

VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

68. ÉVFOLYAM
2018. november–december

EZ TÖRTÉNT
2018-BAN



**Vissza kell adni a hitet
a vasutasoknak**

Tisztelet a múltnak, üdvözet az utókornak



Amikor kinyitunk egy újságot, meg se fordul a fejünkben, hogy micsoda értéket tartunk valójában a kezünkben. Még mi, a Vasutas Magazin készítői is így vagyunk ezzel. Pedig amikor a nyomdából megérkezik a legfrissebb lapszám, azonnal figyelmesen átlapozzuk, tüzetesen megnézzük, hogy szépek lettek-e a színek, életre keltek-e a történetek s a képek, de még ilyenkor sem gondolunk bele, hogy a MÁV-csoport hivatalos havilapja bizony ma Magyarország egyik legrégebbi – ha nem a legrégebbi –, vasúti közlekedéssel foglalkozó kiadványa. Még a patinás múlttal büszkélkedő cégek körében sem találunk ilyen hosszú múltra visszatekintő vállalati újságot. Mondhatjuk, a Vasutas Magazinnak szerencséje volt, mert túlélte az előző rendszer végtelennek tűnő évtizedeit, majd a rendszerváltás viszontagságait,

bár meg kell jegyezni: az azóta eltelt években azért voltak nehéz pillanatok. Olyan időszakok, amikor az újság majdnem megszűnt, vagy amikor más néven jelent meg; igaz, volt olyan is, hogy kéthetente jelentkezett.

Hogy miért is jutott mindez az eszembe? Joggal kérdezik, hiszen nincs születésnapunk, nem ünneplünk kerek évfordulót. Csupán az egyik interjúnk, az idén 70 éves Körösparti Vasutas Fúvószenekar menedzserével készített beszélgetés olvasása közben tűnődtem el egy pillanatra. A II. világháború utáni években megalapított zenekar a lelkes, zenélni és zenét hallgatni szerető vasutasoknak köszönheti fennmaradását és országos renoméját. Az elmúlt hét évtized teljesítményének, az egymást követő nemzedékek kitartó munkájának elismerése, hogy a helyiek nemrég felvették a zenekart a békéscsabai értékek gyűjteményébe, a település értéktárába. A MÁV belső lapja még „csak” 69 éves lesz jövőre, de azt mi is értéként könyveljük el, hogy az Országos Széchényi Könyvtár a Vasutas Magazint beválogatta az elektronikus periodikákat tartalmazó adattárába, mert érdemesnek tartja (nyomtatott és elektronikus formában egyaránt) megőrizni az utókornak, elérhetővé és kutathatóvá tenni a szakemberek és a szélesebb közönség számára – hiszen lapunk nem kerül kereskedelmi forgalomba.

A fúvószenekarhoz hasonlóan a Vasutas Magazin is az írni és olvasni szerető kollégák lelkesedésének és elszántságának köszönheti eddigi tartós pályáját, s mi az elődökhöz hasonlóan változatlanul azon fogunk dolgozni, hogy jövőre is egy korát meghazudtolóan fiatalos, színvonalas, megújulásra képes, olvasmányos vállalati lapot adjunk az önök kezébe. Mi ezt vállaljuk 2019-re, s kívánunk minden kedves olvasónknak eredményekben gazdag, lendületes új évet!

Gyüre József

Novemberi hó Budapesten, a Normafánál (Fotó: Fülöp Ildikó)

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság • Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató
Főszerkesztő: Gyüre József • Hírszerkesztők: Haraszi Katalin, Soós Botond
Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.
Telefon: 06 1 511-7310 • E-mail: ujsag@mav.hu
Szerkeszti a szerkesztőbizottság • Terjesztés: Varga Zsuzsanna
Címlapunkon Mikulka Dóra vezető jegyvizsgáló (Fotó: Fülöp Ildikó)
Fotók: Fülöp Ildikó, Soós Botond
Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Soós Botond • Olvasószerkesztő: Somogyi Marcell
ISSN 1785-8070 (Nyomtatott) • ISSN 1785-8372 (Online)



6



12



20



22

Tartalomjegyzék

6 INTERJÚ

Vissza kell adni a hitet a vasutasoknak – beszélgetés Völgyesi Zsolttal, a MÁV Zrt. stratégiai vezérigazgató-helyettesével

9 HÍRVONAL

A hazai vasút hozza az unió átlagszínvonalát

12 FRONTVONALBAN

Megmutatni a MÁV-csoport barátságos arcát – páros interjú

14 KÖRKÉRDÉS

Milyen lesz 2019?

16 KÉPGALÉRIA

Az idej esztendő képekben

18 EZ TÖRTÉNT 2018-BAN

20 HUMÁN

- Vasútállomásról a hegy csúcsára
- Pályára állítva

22 RIPORT

Miből lesz a cserebogár?! – gyermekvasutasok tanfolyamán jártunk

24 KULTÚRA

Hét évtized a dallamok szárnyán

26 BÜSZKESÉGEINK

Belső ellenőrből hivatásos nagypapa

27 VÉLEMÉNY

Hogyan és miért újul meg az észak-balatoni vasút? Dorner Lajos közlekedési szakértő írása

29 PROGRAMAJÁNLÓ

30 POSTAKOCSI

Egymillióan

utaztak a MÁV-START járatain az október 31. és november 4. közötti hosszú hétvégén; ezen belül vasárnap 414 ezren választották a vasutat. A MÁV-START az összes IC mintegy kétharmadát (480 vonatot) megerősítve közlekedtetette. A járaterősítéseknek és a pluszszolgáltatásoknak köszönhetően a hétvégére vonatkozóan a vasúttársaság ügyfélszolgálatára nem érkezett sem zsúfoltsággal, sem utasle-maradással kapcsolatos észrevétel.

száma:

híre:

A vasútfejlesztésről három kormányhatározat is megjelent a Magyar Közlönyben november közepén. Uniós pénzből elindul például a Déli és a Nyugati pályaudvar föld alatti összekötésének tervezése, valamint a csepeli és a ráckevei HÉV Kálvin térig történő meghosszabbításának előkészítése. Utóbbi már az

évfordulója:

Száz évvel ezelőtt, **1918. november 11-én** Németország képviselői egy vasúti kocsiban írták alá az antant diktálta fegyverszünetet a compiegne-i erdőben. Ezzel véget ért az első világháború. A híres vagon eredetileg étkezőkocsinak épült 1913-ban a franciaországi Saint-Denis-ben, belső terét 1918 nyarán építették át tárgyalónak. A járművet a francia állam 1919 októberében vette meg a vasúttársaságtól, majd az egyezmény aláírásának helyszínén emelt múzeumépületben állította ki. A második világháború idején, 1940-ben a németek egy alig hat hétig tartó hadjáratban teljes vereséget mértek a franciákra, Hitler pedig úgy döntött, hogy a fegyverletételről szóló nyilatkozatot ugyanabban a vasúti kocsiban írta alá a franciákkal, amelyben a németeknek szignálnniuk kellett az 1918-as fegyverszünetet. A vagon 1945 márciusában máig tisztázatlan körülmények között égett le a németországi Crawinkel vasútállomásán.



A hónap



M5-ös metróvonal déli ágának kiépítését is célozza, északról majd ebbe kapcsolódik be a szentendrei HÉV. Kelenföld és Ferencváros között a déli körvasút fejlesztése, valamint a 2-es metró és a gödöllői-csőmőri HÉV összekapcsolása, vonaluk teljes megújítása is elindul.

(Forrás: Magyar Közlöny)

képe:



Dani Szabolcs mozdonyvezető „Az első szolgálat” című képsorozata nyerte a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület által a MÁV megalakulásának 150. évfordulója alkalmából kiírt, „Képek az ország vasútjairól” című országos fotópályázatot. Az öt díjazott alkotón kívül 13-an emléklapot, illetve ajándékot vehettek át november 9-én. A beérkezett képekből összeállított tárlat a szervezők (a győri VOKE Arany János Művelődési Ház és a szegedi Vasúttörténeti Alapítvány) szándéka szerint az országban több VOKE-s intézményben és vasútállomáson is látható lesz 2019-ben.



Vissza kell adni a hitet a vasutasoknak

Kétfajta probléma létezik ma a vasúttársaságnál: az egyiket pénzzel, a másikat odafigyeléssel is meg lehet oldani – véli Völgyesi Zsolt. A MÁV októberben kinevezett stratégiai vezérigazgató-helyettesével a tervezett állomásfelújítási programról, valamint az állomásgondnoki rendszer bevezetéséről is beszélgettünk, de azt is megkérdeztük tőle, vajon milyen év lesz szerinte a 2019-es.

Úgy tudjuk, a család mellett a fotózás jelenti önnek a legfontosabb kikapcsolódást és a feltöltődést. Mikor fotózott utoljára?

Néhány nappal ezelőtt, meg is tudom mutatni. Látja, milyen fantasztikusak voltak a színek és a fények a Népligetben? Muszáj volt megörökítenem. Bár ezt a képet telefonnal készítettem, többnyire egy Nikon D600-as fényképezőgé-

pet használok. Azzal nyáron Szentpéterváron fotóztam utoljára. Egyébként leginkább történelmi helyszíneken szeretek fotózni.

Járt esetleg a compiegne-i erdőben is, ahol egy vasúti kocsi írták alá az első világháború végét jelentő fegyverszünetet?

Ott nem, de tudom, hogy novemberben

volt az első világháború befejezésének századik évfordulója. A második világháború számomra valahogy elhomályosítja az elsőt. Nem véletlenül mondta Ferdinand Foch marsall, hogy az első világháború lezáró egyezmény nem békeszerződés, hanem inkább fegyverszünet. Igaza volt. Visszatekintve ma már elmondható, hogy a második világháború egyenes következménye volt az elsőnek. De ha már Franciaország szóba került: a kedvenc úti célom – a többi közt háborús vonatkozásai miatt – Normandia.

Hogyan lesz vasutas valakiből, akit ennyire érdekel a történelem? Elvégre a kiskunfélegyházi Móra Ferenc Gimnáziumból akár bölcsészkarra is mehetett volna.

A lakóhelyünkől nem messze volt a harmas útátjáró, ahol a szentesi, a szegedi és a kiskunhalasi vasútvonal fut össze. Volt ott egy bakterház, ahová rendszeresen kijártunk. Nem meglepő, hogy óvodásként bakter akartam lenni.

Ehhez képest végül hídépítési és -fenntartási üzemmérnöki diplomát szerzett a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán 1985-ben. Igaz, első munkahelye a MÁV lett: a kecskeméti pályafenntartási főnökségre került. Mire vagy kire emlékszik vissza a legszívesebben azokból az időkből?

Kecskeméten a 3-as főpályamesteri szakaszban voltam a szakaszmérnöke és a főnökség hídvonalkezelője. Berényi György volt az asztaltársam, aki a 2-es szakaszért felelt. Gyurival egy rugóra járt az agyunk, minden szakmai kérdést meg tudtunk beszélni egymással. Mivel abban az időszakban nagyon keveset, mindössze 3800 forintot kerestem, ezért hétvégente a vasúti gazdasági munkaközösségnél dolgoztam. Többnyire iparvágányokat újítottunk fel – függetlenül attól, hogy az adott vágány kinek a kezelésében volt. Síneket cseréltünk, kitérőt szabályoztunk, illetve kitérőalkatrészeket cseréltünk. Az U jelölésű vasbetonaljakból 200-at, 240-et máglyáztunk fel négyen egy nap alatt. Emlékeim szerint 280 kilogramm volt belőle egyetlen darab. Nagyon szerettem Kecskeméten dolgozni, de be kell vallanom: átszelési kitérőt a mai napig nem tudok megbízhatóan mérni. Egy egyszerű kitérő mérésével, beírásával talán még meg tudnék birkózni. Gyurival egyébként egyszerre mondtunk fel Kecskeméten 1991-ben, a kapcsolat viszont máig megmaradt közöttünk.

Miután megvált a vasúttársaságtól, közel két évtizedig a közúti alágazatban, az autópálya-építéseknel dolgozott építésvezetőként, technológusvezetőként, projektvezetőként, majd cégvezetőként. Végignézve karrierjének állomásait, szembetűnő, hogy néhány vállalathoz – például a FÖBER-hez vagy a Swietelskyhez – később is visszatért. Bár viszonylag kevés az országos hálózatokban gondolkodó, az infrastruktúra-fejlesztések terén komoly tapasztalatokkal rendelkező szakember, s ezért a cégek érthetően egymástól csábítják el a felső vezetőket, mégsem lehet könnyű megélni egy-egy visszatérést.

Egy váltásnak nemcsak szakmai, hanem minden esetben személyes okai is vannak. Noha a pályám a MÁV-nál indult, mégsem a vasúttársaságnak köszönhetően futottam be karriert. Hogy mi történt volna, ha a MÁV-nál maradtam? Vajon akkor is eljutottam volna ebbe a pozícióba? Ezek olyan kérdések, amelyek szerintem minden embert foglalkoztatnának a helyemben. Én úgy érzem, hogy egy lehetőség a múltban maradt, de most mód nyílik ezen változtatni. Amikor dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató úr felkért, hogy legyek a MÁV-csoport stratégiai vezérigazgató-helyettese, nem mondtam rögtön igent, gondolkodási időt kértem. Némi töprengés után rájöttem, hogy nemcsak az én személyes élettörténetemben, hanem a vasúttársaságnál is félbemaradt valami.

Egy komplex állomásfelújítási program elindítását is tervezzük.

A 2010-es évek elején, amikor a közúti alágazat működési-finanszírozási rendszerét alakítottuk ki, a MÁV és az állam közötti pályaműködtetési szerződés volt a követendő példa. Csak hogy míg a közúthálózat működtetési szerződése évről évre növekvő összeget biztosít a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-nek az emelkedő működési költségek fedezésére, a kezelésbe vett állami vagyon gyarapítására, értékének megőrzésére, addig a vasút esetében a pályaműködtetési rendszer átalakítása nem valósult meg. A közúthálózat je-

lentős forrásaival szemben mindössze évi 12 milliárd forint jut a meglévő vasúthálózat elemeinek karbantartására, felújítására.

Mennyi lenne az ideális?

Legalább 80–100 milliárd, de már 50 milliárd forint is hatalmas előrelépést jelentene. A vállalatvezetés fontos célkitűzése, hogy ezt az előirányzatot – a kormánnyal együttműködve – minél hamarabb létrehozza. Másképp nem tudjuk elvégezni a szükséges karbantartási feladatokat és megállítani a vagyonszűkítést. Ne felejtjük el, hogy a megemelt műszaki tartalommal átépített vasútvonalak esetében a karbantartás is jóval összetettebb, ezért többletköltségekkel jár. De mondom egy másik példát: egy évben mindössze 63 millió forintunk van a munkahelyi körülmények javítására. Most 100 millió forintot ugyan átcsoportosítottunk erre a célra egy másik beruházási sorról, de csak saját magunktól tudunk pénzt elvenni – más feladatok rovására. Jelenleg 7,2 milliárd forintos lyuk tátong az igények és a lehetőségek között.

Október elsejétől tölti be a stratégiai vezérigazgató-helyettesi tisztséget. Milyen tervekkel érkezett a hosszára nyúlt kitérő után a vasúttársasághoz?

Érdekes módon nem műszaki célokat fogalmaztam meg magamnak, hanem azt, hogy segítsék visszaadni a hitet a vasutasoknak. A hitet abban, hogy megérte és meg fogja érni vasutasnak lenni. Bár ilyen rövid idő alatt túl sok szolgálati helyet még nem tudtam bejárni, a minap meglátogattam az I-es őrhelyet a Nyugatiban, ahol méltatlannak a körülmények a munkavégzéshez. A hirdetőfalán egy jogsegélyszolgálatlalt kapcsolatos hirdetemény lóg a 2003-as évből. Tizenöt éve sárgállik a falon az a papír. Magyarán: bizonyos tekintetben ott legalább másfél évtizede megállt az idő. A bútorok, amiken a kollégák ülnek, 30 évesek. A forgalomirányítóknak három évet kellett várniuk arra, hogy két klímát beszereljenek. A munkakörülmény-javító beruházásokat tartalmazó listából nem szabad semmit lehúzni, csak hozzátenni.

A kollégákkal beszélgetve mik a benyomásai?

Szerintem kétfajta probléma létezik ma a vasúttársaságnál: az egyiket pénzzel, a másikat odafigyeléssel is meg lehet oldani. Nem pénz kérdése, hogy az

utastájékoztató feliratok esztétikusan nézzenek ki a váróteremben, hogy a száraz virágot kivegyük a tartóból, az idejétmúlt plakátot pedig leszedjük a falról. Kezdjünk el végre igényessé és utasbarátokká válni, az utasok szemével nézni az állomásunkra, a munkahelyünkre, a közvetlen környezetünkre. Az utasokért vagyunk. Közvetlenül tőlük kapjuk a pénzt, vagy miattuk az állami költségtérítést. Minden szükséges információval el kell őket látnunk az utazáskor. Az egyszerűség és a modern megoldások irányába szeretnénk elmozdulni. Ahol csak lehet, legyen jegykiadó automata, esetleg csomagátvételi pont – a Magyar Postával együttműködve –, legyen elektronikus utastájékoztató rendszer, s az egészet figyelje kamera. Vasútállomásonként néhány millió forintos beruházás lenne az egész, s a városi utastájékoztató pontokat sugároznánk magunkról. Ettől függetlenül egy komplex állomásfelújítási program elindítását is tervezük. Szeretnénk ugyanis a harminc legnagyobb forgalmat lebonyolító vasútállomást, illetve megállóhelyet felújítani. Természetesen ebbe nem tartozna bele sem a Déli, sem a Keleti, sem a Nyugati pályaudvar, mert ezek – évi 7–12 millió fős utasforgalmukkal – teljesen más kategóriát jelentenek. A Nyugati pályaudvar tetőszerkezetének felújítása viszont valamennyire része lesz ennek a programnak, másként nem tudjuk megakadályozni, hogy minden esőzés alkalmával befolyjon a víz. Az állomásgondnoki rendszer bevezetésével pedig az állomásfőnököknek, a csomóponti vezetőknek olyan erőforrásokat biztosítanánk, hogy joggal várhatunk el tőlük: tartsanak rendet az állomáson.

Az autópálya-építések terén megszerzett korábbi tapasztalataiból mi az, amit érdemes lehet a vasúttársaságnál is hasznosítani?

A folyamatszemplélet, az ok-okozati összefüggésben, a folyamatokban való gondolkodás képességének elsajátítása rengeteget segítené. Ezen a téren még vannak hiányosságaink, miközben a bürokrácia terén már kiemelkedően jól teljesítünk. Mindig mindenki mindent meg tud magyarázni, de már ismernek a kollégáim – azt szoktam kérni tőlük: tiszteljék egymás idejét annyira, hogy a problémák felvetésén túl a megoldási javaslatokkal is álljanak elő, mert akkor előbb végzünk és messzebbre jutunk.

Beszélgetésünk előtt néhány nappal jelent meg az a kormányhatározat, amely a Déli és a Nyugati pályaudvar föld alatti összekötéséről, a déli körvasút kapacitásbővítéséről, az északi és déli HÉV-vonalak összekapcsolásáról és fejlesztéséről, valamint a gödöllői és a csömöri HÉV M2-es metróval történő összekötéséről szól. Mi a véleménye erről?

A kormány elkötelezett a kötöttpályás közlekedés fejlesztése mellett, ez a határozatsomagból is jól érzékelhető. A Budapest kötöttpályás elővárosi közlekedésének fejlesztésére, a HÉV-vonalak összekötésére vonatkozó elképzelések pedig teljesen logikusak, hiszen évi 70–80 millió utast szállít csak a HÉV. A politikai vezetés felismerte, hogy a vasúti közlekedés fejlesztése, a közúti árufuvarozás vasútra történő terelése nemzeti és környezetvédelmi érdek. A forgalomnövekedés ugyanis olyan méreteket öltött, amelyet három-négy évvel ezelőtt még csak elképzelni se tudtunk volna. Muszáj a közúti teherforgalom egy részét a vasútra terelni, különben az autópályáink, a közútjaink folyamatosan be fognak dugulni a kamionosok miatt, a sztrádhálózatunk fenntartása pedig lehetetlenné válik.

Ön szerint milyen lesz 2019? Milyen évre számít?

Rendkívül nehézre. A beruházásainkat megint vissza kell fogni, mivel az üzemeltetési kiadások borzasztóan megnövekedtek. A béremeléshez szükséges forrásokat valószínűleg megkapja majd a kormányzattól a vasúttársaság, de a pályahálózat működtetésére fordítható forrás vélhetően az ideiglenes szinten marad. Ugyanakkor el kell kezdeni saját magunkba nézni, hogy vajon optimális költségszinten működünk-e.

Hol fogja tölteni a karácsonyi ünnepeket?

Szűk családi körben, a feleséggel és a hét éves fiammal. Van egy mobil karácsonyfánk, azt betesszük a bőröndbe, és visszük magunkkal. Valószínűleg valahol külföldön fogunk karácsonyozni, tavaly próbáltuk először, és nagyon jól sikerült.

Gyüre József
Fotó: Soós Botond, archív



Völgyesi Zoltán szakmai pályafutása

1985–1991: MÁV Pályafenntartási Főnökség, szakaszmérnök, hídmérnök

1992–1995: Strabag Hungária Rt., technológus, építésvezető

1996–1998: FÖBER Rt., főmérnök

1998–2000: Nantucket Mérnöki Kft., műszaki igazgató

2001–2006: FÖBER Rt., projektvezető, projektigazgató-helyettes

2006–2009: Drumserv Rt. (Románia), vezérigazgató

2006–2009: Swietelsky Magyarország Kft., ügyvezető igazgató

2009–2010: Sconset Mérnöki Kft., ügyvezető igazgató

2010–2012: Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, főigazgató

2012–2013: MÁV FKG Kft., ügyvezető igazgató

2012–2015: MÁV Zrt., felügyelőbizottsági elnök

2013–2014: Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, politikai főtanácsadó

2014–2015: Magyar Közút Nonprofit Zrt., vezérigazgató

2016–2018: Swietelsky Vasúttechnika Kft., ügyvezető igazgató

2018 októberétől: MÁV Zrt., stratégiai vezérigazgató-helyettes

A hazai vasút hozza az EU átlagszínvonalát

A magyar utasok vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatos elégedettsége eléri az európai átlagot, számos kérdésben pedig kedvezőbben nyilatkoztak, mint sok európai ország vasúttal közlekedő polgárai – derül ki az Európai Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóságának, valamint a bizottság Kommunikációs Főigazgatóságának megbízása alapján készült legfrissebb, az EU 26 tagországában idén január-februárban végzett Eurobarométer felméréséből.

A Vasutas Magazin októberi számában a Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóságának köszönhetően röviden már hírt adtunk arról, hogy az Európai Bizottság szeptemberben közzétette 2018. január-februári statisztikáit az uniós polgárok vasúthasználati szokásairól és a szolgáltatásokkal való elégedettségükről. Az országoként 1000 fős mintán alapuló felmérésben két módszer alapján vizsgálták az elégedettséget: az egyikben olyanok véleményét is figyelembe vették, akik nem utaznak vasúttal, a másikban azok véleményét értékelték ki, akik igen. Az előbbi összesítés teljes lakosságra (vasúton nem utazókra is) kivetített eredménye szerint a magyar vasút az uniós általános elégedettségi színvonalától elmarad, és az utolsó között szerepel. A másik elemzési szempont alapján – amelyben kizárólag a vonattal utazók véleményét vették figyelembe –, a magyar vasúti szolgáltatásokat az EU átlagával, 1,9 ponttal azonos szintűnek értékeli az elemzés, és Magyarországot a középmezőnyben helyezi el; a magyar eredmények megelőzik például a franciaországiakat, a németországiakat vagy az olaszországiakat is (lásd táblázatunkat).

A vizsgálatokból az is kiderül, hogy azok a magyar válaszadók, akik igénybe veszik a vasúti személyszállítási szolgáltatást, húsz szempontból tizennyolcban elégedettebbek, mint az uniós átlag. Például a 26 ország közül hazánk a negyedik helyen szerepel a jegyvásárlás egyszerűségével kapcsolatban felállított rangsorban: a megkérdezett magyar utasok 93 százaléka elégedett a jegyvásárlási szolgáltatásokkal, míg az EU-s átlag 84 százaléka; ehhez az eredményhez

a MÁV-START Zrt. jegyértékesítési rendszerének fejlesztése is hozzájárult.

A magyar utasok 83 százaléka elégedett a járatsűrűséggel, míg az európai átlagérték 75 százalék. A járatok megbízhatóságával és menetrendszerűségével a nálunk megkérdezett utazók 77 százalékban, ugyanakkor az európai utazók átlagosan 65 százalékban elégedettek.

Az akadálymentességgel, valamint az állomásokhoz közeli parkolással és biciklitárolással kapcsolatban a magyar utasok elégedettsége 71 és 66 százalék, míg az európai átlag 67 és 55 százalék. A panaszkezelések terén is az uniós átlag felett szerepel Magyarország, 69 százalékkal.

A magyar utasok 83 százaléka elégedett a járatsűrűséggel

A felmérés tükrözi, hogy az utasok számára is érzékelhető fejlődés ment végbe a vasúttársaság szolgáltatásaiban, köszönhetően a vasúti pálya- és járműfelújításoknak, a motorvonat-beszerzéseknek, a javuló pontosságnak, a szolgáltatási színvonal emelésére irányuló intézkedéseknek. A vonatok menetrendszerűsége 2012 óta nagymértékben javult, az akkori 77 százalékhoz képest a pontos járatok aránya az elmúlt években 90 százalék körül alakult. A gördülőállomány korszerűsítésével 2013 és 2016 között további 63 korszerű FLIRT motorvonat állt forgalomba, mintegy 700 kocsi pedig felújított a MÁV-START.

A fejlesztésekkel jó irányba halad a vasútvállalat, amit az is bizonyít, hogy 2015–2016-ban több mint 3 millióval, 2017-ben pedig további 1 millió fővel nőtt a MÁV-START utasszáma a megelőző évekhez képest. Különösen kiemelkedő a növekedés azokon a vonalakon, amelyek már befejeződött a pályarekonstrukció és korszerű vonatok közlekednek.

Így például a több ütemben felújított Budapest–Székesfehérvár–Nagykanizsa vonal esetében mindössze egy év alatt, 2016-ról 2017-re 9,5 százalékkal nőtt a fizető utasok száma. A Budapest–Esztergom vonalon – a felújítás előtti utolsó évhez viszonyítva – 2016–2017-ben évente mintegy 60 százalékkal több utast szállított a MÁV-START.

MÁV KIG

Utaselegettségi index (átlag)

1.	Litvánia	2,3
2.	Észtország	2,3
3.	Lettország	2,1
4.	Portugália	2,1
5.	Ausztria	2,1
6.	Írország	2,1
7.	Hollandia	2,0
8.	Dánia	2,0
9.	Spanyolország	2,0
10.	Luxemburg	2,0
11.	Svédország	2,0
12.	Finnország	2,0
13.	Szlovénia	2,0
14.	Egyesült Királyság	2,0
15.	Szlovákia	2,0
16.	Csehország	2,0
17.	Magyarország	1,9
18.	Belgium	1,9
19.	Lengyelország	1,9
EU-26 átlaga		1,9
20.	Görögország	1,8
21.	Horvátország	1,8
22.	Franciaország	1,8
23.	Németország	1,8
24.	Olaszország	1,7
25.	Bulgária	1,6
26.	Románia	1,6

Forrás: Eurobarometer 463 Report

Aláírták az új esélyegyenlőségi tervet

Kecskeméten rendezték meg a MÁV-csoport idei Esélyegyenlőségi Konferenciáját. A 2018. november 7–8-i eseményen kormányzati szereplők és vállalati vezetők tartottak előadásokat a témában. A konferencia keretében került sor az új esélyegyenlőségi terv aláírására, a dokumentumot a MÁV-csoport valamennyi vállalatának vezetője és az érdekképviseletek képviselői is ellátták kézjegyükkel.

Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója előadásában elmondta: a konferenciával a vasúttársaság tudatosítani kívánja a vállalati esélyegyenlőség, az egyenlő bánásmód és a sokszínűség fontosságát. Mint fogalmazott, az e téren egyre fokozódó társadalmi igényeknek való megfelelés követelménye a MÁV-csoportnál kettős: a vasúttársaság mintegy 38 ezer munkatársa és az évente szállított közel 140 millió utas érdekében egyaránt lépéseket kell tenni. Homolya Róbert beszélt arról is, hogy az alkalmazottak között túlsúlyban vannak a 45 év feletti munkavállalók, akik számára védőhálót jelentő programot

fognak kidolgozni. Fontosnak nevezte a fogyatékkal élők és a megváltozott munkaképességűek foglalkoztatási lehetőségeinek növelését, akárcsak az orvosi követelmények alapján munkakörük ellátására alkalmatlanul válók részére egy másik munkakör biztosítását. Mint mondta, törekedni kell arra is, hogy a nők számára a munka és a magánélet ideális egyensúlyba kerülhessen, miközben továbbra is biztosítani kell részükre a szakmai előrelépés lehetőségét.

Csépke András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója beszédében kiemelte, hogy már csak olyan járművek beszerzésére kerülhet sor, amelyek akadálymentesítettek, és ezzel kapcsolatban bemutatta az IC+ személykocsik fejlesztését. Dorozmai Éva, a MÁV Zrt. humán erőforrás vezérigazgató-helyettese rámutatott: az esélyegyenlőségi terv aláírása azt jelenti, hogy érintettek egyetértenek a dokumentum minden gondolatával, és ennek megfelelően fognak cselekedni a jövőben is. Vólentné Sárvári Piroska, a MÁV Zrt. üzemeltetési vezérigazga-

tó-helyettese fontosnak nevezte, hogy fejlesztésekhez a tervezéstől a megvalósításig mindig az akadálymentesítés és az egyenlő bánásmód biztosításának nézőpontjából közelítsünk. Dr. Nemeskéri-Kutlán Endre, a MÁV Zrt. jogi igazgatója elmondta, hogy az esélyegyenlőségi terv aláírása után az egyes munkáltatónál megkezdődik a cselekvési terv kialakítása, majd az abban foglalt elvek átültetése a gyakorlatba.

A konferencián előadást tartott többek között Bodó Sándor, a Pénzügyminisztérium foglalkozáspolitikáért és vállalati kapcsolatokért felelős államtitkára, Beneda Attila, az Emberi Erőforrások Minisztériumának családpolitikáért felelős helyettes államtitkára, Fűrjes Zoltán, a Miniszterelnökség egyházi és nemzetiségi kapcsolatokért felelős helyettes államtitkára, Görög Norbert, az Emberi Erőforrások Minisztériumának főosztály-vezetője és Fűrész Tünde, a Kopp Mária Intézet a Népesedésért és a Családokért megbízott elnöke is.

OrientPress, MÁV KIG

Személyi változások a MÁV-nál és a MÁV SZK-nál



Fotó: Szecsődi Balázs

A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. vezérigazgatói feladatait 2018. november 20-tól Lebovits Gábor látja el. A Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetemen végzett okleveles közgazdász szakember 30 éves vezetői szakmai pályafutását pénzügyi, építőipari területek után állami vállalati és közigazgatási területen töltötte. Első számú vezetőként vagy a szűk menedzsment tagjaként vett részt nagyvállalatok irányításában. Az egyes szakmai területek vezetése mellett többször volt feladata a problémamegoldás koordinálása, illetve az egész szervezetet érintő egyes kiemelt feladatok, ügyek folyamatos, valós idejű kontrollja. A közlekedési ágazatban betöltött munkakörei közül kiemelhető a MÁV

Zrt. ingatlangazdálkodási igazgatói, a MÁV-START Zrt. általános gazdálkodási vezérigazgató-helyettesi, a BKK Zrt. operatív igazgatói, valamint a KTI Közlekedéstudományi Intézet ügyvezetői pozíciója.



A MÁV Zrt. kontrollingigazgatói pozícióját november 15-től Bakos Krisztina tölti be. A közigazdász végzettségű szakember 2003 szeptemberétől a BKV Zrt. HÉV Üzemigazgatóságánál dolgozott, majd a BKV Zrt.-nél különböző vezetői munkakörökben látott el feladatokat. Pályafutása során nagy tapasztalatot szerzett az SAP különböző – számviteli, logisztikai és humán – moduljai terén. Utolsó munkakörében a MÁV-HÉV Zrt. kontrollingosz-

tályát vezette, ahol kiemelt szerepet játszott az SAP INKA néven ismert rendszer MÁV-HÉV Zrt.-re történő kiterjesztésében. Munkája elismeréseként 2017-ben a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatói kitüntetésében részesült. Szabó Eszter korábbi kontrollingigazgató pályafutását a MÁV Zrt.-n kívül folytatja.



Fotó: Kaiser Ákos

November 1-jétől Biber Anett látja el a MÁV-csoport szóvivői feladatait. A kommunikációs szakember az elmúlt közel tíz évben dolgozott a MÁV Zrt. és a MÁV START Zrt. szóvivőjeként is, legutóbb pedig a Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt. kommunikációs menedzsereként tevékenykedett.

A vasút jövője a Magyar Közlekedési Konferencián

Egerben rendezték meg 2018. november 13–15-én a II. Magyar Közlekedési Konferenciát, ahol a szakma és az ágazat aktualitásairól tájékozódhattak a résztvevők. A Közlekedéstudományi Egyesület által szervezett szakmai találkozón dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója is előadást tartott *A magyar vasút jelene és jövője* címmel. A MÁV-csoport vezetőjének prezentációjában szó esett többek között a

legmodernebb és a múlt század első feléből származó vasúti berendezések működésének összehangolásáról, a vasúthoz kapcsolódó városfejlesztési lehetőségekről, valamint a pályafelújítások és a karbantartási tevékenység kapcsolatáról. Homolya Róbert beszélt a nagy budapesti pályaudvarok fejlesztési lehetőségeiről, a személyszállító járművek átlagéletkoráról, a vasúti kocsik akadálymentesítéséről, valamint az egyre

bővülő jegyvásárlási lehetőségekről is. Az elnök-vezérigazgató emellett bemutatta az InterCity vonatok menetidejének csökkentését célzó elképzeléseket, az emeletes motorvonatok beszerzésének és üzembe állításának ütemezését, valamint a MÁV Zrt. infrastruktúra-fejlesztési terveit. Az előadásról készített videófelvétel a MÁV-csoport Youtube-csatornáján tekinthető meg.

MÁV KIG

Emléktábla a Recskre hurcoltak tiszteletére

Hatvanöt évvel ezelőtt, 1953. március 25-én éjjel országszerte 240 vasutasat – többnyire MÁV-főtiszteket – tartóztattak le és internáltak: a férfiakat Recskre, a nőket Kistarcsára. Szinte mindannyian a vasúti üzletvezetőségeken – többek között Budapesten Debrecenben, Miskolcon, Szegeden, Pécsen, Szombathelyen – dolgoztak a két világháború között. A Rákosi-diktatúra államapparátusa 1953-ban látta elérkezettnek az időt, hogy különböző koholt vádak alapján egy éjszaka alatt összegyűjtse, majd hermetikusan elzárja őket a külvilágtól. Állami szolgálatban, szolgálati esküjük szerint végzett munkájuk miatt, ártatlanul hurcolták meg

őket. Szabadulásuk után (a tábor felszámolása 1953 őszén történt meg) a MÁV többségüket nem vette vissza állományába. Egykori kollégáink meghurcolásának és recski szenvedésének 65. évfordulóján leszármazottaik és a MÁV Zrt. emléktábla állításával tisztelgett előttük, amelyet a budapesti Keleti pályaudvar Lotz termének bejáratánál helyeztek el 2018. november 8-án. A vasúttársaságot Kiss Gábor forgalmi igazgató, Békési László ingatlanüzemeltetési és magasépítményi igazgató, valamint Nagy Krisztián budapesti pályavasúti területi igazgató képviselte a rendezvényen.

Haraszti Pálné, MÁV KIG



Kollégáink vehettek át magas rangú kitüntetések

Miniszteri elismeréseket adott át az október 23-i nemzeti ünnep alkalmából Palocsy László innovációs és technológiai miniszter 2018. október 27-én Budapesten. Káldi István, a MÁV Infrastruktúra-fejlesztési Igazgatóságának fejlesztőmérnöke Közlekedésért érdeméremet vehetett át. Garamvölgyi Mihály, a MÁV Miskolci Pályavasúti Területi Igazgatóságának vezetője, Nagy Lajos, a MÁV Beruházás-kezelési Igazgatóságának debreceni műszaki leboncolási osztályvezetője és Vigh László, a MÁV püspökkladányi forgalmi csomóponti főnökségvezető-

je miniszteri elismerő oklevelet kapott. Ugyanilyen elismerésben részesült Nemes Sándor, a MÁV-START Debreceni Járőrbiztosítási Igazgatóságának debreceni telephelyvezetője és Kalanovics József, a GYSEV személyszállítási szakelőadója. Hanzmann Károly, a GYSEV Pályavasúti Üzletág szakaszmérnökének érdemeit Baross Gábor-díjjal ismerték el.

A Magyar Tudományos Akadémia 15 éve minden novemberben megrendezi a Magyar Tudomány Ünnepe. Az idei rendezvénysorozat november 5-i budapesti

megnyitóján Jóvér Balázs, a MÁV Technológiai Központjának fejlesztőmérnöke és Urvald Krisztián, a MÁV Pályavasúti Szolgáltatások Igazgatóságának elszámolási vezetője Mikó Imre-díjat és Mikó Imre-emléklapeteket vehetett át az aktív szakember kategóriában. Az életmű kategóriában Mikó Imre-díjjal és -emléklapetettel tüntették ki Vörös József nyugalmazott MÁV-mérnököt, a hídosztály volt vezetőjét, valamint Süveges Lászlót, a Ganz Motor Kft. tanácsadó főmérnökét.

MÁV KIG

Több mint félmillió jegyet vásároltak a Vonatinfóval

November elejéig több mint félmillió menetjegy kelt el a jegyvásárlási funkcióval is kibővített Vonatinfó mobilalkalmazáson keresztül. Az elektronikus jegyváltás egyre növekvő népszerűsége a gyorsaság és a kényelem mellett a kedvezményeknek is köszönhető. Az utasok június óta vehetik meg okostelefonon (Android és iOS operációs rendszeren)

is belföldi, egy útra szóló vonatjegyüket. A Vonatinfóba letöltendő – 10 százalékos kedvezménnyel megvásárolható – jegyet a mobilon tudják bemutatni. A Vonatinfón kívül a menetrendi kereső segítségével interneten is megvásárolhatók a jegyek, szintén 10 százalékkal alacsonyabb áron. A január 1-jétől november első hetéig vásárolt e-vonatjegyekre

nyújtott kedvezmények összértéke meghaladta a 747 millió forintot. Mindeközben a MÁV-START Zrt. menetdíjbevétele nem csökkent, mert a jegyautomatás, az internetes és a mobilalkalmazáson keresztüli jegyvásárlásokra adott 5, 10, illetve 20 százalékos kedvezmények 330 millió forint feletti többletet eredményeztek a tavalyi év hasonló időszakához képest.



Megmutatni a MÁV-csoport barátságos arcát

A vasútvállalat kommunikációjának új irányairól, a feladatok megosztásáról és 2018 legemlékezetesebb pillanatairól kérdeztük a társaság új kommunikációs igazgatóját és új szóvivőjét. (Közvetlen kollégákról lévén szó mesterkéltnek éreztük volna, ha írásban magázódnak, kérjük, nézzék el nekünk a kötetlenebb, tegeződő formát!)

Eltérő irányból érkeztek a vasúthoz: Dani még a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) kommunikációs vezetőjeként került közelebbi ismeretségbe a MÁV-csoporttal, Anett 2010 óta dolgozik a társaságnál. Arra emlékeztek, hogy kettőtök munkakapcsolata mikor, hogyan kezdődött?

Biber Anett: Amikor Dani a NIF-nél volt kommunikációs igazgató, én pedig a MÁV-START-nál szóvivő, sokat dolgoztunk együtt. Gyakran moderáltam olyan sajtóeseményeket, amelyeken ő beszélt, és rendszeresen egyeztetünk a közös ügyekben.

Loppert Dániel: Mindkét vállalatnál előfordult, hogy ha valamilyen probléma adódott, akkor a kollégák reflexből muto-

gattak volna a másik társaságra, a NIF-esek a MÁV-ra, a MÁV-osok a NIF-re, így a saját helyünkön mindketten betöltöttünk valamiféle mediatori szerepet is, és azt hiszem, a konfliktusok túlnyomó többségét sikerült elsimítanunk. Örültem, hogy az utóbbi években, amikor Anett háttér munkával segítette a vasúttársaságot, megmaradt a jó munkakapcsolat.

B. A.: Sőt, mikor a Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt.-hez kerültem, megkerestem Danit, hogy segítsen a tapasztalataival, mondja el, mire figyeljek, mert én korábban nem feleltem egy ennyire komplex pályakorszerűsítési projekt kommunikációjáért. És ő kedvesen segített: órákon keresztül magyarázta, milyen lehetőségek vannak, illetve hol lehetnek kihívások ezen a területen.

A MÁV kommunikációjának arcaiként hogyan osztottátok-osztjátok meg a feladatokat?

L. D.: Terveink szerint Anett az általános szóvivői munkánál kicsit tágabb feladatkört fog ellátni, egyfajta „nagykövete” is lesz a vasúttársaságnak. Ez alatt azt értem, hogy ő fogja reprezentálni a MÁV-cso-

port írott és íratlan értékeit, amelyekről mindannyiunk tudjuk, érezzük, hogy a sajátjaink, de nem feltétlenül gondolunk arra, hogy ezeket meg is kell jeleníteni az utazóközönség előtt. Sok olyan téma van, amelyben a vasúttársaság meg tudja vagy meg tudná mutatni, hogy barátságos, nyitott, kedves vállalat, de – külső és belső körülmények miatt – eddig ez az arca sokszor árnyékban maradt. Az egyik legfontosabb feladatunk lesz, hogy minden jelentős civil szervezettel élő kapcsolatot alakítsunk ki, mert ha velük nem tudunk jól együttműködni, akkor számítanunk kell arra, hogy rögtön a sajtóhoz fordulnak. És ott már felerősítve, negatív hírként jelennek meg az észrevételeik, problémáik, amelyeket egyébként könnyen lehet, hogy orvosolni tudtunk volna. A mozgáskorlátozottaktól például gyakran kapunk visszajelzést arról, hogy milyen kedves vasutasokkal találkozunk, köszönik a segítőkészséget, az empátiát, a híradókban viszont ez értelem szerűen nem hír. Csak az jelenik meg, ha valamilyen kritika, panasz fogalmazódik meg a MÁV-val kapcsolatban.

B. A.: Bízom benne, hogy ezzel a „nagyköveti” munkával hatékonyabbá válik a

munkánk – fontos hangsúlyozni, hogy ez igaz a tevékenységünknek arra a részére is, ami a külvilág számára láthatatlan. Hiszen nekünk az is siker, ha egy-egy panaszból a háttér munkának köszönhetően nem lesz sajtómegjelenés.

A civil szervezetekkel való intenzívebb kapcsolattartáson túl milyen változások várhatók a vállalatcsoport kommunikációjában?

L. D.: A másik nagy terület, amelyre sokkal jobban oda kell figyelni, a blogok világa. Teljesen mindegy, hogy hivatalosan sajtóterméknek számítanak-e vagy sem, azokkal a blogokkal, amelyek százezreket érnek el, akkor is foglalkoznunk kell, ha éppen gimnazisták vagy a vasút ügyeiben teljesen tájékozatlan civilek írják őket. A kommunikációt ugyanis súlyra méri, ezért nagyon fontos, hogy a hónap végén kapott sajtó-összefoglalóban milyen a mérlegünk; az a cél, hogy minél több pozitív és minél kevesebb negatív hír legyen rólunk. És van egy harmadik nagy terület, amelyre koncentrálnunk kell: a közösségi média. Szerencsére itt már vannak eredmények, amelyekre lehet építeni, de sokkal intenzívebben kell jelen lenniük

ezen a platformokon; úgy, hogy a sajtó pillanatnyi fogadókésztségétől függetlenül is százezres utastömeget tudjunk elérni, megszólítani. Szűk két hónapja vagyok itt, de ilyen rövid idő alatt is feltűnt, mennyi jól képzett, nagy lelkesedéssel dolgozó kolléga – és mennyi fiatal! – van a cégcsoportnál. Meg is állapítottam magamban, hogy tényleg ül a szlogen: ez a MÁV már nem az a MÁV. A médiamegjelenésünkben azonban ritkán érezhető ez a változás. A riporterek, újságírók, szerkesztők mindig a saját szájuk íze szerint válogatják, interpretálják a velünk kapcsolatos vagy tőlünk kapott információkat – ha egyáltalán sikerül elérniük az ingerküszöbüket, és foglalkoznak velünk.

B. A.: A közösségi médiás jelenlétünk erősítése azért is fontos, mert azt tapasztalom, hogy az online térben a kicsi, de annál harsányabb hangadók véleménye dominál, a többség pedig inkább hallgat. Négyszemközt vagy társaságban beszélgetve aztán kiderül, hogy sokan lojálisak a vasúthoz, a vezetőikhez, a munkatársaikhoz, és látják a fejlődést, a pozitívumokat is, de mivel azt érzékelik, hogy – a Facebookon is – elfogadottabb dolog szidni a vasúttársaságot, inkább csendben maradnak.

Az nem kérdés, hogy a MÁV-csoport életében és a szakmai pályafutásotokat tekintve is komoly változásokat hozott az elmúlt év, de most a személyes élményeitekre, a szubjektív értékelésekre vagyok kíváncsi: számotokra mi volt 2018 legemlékezetesebb pillanata?

L. D.: Ezen a kérdésen nem kell sokat gondolkodnom, elég egyértelmű a válasz: szeptemberben született meg a kisfiam.

B. A.: Nekem pedig idén lett 18 éves a lányom. Jövőre érettségizik, lehet, hogy ez az utolsó esztendő, amit – a tervezett egyetemi évek előtt – otthon tölt, ezért igyekszem a lehető legtöbb időt vele lenni. Persze csak annyira, amennyire még „beenged” az életébe.

Hogyan készültek az év hátralévő részére?

B. A.: Az biztos, hogy karácsony előtt a lányommal közösen fogunk sütni mindenféle finomságot, ezt mind a ketten nagyon várjuk. A konyhai sürgés-forgást komoly menütervezés előzi meg, lesz, amit már korábban megsütünk, lesz, amit csak 23–24-én. Én egyébként is nagyon „karácsonyos” vagyok, egész évben írogatom, hogy kit mivel lehetne meglepni, mert nem szeretem, ha az ajándékok beszerzése az utolsó, amúgy is zsúfolt időszakra marad.



Biber Anett

1976-ban született Kaposváron; az ELTE német–orosz, majd a Külkereskedelmi Főiskola PR-szakánának elvégzése után multinacionális vállalatoknál dolgozott. Kilenc évvel ezelőtt került a vasúttársasághoz, dolgozott a MÁV Zrt. és a MÁV START Zrt. szóvivőjeként, legutóbb pedig a Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt. kommunikációs menedzserként tevékenykedett. A német és az orosz mellett angolul beszél. Elvált, egy lánya van; nagyon érdekli az asztrológia, a csillagászat, szabadidejében szívesen fut. November 1-je óta látja el a MÁV-csoport szóvivői feladatait.

L. D.: Nálunk biztos, hogy teljesen más lesz az ünnep, mint eddig, hiszen most karácsonyozunk először hármásban. Az én dolgom hagyományosan a karácsonyfa beszerzése és felállítása, de azért a főzésbe is be szoktam segíteni. A Loppertek egybeterelése hagyományosan nem könnyű feladat, de ilyenkor a tágabb család is együtt, nálunk üli meg az ünnepet, és a barátokkal is össze szoktunk gyűlni, legkésőbb az új év köszöntésére. 2019-re egyébként van egy nagy tervem... 2015–16-ban, mikor a NIF-es munkatársakkal fotóztuk a kívül-belül megújult székesfehérvári állomás vágányhálózatát, egy apuka mutogatta a kisfiának, milyen is felülről a pályaudvar. És ősszel, mikor a fiam születésével majdnem egy időben beléptem a MÁV-székház kapuján, eszembe jutott, hogy a fehérvári repülőhídra én is el fogom vinni a fiamat, és megmutatom neki a vágányok, a váltók, az öreg mozdonyok és a modern motorvonatok csodáját.

Somogyi Marcell
Fotó: Fülöp Ildikó

MILYEN LESZ 2019?



Dr. Fenyvesi Mária forgalmi csomóponti főnökségvezető

Azt várom, hogy mindannyian közelebb jussunk a céljainkhoz. A jelentkező akadályok leküzdhetővé válnak, kiegyensúlyozottabb hétköznapokat tudunk élni. A napi problémák száma mérséklődjön, és az ünnepnapok valóban meghittek legyenek. Egészséget, jó kapcsolatokat, balesetmentes munkavégzést kívánok minden munkatársamnak. Szeretném, ha a megoldatlan feladatok száma csökkenne, az apró örömeiből több jutna, az emberi viszonyok rendezettebbek lennének. Kedvenc lpsen-idézetem szerint „Gyönyörű, ha az ember célba lát, és eléri azt tűzön-vízen át.” Várom, hogy a tűz és a víz erejének hatása csökkenjen, és kitűzött közös céljaink felé tudjunk haladni. Boldog új évet kívánok mindenkinek!



Fenyvesi József jegyvizsgáló

Hogy milyen esztendőre számítok? Remélem, hogy a következő évem jobb lesz, mint az ideí. A támadás miatt sok dolgról



Dr. Nemeskéri-Kutlán Endre jogi igazgató

2019-ben is küzdelmes, de eredményes évre számítok mind a MÁV szervezeti céljait, mind a saját feladataim megoldását tekintve. Saját munkakörömben fontosnak tartom, hogy a MÁV Zrt.-nél dolgozó jogász kollégák minden tekintetben elismert munkaerőnek érezzék magukat az új esztendőben is. Bízom benne, hogy ezáltal is erősödhet a vasutas hivatás társadalmi megbecsültsége, és a MÁV még vonzóbb munkahely lehet sokak számára a jövőben.



Novák Viktor államfőnök, Nyugati pályaudvar

Kevesebb utaspaszt, több elégedett utast várok, ezt talán elősegítheti, hogy Zugló és Kőbánya alsó

megállóhelyen idén új hangos és vizuális utastájékoztató berendezéseket telepítettünk. Az oktatások alkalmával valamennyi munkatársam figyelmét rendszeresen felhívom a szolgáltatói magatartás fontosságára, hiszen az utasok elégedettségével párhuzamosan talán a vasutasok elégedettsége is javulni fog. Az elégedett vasutasok láttán pedig bízom benne, hogy a pályaudvarunkon megforduló pályakezdő utasok közül is mind többen választják majd a vasutasszakmát, így létszámhiányunk is enyhülhet valamelyest. Az új, korszerű, légkondicionált motorvonatok megjelenésével – azok kedvezőbb menetdinamikai tulajdonságaiból adódóan – a menetrendszerűség további javulását várom, és a fedélzeti szolgáltatások szintén hozzájárulhatnak az utasok elégedettségéhez. Az épületek, szolgálati helyek felújításának, korszerűsítésének köszönhetően a kollégák munkakörülményeinek további javulására számítok. Minden kedves munkatársamnak és a lap olvasóinak is sikerekben gazdag, boldog új esztendőt kívánok!



Szabó Gamos István forgalmi vonalirányító

A jövő év szerintem igen változatos lesz. Egyrészt sok vasutas megy nyugdíjba, ami nehezíti a lét-

számfelvezetést – a fiatalok viszont továbbra sem jönnek. Számos fejlesztés a végére ér, illetve elindul 2019-ben több törzshálózati vonalon, de ezek csak később fogják éreztetni pozitív hatásukat. Nagy kérdés, hogy milyen szervezeti változások fognak megvalósulni 2019-ben. Természetesen sok minden függ a bérmegeállapodástól, attól, hogy lesz-e versenyképes színvonalú béremelés, és maradnak-e a jelenlegi pluszjuttatások. Mert ha nem, akkor az elvándorlás nem fog megállni, és be fogja árnyékolni a sok pozitív változást. Bízom benne, hogy összességében eredményes éve lesz a magyar vasútnak, amihez szükség lesz valamennyi szervezeti egység szakértő hozzáállására.



Takács Tiborné hálókocsi-szakértő

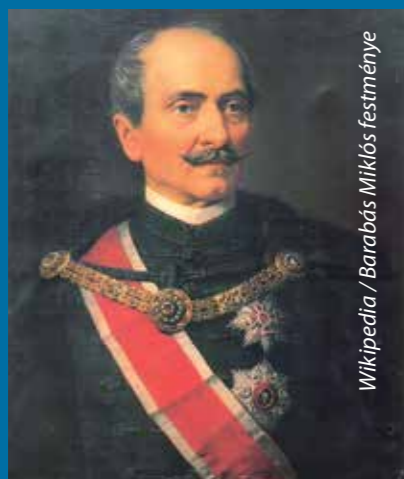
Az Utasellátóval kapcsolatban elmondható, hogy másfél éve folyamatos szervezeti változások vannak,

így más kérdés, hogy mire számítok, és megint más kérdés az, hogy mit szeretnék. Munkatársaimnak és magamnak kiegyensúlyozott munkakörülményeket, stabilitást, kiszámíthatóságot kívánok, ami számításaim szerint 2019 végére reálisan be is fog következni. Remélem, hogy a jövő év végére az összes CAF fekvőhelyes kocsink felújítása befejeződik, s ezáltal tovább emelkedik szolgáltatásunk színvonala. Bízom abban, hogy ha a MÁV-START háló- és fekvőhelyes kocsijai az elvárásoknak megfelelően fognak teljesíteni, az utasok annyira megszeretik a Metropolisz járatot, hogy a „próbaüzem” eredménye gazdaságos lesz, így helyet kaphat a 2019/2020-as menetrendben is.

ÉVFORDULÓK JÖVŐRE

150 ÉVE

1869. október 31-én jelent meg gróf Mikó Imre közmunka- és közlekedésügyi miniszter rendelete a Magyar Királyi Államvasutak elnevezéséről, az állami tulajdonba vett vasutak szervezetéről és feladatairól.



Wikipedia / Barabás Miklós festménye

125 ÉVE

1894. március 20-án Torinóban, száműzetésben elhunyt Kossuth Lajos, Magyarország volt kormányzója, pénzügyminisztere, aki politikusként rendkívül sokat tett a hazai vasút-

építkezések fellendüléséért, a vonalhálózat kiterjesztéséért. Holttestét, valamint felesége és lánya hamvait különvonattal hozták haza 1894. március 30-án. A Nyugati pályaudvar előtti teret és a peronokat zsúfolásig megtöltötte a gyászoló tömeg.



budapestcity.org/02-tortenet/1894-kossuth-temetese/index-hu.htm

100 ÉVE

Magyarország román megszállása idején, csak 1919. augusztus 4. és szeptember 26. között a románok 1275 mozdonyt, 1611 személy-, 594 kalauz- és 14 452 teherkocsit szállítottak el a megszállt Duna-Tisza közéről és a Dunántúlról. A MÁV Hivatalos Lap

55-től 73-ig terjedő lapszámait a román katonai hatóság cenzúrázása mellett jelentek meg. A román csapatok visszavonulásuk közben hat vasúti Tisza-hidat rongáltak meg, robbantottak fel. A záhonyi, a tokaji, a tiszafüredi (képünkön), a miskolci, a szolnoki és a csongrádi hidat csak 1920 után állította helyre a MÁV.



MÁV SZK Archívum

75 ÉVE

1944. október 20-án a honvédelmi miniszter – a honvédelmi munkakötelezettség alapján – a MÁV összes alkalmazottját katonai vezetés alá helyezte.

50 ÉVE

Az első – 1836-os – vasúttal kapcsolatos törvény után sor került a vasút személy- és árufuvarozási tevékenységének átfogó jogi szabályozására. 1969. január 1-jén életbe lépett az országgyűlés által elfogadott 1968. évi IV. törvény, amely a vasút létesítésének, működésének és megszüntetésének alapvető szabályait tartalmazta. Ugyancsak januárban adták át a forgalomnak Szolnok új rendező és fogadó pályaudvarát.



Wikipedia / Joliet Jake

25 ÉVE

Az előző törvény hatályba lépése óta eltelt időszakban (1969–1994) a magyar vasút személyszállítási teljesítménye a felére, árufuvarozási teljesítménye pedig a harmadára csökkent. A '90-es évek elejére sürgetővé vált az új vasúti törvény kidolgozása, amely tisztázta a vasút szerepét a megváltozott társadalmi és gazdasági körülmények között. Az új vasúti törvény 1994 januárjának elején lépett hatályba. Májusban Budapest–Pécs, illetve Budapest–Szeged viszonylatban elindult az InterCity-forgalom, novemberben pedig az első RoLa-vonat.



EZ TÖRTÉNT 2018-BAN

JANUÁR

Aláírta a MÁV-csoport a 2018-as bérmegállapodást a szakszervezetekkel. A 2017-ben három évre kötött, a tulajdonos minisztérium által jóváhagyott bérmegállapodás az idei évre átlagosan 12 százalékos (2019-re 5 százalékos) bérfelértékelést határozott meg. 2018-ban ismét nőtt a munkáltató által nyújtott önkéntes nyugdíjpénztári tagdíj-kiegészítés, amelynek mértéke idén január 1-jétől a munkavállaló alapbérének 3,5 százaléka.



FEBRUÁR

A XXI. század funkcionális igényeinek megfelelően újult meg az 1900-as évek elején épült tapolcai vasútállomás, amelyet februárban vehettek ismét használatba a vonattal utazók. A beruházás a MÁV állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálat-fejlesztési programja keretében, európai uniós forrásból valósult meg, mintegy 433 millió forintból. A műemléki igényű felújítást a VEMÉV-SZER Építő- és Szerelőipari Kft. végezte.



MÁRCIUS

Március 10-én megkezdődött a 80-as vasútvonal Rákos és Hatvan közötti 53 kilométeres szakaszának felújítása. A tervek szerint 2020 végére készül el a beruházás, amelynek keretében ETCS2-es vonatbefejező rendszert telepítenek, központi forgalomirányító rendszert alakítanak ki, az állomásokon és a nagyobb forgalmú megállóhelyeken pedig új utastájékoztató és térfigyelő berendezéseket telepítenek. A kivitelezést a Thales Austria GmbH és a Thales Rail Signalling Solutions Kft. végzi nettó 23,559 milliárd forintért.

ÁPRILIS

Szolgáltatelljesítés közben brutálisan bántalmazta a vasúttársaság jegyvizsgálóját egy utas április 15-én kora reggel a Nyugati pályaudvarról Lajosmizsére tartó 2920-as járaton. Kollégánkat súlyos sérülésekkel szállították kórházba. A MÁV-START a rendőrségen keresztül félmillió forintos nyomravezetői díjat ajánlott fel, s a jegyvizsgálók védelme érdekében azonnal újabb intézkedéseket vezetett be.

MÁJUS

Május 20-tól zónázó menetrendet vezetett be a MÁV-START a Budapest–Esztergom vonalon, a FLIRT motorvonatok jobb menetdinamikájára alapozva. A gyorsított személyvonatok esetében 1 óra 28 percről 62 percre csökkent a menetidő. A pályafelújításnak és a villamosításnak köszönhetően április 9. óta a teljes vonalon főként FLIRT szerelvények közlekednek a korábbi dízelmotorvonatok helyett.

JÚNIUS

Június végén a MÁV-START 28 hónapra szóló szerződést kötött a Dunakeszi Járműjavító Kft.-vel a vasúttársaság által üzemeltetett több száz vasúti személyszállító jármű fővizsgáinak, korszerűsítési munkáinak elvégzésére. A megállapodás 19,5 milliárd forint értékben, 2020 végéig garantálja Dunakeszin a javítói kapacitás lekötését.

Júniusban a H6-os (ráckevei) HÉV-vonalon – tesztelés után – Siemens Desiro dízel motorvonatot vetett be a MÁV-HÉV és a MÁV-START.



JÚLIUS

Idén 150 éve, hogy a magyar állam megvásárolta a csődbe jutott Magyar Északi Vasút Pest–Salgótarján vonalát, és ezzel megteremtette a Magyar Királyi Államvasutak alapjait. A 68. Vasutasnap, sőt az egész július eleji Vasutashét ennek a jubileumnak a jegyében telt. A Magyar Vasúttörténeti Parkban megrendezett központi eseményen Bártfai-Mager Andrea, a nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter köszöntötte a vasutasokat. A MÁV jogelődjének születésnapja alkalmából a vonat szó 150 nyelvre lefordított változatából készített matricával díszítették fel a MÁV-START mozdonyát, a Magyar Posta pedig alkalmi bélyegblokkot bocsátott ki az évfordulóra. A Vasutas Magazin ünnepi összeállítással, tematikus lapszámmal emlékezett meg a vasúttársaság 150. évéről. A MÁV Nosztalgia Kft. szeptember 7. és 9. között Nemzetközi Vasúti Járműparádával ünnepelte az évfordulót és saját 25. születésnapját.



AUGUSZTUS

A nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter 2018. augusztus 2-től dr. Homolya Róbertet nevezte ki a MÁV Zrt. élére.

SZEPTEMBER

TELEVONAT néven új szolgáltatást vezetett be szeptember 30-tól – kísérleti jelleggel – a vasárnap délutáni csúcsidőszakban a MÁV-START. A Nyíregyházától Debrecenre át Budapestig közlekedő FLIRT motorvonatra kedvező árú menetjegyet és garantált ülőhelyet biztosít a vasúttársaság. A TELEVONAT az utasok széles körének olcsó, gyors, de legfőképpen biztonságos alternatíva lehet a belföldi távolsági közlekedésben.

OKTÓBER

Október 4. és 17. között bezárt a budapesti Déli pályaudvar. A két hét alatt olyan karbantartási munkákra került sor, amelyeket a vonatforgalom fenntartása mellett nem lehetett volna elvégezni. A 150 szakember részvételével és 25 munkagéppel zajló karbantartás az ütemezés szerint fejeződött be. Az első ütem 477 millió forintba került; a vonatforgalmat már nem befolyásoló munkálatok jövő év júniusában érnek véget.



NOVEMBER

A vasúttársaság idei Esélyegyenlőségi Konferenciáján a MÁV-csoport leányvállalatainak vezetői és az érdekképviseletek vezetői aláírták a vasúttársaság csoport-szintű esélyegyenlőségi tervét.



DECEMBER

December 9-től érvényes a 2018/2019-es menetrend.

Vasútállomásról a hegy csúcsára

Mi a közös a hegymászásban és a mozdonyvezetésben? A fiatal mozdonyvezető, Gál Richárd legalább olyan szenvedéllyel beszél választott szakmájáról, mint a kedvenc szabadidős hobbijáról. Ricsi még csak 27 éves, de olyan elhivatott kolléga, akinek már két nap után hiányzik a munka.

Figyelem, fegyelem, higgadság – ezek a képességek nélkülözhetetlenek a mozdonyvezetők esetében.

De ne felejtjük el a magabiztosságot és a problémamegoldó készséget sem! A mozdonyon én vagyok egy személyben az, aki dönt. Én vagyok az utolsó láncszem a gépezetben, épp ezért van szükség a határozottságra. Több száz utas ül mögöttem, akik megbíznak bennem, ezért mindig a maximumot kell nyújtanom.

Az előbb említett képességek azonban az élet más területén is rendkívül hasznosak. Aktív hegymászként már a Mont Blanc-t is meghódítottad. Ehhez a teljesítményhez szintén komoly koncentrációra van szükség.

Nem tartom magam hegymásznak, hiszen ez is egy foglalkozás. Számomra viszont csak hobbi, de kétségtelen, hogy a hegyen is szükség van egyfajta magabiztosságra. Minden egyes lépést meg kell fontolnom, egy rossz döntés akár az életem is múlhat. A hegymászásban szerzett önuralom nagyszerűen kamatoztatható a mozdonyvezetésben – és igaz ez fordítva is. Ez a sport a fejlődésről szól, s nem a hegy meghódításáról.

Ha épp nem hegycsúcsokat mászol, akkor az ország vasúti pályáin gyűjtöd a kilométereket. Nem fáradsz el a sok utazásban?

Épp ellenkezőleg: imádom mozgásban lenni, szenvedélyem az utazás. Szeretem a tengerpartokat, évente legalább háromszor elrepülök külföldre, s ezenkívül mindig van egy-egy hétvégi kirándulás is – sok esetben vonattal. Ez tökéletesen összeegyeztethető a munkámmal, hiszen egy hónapra előre megkapom a vezénylésemet.

A hegymászás – akárcsak a mozdonyvezetés – kevesek számára elérhető, titokzatos világ. Közelebb tudnád hozni hozzánk ezt az élményt?

Jól emlékszem arra a pillanatra, amikor 2013-ban Chamonix vasútállomásáról feltekinttem a Mont Blanc-ra: akkor döntöttem el, hogy egyszer fent fogok állni a csúcson. Ekkoriban még elérhetetlen álmoknak tűnt, később azonban egy ismerősnek köszönhetően megismerkedhettem ezzel a titokzatos világgal, s elkezdhettem „hegymászói” pályafutásomat. Már az első alkalom is magával ragadó volt: az erdő hideg csendjében a friss hó ropogásán kívül csak a pulzusom gyors lökötését hallottam. Hegymászás közben mindig újabb és újabb élmények kerítenek a hatalmukba: a halk neszek hajnalban, a menedékházban, a hágóvasak sercegése a gleccseren, a karabinek csilingelése, ahogy az ébredő nap első sugarai megcsillannak a havon... Mindegyik felejthetetlen.

Ébredés. Meghitt, bensőséges hangulatot keltő szó. Mit jelent számodra az ébredés?

Óriási élmény látni, ahogy kora reggel az emberek megtöltik a pályaudvart élettel, a vezetőállásról végignézni, ahogy a nap felkel. Ez a világ csak a mozdonyvezetők szeme előtt nyílik meg. Hasonló érzés, mint amikor a hegyen útnak indulunk hajnalban. Az emberek reggelente többnyire rohannak, sietnek a munkahelyükre; a felkelő nap rendszeres látványa csak keveseknek adatik meg.

Mi motivál a mindennapokban – akár mozdonyvezetőként, akár magánemberként?

A felfedezés. Leginkább azokat az érintetlen helyeket keresem, ahová csak kevesen juthatnak el. Ezért is lettem mozdonyvezető, mert nap mint nap részesülök ebben az élményben. Minden szolgálatban újabb és újabb gyönyörűség tárul a szemem elé, a táj évszakonként más és más arcot mutat: télen a friss hóval fedett síneken száguldok, tavaszszal pedig az ébredő természet vesz körbe. Soha nem jöttem még kedvetlenül

dolgozni. Ha két napnál többet vagyok otthon, már hiányzik a vasút. Enélkül az érzés nélkül már nem is tudnám elképzelni az életemet. Ez az a munkahely, ami minden szempontból a legjobb számomra.

Benke Máté
Fotó: Fülöp Ildikó



A hivatás családban maradt

Gál Richárd 1991-ben született Mosonmagyaróváron. Egy határ menti településen él, Hegyeshalomban. Mivel édesapja a MÁV-START Zrt. kiváló mozdonyvezetője, nem meglepő, hogy a család fiúgyermek is ezt a hivatást választotta. Richárd 2009-ben érettségizett, majd 20 évesen a vasúttársasághoz jelentkezett, így a MÁV-START lett élete első munkahelye.

Pályára állítva



A küldetések egyik legfontosabb mozzanata, a végső siker alapfeltétele a pályára állítás – s ezzel nem csak az úrkutatásban dolgozó szakemberek vannak tisztában. A MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyettesi csapatához tartozó Szervezetfejlesztés egyik küldetése, hogy segítse a MÁV-csoporthoz csatlakozó, felsőfokú végzettségű fiatalok beilleszkedését a vasúttársaság szervezetébe – azaz pályára állítsa őket. Ghymesné Halmi Krisztina szervezetfejlesztési vezetővel és Szabó Georgina humánpolitikai szakértővel a Pályakezdő Diplomás Programról beszélgettünk.

Októberi számunkban már hírül adtuk: idén összesen 54 diplomás pályakezdő fiatal vállalkozott arra, hogy megtalálja a helyét és a szerepét a MÁV-csoport mintegy 38 ezer fős, az egész országot átölelő szervezetében. Ahhoz, hogy sikeresen pályára állhassanak, jól kiszámított keringési magasság, pályáiv és repülési sebesség helyett szaktudásra, elkötelezettségre és nyitottságra lesz szükségük. No és még valamire: megfelelő irányításra (tudják: Houston, jelentkezz!) annak érdekében, hogy átlássák és megértésük a nemzeti vasúttársaság rendkívüli

szerteágazó tevékenységeit és összetett szervezeti felépítését. Ezt az irányítást a másfél éven át tartó Pályakezdő Diplomás Program (PDP) biztosítja számukra, amely valójában egy rendezvénysorozat: a Szervezetfejlesztés munkatársai a vasúttársaság más szakterületeivel együttműködve szerveznek szakmai rendezvényeket, tréningeket és üzemlátogatásokat a résztvevők számára. A program nemcsak a munkahelyi beilleszkedésben segíti a fiatalokat, hanem abban is, hogy összetartó közösséggé, egymást a későbbiekben is támogató munkatársakká váljanak, valamint szakmai kapcsolatrendszerre tegyenek szert.

A PDP sikerét bizonyítja, hogy tíz évvel ezelőtti indulása óta közel 350-en vettek részt benne. Ugyanakkor ezen a téren is szükség volt a megújulásra, ezért három évvel ezelőtt a programot újragondolták, további elemekkel bővítették, és kiterjesztették a nem mérnök végzettségű diplomásokra is. A megújulásnak, valamint a MÁV-csoport növekvő népszerűségének és a toborzó kollégák erőfeszítéseinek is köszönhető, hogy az ideai résztvevői létszám közel kétszere a tavalyinak, és sokszorosa a korábbi évek átlagának, ráadásul a tervek szerint év végéig még emelkedni fog – tudtuk

meg Ghymesné Halmi Krisztinától, a MÁV Zrt. szervezetfejlesztési vezetőjétől. A szakember hozzátette: a Pályakezdő Diplomás Program azért kiemelkedő hazánkban, mert képes összehangolni egy fiatalos lendülettel rendelkező generációt és a vasúti szakmákban nagy tudással rendelkező kollégákat.

Az interaktív és élményalapú programok mögött minden évben komoly előkészítő munka áll, a vállalatcsoport humánerőforrás-szakemberei közös tudásukat összeadva alkotják meg a programokat. A fiatalokat fogadó szakterületek is aktívan támogatják a PDP megszervezését: egyrészt folyamatosan egyeztetnek a HR-szervezetekkel a szakember-utánpótlással kapcsolatos igényekről, másrészt programötletekkel, kezdeményezésekkel segítik a szervezetfejlesztési csapat munkáját. A programot két, mérőföldkőnek számító rendezvény foglalja keretbe: kezdésként az ügyvezető orientációs hét – ahol a pályakezdők személyes találkozón oszthatják meg tapasztalataikat és elképzeléseiket a vállalatcsoport felső vezetésével –, zárásként pedig a TALENT konferencia, amelynek résztvevői lehetőséget kapnak terveik, építő jellegű javaslataik bemutatására.

A vasúttársaság 21. századi megújításához nélkülözhetetlenek a pályakezdő szakemberek újító ötletei, a friss szemléletmód. Szerencsére a fiatalok kezdeményező-készségével nincs gond: bár a kihívás nem kicsi, bátran, nagy lendülettel vetik bele magukat a MÁV-csoport mindennapjaiba. Nyitottságuknak és elkötelezettségüknek köszönhetően általában sikeresen illeszkednek be munkahelyi közösségükbe – mondta el Szabó Georgina humánpolitikai szakértő, a PDP koordinátora. Az egykori pályakezdők közül sokan ma már operatív szintű vezetői vagy szakértői munkakörben szolgálják a vasúttársaságot, és számos hasznos, kreatív ötlettel, valamint aktív részvétellel támogatják a PDP eseményeit. Így válik teljessé a kép, és újul meg évről évre egymással a karöltve a vasúttársaság és a Pályakezdő Diplomás Program. Ez pedig – ahogy az új generáció mondaná – nagyon pálya!

Szöveg és kép: Soós Botond



Miből lesz a cserebogár?!

Gyermekvasutasok tanfolyamán jártunk

Olyan régen volt, hogy talán már el is felejtettük, milyen az iskolapadban ülni, figyelni, jelentkezni és házi feladatot írni. Ha eltűnődünk, talán felsejlik a régi osztályterem hangulata, az óráközi szünetek zsvajva és a tanár alakja, ahogy az osztály felé fordulva próbálja a fejünkbe tölteni a tudományt. Ezeket a régi, megkopott iskolai emlékeket elevenítette fel a Vasutas Magazin munkatársaiban a 62. gyermekvasutas tanfolyamon tett látogatás. Arra voltunk kíváncsiak, milyen gyerekekből lesznek a jövő vasutasai.

Novemberi péntek, délután három óra, II. János Pál pápa tér, Budapest. Az Erkel Színház előtt izgatott kiskamaszok, fiúk és lányok szaladgálnak hangoskodva, majd megállnak egyszerre, mindannyian. „Fogj meg egy levelet!” – kiált az egyik nagyobb lány. A parancsra egyszerre mozdul 30-40 gyerek, hogy felkapjon egy-egy lehullott falevelet. Fűlsüketítő sikitás, nevetés, kezek falevéllal a magasban, s már jön is a következő feladat: „Fogj meg egy fát!” – kiált egy felnőttkor küszöbén álló fiú. A vezényszóra a gyerekek futva tola-kaszna-oda a tér néhány vékony derekú fácskájához, hogy mielőbb megérintsék őket, hiszen ez a feladat. A padokon és körülöttük kazlakban iskolatáskák, és a rakások

egyre nőnek, ahogy érkeznek a többiek. Gyülekező van: újabb táskák kerülnek a halmok tetejére, itt-ott búcsúzkodás, egy-egy „Jövök érted” vagy „Légy jó!”, de a válasz rövid, mint ahogy az ölelés és a puzsi is, mert a kísérővel érkező nebuló a szemével már a többieket keresi, és sietve beáll a játékba.

Tisztelet és szófogadás

Nemrég kezdődött a tanfolyam, még zabolátlanok – mondja Váczi Viktor nevelő, aki az első két órát tartja a mai elméleti oktatási napon. „Péntek délután van, iskola után vagyunk, mégis tele vannak energiával, és jó hangosak” – teszi hozzá nagy mosollyal. Nemsokára sorokba rendeződve felmegyünk a terembe, az ifjvezetők biztosítják az átkelést a zebrán – mutat az Erkel szemben álló Baross Gábor Oktatási Központ (BGOK) épületére Viktor, és nevetve hozzát teszi: „Ilyenkor még a portás türelmét is próbára teszik, de a tanfolyam végére teljesen átalakulnak, fegyelmezettnek lesznek.”

A téren játszadozó 4-6. osztályos gyerekek között álló, őket játékokkal egybekovácsoló nagyobb fiúk és lányok az ifjvezetők. Ők felelősek a gyermekvasutas tanfolyam tanulóinak közösségi programjaiért, az oktatási napokon ők

terelgetik a szertelen gyerkőcöket, és játszanak velük a gyülekező idején. Pont ugyanúgy, ahogy kisebb korukban velük foglalkoztak az akkori ifjvezetők, hiszen egyszer minden ifi gyermekvasutas volt. A játék közben valami egészen érdekes kapcsolat alakul ki az ifik és az újoncok között, amit egy kívülálló is azonnal észrevesz: tisztelet és szófogadás. Az ifjvezetők egyet szólnak, s a játék befejeződik, a halmokból elfogynak a táskák, és kettes oszlopba rendeződnek a csacsogó vasutascsemeték. Aztán elindulnak az osztályok át a zebrán, fel a patinás épület lépcsőin, egészen a kijelölt termekig. Mi Viktor órájára ülünk be.

Sűrű kézerdő

Az oktatóteremben mindenki helyet keres, az osztályok különválnak, jobbra az A, balra a B osztály. Összevont foglalkozás van, együtt tanul két osztály, közel 30 gyerek. Egymás után kerülnek fel a kabátok a fogasokra. A falakon körben régi, itt-ott már megsárgult tablók. A vasutaselődök fekete-fehér képekről szemlélik az oktatóteremben nyüzsgő életet. Készülődés, nevetgélés, egymást túlkiabálni igyekvő ifjoncok, és érdeklődő tekintetek a leg-hátsó sor felé, ahol mi, vendégek helyet foglalunk.

Hirtelen felharsan az „Osztály, vigyázz!”, egyszeriben elcsendesedik a terem. Fellépnak a gyerekek, köszönés és jelentés következik. Elkezdődik az óra, kereskedelmi ismeretek a tantárgy. A díjszabás, a kedvezmények és a jegyfajták ismétlődő kérdései hangzanak el, s már az első kérdésre sűrű kézerdő emelkedik a magasba. Az óra első fele kérdezz-felelek, ami egyáltalán nem játék, hiszen komoly, a Gyermekvasút működésével kapcsolatos tananyagról van szó. Minden kérdésre sok a jelentkező, itt-ott a padból majd kieső, minden választ tudó gyerekek.

Egy fiúcska késve érkezik, megilletődve tekintget körbe, helyet keres magának. Intek felé, hogy mellettem még van hely. Határozottan odasiet, kipakolja a könyvét, toltartóját. Megengedi, hogy nézzem a könyvét, így az óra második felében én is tanulhatom az új tananyagot: gyermekvasutas igazolványok fajtái, az úrjegy és a tiszteletjegy kinézete, kitöltése. Az óra vé-

gén megkérdem az előttem és mellettem ülő gyerekeket, ki miért jött a tanfolyamra. Háromféle választ kapok: kicsi kora óta szereti a vasutat, a családban vannak vasutasok, vagy utazott a kisvasúton és megtetszett neki. A beszélgetésbe többen bekapcsolódnak, egy egész kupac gyerek gyűl körém. Mesélnek, kérdeznek, és én nem győzők betelni azzal, hogy milyen barátságosak, bátrak, lelkesek és okosak.

Titokzatos átalakulás

Az óráközi szünet rövid, a második órára már nem maradhatunk. Fotós kollégámmal összecsomagolunk, elbúcsúzunk, mindenkinek sikeres tanfolyamot kívánunk. A gyerekek udvariasan elköszönnek, egy szőke, szemüveges lány még megkérdi, biztosan nem maradunk-e tovább.

Jó volna, de nem lehet, minket, felnőtteket más kötelezettségek várnak. Varázslatos élmény volt egy kicsit visszaülni az iskolapadba, és látni a vasút iránt érdeklődő

gyerekek játékos szertelenségét, a tanulásra fordított figyelmüket, lelkesedésüket. Ha csak egy rövid időre is, de bepillanthatunk abba a titokzatos átalakulási folyamatba, amelynek lényegét és eredményét Váczi Viktor így fogalmazta meg: „Aki gyerekként a Gyermekvasúton tevékenykedik, hamarabb nő fel – a szó legjobb értelmében. Érdekes felnőtt dolgozóként a háttérből végignézni, hogy a legfiatalabb vasutasok is milyen magabiztossággal és határozottsággal oldják meg a bonyolultabb vonatforgalmi szituációkat vagy az értetlen utasokkal kapcsolatos helyzeteket.”

Haraszi Katalin
Fotó: Soós Botond



Nyolc dolog, amit érdemes tudni a gyermekvasutas oktatásról

1. Az Úttörővasút indulásának évében, 1948-ban kezdődött az első tanfolyam. A rendszerváltozásig 70 tanfolyam indult, 1990-ben újrakezdtek a számozást. Jelenleg a 62. tanfolyam fut, amely – 70 fővel, négy osztállyal – októberben vette kezdetét.
2. A négy hónapos tanfolyamok minden év februárjában és októberében indulnak. Az oktatás heti egynapos elfoglaltságot jelent: péntek délutánonként elméleti oktatás van a BGOK-ban, vagy a hétvége egyik napján egész napos elméleti és helyszíni bemutatóórát a Gyermekvasút hűvösvölgyi állomásán.
3. A tanfolyamra olyan 4-6. osztályosok jelentkezhetnek, akik legalább 4-es átlagot tudnak felmutatni, és beszerzik az iskola ajánlását, illetve szüleik hozzájárulását. Fontos követelmény az egészségügyi alkalmasság, mert a vasút veszélyes üzem.
4. A tanfolyamra a Gyermekvasút honlapján történő regisztrációval lehet jelentkezni.
5. A résztvevők jelzési és forgalmi, valamint kereskedelmi, távközlő- és biztosítóberendezési ismereteket sajátíthatnak el.
6. A vasútszakmai anyagon kívül a diákok helyismeretet is tanulnak, ami turisztikai nevezetességek és a Gyermekvasút történetének megismerését foglalja magában.
7. A tanfolyamok vége felé a diákok kétnapos szakmai kiránduláson vesznek részt, a cél Vámosgyörk és Mátrafüred.
8. Ifjvezető az lehet, aki az általános iskola 8. osztályának elvégzését követően tovább szeretne szolgálni a Gyermekvasúton, és elvégzi az ifjvezető-képzést.

Hét évtized a dallamok szárnyán



Idén ünnepli alapításának 70. évfordulóját a Körösparti Vasutas Koncert Fúvószenekar, amely mára Békés megye országosan is számontartott művészeti együttesévé vált. Mohácsiné Szeverényi Ágnessel, a zenekart fenntartó békéscsabai VOKE Vasutas Művelődési Ház igazgatójával, a fúvósok menedzserével a jubileumi rendezvénysorozatról, az emlékévre készített ünnepi CD-ről, a hagyományokról és a megújulásról beszélgettünk.

Furolistaként a zenészek között foglal helyet, de egyben ön az együttes menedzsere is. Hogyan mutatná be a zenekart? Mi jellemzi leginkább önöket?

A létszám jelenleg negyven és hetven fő között változik. A legfiatalabb muzsikuskunk 14 éves, a legidősebb pedig 74 esztendő. Vannak amatőr zenészeink, de a többség zeneiskolás. A zenekar nagy előnye, hogy a fiatalok tanáraikkal, mestereikkel együtt koncertezhetnek. A tagok közül többen rendszeresen közreműködnek a Békéscsabai Jókai Színház produkcióiban, de a fúvószenekar természetesen részt vesz a vasúti érdekeltségű programokon, vasutasnap rendezvényeken is. Nemcsak a városlakókat szoktuk megörvendeztetni hangulatos térzenével, de a vasutasokat is:

számos alkalommal zenéltünk már vasútállomási épületben vagy épp a peronon, amikor egy-egy vasutas kolléga nyugdíjba vonult. Kisebbségi formációkban is fel szoktunk lépni családi vagy egyéb eseményeken, illetve vasutas nyugdíjasklubokban. Repertoárunkon a történelmi magyar indulókon kívül kortárs magyar zenei művek, musicalrészletek, filmzenék és komolyzenei művek szerepelnek.

Ki vezeti és ki működteti a zenekart?

A zenekar tagjai három éve Döge Csabát választották meg szakmai vezetőnek. Egyúttal ő a karnagyunk is. Döge Csaba harsonatanár, kamaraművész, többszörös nívódíjas karnagy, a Gyulai Erkel Ferenc Alapfokú Művészeti Iskola mélyrézfúvós tanára. Együttesünk fenntartója a békéscsabai VOKE Vasutas Művelődési Ház. A város képviselőtestületétől 2002-ben Békéscsaba Kultúrájáért kitüntetést kaptunk, 2010-ben pedig oklevéllel ismerték el a munkánkat. Idén össze a települési értéktárbizottság úgy döntött, hogy a Körösparti Vasutas Koncert Fúvószenekart felveszi Békéscsaba értékei közé. Ez igen nagy megtiszteltetés, de egyben felelősség is számunkra, hiszen a hagyományok megőrzése mellett folyamatos megújulásra is ösztönöz bennünket.

Mikor és hogy jött létre a zenekar?

Szinte hihetetlen, de tény, hogy a második világháború pusztítása után hatalmas lendülettel kezdődött meg a



Mohácsiné Szeverényi Ágnes, a zenekar menedzsere és furolistája

munka, a kulturális élet újjászervezése az országban. A fellelhető források szerint a Magyar Vasutasok és Hajósok Országos Szabad Szakszervezete már 1946-ban azon gondolkodott, hogy mihamarabb elindítsa a vasutasok és családtagjaik zenei és képzőművészeti képzését. 1945-ben, a háború végnapjaiban alapította meg például a Magyar Államvasutak akkori elnök-vezérigazgatója, Varga László a MÁV Szimfonikus Zenekart azzal a céllal, hogy a vasút kultúrát is szállítson. 1947 elejére pedig a dunakeszi főműhelyben elkészült egy négy kocsiból álló úgyszemint kultúravonat is – a zenekarok, énekkarok, vasutas színjátszók ezzel járták az országot, hogy a legeldugottabb településre is elvigyék a kultúrát. A vasutasok ugyanakkor művelődési házakat is építettek, igaz, ezek közül már csak néhány áll szoros kapcsolatban a vasúttársasággal. A mi fúvószenekarunk 1948. július 25-én jött létre a MÁV Zene- és Dalegylet újjászervezésével. 1976 óta a művelődési ház ad otthont a zenekar próbáinak; az intézményt – a zenekar menedzselése mellett – igazgatóként vezetem. Mi itt, Békéscsabán, illetve 14 városban azt folytatjuk, amit az elődeink elkezdtek.

Hogyan ünnepelték meg a 70. születésnapot?

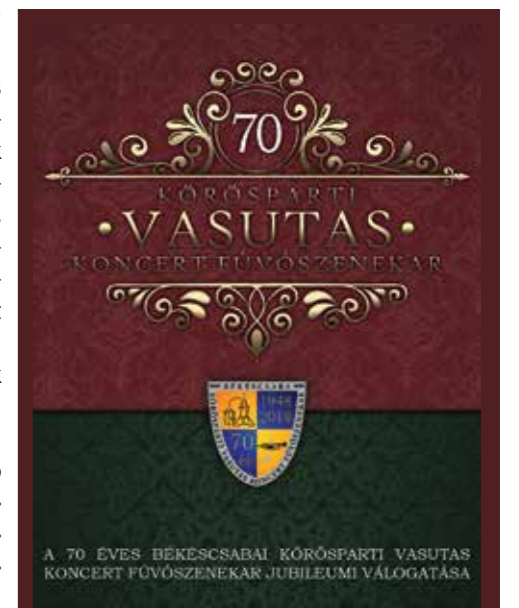
Jubileumi rendezvénysorozattal, hazai és nemzetközi turnékkal. Az év-

forduló alkalmából az első ünnepi hangversenyt márciusban adtuk a békéscsabai Csabagyöngye Kulturális Központban, júliusban a horvátországi II. Adria Zenei Fesztiválon vettünk részt. Augusztusban egy CD-t készítettünk a kerek évforduló kapcsán, a korongra a zenekar életében meghatározó művek kerültek fel. Novemberben pedig nagyszabású koncertet adtunk: ismert művek csendültek fel egykori zenekari tagok és karmesterek közreműködésével.

Azok, akik lemaradtak az évforduló alkalmából rendezett koncertjeiről, hogyan juthatnak hozzá a jubileumi CD-hez? Mivel ajánlaná a zenekar tagjai figyelmébe a kiadványt?

A lemezt a békéscsabai Vasutas Művelődési Házban lehet megrendelni, illetve megvásárolni. A több mint egyórás összeállítás igazi zenei csemege. A közel hetven zenei és technikai közreműködő által készített lemezen zenekarunk kedvenc melódiái csendülnek fel, bizonyára sokaknak okozva örömet. A CD-n tizenegy különböző zenei szám hallható: ünnepi magyar indulók, pezsdítő latin dallamok, népszerű filmzenék, kortárs művek, s olyan zenei feldolgozások is, mint például a Led Zepelin számaiból komponált egyveleg. A karácsonyfa alá is szívből ajánljuk.

Gaál Péter



A Körösparti Fúvószenekar közelgő fellépései

December 14.: adventi hangverseny a Szeghalmi Művelődési Központban

Január 25.: nyílt próba a békéscsabai VOKE Vasutas Művelődési Házban

Február 14–16.: részvétel a WASBE kelet-európai tagszervezetének prágai nemzetközi fúvószenekari versenyén

Március 29–30.: hangverseny „A harsona bűvöletében” címmel a Békéscsabai Tavasz Fesztivál keretében a Csabagyöngye Kulturális Központban, közreműködik Beke Márk

Ezüstdiplomát kapott a szolnoki MÁV Férfikórus

Az olaszországi Sacilében rendezték meg a Venezia in Musica nemzetközi kórusfesztivált és -versenyt 2018. október 25. és 28. között. A megmérettetésre hét ország tizenhat kórusa regisztrált, az énekesek Németországból, Csehországból, Romániából, Svédországból, Szlovéniából, Olaszországból és Magyarországról érkeztek. Hazánkat a szolnoki MÁV Férfikórus képviselte a B2 férfikari kategóriában. Az 1875-ben alapított kórus teljesítményét az olasz, norvég és svéd tagokból álló zsűri ezüstdiplomával ismerte el.

A szolnoki VOKE Csomópointi Művelődési Központ égisze alatt működő, 26 főből álló férfikórus munkáját 23 éve Juhász Zsuzsanna Katalin A kategóriás karnagy irányítja, zongorakísérőjük Fehér Dóra. A sacilei versenyre négy hónapos intenzív munkával készült a kórus, amely során hetente két próbán gyakorolták a sikert garantáló műveket: Franz Schubert *Gott ist mein Herr*

(23. zsoltár) című szerzeményét, Kodály Zoltán *Huszt* című művét és Giuseppe Verdi *Ernanijának* egy részletét. A szolnoki MÁV Férfikórus a szép eredménnyel

hozzájárult támogatói – a MÁV-csoport, Jász-Nagykun-Szolnok megye és Szolnok városa – hírnevének, elismertségének növeléséhez.



Belső ellenőrből hivatásos nagypapa

Varga István, az ígéretes labdarúgó-tehetség Cegléden született, ott nevelkedett, és ott is lett – gyermekkori vágyát elérve – sportállású focista. A középcsatárként és balszélsőként megbecsült sportoló az esztergályos szakmát sajátította el, és a sportklub intézőjének köszönhetően a ceglédi vonatási főnökségen kapott munkát, megélhetést, hogy sportkarrierjére koncentrálhasson. A MÁV-START-nál jelenleg belső ellenőrként dolgozó kollégánk 1977-ben még nem tudhatta, hogy nem a zöld gyepen, hanem a vasúttársaságnál fog végül szép életpályát befutni.

Bizonyára emlékezetes marad önnek az idei év: júliusban, a Vasutasnapon A Vasút Szolgálatáért arany fokozatával tüntették ki.

Bearanyozta ezt az évet a kitüntetés! Most pedig azon töröm a fejem, hogy milyen legyen négy hónap múlva az új, nyugdíjas életem.

Azért ne szaladjunk ennyire előre! Kezdjük az elején!

Kilencévesen minden vágyam az volt, hogy labdarúgó legyek. Szülővárosomban, Cegléden kezdtem focizni, a helyi vasutascapatban. Nagy terveim voltak. A játék jól ment, stabil ember voltam az országos bajnokság második- és harmadosztályában. Középcsatárként, illetve balszélsőként számítottak rám. A katonaság után visszakérültem a Ceglédi Vasutasba, a klub intézőjének köszönhetően pedig a helyi vonatási főnökségen kaptam munkát – 1977 márciusában így lettem vasutas.

Sportállást kapott, munkaidő-kedvezményrel dolgozott, csak a sportra kellett koncentrálnia.

Majdnem így volt, csakhogy reggel hat órától esztergályos voltam, majd a nyolcórás munkaidő után labdarúgó. Évekig játszottam Cegléden, egy súlyos sérülés azonban véget vetett a nagy álmoknak. Ennek ellenére annyira szerettem ezt a játékot, hogy heti egy-két mérkőzést kispályán még ma is vállalok. Az életem meghatározó része maradt a foci.

Ahogy a vasút is az lett?

Kezdetben gőzmozdonyok alkatrészeit javítottam fel mint esztergályos szakmun-

kás, majd belső művezető lettem a ceglédi vonatási főnökségnél. Munka mellett leérettségiztem, hamarosan már teljesítményértékeléssel, normatechnológusi és logisztikai feladatokkal is megbíztak, később pedig belső ellenőri teendőket is elláttam. A vonatási főnökség felszámolása után, 1992-ben Szolnokra kerültem normatechnológusi munkakörbe. Egy hónapra rá Budapesten, a Kerepesi úti gépészeti üzletágnál kötöttem ki, ahol szervezeti kérdésekkel és belső ellenőri ügyekkel foglalkoztam. Elvégeztem a tisztképzőt, előbb közép fokú, majd két felső fokú oklevelet is szereztem. Tanulmányi eredményeimnek köszönhetően munkát ajánlottak a MÁV vezérigazgatóságának ellenőrzési főosztályán. Több mint tíz évig, a MÁV-START megalakulásáig dolgoztam ott ellenőrzési szakelőadóként.

„Az a feladatunk, hogy a vállalatcsoport működésében feltárjuk a hiányosságokat.”

Miután az önálló személyszállító társaság megkezdte működését, a belső ellenőrzési szervezethez kerültem, és ismét tanulásra adtam a fejem: főiskolai diplomát szereztem. A MÁV-START-nál három évig dolgoztam. Nem terveztem munkahelyváltást, de amikor korábbi munkatársam, jelenlegi munkáltatóm, Szórád-Czakó Erzsébet belső ellenőrzési vezető feladatot ajánlott a TRAKCIÓ-nál, nem sokat gondolkodtam a váltáson. Három év „trakciós” munka után – az integráció miatt – ismét a MÁV-START belső ellenőrzési szakértője lettem. Sokat kellett tanulnom a szakmai előmenetelem érdekében, és még többet a főiskolai diplomáért. Közben otthon a feleségemnek egyedül kellett helytállni. Sokat köszönhetek neki.

És talán a sportnak is, ami edzettette.

A sportnak köszönhetem, hogy egészséges maradtam, és hogy tudok küzdeni. Húsz éve nem voltam betegálmányban. Egy-szer jártam orvosnál egy vállsérülés miatt.



Túlzok, ha azt mondom, hogy a belső ellenőroket a vasutasok nem igazán kedvelik?

Sokan félreértik a munkánkat. Az a feladatunk, hogy a vállalatcsoport működésében feltárjuk a hiányosságokat, és ezáltal sikeresebbé, eredményesebbé tegyük a vasúttársaságot. Minket nem a kollégák megbüntetése motivál, hanem a rendszerbéli hibák felderítése. Gyakran tapasztaltuk, hogy egyes kollégák inkább igyekeznek hátráltatni vagy félrevezetni bennünket. Ennek ellenére soha nem a felelősségre vonás volt a célunk, hanem a törvényes, szabályszerű működés elősegítése.

A magas kitüntetés birtokában hamarosan nyugdíjba vonul. Megszokta már ezt a gondolatot?

Ennél rangosabb díjjal talán nem is zárhatnám 42 éves aktív pályafutásomat. Pedig a közeli nyugdíjkorhatár miatt már le is mondtam arról, hogy valamilyen elismerésben részesülök még. Biztos vagyok benne, hogy hiányozni fognak a kollégák és a feladatok, viszont jó lesz végre a figyelmet az élet más területeire fordítani. Van egy csodálatos unokám, egy hatéves kislány, aki bearanyozza a napjainkat. Az idősebbik fiam 39 éves, sokáig cselgáncsozott, magyar bajnok volt, ma már edző. A fiatalabbik fiam 36 éves, a MÁV-START műszaki szakelőadója. A családból ő folytatja a vasutas pályát.

Szöveg és kép: Gaál Péter

Hogyan és miért újul meg az észak-balatoni vasút?



2015. június 20-án készült a fenti kép a badacsonyi állomáson. A szezon első gyorsvonata, a Budapest-Déli és Tapolca közt közlekedő 1972-es gyors akkor kapta meg a negyedik mozdonyát, hogy végre – két óra késéssel – célba érjen. Korábban is voltak már jelek bőven, hogy a 29-es vonalon fenntarthatatlanok a műszaki állapotok. A műszaki hibákból adódó rendszeres késések, a kínos tűzesetek régóta jelzik: ez így nem mehet tovább. Hiába a remotORIZÁCIÓ, 40-50 éves gépekkel ma már nem gazdaságos az üzem. A Balaton közlekedésfejlesztési stratégiáját kidolgozó és megvalósításáért küzdő Balaton Fejlesztési Tanács (BFT) ezért is változtatta meg véleményét, és állt ki a villamosítás mellett. 2015. június 20. csak azért szimbolikus időpont, mert ez volt az a nap, amikor elküldtem ezt a képet a kormány képviselőjének, végső aláírással a készülő dokumentációhoz. A többi már történelem: a 29-es vonal villamosítása bekerült a fejlesztések közé.

A Balaton déli partján addigra már javában haladt a vasút fejlesztése, több mint százmilliárd forintnyi forrást sikerült erre elnyerni. Megújult a pálya, az állomások, és megjelenhettek az új motorvonatok is. A szolgáltatási színvonal óriásit javult, ez meghozta az utasokat is, a magyarok visszatértek a Balatonhoz. Minden egyes forint, amit nem külföldön költenek el, itt marad,

s az országot gazdagítja. Az északi part vasútvonalát is hasonló színvonalúra kell fejleszteni, egyetlen település sem hátrébb való a másikkal. Azonban a 29-es nem része a transeurópai közlekedési hálózatnak (TEN-T), ellentétben a 30-asal, így sokkal nehezebb forrást szerezni rá. Első körben negyedannyit sikerült, mint a déli partra. Ez sem kis pénz, de ugyanazt elvárni tőle, mint a négyszer annyitól, nem kis aránytévésztés.

Sajnos vannak, akik nem képesek tudomásul venni, hogy dízelre többé nem adnak pénzt, a helyzet csak romlani fog. Olyanok is vannak, akik sok hamis információt terjesztenek, mindezt gyalázkodó hangnemben. Ők valójában nem a megoldást keresik. A gőzökorszaknál is rosszabb menetidők, a vonal forgalmának rendszeres összeomlása megkívánja, hogy a Balaton északi partján is megjelenjen a XXI. század. Ettől még Tapolca a NOHAB-ok paradicsoma marad, járni fognak a közkedvelt nosztalgia vonatok. Ma már a menetrendalapú infrastruktúra-fejlesztés a kiindulópont, a menetrendet pedig olyan járművek menetdinamikájára kell tervezni, mint a FLIRT vagy a Traxx. Jobb lenne, ha egyben valósulna meg a projekt, de most ebből a helyzetből kell kihozni, amit lehet. (A déli part villamosítása is több ütemben zajlott.)

A projekt célja eredetileg a Balaton vasúti körülményeinek és a villamosítás (és csak az) volt, de ezt sikerült úgy

felduzzasztani pályás igényekkel, hogy már nem volt finanszírozható. Mivel a 75 millió eurós összeghatáron belül kellett maradni, az illetékesek darabolni kezdték a projektet, sajnos nem mindig a műszakilag helyes módon. Nem véletlenül volt Aszófőre tervezve egy állomás, hiszen ott van 220 kV-os betáplálási lehetőség, oda került volna az első ütemben a mozdonycsere is. Ezt a tételt is lehúzták, és visszavágták az első ütemet Füredig. Emiatt viszont a vonal Szabadbattyánból való egyoldali betáplálása súlyos problémákat okozott volna. Itt ismét be kellett avatkozni; sok feszült egyeztetés után a 2x25 kV-os rendszer kiépítése lett a kompromisszum.

Miről is szól az első építési ütem: villamosítás Balatonfüredig, Polgárdi, Alsóörs, Balatonkenese és Balatonfűzfő állomás teljes újjáépítése, sk+55 cm-es magas peronokkal. Utóbbi kettőn most nincs is peron. A menetidő csökken, a megbízhatóság javul, megjelenhetnek az új, modern járművek, a vasút segíthet abban, hogy hosszabbra nyúljon a szezon. Új menetrendi struktúrát kell kialakítani, Füreden az átmeneti időszakra meg kell oldani a közúti átjáró zavarása nélküli mozdonycsereket. A 2021-es szezont már így kell lebonyolítani.

Munkát félbe hagyni nem szabad, a következő ütemben villamosítani kell Tapolcáig, onnan Ukkig és Keszthelyig, Tapolcán új állomás építésével. Ezzel ▶

komoly járatszervezési lehetőségek nyílnak meg, Sopron-Szombathely felől érkező vonatok forgathatók be a Balaton mindkét partjára, Keszthe-lyen csökken a vonatfordítási igény, az Akarattyá és Aliga közötti átkötéssel pedig létrejöhét a Balaton vasúti kör-járvhatósága. Ki kell építeni a központi forgalomirányítást, és ahol szükséges, a pályát is át kell építeni. Köszönjük mindazok áldozatos munkáját, akik lehetővé tették a Balaton vasútjának megújulását!

Dorner Lajos
közlekedési szakértő
Balaton Fejlesztési Tanács
Fotók: Joó Ferenc

Hozzászólásait az
ujzag@mav.hu címen várjuk.



Fejtsd meg!

A helyes megfejtést beküldők között könyvnyereményt sorsolunk ki. A megfejtés beérkezésének határideje: **2019. január 15.**

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

Legutóbbi feladványunk a következő mondat volt: „**Száz éve vált ki a MÁV-ból a zágrábi üzletvezetőség.**”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Takács Attiláné** miskolci olvasónknak!

Köszönjük, hogy velünk játszottak!

	VALAMI ALJÁNÁL LEVŐ	NULLA, SEMMI	ETELKA EGYIK BECE-NEVE	RÓMAI 100-AS LAVÓR SZÉLE!	VAD LÁBNYOMAINAK SORÁZ ILLETŐ	OLAJ, VÍZ STB. HALAD BENNE	RANG-JELZŐ ELŐTAG	LITER ADÁM ÉS ÉVA HARMADIK FIA	MARÓ HATÁSÚ AGASSI SPORTJA	FELÉM ÚT	EZEN A HELYEN	HOLLAND AUTÓK JELZÉSE	LERAKAT, MÁSKÉPP	NETTI-NEK IS BECÉZIK
1					ZÜGÖLŐDŐ ALKOTÓRÉSZE						TÖKSZÁR ET CETERA, RÖVIDEN			
SZOBAFESTŐ EGYIK ESZKÖZE				CUKORKAMÁRKA OLAJIPARI MÁRKA		BÚTORFAJTA RÖG-ESZME					FÉL PERC! SOK TÁ-LÁLAT A MECCSEN			
MÁTKA, MENY-ASSZONY							MACSKA-ÚZÓ SZÓ RÖVIDSÉG JELKEPE							
A BALATON IS EZ			OREGON FŐ-VÁROSÁ SZEMBEN											
TANULÓ VEZETŐ JELE		BOSSZÚS SZŐCSKA A FÖLDRE RAKAT			KORMOZÓ GÁZ AZ ÉSZT FŐVÁROS		SIKLÓS HATÁRAI! BÚTORFAJTA				TORINO FÖLŐYJA HAMM, EL-TÜNTET!		A MÚLT IDŐ JELE	
2														HÁZHOZ ÉRKEZIK A RENDELT TAXI
3	NŐI NÉV				MEGOLDÁSI MÓD AUSZTRIA NOB-JELE		HÁT HOGYNE! ZSÍROS ÁLLU							
... ARTOIS; BELGA SÖR-MÁRKA						VÉL, TÁJ-SZÓVAL HANGU-LAT		SZÉNA-HALOM ETIÓP HERCEG						
A BUDDHIZMUS JAPÁNI ÁGA				ÜREG BRIT FU-TÓ (SE-BASTIAN)		MARGARIN MÁRKAJA PÁRIZSI UTCA!					TENISZ-KELLÉK ATLÉTIKA, RÖVIDEN			
A MÁSIK OLDALRA MÚSOR KÖZEPE!			NÉPI HANGSZER PÁROS SZIV!				ERŐSEN DÖRZSÖL „C”						UGYAN, DEHOGY! A PIN-CÉBE	
					SÉRTŐ-DÖTT ÉSZAK, RÖVIDEN						SVÁJCI HŐS (VILMOS) FÉLIG ÜL!			
ÉVAD, MÁSKÉPP	Ö													

Program/ajánló

VOKE Vasutasok Széchenyi István Művelődési Háza, Budapest
December 28-án előszilveszteri retróbuli.

VOKE Egyetértés Művelődési Központja, Debrecen
December 16-án 10 órától a *Máltai karácsony – a télapó karácsonya* című előadást nézhetik meg a gyerekek.

VOKE József Attila Művelődési Központ, Dunakeszi
December 16-án 18 órákor kezdődik a Szentegyházi Gyermekefilharmonia *Aranyhangok ezüstvasárnapon* című előadása.

December 18-án 18 órákor városi karácsonyi hangverseny lesz a Dunakeszi Bárdos Lajos Általános Iskola és a művelődési központ szervezésében.
December 27-én 20 órától a Budapest Bár ad koncertet.



VOKE Arany János Művelődési Ház, Győr
December 14-én 18 órákor Virág Lajos fotóművész műveiből nyílik kiállítás.
December 31-én 17 órától hajnal 1-ig tart a MÁV-os természetjáró csoport szilveszteri rendezvénye.

VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház, Hatvan
December 18-án 18 órákor kezdődik a karácsonyi vasutas operettgála. Sztárvendégek: Tótpál Szilvia és Kurkó József.

VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház, Nagykanizsa
December 14-én 15 órákor kezdődik a generációk napja, amikor együtt mulat a város apraja és nagyja. A gálaműsorban közreműködik többek között a Bojtár Népzenei Együttes, a Pántlika Néptánc-csoport, a Kanizsa Táncegyüttes és a Kodály Zoltán Énekkar.
December 28-án 15 órától indul a vasutas óév búcsúztató.

VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, Nyíregyháza
December 20-án 14 órától *Karácsony a Vasutasban*. A program a Senior tánc-csoport műsorával kezdődik, majd a

művelődési házban működő nyugdíjas-csoportok előadásai következnek. A rendezvényt a Street Dance School tánc-kola látványos produkciója zárja.

VOKE Csomóponti Művelődési Központ, Szolnok
Új szakkört indít decembertől a művelődési központ: a szönyegszövés iránt érdeklődőket szombat délelőttönként várják.

December 8-án 18 órákor kezdődik a MÁV Férfikórus évadzáró koncertje.



Kossuth Múzeumhajó (Budapest V., Vigadó téri hajóállomás, 2-es ponton)
A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum november 20-án nyitotta meg a Kossuth Múzeumhajón az utasellátás és az Utasellátó vállalat történetét bemutató kiállítását. A tárlat a tervek szerint 2019. szeptember 1-jéig lesz látogatható.

2019

VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtára, Békéscsaba
Január 21–25.: a magyar kultúra hete.
Február 16-ig látható a 70 éves Körös-parti Vasutas Koncert Fúvószeneke-életét bemutató interaktív kiállítás.
Február 21-én fotókiállítás nyílik a Csabai Bihargók Turista Egyesület túráképeiből.

Március 25–30.: Vasutas Amatőr Művészeti Együttesek Fesztiválja (VAMF).
Március 27.: hagyományörző zenés est a Szászcsávás Banddel. Házigazda: Farkas Tamás, a Tabán Táncegyüttes művészeti vezetője.

VOKE Egyetértés Művelődési Központja, Debrecen
Január 15-én 16 órákor nyílik az intézmény érem-, bélyeg- és ásványgyűjtő köreinek közös kiállítása. A tárlat február 1-jéig lesz látható.

VOKE József Attila Művelődési Központ, Dunakeszi
Január 9-én 14 órától tartja utószilveszteri rendezvényét a Dunakeszi Nyugdíjas

Kiránduló Klub.

Január 11-én 19 órától újévi koncert (Farkas Ferenc-bérlet III.). Vezényel: Farkas Pál

Január 19-én minden érdeklődőt szeretettel várnak az Alma együttes koncertjére.
Március 9-én Halász Judit ad koncertet.

VOKE Arany János Művelődési Ház, Győr

Február 15-én 18 órákor nyílik Fülöp Péter fotográfus *Doku Hungary és Graffiti Party* című tárlata a *Kultúrházak éjjel-nappal* programsorozat keretében. A kiállítást megnyitja Dallos István fotóművész. Csellón közreműködik Villányi Péter.
Március 25-én 18 órákor *Ecce homo* címmel nyílik kiállítás Dániel István fotóművész alkotásaiból. A tárlatot Liziczai Miklós fotóművész nyitja meg.

VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház, Hatvan

Január 8-án 16 órától pótszilvesztereznek a vasutas nyugdíjasklubok.
Január 16-án 14 órától farsangi játszóház vidám jelmezek készítésével.
Január 22-én 17 órától ünnepi rendezvény a magyar kultúra napján a Sebő együttesrel.

VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, Nyíregyháza

Január 5–6.: a debreceni vasútmodellezők egyesületének kiállítása.
Január 21.: a művelődési ház versekkel, dalokkal, táncos előadással ünnepli a magyar kultúra napját.

VOKE Vasutas Művelődési Ház, Pécs

Január 3. és 6. között rendezik meg az 56. Mecsek Kupa Nemzetközi Bridzversenyt.

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház és Könyvtár, Székesfehérvár

Január 25-én rendezik meg a IX. *Országos Nyugdíjas Ki mit tud?*-ot.
Január 28-án 17 órákor nyílik Magyar Imréné kézműves és Stribu Viktor falfaragó közös kiállítása. A tárlat február 24-ig lesz látható.
Március 4-én 17 órákor *Az én világom* címmel nyílik kiállítás Bárdos Erika paverpol technikával készült képeiből. A tárlat március 28-ig tekinthető meg.

VOKE Csomóponti Művelődési Központ, Szolnok

Január 6-án 9-től 19 óráig: papagájkiállítás.

50 éve készült el a kormányzati motorvonat

Decemberben lesz ötven éve, hogy megszületett a háromrészes kormányzati motorvonat. Az első írásos dokumentációt 1965 decemberéből ismerjük, ekkor a KPM 1/7 B. osztályban tartott megbeszélésen foglalták írásba a tervezéshez szükséges „háromrészes külön célú motorvonat műszaki követelményei”-t, amit a Belügyminisztériumnak küldtek meg. A dokumentációban 19 pontban határozták meg a követelményeket az akkori Gépészeti Szakosztály illetékesei Tölgyes

Lajos főigazgató, az I/7. szakosztály vezetőjének irányításával. A háromrészes motorvonat három évvel később, 1968. december 16-án hagyta el a gyárat, majd – 50 km/h-s sebességkorlátozással – Budapest felé vette az irányt. Vasútarátként és a motorvonatok több mint húsz éven keresztül üzemeltetőjeként szeretném felhívni a kollégák és a vasúttársak figyelmét erre az évfordulóra.

Márta István részlegvezető

Fotó: MÁV SZK Archivum



125 éves a Szentés-Hódmezővásárhelyi Népkert vasútvonal



A Vasúttörténeti Alapítvány – a MÁV illetékes szervezeteinek és az érintett önkormányzatok bevonásával – október 19-ére megemlékezést szervezett a Szentés-Hódmezővásárhelyi Népkert vasútvo-

nal üzembe helyezésének 125. évfordulója alkalmából. Az ünnepség résztvevői a jubileumi napon a menetrend szerint közlekedő vonattal utaztak Népkert állomásról Szentésre. Népkert állomáson Hódmező-

vásárhely aljegyzője, dr. Tatár Zoltán, valamint Palatinus Gyula állomásfőnök mondott köszöntőt. A vonat a megszokottnál kissé ünnepélyesebb körülmények között gördült be a szentesi állomásra. A váróteremben Nagy József kuratóriumi titkár jelentése után Antal Balázs Tibor, az önkormányzat városfejlesztési bizottságának elnöke mondott beszédet, majd Kiss Imre, a szentesi vasútállomás főnöke ismertette a Szentés-Hódmezővásárhelyi Népkert vonalszakasz történetét. Ezt követően szolgálati menet indult a Motorgarázsba, a Vasúttörténeti Alapítvány emlékhelyére, ahol Mondy Miklós, a MÁV szegedi pályavasúti területi igazgatója üdvözölte a megjelenteket, majd Panyik Tóth János ismertette azt a kiadványt, amit a 125. évfordulóra a Vasúttörténeti Alapítvány kérésére szerkesztett. Valkai Csaba, a vasúttörténeti emlékhely kurátora gyűjteménye legújabb darabjait, dokumentumait mutatta be a résztvevőknek.



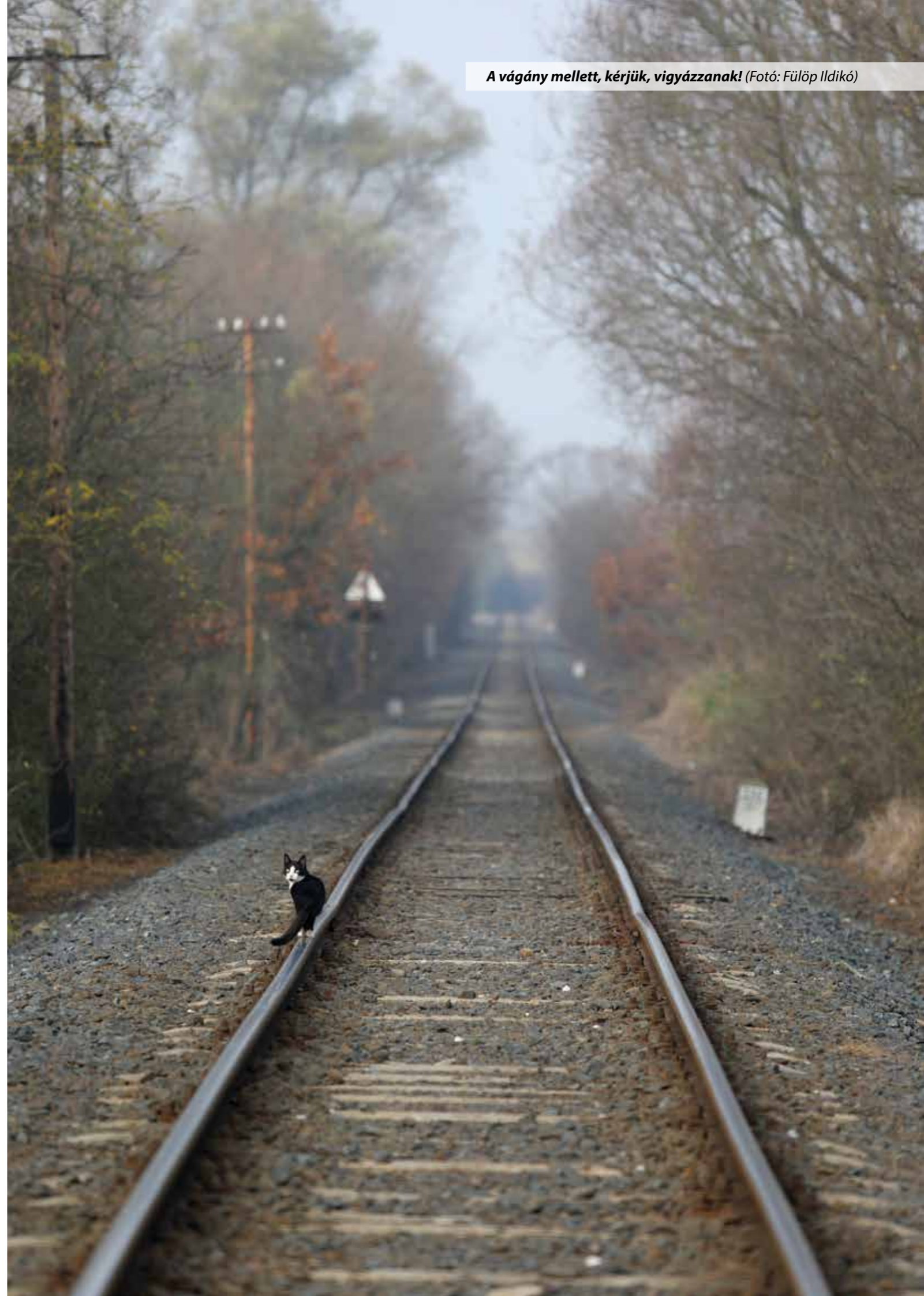
Megrendülten tudatjuk, hogy Szendrey András 2018. november 3-án, életének 67. évében, türelemmel viselt betegséget követően elhunyt. A MÁV Zrt. Szend-

rey András nyugalmazott igazgatót saját halottjának tekinti.

Szendrey András a Kandó Kálmán Villamosipari Műszaki Főiskola elvégzése után, 1970-ben tanulóként kezdte meg vasúti pályafutását. Három évvel később már villamos üzemelnőki munkakörben tevékenykedett a MÁV Keleti pályaudvari vontatási főnökségén, amely szervezeti egységnek hosszú évekig oszlopos tagja volt. 1980-tól vezetői pozíciókat töltött be a fenntartási csoportvezetőtől a műszaki szolgálati főnökig. MÁV-os pályafutását 1993. június 30-án fejezte be, majd a MÁV Nostalgiá Kft. alkalmazásába került, ahol ügyvezető igaz-

gatóként szűnt meg a munkaviszonya 2014. május 31-én. Kapcsolata a kft.-vel haláláig megmaradt, hiszen tulajdonosi jogokkal is rendelkezett a társaságban. A 2000-ben megnyitott Magyar Vasúttörténeti Park létrehozásában elvitathatatlán érdemei voltak. Egész munkássága alatt kiemelten fontosnak tartotta a vasúti értékek megőrzését, a nosztalgiautazásokat. Aktív nyugdíjas éveiben hozta létre a *Vasutazz Velünk!* közösséget, amelynek segítségével sok embert juttatott el vonattal Európa számos csodálatos helyére. Szendrey András november 15-én kísértük utolsó útjára Budapesten, a Farkasréti temetőben.

A vágány mellett, kérjük, vigyázzanak! (Fotó: Fülöp Ildikó)





Áldott, békés karácsonyt,
és eredményekben gazdag
új évet kívánunk!

