

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

# VASUTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

**MINDEN ELSZÁLLÍTOTT  
BICIKLI EGY ÚJ UTAS**

**AZ ÉV MÉRNÖKE:  
FALUCSKAI ANDRÁS**

**SZÉCHENYI-HEGYI  
GYERMEKVASÚT**

AHOVÁ MINDENKI VISSZAVÁGYIK

**A HOLLÁNOK DICSŐSÉGE  
ÉS TRAGÉDIÁJA**

**IC+ GYÁRTÁS-  
HATÉKONYSÁG-JAVÍTÁS**

INTERJÚ KERÉKGYÁRTÓ JÓZSEFFEL

**69. ÉVFOLYAM • 2019. MÁJUS**

bérmegállapodás • fenntarthatósági témahét • közlekedik a család • új szmsz • talent konferencia  
szakma sztár • nyílt nap • iránytábla • Szabó Attila • ultibajnokság

<b>Vezetői interjú</b>	4
Kerékgyártó Józseffel, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójával beszélgettünk	
<b>Hírvonal</b>	7
V-Busz, Közlekedik a család, Fenntarthatósági Témahét	
<b>HR-hírek</b>	10
Bérmegállapodás, Változott az SZMSZ, TALENT konferencia	
<b>Munkatársunk</b>	14
Vasutas gyermekek vasutas szülőkről	
<b>Leányvállalati hírek</b>	16
Jegyvizsgálók kézikönyve, Hős vezető jegyvizsgáló, Budapest elővárosi vasútvonalai	
<b>Büszkeségeink</b>	20
Az Év Mérnöke: Falucskai András	
<b>Anno</b>	22
A Hollánok dicsősége és tragédiája	
<b>Kétkerék</b>	24
Minden elszállított bicikli egy új utas	
<b>Ajánló</b>	26
Pályavasúti Nap, Horgászverseny, Gyermekvasút	
<b>Szabadidő</b>	28
Ahová mindenki visszavágyik: Széchenyi-hegyi Gyermekvasút	
<b>Mese</b>	31
Dízelsztori	

# ELŐSZÓ

## Egyedül nem megy...

...egyedül nem megy, egyedül nem megy, ha-ha-ha! – éneklí a két főszereplő a *Ripacsok* című magyar film ismert dalában. *Egyedül nem megy* – éneklí a két kabarészínész, de ez nem vicc. Mert egyedül tényleg nem megy. Hiszen nincs vonat állomás nélkül, nincs állomás sín nélkül, nincs sín karbantartás nélkül, nincs karbantartás gépek nélkül... És egyik sincs vasutasok, no meg utasok nélkül. Vasút csak együtt van. És ezt sajnos gyakran elfelejtjük mi, vasutasok.

Az elmúlt több mint 150 év alatt megszámlálhatatlanul sok szervezeti változás történt a nemzeti vasúttársaságnál – hol okkal és joggal, hol indokolatlanul. De nem az számít, hogy épp milyen társaságokra, igazgatóságokra, üzletágakra és osztályokra osztva működik a MÁV nevű vállalatcsoport. Nem lenne szabad ennek számítnia.

Mert MÁV csak egy van, és csak együtt van: MÁV-os, START-os, SZK-s, HÉV-es, FKG-s, KfV-s stb. kollégák együttes munkájának eredményeként (kérem, nézzék el nekem, hogy nem teljes a leányvállalatok felsorolása). Így kellene működnünk, mégis sokszor inkább fújunk egymásra: irigykedünk, féltékenykedünk, gáncsolunk, és a végső cél elérése felett tort ülnek a kicsinyes, egyéni érdekek.

Szerencsére vannak ellenpéldák is. A 80a vonal felújítása kapcsán azért kaptak MÁV-os és START-os kollégák elismerést, mert a vonatpótlás megszervezése során példa-

mutatóan, csoportszintű együttműködéssel oldották meg a rájuk osztott feladatokat. Vagy ott van Leskó István hídvizsgáló technikus munkatársunk esete, aki február elején egy tragikus tűzesetben a feleségét és az otthonát is elvesztette. A vasutasok csoportszintű összefogásának köszönhetően áprilisig több mint 3 millió forintnyi adomány gyűlt össze, amely ugyan nem pótolja kollégánk veszteségét, és talán a teljes anyagi kárt sem fedezi, mégis nagyon sokat jelenthet számára. Mert együttéreztek vele, mert kiálltak mellette, mert támogatták. Mert nem hagyták magára.

Ugyanígy nem szabad széthúzással magára hagynunk a magyar vasút, a MÁV ügyét sem. „A nemzeti vasúttársaság akkor lesz sikeres, ha mindenki elvégzi a maga feladatát, és az együttműködés során nem ellentétek, konfliktusok keletkeznek, hanem szinergiák szabadulnak fel” – mondja Kerékgyártó József, a MÁV-START vezérigazgatója a lapunk 4. oldalán kezdődő interjúban. Szerinte most megfelelő ehhez a csillagok állása.

Úgy legyen.

Soós Botond  
szerkesztő

### Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna • Hírszerkesztő: Soós Botond

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Dóka Gábor, Hum Krisztina, Legát Tibor, Soós Botond, Tevan Imre

Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.

Telefon: 06 1 511-3801 • E-mail: ujsag@mav.hu

Címlap: Molnár Zsolt

Fotók: freepick.com, Fülöp Ildikó, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, Soós Botond

Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Soós Botond



# Együtt, egy irányba

Személyi változás történt nemrég a MÁV-csoport legfontosabb leányvállalata, a MÁV-START Zrt. élén: 2019. február 20. óta Kerékgyártó József vezeti a személyszállító vasúttársaságot. Az új vezérigazgatóval a szolgáltatói szemlélet fontosságáról, a közösségi közlekedési ágak összehangolásáról, az IC+ kocsik fejlesztéséről és a csoport-szintű összefogásról is beszélgettünk.

**Korábban a kiterőgyártással foglalkozó VAMAV Kft. ügyvezető igazgatójaként dolgozott, majd 2018. február 1-jétől a MÁV FKG Kft.-t irányította. A feladat egyik cégnél sem volt kicsi, de a MÁV-START vezérigazgatójaként a kihívás és a felelősség is jóval nagyobb. Meglepetésként érte, hogy önt kérték fel a személyszállító vasúttársaság vezetésére?**

Az érzés kettős volt: egyrészt nagy büszkeséggel töltött el, hogy rám esett a választás, másrészt ilyenkor egy kicsit meg is ijed az ember a feladat súlyától, de ez utóbbin túl tudtam tenni magam. A MÁV-START nagy cég, ahol jelentős dolgokat lehet megvalósítani, létrehozni. Mi vagyunk a MÁV-csoport arca, legtöbbször mi találkozunk a vevőkkel, azaz az utasokkal. És ez megtisztelő.

**A személyszállító vasúttársaságnál kiemelt szerepet kapnak az utasok és a hozzájuk kapcsolódó szolgáltatások. Mit lát a legfontosabb feladatnak ezzel kapcsolatban?**

Az egyik legnagyobb kihívás az új stratégia megalkotása, hogy a működésünk koncentrálttá, szervezetté váljon. A másik, hogy elfogadtassuk magunkat az utasokkal, mert – valljuk be őszintén – a MÁV-csoport megítélésének van még hová fejlődnie. Úgy gondolom, a MÁV-START-nak példát kell mutatnia a szolgáltatási színvonal emeléséből. Nyitottnak, megértőnek kell lennünk az utasok gondjai és igényei iránt. Meg kell győznünk őket és a munkavállalóinkat is arról, hogy tovább tudunk lépni, hogy fejlődni fogunk, méghozzá jelentősen. És természetesen ténylegesen is fejlődnünk kell.

**Véleménye szerint hol van szükség előrelépésre?**

Több területre kell koncentrálni, de minden változtatásnak egy irányba kell mutatnia: kiváló színvonalon működő, professzionális szolgáltatócéggé kell tenni a MÁV-START-ot. Valamikor a jövőben megnyílik a vasúti személyszállítási piac, konkurenset kapunk, akikkel fel kell vennünk a versenyt. Hogy erre mikor kerül sor, még nem tudjuk pontosan, és – legyünk őszinték – egyelőre nem is vagyunk felkészülve rá. Én mindenestül igyekszem úgy meghozni a döntéseimet, mintha már itt lennének a versenytársak. Ahhoz, hogy piacképesek legyünk, szükség van új járművekre és egyéb beruházásokra, de nem csak ezekre. Ugyanennyire fontos a szervezettség, a tisztaság, a folyamatok

rendbetétele. Erősíteniünk kell az értékesítéshez és az utastájékoztatáshoz kapcsolódó szervezeti egységeket, amelyeket eddig némileg elhanyagolt a vállalat. Mindezt a MÁV-csoport többi tagjával összehangoltan kell tennünk, igazodva a vasúttársaság 2030-ig szóló stratégiájához. Fontos, hogy a leányvállalatok ne elszigetelten végezzék a munkájukat, hanem együttműködve, egymás igényeit szem előtt tartva. A MÁV-csoporton belül a MÁV-START a „vevő”, és közösen kell dolgoznunk azért, hogy a START-on keresztül az utasok minél magasabb színvonalú szolgáltatásokat vehessenek igénybe.

„FONTOS, HOGY A MÁV-CSOPORT VÁLLALATAI NE ELSZIGETELTEN VÉGEZZÉK A MUNKÁJUKAT, HANEM EGYÜTTMŰKÖDVE.”

**Hogyan lehet elérni, hogy a szolgáltatói szemléletet széles körben magukénak érezzék a kollégák?**

Az első és legfontosabb: beszélni kell róla. El kell mondani a beosztottnak és a vezetőknek is, hogy mi volt, hol tartunk, és hová szeretnénk eljutni. El kell mondani, hogy mi nem jó, és nem szabad szégyenlősködni. Ez nem azt jelenti, hogy mutogatunk az elődeinkre, de be kell vallanunk, hol vagyunk lemaradva. Ezután meg kell határozni az irányt, majd meg kell kérdeznünk a munkatársakat, hogy szerintük hogyan lehetne fejlődni az érintett területeken. A kollégáknak rengeteg jó ötletük, elképzelésük van, amelyeket a vezetés döntése szerint fogunk hasznosítani. A második fontos tényező, hogy a pozitív változások már elkezdődtek. Ilyen például a végrehajtói szolgálat és a középvezetők képzése, amit még az előző vállalatvezetés indított el, nagyon helyesen. Mi ezt folytatni fogjuk. A harmadik összetevő a következetesség: ha például egy vezetői értekezleten kitűzünk bizo-

nyos célokat, akkor azokat rögzítsük, kérjük számon, vitassuk meg, és ha nem tudunk előrelépni, beszéljük meg, miért nem. Folyamatos és szervezett munkavégzésre van szükség, kapcsolódás és hirtelen irányváltások nélkül. Minden tevékenységnek egy irányba kell mutatnia: a szolgáltatási színvonal emelése és az utasbarát közlekedés irányába. A vasút a közösségi közlekedés gerince, ezért a MÁV-csoport felelőssége is, hogy a Volánnal és más szolgáltatókkal összefogva az egyénitől a közösségi közlekedés felé tereljük az utasokat. Ennek megvalósítása nyilván kompromisszumokat igényel: a hatékonyságot rontó párhuzamosságokat elkerülendő lehet, hogy egyes járatokat meg kell szüntetni. Az optimalizálás során félre kell tennünk az egyéni érdekeket, és egymást kell segítenünk a többi szolgáltatóval.

**Az összehangolás része lesz a közös jegyértékesítés is?**

Az utasok számára az lenne ideális, ha bárhol tudnának olyan jegyet váltani, amely egyaránt jó a MÁV-START, a MÁV-HÉV, a Volán és a Budapesti Közlekedési Központ járataira. Még nem tartunk itt, de az iránynak ennek kell lennie. Igaz, nem lesz egyszerű megvalósítani.

**A START eredményességének egyik legfontosabb mércéje az utasszám. Mik a közép- és hosszú távú célok e téren?**

Homolya Róbert elnök-vezérigazgató úr egy szép, kerek számot szokott említeni: 200 milliót; az biztos, hogy mindenképpen növelni kell az utasszámot. A rendszerváltás után beindult a motorizáció, mindenki gépkocsit vett, autópályák épültek, kevesebben választották a vasutat – mi pedig megrekedtünk a 140 milliós éves utasszám körüli szinten. Ezen túl kell lépnünk, már csak azért is, mert Budapest elővárosaiiban két-három éven belül az ingázók egyetlen mentsvárát a kötöttpályás közlekedés jelenti majd. Fel kell készülnünk erre, és mivel a vasúton a követési idők adóttak, a megoldás a járművek szállítóképességének bővítése. Eddig 11 plusz 8 emeletes motorvonatot rendeltünk meg, de reményeink szerint a keretből fennmaradó 21 járművet is beszerezhetjük, mert szükség lesz rájuk. A terveinkben eddig mindig nagyságrendileg 140 millió utassal számoltunk; ha fejlődni szeretnénk, biztosítanunk kell a szükséges feltételeket.

**Tervezik más új járművek beszerzését is?**

A már említett 2030-as stratégiában szerepel további motorvonatok vásárlása is. De emellett nagyon fontos az IC+ kocsik gyártásának tényleges beindítása, hogy folyamatosan és nagyobb számban készüljenek a járművek. A program második ütemében vezérlőkocsikat is szeretnénk készíteni, amihez meg kell terveznünk a prototípust és a gyártástechnológiát. Lényeges az is, hogy ezeket az új kocsikat korszerű vontatójárművek továbbítsák, vagyis mozdonyokat is be kell szereznünk – ennek előkészítése már folyamatban van.

**A sajtóban számos kritika érte az IC+ kocsik fejlesztését. Mi a véleménye, jogosak voltak az észrevételek?**

Szeretném leszögezni, hogy az alapkonceptió és a termék szerintünk jó, a tavalyi InnoTrans szakkiállításon, Berlinben is

rengeteg külföldi partner érdeklődött az IC+ iránt. A Szolnoki Járműjavító viszont alkalmatlan volt a sorozatgyártásra, mert azt nem választották el eléggé a karbantartástól. Nem volt jó az erőforrások elosztása, nem dolgozták ki megfelelően a technológiát, hiányzott a szükséges logisztika, a minőségbiztosítás és a teljesítményösztönzés is. Most úgy tűnik, hogy stabilizálódik a helyzet: a kollégákkal és egy külső tanácsadócéggel együtt bevezetünk egy hatékonyságjavító programot, amely révén megfelelő, stabil minőségben gördülnek majd ki az IC+ kocsik a gyárkapun. Sokszor mondtunk hasonlókat, most már bizonyítanunk kell. Az első bizonyíték az a 20 jármű lesz, amelyeket július végéig kell elkészítenünk. Ha ez sikerül, akkor a folytatást illetően is bizakodhatunk. Ugyanakkor el kell oszlatnom egy félreértést: képesek lehetünk havi három-négy kocsi gyártására, de ez önmagában nem elég az 1500 darabos, rossz műszaki állapotú járműállomány megújításához.

### A vasút vonzóbbá tételéhez utascsalogató szolgáltatások is kellenek. Például fedélzeti utasellátás...

Így van, az előttünk álló nyár során a balatoni közlekedésben büfészolgáltatást vezetünk be az InterCity járatokon. Ha az újítás elnyeri az utasok tetszését, reményeink szerint más IC-ken is megjelenhet ez a szolgáltatás. De fontos, hogy ne essünk túlzásba: meg kell találnunk az arany középutat az utasigények, a kereslet, a megfelelő színvonal, a fenntartható kínálat és a gazdaságosság között.

### Ha már középút: a MÁV-START vezérigazgatója számára létezik ilyen a munka és a magánélet között egyensúlyozva?

Általában igen, de nem a feladat elején. Akárcsak a sportolónál, itt is igaz, hogy ha nagy eredményt akarunk elérni, el kell tolnunk a súlypontokat. Az én energiám is véges, és a nap nekem is 24 órából áll, ezt kell beosztanom. Most a munkáról szól minden: be kell indítani azokat a folyamatokat, változásokat, amelyekről beszéltünk. Ez bizony strapás. Otthon a családdal is megbeszéltem a dolgot, elfogadják a helyzetet. Persze nem lehet sokáig így csinálni, fontos, hogy a munka és a magánélet hosszú távon egyensúlyba kerüljön. Meggyőződésem, hogy stabil családi háttér nélkül senki nem lehet jó vezérigazgató.

### És amikor már nagyon szükségét érzi az egyen- vagy inkább ellensúlyozásnak, mi nyújt önnek kikapcsolódást?

A sport mindenképpen. A szellemi munkához is szükség van megfelelő fizikai állóképességre, és a sport kiváló a munkahelyi feszültségek levezetésére. Futni és teniszezni szoktam, kint lenni a friss levegőn, sokszor a családdal együtt.

### Együtt a munkában, együtt a családban. Többször említette ezt a szót. Ez lenne a siker kulcsa?

Így van. A nemzeti vasúttársaság akkor lesz sikeres, ha mindenki elvégzi a maga feladatát, és az együttműködés során nem



## A MÁV-csoport 2030-as stratégiájának főbb elemei

### Pályasebesség Budapest és a megyei jogú városok között:

- 100 ezer lakos feletti városok: 120–160 km/h
- többi megyei jogú város: 100–120 km/h

### Budapest és térségének fejlesztése:

- Nyugati pályaudvar központtal új főpályaudvari rendszer létrehozása, a Keleti pályaudvar ehhez igazított fejlesztése
- elővárosi vasúti szakaszok forgalmi igények szerinti fejlesztése
- Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2. terminál vasúti kapcsolatának kiépítése
- MÁV-HÉV korszerűsítése (pályák, állomások, járművek, utastájékoztató)

### Személyszállítási szolgáltatások fejlesztése:

- pálya- és állomásfelújítások
- új motorvonatok beszerzése
- IC+ személy- és vezérlőkocsik gyártása
- FLIRT motorvonatok egységesítése
- több áramnemű mozdonyok beszerzése
- járműfelújítások (Talent, CAF, DVJ)
- távolsági járatok rendszerének (InterCity) megújítása
- vonzó menetrend
- korszerű utastájékoztató
- modern jegyértékesítés

### További célok:

- környezetterhelés csökkentése
- vasúti digitalizáció kiterjesztése
- határon túli nagyvárosok gyorsabb elérhetőségének biztosítása
- Magyarország áru fuvarozási tranzitszerepének erősítése
- pályakarbantartó géppark korszerűsítése

Most úgy tűnik, hogy jó a csillagok állása nemcsak a MÁV-csoporton belül, hanem a minisztériumoknál is: mindenki egy irányba húz. Nagyon bízom abban, hogy a vasút új és sikeres időszaka előtt állunk.

Soós Botond



## Mihamarabbi gyógyulást kívánunk kollégáknak!

Kókány Rolandot, a MÁV-START Zrt. jegyvizsgálóját 2019. március 10-én reggel, szolgálat közben egy nem megfelelő jeggyel rendelkező utas bántalmazta. Kollégánk nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett: eltört az állkapcsa. A bántalmazót a rendőrségőrizetbe vette. A személyszállító vasúttársaság vezérigazgatója, Kerékgyártó József képviselője Valet László kabinetvezető tett személyes látogatást munkatársunknál, és a vezérigazgató által írt levél mellett egy ajándécsomaggal kívánt mihamarabbi gyógyulást neki.

Roland elmondta, hogy nagyon szereti a munkáját, így meg sem fordult a fejében, hogy a történet miatt elhagyja a társaságot, azonban mielőtt visszatérne dolgozni, szeretné tesztelni magát a tömegben. Sérülései miatt állkapcsát több helyen lemezekkel kellett összefogni, és számos fogászati beavatkozás is vár rá, de reményei szerint hamarosan újra a fedélzeten szolgálhat.

## Több mint 1800 zsák szemetet gyűjtöttek össze vasutasok

Idén rendezték meg nyolcadik alkalommal a TeSzedd! – Önkéntesen a tiszta Magyarországért akciót március 18. és 24. között. A vasúttársaság 1035 alkalmazottja az egész országban, 82 helyszínen gyűjtötte az elhagyott hulladékot, amelyekkel 1800-nál is több zsákot töltöttek meg. A munkában részt vevő valamennyi munkatársunknak köszönjük, hogy csatlakoztak a kezdeményezéshez! A vasutat érintő legjelentősebb környezeti problémák egyike az illegális hulladék kérdésköre, a MÁV évente átlagosan 2-3000 tonna nem vasúti tevékenységből származó hulladékot szállít el a területeiről. A cégcsoport nemcsak a mostani akció keretében, hanem egész évben folyamatosan gondoskodik az illegális hulladék elszállításáról. Szerződéses partnerei bevonásával 2019-ben eddig 584 tonna jogszerűtlenül elhelyezett szemetet gyűjtött össze és vitett el a vasúttársaság. A vasúti területek megtisztítása és tisztán tartása a vasúttársaság fontos feladata, ez azonban csak akkor járhat tartós eredménnyel, ha az elvégzett munkát értékelő és a tisztaságot megbecsülő lakóközösségek is együttműködnek a környezet megóvásában.



## Együttműködési megállapodást kötött a MÁV-START és a V-Busz

A MÁV-START Zrt. április elején együttműködési megállapodást kötött a V-Busz Veszprémi Közlekedési Kft.-vel, amelynek célja – a kormányzati, önkormányzati és szolgáltatói célkitűzéseknek megfelelően – a Veszprémet érintő közösségi közlekedés összehangolása. A felek szándéka a versenyképes, térségi szinten koordinált, a felmerülő utazási igényeket követő, magas szolgáltatási színvonalú közlekedési közszolgáltatási rendszer kialakítása. Ennek értelmében a két vállalat kölcsönösen támogatja egymás munkáját, jelentős hangsúlyt fektetve a vasúti és a helyi személyszállítási közszolgáltatók közötti hálózati, menetrendi és tarifális együttműködés kialakítására.

Fontos célkitűzés, hogy a V-Busz Kft. a korábbinál gyakrabban és több helyi járatot szolgálja ki a veszprémi vasútállomástól. A MÁV-START valós idejű menetrendi információkat biztosít a Veszprémbe érkező és onnan induló vonatokról a V-Busz számára – ennek köszönhetően a vonatok és a helyi buszok csatlakozása jobban szervezhető és rugalmasabban alakítható lesz, figyelembe véve az esetleges késéseket is. A későbbiekben közös díjtermékek bevezetését is tervezik, így a szolgáltatás díjszabási oldalról is előnyösebb választás lehet az utazók számára. Hosszú távú cél, hogy a kombinált vasúti-helyi eljutás az autóbussznál egyszerűbb és jobb szolgáltatást biztosítson a Budapest–Veszprém viszonylatban.

## MÁV-os és START-os kollégákat jutalmaztak



**Farkas János** forgalmi koordinátor, MÁV Zrt.  
**Holub Béla** személyszállítási szakértő, MÁV-START Zrt.  
**Juhász Csilla** üzemviteli szakelőadó, MÁV-START Zrt.  
**Kiss Gábor** budapesti pályavasúti területi igazgató, MÁV Zrt.  
**Lénárt István** állomásfőnök, Gödöllő, MÁV Zrt.  
**Miklós Zsófia** marketingkommunikációs osztályvezető, MÁV Zrt.  
**Sinkovics Tibor** menetrendtervezési szakértő, MÁV-START Zrt.  
**Széplaki Attila** állomásfőnök, Keleti pályaudvar, MÁV Zrt.

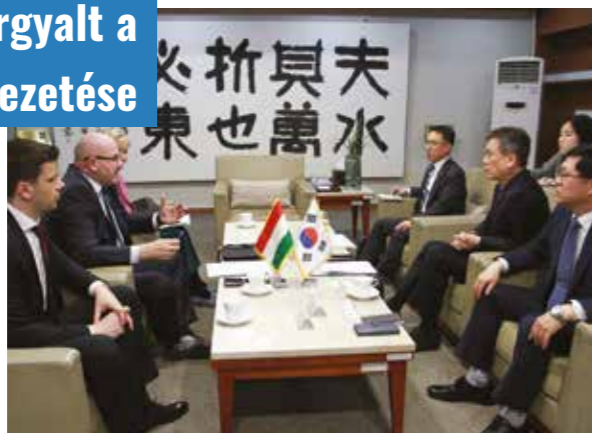
Gratulálunk a kitüntetetteknek!

A Budapest–Hatvan vasútvonal felújításának jelenlegi fázisában, 2019. február 4. óta szünetel a vonatforgalom Pécel és Aszód között, a munkálatok ideje alatt vonatpótló buszokkal és a MÁV-HÉV Zrt. járataival lehet utazni a szakaszon.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a vonatpótlás megszervezése során tanúsított kimagasló, csoport-szintű együttműködésért és példamutató hozzáállásért nyolc munkatársunkat részesítette elismerésben március 27-én.

## Koreában tárgyalt a MÁV vezetése

Az ázsiai ország fővárosában, Szöulban rendezték meg 2019. április 8. és 12. között a Vasutak Együttműködési Szervezete (OSZSZD) Vezérigazgató Konferenciájának XXXIV. ülését, amelyen a MÁV-csoportot dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt.



elnök-vezérigazgatója, Völgyesi Zsolt általános és műszaki vezérigazgató-helyettes, Kukoda Bernadette nemzetközi kapcsolatokért felelős igazgató, Lopert Dániel kommunikációs igazgató és Tóth Katalin nemzetközi szakértő képviselte.

A rendezvényen ismertették az OSZSZD szakbizottságainak 2018-as beszámolóit, és szó esett többek között a vasutak közötti elszámolások menetéről, a tartozások rendezéséről, a vasúti

fuvarozási szakképzés kérdéseiről, valamint a szervezet jövő évi munkaprogramjáról is.

A MÁV delegációja részt vett több kétoldali találkozón, tárgyaltak a koreai vasúttársaság, a Korail vezetőivel és a Hyundai Rotem vasútjármű-gyártóval is. A magyar szakemberek a Lengyel Államvasutak (PKP) menedzsmentjével a Varsó–Prága–Pozsony–Budapest viszonylatú nagy sebességű vasút fejlesztéséről egyeztettek.

## Ismét Közlekedik a család



A körültekintő, megfontolt és példamutató közlekedés szabályaival a legfiatalabbaknak érdemes minél korábban megismerkedniük, az idősebbeknek pedig sosem árt azokat újra és újra átismételniük. Az ORFK-Országos Baleset-megelőzési Bizottság – szakmai támogató partnereivel együtt – ezért idén is meghirdette a *Közlekedik a család* közlekedésbiztonsági vetélkedőt. A területi versenyeket 2019. április 13. és június 1. között rendezik meg húsz helyszínen, többnyire megyeszékhelyeken. A vetélkedőre minden olyan, magyarországi lakóhellyel rendelkező család nevezhet, amelyben legalább az egyik szülő rendelkezik érvényes B kategóriás vezetői engedéllyel, továbbá 6 és 17 év közötti gyermeke(ke)t nevelnek. A verseny fődíja egy Škoda Fabia személygépkocsi.

Részletek: [www.kozlekedikacsalad.hu](http://www.kozlekedikacsalad.hu)

## Különleges tanórák és üzemlátogatások MÁV-os szakemberekkel

A 2019. március 18. és 22. közötti Fenntarthatósági Témahét keretében a vasúttársaság szakemberei interaktív tanórákon és üzemlátogatásokon hívták fel az iskolások figyelmét a környezet védelmének fontosságára és a vasút szerepére a fenntarthatóság megvalósításában. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója március 21-én Egerben, az Eszterházy Károly Egyetem gyakorlóiskolájában *Felelősen a környezetért* címmel tartott tanórát, az intézmény egykori növendékeként. Völgyesi Zsolt stratégiai vezérigazgató-helyettes ugyanezen a napon két győri középiskolába – a Kazinczy Ferenc Gimnáziumba és a Révai Miklós Gimnáziumba – látogatott, március 22-én délelőtt pedig a kiskunfélegyházi Móra Ferenc Gimnázium tanulói találkozhattak a vasúti vezetővel.

A tematikus hét eseményeinek szervezésével, valamint a kapcsolódó vetélkedő és pályázat ajándékainak és fődíjainak biztosításával a MÁV-csoport kiemelt támogatóként járult hozzá az iskoláskorú gyermekek környezettudatos neveléséhez. A rendezvénysorozat megnyitóján Kerékgyártó József, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója kiemelte, hogy a fenntarthatóság elősegítésében a vállalatcsoport felelőssége kétszeres: „Miközben a vasúttársaságnak a lehető legmagasabb színvonalú szolgáltatásokat kell nyújtania utasai és üzleti partnerei számára, kiemelt figyelemmel kell lennie a környezetterhelésre, a fenntartható működés kialakítására.”

A Fenntarthatósági Témahét során vasutas kollégáink 19 különleges tanórán mutatták be a diákoknak a MÁV-csoport mindennapjait. Emellett nyolc vasúti telephelyen tartottak üzemlátogatásokat, így összesen 11 iskolai csoport leshegett be a kulisszák mögé.





# Nagy sikerrel zárult a MÁV-csoport negyedik nyílt napja



Az április 11-én tartott rendezvényen 174 kollégánk várta az érdeklődő középiskolai és egyetemi diákokat a budapesti Magyar Vasúttörténeti Parkban. A nyílt nap elsősorban azoknak a fiataloknak szólt, akik szeretnék jobban megismerni a vasúttársaság működését, és lehetséges jövőbeli munkahelyükként gondolnak a MÁV-csoportra.

A különböző szakterületek 18 szakmaszigeten mutatták be tevékenységüket, és a diákok tájékoztatást kaptak a választható ösztöndíjakról, illetve a pályakezdő diplomásoknak szóló programokról is. A több mint 600 látogató nemcsak a vasúti szakmák képviselőivel találkozhatott, beszélgethetett, hanem számos interaktív programban, játékban is részt vehetett, kipróbálhatták többek között a mozdony- és forgalmi szimulátort, valamint egy terepasztalt is.

A MÁV-csoport kiemelt hangsúlyt fektet a szakember-utánpótlás biztosítására, s ennek érdekében minél több lehetőséget felhasznál arra, hogy kapcsolatot teremtsen a pályaválasztás előtt álló diákokkal.

## Vasutas diákok is versenyeztek a Szakma Sztár Fesztiválon

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium döntése alapján 2019-ben a közlekedés szakmacsoport Országos Szakmai Tanulmányi Versenyét (OSZTV) a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara szervezte meg, így a vasutas képzések szakmai döntőjére idén már a széles közönség előtt nyitott, 12. alkalommal megrendezett Szakma Sztár Fesztiválon került sor.

A budapesti rendezvény célkitűzése a fizikai szakmák és az azokra épülő, magasabban kvalifikált szakképesítések társadalmi presztízsének és vonzerejének növelése, a szakmatanulás népszerűsítése. A programon 15 ezer látogató vett részt, 70 százalékuk általános iskolás, 6-7. osztályos, pályaválasztás előtt álló gyermek volt. A középiskolákban tanulható vasutas szakmák közül a döntőbe egyedül a vasútforgalmi szolgálattevői képzés versenyzői jutottak be.

A döntőben ezúttal a száraz elméleti tudás felmérése helyett a gyakorlati ismeretekre helyeződött a hangsúly, a versenyfeladatokat a TerVez2 vasútforgalmi szimulátorban kellett teljesíteni. Az iskolai oktatásnak nem része a szimulátor kezelése, ezért a döntőbe jutott tanulók számára a MÁV Zrt. külön felkészítést szervezett.

### A verseny helyezettei:

1. Demkó Dániel, Szolnoki Műszaki SZC Rózsa Imre Középiskolája és Kollégiuma, Újszász
2. Tóth Klaudia, Szekszárdi SZC Apáczai Csere János Szakgimnáziuma Szakközépiskolája és Kollégiuma, Dombóvár
3. Lipták István, Kisvárdai SZC Kandó Kálmán Közlekedési Szakgimnáziuma és Dr. Béres József Kollégiuma, Záhony



## Lendülettel megoldások a 2019-es TALENT konferencián

Idén is a TALENT konferenciával zárult a MÁV-csoport másfél évig tartó Pályakezdő Diplomás Programja. A március 28-i eseményt a budapesti Baross Gábor Oktatási Központ felújított előadótermében rendezték meg, a napot Dobás László oktatási központ-vezető nyitotta meg. A korábbi évekhez hasonlóan most is csoportszintű konferencián 24 fiatal kolléga vállalkozott arra, hogy választott témáját egy legfeljebb 25 perces előadás keretében ismertesse a zsűrivel és a hallgatósággal. Ezúttal csoportmunkára is volt lehetőség: egy-egy témához több különböző vállalattól, illetve szakterületről érkező kolléga is csatlakozhatott. A MÁV Zrt. részéről 16-an, a MÁV-START Zrt.-től 6 fő, a MÁV FKG Kft. képviselőjében pedig 2-en tartottak prezentációt; az előadók valamennyien 2017-ben indították el vasútszakmai karrierjüket.

Az előadásokat nyolc vasútszakmai, illetve a humán irányításért felelős vezető bírálta el, egyenként értékelve az előadókat. Vendégként érkezett a zsűriben a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Villamos Energetika Tanszékének docense és csoportvezetője, dr. Ladányi József, aki külső szemmel segítette a döntéseket. Völgyesi Zsolt, a MÁV Zrt. általános és műszaki vezérigazgató-helyettese is aktív szerepet vállalt a zsűriben: többször jelezte az előadók számára témájuk fontosságát, és kérte, hogy a fejlődés érdekében továbbra is hasonló odafigyeléssel és kritikus szemmel

tekintsenek munkájukra. Az előadásokat mintegy ötven meghívott vendég hallgathatta meg, a programhoz dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató is csatlakozott.

A vasúttársaság Pályakezdő Diplomás Programja több mint tíz éve ad szakmai és humán segítséget a kezdeti beilleszkedéshez azoknak a felsőfokú végzettségű fiataloknak, akik új belépőként csatlakoznak a MÁV-csoporthoz. A friss szemléletű kollégák évről évre bemutatják a vállalat felső vezetői, vasútszakmai igazgatói, szakértői, valamint saját munkáltatói jogkörgyakorlóik előtt mindazt a tudást és tapasztalatot, amelyre addigi pályafutások során szert tettek. Egyúttal véleményt formálhatnak a munkafolyamatokról, amelyekben részt vesznek, ízelítőt adhatnak szakterületük sajátosságai-ból, valamint bemutatják személyes érdekeltégüket egy-egy projekt vagy feladat kapcsán.

### Végeredmény

I. hely: Erdei Nóra – Árva Gergő (MÁV Zrt.)

Ingtalanleltárban alkalmazható informatikai rendszerek fejlesztése

II. hely: Kovács Balázs Dorottya – Szmeskó Balázs – Horváth András (MÁV Zrt.)

Irány a pálya!, avagy a szakaszmérnöki képzés gyakorlatiasan újragondolva

III. hely: Bencs Orsolya – Orosz Zsolt (MÁV Zrt.)

Keleti pályaudvar vizuális utastájékoztatása

Kiemelt zsűridíj: Bencs Orsolya – Orosz Zsolt (MÁV Zrt.)

Keleti pályaudvar vizuális utastájékoztatása



## Én azért vagyok büszke apura...

Mennyire tartják a vasutas gyermekek vagánynak, hősiességnek vagy éppen csodálatosnak szülei munkáját? Mit gondolnak a vasút működéséről és szülei abban elfoglalt helyéről? Gyermeknap közeledtével úgy gondoltuk, beszéljenek erről ökö maguk!

### TALLÉR ROLAND JEGYVIZSGÁLÓ ÉS KISFIA, DOMINIK

**Tudod-e, hogy mivel foglalkozik a MÁV-csoport, és azon belül mit csinál apukád?**

A MÁV vonatozással foglalkozik, apu pedig megnézi a gyereket. Nézi, hogy az utasok felszálltak-e, utána jelez, aztán füttyülnek, és akkor indulhat el. Apunak ott kell lenni, mert ha nincs ott, nem megy a vonat, és szomorúak lesznek az emberek.

**Azt tudod, hogy miért viszünk utasokat?**

Azért, mert ők valahova akarnak menni. Mi pedig utasszállítók vagyunk.

**Ha a vasútnál dolgoznál, te mi lennél?**

Én azon gondolkodtam, hogy rakosgató leszek. Rakosgatnék dominókat, fákat.

**Szoktál az oviban beszélni a vasútról?**

Igen, szoktam, meg vasutasat is játszunk Thomas, a gőzmozdonnyal. Ráteszem a vagonokat, és úgy indul el, meg összerakom a pályát, de sokszor inkább pálya nélkül. Apu miatt én már jobban tudom ezeket a dolgokat, mint a többiek. Tudom, hogy van gőzös, dízel- meg villanyvonat. Most villanyos vonattal jöttünk, Taurusszal.

**Melyik a kedvenc mozdonyod?**

A Taurus!

Dominik jelenleg középiskolás, a Manóvár Óvoda Szivárvány csoportját erősíti. Motorozik, homokozik, kisvonatozik. Kedvenc étele a spagetti, szabadidejében pedig színézget, vagy Máté barátjával tologatja a játéka autókat. A legó is gyakran megfordul a kezük alatt.



Tallér Roland két kisgyermek büszke édesapja. Vezető jegyvizsgálóként dolgozik, saját szavaival élve 2006. december 6-án a Mikulás hozta a vasúthoz. Munkája legnagyobb előnyének a változatosságot tartja.

**Roland, a közvetlenségedet a kisfiadban is azonnal felfedeztem. Biztosan nem én mondom ezt először.**

Igen! *(nevet)* Elég erősen látom benne magamat, és ezt nemcsak én mondom, hanem mindenki más is körülöttem. Barátkozós, mint én, előre köszön, közlékeny.

**Ez így van, a folyosón az összes MÁV-os hölgyet levette a lábáról. Dominikkal az imént egy meséről beszélgettünk, amiben az egyik mozdony megment mindenkit, mint egy szuperhős. Neked is szoktak olyan szolgálataid lenni, ahol „meg kell mentened” az utasokat?**

Óh, rengeteg! De volt egy kirívó eset. Egy utas könyörögve rohant hozzánk, hogy nem tudnánk-e megállítani a vonatot, mert a lányánál beindult a szülés, és vissza kell mennie hozzá. A következő leszállási lehetőség Bicskén volt, ami egyórás várakozással járt volna a hölgy számára. Mindenképpen segíteni szerettünk volna, ezért felhívtuk a menetirányítót, hogy meg kellene állnunk Biatorbágyon, mert így három perc várakozás után fel tudott volna szállni a visszafele haladó személyvonatra. A kolléga mérlegelt, és a forgalom zavartatása nélkül meg tudta állítani a vonatot.

Az esemény rendkívül rövid időt vett igénybe, ezért a menetrendszerűséget sem zavarta meg. Apróság, de rá két hétre találkoztunk a nővel, aki a nyakunkba borult, és roppant hálás volt. Pont visszaért az unokája születésére.

**Igazán jó látni, hogy mennyire felnéz rád a kisfiad. Mennyi időd van a gyerekeiddel foglalkozni?**

Néha éjszakáznom kell, és 12–16 óras egy műszak, de a vasútnál az átlagnál kevesebb munkanapot kell ledolgoznom. Így sokszor otthon tudok lenni a gyerekekkel, el tudom őket vinni az oviba vagy a játszóra.

## Barna Attila tolatásvezető és fia, Péter

**Attila, ha jól tudom, három gyermeket nevelsz. Emellett Magyarország egyik legjelentősebb pályaudvarán vagy tolatásvezető. Hogyan esett a választásod a vasútra?**

Édesapám és nagyapám is vasutas volt Csorváson. Én 2008-ban kezdtem a cégnél. A Keleti pályaudvarra a tanulási lehetőség miatt jöttem, itt láttam magam előtt a szakmai utat, hiszen forgalmi szolgálattevő szeretnék lenni. Ez egy „adni és kapni” történet. Ha a vezetőim látják, hogy dolgozom, számíthatnak rám, akkor bízni fognak bennem, és támogatják a fejlődésemet.

**Mi a helyzet a jelenlegi munkaköröddel? A munkátok nem mindig könnyű, de kiemelt fontosságú.**

Szerintem egy munkában mindig azt kell nézni, hogy mi az előnye. Lehet, hogy néha itt vagyok éjszaka, de van utána két napom. Nem kell szabadságért könyörögnöm a főnöknél, vagy cserélgetnem, hogy elmehessek orvoshoz, gyógyszertárba. És a bezártságot sem viselem jól, itt folyamatosan mozgom.

**Hogyan látod a munkahelyedet öt vagy akár tíz év múlva?**

A vasút mindig vasút marad: akárhogy alakítják át, a vonat így is, úgy is megy. Ez egy biztos munkahely.



**Tudják az iskolában, hogy ma a MÁV-székházba jöttél interjút adni?**

Mondtam az osztálytársaimnak, hogy nem leszek itt.

**Az újságcikket azért majd beviheted nekik. Arra lennék kíváncsi, hogy tudod-e, mit csinálnak apukád?**

Összeköti a vagonokat úgy, hogy van kis összeakasztójuk, és belakolja. Össze kell még kötni a csöveket. Ha nem kötik össze, nem bír fékezni a vonat. És akkor így mehetnek már az emberek dolgozni, kirándulni.

**Ha jól értesültem, mozdonyvezető szeretnél lenni, ha nagy leszel. Mi tetszik a mozdonyvezetésben a legjobban?**

Az, hogy ki lehet látni az ablakon. Látni a száguldást...

**Ez valóban nagyon izgalmas. Van is kedvenc vonatod?**

Igen, a gőzmozdony. Békéscsabán van egy, de az már nem működik.

**És ha forgalomba állnak az emeletes vonatok, hova ülnél leginkább? Az emeletre!**

**Melyik a legjobb vonatos élményed?**  
Voltunk Lillafüreden a kisvasútnál. Az erdőn mentünk át, láttunk szép tájakat, volt ott halmező, pisztrángtanya, és lovakat is láttam egy tanyán.

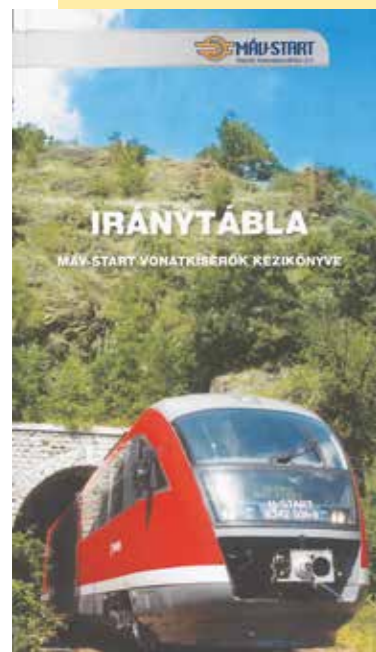
Benke Máté

Barna Attila harmadik generációs vasutas a családban. A MÁV Zrt.-hez 2008-ban csatlakozott váltókezelőként, jelenleg már tolatásvezetőként tevékenykedik a vállalatnál. Vasúti munkáján felül sokat segít szüleinek és 87 éves nagymamájának. Egyéb munkahelyeken szerzett tapasztalatainak köszönhetően ő a ház mindenese.



# „Jó napot kívánok! A menetjegyeket, bérleteket kérem ellenőrzésre!”

Helyzetek és az azokra adható legjobb válaszok a jegyvizsgálói munkavégzés során



„A munkatársak nemcsak szakértelmükkel és teljesítményükkel járulnak hozzá a sikerekhez, hanem magatartásukkal a vasúttársaság pozitív megítélését is alakítják.” A MÁV-csoport Etikai Kódexének már az első lapjain, az Általános elvárások bevezetésében deklarált az az alapvető

tétel, amely semmiféle magyarázatra nem szorul, és amely nem olyan dolog, amelyre külön fel kellene hívni a vasutas munkavállalók figyelmét. Tudjuk, a viselkedésünkkel folyamatosan formáljuk szolgáltatásaink utasoldali megítélését. A 2010-ben kiadott Iránytábla – MÁV-START vonatkísérők kézikönyve egy olyan útmutató, amely gyakorlati példákkal segíti a fedélzeti munkatársakat abban, hogy az „általános elvárás” mellett a lehető legjobb válaszokat adhassák egy-egy nem várt szituációban. Az esetleírások és helyzetelemzések összeállításában több száz vonatkísérő munkatárs értékes gyakorlati tapasztalatai és javaslatai segítettek a könyv szakértő szerkesztőit, és így a kiadvány létrejöttét.

Mitől jó egy kézikönyv? Attól, ha az adott szakterület gyakorlati ismereteit jól érthető rendszerezettséggel és követhetően foglalja össze. Ha kézbe véve, belelapozva azt mondjuk: „Á, igen, ezzel már én is találkoztam, mit is mond erről a könyv?” Szolgáltatásaink fejlesztése, a minőségi szolgáltatás nem pusztán pénzügyi források függvénye. A munkatársak által képviselt emberi minőség is meghatározó szerepet játszik az utasok komfort- és elégedettségérzetében. Kollégáink kulturáltak és segítőkészek, rengeteg pozitív visszajelzést, esetleírást kapunk utasainktól, akik sokszor általánosan a vasutas munkavállalókra értik a dicséző szavakat, sokszor pedig név szerint említik meg az eljáró munkatársat. Mégis nap mint nap találkozunk azzal a rengeteg kihívással, amelyekkel a fedélzeten dolgozó kollégáknak kell szembenézniük. Folyton változó és összetett világunkban, a napi konfliktusok megoldásában eszköztárunk részei azok a gondolkodási és viselkedési szokások, amelyek feltételei a mindennapi sikeres munkavégzésnek.

A kézikönyvet a napi jegyvizsgálói gyakorlat alapján állították össze szerkesztői, hogy támogatást nyújtsanak a kollégáknak nehézségeik sikeres leküzdéséhez, a munkavégzés minőségének és hatékonyságának erősítéséhez. Gyakorlati módszereket, kommunikációs szabályokat tartalmaz, értékes, sokszor frappáns megoldásokat egy-egy gyakori vagy jellemző helyzetre.

## A szolgálat előtt

Aki munkája során mindennap emberekkel foglalkozik, gyakran tapasztal eltérő viselkedéseket, amelyekhez muszáj alkalmazkodnia. Ezekben a helyzetekben nem a másik fél személyiségét kell megváltoztatnunk, hanem saját viselkedésünket kell hozzáigazítanunk az adott szituációhoz úgy, hogy a lehető legjobb megoldás születhessen meg. Hozzáállásunkon, az utas felé küldött mosolyunkon sok múlik már az első pillanatokban. Megjelenésünk, öltözködésünk, az egyenruha bizalmat kelt, erősíti az emberi és szakmai hitelességet.

## Szolgálatban

Miért előnyösebb, ha együtt tudunk működni az utassal? Mert akkor kevesebb a visszautasítás és a konfliktus, megalapozzuk a partneri viszonyt. Mivel lehet elnyerni az utas bizalmát? Mit jelent a szolgáltatói gondolkodás? Pozitív kifejezések használatával, a nehéz helyzetek higgadt kezelésével, a megfelelő megoldásra való törekvéssel kell elérni, hogy az utas kapcsolatai vasúttársaságunkkal tartósak legyenek.

Udvarias viselkedéssel, világos és egyértelmű kommunikációval, jó helyzetfelismerő képességgel a hitelességet és a megbízhatóságot is növeljük. A higgadság, a barátságosság még a legnehezebb helyzetekben is megoldást jelenthet.

Mi történik, ha az utasnak nincs jegye? A helyzetet, vagyis a szabályszegést kell megítélni ebben az esetben, nem az utas személyét. Ajánlott viselkedés, technikák és példamondatok mellett (például: „Sajnos, nem tudok eltekinteni attól, hogy pót-díjat számítsak fel önnek. Megértem a helyzetét, azonban nem tehetek kivételt.”) a kézikönyvben találunk kerülendő szavakat és kifejezéseket is (például: „Nem érti, hogyha nincs jegye, meg kell büntetnem?!”).

## Nehéz helyzetben

Egy érzelmileg felfokozott helyzetben a legveszélyesebb a saját érzelmi bevonódásunk. Nincs két egyforma eset, mindenki másképpen reagál, de egy biztos: a kesztyűt nem szabad felvenni, ha valaki sértő, trágár szavakat használ, vagy emelt hangon beszél. A kézikönyv számos hasznos mondatot javasol, amelyekkel a további konfliktus esetleg elkerülhető, és nyugodt, határozott stílussal más irányba terelhetők a történések.

Sajnálatos, hogy az utóbbi időben egyre több fizikai bántalmazás éri jegyvizsgáló munkatársainkat. A törvény mögöttünk áll, fokozott büntetőjogi védelem illeti meg a közszolgálati feladatot ellátó vasutas munkavállalókat. A kollégáknak tudniuk kell, hogy valamennyien egy emberként állunk bántalmazott társaink mellett! A munkáltató minden lehetséges eszközzel harcol azért, hogy a kollégák a napi szolgálatot biztonságban végig tudják vinni, hogy mindenki olyan munkáltatói háttérrel tudjon maga mögött, amely kellően erős vár ahhoz, hogy védelmet nyújtson.

Tudjuk, hogy a könyvet nem lehet mindig előrántani egy hirtelen kialakuló nehéz helyzetben. Mégis, ha végigolvassuk a vonatkísérők kézikönyvét, a mindennapi gyakorlatba beépíthető ötleteket, megoldásokat kapunk, amelyekkel újabb lépést tehetünk saját munkánk elismerése és hitelessége, valamint utasaink elégedettségének erősítése felé.

Hum Krisztina

A kézikönyvet megjelenésének évében fedélzeten dolgozó valamennyi munkatársához eljuttatta a vasúttársaság. Azok számára, akik később léptek a MÁV-START kötelékébe, most elérhetővé tettük a teljes kiadványt a MÁV-csoport honlapján, az alábbi linken érhető el:

[www.mavcsoport.hu/jegyvizsgalo\\_kezikonyv](http://www.mavcsoport.hu/jegyvizsgalo_kezikonyv)

Kérjük, olvasáskor vegyék figyelembe, hogy a könyv 2010-ben készült.



## Kollégánk lélekjelenléte életeket mentett

Szabó Attila vezető jegyvizsgáló bátor és emberséges magatartást tanúsított, amelyre méltán lehet büszke valamennyi vasutas. Amikor ugyanis februári szolgálata során Aba-Sárkeresztúr előtt észlelte, hogy a vonatpótló autóbusz indoklatlanul gyorsulni, majd jobbra sodródni kezd, gondolkodás nélkül sietett utasaink védelmére. Azonnali cselekedetével sokakat mentett meg az esetleges sérülésektől és traumától.

*„2019. február 19-én szolgálatot teljesítettem, Székesfehérvárról indultunk Cecére a vonatpótló autóbusszal. Megszokott napnak indult, lekezeltem a jegyeket, majd leültem az első ülésre. A sofőrrel már többször utaztam, mindig beszélgettünk, ezen a napon viszont szótlán volt. Annyiban hagytam. Aztán egyszer csak arra lettem figyelmes, hogy ott, ahol lassítani kellene, a busz gyorsít. Figyeltem az utat, és éreztem, hogy a busz jobbra kezd húzni. Rápillantottam a sofőrré, és láttam, hogy lóg a feje. Ekkorra már majdnem letaroltunk a jobb oldali tükörrel egy közlekedési táblát is. Ösztönösen cselekedtem, odaugrottam a sofőrhöz, és megragadtam a kormányt. A lába közben a gázpedálon volt, de sikerült visszahoznom a buszt az útra. Erőteljesen szólítottam, majd egyszer csak magához tért, és megállítottuk a buszt. Zavart volt a tekintete, nem tudta, mi történt-történik. Mentőt hívtam hozzá, agyvérzés gyanújával vitték kórházba” – mesélte munkatársunk az esetet.*

Szabó Attila erős lélekjelenléttel, gondolkodás nélkül cselekedett, tetteivel pedig életeket mentett.

Kerékgyártó József, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója és Neue Vilmos, a budapesti JBI igazgatója személyesen köszönte meg a vezető jegyvizsgáló helytállását, és soron kívüli vezérigazgatói dicséretben részesítette kollégánkat.



## Arcképes igazolvány MÁV-HÉV-eseknek is

A MÁV-csoport menedzsmentje elismeri a MÁV-HÉV Zrt. és a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. munkavállalóinak és családtagjainak a menetkedvezményt biztosító arcképes vasúti igazolvány kiváltására vonatkozó igényét, és megteszi az utazási kedvezmény kiterjesztése érdekében szükséges lépéseket.

A Keresztes Péter, a MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatója és Kerékgyártó József, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója közötti egyeztetés és egységes értelmezés eredményeként elhárult az akadály az elől, hogy a Helyiérdekű Vasút munkavállalói arcképes vasúti igazolványt igényelhessenek. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója felkérte Keresztes Pétert, hogy

az Innovációs és Technológiai Minisztériumnál kezdeményezze az arcképes vasúti igazolványokkal igénybe vehető menetkedvezmények kiterjesztését a MÁV-HÉV Zrt. Budapest közigazgatási határára kívüli szakaszaira is.

Az igazolványok kiállításához szükséges adategyeztetést és a fényképek összegyűjtését a MÁV-HÉV Zrt. Emberi Erőforrás Igazgatósága fogja végezni a MÁV-HÉV Zrt. és a MÁV-START Zrt. közötti megállapodás aláírását követően. A vasúttársaság célja, hogy 2019 júniusában minden érintett megkapja igazolványát, a szükséges teendőkről folyamatosan tájékoztatást fognak adni. Kérdés esetén, kérjük, forduljanak a MÁV-HÉV Zrt. Emberi Erőforrás Igazgatóságához.

Mindezzel párhuzamosan zajlanak a tárgyalások az arcképes igazolvány igénylésének kiterjesztéséről a MÁV Szolgáltató Központ (SZK) Zrt. munkavállalói számára is. A kiterjesztést jelenleg akadályozó szabályozási kérdések megoldása hosszabb időt vesz igénybe, a MÁV-csoport menedzsmentje ezért a MÁV SZK munkavállalóinak türelmét kéri.

# A mágnesvasúttól a biztosítóberendezésekig

## Az Év Mérnöke: Falucskai András

Fiatl, csapatjátékos és munkamániás. Szakmája iránt elhivatott és alázatos, de ha kell, nem ismer pardont. A MÁV az első munkahelye, ahol kifejezetten élvezi a kihívásokat. A korábbi friss diplomás gyakornokból mára többszörösen elismert szakember lett, aki a XXV. Mérnök-Technikus Bálon az Év Mérnöke díjat vehette át Palkovics László innovációs és technológiai minisztertől.

**Eredetileg villamosmérnök vagy. Miért éppen a MÁV-hoz jelentkezett végzős főiskolai hallgatónak?**

Mindig is érdekelt a közlekedés.

**Mint a legtöbb fiúgyereket...**

Csak nekem emellett volt néhány furcsa elképzelésem. Egy időben például kamionsofőr szerettem volna lenni úgy, hogy a mai napig nincs jogosítványom. Azután gépészmérnöknek, majd közlekedésmérnöknek készültem, a végén pedig villamosmérnök lettem. Ráadásul ipari automatizálásra szakosodtam, a robottechnika foglalkoztatott leginkább. A diploma munkámat is a lineáris motorok alkalmazhatóságáról írtam.

**Az nem sok van a vasútnál, vagy tévedek?**

Nem. A TALENT programban is, a gyakornoki kiválasztás keretében történt elbeszélgetés során meglehetősen furcsán nézett rám Kirilly Kálmán – ma biztosítóberendezési osztályvezető –, de kivágtam magam azzal, hogy a mágnesvasútnál pont erre van szükség.

**Ezek szerint lesz Magyarországon mágnesvasút?**

Jelen állás szerint nemhogy a MÁV-nál, de sehol Európában nem tervezik közforgalmú vonalak építését. Ettől függetlenül



én továbbra is bízom benne, hogy még a nyugdíjba vonulásom előtt lesz itt is mágnesvasút. A Maglev a kedvencem, az az igazi: repülés nulla magasságban! Egy Budapest–Bécs–Berlin vagy egy Budapest–Prága–Berlin útvonalat el tudnék képzelni. De ez csak akkor valósulhat meg, ha a társadalom felismeri, hogy nem diszkont légitársaságokra, hanem sokkal inkább egy környezetkímélő és gyors közlekedési formára van szükség.

**A lelkesedéssel tehát sikerült meggyőzni a bizottságot, hogy neked itt a helyed a vasútnál.**

Igen, 2007. szeptember 1-jével bekerültem a MÁV gyakornoki programjába. Saját elhatározásból, saját erőből. Ez nekem nagyon nagy dolog volt akkor.

**A döntés jónak bizonyult, még 40 éves sem vagy, de már két jelentős szakmai díjat is magadénak tudhatsz.**

Szerencsésnek tartom magam, hogy olyan kollégáktól tanulhattam, mint Kinorányi Józsefné vagy Jordán Sándor. A gyakornoki program – ami alapesetben egyéves volt – a Beruházási Igazgatóságnál három évig tartott. Viszont olyan szellemiségben tölthettük el ezt az időszakot, hogy közben mindent megtanultunk. Hamar be is dobtak a mély vízbe. De nincs ezzel semmi probléma, máskülönben nem tanul meg az ember úszni.

**Te pedig igen jól megtanultál „úszni”: a 2015-ös Vasutasnapon vezérigazgató-helyettesi kitüntetést vehettél át, idén pedig az egyik legnagyobb szakmai tömörülés, a Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete az Év Mérnökévé választott.**

Van a vasútnál még jó néhány mérnök, aki megkaphatná ezt a díjat. A mai napig is sokaktól és sokat tanulok. Ahogy a jó pap, úgy a jó mérnök is holtig tanul.

**A munka mellett is tanultál, szereztél másodikként egy közgazdászdiplomát is.**

Igen, de én továbbra is mérnöknek és vasutasnak tartom magam. Mindig mérnök fejjel gondolkodom, de ma már vasutas is vagyok. Sok-sok véletlen alakította úgy az életemet, hogy ide kerültem, és azt csinálom, amit szeretek. Vannak időszakok, amikor 10-12 órát bent töltök, olyan is előfordult, hogy csak aludni jártam haza. Ezt máshogy nem lehet csinálni, csak ha szereti az ember. Ebben természetesen szerepet játszik az is, hogy fantasztikus a csapat, akikkel együtt dolgozom.

**Mit szeretsz a napi munkádban? Hivatalosan beruházási projektkoordinátor II. vagy, de ez mit takar pontosan?**

Elég komplex a feladatom. Egyszerre vagyok beruházó, lebonyolító és műszaki ellenőr a budapesti területen a biztosítóberendezési projektekben, illetve koordinálok a TEB-szakterületen tevékenykedő beruházó kollégák munkáját is. Egy-egy beruházás során én képviselem a MÁV-ot, tartom a kapcsolatot a vállalkozókkal, és műszaki ellenőrként felügyelem a munkájukat. Szinte fele-fele arányban vagyok az iro-



dában és kint a területeken, emiatt szerencsére változatos a munkám. A múlt héten például az öt munkanapból kettőt területen töltöttem. Mindig várom, hogy kint lehessen, hiszen a helyszínen végzett, területi mérnöki munkát szeretem a legjobban: kimegyek, mérek jobbról-balról, előlről-hátulról, nézem a szabványokat, és hogy tervszerű-e a kivitelezés. Ha szükséges, visszabontatjuk a rosszul megvalósított létesítményt.

**Ez nagy felelősség.**

Igen, de mi így tudunk hozzájárulni egy projekt sikeréhez. A munka komoly része mellett azért minden napra jut humor is. Ha könyvet írnanék a sztorijainkból, az valószínűleg leginkább egy Rejtő-regényhez hasonlítana. Például volt olyan, amikor a vállalkozó főtechnológusa elment a vágányzár kulcsáért...

**Melyik volt a legemlékezetesebb munkád?**

Az Északi vasúti híd. Pedig az nem ma volt! Egy magamfajta mérnök életében olyanból van négy-öt, több nem. Az egy nagy projekt volt, egy olyan komplex beruházás, amiről még az unokámnak is büszkén fogom mesélni, hogy amikor annak cserélték a szerkezetét, én is ott vezényeltem, és többek között ezért működik jól a rendszer. Ez olyan, mint amikor születik egy gyerek: ez a projekt egyszeri, egyedi és megismételhetetlen volt.

**Most éppen min dolgozol?**

A Keleti pályaudvar kéthetes lezárása alatt a biztosítóberendezések műszaki ellenőrzési munkálataiban fogok részt venni. Itt rengeteg ember dolgozik majd együtt egy hatalmas munkaterületen, több vállalkozás párhuzamosan – ezeket áttekinteni, átlátni kihívás lesz. Itt derül majd ki igazán, hogy tényleg egy csapat vagyunk-e!

Csohány Domitilla

# A Hollánok dicsősége és tragédiája

Száz évvel ezelőtt kegyetlen gyilkosság történt a Lánchídon: lelőtték Hollán Sándort és fiát, ifj. Hollán Sándort. Az 1919-es Tanácsköztársaságot sokan sokféleképpen magyarázták, nevezték „dicsőséges 133 napnak” és „pokoli vörösterrornak” is. Annyi bizonyos, hogy a száz évvel ezelőtt történetekkel kapcsolatban a történettudomány a mai napig adós egy olyan tárgyilagos elemzéssel, amely megfelelő fénytörésbe helyezhetné az akkori eseményeket.

De azt ennek hiányában is kijelenthetjük, hogy a Tanácsköztársaságnak számos olyan epizódja ismert, amely semmi szín alatt nem vállalható, kizárólag felháborodást kelt, szégyent hoz. Az egyik ilyen Hollán Sándor nyugalmazott miniszteri tanácsos és fia, ifj. Hollán Sándor államtitkár és MÁV-igazgató brutális meggyilkolása. A két férfit 1919. április 22-én éjjel hurcolták el Pauler utcai lakásukból a Vörös Őrség különítményesei, majd a Lánchídon mindkettőjüket fejbe lőtték, és holttestüket a Dunába lökték. Tetüket tovább súlyosbítja, hogy a gyilkosságok inkább csak afféle „virtusból” történtek: a két Hollán semmivel sem volt nagyobb ellensége az új rendnek, mint az átlag, nem szervezkedtek, nem fogtak fegyvert Kun Bélák ellen. Mint később kiderült, az volt a vesztlük, hogy a házmesterük és a felesége szemet vetett a lakásukra.

## A dicsőséges Hollánok

A Hollán család neve az 1848-49-es szabadságharcban vált ismertté. A bécsi hadmérnöki akadémián 1844-ben végzett Hollán Ernőt Kossuth emelte őrnagyi rangba, öcsce, Hollán Hugó századosként kényszerült bujdosásra a világosi fegyverletétel után. Amerikába menekült, az északiak oldalán vett részt a polgárháborúban, 1863-ban halt hősi halált. Az itthon maradt Hollán Ernőt bebörtönözték, szabadulása után talajjavítással kezdett foglalkozni,

a Magyar Tudományos Akadémia is tagjává választotta, de az 1860-as évektől a vasút mellett kötelezte el magát. A Déli Vasút főinspektora lett, 1865-ben írta meg híres emlékiratát *Az olcsó vasutakról* címmel, ami jóval megelőzte korát, ugyanis a helyi érdekű vasutak fontosságát hangsúlyozta. De Hollán Ernő a vasút mellett számos más területen – például politikusként és katonaként – is kibontakoztathatta tehetségét: 1865-től országgyűlési képviselő, 1867-től a közlekedési minisztérium, 1870-től pedig a honvédelmi minisztérium államtitkára volt; 1875-ben tábornoki rangot kapott, 1881-ben altábornaggyá léptették elő. Ő alapította meg 1866-ban a magyar mérnökök és építészek egyesületét, és ő volt a Magyar Tudományos Akadémia Hadtudományi Bizottságának első elnöke is.

A harmadik Hollán fiúnak, Adolfnak békésebb és kevésbé fordultatos élet adatott, mint testvéreinek: 1837-ben szerzett orvosdoktori diplomát Pesten, 1840-től Szombathelyen praktizált, később a pozsonyi kórház igazgatója lett. Az ő fia az 1846-ban született Hollán Sándor, aki – vélhetően Ernő nagybátyja közbenjárására – a közigazgatási és gazdaságpolitikai pályát választotta az orvosi helyett. 1868-ban került a közmunka- és közlekedésügyi minisztériumhoz, és kilenc év alatt ért karrierje csúcsára: 1887-ben a Postatakarékpénztár igazgatójává nevezték ki, innen ment nyugdíjba, egy remekül prosperáló bankot hagyva maga után. 1905-ben, amikor a megkapta a Szent István-rend kiskeresztjét, a következő lelkes szavakat írták róla: *„Hatalmas számoszlopokat kellene ide rónunk, ha arról a sikerről akarnánk számot adni, ami Hollán Sándor munkáját kísérte; ezek a száraz számtömegek zengenek a legszebben az ő dicséretét. A nemzet takarékilléireiből hatalmas milliók születtek a Postatakarékpénztár működése nyomán, örök hasznára hazánk tőkegyarapodásának. De szédületes számok beszélnek arról a működésről is, mellyel csekkforgalma révén szolgálja a magyar kereskedelmet a Postatakarékpénztár hatalmassá fejlődött intézménye.”*



Kislódi HOLLÁN SÁNDOR

## Minden gyanú felett

A kiváló bankár Sándor nevű fia 1873-ban született, és nagyon korán kiderült róla, hogy tehetsége apjához hasonló: 1895-ben segédfogalmazóként kezdte, s fokozatosan lépett mind előbbre; 1910-ben már államtitkár, miniszteri tanácsos, a MÁV igazgatója.

Ha abból indulunk ki, hogy a MÁV az 1910-es évek egyik legjelentősebb hazai, méltán világhírű vállalata volt, akkor az ifj. Hollán tevékenységét sem kérdőjelezhetjük meg. Igaz ugyan, hogy 1913-ban egy Hampel József nevű vasúti fogalmazó azzal kürtölte tele a sajtót, hogy Hollánt 10 ezer koronával megvesztegette az Általános Beszerzési Vállalat, de az ügyet végül úgy tisztázták, hogy az igazgató önmaga ellen indított fegyelmi eljárást, a vizsgálat pedig büntelenségét állapította meg. Ugyancsak nagy sajtónyilvánosságot kapott az az 1911-es epizód is, ami ifj. Hollán Sándor nagyvonalúságát emelte ki. Akkoriban a vasúti igazgatót külön fülke illette meg a vonaton – Hollán is így utazott –, de ezt egy Bicskén felszálló, hattagú társaság nem akarta tudomásul venni. *„Mivel a fülke le volt zárva, a társaság egyik tagja álkulcsot vett elő, az ajtót kinyitotta és a társaság berontott”* – írták a lapok, majd gyorsan hozzátették, a botrány azért maradt el, mert Hollán Sándor *„inkognitóját föl nem fedve”* megosztotta fülkéjét az agresszív utasokkal.

„Bejött a hálószobába egy hatalmas termetű katona és egy civil, aki kabátjába burkolózott. Nagyon ideges volt. Az uramat lecipelték és én az ablakon keresztül láttam, hogy a szegény apát is az autóra hurcolták. Egy katona ekkor fegyvert fogott az uramra. A vér megfagyott az ereimben.”

ifj. Hollán Sándorné

ta, hogy Karsai József nevű házmesterük feljelentette őket, de a végzetesnek mégis az bizonyult, hogy kikerülő különítményesek egyike, a korábban vasutasként dolgozó Lázár Andor Andre azután döntött a gyilkosság mellett, hogy ifj. Hollán a háború idején nem írta meg felmentését a katonai szolgálat alól.

## Tárgyalás

A budapesti büntetőtörvényszék 1919. november 24-én kezdte tárgyalni „a Lenin-fiúk néven ismert terrorcsapat” bűnyügyét, amelynek fővádoltjai a csoport vezetői voltak: Cserny József, Groó Géza és Schön Gábor. A tárgyaláson sikerült az esetet rekonstruálni, e szerint április 22-én a

Vörös Őrség azt a túszedő akcióját folytatta, amelyre a legfelsőbb helyről érkezett parancs. A csapat emberei általában listák alapján végezték a letartóztatásokat, Hollánék Pauler utcai lakásához *„lakossági bejelentésre”* érkeztek, Karsai József házmester és a felesége jelentette fel őket. A csapatot egy Mészáros Sándor nevű kőművessegéd és Lázár Andor Andre egykori vasutas vezette. Hollán Sándorné másnap férje keresésére indult, járt a Tanácsköztársaság legbefolyásosabb alakjainál, Kun Bélánál és Korvin Ottónál is, de mindenhol elzavarták azzal, hogy fogalmuk sincs, hol van a férje és az apósa. Az aszszony csak jóval később tudta meg, hogy mi történt. *„Amikor Lánchíd aljára értünk Hollánékkal, Lázár fölslóított, hogy vegyem elő a revolveremet. Én elkezdtem szabadkozni, néhány lépéssel odébb mentem, és ekkor pár pillanat múlva láttam, hogy Lázár és egy másik főlemeli a revolverét és rásüti a két Hollánra. Amikor összeestek, mindkettőt bedobták a vízbe. Amikor megérkeztünk a Batthyány-palotában lévő főhadiszállásra, nem tettem mást, jelentést tettem Csernynek. Cserny cigarettával kínált meg, aztán elbocsájtott”* – mondta az egyik tanú, Sáska Jakab detektív. A Hollán család tagjai csak ekkor értesülhettek a tragédia részleteiről, és egyúttal arról is, hogy gyilkosság értelmi szerzője Lázár Andor Andre volt. A bíróság Csernyt és Mészárost halálra, a Karsai házaspárt öt év börtönre ítélte. A szökésben lévő Lázár Andor Andre ellen pedig elfogatóparancsot adtak ki, de nem találtunk arra vonatkozó adatot, hogy sikerült-e elfogni őt.

Legát Tibor



DR. HOLLÁN SÁNDOR  
min. tanácsos, MÁV. igazgató,



Miért fontos a kerékpárszállítás? Miért kell a MÁV-START Zrt.-nek erre a célra is alkalmas járműveket vásárolnia, esetleg a régieket átalakítani, miközben meglehetősen nehéz alkalmazkodni a bringások igényeihez? Hiszen ugyanott, ahol egy novemberi hétköznapon senkinek sem jut eszébe, hogy feltegye a kétkerekűjét a vonatra, egy szép tavaszi szombaton sorban fognak állni a kerékpárosok az állomáson.

Frej József, a MÁV-START infrastruktúra-fejlesztési szakértője szerint az, aki a kerékpárjával száll föl a vonatra, mert a célállomásra bicajozni akar, egyszerűen nem lenne a START utasa, ha nem létezne ez a szolgáltatás. Vinné a kerékpárját az autója tetején, vagy másképp oldaná meg, esetleg máshol tekerne szabadidős tevékenységként. Márpedig ha a MÁV-csoport sikeres akar maradni, minden potenciális utast meg kell próbálnia magához csábítani.

## Növekvő igények

Ugyanakkor nézhetjük onnan is, hogy az igényszint folyamatosan növekszik a személyszállításban is. Régen senki nem várta el, hogy alacsony padlós, légkondicionált vagonba szálljon; ma már ez követelmény, ahogy a részletes utastájékoztató is. Adott esetben pedig gyorsan változnak az utasok szokásai: az okostelefonok, laptopok használata szinte pár év alatt terjedt el, ehhez próbálnak alkalmazkodni a jobb vasutak wifivel, konnektorral, sőt a START legújabb USB-aljzattal, és akár az elektromos kerékpárok töltésére alkalmas csatlakozóval is. Egy mozdonyos vonatban természetesen nem kell, hogy minden egyes kocsit felkészítsenek a kerékpárszállításra – ha egy külön bringaszállító vagy néhány korszerű, ezt a célt is szolgáló vagon jut a vonatra, az már jó. Másrészt régebbi járműveken is el lehet végezni a megfelelő átalakításokat, és ez szerencsés esetben nem is drága vagy bonyolult. Így kerültek például kampók a Bzmot sorozat egyes motorkocsijaiba, illetve egyes gyorsvonati járművek előterébe, a megszüntetett WC helyére. Amikor Magyarországon megszűnt a poggyászok vasúti szállítása, az erre szolgáló kocsik egy része új funkciót nyert a kerékpárszállítással.

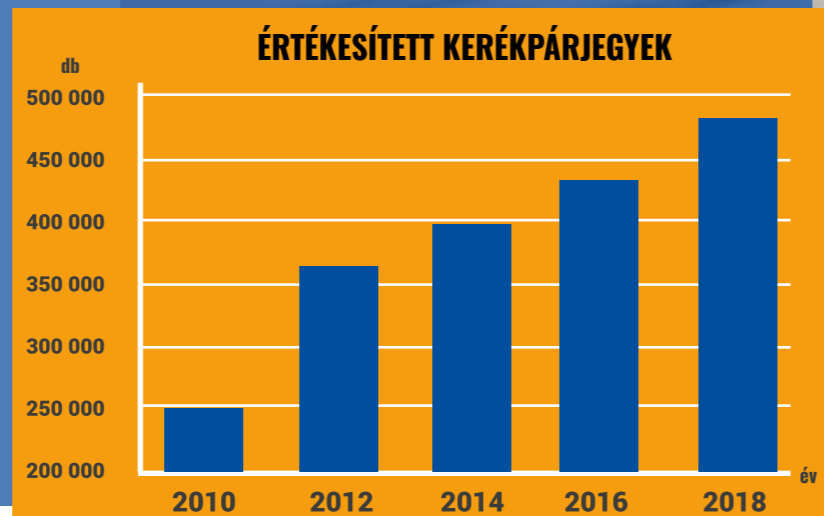
Frej József optimista, szerinte öt-hat év múlva a START valamennyi vonatán szállítható lesz kerék-

pár. A budapesti elővárosi forgalomban már ma is jó a helyzet, elsősorban a FLIRT motorvonatoknak köszönhetően – a Stadler járműveit már több mint egy évtizede ismerheti a közönség. De a távolsági viszonylatok nagyobb részében is megoldható a kerékpár szállítása – igaz, sajnos még nem mindenhol. A fővárosból Békéscsabára például azért nem, mert az itt közlekedő halberstadti szerelvényekbe a kevés bicikliskocsi miatt már nem jutott ilyen jármű. Jelenleg a legtöbb InterCityre nem szabad fölvenni kétkerekűket, de ez nem valamiféle stratégiai döntés, hanem a járműállomány következménye. Ausztria felé a Railjetek vagy Csehországba az EuroCityk már most is visznek biciklit, ahogy nyáron az Adriára is le lehet vinni a bringát.

## Több hely kell

Eddig úgy beszélünk a kerékpárszállítás lehetőségéről egy-egy vonaton, mintha a helyzet leírható lenne a *lehet vagy nem lehet* fogalmával. Sajnos azonban a mindennapokban az igazi problémát, a konfliktushelyzetet, az utas elégedetlenségét a mennyiségi kérdés megoldatlansága okozza. Ha egy vonat elvileg szállít kerékpárt, de nem tud annyit, amennyire igény van, akkor a kerékpárosok egy része egyszerűen nem fér föl. Nem egyszerűen szezonálításról van szó, mint mondjuk a balatoni (nem kerékpáros) forgalomban. Ha egy családnak beutalója, foglalás van júliusban, feltehetően akkor is utazik, ha épp rossz az idő. A bringások tömege viszont valóban az időjárástól függően indul meg. Ha júliusban esik, otthon maradnak, de egy szép márciusi vagy októberi hétvégén kirajzanak.

Jelenleg a legnagyobb problémát a velencei-tavi forgalomban lehet tapasztalni. Kiépült a tó körül a kerékpárút, közel van a fővároshoz, a 30a vonal felújítása után olyan gyorsan oda lehet érni, mint a város másik végébe, budapesti bérlettel ráadásul a jegyár is kedvező, és komoly fejlesztések is voltak a parton. Strandolni és kerékpározni is sokan mennek tehát, ha süt a nap. Ilyenkor sokszor megtörténik, hogy egyszerűen nem férnek föl az adott vonatra a kerékpárosok. A megoldás a Stadler emeletes motorvonataitól várható. A még idén elkezdődő szállításokból először a pesti oldal legforgalmasabb elő-



# Minden elszállított bicikli egy új utas

városi vonalaira jutna, de később Székesfehérvárra is járnának a KISS-ek, illetve nyáron a balatoni forgalomban is bevetnék őket. Ezeket a járműveket úgy rendelték meg, hogy ülésblokkok kiszerezésével, azaz 48 ülés feláldozásával az eredetileg 12 bringaférőhely 36-ra növelhető. A terv az, hogy kora tavasszal kiszedik ezeket az üléseket, és ősszel rakják vissza őket. Vagyis a kerékpáros szolgáltatásnál nem a vasút hagyományos, külön menetrenddel is kiszolgált nyári-téli üzeméhez kell alkalmazkodni, ebből a szempontból szezonnak számít a tavasz és az ősz is.

## Segítő szabályok

A különböző körülményekhez igyekeznek idomulni a MÁV-START a kerékpárokra vonatkozó szabályokkal is. A kerékpáros helyjegy például éppen az olyan vonalakra való, mint a balatoni. Ha egy adott vonatra nem jut hely, arról jó, ha idejében értesül az utas, hiszen jellemzően hosszabb távú, több napra tervezett utazások ezek, ahol fontos az előre tervezhetőség; a rendelkezésre álló helyjegyszámokon túl nincs lehetőség további bringákat feltenni a vonatra. Ahol viszont félórás ütemben, viszonylag sűrűn közlekednek a vonatok, mint például a Velencei-tónál, ott különösen nagy kerékpáros igény esetén a biciklisek a többcélú téren kívül az előterekbe is bevihetnek két-két bringát.

Egyéb szabályok is próbálják segíteni ezt a szolgáltatást. Ha a kerékpár kereke 20 colnál kisebb átmérőjű, olyan vonaton is szabad szállítani, ahol egyébként nem lehetne, de az utastérbe csak megfelelően becsomagolva lehet bevinni. Ma már megengedett tandem, kerékpár-utánfutó, elektromos bicikli és roller szállítása is. Így persze meglehetősen bonyolult a szabályzat, a menetrendben is számos piktogram vonatkozik a kétkerekűkre: keveset, sokat vagy éppen egyet sem szabad fölvenni az adott vonatra, kell-e neki helyfoglalás, külföldre vihető, de belföldre nem... Ha azonban nincs ilyen jel a vonatnál, akkor is szállítható bringa, de csak a peronon, a vonat két végén.

Tevan Imre

## Földi kiszolgálás

Ha kerékpárról és vasútról van szó, nem csak arra kell gondolni, hogy vonaton visszük a biciklit. Több embert érint a B+R kérdése, magyarul az, hogy az állomásokon, megállóknál legyenek tárolók, ahol biztonságban ott lehet hagyni a kétkerekűt. A Budapest körüli elővárosi forgalomban százas nagyságrendben mérhető ez az igény az egyes településeken. A pályafelújításokat és az állomáskorszerűsítéseket a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. irányítja, és mindenhol gondolnak is erre az igényre. Ezen a területen fontos együttműködni a helyi önkormányzatokkal is: ahol ez a kapcsolat működik, ott az állomásra kerékpárral érkező utas megfelelő helyen tudja tárolni kétkerekűjét.

sport

## Horgászverseny

Helyszín: Szerencs, Árpád-hegyi horgásztó (Ond)

Időpont: 2019. május 25. 06.00–14.00

A Vasutasok Szakszervezete TBF miskolci alapszervezete idén is horgászversenyt szervez a szerencsi Árpád-hegyi horgásztónál. A versenyre háromfős csapatok jelentkezését, valamint a szurkoló családtagokat is sok szeretettel várják. Az ebédet a szervezők biztosítják, amely a hagyományos pusztapörkölt lesz. A jelentkezési lap az Intranetről tölthető le.

program

Széchenyi-hegyi  
Gyermekvasút

A Gyermekvasút vonatai egész évben várják a budai hegyekben kirándulókat. Programjaik a következő hónapokban:

**Május 26.** – Gyermeknap

**Június 1.** – Gyermekvasutas-avatás

**Június 22.** – Múzeumok Éjszakája

**Augusztus 19.** – A Gyermekvasút nyomában: 20 kilométeres éjszakai teljesítménytúra

**Augusztus 20.** – Tűzijátéknéző vonat (a létszám korlátozott, ezért érdemes előre tájékozódni a szabad helyekről)

**Szeptember 14.** – Nostalgiaszolgálat: egykori kisvasutasok újra szolgálatban

**Október 5.** – 64. Gyermekvasutas tanfolyam: beiratkozás és megnyitó

**December 6–7–8.** – Mikulás-vonat

Az eseményekről érdemes tájékozódni a Gyermekvasút honlapján: [www.gyermekvasut.hu](http://www.gyermekvasut.hu)



## PÁLYAVASÚTI NAP

korszerű pályafenntartási technológiák / hidak és alépítmény / diagnosztika

2019. június 8-án 9.30-tól  
Magyar Vasúttörténeti Park

## Programok:

szakmai előadások és standok • mérőrendszerek bemutatója  
krampácsverseny • diagnosztikai járművek  
ugrálóvár • vasútbiztonsági játék • bűvész- és bohócshow

## Bővebb információ:

[www.vasuttortenetipark.hu](http://www.vasuttortenetipark.hu)

A rendezvényre a belépés díjtan.



# Ahová mindenki visszavágyik

## Széchenyi-hegyi Gyermekvasút

Létezik egy hely a főváros szélén, ahol garantált a jókedv, a mosoly és a vasút szeretete. Igaz ez az utasokra és az itt szolgálatot teljesítőkre is, akik korukat meghazudtoló tudással és felelősséggel látják el feladataikat. Ők a gyermekvasutasok, akik már több mint 70 éve szállítják a kirándulókat. A MÁV Zrt. leg-sikeresebb vonalát, a Széchenyi-hegyi Gyermekvasutat nem lehet nem szeretni, hiszen egyedi és megunhatatlan.

Gyönyörű tavaszi nap volt, olyan, amikor az ember a természetbe vágyik. Elővettem hát túrafelszerelésemet, és elindultam a budai hegyekbe. Ahogy távolodtam a főváros zajos szürkeségétől, egyre több zölddel és madárcsicsergéssel találkoztam. Hűvösvölgyben, a fák között megbújva egy különleges világot várt rám.

## Otthon, édes otthon

A kis, földszintes, sárga épület fala sokat sejtet: egy régi Mk45-ös mozdony orra díszíti. Innen is, onnan is kihallatszanak a kacagások, a szolgálatban lévő pajtások sorra jönnek ebédelni, véletlenül betéved néhány külföldi család, akiket valaki mindig gyorsan útba igazít. Aztán jönnek az ismerős arcok. Badovszky Adrienn – jó pár évvel ezelőtt még ifivezetőként találkoztam vele, ma már nevelő. Elszárgul mellett Váczi Viktor nevelőtárnár és MÁVINFORM-os kolléga, majd feltűnik Füstös István forgalmi üzemelnök, akinek az irodája éppen romokban hever, de csak mert felújítják. És természetesen itt jön-megy-intézkedik, tárgyal és szervez, felügyel és mosolyog Gerzsényi Gyula is, a Gyermekvasút vezetője, hogy a háttérben minden jól működjön. Feladat mindig van, megállás nincs, ezt mégsem bánja senki, sőt. A gyönyörű természeti környezet pedig csak ráadás.

## Különleges útravaló

Sok generáció nőtt már fel az 1948-as kezdet óta, és eddig mindenki megerősítette, hogy amit itt kapott, az több, mint némi vasúti ismeret és néhány közös buli. A gyerekek, pontosabban

a pajtások 4. osztályos korukban állhatnak először szolgálatba, aminek feltétele a legalább négyes tanulmányi átlag is. Amikor a tanfolyam végén sikeresen levizsgáznak, felavatják őket, megkapják egyenruhájukat, és kezdetét veszi egy felejthetetlen időszak. Nyolcadikos korukban – hat-hét ruhaméretet kinöve (mekkora raktárkészlet kell!) – életre szóló élményekkel és barátságokkal ballagnak el. Közben pedig magukkal visznek egy olyan szemléletet is, amely közösséget épít, és amely ismeri a felelősség fogalmát.

## Igazi szolgálat

Kicsit meglepődöm, amikor Gerzsényi Gyula elmeséli egy pajtás napját. Felnőttként is embert próbáló, főleg, hogy egy tavaszi vagy őszi hétvégén itt mindig hömpölyög a tömeg. Reggel 7 órakor kezdődik a szolgálat és 19 óráig tart. A nevelők a kezdetkor ismertetik a beosztást, amiből minden korosztálynak megvan a maga kedvence. A kicsik jegyvizsgálók szeretnek leginkább lenni, a nagyok pedig már a forgalmi irodába vágnak. Közben természetesen van pihenőidejük, kapnak reggelit, ebédet, vacsorát, sőt mindig be van iktatva a játékidő is, de a szolgálat az szolgálat. Mégis imádják – önként jönnek, önként kelnek fel hajnalban, és önként vállalnak átlagosan száz szolgálatot a négy év alatt, természetesen iskola mellett. Nyáron pedig kéthetes turnusokban beköltöznek a táborba, ami szinte juttalom, bőven jut idő kirándulni, strandolni is.

## A csapat

A Gyermekvasútnál csak a nyomtáv és az egyenruhák mérete kicsi. Az utaslétszám messze a legnagyobb a hazai kisvasutak között, a külföldi turisták száma pedig évről évre nő. Különösen, amióta a világ legnagyobb utazási oldala, a TripAdvisor a Gyermekvasutat besorolta Budapest tíz legfontosabb turisztikai célpontja közé. Jelenleg 526 gyerekvasutas van, akik a szabadidejüket is szívesen töltik együtt. Kirándulnak, utaznak, metáznak, játszanak, versenyeznek, beszélgetnek, közben pedig jól érzik magukat... A siker vitathatatlan. Ezt mára sokan felismerték, a „nagyvasúttól” is rendszeresen járnak ide felnőttképzésre, és aki eltölt itt néhány napot, nagyobb valószínűséggel marad a pályán.

Közben a fenti végállomásra megérkezik a menetrend szerinti következő szerelvény, amit már indítanak is a pajtások. Én pedig már most tudom, hogy hamarosan újból eljövök.

Csohány Domitilla

## Időkapszula

A Gyermekvasút hűvösvölgyi állomásépületének alsó szintjén, a gyermekvasutasok zászlófelvonási helyénél 1969-ben befalaztak egy időkapszulát, amelyet az emléktábla felirata szerint 2019 tavaszán lehetett kinyitni. A felnyitására idén április 13-án, a Gyermekvasút napján került sor, amikor a kisvasút 71. születésnapját is ünnepelték. Közel kétszáz egykori úttörő- és gyermekvasutas figyelte várakozással, amint Sásdi Zoltán, az Úttörővasút egykori üzemfőnöke Vólentné Sárvári Piroskával, a MÁV Zrt. üzemeltetési főigazgatójával kibontotta a fél évszázados csomagot. A nemzeti színű szalag és a vasutas körökben ismert ólomzár alatt alufólia őrizte a '60-as évek budapesti Úttörővasútjának megannyi emlékét: előkerültek menetjegyek, újságcikkek és névsorok is. A kincsek között volt az Úttörővasút 20 éves fennállásának (1968) jubileumi kiadványa, illetve szakmai kitüntetések. Több rajzos beszámoló a kisvasutasok pezsgő közösségi életéről, vasúti szolgálaton kívüli programjairól írt. Az időkapszula mellé lezárt borítékban egy levelet is tettek, amelyben az akkori úttörővasutasok üzenete olvasható a jövő kisvasutas nemzedékeinek. A csomag tartalmát a Gyermekvasút hűvösvölgyi múzeumában állítják ki április végétől.



## Országos Vasutas Ultibajnokság

Két év szünet után ismét megrendezik az Országos Vasutas Ultibajnokságot. A versenyen az arcképes igazolvánnyal rendelkező vasutasok és családtagjaik, valamint a vasutas nyugdíjasok vehetnek részt.

A döntőre a 68. Vasutasnap keretében, 2019. július 13-án kerül sor a budapesti Magyar Vasúttörténeti Parkban, a vasutasnapi ultiversennyel együtt.

Érdeklődni lehet Kiss Tibornál a 06 30 932-1289-es telefonszámon vagy a [tibor.kiss@citromail.hu](mailto:tibor.kiss@citromail.hu) e-mail-címen.

A nagy érdeklődésre való tekintettel három elődöntőre kerül sor:

**Budapest:** április 25-én az istvántelki Széchenyi István Művelődési Házban 9.30-tól  
**Nevezés:** Zvada Mihálynál (06 30 327-2196)

**Dombóváron:** május 25-én a vasútállomás nagy oktatótermében 9.30-tól  
**Nevezés:** Dömötör Istvánnál (06 20 579-9228)

**Debrecenben:** június 06-án a vasútállomás nyugdíjas helyiségében 09.30-tól  
**Nevezés:** Kiss Tibornál (06 30 932-1289)



# Dízelbanda

Fék, jelzőlámpák, szivattyú, motor, hajtómű, olajsinty rendben. Indulhatunk! – kiáltott fel Csörgő, a lelkes dízelmozdony a vonatási telepen. Nagy gázfröccs, egy fellebbenő fekete füstfelhő, és már bögött a motor, nem is akárhogyan. Induláskor valami elképesztő hang jött ki az M41-es motortereből, bár ez ott egy cseppet sem zavarta. Imádott vonatni, mindegy volt neki, hogy személykocsikat húz maga mögött vagy megrakodott tehervagonokat. Csak egy dolog számított: pörögjön a fordulatszám, berregjen a motor!

A többiek a telepen azonban máshogy gondolták: minden mozdony, kocsis és vagon sorra csak azt leste, Csörgő mikor indul szolgálatba, hogy akkor minél távolabb legyenek tőle. Ez nem is volt olyan egyszerű, hiszen még három állomással arrébb is lehetett hallani a kattogását.

Bizony, Csörgő hangja messze földön híres volt, vagyis inkább hírhedt. A többieknek lassan már kezdett az idegeire menni, hogy szinte megsüketülnek tőle, de Csörgő mindebből sem vett észre. Járt a vonalakat büszkén, közben dudorászott, és az igazat megvallva saját csattogó hangjától másra igazából nem is tudott figyelni.

Az egyik reggel azonban minden megváltozott. Csörgő az éjszakát nem a szokásos vágányán töltötte, mert kellett a hely néhány külföldi vendégmozdonynak, így hátul aludt, a fűtőház takarásában. Pirkadatkor a többi mozdony sutyorgására ébredt.

- Hol lehet az a dobhártyaszaggató? Nem létezik, hogy már elment, a hangjától még a kakas is elfelejt kukorékolni...
- Azt hallottátok, amikor a múltkor az egyik kocsisvizsgáló úgy megjegyezt az indításától, hogy majd lefejelte az ütközőmet?
- Én meg a múltkor azt hittem, hogy egy traktor, nem is traktor, egy permetezőrepülő állt szolgálatban nálunk.
- És azt tudjátok, hogy a vonalát már az őzek, szarvasok, de még a vaddisznók is messze elkerülik? Pedig ott vannak a legfinomabb vadkörtefák...

Igy pletykáltak és kacagtak a többiek, Csörgő pedig mindent hallott. Soha nem gondolta, hogy a hangja ennyire zavar másokat. Napról napra rosszabb lett a kedve, már dolgozni sem akart. Púpos, az öreg tolatómozdony megsajnálta Csörgőt, és kérdőre vonta: – Miért lóगतod így az orrod? Nem baj az, ha valakinek nagy a hangja, sőt még jó is kiszülhet belőle, csak tudni kell bánni vele! – kacsintott barátjára.

Csörgő elgondolkodott, szólt Hörgőnek és még néhány M41-es barátjának, majd eltűntek a műhelyben. És így tettek minden műszak végén. Egy idő után a többieknek kezdett gyanússá válni, mi folyhat délutánonként a műhelyben, de minden a legnagyobb titokban zajlott.

Egy szombat este aztán felgyúltak a fények, a mozdonyok odasereglettek, és a Zakatoló Band – Csörgővel az élen – belekezdett minden idők legnagyobb bulijába.

**Csörgő vagyok, dízelmozdony,  
Motorhangom nem kártékony.  
Hallgass ide, szól a ritmus,  
Gyere te is, nincs itt mumus.**

**M41, csörög-berreg,  
Mi vagyunk a zenésereg.  
Teher-, személyvontatók,  
Így szólnak a Zakatolók.**

A zenekar reggelig fújta a kerékalávalót, és innentől kezdve már senkit sem zavart a néha hangos csattogás és kattogás. Főleg, ha Csörgő énekelt is hozzá.

Csohány Domitilla  
Illusztráció: Győri Zsolt

A helyes keresztretjvény-megfejtés beküldői között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje:

**2019. május 22.**

Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: [ujstag@mav.hu](mailto:ujstag@mav.hu)  
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „A MÁV Szimfonikus Zenekar 1945. május elsején alakult meg.”

A MÁV korábbi Északi Járműjavító csarnokaiba költözik a Közlekedési Múzeum. A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Rozgonyi Melinda** olvasónknak!

	BOKSZ	MESSZIRE	KARÁT, RÖVIDEN VOLT	DAGAD A KENYÉRTESZTA TEHÁT?	KRÉMES KÖZEPE!	VILÁGBAJNOKSÁG, RÖVIDEN	SVÉD AUTÓJEL RÖVIDEN	S A TÖBBI, RÖV. DALBETÉT	BORÍTÉKRA IS ÍRJUK	NEWTON, RÖVIDEN	METRÓ JELE NYÉL KÖZEPE!	AZ ELSŐTŐL AZ UTOLSÓIG TONNA	KITŰNTETÉS	
<b>1</b>														<b>T</b>
A KIÜTÉS JELE			TOGO FŐVÁROSA PIREUSZ TENGERE				TÖKFÖDŐ MŰKORCSOLYÁUGRÁS		JÓ-MAGAM MELLÉ-TASZÍTÓ				PART-SZAKASZ! ESŐN VIZESÉDŐ	
AZ ILLETŐ TULAJDONA			SIEMENS, RÖVIDEN JUHTEJ-TERMÉK	BALF HATÁRAI! LEGINKÁB		DÉLSZLÁV FÉRFINEV SZÁLLAK-RA BONT			TRÉFÁS INTÉS SPARTACUS NÉPE					
TÓ, OLASZUL			AJTÓTOK RÉSZÉ FELBORULÓ					A VÉGÉN FÁRADT! RADIR ANYAGA		BARANYAI HELYSÉG CÉG-FORMA				
MAGYARORSZÁG AUTÓJELE		FÁS TERÜLET ELFOGÓDOTTSA			2/3 ION! ... PACINÓ; AMERIKAI SZÍNÉSZ		PULÓVERFAJTA VIRUL A FŰ						FORTE NAGYON KIS MÉRTEKBE	
<b>2</b>													LATIN KETTŐS BETŰ CITÁLÁS	
PÁRATLAN RÉSZ!			ÁJUL MEGTISZÍT			TÖMZSI, MOKÁNY JÓGOS KIVÁNSÁG							ILLETVE, RÖVIDEN ... POETICA	
FUTÓPÁLYA VÉG-PONTJA			RAGADOZÓ HAL ARÁNY		ETIKETT SZERINTI AMELY IDEIG				ADÉL, BECÉZVE BÁJ, VONZERÓ					... ILJICS; LEV TOLSZTOJ-HÓS
	IGEN ELLENTÉTE			NEM ISMER BE GAUSS JELE			ARCHALKUS RELATÍV, RÖVIDEN							
HIDROGÉN MEGA-		EZEN-KIVÜL 2/3 SŐR!			HOSSZ-MÉRTÉK A SZÉLEIN SŰL!			KULCS-FIGURA AORTA ELEJE!					VOLT UP - DATE; DIVATOS	
				VAS-PÁLYA KÖR KÖZEPE!		GONERIL APJA DEHOGY-IS!			GÖRÖG BETŰ HÁT KÖZEPE!					
TELEVÍZIÓS ADÁS														<b>V</b>





# IDÉN IS VASUTASNAP

SZERETETTEL VÁRJUK ÖNT ÉS CSALÁDJÁT  
A TERÜLETI JULIÁLISOKON!

ÜNNEPELJÜNK ÉS SZÓRAKOZZUNK EGYÜTT!

## Budapest

Magyar Vasúttörténeti  
Park

## Dombóvár

Szuhay Sportcentrum

## Miskolc

Népkert és  
Szabadidőközpont

## Szolnok

Tiszaliget  
Sportcentrum

## Szeged

Szegedi Tudományegyetem  
Sportközpont

## Szombathely

Haladás Sportkomplexum

További információ:

[www.mavcsoport.hu/vasutasnap](http://www.mavcsoport.hu/vasutasnap)