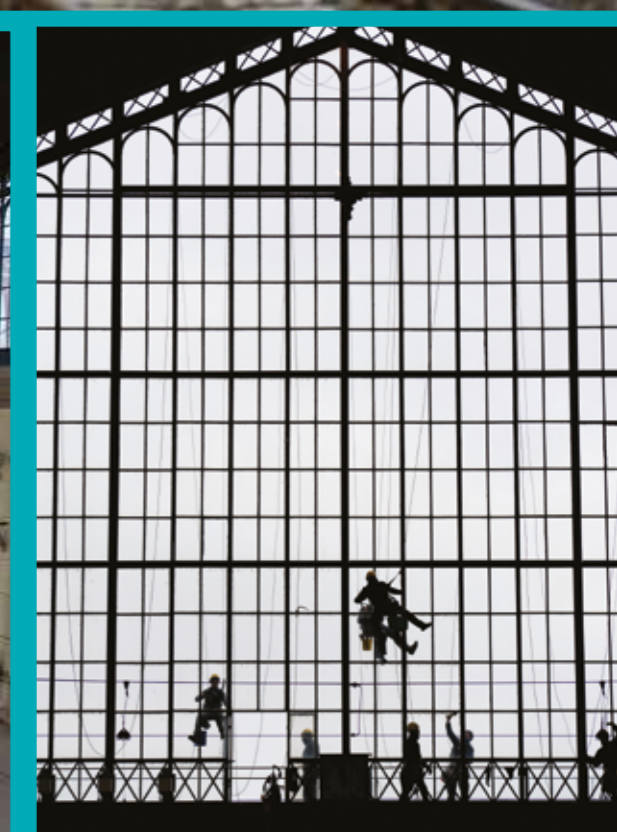
folyamatfelelősi rendszer, valamint a projekt által kezelt folyamatok projektzárást követő résztvevőit, azon belül felelőseit rögzítő összefoglaló táblázatot; elkészült az INKA projekttel érintett szabályzatok jegyzéke, kiegészítve a módosítások, törlések státuszával és a további teendők listájával; megvalósult az üzleti szerepkörök és hatókörök felülvizsgálata, a működéshez történő optimalizálása, a munkakörök és szerepkörök összerendelése.

A konszolidációs projekt során azonosított új, projektkeretek között elvégezhető és a megvalósítás alatt lévő változtatási kérelmekkel kapcsolatos feladatokra vonatkozóan a konszolidációs projekt április 1-től szűkebb keretek között, csökkentett létszámban folytatódik a harmadik negyedév végéig, összehangolva munkáját az INKA2 projekt elindulásával és feladataival.

INKA Konszolidáció projekt

Egy napra bezárt a Nyugati

Március 24-én, szombaton egész napra bezárt a budapesti Nyugati pályaudvar az állomásra vezető vágányok felett végzett felsővezeték-karbantartás miatt. A forgalomkorlátozásra egy korábban ideiglenesen megjavított felsővezeték végleges és biztonságos helyreállítása érdekében volt szükség, a művelet elvégzéséhez a teljes felsővezeték-hálózatot feszültségmentesíteni kellett. A vezeték esetleges újabb meghibásodása több napig akadályozta volna a vonatközlekedést, ezért a lehető legkorábbi időpontot választották a karbantartásra, amikor már az időjárás is lehetővé tette a sérült szakasz cseréjét. A vonatforgalom szünetelése lehetőséget adott olyan munkálatokra is, amelyek csökkentik az esetleges meghibásodások számát. Egyszerre csaknem 400 szakember dolgozott az idei évre ütemezett pálya-, biztosítóberendezés- és ingatlankarbantartási feladatok gazdaságos és megfelelő minőségű kivitelezésén, mivel ezeket az üzemszünet alatt gyorsabban és hatékonyabban lehetett elvégezni.





Vonattal Indiában

Dr. Balázs Géza nyelvész, néprajzkutató, tanszékvezető egyetemi tanár idén januárban adott interjút a Vasutas Magazinak. A Szem a pályán legyen! Mozdonyfűtős néprajz című kötet társszerkesztője és -szerzője most az indiai vonatozások során szerzett élményeit osztja meg lapunk olvasóival.

Háromszor jártam Indiában, mindhárom alkalommal vonatoztam is. Amikor ezzel kapcsolatos élményeim szóba kerülnek, rögtön megkérdezik: és a vonat tetején? Igaz, hogy a vonatok tetején is utaznak Indiában? Nem igaz. Illetve, India óriási, és bár jó nagy távolságokat végigvonatoztam, ilyet sehol sem láttam. Voltam Új-Delhi, Kalkutta, Csennai (Chennai) és Mumbai óriási pályaudvarain, számos kisebb pályaudvaron, de nem láttam olyat, hogy helyi vagy távolsági, mail vagy expressz járatok tetején utaztak volna. Sőt, Kalkuttában azt tapasztaltam, hogy az érkező vonat előtt libasorban sorakoztak a helybeliek, és rendőri irányítással csak annyian szállhattak fel, ahányan befértek a kocsi.

token sok osztály van, az egyszerűbb osztályokon valóban a folyosókon és az ülések között is állnak, azt is látni, hogy menet közben kiülnek a lépcsőre, sőt, ha lassan vándorol a vonat, éretlen ifjak tréfából le-leugrálják, utána meg vissza; de a vonat tetején senkit sem láttam. Olvastam viszont én is arról, hogy Indiában évente sokan meghalnak a vonat tetején való utazás során áramütéstől... A statisztikai adatok szerint az indiai vasútnak csaknem a fele van villamosítva.

Mozdonyvezető strandpapucsban

Az Egyesült Államok, Oroszország és Kína után Indiának van a legnagyobb vasúthálózat. Ennek hosszáról és az állomások számáról több adat kering (körülbelül 65 ezer km és 7000 állomás), ami valószínűleg azért van így, mert Indiában rendkívül érzékeny a területi kérdés (és ez kiterjed a térképi ábrázolásra és minden elvett kapcsolatos számításra). Az indiai vasút (IR = Indian Railways) közel másfél millió alkalmazottal a világ hetedik legtöbb embert foglalkoztató vállalata. A vasutat naponta 25 millió, évente több mint 8 milliárd ember veszi

igénybe. Indiának van vasútminisztériuma is. Hangsúlyozni kell, hogy India nem pusztán egy ország, hanem kvázi „kontinens”, sokféle néppel, kultúrával. Így a vasúthálózat is sokszínű. A legáltalánosabban elterjedt a széles nyomtáv (1676 mm).

Természetesen sokféle vonat van, a nagyvárosok környékén sűrű a helyi közlekedés, mi azonban csak úgynevezett mail, expressz és „superfast” expressz vonatokkal utaztunk, 24 kocsi, fél km hosszú szerelvényekkel, melyeket óriási mozdony húzott és a végén is volt egy szerelvénykocsi (örkocsi). Vasútbarátnak izgalmas látvány a meghosszabbított peronokkal kibővített állomás, amelyre méltóságteljes lassúsággal gurul be a félkilométeres vonat, és szinte észrevehetetlen, apró elmozdulással indul tovább.

A tehervonatok ezzel szemben óriási dörrenéssel indulnak, s a fémes, robbanásszerű zaj végigfut a hosszú kocsi-soron. A mozdonyok kürtszóval figyelmeztetik az állomáson várakozókat (a sínek



között kutató kutyákat), s a melegben nyitott ajtókkal közlekednek: többször láttam, hogy a mozdonyvezető rövidnadrágban, pólóban és strandpapucsban vezet. Indiában általános és gyakori viselet a strandpapucs. A vonatok hosszúsága miatt a nagyobb állomásokon minden kocsit megállási helyét elektronikus tájékoztató tábla jelzi, így az utasok már jó előre pontosan a saját felszállási helyükhöz készülődhetnek. A hangosbeszélő helyi nyelveken és angolul is folyamatosan mondja a tudnivalókat.

Jegyvásárlási útmutató

Az indiai vonatozást minden útikönyv ajánlja: felejthetetlen élmény és kaland. De jegyet venni nem egyszerű. A vasúttársaság honlapja bonyolult, elvben egy regisztrációt követően akár külföldinek is lehetne rajta jegyet venni, de a gyakorlatban ez még senkinek sem sikerült. (Nekünk 500 forintba került a fölösleges regisztráció.) Mivel a vasúti jegyek többsége jó előre, már hetekkel korábban elkel, ezek után gondolhatjuk, hogy néhány hetes indiai programra érkező turistának sem marad esélye vonatozni. Nincs így. A vasúttársaság gondol a turistákra, és pozitív diszkriminációval úgynevezett foreign tourist quotát, azaz csak külföldi turisták által betölthető kvótát tart fenn.

A nagyobb állomásokon külön jegypénztárnál lehet megkísérelni a jegyváltást. Különösebb igazolás nem szükséges hozzá: csak a fehér bőrszín és az útlevél. Indiában a kiemelkedő turistikai helyeken a külföldiek 20-25-szörös jegyárat fizetnek. Azt pedig, hogy ki a külföldi, ránézésre állapítják meg. A vonatjegyvásárlásnál persze szükséges az útlevél, a jegyek ára viszont ugyanannyi, mint a belföldieknek. Összehasonlításként: az expresszvonatok első- és másodosztályú jegyárai körülbelül megfelelnek a magyarországi vonatáraknak. Az alacsonyabb osztályokon (ahol helybiztosítás sincs) nyilván sokkal olcsóbb, és a helyiek

számára inkább megfizethető az utazás. A turistakvóta ellenére a jegyváltás így sem egyszerű: először a pénztárban kell kérni egy nyomtatványt (szinte mindenhol azonnal akad egy-egy segítő), amelyre rá kell vezetni az adatokat (fontos személyi adat a nem és az életkor), az előre kikeresett vonatszámokat, és az indulási, valamint az érkezési állomást. Ezek után a külföldiekkel szemben rendszerint igen udvarias tisztviselő számítógépen megkeresi a vonatokat, és megnézi, van-e hely. De hiába a turistakvóta, nem minden vonatra van hely. Ilyenkor meg kell kérni, nézzen meg egy korábbi (éjszakai helyett nappali vagy fordítva), esetleg előző vagy következő napi vonatot. Nekünk így mindig sikerült jegyet venni. Létezik még egy speciális kvótarendszer, másként nevezve: várokozási lista, amelyre taktal-jegy váltható, és az utazás előtti napig lehet izgulni, hogy utazhatunk-e... Ezzel nem próbálkoztunk, mert eléggé kötött volt az indiai programunk. A hindu templomvárosokat, valamint a buddhista-hinduista barlangmonostorokat jártuk végig.

Zárható ajtók vagy lebegő függönyök

Nagyon sok vonatosztály van, európaiaknak csak az 1AC és 2AC osztályokat



Eddig megtett utak*

2011

12001 NDLS SHATABDI expressz, Jhansi–Agra 507 km
12137 PUNJAB mail, Agra–New Delhi, 195 km

2016

12841 COROMANDAL expressz, Howrah (Kolkata)–Bhubaneswar, 439 km
12841 COROMANDAL expressz, Bhubaneswar–Chennai, 1223 km
16853 TRICHY expressz, Chennai–Tiruchchirapali, 401 km
11043 MADURAI expressz, Tiruchchirapali–Madurai, 161 km
16723 ANANTAPURI expressz, Madurai–Trivandrum (Kerala), 301 km

2018

17057 DEVAGIRI expressz, Aurangabad–Secunderabad, 508 km
17603 KCG YPR expressz, Kacheguda–Hosapete, 474 km
18047 AMARAVATHI expressz, Hosapete–Vasco Da Gama (Goa), 379 km
A vonaton megtett távolság: 4588 km.

*Az expressz előtt lévő szám a járatszám, amelynek segítségével a vonatok aktuális helyzete is követhető a világhálón

ajánlják. Mindkettőben 2 vagy 4 ágyas fülkék vannak, az első osztályon zárható ajtóval, étkezéssel, a második osztályon mindenfelé lebegő függönyökkel. Az AC az air conditiont, azaz a légcserélő berendezést jelenti, amely sötét és piszkos lemezei közül ontja a hideget. Másról csak ventilátor van. (Az indiai vasút jellemzői a rendkívül nagy távolságokat megtevő expresszvonatok. Ezek a vonatok olykor több napon keresztül szelik át az országot.) Egy átlagos expresszvonaton a következő osztályok vannak – árban és kényelemben csökkenő sorrendben, az első hat légcserélővel, a maradék ventilátorral: AC1, AC2, AC3, First Class (FC), AC Executive Chair (EC), AC Chair Class (CC), Sleeper (SL) és a Second Sitting (2S). Utóbbinak van foglalásos és nem foglalásos változata. Az utolsó osztály a legolcsóbb, itt viszont szó szerint minden négyzetmilliméteren utaznak: nemcsak a folyosón, hanem egymás hegyén-hátán, az ülések között, de még a csomagtartóban is.

Menetrend pufferidővel

Egy vasútbarátnak nagy élmény az indiai vonatozás. 2011-ben éppen csak belekóstoltunk, s Agra, Delhi környékén vonatoztunk. 2016-ban már a vasúti közlekedésre építettük a hindu templomvá-

rosok fókuszáló expedíciókat. Kalkuttától Trivandrumig (Kerala) vonatoztunk (2525 km), közben meg-megszakítva az utazást a csodálatos délkeleti-déli templomvárosokban. Volt olyan „superfast” expressz, amely hosszú órákon át nem állt meg. Egy ilyen, Kalkuttából érkező expressz egy órával a hivatalos menetidő előtt érkezett meg Csennaiba. A vonat megállt Csennai külsőn (nevezhetnének Kóbánya alsónak is), ahol már közlekedtek az elővárosi vonatok, sokan leszálltak. Majd kivárva a valós érkezési időt, pontosan húzott be a csennai pályaudvarra. Úgy látszik, hogy a menetrend-készítők korábbi tapasztalatok alapján várakozási időket (pufferidő?) iktattak be, hogy még késés esetén is tudják tartani a menetidőt. Ezen a hosszú úton a vonatok többsége pontos, ennyire pontos volt.

Az idei nagy vonatkozásunk Aurangabadtól Goáig (Vasco De Gama) tartott (1360 km). Ezen a közép- és nyugat-indiai tájon azonban már 1-2 órát késett valamennyi vonat. Az indiai vasút informatikai fejlettségét nemcsak a helyben jól működő (az összes vonatra kiterjedő) helyfoglalási és jegyvásárlási rendszer mutatja, hanem az is, hogy a világhálón a vonatok járat-száma alapján éppen aktuális helyzetük is követhető. Hoszpetben elalvás előtt megnéztük az 18047 számú Amaravathi-expressz állapotát: menetrend szerint elindult Mumbaiból. Hajnalban kellett kimenni az állomásra, ott már volt több mint egyórás késése.

Lánc és lakat kapható

Az expresszekon a helybiztosítást az ajtók mellé függesztett utaslista is mutatja:



Levélváltás 1982-ből

Tisztelt Csárdai János Igazgató úr!

M. C. Bhide, a bombayi Central Railway (Központi Vasút) fő hidász-mérnöke, aki az Indiai Vasutak mérnöktisztületének tagja, látogatást tervez Magyarországon 1982. júliusban vagy augusztusban. Bár a látogatás magánjellegű, Bhide úr szívesen tanulmányozná a magyar vasutakat, ahol az alábbi kultúr-mérnöki szakterületek érdekelnék, amelyekkel kapcsolatban meg szeretne látogatni néhány vasúti létesítményt, tervezési és építési tapasztalatszerzés céljából:

- *hosszú fesztávú, előfeszített rácsos vasbeton vasúti hidak;*
- *magas épületek építése – beleértve a vasúti állomásépületeket;*
- *hegesztett, rácsos vasúti hidak és kábelhidak;*
- *vasúti töltések magas oldalainak stabilizációja.*

Mivel Bhide úr a magyar vasúti hálózatban több vonalon szándékozik utazni, igen hálás lennék, ha biztosítani tudnának a részére egy első osztályú szabadjegyet, vagy más olyan utazási igazolványt, melyet szabályzatuk lehetővé tesz. Nevezett személy az Indai Központi Vasúti Rendszer pályafenntartási szakosztályának vezetője. E vasútnak kb. 200 ezer alkalmazottja van és 7000 millió rúpia alaptőkével rendelkezik.

Bhide úr tájékoztató utazásának részletei: 1982. júl. 10-től aug. 11-ig Európában, aug. 12-től aug. 20-ig Angliában, aug. 21-től szept. 15-ig az USA-ban tartózkodik. Szept. 15-től okt. 1-jéig Tokión, Hongkongon, Szingapúron és Manilán keresztül hazatérni.

Üdvözlettel: N. V. Basrur

Kedves Basrur úr!

A folyó év június 1-jén kelt levelében foglaltakra válaszolva értesítjük, hogy M. C. Bhide urat, a Központi Vasúti Rendszer pályafenntartási szakosztályának vezetőjét magyarországi látogatása alkalmával szívesen fogadjuk, hogy a jelzett szakmai kérdésekről konzultáljunk; az utazási lehetőséget biztosítjuk. Kérjük Bhide urat, hogy szíveskedjék informálni minket Magyarországra való érkezése időpontjáról és adja meg részletes úti programját, ezzel lehetővé téve az itt-tartózkodás részleteinek rögzítését.

Tisztelettel: Csanádi József igazgatóhelyettes

Forrás: MÁV SZK Archivum



szívmelengető és megnyugtató élmény volt látni nevünket, nemünket, életkorunkat nyilvánosan kiírva. Az egyes kocsikba (vagonokba) rendszerint csak az egyik ajtón lehet felszállni, kocsinként van kalauz és egy segítő, aki a lepedők, párnák és takarók szétosztását végzi (utóbbi az utazás végén határozottan utal a borraivalóra). Valamennyi utunkon mind a kalauzok, mind a segítőik rendkívül udvariasak voltak: pedig meglehet, hogy már több napja voltak szolgálatban (két hosszú állomás között mindig lefeküdtek aludni). A vasúti kocsik közötti átjárás nem lehetséges, talán biztonsági okból. Érdekes, hogy az árusok valahogy mégis átmennek: persze az igazi roham az állomásokon van: „csaj-csaj-csaj”, kávé, víz, csipsz... Azt is láttam, hogy amikor forgalmi okból állt meg a vonat, az árusok leszálltak, és úgy mentek át a másik kocsiba.

Fontos kérdés a biztonság. A turistában mindig van félelem. Az óvatosság nyilván nem árt, de nincs ok komolyabb rettegésre. Csomagjaikat olykor még a helyiek is összeláncolják és lelakatozzák. (Lánc és lakat minden állomáson kapható.) Én igazából csak az iratinkat és a pénzünket féltettem, ezeket alvás közben a fejem alá tettem. És kicsit féltettem a túracipőinket is (bár nem hallottam arról, hogy vonaton vagy éppen szakrális helyeknél, ahol kötelező levenni a cipőt, loptak volna). A kocsik végén négy mellékhelyiség: két indiai, két európai, és az előtérben külön, nyitott mosdó. Az indiai toalett egyszerűbb, az egész jól mosható fémből van, könnyebben tisztán tartható. Nem kell ódzkodni tőle. Mindig, mindegyikben volt víz. Az egyik vonaton láttam egy feliratot: „Ha nincs megelégedve a tisztasággal, hívja fel ezt a mobilszámot, s mi azonnal küldjük a takarítót”...

Csak óvatosan az étellel!

Az expresszekon van ételszolgáltatás. Lehet rendelni indiai ételeket, s ezeket előre csomagolva, dobozokban, műanyag szatyorban hozzák. Mi persze csak óvatosan mertünk indiai ételeket fogyasztani. Az egyik állomáson felszállt egy fiú egy vizesvödörny kemény tojással. Éhes voltam, nagyon megkívántam egy főtt tojást. Amikor azonban láttam, hogy a fiú a legjobb szándékkal és előzékenységgel a tojást a vödör szélén töri fel, utána kézbe fogja, késsel szétvágja, megszózza, és egy napilapba csomagolja, lemondtam róla.

Az útítársakkal jókat lehet beszélgetni. Az egyikről kiderül, hogy kórházban volt, s a leletekkel megy haza; a másik informatikus, a felesége éppen doktorál (nagyon nagy becsben vannak Indiában



a doktorok). Az utasok szeretnek órákon át lógni a mobiljukon, csevegnek, fézbukoznak és zenét hallgatnak, akárcsak nálunk. A kalkuttai pályaudvar VIP-várójában (ez jár az 1. és 2. osztályú jegyek tulajdonosainak, de ne gondoljunk luxusra) egy indiai férfi telepedett mellém. Szóba elegyedtünk, azt mondta, hogy ő katolikus pap. Mondtam neki, ne tréfáljon. Ekkor telefonján megmutatta az elsőáldozóit. Elbeszélgettünk, majd elkísért bennünket a vonatunkhoz. Mondtuk neki, megtaláljuk, de ő nem tágított: messze van, könnyű eltévedni. Még a kocsit és az ülőhelyet is megmutatta. A közös fényképet persze utólag elküldtem neki.

Színes világ az állomásokon

Vonatunk – útban a tenger felé – a kanyargó, rossz síneken lassan, csikorogva araszolt Nyugati-Ghátok hegyei között. Sokan kiültek a lépcsőre, egy srác leug-

rott valamiért, és az egyik utolsó kocsira visszakapaszkodott. Több helyen síneket cseréltek. Emiatt egy helyen fél órát vártunk. Amint megtörtént a síncsere, a munkások levonultak, vonatunk meg-rándult és az új síneken haladt tovább.

A vasútállomások világa színes. Az átszállás-várakozás miatt sok helyen alszanak földön, sarkokban, ablakokban. A peronokon mindenütt vannak kis boltok és csapok (tisztálkodásra és ivóvízvételre). Az állomásokon kutyák, majmok, patkányok, mókusok és persze „szent” tehének is megfordulnak. Amikor először érkeztem meg vonattal Új-Delhibe, tartottam a tömegtől, a nagy pályaudvarok félelmetes világától. És nem történt semmi különös. Persze, jöttek a taxikok, a tuktukosok, de például nem rohmoztak meg kéregetők (egész Indiában alig találkoztunk kéregetőkkel).

Kétségtelenül a legszebb indiai vasútállomás a mumbai Cshatrapati Sívádzsi (Chhatrapati Shivaji) – kedves maharadzsjukról elnevezett – fejpályaudvar. Többen – a világörökséggé nyilvánítás nyomán – Viktória-pályaudvarként ismerik. 1878 és 1888 között épült viktoriánus, neogótikus stílusban, hagyományos indiai díszítőelemekkel keverve. Tényleg lenyűgöző, és széles peronjaira könnyen odaképzeltető a Gettómilliomos című nagy sikerű indiai film megható találkozására, valamint a film végi nagy közösségi tánc. A világ tíz legszebb pályaudvara között tartják számon.

Szöveg és kép: Balázs Géza

A Belgrád–Zágráb vonalat is felújítják

Szerbia és Horvátország illetékes miniszterei – Zorana Mihajlović szerb, valamint Oleg Butković horvát tárcavezető – egyetértési megállapodást kötöttek márciusban a Belgrád–Zágráb vasútvonal felújításáról. A beruházásnak köszönhetően a két főváros között az eddigi 7,5 órás menetidő 3,5–4 órára csökkenhet. A 10-es páneurópai közlekedési folyosó részét képező, 412 kilométer hosszú vasútvonalat a két állam közösen újítja fel, az aláírt dokumentum szerint közösen pályáznának uniós támogatásokra is. A korszerűsítés után a vonatok 160 km/órás sebességgel közlekedhetnek majd a kétvágányú, villamosított vasútvonalon. (Vannak olyan részek, ahol jelenleg csupán 30 km/órás sebességgel közlekednek a szerelvények a pálya rossz állapota miatt.) A vasútvonal 116 kilométeres szerbiai, valamint 296 kilométeres horvátországi szakaszán jövőre kezdődhet meg a felújítás. A beruházás várhatóan 1,25 milliárd euróba (közel 400 milliárd forintnak megfelelő összegbe) fog kerülni.

Forrás: MTI



Fotó: Phantom25 / Wikimedia.org

Törvényteleneségek az ukránoknál?

Házkutatást tartott az ukrán titkosszolgálat és a főügyészség az ukrán állami vasúttársaság kijevi központi irodájában. A vádhatóság ugyanis azzal gyanúsítja az Ukrzaliznicja négy magas rangú vezetőjét, hogy közük lehetett 20 millió hrivnya törvénytelen felhasználásához. Emellett a hatóságnak

állítólag bizonyítéka van arra is, hogy a különböző „zsiros” beosztásokat pénzért árulták az ukrán vasútnál. Mint arról korábban a Vasutas Magazin is beszámolt: az ukrán vasúttársaságnál a lengyel topmenedzsertől, Wojceh Balcuntól remélték, hogy csodát tesz, de a vezető – szembesülve a valós viszo-

nyokkal – rövid időn belül lemondott tisztségéről és visszatért hazájába. Az Ukrán Vasutak ideiglenes vezetése világossá tette: a vállalatnak is érdeke, hogy feltárják az esetleges törvényteleneségeket a cégcsoporton belül.

Forrás: www.karpathir.com

Eurómilliárdokból fejleszt a németek

Az eddigiekénél nagyobb összegű, mintegy 9,3 milliárd eurós fejlesztéseket tervez idén a Deutsche Bahn. (Az összeg átszámítva meghaladja a 2920 milliárd forintot.) A beruházások célja a német vasút megbízhatóságának növelése, a szolgáltatás minőségének javítása. „A fejlesztésekre fordított összeg idén 800 millió euróval több a korábbi évek forrásaihoz képest” – nyilatkozta Ronald Pofalla, a DB infrastruktúraüzemeltetési üzletágának igazgatósági tagja. „2016-hoz képest tavaly mintegy 10 százalékkal kevesebb volt az építkezések okozta késés. A Kivitelezési Menedzsment Központ létrehozásával a beruházási intenzitás növekedése mellett is a lehető legalacsonyabb szinten tartottuk az építési munkálatok közlekedésre gyakorolt hatását” – tette hozzá. A DB tájékoztatása szerint a 2015 óta folyó fejlesztési beruházások eredményeként mára felére csökkent a működtetett infrastruktúra állapotából eredő meghibásodások száma. A műszaki állapot folyamatos javítása mellett két év alatt 380 vasúti híd is megújult. Az idén folytatódó beruházási projektek során 5,5 milliárd euróból 1600 kilométer sínpálya, több mint 220



vasúti híd és 1700 váltóberendezés újulhat meg. További 2,6 milliárd eurót fordítanak majd 40 új felépítmény építésére, a vonalak meghosszabbítására, 1,2 milliárd euróból pedig 700 állomás felújítását is tervezik. A jelenleg futó 12 kiemelt projekt mellett további 19 új projektet

indít idén a DB; ennek eredményeként egyszerre közel 800 helyszínen folynak majd a kivitelezési munkálatok. Az építkezések miatt a DB további kétezer munkavállaló felvételét is tervezi.

Forrás: CER Monitor

13 KILOMÉTERT

gurult egy lejtős pályán elszabadult vonat Indiában. A 22 kocsi félezren utaztak, a vonat háromnegyed órán át haladt irányítatlanul. Sérült nem volt; a hivatalos szervek hét vasutat gyanúsítottak meg azzal, hogy hanyagságból elmulasztották kiékelni a vonat kerekeit.

47 VONAT

és 40 ezer gépkocsi haladhat majd át naponta a Krím félszigetet Oroszországhoz kötő, 19 km-es kercsi hídon. A presztízsbetűzőként épülő híd éves utasforgalma 13 millió fő, teherforgalma 13 millió tonna lesz. Ez lesz Európa legnagyobb ilyen átkelője.

75 SZÁZALÉKOS

kedvezménytel utazhatnak vonaton és autóbusszon június 10-től a 26 éven aluli cseh diákok és a 65 éven felüli nyugdíjasok. A személyszállító vállalatoknak viszont lehetőségük lesz arra, hogy bizonyos járatokon ne engedélyezzék a kedvezményes utazást. A Babiš-kormány intézkedése 5,83 milliárd koronába (mintegy 70 milliárd forintba) kerül évente a cseh adófizetőknek.

130 EZER EURÓ

állami pénzből kampányolt a szlovén kormány a Koper–Divča vasútvonal 27 km-es szakaszára tervezett második vágány építése mellett a projektről rendezett népszavazáson. A legfelsőbb bíróság ezért megsemmisítette a referendum eredményét. A döntés következtében Miro Cerar kormányfő lemondott. A projektről május 13-án tartanak ismét referendumot, az előre hozott választások időpontja: június 3.

100 MILLIÓ EURÓBA

került a francia vasutassztrájk első hete. Ez átszámítva 31 milliárd forintot bevételkiesést jelent az egyébként is súlyosan eladósodott állami vasúttársaságnak, az SNCF-nek.

Már nem hosszabbíthatott Szentés József

Március 22-én megszűnt Szentés József vezérigazgatói megbízatása a román vasúti személyszállítási társaság, a CFR Călători élén. Leváltásának hírére maga az érintett közölte a nyilvánossággal saját Facebook-oldalán előtte való nap, s egyúttal köszönetet mondott a támogatóinak. „Nem tudom, hogy megtettem-e mindazt, amit meg kellett volna tennem, de nyugodt a lelkiismeretem: a körülményeket figyelembe véve minden tőlem telhetőt jóhiszeműen megtettem” – fogalmazott rövid üzenetében. A vasúti személyszállítás alacsony színvonala miatt az utóbbi időszakban folyamatosan támadták a vállalatot. De nem csak az utazóközönség, hanem a vasutas szakszervezet is bírálta a vállalat menedzsmentjét. A szakszervezeti vezetők idén február 21-én nyílt levelet írtak a szállításiügyi miniszternek, amelyben a nehéz

munkakörülményekre, a beruházások hiányára, a vállalat rossz anyagi helyzetére panaszkodtak. Azt írták: az igazgatók döntésképtelensége a csődbe fogja taszítani az állami vállalatot. Az elismert magyar szakember múlt év októberében nyilatkozott a Vasutas Magazinnak. Az interjúban arról beszélt, hogy a gazdasági válság kirobbanásától kezdve egészen 2014-ig nem volt fizetésemelés a román vasúttársaságnál, de miután átvette a vállalat vezetését, 2015-ben átlagosan 10, 2016-ban 17,5, tavaly 22,5 százalékos fizetésemelést tudtak végrehajtani. Szentés Józsefet 2015. március 10-én bízta meg a CFR Călători vezetésével. Mandátumát idén januárban 2018. március 22-ig hosszabbították meg. Utódja Leon Bărbulescu, a személyszállítási részleg karbantartási osztályának vezetője lett.

Forrás: facebook, maszol.ro

A norvégok és a finnek eltérítik a kínai áruszállítást

Új kikötő és vasútvonal építésével csatlolná az európai áruforgalmi vérkeringésbe a kínai Új Selyemút Kezdeményezés arktiszi hajóútvonalát Norvégia és Finnország. A tervek szerint a norvég Kirkenes kikötő és a lappföldi főváros, Rovaniemi között 520 kilométeres vasútvonal épülne. A Barents-tengeri Kirkenes jégmentes kikötőjének bővítése és az új vasúti összeköttetés megépítése megközelítőleg 3 milliárd euróba kerülne, és ideális esetben 2030-ra készülhet el. Az Arctic Railway Vision projektben

jelenleg a Sør-Varanger Utvikling norvég beruházási társaság, a Kirkenes Business Park, valamint a Finnmark megyei önkormányzat vesz részt, a közel 50 oldalas megvalósíthatósági tanulmány készítői napi tíz, 750 méter hosszú szerelvény közlekedésével számolnak a vasútvonal megépítése után. A projekt megvalósításával Finnország vezető szerepet vállalhat az európai közlekedési hálózatok és az északi sarkvidék, illetőleg az ázsiai piacok összekapcsolásában.

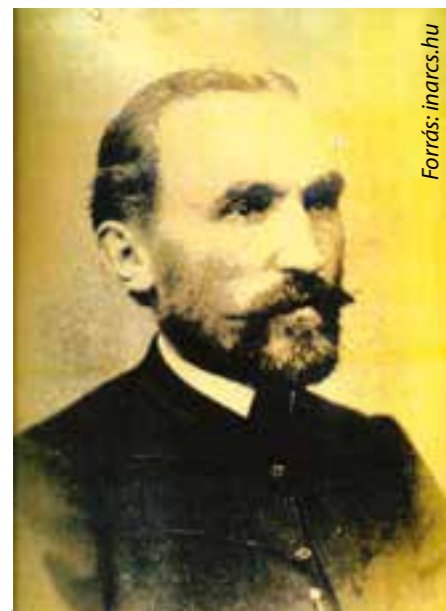
Forrás: orvarangerutvikling.no; MTI



Egy vasutasdinasztia a történelem viharában

Száz éve hunyt el a MÁV első elnök-vezérigazgatója, Tolnay Lajos

Akár három elnök-vezérigazgatót is adhattak volna a Magyar Államvasutaknak a Tolnayak – ha a történelem nem szól közbe. A vasutasoknak a névről Tolnay Lajos, a MÁV első igazi vezetője jut az eszükbe, a színházzseregtőknek pedig a legendás művésznő, Tolnay Klári.



Forrás: inarcs.hu

A vasutasdinasztia alapítója, Tolnay Lajos (1837–1918), a MÁV első elnök-vezérigazgatója

Elnöksége idején – 1872 és 1885 között – több mint 30 vonalon 1700 km állami vasút épült, s az államosított vonalak hossza 2000 km fölé emelkedett.

A Tolnay család a Vas megyei kismemeségből emelkedett ki: a dunaszentgyörgyi előnevet viselő Tolnayak Györgyöt tekintik ősüknek, aki 1643. július 6-án III. Ferdinándtól kapott nemesi levelet és címet. Tolnay Lajos, a MÁV első elnök-vezérigazgatója 1837. május 31-én született Pesten. Az evangélikus főgimnáziumban érettségizett 1853. szeptember 24-én, majd az egyetemre szervezett József Ipartanoda hallgatója lett. Tanulmányait 1857-ben kénytelen volt megszakítani, ugyanis behívták katonának. 1859. április 29. és július 11. között részt vett az olasz-osztrák háborúban, ahol egy műszaki alakulatban hidak, műtárgyak építésénél kamatoztatta tudását. Őrmesterként szerelt le és tért vissza az egyetemre, hogy befejezze tanulmányait.

Pályáját a diploma megszerzése után, 1862-ben a Magyar Északi Vasúttársaság vasúttervező-, építő- és szervezőmérnökékként kezdte; közreműködött a majdani első MÁV-vonal, a Pest és Hatvan közötti vasúti összeköttetés megtervezésében, kiépítésében. 1865-től a Kassa–Oderbergi Vasúttársaság főmérnöke volt. 1870-ben a Duna–Dráva Vasúttársaság hívta meg építési igazgatónak. Szakmai eredményei alapján kérték fel a Magyar Államvasutak kiépítésére, és munkájának megszervezésére.

Komoly sikerek

A valóságos „vasútépítési lázban” égő vállalkozásokat akkoriban gyakorta kísérték botrányok, csődök és csalások. A magánvasutak pedig a még gyenge lábakon álló államvasút megsemmisítésére törekedtek. A problémák láttán az országgyűlés 1871-ben egy átfogó koncepció kidolgozásával bízta meg a kormányt, és Gorove István miniszter Tolnay Lajost állította az Magyar Királyi Vasútépítészeti Igazgatóság élére. Az 1868-ban létesült igazgatóság hatáskörébe tartozott az állami vasútvonalak, vágányok, állomás és más épületek, műtárgyak, alépítmények és felépítmények tervezése, a munkálatok irányítása és ellenőrzése. A 34 éves mérnök a parlamenti határozat szerint látott hozzá az államvasút ki-



A családi címer

építéséhez. Fontosnak tartotta, hogy „a vasúti közlekedés fő irányai (nemzetközi kapcsolatai) az állam kezében legyenek”. Az új igazgató rövid idő alatt komoly sikereket ért el. 1872-ben nevezték ki a MÁV elnök-igazgatójává, 13 évig állt az államvasutak élén. Koncepciójának megfelelően megkezdődött az addig osztrák befolyás alatt álló magyar vasút újjászervezése. Működésének első évében Magyarország 966 km (853 km magán- és 113 km állami) vasút épült. 1873-ban a pályafenntartási főnökségek és a szakaszmérnökségek megszervezésével a pályafenn-



Tisztelgők Tolnay ravatalánál



Az inárcsi Tolnay-kúria nézeti rajza 1895 körül

tartás megerősítéséről is gondoskodott. Tolnay érdeme annak a vasúthálózatnak (Budapest–Zimony, Budapest–Győr stb.) a kiépítése, mely alapvető szerepet játszott Budapest országos központtá válásában és gazdasági fellendülésében. 1874-ben új tarifarendszert vezetett be, és a kocsirakományi árukra a Monarchia legalacsonyabb díjtételeit állapította meg. Programjával az 1875-től kormányra került Szabadelvű Párt, illetve Tisza Kálmán kormánya is



A MÁV második Tolnay-korszaka – a fiú A második nemzedék képviselője: Tolnay Lajos fia, Kornél (1865–1936)

Elnöksége – az 1914 és 1918 közötti időszak – a MÁV egyik legnehezebb korszaka volt. Az I. világháborúban a vasútépítések jórészt megszűntek, s bár a társaság 1916-ban nagyszabású pályafejlesztési programot dolgozott ki – mely hat év alatt 1500 millió koronából 558 km új vonal létesítését és 1823 kilométernyi második vágány építését irányozta elő –, a nagyszabású tervek végrehajtását a háborús évek megakadályozták.

egyétértett, s minden segítséget megadott a vasúthálózat egyesítéséhez és egységes hálózattá szervezéséhez.

Tolnay nevéhez fűződik a budapesti összekötő vasút és – ennek részeként – a legdélebbi budapesti Duna-híd, majd a MÁV Északi Főműhely kialakítása. 1870-ben jött létre a M. Kir. Államvasutak Gép- és Kocsigyára, amely kifejezetten új gépek és vagonok gyártására rendezkedett be. A mozdonygyártás elindításával pedig új, európai hírű iparág született.

Elnöksége idején több mint 30 vonalon 1700 km állami vasút épült, s az államosított vonalak hossza 2000 km fölé emelkedett. Ezzel párhuzamosan kidolgozta és bevezette a MÁV új helyzetének megfelelő szolgálati és illetmény szabályzatot. Működéséhez köthető a MÁV északi vonalain folyó munka, valamint az Adriai-tengerhez vezető vasút építésének befejezése, a szerbiai és romániai vasúti összeköttetés megteremtése, a déli határörvidék és a Duna jobb parti vonalán az építési munkák megkezdése, illetve a budapesti körvasút építésének elindítása is.

Kiemelkedő teljesítmény

A magyar vasútépítés kiemelkedő szervezettségét számos rekordteljesítmény bizonyítja. Három és fél év alatt készült el a Salgótarján és Ruttká közötti, 189 km hosszú szakasz. A déli határörvidéken a Dálja és Bród közötti 96 km-es pályát 75 nap alatt építették meg. A Pest és Zimony közötti vasutat a kapcsolódó szárnyvonalakkal együtt mindössze két és fél év alatt készítették el. Ma is szakmai bravúrnak számít a Fiuméhez vezető vasút építése (15 alag-

utat, 5 hidat és 3 völgyhidat kellett építeni, összesen 4,2 km hosszúságban). Jelentős műszaki teljesítmény volt a Kárpátokon átvezető – Brassó és az országhatár közötti – 25 km-es vonal megépítése is. Tolnay vezetősége alatt (1882–1883-ban) készült el az újvidéki vasúti híd, valósult meg a Budapest és Bécs közötti vasúti összeköttetés, valamint a Keleti pályaudvar üzembe helyezése is.

Tolnay Lajos alig 13 év alatt valósított meg olyan eredményeket, melyekhez egy egész emberi élet is kevés! Számos magas elismerést kapott. 1878-ban a közmunka- és közlekedési miniszter előterjesztése alapján elnyerte Ferenc Józseftől a miniszteri tanácsosi címet, 1880-ban a Vaskoronarend, majd a Lipót-rend lovagkeresztjét. Nemzetközi elismerését magas román és szerb érdemrendek s a Francia Köztársaság Becsületrendjének odaítélése is kifejezte, és az is, hogy 1881-ben megválasztották a német vasútegyesület műszaki bizottságának elnökévé.

A politika közbeszólt

Tolnay 1882 és 1884 között volt pályája csúcán, ám a történelem egy váratlan fordulattal épp ekkor törte derékba életútját. Tolnay és Baross Gábor került szembe egymással a politika küzdőterén. Az európai hírű MÁV-elnök alulmaradt a közlekedési államtitkárral szemben, mivel a kormányfő, Tisza Kálmán – egy korábbi politikai alku miatt – Baross elkötelezettje volt. Tolnayt nevenségesen alacsony összeggel nyugdíjazták. Ám az ereje teljében lévő 48 éves férfit mindez nem törte meg. A Magyar Mérnök- és Építész-Egyelet, melynek 1872-től alapító tagja és alelnöke volt, elnökké választotta, de felszólalásaival nagyban segítette a képviselőház közlekedésügyi és gazdaságpolitikai munkáját is.

A millennium küszöbén egy időre elhagyta a fővárost, és vidéki birtokot vásárolt, de itt sem tagadta meg magát. Feleségével, Krajcsovics Kornéliával (1841–1913) együtt Tolnay Lajos a falu életében is komoly változásokat kezdeményezett: birtokszervező munkájával kezdetét vette Inárcs község betelepítése. Tolnaynak köszönhetően a korábban mocsaras, buckás vidéken gazdálkodni kezdtek az emberek. Az 1889. július 8-tól működő Budapest–Lajosmizse helyi érdekű vasút hatására pedig rekordidő alatt jöttek létre árutermelő gazdaságok Inárcs vidékén. A település ma is nagy tisztelője Tolnay Lajosnak. Nevét márványba vésték, arcának vonásait bronzba öntötték.

Tolnay Lajos 1906 után visszatért a fővárosba. Évekig a Székesfővárosi Köz-

munkák Tanácsa alelnöke volt, 1913-ban elnökké választották. Magas tisztségéről 77 éves korában, 1914-ben köszönt le. Elnökké választotta a Szentkorona Országainak Vasutas Szövetsége is. Iskolája, az 1871-től egyetemi szintre emelt egykori ipartanoda az elsők közt őt ismerte el tiszteletbeli doktori címmel. 1910-ben kapta meg az uralkodótól a valóságos belső titkos tanácsosi méltóságot, a háború kitörésekor pedig mérnök-vezérőrnagyi rangot kapott.

Sajátos fintora a sorsnak, hogy a történelmi Magyarországon először Tolnay Lajos, utoljára pedig Kornél nevű fia állt a MÁV élén. Az 1865-ben született és 1936-ban elhunyt fiúnak abban volt jelentős szerepe, hogy elnöksége (1914. január 22. és 1918. november 7. között), vagyis az I. világháború idején a vasút meg tudott feladni feladatának. Követte atyját abban is, hogy vasúti pályafutását szintén lemondással fejezte be.

Tolnay Kornél fia, Lajos (1902–1968)

A harmadik generációt képviselő vasutas pályafutása 1930-ban indult. Karrierjét műszakmérnök-gyakornokként kezdte, s egészen az igazgatói szintig jutott az építési főosztályon. 1949-ben az állampárt – a „záhonyi átrakóállomás átépítésével kapcsolatos súlyos szabálytalanságok”-ra hivatkozva – félreállította az osztályidegennek számító szakembert, 1950-ben pedig le is tartóztatták. Fia, az 1933-ban született Lajos számos fontos középület tervezőjeként vonult be a magyar építészetbe, s több ismert épület (a Történelmi Hivatal, a Múcsarnok vagy az Operaház) rekonstrukcióját is ő vezette. Az Ybl-díjas építész tavaly hunyt el.



A színésznő édesapja, Tolnay István

A Tolnay család számos tagja kötötte össze sorsát a vasúttal. Lajos három testvére, János (1841–1904) és Sámuel (1842–1907) a MÁV főfelügyelője volt. Az 1849-ban született Tolnay Gedeon is a vasútnál dolgozott 1872-től, legmagasabb beosztásában a bevételellenőrzésen volt szakosztályvezető helyettes. 1903-ban mentették fel a szolgálat alól. Fia, István a Ganz-Mávagnál volt gépészmérnök. Lányát, Klárit színésziásként ismerte meg Magyarország.

De az unokák közül a kiváló tudású mérnök, Lajos is a MÁV vezető tisztségeiben dolgozott, 1945 után ő állt a MÁV „D” – építési és pályafenntartási – ügyosztálya élén. Kiemelkedő munkásságát 1948-ban (az elsők közt) ismerték el a Magyar Köztársasági Érdemrend arany fokozatával. Ha 1948-ban nem következett volna be a



Tolnay Klári a Tiszavirág című filmben, 1938-ban

kommunista hatalomátvétel, alighanem ő lett volna a harmadik MÁV-elnök a családban. Azonban egy koncepció perben meghurcolták, az ÁVH letartóztatta és bebörtönözte.

Források:

Czagányi László: Dunaszentgyörgyi Tolnay Lajos (1837–1918), a MÁV első elnöke
Kántor László: Tolnay Lajos, a MÁV első elnöke (Sinek Világa, 1993/2.)
Kempelen Béla: Magyar nemes családok, X. k. (Bp., 1931.)
Akik a Magyar Államvasutakat 125 éven át irányították (Bp., 1994.)
Czagányi László–Kulcsár Gabriella: Inárcs története I–II. (1995.)

Köszönjük a segítséget és a képeket az Inárcsi Polgármesteri Hivatalnak, a Tolnay Klári Kulturális és Művészeti Egyesületnek és a MÁV SZK Archivumnak!



Inárcs-Kakucs vasútállomás a 2. világháború előtt

Közel négyezer látogatóval nyitott a Füstí



Idén is április 1-jétől egészen október végéig várja a látogatókat Európa legnagyobb interaktív vasúti élményparkja, a budapesti Magyar Vasúttörténelmi Park. Bár a tavasz ezúttal kicsit későn érkezett,

és sok, a nyitást megelőző feladat elhúzódott, a segítő vasutas kollégák önkéntes munkájának is köszönhetően nagy sikerrel indult a szezon. A 2018. április 2-i húsvéti nyuszi keresésre – ahol a számtalan kézműves- és hagyományörző program mellett koncert és bábelőadás várta a családokat – közel 4000-en látogattak el. Ez jelentős növekedés, hiszen korábban átlagosan 2000-2500 érdeklődő kereste fel a Füstít a szezonnyitáskor. A park vezetése valamennyi munkatársnak és önkéntesnek köszöni az áldozatos munkát! További fontos hír a Magyar Vasúttörténelmi Parkkal kapcsolo-

latban, hogy – a meglévő törzsközönség megőrzése érdekében – a jegyárak nem változtak az idei évre. Gyermekeknek 4 éves korig ingyenes a belépés, 4-től 18 éves korig 800 forintba, a felnőttek számára pedig 1700 forintba kerül a jegy (a vasutas belépő 1000 forint). Az éves bérlet árából 2018. május 20-ig 20 százalékos kedvezményt biztosítanak, így a felnőttbérlet 10 000 helyett 8000 forintért, a gyermekbérlet pedig 8000 helyett 6400 forintért vásárolható meg.

Magyar Vasúttörténelmi Park/MÁV KIG
Fotó: Soós Botond

Boldog születésnapot, Gyermekvasút!

Idén ünnepli 70. születésnapját a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút. A budai hegyekben kanyargó kisvasút építésének kezdetére emlékeztek 2018. április 14-én, a Gyermekvasút napján: a Széchenyi-hegyi végállomáson Gerzsényi Gyula, a Gyermekvasút jelenlegi vezetője és Sásdi Zoltán, aki 22 évig irányította az Úttörővasutat, közösen ültetett hársfát a kerek évforduló alkalmából. Az ünnepi különvonat szerelvényét olyan járművekből állították össze, amelyek tavaly estek át komolyabb felújításon. A hűvösvölgyi vontatási telepen

pedig nyílt nap várta a látogatókat: ki lehetett próbálni a mindennapi forgalomban nem látható járműveket, valamint hazánk egyetlen motoros, keskeny nyomközű fordítókorongját is. Ismét nagy sikert aratott a legómozdonny, amely délután a vonal alsó szakaszán szállította az utasokat. Az idén 50 éves BKV ugyanekkor tartotta családi napját az óbudai autóbusszgarázsban, a két rendezvény között egy Ikarus 415-ös nosztalgibusz ingázott az érdeklődőkkel.

Gyermekvasút
Fotó: Demeter Csaba



HR-csúcstalálkozót tartott a MÁV-csoport és az ÖBB



A MÁV-csoport és az osztrák állami vasúttársaság, az ÖBB humánerőforrás-vezetői 2018. április 6-án egyeztettek a budapesti MÁV-székházban. A szakmai egyeztetést az ÖBB Holding AG kezdeményezte a Rail Cargo Hungaria Zrt. közvetítésével. A megbeszélésen részt vett Veronika Zügel, az ÖBB konzern első számú HR-vezetője, Katharina Standhartinger és Peter Truhlarovsky, a Rail Cargo Austria AG humánerőforrás-vezetői, dr. Vincze Teodó-

ra, a Rail Cargo Hungaria humánerőforrás-igazgatója, valamint a MÁV-csoport HR-vezetői. A vendégek bemutatták a 43 ezer alkalmazottat számláló ÖBB Holding HR-stratégiáját, kiemelt figyelemmel a generációváltás és a munkáltatói márkaépítés feladataira.

Dorozsmai Éva tájékoztatást adott a MÁV-csoport HR-akcióiról és legfontosabb eredményeiről, illetve a HR-me-

nedzsment előtt álló legfontosabb kihívásokról. Utóbbiak között említette mások mellett a munkaerő biztosítását, a vasútszakmai képzések strukturális átalakítását, valamint a digitalizációban felnőtt nemzedék integrálását. Ráczné Bodnár Adrienn, a MÁV-START Zrt. humánerőforrás-igazgatója a mozdonyvezetők képzéséről számolt be.

Az egyeztetés során számos olyan HR-szakmai feladatot azonosítottak, amelyek a két vállalatcsoport esetében azonos súllyal jelentenek kihívást. A MÁV-csoport és az ÖBB közötti együttműködés ezen feladatok megoldási lehetőségeinek kidolgozásával folytatódik: ilyen lesz például a vizsgáztatás szabályainak egységesítése a hatósági engedélyhez kötött munkakörök esetében. A következő találkozóra Bécsben kerül sor.

MÁV Zrt. Humánerőforrás Vezérgazgatóhelyettesi Szervezet

Kollégánk premier plánban



Tóth Dezső még nem volt harminc, amikor kommunikációs szakértőnek hozzánk, a MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóságára került. Kollégáinknak mindössze hat év elég volt ahhoz, hogy munkája elismeréseként elnök-vezérigazgatói dicséretben részesüljön a 2017-es Vasutasnapon.

Szülői minta befolyásolta a pályaválasztásodat?

Nem. Édesanyám tanítónő, édesapám mérnök volt, egyiküknek sem volt köze a MÁV-hoz. A sok nyaralásnak és vonatozásnak köszönhetően vonzódtam a vasúthoz. Távoli szerelem volt ez – azt gondoltam, majd kinövöm. Sokáig úgy tűnt, hogy ez így is lesz.

Könnyűipari műszaki főiskolai végzettséggel, a ruhaiparban tett kitérő után viszont olyan munkát találtál, amelynek köszönhetően végül mégis közöd lett a vasúthoz.

Más esélyem nem volt. A gépészet, a villamosság, szóval a klasszikus műszaki tudományok nem foglalkoztattak. Abban bíztam, hogy beosztott kommunikációs, illetve marketinges munkatársként talán találom magamnak munkát a vasúttársaságnál.

Egy napon írtuk a menedzsertesztet, s azóta vagyunk kollégák. Úgy emlékszem, hogy az első hónapokban nem igazán éreztél itt jól magad. Tán még meg is bántad a munkahelyváltást.

Ez így volt. Azt tudtam, hogy az ország legnagyobb munkaadójánál értelmes és kreatív feladataim lesznek, azzal viszont nem számoltam, hogy egy ekkora vállalatnál hosszú ideig fog tartani a beilleszkedés. Ugyan jól éreztem magam, mégis türelmetlen és ideges voltam. Egy év után éreztem először, hogy kezdek feloldódni. Emlékszem, akkor zajlottak a graffitimentesítési, takarítási akciók és a promóciós festéses kampányok. A következő lépésben már a vasút területén zajló filmforgatások menedzselésébe és a promóciós tevékenységekbe kapcsolódtam be. Ennek kapcsán sokat szerveztem, szerződéseket, engedélyeket készítettem. A forgatások sikere érdekében ugyanis teljes körű szolgáltatást kell nyújtanunk minden hazai, illetve külföldi forgatócsoportnak. Itt már otthon éreztem magam, s élveztem a munkát.

Miből is áll ez a munka?

A hazai filmgyártás megerősödésének köszönhetően egymás után jelentkeztek a filmgyártó társaságok azzal, hogy vasúti területen szeretnének felvételeket készíteni. A munkájukat azzal tudom segíteni, hogy a forgatásig minden részletet leegyeztetek a pályaudvaron dolgozó vasutasokkal: a csomóponti főnökökkel, az állomásfőnökkel, a TEB-es, a pénzügyes és az ingatlanos kollégákkal. Így minden olyan technikai feltételt megteremtünk, ami a stábok munkájához szükséges. Mindezt úgy kell elérni, hogy közben lehetőség szerint a menetrendszerű forgalmat ne akadályoz-

zuk. Sok vasutas szakembernek tartozom köszönettel azért, hogy a MÁV-csoport pénzügyileg sikeres „üzletága” lett a filmipar kiszolgálása. Évente körülbelül száz nagy-, kis- és reklámfilm készül ilyen együttműködés keretében. Megkedveltek bennünket a filmesek, így a 2016-os esztendő pénzügyileg is figyelemre méltó bevételét egy évvel később húsz százalékkal tudtuk növelni. Elmondhatjuk, hogy a MÁV-csoport jelentős árbevételre tesz szert évente ebből a tevékenységből.

Ez sikerélmény?

Hogyné! Jó érzéssel tölt el, hogy a munkám révén hasznára vagyok a vasúttársaságnak és azoknak a filmes stáboknak, akik tőlünk kérnek segítséget a munkájukhoz. Sokszor előfordul, hogy egy-egy sikeres forgatás után levélben köszönik meg a produkciós irodák, illetve az egész stáb a vasúttársaság közreműködését. Az évek alatt több nagyobb mozifilm és reklámfilm jeleneteit is a vasúttársaság területein vették fel. Ilyen volt például *A martfői rém* című mozi, vagy a most karácsonykor vetített Cofidis-reklámfilm.

Nem kaptál kedvet a filmes világ alapsabb megismeréséhez?

Érdekes szakma, de én nem lennék alkalmas arra, hogy órákig várjak egy-egy felvételre télben, fagyban vagy épp a nyári hőségben, a megfelelő fényre várva. Kétségtelen, hogy az igazán jó operatőrök csupán a világitással képesek különös mesevilágot életre hívni olyan helyen is, amelyet amúgy inkább elhagyottnak vagy ósdinak látunk.

A vasúttársaság alkalmazottjaként nemcsak érdekes munkára, hanem társra is találtál...

Közel két éve házasodtunk össze: a párom jogászként a MÁV Jogi Igazgatóságán közbeszerzésekkel foglalkozik. Hétköznaponként – másokhoz hasonlóan – igyekszünk a munkánkat a legjobb tudásunk szerint elvégezni. Emellett próbálunk sportolni: én heti két alkalommal edzek, gyakran teremfocizok. Sokat kirándulunk, s amikor csak tehetjük, utazunk. FIP-igazolvánnyal már bejártuk vonattal Nyugat-Európát, eljutottunk Norvégiába, az északi sarkkörön túlra is. Fantasztikus út volt, és nemcsak a gyönyörű tájak, hanem az európai vasutakon tapasztaltak miatt is. De még fiatalok vagyunk, sokat utazhatunk.

Gaál Péter

Egyedülálló mesekönyvsorozat a hazai kisvasutakról

Kisvonatozni mesés! – Ez volt az alap gondolata a hazai erdei vasutakat bemutató, „Kispöfögők” című mesekönyvsorozatnak és első kötetének, a „Miki és a lillafüredi kisvasút” című kiadványnak. A sorozat első darabját – amely a Lillafüredi Állami Erdei Vasút izgalmas világába vezet be a gyermekeket – március közepén mutatták be a közönségnek, Lillafüreden. A mesék főszereplője Miki, a világ első kisvasúti hibrid mozdonya, de rajta kívül még számos kedves mozdonykarakter kel életre a könyv lapjain. A minden oldalán színes illusztrációval ellátott kötet a szórakoztatás mellett a környék növény- és állatvilágáról, turisztikai különlegességeiről, történelméről, sőt még irodalmáról is játékos formában nyújt érdekes információkat a 4-8 éves korosztály számára. Az egyedi és szeret-

hető karaktereket, valamint a csodás képeket Győri Zsolt alkotta meg. A kiadvány illusztrátora – aki egyben a tipográfiát, a könyv arculatát is megálmodta, valamint a nyomdai előkészítést is elvégezte – új szereplő a magyar mesekönyv-illusztrátorok között. Az olvasmányos, könnyedén befogadható történeteket Csohány Domitilla vetette papírra, aki első kötetével jelentkezett. A szerző neve sok kollégánk számára csengethét ismerősen: Csohány Domitilla ugyanis egy időben a MÁV-nál dolgozott, és nagyvállalati kommunikációval foglalkozott.

A kiadó a könyvsorozathoz egy weboldalt is készített: a „kiterjesztett meseélmény” segítségével a mesék mélyebben újraélhetőek és továbbírhatók, valamint hasznos



támogatást jelent a szülőknél, nagyszülőknél, pedagógus szakembereknek is.

Csohány Domitilla – Győri Zsolt: *Miki és a lillafüredi kisvasút*

Beszédirók Kft., 2018. Ára: 2200 Ft.

Kapható: többek között a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasúti Múzeumában (a hűvösvölgyi végállomáson), a Vasúttörténeti Parkban, a MÁV Nostalgia Kft. boltjában (a Nyugati pályaudvaron) vagy megrendelhető a www.kispofogok.hu oldalon.

A helyes megfejtést beküldők között Csohány Domitilla és Győri Zsolt *Miki és a lillafüredi kisvasút* című mesekönyvét sorsoljuk ki.

A megfejtés beérkezésekor határideje: **2018. május 16.**

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

Fejtsd meg!

A márciusi feladványunk megfejtése egy idézet volt Jókai Mórtól: „A nők tudnak látni anélkül, hogy odanéznének.”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, Boronkay Jánosné hatvani olvasónknak! Nyereményét postán küldjük el. Köszönjük, hogy velünk játszottak!

| | PÉPES ÉTEL TENGERRIBÓL | ÁLLATGONDÓZÓI FELADAT | SPORTING | DIÓBÉL! | FÁRÓL CSENÉS | KÖZÉPEN BOLDULÓ! | ÍGY IS BECÉZIK EDINÁT | KIS HADHÁJÓ | CENTI-RÖVIDEN | TÉLI SPORTOT ÚZ | EGER LATIN NEVE | ÉLET | CIPÉSZ SZER-SZÁMA | OKTALAN, MEGGONDOLATLAN | A HIDRÓGEN VEGYJELE | KOCSIS ESZKÖZE | |
|--------------------|------------------------|--------------------------------|-------------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------------|-----------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------|------------------|
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | Z |
| ÚJPESTI SPORTKLUB | | | | HAZAI ROCK-ZENEKAR SZÜLŐ | | | | | KECSEGTETŐ HAJTISZTÍTÁS | | | | | | NÉMA SÉTA! VIZESSE VÁLK | | |
| NAGY SZALMARAKÁS | | | | | HÍRES, NEVES ADAGNYI | | | | | | | FIZETÉSI RÉSZLET RETESZEL | | | | | |
| MAJDNEM OTT! | | | ZENEI MŰFAJ BATU KÁN NÉPE | | | ZOLTÁN, BECÉZVE AUTÓ-MÁRKA | | | | | | TRAKTOR-MÁRKA KOPTAT A SAV | | | | | |
| MEGTIPRÁS | | | | | | | | | ANNÁL LEJEBB JAPÁN ITAL | | | | | BAJT OKOZ BECÉZETT ERZSÉBET | | | |
| BIZONY, ÓSI SZÓVAL | | | | VÍZ ZŰDULÁSA HEGY- CSÜCS | | | | | | FAMINTÁT RAJZOL KIMERÜL (FORRÁS) | | | | | | ABONY CENTRUMA! CÁFOLÓ | |
| LÉCVÉGI! | | PUCCINI OPERÁJA ALMATTI LAKOSA | | | | | A LÁTÁS SZERVE BÉKÉS...; SZÍN.NŐ | | | | | | SZÁLLODALÁNC A RÁBÁBA ÖMLIK | | | | |
| MINT, SZINTE | | | | | IBOLYKA OSZTRÁK NAGY-VÁROS | | | MALAMUT-FAJTA HORDÓT MÉR | | | | | | | | | |
| ÖLELŐ | | | | | | SEZRE-VALÓ KLUB EGYEDE | | | | | | | | | GÉPKOCSI, RÖV. BELSŐ SZERVÜNK | | |
| ÁZNI KEZDI! | | | IDEÁL, ESZMÉNY RÉVHÁZ KÖZEPE! | | | | | | | | | AZ OLASZ FÓVÁROS RÓMAI 6-OS | | | | | GAZDASÁGI ÉPÜLET |
| MARÓ FOLYADEK | | | | FAGYLAL-TOT EVŐ KÖZÉPKOR! | | | | | TRÓPUSI GYŰMÖLCS OXIGÉN | | | | | | | | HELYESEN |
| 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Programajánló

Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, Békéscsaba

Május 8-ig tekinthető meg a nagykanizsai VOKE fagaragó szakkörének kiállítása a Vasutas Galériában.

Május 9-től június 12-ig látható a Csabai Bihargók túráképeiből nyílt, A Sziget-hegység Biharon túli gyöngyszemei címet viselő tárlat.

VOKE Vasutasok Széchenyi István Művelődési Háza, Budapest

Május 16-án 16 órakor kezdődik Imre Anna festő kiállításának megnyitója. Május 30-án sportprogramok a kihívás napján – több újpesti helyszínen.

VOKE Egyetértés Művelődési Központja, Debrecen

Május 8-tól június 3-ig látható a Halász Géza karikatúráiból nyílt kiállítás. A Tavasz Színházi Esték-sorozat keretében Szántó Armand–Szécsén Mihály–Fényes Szabolcs Paprikáscsirke avagy Stex és New York című zenés vígjátékát adja elő a Gergely Theater.

VOKE József Attila Művelődési Központ, Dunakeszi

Május 7-én 18 órakor – a Nyitott Akadémia keretében – Vekerdy Tamás pszichológus tart előadást, Jól értem a gyermekemet? címmel. Május 26-án Pest megyei Fűvészek Találkozója.



VOKE Arany J. Művelődési Ház, Győr

Május 11-én 18 órakor Csíkné Náduvári Éva természetfotóiból nyílik kiállítás. A tárlatot megnyitja: Szabó András.

Május 27-én 9-től 13 óráig tart a vasúttársulók gyermekeinek gyermeknap programja – játszóházzal, kézműves-foglalkozásokkal, mesefilmvetítéssel. Jelentkezni a 02/61-16-os vasútüzemi, illetve a 96/312-446-os városi telefonon lehet, május 15-ig.

VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház, Hatvan

Május 9-én 14 órakor kezdődik a pünkösdi játszóház – a jeles naphoz köthető népszokásokkal. Természetesen pünkösdi királyt is választanak.

Május 16-án 18 órakor – a Hatvani portré-sorozat keretében – Ráczné Sisa Ágnes egykori vasutas, a katolikus iskola vezetője lesz a művelődési ház meghívott vendége.

Május 22-én, Ivó napján, 18 órakor kezdődik a vasutas férfinapi operettgála. Sztárvendégek: Tótpál Szilvia és Kurkó József.

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház, Miskolc

Május 4-én és 5-én újra megrendezik a 2010-ben hagyományteremtő céllal elindított vasutasgyermekdal-találkozót. A résztvevőket ajándékban részesítik, a győztesek értékes nyereményeket vihetnek haza. Az elődöntő 4-én 14 órakor, a döntő másnap 10 órakor kezdődik.

Május 11-én anyák napi műsor (15 órától) és bál (19 órától).

Május 11-től 13-ig látható a vasútmódeli-kiállítás a művelődési ház és a Miskolci Vasútmódellezők Egyesületének szervezésében.

VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház, Nagykanizsa

Május 11-én 21 órától koncertezik a Rudán Joe Band.

Május 15-én 14 órakor norvégiai úti élményeiről tart diáképes beszámolókat Kardosi Lászlóné, az Idősügyi Tanács alnöke.

VOKE Vasutas Művelődési Ház, Pécs

Május 3. és 5. között: rendezvénysorozat a születés hete alkalmából.

Május 16-án Spitzer Gyöngyi (Soma Mama-gása) Új egyensúly – fordulópont a férfi-nő viszonyában című előadása.



VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház és Könyvtár, Székesfehérvár

Május 12-én 10 órakor kezdődik a Nagy pogácsája című regionális gasztronómiai és kulturális találkozó.

Május 22-től 26-ig tart a gyermekhet programsorozata – színházi előadásokkal, dráma- és kézműves-foglalkozásokkal.

Tisztelt Szerkesztőség!

A MÁV Hírlévből értesültem a március 15-i, „A Gyermekvasút nyomában” elnevezésű, 20 kilométeres nappali teljesítménytúráról. Szeretünk túrázni, ezért az időjárás körülmények (eső, havas eső, nulla fok körüli hőmérséklet) és útviszonyok (bokáig érő sár) ellenére március 15. reggelén nekivágtunk. És nem bántuk meg! Mert azon túlt, hogy az útvonal gyönyörű

tájakon vezetett, a Gyermekvasút csapata mindent megtett azért, hogy az indulók jól érezzék magukat. A túra elejétől a végéig, minden ellenőrzőpontnál – függetlenül attól, hogy egy állomáson, vagy éppen valamelyik hegytetőn, kilátóban volt – vidám, mosolygós fiatal emberek fogadták a kirándulókat, s szölkáltak néhány kedves szót, vagy éppen teával kínálták a

megfáradt vándorokat. A forgalmi szolgálatot teljesítőktől a mozdonyvezetőkön és a jegyvizsgálókon át mindenki sokat tett azért, hogy a túrázók pozitív élményekkel gazdagodjanak! Méltán illeti dicséret a teljes gyermekvasutas csapatot! Kívánom, hogy ezt a lendületet, ezt a pozitív emberi hozzáállást tartsák meg a jövőben is!

Üdvözlettel: Eck Ilona (MÁV SZK)

Újításokkal kapcsolatos gondolatok



Érdeklődéssel olvastam a márciusi Vasutas Magazinban megjelent „Többet ésszel...” című írást. A szerző kizárólagosan a szabadalmak helyzetét értékeli és tekinti át, holott lokálisan (például egy műhelyben) komoly jelentősége lehet egy újítással megvalósított készüléknek, eszköznek, szerszámnak is. Az ilyen megoldások is megkínálják a komplex és magas szintű műszaki tudást, a kreati-

vitást, az erőfeszítést. A 2006-ig működő újítási rendszer jól dokumentált, értékei a valóságban is ellenőrizhetőek. 2006-tól újítási javaslatot nem lehet beadni, azonban folyamatosan adódnak megoldandó feladatok, melyek egy vasúti járműjavításnál speciálisak – megoldásukra nem szerezhetőek be eszközök a piacról. Mit csinál a kreatív munkás vagy mérnök? Önmagán és a vállalaton is

segítve megoldja a feladatot, de a megoldást már nem dokumentálja. Produktumát ő maga sem tartja találmánynak, de ha annak is értékelné, elrettentené a bonyolult és hosszú időigényű eljárási rend. Túl rövid ehhez az élet. Egy műhelyben, munka közben felvetődő problémára szinte azonnal megoldást kell találni. Egy 2012-es szolnoki eset következményeként – ahol nem dokumentált, „saját gyártású” eszközt használtak – vezérigazgatói rendeletre felül kellett vizsgálni valamennyi „saját gyártású” eszköz dokumentációját. Valamit változtatott az újítás nélküli világon, hogy 2014-ben Ötletmenedzsmenetet hoztak létre – lehetőséget adva ötlet benyújtására. Az ötlet azonban nem jogvédett. Az ötletlap műszaki megoldás kezelésére nem alkalmas.

Újra kellene gondolni: van-e értelme az Újítási szabályzat megújított kiadásának? Szerintem lenne. Helyzetbe kellene hozni a napjainkban aktív műszakiakat, megfelelő motivációval, műszaki újdonság fogadására alkalmasabb jogi környezettel. Miskárik László járműreszortos

A témával kapcsolatos hozzászólásait az ujstag@mav.hu címre várjuk.

2018. július 7.

Békéscsaba • Budapest
Celldömök • Dombóvár
Nyíregyháza • Szolnok



www.mavcsoport.hu/vasutasnap/etkezesi-jegy-igenyles



A 2018. május 18-ig online jelentkező munkatársaink között értékes ajándékokat sorsolunk ki!



HUNGRAIL VASUTAKADÉMIA Konferencia

2018. MÁJUS 17.
BUDAPEST
NEW YORK PALOTA - HOTEL BOSCOLO

A konferencia házigazdája Dávid Ilona, a HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület elnöke, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója.

A konferencia kiemelt témái: Munkaerőhiány mérséklése a vasúti szektorban
Vasúti árufuvarozás versenyképessége | Hazánk jelenlegi és jövőbeni vasúti infrastruktúra fejlesztési tervei | Hazai kötőpályásjárműgyártás fejlesztése

Bővebb információ és jelentkezés az alábbi elérhetőségeken:
www.vasutakademiakonferencia.hu +36 30 316 2496 hungrail@hungrail.hu

34 900 FT + áfa
Early Bird kedvezmény 04.27-ig!

ÁLLAMI KARRIEREXPÓ

Közös állásbörzén mutatkoznak be az állami vállalatok, a kormányhivatalokkal együttműködve.

2018. május 16.
11.00-18.00 óráig
Vasúttörténeti Park

www.stratosz.hu/esemenyek

Idén ünnepli 70. születésnapját a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút.
(Fotó: Botta András)

