

# VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

67. ÉVFOLYAM  
2017. november-december



## „Számítunk a vasúti szakmára”

Interjú Szijjártó Péter miniszterrel

Három különleges nő egy asztalnál –  
rendhagyó karácsonyi beszélgetés

## Tisztelt Hölgyeim és Uraim!



„Egy hivatás nagysága elsősorban talán abban van, hogy egyesíti az embereket; csak egyetlen igazi fényűzés van: az emberi kapcsolatoké” – írta Antoine de Saint-Exupéry. A vasút alapvető és jelentős szolgáltatás az emberek mindennapi életében, a magyar vasúthálózat mind gazdasági, mind turisztikai szempontból stratégiai jelentőségű. Kulcsfontosságú szerepét Önöknek, vasutas dolgozóknak – az Önök elkötelezettségének és elhivatottságának – köszönheti. Köszönöm egész évben végzett felelősségteljes, alapos és lelkiismeretes munkájukat!

A vasúti dolgozók elismertsége stratégiai kérdés a kormány számára, ezért e megbecsülést a három évre szóló bérmegállapodás második, 2018-as ütemében folyósított béremeléssel is ki szeretnénk fejezni. A vasutas életpályamodell fontos lépéseként november 1-jével életbe lépett új bértáblával a MÁV-nál régóta dolgozók, az alapbér-kiegészítéssel a nagy forgalmú szolgálati helyeken dolgozók munkáját ismerjük el.

A Magyar Államvasutak Zrt. igazi sikertörténetként újul meg, a gazdálkodás, a szervezethez és a munkafolyamatok terén egyaránt. Az infrastruktúra, az állomások és a járműpark felújítása és korszerűsítése mellett javultak az eredményességi mutatók, növekedett az áruszállítás és az utasszám.

Mindez csak Önökkel együtt sikerülhetett.

A MÁV-START ügyfélszolgálatára érkezett érdeklődések összesítése azt tükrözi, hogy az Önök kitaró munkája révén a vasúti személyszállítási közszolgáltatás minősége mellett annak megítélése is sokat javult. Az észrevételek az elmúlt időszak jelentős pálya- és állomásfelújításai, járműbeszerzései, a javuló menetrendszerűség, a jegyértékesítés korszerűsítése, valamint a vasutasok utasbarát hozzáállása miatti elégedettséget mutatják.

A vasút fejlesztése stratégiai kérdés, ezért hangsúlyosan szerepel a kormányzati tervek között: az előttünk álló időszakban 1500 milliárd forintnyi forrás áramlik a szektorba. A kabinet – a vasúttársaság vezetésével együtt – azon dolgozik, hogy középtávon teljesen megújuljon a vasút és a személyszállítás. Ebben kérem minden vasutas munkavállaló együttműködését: munkájukra 2018-ban is számítok!

A Magyar Államvasutak minden munkatársának és családtagjainak áldott, békés karácsonyi ünnepeket és boldog új évet kívánok!

Dr. Seszták Miklós  
nemzeti fejlesztési miniszter

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

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



5



8



10



16

## Tartalomjegyzék

### 5 INTERJÚ

Sziijártó Péter külgazdasági és külügyminiszter

### 8 FRONTVONALBAN

Haszara János István erősáramú mester

### 10 KARÁCSONYI INTERJÚ

Három különleges nő egy asztalnál

### 14 ILYEN VOLT 2017

### 16 RIPIORT

A mozdonyvezetők táblagépét teszteltük

### 20 KÉPRIPIORT

Átvarázsolt aluljárók

### 22 BÜSZKESÉGEINK

Öt szerepkörben Németi Gizella

### 23 HÍRVONAL

### 24 KÖRNYEZETVÉDELEM

### 26 VILÁGUTAZÓ

Előre a múltba

### 28 HÍRVILÁG

### 30 KULTÚRA

„Mindig is vasutas lány voltam” – mondja Bencze Ilona színésznő

### 32 KULTÚRA

„Fölszállott a kórus”

### 34 ANNO

Hogyan került meg a MÁV a Göring-hasat?

### 36 SZABADIDŐ

Vezetőállás: több mint játék

### 38 PROGRAMAJÁNLÓ

### 39 POSTAKOCSI

## Lapot húztunk tizenkilencre



Az alapításának 10. évfordulóját ünneplő MÁV-START vezetése egy meglehetősen kockázatos üzleti lépésre szánta el magát, amikor úgy döntött: elektronikus jegyértékesítési rendszereire (jegykiadó automata, internetes jegyvásárlás, mobilfizetés) a menetrendváltástól 5%, illetve 10% kedvezményt biztosít valamennyi menetjegy árából, sőt a kedvezmény számos, csúcsidőn kívüli vonatra 20% lesz! Kissé szokatlan üzleti fogás, hogy emelkedő menetdíjbevételek mellett (az emelkedés 2015-ben 1,8% volt, míg 2017-ben várhatóan 2,4% lesz) a szolgáltató árat csökkent.

A kockázat magas, hiszen a jelentős kedvezmény miatti bevételkiesést utasszám-növekedéssel és a működési költségek csökkentésével kell ellensúlyoznunk, de mi elég felkészültnek és bátornak éreztük magunkat ahhoz, hogy 19-re lapot húzzunk.

Az elmúlt évek erőfeszítéseinek köszönhetően szépen nőtt a szolgáltatási színvonalunk, saját erőből több mint 500 kocsit belső utasterét újítottunk fel, FLIRT-flottánk 123 tagúra bővült, sorra újulnak meg az állomások, a vasútvonalak és minden vasutas kolléga munkáját dicséri a javuló menetrendszerűség.

Mind az elért eredmények, mind a jövő feladatai közös sikert és közös felelősséget jelentenek minden VASUTAS számára; a munkát együtt kell elvégeznünk. A jövőre nézve stratégiai fontosságú a szolgáltatási színvonal, az utasszám további emelése, és ezzel együtt társadalmi hasznosságunk erősítése.

Mint ismert, két év múlva az elővárosban már emeletes vonatokkal szállítjuk az utasokat, szolnoki üzemünk pedig már gyártja azokat az új IC+ kocsikat, amelyekkel a teljes belföldi IC-szolgáltatásunkat európai színvonalra emeljük.

Lehetnek nagyratörő céljaink, de ahhoz, hogy ezeket elérhessük, tovább kell dolgoznunk az elmúlt 10 év talán legnagyobb hibájának kijavításán: az a feladatunk, hogy visszaállítsuk a vasutas szakmák anyagi és erkölcsi megbecsülését és a vasút társadalmi elismertségét.

Társaságunk vezetése két évvel ezelőtt nagy lendülettel vágott bele ebbe a munkába. A másfél évvel ezelőtt indított jegyvizsgálói bérreformhoz a kollégák több mint 80%-a csatlakozott. A fél évvel ezelőtt bevezetett karbantartói bértáblával már 8600 főre emelkedett azon kollégák száma, akiknek a bérezése a gyakorlati idő alapján került meghatározásra.

Néhány hete kezdtük meg a tárgyalásokat az érdekképviseletekkel a vállalat egészére kiterjedő integrált bértábla bevezetésére vonatkozóan, és az élet úgy hozta, hogy mára sikerült megállapodnunk. Közel kétéves munkánk legnagyobb eredménye és egyben vezérigazgatói pályafutásom legnagyobb sikere, hogy végre ledőlt a bizalmatlanság fala, és valamennyi érdekképviselet kezdeményezéseink mellé állt, megértve és támogatva azokat.

Meggyőződésem, hogy a társadalom elismerését azzal vívjuk ki, ha hiszünk magunkban és magas szintű szolgáltatással elégítjük ki utasaink mobilitási igényeit.

Szilárdan hiszem, hogy az előttünk álló feladatokat csak együtt tudjuk megoldani, és azt is, hogy együtt meg tudjuk őket oldani!

Csépké András  
vezérigazgató  
MÁV-START Zrt.

## „Számítunk a vasúti szakmára”

„Az uniós vasúti jogszabályok tárgyalásakor határozottan képviseltük a hazai vasúti vállalatok és munkavállalók érdekeit, a célt pedig elértük” – állítja Szijjártó Péter. A külügyminisztert a kínai tőkéből megvalósuló Belgrád–Budapest vasúti beruházásról is faggattuk, s azt is megkérdeztük: kaphatna-e a Wizz Airhez hasonló állami támogatást a vasúttársaság a sok esetben veszteséges nemzetközi személyszállítás fenntartásához.

Köztudott, hogy vasutas családba született: édesapja a győri egyetem vasútépítési és -fenntartási szakán szerzett mérnök diplomát, ráadásul első munkahelye is a MÁV volt, majd a rendszerváltás után megalapította a Vasútépítők Kft.-t. Édesapján kívül van más vasutas is a családban? Sosem fordult meg a fejében, hogy – folytatva a hagyományokat – a MÁV-nál, vagy a családi vállalkozásnál áll munkába?

Apai ágon szinte minden felmenőm a vasútnál dolgozott. Feltételezhetően innen ered máig tartó rajongásom a vasút iránt. Gyerekkoromban nemcsak hogy szinte minden időmet villanyvasutazással vagy vonatok rajzolásával töltöttem és kívülről fújtam az F2-es utasítást, de anyai nagyapámmal minden komáromi estét a vasútállomáson töltöttünk a Báthory expressz vámkezelésének figyelésével. Bár egy darabig lehetséges forgatókönyvként számoltunk a családi vállalkozás továbbvitelével, végül a politika győzött, szüleim pedig eladták a céget egy nagy német vállalatnak.

Külügyminiszterként nyilván ma már inkább repülővel utazik, de korábban esetleg előfordult-e, hogy vonattal ment külföldre? Van-e ezzel kapcsolatos élményei?

Szerencsére a két fiam is örökölte a vonatok szeretetét István nagypapától és tőlem. Ezért dunakeszi lakosként gyakori hétvégi programunk a kombinált kirándulás Vácra: odafelé biciklivel, visszafelé vonattal. Kipróbáltuk már a Railjetet is Bécsig. Azóta is téma, hogy „a vonaton vacsoráztunk”.

Könnyen lehet, hogy olvasta tavasszal az Európai Bizottság tanulmá-



nyát, amely nem festett túl rózsás képet a nemzetközi éjszakai vasúti személyszállítás jövőbeni kilátásairól és esélyeiről. Ön mit gondol, vajon meddig tudják állni a versenyt a vasúttársaságok a fapados légitársaságokkal?

A vonaton való utazás, pláne az éjszakai vonatkozás élményét az ember nem kapja meg semmilyen repülőúttól. A fapados repülésnek és a vonattal való utazásnak teljesen más a motivációja, az egyik semmilyen módon sem helyettesítheti a másikat.

A sok esetben veszteséges nemzetközi vasúti személyszállítás esetleg számíthat-e majd olyan állami támogatásra, mint amilyenben a Wizz Air részesült?

A nemzetközi vonatkozókedés mindig két- vagy többoldalú megállapodáson kell hogy alapuljon. Mi nyitottak vagyunk olyan tárgyalásokra, melyek ezt a felvetett célt szolgálják.

Az uniós negyedik vasúti csomagjával kapcsolatosan mi Magyarország álláspontja? Magyarország vagy a V4-ek

**hogyan tudnak hatást gyakorolni az unió vasúti törvényhozására, amely legtöbbször a nagy nyugat-európai (francia, német) vasúttársaságok kezdeményezésére lendül mozgásba? Hogy látja: mikor lesznek egyenlő pályák, egyenlő esélyek?**

A negyedik vasúti csomag műszaki pilléréhez tartozó három jogszabály 2016. május 26-án, míg a politikai pillérhez tartozó három jogszabály 2016. december 23-án jelent meg, jelenleg már a jogszabályok átültetése, illetve gyakorlati alkalmazásukra való felkészülés folyik. Hadd emlékeztessék arra, hogy – bár a magyar induló tárgyalási álláspont a vasúti csomag több elemével kapcsolatban jelentős kifogásokat tartalmazott – a Tanácson belüli, valamint az Európai Parlamenttel folytatott tárgyalásokat követően a jogszabályok végső elfogadását hazánk már támogatni tudta. Ennek alapvető oka az volt, hogy a tervezetek többéves vitája során a legfontosabb pontoknál jelentős, számunkra kedvező változások történtek.

#### Például?

Példaként a vasúti társaságok intézményi elkülönülésére vonatkozó előírásokat vagy a belföldi személyszállítási piacnyitás határidejét és feltételeit említeném. A sikeres érdekérvényesítéshez nagyban hozzájárult a Visegrádi Négyek együttműködése, amely az álláspontok rendszeres egyeztetésében és képviselésében, valamint közös módosító javaslatok benyújtásában egyaránt manifeszta lódott. Ami az előző, egyenlő pályákra vonatkozó kérdését illeti: az uniós jog minden tagállamra egyformán vonatkozik – bár végrehajtásának következmé-

nyei tagországokként eltérőek lehetnek –, így a jogszabályok tárgyalása során határozottan képviseltük a hazai vasúti vállalatok és munkavállalók érdekeit. Ezt a célt elértük.

**Versenyképesek lehetnek-e valaha a V4-tagországok vasúttársaságai a nagyokkal szemben? S ha igen: hogyan? A német vasúttársaság, a Deutsche Bahn 2015 és 2019 között összesen 28 milliárd eurót – 8700 milliárd forintnyi összeget – költ vasútfejlesztésekre, ehhez képest a magyar állam 2020-ig 1500 milliárd forintot szán uniós forrásokból 900 km vasúti pályára korszerűsítésére.**

A versenyképesség fokozása két téren lehetséges. Egyfelől a vasúti pályahálózat-fejlesztések terén, amelyek révén jobban be tudunk kapcsolódni a nemzetközi vasúti vérkeringésbe, másfelől pedig a személyszállítási gördülőállomány megújítása révén. Az elmúlt időszakban Magyarország – CEF- és IKOP-források felhasználásával – több milliárd forint értékben hajtott végre fejlesztéseket, amelyek közül kiemelkedő jelentőségű a Koperbe vezető vasútvonal Pragersko és Őrihodos közötti szakaszának villamosítása. Ennek köszönhetően a vonatok mozdonycsere nélkül tudnak eljutni az adriai kikötőig. CEF-forrásból modernizálják a Kelenföld–Pusztaszabolcs és a Rákos–Hatvan vasútvonalakat, valamint építik át a déli összekötő vasúti hidat is. A TEN-T hálózati vasútfejlesztések közül említésre méltó a Püspökladány–Debrecen vonal fejlesztése és a dél-balatoni vasútvonal megújítása. Az utasok kényelmét szolgálják a megvalósult állomásfejlesztések

is, például Kaposváron, Pécsen, Vácott és Békéscsabán. A novemberi budapesti Kína–Közép-Kelet-Európa-csúcstalálkozó alatt kiírtuk a Budapest–Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának építésére vonatkozó tendert. A hazai köztötpályás közlekedési rendszer új színfoltja lehet a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vasúti kapcsolatának megteremtése is. A hazai IC- és a nemzetközi EC-járatok korszerűsítését pedig a hazai fejlesztésű IC+ kocsik gyártásával kívánjuk fellendíteni.

**Magyarország ötödik alkalommal, 2018. június 30-ig tölti be a Visegrádi csoport elnökségét. Hogyan foglalná össze – féldíonél járva – a magyar elnökség vasúti vonatkozásait? Miként lehetne erősíteni a magyar vasút szerepét a nemzetközi vérkeringésben?**

A magyar elnökség fő céljai között szerepel az észak-déli közlekedési kapcsolatok erősítése – a Távol-Keletről érkező áruk V4-országokon keresztül történő szállításának elősegítése érdekében –, ami nagyban hozzájárul Magyarország logisztikai központtá válásához, a hazai termelőkapacitások globális piacokhoz való hozzáférésehez. Fontos célkitűzésünk a hiányzó vasúti kapcsolatok feltérképezése, a vizsgálat eredményeinek frissítése, előmozdítása és azon fejlesztési irányok kijelölése, amelyek összehangolhatók a V4-tagországok közlekedésfejlesztési stratégiai irányvonaláival. A fejlesztések, valamint az áruk és személyek gyorsabb szállítása érdekében kiemelt cél a határtechnológiák összehangolása, a szűk keresztmetszetek feloldásához szükséges műszaki és jogszabályi akadályok lebontása. A magyar

V4-elnökség kiemelt célja a 2020 utáni EU-s költségvetési időszakra való felkészülés is. A 2020 utáni többéves pénzügyi keretről szóló tárgyalások során cél a V4-ek álláspontjainak harmonizációja és a közép-európai szempontok beépítése, melynek egyik kiemelt területe a vasúti fejlesztésre fordítható összegek mértékének megállapítása. Ehhez a munkához várjuk a vasúti szakma segítségét. A személyszállítás terén pedig – a mobilitás növelése érdekében – V4-es kedvezményes bérletek bevezetésére vonatkozó koncepciót dolgozunk ki, VI-SEGRAIL néven, több lépcsőben. Itt számítunk a turisztikai és a vasúti szakma összefogására.

**Mit gondol, milyen szerepet tölt be a magyar vasút a hazai gazdaság bővülésében?**

A vasúti szállítások behozatali értéke 6 százalékos emelkedéssel 40 milliárd forint-ra nőtt, a kiviteli értéke 13 százalékkal bővült, kis híján elérte az 50 milliárd forintot. Ebből világosan látszik, hogy a magyar gazdaság bővülésben a vasútnak és a vasúti infrastruktúra fejlesztésének kiemelkedően fontos szerepe van.

**A V4-országok és személyszállító vasúti társaságaik hogyan működhetnek együtt, ha egyúttal versenytársai is egymásnak, illetve lesznek a vasúti piacnyitást követően, vagy a Kínából indított tehervonatok választott útirányát illetően?**

A V4-tagországok vasúti társaságai hagyományosan jó kapcsolatokat ápolnak egymással. Ez abból is látszik, hogy napi 10 vonat kapcsolja össze Budapestet a V4-országok nagyobb városaival. Regionális összefogásra feltétlenül szükség van, ez mind turisztikai, mind közlekedési szempontból egy egységes bérlet- és jegyrendszer kialakításában nyilvánulhatna meg.

**A Belgrád–Budapest vasútvonalat gyakran éri kritika amiatt, hogy soha nem fog megtérülni. Ön mit szokott válaszolni az ilyen felvetésre?**

Magyarország, Szerbia és Kína együttműködésével a közép-európai térség egyik legnagyobb infrastrukturális projektje valósul meg a Budapest–Belgrád vasútvonal felújításával és kétvágányúsításával, amelynek köszönhetően Magyarország stratégiai szerepe tovább erősödik Közép-Európában. A felújított vasútvonalnak köszönhetően hazánk válik a térség legfontosabb közlekedési tranzitországává, hiszen a fejlesztés nyomán rajtunk keresztül vezet majd a



Fotó: KKM

leggyorsabb vasútvonal Nyugat-Európába a görögországi kikötők felől, ahova a Távol-Keletről és Kínából nagy mennyiségű áru szállítása történik. Célunk, hogy Magyarország minél nagyobb mértékben be tudjon kapcsolódni az ide érkező áruk értékesítésébe, raktározásába, elosztásába és további értékteremtő szolgáltatásokkal való kiegészítésébe is, amivel további új munkahelyeket teremthetünk.

**A projekt egyik hozadéka lehet, hogy a két főváros között a menetidő a vasúti személyforgalomban 8 órától 3 órára csökkenhet, a 160 km/órás sebességre köszönhetően. Miközben Magyarországon az ellenzéki pártok fölöslegesnek tartják ezt a beruházást, Csehországban arról folyik a vita, hogy ha már hozzájárulnak a vasúti pályához, akkor azt 160 helyett minimum 200-250 km/órás sebességre alkalmas pályává alakítsák át. Nem kellene követnünk a csehek példáját?**

2015. november 24-én Kínában, Szucsou városában írtuk alá a Kínai Népköztársaság kormányával a vasútvonal magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról szóló megállapodást, melynek értelmében 200 km/órás sebességre alkalmas geometriával 159,4 km hosszú vasúti pálya fejlesztése valósul majd meg, amely legfeljebb 740 m hosszú vonatok közlekedtetésére alkalmas, az európai uniós műszaki előírásoknak megfelelően, 160 km/órás működési sebességgel.

**Azt mondják, a kínaiaknak határozott elképzelésük van arról, miként lehetne Kínán kívül kiépíteni a gyorsvasúti struktúrát, s biztosak lehetünk benne, hogy nem fognak Budapestnél meg-**

**állni. Ön tudja, hogy milyen terveket forgatnak a fejükben Közép-Európát, s benne hazánkat illetően?**

2013 szeptemberében Xi Jinping kínai elnök személyesen jelentette be az „Új Selyemút Gazdasági Övezet” elképzelést, mely Közép-Ázsián, illetve a Közel-Kelet országain keresztül kívánja szárazföldi kereskedelmi útvonalak létrehozásával elérni Európát. Egy hónappal később pedig a „21. Századi Tengeri Selyemút” létrehozására tett javaslatot, mely Délkelet-Ázsiát, a Malaka-szorost, az Indiai-óceán, valamint a Földközi-tenger vizein keresztül kívánja összekapcsolni Kínát Afrika keleti partjaival és Dél-Európával. A stratégia keretében többek között gazdasági folyosók, ipari és logisztikai központok, vasúti és közúthálózatok, olaj- és gázvezetékek, elektromos, telekommunikációs és internethálózatok, továbbá kikötői és tengeri infrastruktúrális beruházások jönnek létre. Kína tervei között regionális szabadkereskedelmi és vámmentes övezetek létrehozása is szerepel.

**Ezek a lépések azonban elsősorban a Kína és az érintett országok közötti kereskedelem és befektetések ösztönzését szolgálják.**

Visszont az újonnan kiépülő személy- és áruszállítási közlekedési útvonalak – kereskedelem- és befektetésösztönző hatásuk révén – hozzájárulnak a világ-gazdasági növekedés serkentéséhez is. Mindenképpen biztató fejleményként tekintünk arra a tényre, hogy eddig hazánkba érkezett a legtöbb Közép-Európába szánt kínai beruházás, és regionális összvetésben mi exportáljuk a legtöbbet Kínába.

Gyüre József



Szijjártó Péter előadása a Kína és 16 közép-kelet-európai ország novemberi csúcstalálkozóján, Budapesten

# „A felsővezeték mindennekfelett!”



Fotó: Soós Botond

**Így szól a Kőbánya felsői felsővezetési szakasz munkatársainak jelszava. Pontosabban elhangzania sem kell, „elég, ha egymásra nézünk, mert tudjuk: valóban mindennekfelett” – meséli széles mosollyal a bajsza alatt Haszara János István erősáramú mester, négy gyermekes családapja, miközben hivatásról, családról és az ünnepi készülődésről beszélgetünk a MÁV Budapesti PTI Felsővezetési és Alállomási Főnökség Jászberényi úti telephelyén.**

Érkezésemkor János telefonon keresztül navigál, és ki is szalad elém az aszfaltos úthoz, hogy el ne tévesszem a telephelyre vezető autóbéjárót. Semmi kínos csend, semmi rákészülés. Már a földes úton befelé zötykölődve jókedvűen beszélgetni kezdünk, mert barátságos, vidám riportalanyommal igazán könnyű szóba elegyedni. A jóízű beszélgetés alatt persze a külvilág egy kicsit kívül marad, de a jó újságíró soha nem mulasztja el bekapcsolni a hangrögzítőt, hogy a hanganyag később segítségére legyen az írásban. Nos, én elfelejtem benyomni a felvevő gombot, de mentségemre szóljon, hogy János nyílt, kedves személyisége és a kellemes beszélgetés teljesen elvonta a figyelmemet a külvilágról.

## Az ember választ hivatást, vagy fordítva?

Sokféle történetet hallani arról, miért lesz valaki vasutas. Nem ritkán a családi hagyomány folytatása iránti vágy áll a pályaválasztás hátterében. Nos, János esetében sem esett messze az alma a fá-

tól, pontosabban a vasúttól. „Édesapám a GANZ-MÁVAG-nál dolgozott, ráadásul isaszegi házuk kertjét keresztülszelte a vasút. Át kellett kelniük a síneken, amikor a kert hátsó részére mentünk kertészkedni” – emlékszik vissza gyermekkorára.

Azt gondolhatnánk, mindez – kiváltképp a „saját kerti vasút” – elegendő ok arra, hogy a pályáiv egyenesen a MÁV-hoz, azon belül a felsővezeték-szerelők emelőkosarába vezessen. Nos, nem feltétlenül. „Későn érő típus vagyok. 22 éves koromban – két szakmával a hátam mögött érettségire készülve – az egyik iskolatársam megkérdezte, lenne-e kedvem a vasúthoz jönni felsővezeték-szerelőnek. Volt. Idejöttem, itt ragadtam. Ennek lassan húsz éve” – hangzik a magyarázat.

János ugyanis nem vasutasnak készült. Előbb gépjárműtechnika- és autószerelő képesítést szerzett, később a gázvezeték- és gázkészülék-szerelő szakmát is kitanulta. Végül mégis „itt ragadt” két évtizeddel ezelőtt. Ha újra kezdené, sem tenne másként, ismét csak a vasúthoz állna. A munka mellett leérettségizett, képezte magát a vasútszakmai oktatásban, főiskolai gépészmérnöki diplomájához pedig már csak egy nyelvvizsga hiányzik. A megszerzett szaktudás előrelépést is eredményezett, öt éve erősáramú mesterként dolgozik.

De mivel is foglalkozik egy erősáramú mester? „Sajnos, keveset vagyok terepen, a munkám egyre inkább az íróasztalhoz köt. Leginkább a művezető munkakör-

höz hasonlítható az enyém” – meséli beszélgetőpartnerem, majd hozzáteszi: a karbantartási és üzemzavar-elhárítási tevékenységek koordinálása, az üzemvitellel kapcsolatos dokumentáció vezetése, az utasítások és szabályzatok szerinti rend biztosítása mind-mind olyan feladatot jelent, amelyeket „nem lehet emelőkosárból intézni”.

A beszélgetés során jut egy kis idő a telephely bejárására is. Benézünk a „garázsba”, ahol az emelőkosaras gépjármű mellett megnézhetem a szerelők legfontosabb munkaeszközait, a jelzőtábláktól a földelőrúdig. Megtudom, hogy a felsővezeték-szerelők munkáját többszintű biztonsági előírások szabályozzák; pontos betartásuknak köszönhetően a Kőbánya felsői szakaszon soha nem történt halálos kimenetelű munkahelyi baleset – legalábbis, ami a felsővezeték-szerelőket illeti. A csapat pedig igencsak elfoglalt. „A mi szakaszunkhoz tartozik az egyik legforgalmasabb és egyben az egyik legidősebb felsővezetési hálózattal rendelkező terület, ami 1953 óta működik. Az itt bekövetkező üzemzavar nagy fennakadást okoz a vonatközlekedésben” – hangsúlyozza az erősáramú mester, majd mosolyogva megjegyzi: „nagy kihívás lesz a szakasz felújítása, ha egyszer sor kerül rá”.

## A jó vasutas nyugdíjig tanul

János víg kedéllyel beszél hivatásáról. Közben arra gondolok, hogy a mai világban mintha kiveszőben lenne a hosszú távú elköteleződés, a felgyorsult világban egyre ritkábban fordul elő, hogy valaki hosszú évtizedekre átadja magát hivatásának. Emiatt különösen nagy érték, hogy a vasútnál szép számmal vannak kollégák, akik élethivatásként tekintenek munkájukra és folyamatosan képzik magukat.

A készenléti jellegű munka, a biztonsági

## Haszara János István

**Életkor:** 41 év  
**Munkakör:** erősáramú mester  
**Vasúti szolgálat kezdete:** 1998  
**Családi állapot:** nős, négy gyermek édesapja  
**Hobby:** barkácsolás, háztartási kisgépek javítása  
 2017-ben Haszara János elhivatott munkáját a MÁV Zrt. vezérigazgató-helyettesi dicsőretekkel ismerte el.

## Kell egy kis áramszünet?!

*A munka, a család és más kötelezettségek sűrűjében sokunknak jól jön egy kis „áramszünet”, kikapcsolódás az év végén. A felsővezeték-szerelő munkakör azonban pont az a szakterület, ahol jó, ha folyamatos a nagyfeszültség. Köztudomású, hogy a vasúti felsővezeték-rendszerben bárhol bekövetkező áramszünet azonnali beavatkozást igénylő üzemzavar, amelyet a felsővezeték-szerelő kollégáknak olykor hőségben, szélben vagy éppen kemény fagyban és koromsötétben kell elhárítaniuk. Bajban is van az ember, hogy így év vége felé mit kívánjon az ünnepeket készenléti szolgálatban töltő felsővezeték munkatársaknak. Ha a bányászoknak, kohászoknak a „Jó szerencsét!” a legjobb kívánság, az erősáramú kollégáknak az ünnepi köszöntések mellett talán szívből kívánhatunk „Magasfeszültséget, feltöltődést!”*

előírások magas szintű betartása, a munkavégzés veszélyei és az időjárás szeszélye olykor nagy kihívások elé állítják a felsővezeték-szerelőket. Emiatt előfordul, hogy egy-egy jól képzett, tapasztalt csapattag hosszabb-rövidebb idő után más (jellemzően könnyebb) kenyérkereset után néz. „Emberileg nagyon nehéz, ha egy megbízható, jó kolléga anyagi vagy hivatásbeli

okok miatt elhagy minket. Ilyenkor nem tehetünk mást, mint hogy sok szerencsét kívánunk és fájó szívvel búcsúzunk” – avat be hivatása nehézségeibe János.

Az interjú készítése közben az erősáramú mester egy műhelytitkot is feltár előttem. Elárulja, hogy riportkészítés előtt kollégáival azon tanakodtak, mi legyen a róla szóló újságcikk majdani szállóigéje. Nem kellett sokat gondolkodni, mert mindennap eszükbe jut a felkiáltás, amelyet egykori vezető mérnökük, Gulyás József hagyott örökül rájuk, és talán megtartó erőként is összekovácsolja a közösséget: „A felsővezeték mindennekfelett!”.

## Az élet teljessége

Hivatás ide vagy oda, az élet nemcsak munkából áll. János keresztény hitbéli meggyőződését büszkén vállaló, hitét hivatásában és családi életében is egyaránt megtartó férj és családapa. Felesége, Ágnes, gyógypedagógus-asszisztens, 14 éve házasság. „Feleségemmel négy gyermekünket neveljük péceli otthonunkban, nagy egyetértésben és szeretetben” – büszkélkedik az édesapja, és fel is sorolja a gyermekeket, érkezési sorrendben: „Lázár 13, Boldizsár 10, Bálint pedig 8 éves. Három évvel ezelőtt pedig ajándékba kaptunk még egy kislányt is: Zoét”.

A szabadidőt kirándulással, utazással szeretik tölteni, de a nagycsalád otthonában

elfér egy bordásfallok, súlyzókkal felszerelt kis műhelyszoba is. Amolyan kis kuckó, ahol János hobbiként háztartási kisgépeket javíthat, ahová visszavonulhat. „Még nem számoltam, de körülbelül »ezermester« vagyok, szeretek büttykölgetni. A barátok, ismerősök mindig megtalálnak ilyen-olyan javítanivalóval. Senkit sem küldök el” – mondja jókedvűen a családfő.

A karácsony közeledtével megkerülhetetlen a kérdés, hogyan készül az ünnepekre egy nagycsalád. „Ó, most jön a nagyfeszültség!” – kiált fel János vidáman, és más sorolja is a teendőket: „az ünnepek előtti iskolai és óvodai programok, ajándékkészítés, készülődés, sütés-főzés mindig nagy logisztikát igényelnek, de mindenkinek megvan a maga feladata”. Vajon mi kerül az ünnepi asztalra? – kérdezem. „Nálunk hagyományos étel a borleves, a gyerekeknek pedig halászlé készül. Anyósom egyszerű marhasültet készít, és persze sütemények is lesznek” – hangzik a válasz a jól ismert mosoly kíséretében.

Ahogy János a karácsonyi készületről beszél, magam előtt látom az örömmel és gyermekszívajjal teli, meghittsággal megélt ünnepet és az elmúlt óévet. Elfog a várakozás, a készülődés izgalma, és fülemben cseng a verssor: „Deresen, havasan eljön a karácsony...”

Haraszi Katalin



Kiskarácsony, nagycsalád



# Családi körben

**Ön elgondolkodott már azon, hogy mit mondana szemtől szembe egy kötetlen beszélgetés alkalmával a MÁV elnök-vezérigazgatójának, a legnagyobb hazai munkáltató csúcsvezetőjének, a magyarországi üzleti élet legbefolyásosabb személyiségének? A Vasutas Magazin rendhagyó interjúra kérte Dávid Ilonát, valamint Háy Imre Attilánét, Magdit, hazánk jelenleg egyetlen gyakorló motorvonat-vezetőjét és Takács Tibornét, Csillát, az ország egyetlen hálókocsi-szakértőjét. Könnyedén, tegeződve indult a társalgás, hogy aztán a vasúttársaságot érintő komolyabb témák is terítékre kerüljenek.**

**Mivel telt a hétvége? Mindenkinél sikerült egy kicsit meglepednie a munkáról?**

**Magdi:** Vasárnap szolgálatban voltam, 7 óra 40 perctől 20 óra 43-ig dolgoztam. Ma éjszakára megyek.

**És mit csináltál szombaton?**

**Magdi:** Ez már a vég, amikor a vasutas nem emlékszik arra, hogy mit csinált tegnapelőtt!

**Ilona:** De fogadjunk, hogy a menetrendet biztosan kívülről fújod!

**Magdi:** Eszembe jutott! Szombaton szabadnapos voltam, és a barátaimkal Gödöllőn voltunk vasútmodell-kiállításon. A terepasztal-építés a hobbink.

**Ilona:** Akkor ezek szerint akár még össze

is futhattunk volna a városban. Mi is Gödöllőn voltunk egy családi programon.

**Csilla:** És a vasárnap házimunkával vagy inkább pihenéssel telt?

**Ilona:** Az Ikeában voltunk, na persze, azt nem kaptam, amit szerettem volna. Este feldíszíttem a lakást és még főztem is. És neked hogy telt a hétvége? A te szabadidődre mennyire van hatással a munka?

**Csilla:** A munkakörömnél és a beosztásomnál fogva nem nagyon. Ritka az olyan hétvége, amikor munkahelyi dolgokkal kellene foglalkoznom. De még így se jut idő mindenre. A férjem néhány héttel ezelőtt töltötte be a 40. életét, a születésnapját viszont még csak most tudtuk megünnepelni. Meglepetéspartit szerveztünk, vasárnap hajnali öt óráig táncoltunk.

**A férjed is a vasútnál dolgozik?**

**Csilla:** Nem, ő asztalos.

**Magdi:** Manapság egy szakember kincset ér – és nem csak a vasútnál.

**Csilla:** Feltételezem, hogy ti ismeritek egymást Ilonával – talán még a motorvonatvezető-tanfolyamról.

**Ilona:** Igen, többször is találkoztunk már.

**Magdi:** Legutóbb tavaly októberben, a Vasúttörténeti Parkban.

**Engem inkább az érdekelne, hogy**

**motorvonat-vezetőként vajon hogyan fogadták Magdit a férfi kollégák.**

**Magdi:** A legtöbben örültek, mivel a nők megjelenésének köszönhetően szerintük változatosabbá vált a szakma. De olyan is volt, aki kijelentette szemtől szembe: ez a pálya nem nőknek való. Engem inkább az bánt, hogy a MÁV-nál csak motorvonatot vezethetnek a nők. A GYSEV-es lányok már mozdonyt is vezetnek és megkapták a mozdonytípus-engedélyt is. Abban bízom, hogy előbb-utóbb majd a MÁV is eljut ideig.

**Ilona:** Könnyebben fogadott el a szakma azáltal, hogy a férjed is mozdonyvezető?

**Vagy épp neki duruzsoltak a hátad mögött, hogy mit keres itt az asszony, miért nem otthon tüsténkedik a konyhában?**

**Magdi:** Nem játszott benne szerepet, nem mondtak neki ilyeneket. A férjem és én is a Mechwartba jártunk, onnan ismertük egymást. A különbségemet pedig már ott megszokták a barátok, akikből később szintén mozdonyvezetők lettek. Ugyanis vasútgépész-technikus és vasúti vontatott- illetve vontatójármű-szerelő az eredeti végzettségem. Az országban egyedül én végeztem nőként a technikumban.

**Ilona:** Szerintem teljesen mindegy, hogy milyen pozícióba kerül egy nő vagy épp kinek mi a szakmája – ezektől függetlenül is lehet számítani megjegyzésekre vagy beszélgetésekre. Nincs ez másként az

elnök-vezérigazgatói tisztség esetében sem. Mindannyian férfiak között dolgozunk és már megtapasztalhattuk: amikor megjelenik egy hölgy, akkor először rácsodálkoznak a férfiak, majd megpróbálják megijeszteni, aztán elijeszteni, s ha mégis marad, akkor végül megszokják.

**Nemcsak motorvonat-vezetőből vagy elnök-vezérigazgatóból van egy az egész országban, hanem hálókocsi-szakértőből is. Te hogyan kerültél a MÁV-hoz és milyen volt a fogadtatás?**

**Csilla:** Azért ez nem igazán nagy dolog: több ilyen speciális és kivételes munkakör is van a vasúttársaságnál. Szerintem felfogás kérdése, hogy miként viszonyulunk ehhez. A vasút egy nagy befogadó család – benne rengeteg színes és különleges emberrel. Én 1999 novemberében, újsághirdetés alapján kerültem ide, egészen pontosan az Utasellátó utazási irodájába. Azóta becsukták az irodát, az utasellátást pedig hol ki-, hol visszaszervezték a vállalatba. Mindig oda kerültem, ahová az átszervezéssel vittek. Azóta az Utasellátó Központban vagyok, és ez a lényeg.

**Ki hogyan készült erre a hármasszövegbeszélgetésre?**

**Csilla:** Bevallom: nem készültem különösképpen. Inkább meglepődtem azon, hogy mit keresek majd itt, egyáltalán hogyan kerültem én ide.

**Ilona:** Akkor is feszengeni szoktak a kollégák, amikor a munkahelyükön látogatja meg őket a főnökük – az sem ideális terep a kötetlen beszélgetéshez. Persze, az sem könnyebb szituáció, ha a főnök irodájába kell bemenni. Viszont a hangulat így talán más: nem munkahelyi ellenőrzésről szól a történet, s nem arról, hogy ki miként végzi a munkáját.

**Magdi:** Ez valóban így van. Én csak a férjemnek mondtam el, hogy hová készülök, na és Martinának: rajtam kívül ő a másik motorvonat-vezető, csak épp most az anyai örömöknek él. A férjemnek az volt az első kérdése: miért pont te?

**Ilona:** Azt hittem, azt kérdezi: miért nem ő?

**Magdi:** Egyáltalán nincs benne szakmai féltékenység.

**Ha meglepetésvendéget hívtunk volna, mint a Ridikül talkshow-ban, és most betoppanna a férjed, nagyon meglepődnél?**

**Magdi:** Biztosan nem jutnék szóhoz: munkásruhában hagytam otthon.

**Akkor a meglepetésvendég helyett jöjjön egy meglepő kérdés: ki mit lát a vasúttársaság legnagyobb problémájának?**

**Csilla:** Erre azért nehéz válaszolni, mert csak a beosztott szemszögéből tudom megítélni a kérdést. Csak a saját szakterületemen jelentkező gondokat látom. El tudom mondani, mi az, ami a legjobban fáj: nincs elég hálókocsink és nincs elég fekvőkocsink – a régiéket is mennek tönkre. Egyre nehezebb: télen a fűtéssel, nyáron a hűtéssel van baj. Az én kis csapatom tényleg csodát művel! Ahhoz, hogy szolgáltatni tudjunk, azon a pár emberen nagyon sok minden múlik. A kollégák többsége az égvilágon semmi mást nem akar, csak bejönni, dolgozni, kiszolgálni az utasokat és utána hazamenni. Az Utasellátó Központ megint átalakulásban van: most dől el a napokban, ki megy és ki marad. Nem igazán jó a hangulat, ezért nem is említettem ezt a beszélgetést a kollégáknak.

**Ilona:** A MÁV-START vezetésének az a legfontosabb célja, hogy senkit se kelljen elengedni a vasút kötelékéből. Még akkor sem, ha jelentős átalakulás is fog történni. A vállalat mindenkinek felajánl más munkaköröket: mint mindenütt, a START-nál is munkaerőhiány van.

**Csilla:** Van olyan kollégám, aki nem fél, mert tudja: bármikor el tud helyezkedni a munkaerőpiacon. S van olyan is, aki már el is ment FLIRT-motorvonat-vezetőnek tanulni. Viszont azon nem fog tudni segíteni a vállalat, aki itt van több évtizede, és ennyi idő alatt nem volt hajlandó képezni magát, megtanulni a német nyelvet, hogy VIP utaskísérő legyen belőle és többet keressen.

**Ilona:** Nem csak a vasutat illetően múlik sok a munkavállaláson a mindennapokban. Az egyéni sorsokat tekintve is azt mondhatjuk, hogy sok múlik rajtuk. Van, aki képes meglovagolni a változások keltette hullámokat, mások meg csak hagyják, hogy sodorják őket magukkal az események: akarni kell fejlődni, tanulni, feljebb lépni.

**Csilla, te hogyan éled meg a mostani változásokat?**

**Csilla:** Fogadtunk az egyik kollégámmal, hogy én az Utasellátótól fogok nyugdíjba menni. De komolyra fordítva a szót: biztos vagyok benne, hogy nekem is lesz munkám.

**Ilona:** Az utasellátás hektikusan változó területe a szolgáltatásunknak, ezért már hónapok óta napirenden van: nem



## Takács Tiborné

*Csilla 1980-ban született Sáropatakon. Mint mondja: „erőtlen orosz-lán”. Még húszéves sem volt, amikor 1999-ben meglátott egy hirdetést, amelyben a MÁV Utasellátó Rt. irodapultost keresett. „Jöttem és felvettek” – idézte fel a kezdeteket Csilla, aki az egyetlen vasutas a családban. Férjével, Tiborral még a középiskolás évek alatt ismerkedtek meg. „Leérettségiztem, és a következő héten már együtt költöztünk fel Budapestre. Azóta is szeretjük egymást” – foglalta össze tömören a lényegét. Lányuk, Eszter, 12 éves. „Okos, ügyes, már most igen erős személyiség. A férjemmel az életre neveljük, azt szeretnénk, hogy talpraesett felnőtt legyen belőle.” A karácsonyt Csilláké családi körben töltik. „Az anyósomnál indítunk 24-én, majd másnap a szüleimhez megyünk Komlóskára. A szilvesztert a barátaimkal töltjük Dobogókőn” – árulta el a programot.*

pusztán szervezeten belüli kérdés, nem is csak gazdaságossági vagy szakszervezeti kérdés. A gondot viszont az okozza, hogy nagyobb külső publicitást kapott a kellesztől: nem lett volna szabad házon kívülre, az utcára vinni ezt a belső vállalati problémát. Szűkebb szakmai berkekben kellett volna megvitatni, majd megoldani. De ha már ez a helyzet, akkor ebből kell kihozni mindenki számára a lehető legjobb megoldást.

**Magdi:** Én is ugyanúgy vagyok ezzel a



### Háy Imre Attiláné

Magdi 1976-ban született Cegléden, a bika jegyében. Ennek megfelelően „kitartó, türelmes, egy darabig ugyan át lehet rajta gázolni, de ha elindul, akkor nincs, ami megállítaná”. Magdi 1990 és 1995 között a budapesti Mechwart András Szakközépiskolába járt, ahol mozdonyszerelőnek tanult. Gyakorlatra a MÁV műhelyeibe járt, így került kapcsolatba a vasúttársasággal. Férjével még a szakközépiskolában ismerkedett meg. Fiuk 20 éves egyetemista.

A család az ünnepeket elsősorban a munkabeosztáshoz, és nem a naptárhoz igazítva tartja. Magdi kifejezetten szeret karácsonykor dolgozni, mert szerinte „akkor az utasok is egy kicsit karácsonyi hangulatban vannak”. Valószínűleg szilveszterkor is dolgozni fog, mint ahogy a férje is.



### Dávid Ilona

1972-ben született Tatán. Bak jegyű. A horoszkópja szerint: „a kemény munka, a hosszú távú tervezés embere. Döntéseiben alapos és megfontolt”. A karácsony az elnök-vezérigazgató asszonyánál is a családról szól. „Ilyenkor hazajönnek a gyerekek, a nagymamák igyekeznek segíteni, mert sokféle ételt kell készíteni; tekintettel kell lenni arra, hogy ki mit szeret. Lesz hagymaleveles, mert nem mindenki kedveli a halászlévet. Lesz töltött káposzta, rántott hal, kolbásszal töltött karaj, és, persze, lesz cukormentes mákosgubatorta is” – avatta be korábban lapunkat a kulisszatitkokba a vasúttársaság első embere. Ilonának az év végén duplán is kijut az ünnepekből: a karácsony és a szilveszter között, december 30-án van ugyanis a születésnapja. Dávid Ilona immár hatodik éve vezeti a vállalatcsoportot.

kérdéssel, mint Csilla. Csak azt a kis települést látom, ahol én dolgozom: a Nyugati pályaudvart, s így csak a mozdonyvezetők véleményéről tudok nyilatkozni. Egyre gyakrabban éljük meg, hogy kollégák távoznak. A múltkor összeszámoltam: 2014 óta hatvan ember ment el csak a Nyugati től.

**Ilona:** És hová mennek?

**Magdi:** Van, aki a civil életben keresi a boldogulását, s van, aki más vasúttársaságot választ. Én azt nem látom, hogy mit tudnék csinálni a vasúton, ha esetleg egészségi okok miatt „levennének” a mozdonyról.

**Ilona:** Pedig sok munkakörben létszámihiányunk van, azt biztosan tudod.

**Magdi:** A 24 évvel ezelőtti hanyagságom

következményei miatt szenvedek: nem úgy sikerült az érettségim, mint ahogy annak egy anyja örülne. Magyarán: nem tudtam diplomát szerezni, így most kevesebb továbbképzés közül tudok választani.

**Milyen visszacsatolást kaptok kívülről a munkátokat illetően?**

**Magdi:** Volt egy emlékezetes esetem. A Desiro az esztergomi vonal terepviszonyai miatt bukácsolt. Adódnak néha gondok, főleg, ha csak egy motor működik a kettő helyett. Leányváron odajött hozzám egy utas, bekopogott, és csak annyit mondott: „nagyon szépen köszönöm, hogy mindent megtett, hogy hazahozzon”. Mert addigra már megjavítottam a hibát, de előtte az utasok türelmét kértem. Azzal biztattam őket: ha átjutunk az alagúton és fölme gyünk a hegyre, akkor onnan már begurulunk

Esztergomba. Szerintem a vezetőálláson mi kapjuk a legtöbb pozitív visszajelzést.

**Nem a jegyvizsgálók?**

**Magdi:** Ők is, persze, de azért ők időnként kénytelenek konfrontálódni az utasokkal.

**Csilla:** Mivel nálunk egykapus ügyfélszolgálati rendszer működik, ezért én kapom első kézből az utasok visszajelzéseit az Utasellátót illetően. Az utaskísérőkre vonatkozóan ezek folyamatosan pozitívak voltak az elmúlt időszakban. Nálunk is előfordulnak felejthetetlen esetek – például amikor az utas Egerben hagyta a háztáskáját, s mi az ügyfélszolgálattal eljuttattuk neki Ostravába, Csehországba. Én azt tapasztalom, hogy az utasok a rossz hír mellé ma már hozzátesszik a jót is: „késett a vonat, de a jegyvizsgáló mindenképp tájékoztatott”, „az utaskísérő mindent megtett”.

**Az elnök-vezérigazgatónak is jut egy-egy dicséretet, vagy csak a megoldandó problémákkal bombázzák?**

**Ilona:** Korábban mindig azt mondtam: ha nem kapunk kritikát, akkor az már önmagában is pozitív. Ma már egyre gyakoribb az elismerés, hiszen jelentős sikereket értünk el. Az emberek persze nehezen ismerik el, ha pontos és tiszta a vonat. Hiszen ez olyan magától értetődő. Amikor minden rendben van, arra azt mondják, hogy ez a dolgunk. Ugyanez igaz egy vállalat esetében is: ha egy cégnél simán mennek a dolgok, s el tudja látni a feladatait, azért nem jár dicséret. Azt csak egy nagyon szűk kör látja, hogy a vállalatcsoporton belül milyen a gazdálkodás. De amíg a tulajdonos elégedett ezzel a fejlődési pályával, addig jó irányba halad a MÁV. Az is érzékelhető, hogy az elmúlt években megváltozott a sajtó hozzánk való viszonya – pedig ma már mindenki a virtuális világban éli az életét: valamelyik közösségi oldalon lóg, híreket olvas az interneten vagy épp blogol.

**Ki mit tart az idei év legfontosabb eredményének?**

**Magdi:** Nekem a fiamhoz kötődik, aki megnyerte a Szakma sztárja országos versenyt. Péter infokommunikációs hálózatépítőnek tanult, most villamosmérnöknek készül.

**Csilla:** Én annak örülök, hogy a családkban nem történt nagyon rossz dolog 2017-ben. Szeretjük egymást, kiegyensúlyozottak vagyunk, békében és boldogan élünk. Ami pedig a munkát illeti: várjuk, hogy lezáruljanak az átalakulások, hogy aztán mindenki a fejleményeknek megfe-

lelően tudja tervezni az életét.

**Ilona:** Olyan sűrű éven vagyunk túl, hogy az elejére már szinte nem is emlékszem. A családkban a fiam nősülése volt a legnagyobb esemény. A MÁV szempontjából pedig azt tartom a legnagyobb eredménynek, hogy kiegyensúlyozott esztendő zárunk.

**Azt hittem, mindenki az idei hároméves bérfejlesztést fogja az első helyen említeni.**

**Ilona:** A béremelésen már tavaly erőteljesen elkezdtünk dolgozni, hogy az idén megvalósulhasson. Ez is kellett ahhoz, hogy kiegyensúlyozott évet zárhassunk, s a bérfejlesztési programnak köszönhetően mindenki tudja előre, hogy mire számíthat 2018-ban és 2019-ben.

**A beszélgetések során nyilván a kollégák is elmondják, hogy nekik mi a véleményük a bérrendezésről.**

**Csilla:** Nyáron sokkal több háló- és fekvőkocsi közlekedik, ezért próbáltunk hívni jegyvizsgáló kollégákat. Az ország különböző szegleteiben dolgozó nemzetközi jegyvizsgálóktól ugyanazt a választ kaptuk: nem keresne többet nálunk, hiába kapna napidíjat. Most úgy érzik, hogy a megbecsülés már a fizetésükben is megmutatkozik. Ilyet én még nem hallottam – nemcsak tőlük, senkitől! –, mióta a vasúttársaságnál dolgozom.

**S dohognak-e a mozdonyvezetők?**

**Magdi:** A bérrendszer miatt egyáltalán nem – épp ellenkezőleg. Akik reálisan gondolkodnak, és nem a valóságtól elrugaszkodva élnek, rájönnek, hogy már nem feltétlenül éri meg váltani. Mert két év

múlva esetleg már versenyképesebb lesz a bérük egy magánvasutasénál. S azt is látjuk, hogy a magánszektorban sem volt mindenhol ilyen nagyságrendű bérfejlesztés. Aki most elmegy, az nem csak a vasúttársaságot hagyja itt, hanem többnyire az országot is.

**Ilona:** A hároméves bérmegállapodás nemcsak a vállalat gazdálkodásában jelent kiszámíthatóságot, hanem a munkavállaló szintjén is. Az mindig jó, ha tudjuk, mi fog velünk történni 2-3 év múlva, mire számíthatunk a jövőben. Ez kiszámíthatóvá teszi az életet és a biztonság érzetét adja – ahelyett, hogy azon kellene törnünk a fejünket, hogy váltsunk vagy ne váltsunk, menjünk vagy maradjunk. Ezért is mondtam azt, hogy kiegyensúlyozott volt idén az életünk. Minden szektorban munkaerőhiány van, meg kell tartanunk és meg kell becsülnünk a kollégáinkat.

Morvai Katalin – Gyüre József  
Fotó: Soós Botond

### Karácsonyi receptek

Csilla mákos-túrós bobajkájának, Magdi húsos batyujának és Ilona mákosgubatortajának receptje a QR-kód leolvasásával érhető el az interneten:



## A tesztidőszakon is túl

Több új informatikai megoldás és szolgáltatás tesztelését kezdte meg idén a vasúttársaság. **Februárban** a MÁV-START – a közösségi közlekedési szolgáltatók közül elsőként – a Budapest és Püspökladány között rendszeresen utazók számára próbajelleggel lehetővé tette, hogy elektronikus bérletet váltsanak, s azt az új típusú e-személyi igazolványukon tárolhassák. Ezt a megoldást később a tapasztalatok függvényében akár országosan is ki lehet majd terjeszteni.

A MÁV legfrissebb újtásáról néhány hete szokatlan című cikkekben számolt be a szakcsajtó. **Novembertől** ugyanis már a Vonatinfó mobilalkalmazásban is lehet vonatjegyet venni, igaz, egyelőre csak androidos készülékeken, és csak az első ezer regisztrált felhasználó tesztelheti a bétarendszert – adta hírül az egyik blog „A MÁV ezer etikus hekkert keres” c. írásában. A szerző azt sem mulasztotta el megjegyezni, hogy amikor a MÁV, a MÁV-START és a fizetési funkciót fejlesztő OTP Mobil Kft. illetékesei bemutatták az újságíróknak az új, mobiltelefonos jegyértékesítési rendszert, a résztvevőknek kimondatlanul is a BKK nyári e-bérlet-botránya jutott az eszébe. A dicséretekben máskor oly’ fukar média-munkások most pozitív szavakkal méltatták „az utóbbi idők legnagyobb MÁV-os újítását”, amit szerintük az utasok „tényleg imádni fognak”.



Ugyancsak fokozott érdeklődés kísérte a testkamerák tesztelését, amit – 25 önkéntes jegyvizsgáló részvételével – még **augusztusban** indított el a MÁV-START. A társaság vezetése „a mobil jegykiadó berendezések, valamint az utasok életének, személyi és testi épségének, illetve vagyontárgyaik védelme érdekében” határozott a testkamerák kísérleti jellegű használatáról. A tesztidőszak a napokban ért véget, a gyakorlati tapasztalatok feldolgozása után született döntés a testkamerás rendszer jövőjéről.

## Új járművek jönnek

A MÁV-START és a svájci Stadler Bussnang AG **április 12-én** írt alá keretszerződést, legalább 10, legfeljebb 40 darab, hatrészes, emeletes villamos motorvonat szállításáról. Az új, nagy kapacitású, legalább 600 férőhelyes járművek az első emeletes motorvonatok lesznek hazánk vasúti közlekedésének történetében. Az első 11 KISS (Komfortabler Innovativer Spurtstarker S-Bahn-Zug) motorvonat 2019-től állhat majd forgalomba.

**Május 8-án** írt alá feltételes járműbeszerzési szerződést a MÁV-START a Stadler Rail Valencia céggel nyolc (plusz opcionálisan négy) darab, dízel- és villamosüzemre egyaránt alkalmas tram-train beszerzésére. Az egyenként 202 férőhelyes Stadler Citylink szerelvények lehetnek hazánk első vasút-villamos járművei, amelyek Szeged és Hódmezővásárhely között közlekednek majd.



## Díjaznak minket



A magyar építésszakma **októberben** – építetők kategóriában – Pro Architectura díjjal jutalmazta a MÁV Zrt. építészeti fejlesztési tevékenységét. A rangos elismerést kilenc tagú szakmai bírálóbizottság döntése alapján ítélték a vasúttársaságnak. A pályázati portfólió több saját beruházásból állt össze. Köztük volt többek között a Budapest–Újszász vasútvonal állomásainak – korábban Brunel- és ICOMOS-díjjal is elismert – rekonstrukciója, illetve a balatonszentgyörgyi, a pécsi, a kaposvári és a keszthelyi vasútállomás felújítása is. **Novemberben** a 13. Média Építészeti Díj átadóján a Lechner Tudásközpont különdíját adományozták a MÁV-nak a keszthelyi vasútállomás rekonstrukciójáért. Idén egyébként a kaposvári, a keszthelyi, a balatonfüredi, a karcagi és a biatorbágyi vasútállomás szépült meg.

## Három év, harminc százalék

A babonások szerint a 13 szerencsétlen szám, a MÁV-csoport 38 ezer munkavállalója mégsem így élte meg **március 13-át**, amikor a MÁV Zrt. – a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium jóváhagyásával – három évre szóló bérmegállapodást kötött a vasutas érdekképviselőkkel, a cégcsoport valamennyi társaságára vonatkozóan. Az állami vállalatok közül elsőként a vasúttársaság tett eleget a minisztérium kérésének, s készítette el január 31-re a szakszervezetekkel közös, hároméves bérfelvezetési javaslatot. Miután ezt a kormány is jóváhagyta, 2017-ben 13, jövőre 12, 2019-ben pedig 5 százalékos átlagos bérfelvezetés valósul meg. Az idei, átlagosan 13 százalékos béremelés azt jelenti, hogy a MÁV-csoport valamennyi nem vezető beosztású munkavállalója – alanyi jogon – 10 százalékos alapbéremelésben részesült. A 3 százalékos éves bérfelvezetésnek megfelelő bértömeget pedig a munkáltató – az érdekképviselők szándékával megegyezően – az egyes munkakörök közötti bérfeszültségek kezelésére fordította. **(Július elsejétől)** visszamenőleg a MÁV Zrt. az egyes munkakörökben a béreltérések kezelésére további, közel 4 százalékos bérfelvezetést valósított meg, s bevezette a munkavállalók lojalitását jutalmazó senioritási rendszert is. **Novembertől** a vasutas életpálya-modell alapját is jelentő, a szolgálati időt is elismerő bértábla lépett életbe a MÁV-csoportnál.

Az állami forrásoknak köszönhetően három év alatt átlagosan 30 százalékkal nő a vasutasok keresete, s ezáltal javulhat a vállalatcsoport munkaerőpiaci helyzete. A munkáltató 2018. január 1-jétől – az eddigi 3 helyett – a bruttó bér 3,5 százalékával járul hozzá a munkavállalók önkéntes nyugdíjpénztári tagdíjbefizetéseihez.



## Idén indult beruházások



Magyarország 1500 milliárd forintot szán vasúti fejlesztésekre, 2020-ig 900 kilométernyi pályát újítana fel. Idén **májusban** a Kelenföld–Százhalombatta vasútvonal korszerűsítése kezdődött meg. A fejlesztésnek köszönhetően 2020 végétől 120 km/órával közlekedhetnek majd a vonatok a 20,5 km-es vonalszakaszon. (A teljes kétvágányú szakaszon korszerűsítik a villamos felsővezetéki hálózatot.) Átépül Háros, Nagytétény-Diósd és Érd állomás, valamint Budafok, Budatétény, Barosstelep, Érdliget és Érd felső megállóhelyek is megújulnak. A pálya korszerűsítése nettó 51,36, a biztosítóberendezési rendszer kiépítése 16,62 milliárd forintba kerül.

A Szajol–Püspökladány vonalszakasz folytatásaként **augusztusban** elindult a Püspökladány és Ebes közötti pálya modernizációja. A beruházás során 31,25 kilométer hosszon 160 km/óra sebességű és 225 kN tengelyterhelésű közlekedésre alkalmas, kétvágányú pálya épül át a szükséges közműkiváltások elvégzésével. Sor kerül Kaba, Hajdúszoboszló és Ebes vasútállomás vágányhálózatának korszerűsítésére is. A beruházás értéke meghaladja a nettó 73,5 milliárd forintot.



2019 nyarára készül el a Mezőzombor és Sátoraljaújhely közötti, 46,3 km hosszú vonalszakasz villamosítása, valamint a szükséges energiaellátó rendszer kialakítása – jelentette be **szeptemberben** a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. Bodrogkeresztúron, Olaszliszka-Tolcsván és Sárospatakon korszerű, magas utasperonokat, új biztosítóberendezést és villamos váltófűtő berendezéseket építenek ki, több helyen átépítik a közúti és gyalogos átkelőhelyeket is. A teljes vonalon megszűnnek az állandó és ideiglenes lassújelek, így visszaáll a kiépítéskori pályasebesség és csökken a menetidő Budapest és Sátoraljaújhely között. A teljes projekt nettó költsége 23 milliárd forint.



## Együtt az egyetemekkel

A felsőfokú végzettségű munkaerő utánpótlásának biztosítása végett a vasúttársaság idén több egyetemmel is együttműködési megállapodást kötött:

- 2017. február 9. Óbudai Egyetem
- 2017. február 13. Széchenyi István Egyetem
- 2017. február 16. Budapesti Corvinus Egyetem
- 2017. május 9. Debreceni Egyetem
- 2017. augusztus 21. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem



# Papírról a táblára

## Éles üzemenben a mozdonyvezetői tabletek

**Az agyagtáblákat felváltó papírt az emberiség nagy találmányai között szokás emlegetni, jelentősége a kerékével és a könnyvnyomatásával vetekszik. A vékony fehér lapok több ezer évig tartó egyeduralma azonban mára megtörni látszik: a 21. század digitalizált világa egyre inkább elszakad a papíralapú eszközöktől, helyüket fokozatosan átveszik az e-könyvek, az online médiumok és az elektronikus adattárak, nyilvántartások. A fejlődésből természetesen a vasút sem maradhat ki, szeptember eleje óta például a MÁV-START Zrt. valamennyi mozdonyvezetője papír helyett táblára váltott. No persze nem agyagra, hanem tábla PC-re.**

A Nyugati pályaudvaron indulásra készen álló FLIRT vezetőállása kellemes meleggel fogad. Jólesik az embernek egy ilyen szürke, esős novemberi pén-tek reggelen. Zebegényi Balázs mozdonyvezető még egy papírpohárnyi gőzölgő kávéval is rászegít, így már igazán kellemes a műszakkezdés. Vagy tévedek? Tévedek: Balázs már hajnal óta szolgálatban van, csak a hozzám hasonló irodalajok tartják egyértelmű-

nek, hogy 8-kor indul a nap... Egy forró kávé vagy tea persze mindenki számára elviselhetőbbé teszi a munkakezdést, a MÁV-START Zrt. mozdonyvezetői és motorvonat-vezetői azonban 2017. szeptember 1-je óta nemcsak a csészéjükbe kapaszkodhatnak, hanem a tablettükbe is. Ugyan teljesen más módon, mint a meleg ital, de ez az új eszköz is azt a célt szolgálja, hogy a vezér hőlgyek és urak komfortosabban, stresszmentesebben végezhessék felelősségteljes munkájukat – akár a FLIRT-ök kényelmében, akár valamelyik „klasszikus” mozdonytípus embert próbálóbb körülményei között.

Tablet, táblagép, tábla PC – kinek hogy tetszik, a lényeg ugyanaz: olyan, érintőképernyővel ellátott informatikai eszközről van szó, amely számos funkció tekintetében képes kiváltani az asztali és a hordozható számítógépeket, és nem utolsósorban a hagyományos adminisztrációt is. Ideális azok számára, akik naponta több különböző munkakörnyezetben látják el feladataikat, hiszen kicsi, könnyen hordozható, egyszerűen kezelhető és feleslegessé teszi a papírmunkát. Az előző mondat vala-

mennyi kijelentéséhez hozzátehetjük: majdnem.

A mozdonyvezetők számára beszerzett Winmate M101B típusú táblagépek ugyanis nem túl kicsik és végképp nem könnyűek. Ez persze nem a véletlen műve: a lakossági felhasználásra szánt tabletekkel ellentétben az ipari eszközöknek minden tekintetben bírniuk kell a fokozott igénybevétel – az informatikai védetség mellett alapkövetelmény a kiterjesztett működési hőmérséklet-tartomány, valamint az ütés- és vibrációállóság. Ugyanakkor ha mindehhez hozzávesszük, hogy valamennyi készülék kötelező tartozéka egy-egy pótakkumulátor és hálózati töltő, bizony arra jutunk, hogy cipelendő súly szempontjából egyáltalán nem vált könnyebbé a kollégák élete. Persze van, ami ellensúlyozza e hátrányt: egyrészt a szolgálati hátizsák, másrészt a tablet nyújtotta előnyök, amelyekből azért akad bőven.

Zebegényi kolléga elhelyezkedik a vezetőülésben, majd az előírt rutin-feladatok elvégzése után, menetrend szerint 8.05-kor kigördülünk a Nyu-

gatiból Monor irányába. A műszerfal pultján néhány nyomtatott dokumentum, mellettük a tablet, közel 100 százaléig feltöltött akkumulátorral. A készüléknek itt konkrét helye egyelőre nincs, mert a FLIRT motorvonatokba – ellentétben a régebbi járművekkel – még nem szereltek dokkolót. Ez az eszköz nemcsak a táblagép áramellátást, illetve az akkumulátor töltését biztosítaná, hanem néhány pluszfunkció elérését is, átvéve a valamennyi vonatjárművön megtalálható mozdonyfedélzeti berendezés (MFB) feladatait. Az úgynevezett menetokmányt azonban már itt is helyettesíti, nem kevés papíralapú adminisztrációt spórolva ezzel meg. Immár nem kell nevetek, törzsszámokat, elegyadatokat és fékpróba-dokumentációt körmölgetni: miután a felhasználó bejelentkezik a Mozdonyvezetői Asszisztens (MVA) programba, azaz felveszi a szolgálatot, a rendszer önállóan kitölti a virtuális űrlapot a szükséges adatokkal. A jegyvizsgálók által okostelefonon összeállított vonatterhelési kimutatás szintén a tabletre érkezik meg, ahogyan a parancskönyvek is.

Bár a tábla PC-k szeptember óta éles üzemenben teljesítenek szolgálatot, azaz a MÁV-START valamennyi mozdonyvezetője használja őket, bizonyos funkciók még tesztfázisban vannak. Ilyen például a szolgálati menetrend, a menetrendi segédkönyv, a lassújel-kimutatás és az írásbeli rendelkezés, amelyek már elérhetők elektronikusan, de egyelőre papíron is megkapják őket a kollégák. A rendszer végleges formájában ezek a dokumentumok is személyre, illetve vonatra szabottan jelennek majd meg a tableteken. A menetrend és a lassújel-információk folyamatos, GPS-alapú megjelenítése csak dokkolt állapotban érhető el, egyébként időalapú léptetéssel követi a rendszer a szerelvény mozgását. Ha már a szerelvényeknél tartunk, meg kell említeni az üzemnaplót, amelyet korábban szintén papíron kellett vezetni. Ez a dokumentum a jármű üzemszerű működésével vagy esetleges műszaki hibáival kapcsolatos információkat tartalmazza; a digitális változatot a rendszer automatikusan továbbítja az illetékes karbantartóbázisnak. A mozdonyvezetők szolgálati, munkaidő-beszámoló adatait tartalmazó menetigazolvány ugyancsak a táblagépen tölthető ki. A vállalati e-mail-fiók természetesen szintén elérhető a készülékről, és a szolgálati időn kívüli magáncélú használatnak sincs akadálya.



### Hogyan kezdődött?

A MÁV-START Zrt. másfél évvel ezelőtt mintegy 3100 táblagépet szerzett be mozdonyvezetők számára. A 2016 augusztusában lezárult tenderen a Szinva Net Zrt., az M & M Computer Kft. és az M & S Informatikai Zrt. alkotta konzorcium nyert a tajvani Winmate M101B típusával. A vasútbiztonsági kockázatokat csökkentő és a járművek energiatakarékos használatát támogató fejlesztés több mint 1,3 milliárd forintból, az Európai Unió Kohéziós Alapjának társfinanszírozásával valósult meg.

Közben megérkezünk Monorra; az utasok leszállnak, nekünk pedig még van bő húsz percünk a visszaindulásig. A tabletre pillantva megakad a szemem az akkumulátor töltöttségi szintjét jelző ikonon: az érték 30 százalék körülire süllyedt a rövid, alig egyórás út során. Nem véletlen, hogy a pótakkut és a töltőt a mozdonyvezetőknek mindig maguknál kell tartaniuk. A problémáért azonban nem (csak) az akku kis kapacitása felelős, hanem a mobilhálózat elérhetősége is. A táblagépek ugyanis – az okostelefonokhoz hasonlóan – a lakossági mobilinternetet használva küldik és fogadják az adatokat – ha nincs térerő, nincs információ sem. A dokkolón rögzített tabletek esetében valamelyest jobb a helyzet, mert olyankor a mozdonyfedélzeti berendezés antennáját

használja a készülék, amely erősebb jelet szolgáltat. További gondot jelent egyes esetekben az adatátvitel sebessége, a tabletek ugyanis a ma már elterjedt és gyorsabb 4G-s adatforgalom helyett 3G-st használnak.

A rendszer tehát nem tökéletes, de a fejlesztés jó vágányon halad, az irány és a koncepció létjogosultsága nem kérdéses. A végső cél a papíralapú dokumentáció teljes megszüntetése, és biztosak lehetünk abban, hogy ezt előbb vagy utóbb sikerül majd elérni. Remélhetőleg nemcsak a vezetőállásokban, hanem a vasútüzem valamennyi területén.

Soós Botond  
Fotó: Soós Botond

## Rangos elismerések a MÁV-csoport munkavállalóinak



Az október 23-i nemzeti ünnep alkalmából a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

a MÁV-csoport több munkavállalóját is elismerésben részesítette. Dorozsmai Éva, a MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyettese Közlekedésért érdemérmeket vehetett át Seszták Miklós nemzeti fejlesztési minisztertől; Kecskeméti Róbert, a MÁV Zrt. Budapesti Pályavasúti Területi Igazgatóságának működéstámogatási koordinátora szintén Közlekedésért érdemérmeket vehetett át Seszták Miklós nemzeti fejlesztési minisztertől; Kecskeméti Róbert, a MÁV Zrt. Budapesti Pályavasúti Területi Igazgatóságának működéstámogatási koordinátora szintén Közlekedésért érdemérmeket vehetett át Seszták Miklós nemzeti fejlesztési minisztertől. Gratulálunk a kitüntetetteknek!

a MÁV Zrt. kontrollingigazgatója miniszteri elismerő oklevelet kapott a nemzeti ünnep alkalmából; ugyancsak miniszteri elismerő oklevelet vehetett át Orosz György, a MÁV-START Zrt. Debreceni Járműbiztosítási Igazgatóságának vonat-előkészítési vezetője. Gratulálunk a kitüntetetteknek!

MÁV KIG

Fotó: oktober23.kormany.hu

## Vasutasok kitüntetése a Magyar Tudomány Ünnepe

A Magyar Tudomány Ünnepe alkalmából idén november 3-án osztották ki a vasútfejlesztés területén végzett kiemelkedő eredmények elismerésére – a Magyar Tudományos Akadémia által a MÁV Zrt. kötelezettségvállalásával – létrehozott Mikó Imre-díjat. A rangos kitüntetés mellé a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány Mikó Imre-émlékplakettjét az aktív szakember kategóriában Pálfi Csabának, a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Kft. munkatársának adományozták a vasúti technika fejlesztése terén végzett figyelemre méltó munkássága elismeréséért.



Déri Tamás

réseként, életmű kategóriában pedig Déri Tamás nyugalmazott MÁV-mérnök, főtanácsos vehette át aktív és kimagaslóan eredményes szakmai-tu-



Pálfi Csaba

dományos és pedagógusi, valamint műszaki ismeretterjesztő munkájáért.

Fotó: MTA/Szigeti Tamás

## Pro Architectura díjat kapott a MÁV

Az építetési kategóriában a MÁV Zrt. építészeti fejlesztési tevékenységét értékelte az építészszakma az idei Pro Architectura díjjal. Az elismerés a magyar építészeti kultúra népszerűsítésében, a minőségi épített környezet létrehozásában, az építészeti értékek

megóvásában és az építészeti szemléletformálásban kifejtett tevékenységért, valamint a nemzeti építészeti politika céljai érdekében elért kiemelkedő eredményekért adományozható. Az elismerést – a kilenc tagú szakmai bírálóbizottság javaslata alapján – Lázár

János, a Miniszterelnökséget vezető miniszter adta át Pál Lászlónak, a MÁV Zrt. stratégiai vezérigazgató-helyettesének 2017. október 31-én a Parlamentben.

A MÁV sikeres pályázati dokumentációja a cég fejlesztési szervezeténél folyó főépítészeti tevékenységet mutatta be a 2012 és 2017 között megvalósult legjelentősebb épületfelújítási munkákon keresztül. A portfólió része volt a vasúttársaság több saját beruházása (köztük a Budapest–Újszász vasútvonal állomásainak – korábban Brunel-díjjal és ICOMOS-díjjal is elismert – rekonstrukciója, valamint a balatonszentgyörgyi, a kaposvári, a keszthei és a pécsi vasútállomás felújítása), illetve Békéscsabán és Vácott – a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. mint beruházó-lebonyolító és a MÁV mint szakmai irányító közreműködésével – megvalósult rekonstrukció is.

MÁV KIG



## A közlekedés befolyásolja az életminőségünket



Október 18. és 20. között került sor Egerben az I. Magyar Közlekedési Konferenciára a Közlekedéstudományi Egyesület szervezésében. A rendezvény első napján Lázár János Miniszterelnökséget vezető miniszter úgy fogalmazott, hogy „ma Magyarországon a közlekedés minősége az életminőség egyik legfontosabb tartópillére”, ezért a rendelkezésre álló hazai források minél nagyobb arányát kell az ágazat fejlesztésére fordítani. A miniszter az elmúlt évtizedek legsúlyosabb hibájának nevezte, hogy az országot megreformálni törekvő politikai erők mindig ágazati logikában gondolkodtak és önző mechanizmusokat működtettek. Ezzel szemben ma már nyilvánvaló,

hogy professzionálisan összehangolt, korszerű és gazdaságos közlekedés nélkül nincs társadalmi mobilitás, amelynek hiányában viszont nem lehet működtetni az országot – hangsúlyozta.

Homolya Róbert, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára a vasút fejlesztésének kihívásai között említette a központi forgalomirányítás kiterjesztését, a budapesti szűk keresztmetszetek kezelését és a MÁV-HÉV Zrt. szolgáltatásainak fejlesztését. Beszélte arról is, a MÁV-START Zrt. által bevezetett JÉ jegyértékesítési rendszer alapján a teljes magyar közösségi közlekedési szektorban egységes

elektronikus jegyrendszer bevezetését tervezik. A Helyközi Közösségi Közlekedés Információs Rendszere (HKIR) az intermodális utazástervezés, az internetes jegyvásárlás, valamint az állomási és az internetes utastájékoztató mellett lehetőséget nyújt a menetrendtervezésre és a szolgáltatások optimalizálására is.

Pál László, a MÁV Zrt. stratégiai vezérigazgató-helyettese a vasúttársaság 2025-ig szóló pályaműködtetési stratégiáját ismertette a résztvevőkkel. Mint mondta, a cél az, hogy a nemzeti vasúttársaság a rendelkezésre álló forrásokat hatékonyan felhasználó, folyamatosan fejlődő szolgáltatási színvonalat biztosító, ügyfélorientált vállalattá váljon. Pál László szerint ezen célok eléréséhez a fenntartható vállalatméret és gazdaságos működés mellett szükség van a személyszállítás és az áru fuvarozás volumenének növelésére, a közösségi közlekedés összehangolására, továbbá a legfontosabb viszonylatokon az európaihoz közelítő műszaki állapot elérésére. Mindemellett fontos a technológiai és szakmai megújulás, a vállalati kultúra fejlesztése és a független pályahálózat-működtetői státusz megtartása is.

MTI, MÁV KIG  
Fotó: Soós Botond

## Kivirágzott a MÁV Hatvanban



A MÁV Zrt. októberi virágültetési akciójának keretében a nyári virágok helyét színes árvácskák és százsorszepek vették át több mint háromszáz helyszínen. Az országos akcióval a vasúttársaság hangulatosabbá, színesebbé, vidámabbá kívánta tenni a vonatra várakozók környezetét és közérzetét. A hatvani állomáson rendkívül látványosan valósították meg mindezt: egy 2780 tő árvácskából álló, 9 méter átmérőjű MÁV-logóval. A nem mindennapi alkotást a MÁV kertészetének munkatársai készí-

tették Sára Krisztina természetvédelemért vezető irányításával. Kertészmérnök végzettségű kollégánk idén májusban csatlakozott a vasúttársasághoz, és szerette volna valamilyen kreatív, gondolatébresztő és nem utolsósorban MÁV-os kötődésű alkotással tenni az „egyszerű” virágültetést. Amint a fotó is bizonyítja, a célt sikerült maradéktalanul elérni, ráadásul a virágok növekedésével, megerősödésével még erőteljesebb látványt nyújt majd a kompozíció.

MÁV KIG

## Átvarázsolt aluljárók

Gondoltunk egy merészet, és szeptemberben kísérleti jelleggel Színezd újra! Alkotói Napok 2017 elnevezéssel aluljárófestési pályázatot hirdettünk gyermekek számára, hogy néhány lehangoló vasúti aluljárót alkotásaikkal varázsoljanak szebbé, színesebbé. A győztes gyermekcsapatok szívvel-lélekkel alkottak a hűvösvölgyi, kőbánya felsői, monori és füzesabonyi aluljárókban: pár nap alatt több mint hétszáz négyzetméternyi falfelületet díszítettek képekkel és motívumokkal. A vidám falfestmények biztosan mosolyt csalnak a járókelők arcára, és azt üzenik: „Merjünk álmodni, és álmunkat ne féljünk megvalósítani!”

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság



# Öt szerepkörben



**„Nem tanultam meg harácsolni, könnyelműsködni és könnyökölni, viszont megtanultam figyelni a munkatársaimra” – mondja Németi Gizella, a MÁV-HÉV diszpécser.**

**Harminchat éve szolgál a HÉV-nél, ráadásul nem is akárhogy: az idei Vasutasnapon elnök-vezérigazgatói dícséretben részesült. Hogyan lett a helyi érdekű vasút munkatársa? Netán a szülei nyomdokába lépett?**

Ennél azért bonyolultabb volt az életem. Azzal kezdődött, hogy a születésemet követően az anyám betett egy intézetbe, ahonnan 18 évesen „szabadultam”. Az érettségi után teherbe estem. Megszülettem a babát, és mindjárt el is helyezkedtem a vasútnál.

**Miért pont a vasutat választotta?**

Mert egyedül itt volt hetes bölcsőde és óvoda.

**A vasút alatt a HÉV-et érti?**

Igen!

**Volt ismerőse, aki segített hivatást találni, elhelyezkedni?**

Nem volt senki. A Hunfalvy János Közgazdasági Szakközépiskolában érettségiztem, külkereskedői szakon, de az a szakma nem tetszett. Csak azt tudtam, hogy más pálya érdekel. Így mentem el kalauznak.

**Hogyan fogadták?**

Akkoriban az emberek sokkal segítőkészebbek voltak, nem volt gondom. Hamarosan beiskoláztak, és az oktatóim azonnal felismerték, hogy jó a felfogóképességem és gyorsan tanulok. Sikeres

vizsgáimat követően Szentendrén kezdtem a munkát.

**Miért pont ott?**

Mert szentendrei a családom: a nagyszüleim és a testvéreik. Az anyámmal nem volt kapcsolat, vele csak később sikerült a kettőnk közti viszonyt némileg normalizálni.

**Nagyon hamar, ráadásul minta nélkül lett édesanya. Nem volt vakmerő?**

Valóban korán jött a baba, de mélyen élt bennem a gondolat, hogy én nem fogom a gyermekemet otthonba rakni. Ez mindent felülírt.

**A fia immár 35 éves. Egyedül nevelte fel, mivel a házassága zátonyra futott. Hogyan állt lábra?**

Ráckevén vettem egy tanyát, a szántóterület mentén. A nagysága ezer négyszögöl. Úgy gondoltam, bármi is történik az országban vagy a munkahelyemen, a föld eltart; 300 négyszögölon a kezdetek óta van veteményesünk, a maradék 700-on napraforgót és kukoricát termelünk magunknak és az állatoknak. Az első pillanattól kezdve az volt a célom, hogy otthont építsek, és amit csak lehet, megtermeljek. Vannak kacsaik, tyúkjaik és malacaink. Önfenntartók lettünk, és ma már a fiam háza is ott áll a birtokunkon. Közösen gazdálkodunk.

**Azt hiszem, a nevelőotthoni lét igen csak megedzette...**

Az intézet megtanított arra, hogy csakis magamra számíthatok és csak a magam erejéből boldogulhatok. Nem volt könnyű az élet, de ma már elmondhatom: amit elterveztem, azt sikeresen meg is valósítottam. Ez jó érzés, különösen azért, mert soha senkinek nem kellett hálálkodom. Amúgy pedig a nevelőotthonnak köszönhetem, hogy nem tanultam meg harácsolni, könnyelműsködni és könnyökölni. Viszont tudok figyelni a társaimra.

**A HÉV-nél tudták a kollégái, a főnökei, hogy milyen háttérrel indult az életbe?**

Nem volt ez számomra központi kérdés.

**Hamar megszerette a vasút világát?**

Igen, tetszett a fegyelem, és az, hogy mindenkinek körülhatárolt felelőssége van. Élveztem a tanulást, azt, hogy fejlődök. Egy gyárban vagy üzemben nem lehettem volna olyan kreatív, mint itt.

**A helyi érdekű vasút után nem lett volna kedve a MÁV-nál szerencsét próbálni?**

Nem foglalkoztatott a dolog, mert a mozgásteremet a csemete határozta meg.

**Egy fizetésből hogyan volt képes mindent előteremteni?**

Ebből a szempontból is szerencsém volt, mert lehetett túlórázni. Annyit kerestem, amennyit dolgoztam. Amire kellett, arra mindig volt elegendő forrás.

**Bebizonyította, hogy egyedül is képes mindenre. Ez tartást kölcsönöz; de munkavállalóként érezte a főnökei, a kollégái szeretetét?**

Azt nem tudom, hogy szerettek-e, de ez a munkám kapcsán nem is mérvadó. Az biztos, hogy elfogadtak. Több mint 30 év távlatából azt érzem, hogy tisztelnek, hogy figyelnek rám, és a tanácsaimat elfogadják a kollégák.

**Nem csoda: kalauzként kezdte, és ma már öt szerepkörben, beosztásban szolgál...**

Igen, kalauzból 1981-ben vonatvezető lettem. Hét évvel később elvégeztem a MÁV tisztképzőjét, és szolgálattelvő lettem; 1991-ben már diszpécserként dolgoztam, azóta is ez a főállásom. 2002-ben lettem szakoktató és 2009-ben járművezető – az első három női motorvonat-vezető közül az egyik én vagyok. Ezt a pályát annak köszönhetem, hogy mindig jó és következetes főnökeim voltak.

**Azt mondják, szinte pihenőnap nélkül, folyamatosan dolgozik. Hogy bírja?**

Jól. A változatosság gyönyörködtet. Mindig is hiperaktív voltam, így érzem jól magam. A fáradtságomon pedig a tanyavilág csendessége segít. Otthon azonnal helyrebillen a lelki világom. Van egy hét-száz kötetes könyvtáram, pihenésképpen sokat olvasok, internetezek és tévézek.

**Elégedett?**

Inkább azt mondom: jó érzés a múlta gondolni, és hálával tartozom a főnökeimnek, akik elismerték a munkámat. A BKV nemrég Balázs Mór-díjjal tüntetett ki, most pedig elnök-vezérigazgatói dícséretben részesültem a MÁV-nál. Felejthetetlen az a tisztelet és megkülönböztetett figyelem, amelyben részem volt. Köszönöm!

Kép és szöveg: Gaál Péter

## Új fenntarthatósági jelentés a vasúttársaságról

Elkészült a MÁV-csoport 2016-os évre vonatkozó fenntarthatósági jelentése. A vasúttársaság tevékenységével kapcsolatban általában mindenkinek főleg a személyszállítási és pályaműködési feladatok, valamint az ezekkel összefüggő hírek, események jutnak az eszébe. Sokan nem is gondolnák, hogy Magyarország legjelentősebb közlekedtetési ágazatát működtető cégcsoport nemcsak részt vállal a környezeti és társadalmi problémák feltérképezésében és elemzésében,

de lehetőségeihez képest igyekszik válaszokat keresni a mindenkori kihívásokra is. A MÁV a fenntarthatósági kiadványával szélesíteni kívánja a nyilvánosság látókörét. Láttatni szeretné, hogy 7234 km hosszú vasúti pályája és a hozzá tartozó létesítmények üzemeltetése, a napi szintű működés biztosítása mellett kiemelt figyelmet fordít a környezeti károk megelőzésére, s jelentős erőfeszítéseket tesz a már bekövetkezett károk enyhítésére, a veszélyforrások felszámolása érde-

kében a környezet- és természetvédelem, a hulladékgazdálkodás, a víz- és a levegőminőség védelme, továbbá a zaj- és rezgés elleni védelem területén. A jelentés bemutatja a MÁV viszonyát az utasokhoz, a külső partnereihez, a munkavállalókhöz, valamint a környezetéhez, és részletesen elemzi a fenntarthatóság és átláthatóság szempontjából a vállalatcsoport gazdálkodását is.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

## 2,4 tonnányi kupakkupac gyűlt össze

Október végén zárult a Gyermekvasutasokért Alapítvány javára szervezett kupakgyűjtési akció. A gyűjtés célja az volt, hogy az alapítvány részt vehessen a Holofon Zrt. által szervezett kupakgyűjtési versenyen, és a műanyag hulladékért kapott pénzt a kis vasutasok táboroztatására fordíthassák. A meghirdetett időszak alatt szépen gyűltek a kupakok, de az összesítés eredményein magunk is meglepődünk.

A beszállított kupakok mérlegelése ugyanis egészen megdöbbentő eredményt hozott: az akció két hónapja alatt országszerte több mint 2,4 tonna kupakot gyűjtöttünk.

Ezt a hatalmas tömeget a MÁV Zrt. környezetvédelmi irodája más mértékegységekre is „lefordította”, hogy szemléletessé váljon, milyen óriási mennyiség halmozódott fel az összefogás eredményeként, amit a lentebb látható grafikával mi is igyekeztünk érzékeltetni.

Azonban nem ábrázolunk minden adatot, hogy a képzelőerőnk is használhassuk, amikor arra gondolunk, hogy az összegyűjtött kupakmennyiség darabra át-

számítva 1,2 millió kupakot jelent. Ebből akár egy 18,28 m<sup>3</sup>-es kupakkupacot is képezhetnénk. Ha pedig a kupakhegyet szétterítenénk egy hazai pályán is közlekedő, négyrészes FLIRT padlózatán, 4,5 cm vastag „kupakszőnyeget” kapnánk. És ez még nem minden! A kupakokat egymásra helyezve az oszlop bizony magasabb lenne, mint a Föld légkörének alsó rétege, a troposzféra!

A Holofon Zrt. kupakgyűjtési versenyében részt vevő 142 versenyző által leadott össz mennyiség 5 százalékát mi, vasutasok gyűjtöttük, ami a Gyermekvasutasokért Alapítványnak az előkelő 6. helyezést eredményezte, s több mint 200 ezer forintot jelentett. S bár a kupakverseny első helyezettjéhez képest

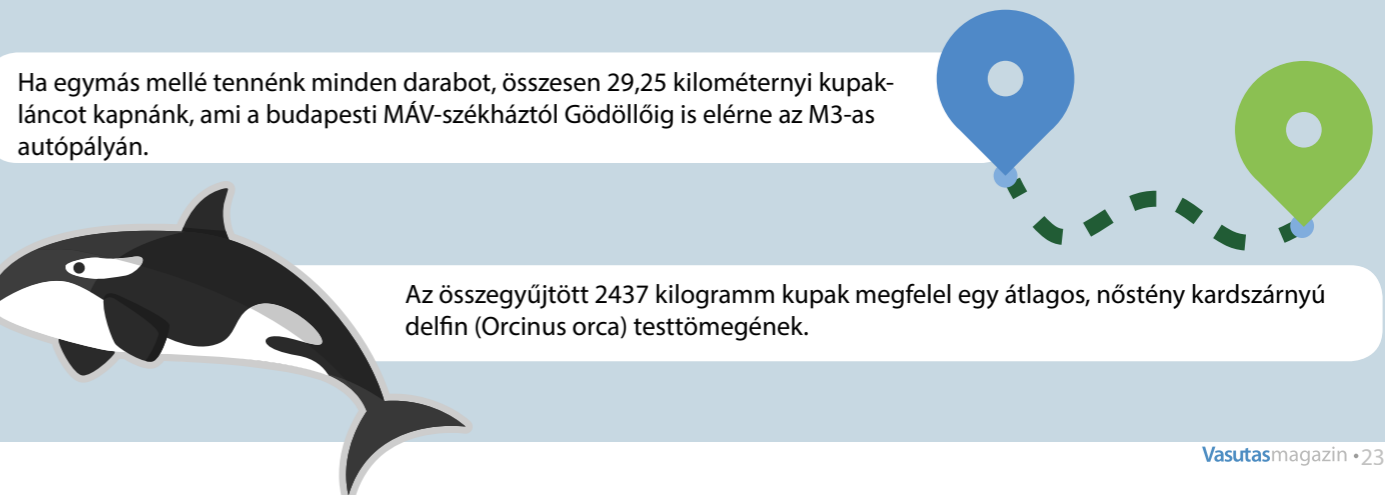
a vasutas mennyiség kevésnek tűnhet, az első alkalommal megrendezett és mindössze két hónapos akciónk bebizonyította, hogy összefogással a sok kicsi valóban sokra megy.

Az alábbi táblázatban az egyes területi gyűjtőhelyekről elszállított kupakmennyiséget mutatjuk be. Hangsúlyozzuk, hogy az akciót nem versenyként hirdettük meg, éppen ezért mindenki, aki akárcsak egyetlen kupakot is eljuttatott a gyűjtőpontokra, részese a sikernek.

Köszönet az akció lebonyolításában részt vevő kollégáknak, és köszönet a sok-sok kupakért mindenkinek.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Az összegyűjtött kupakok területi megoszlása	
Szervezeti egység megnevezése	Tömeg
MÁV Zrt. Budapest Területi Igazgatóság	800kg
MÁV Zrt. Debrecen Igazgatósági	500kg
MÁV Zrt. Miskolc Területi Igazgatóság	149 kg
MÁV Zrt. Pécs Területi Igazgatóság	175kg
MÁV Zrt. Szeged Területi Igazgatóság	143 kg
MÁV Zrt. Szombathely Területi Igazgatóság	120 kg
Gyermekvasút	550kg



Ha egymás mellé tennénk minden darabot, összesen 29,25 kilométernyi kupakláncot kapnánk, ami a budapesti MÁV-székháztól Gödöllőig is elérne az M3-as autópályán.

Az összegyűjtött 2437 kilogramm kupak megfelel egy átlagos, nőstény kardszárnyú delfin (Orcinus orca) testtömegének.

## Ökoindustria: köztársasági elnöki látogatás a Vasúttörténeti Parkban



**Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és dr. Ágoston Csaba, a Környezetvédelmi Szolgáltatók és Gyártók Szövetségének elnöke köszöntötte dr. Áder Jánost a Magyar Vasúttörténeti Parkban 2017. november 8. és 10. megrendezett V. Ökoindustria Nemzetközi Környezetipari, Energiahatékonysági és Megújuló Energiaforrások szakkonferenciáján. A környezetvédelmi konferenciákkal, kerekasztal-beszélgetésekkel és partnertalálkozókkal egybekötött seregszemlén – amelynek főtámogatója a MÁV Zrt. volt – a fenntarthatóság elérésében érdekelt, jellemzően kelet-közép-európai vállalkozások és szakemberek találkoztak egymással.**

A köztársasági elnök a rendezvény fővédnökeként látogatott el a helyszínre, ahol a hazai vasúti és környezetipari vezetőkkel közösen megtekintette a kiállítást. A MÁV-csoport standján a vasúttársaság szakemberei tájékoztatták Áder Jánost a vállalatcsoport környezetvédelemmel kapcsolatos feladatairól, kötelezettségeiről és tevékenységéről. Az érdeklődés folyamatos volt, a szakmai szervezetek mellett diákok is felkeresték a standot, ahol a vonatkvíz és a mérőeszközök (zajszintmérés, pH-mérés) is nagy sikert arattak, de kétségtelenül a talpaszolgolási lehetőség vonzotta a legtöbbet egy kis játékos eszmecsere.

A rendezvény nyitónapján mondott beszédében Pál László, a MÁV Zrt. stratégiai

vezérigazgató-helyettese hangsúlyozta, hogy a MÁV-csoport felelősségvállalása az utasok biztonsága, a vasúti szolgáltatásokat igénybe vevők kiszolgálása és a munkavállalók megbecsülése mellett kiterjed a környezet megővására és a fenntartható működés elérésére is. Kijelentette: a vasúttársaság a működése során keletkező szennyezés megelőzésére, illetve hatékony felszámolására törekszik a hulladékgazdálkodás, a levegő- és energiagazdálkodás, a zajvédelem, valamint a talaj- és vízvédelem területén.

A kiállítás keretében megrendezett konferenciákon nagy érdeklődés kísérte kollégáink előadásait. Az első na-

pon a MÁV-csoport idei fő témájával, az illegális hulladékokkal foglalkoztak az érintettek, valamint a környezeti zajjal kapcsolatos kerekasztal-beszélgetés nyújtott lehetőséget a szakértői egyeztetésre. A kármentesítés és a hulladékgazdálkodás témakörében partnertalálkozókra is sor került, amelynek résztvevői kreatív párbeszédet folytattak a jó gyakorlatokról, a vasúttársaság beszerzéseiről, valamint a jövőbeli együttműködési lehetőségekről és szakmai irányokról.



A MÁV-csoport a kiállításon mutatta be azt a Volkswagen e-Golf típusú, elektromos meghajtású személygépkocsit, amelyből több példány is szolgálatot teljesít majd a vállalatcsoportnál. Az új járművek a vasúttársaság környezetvédelemmel és energiahatékonysággal kapcsolatos elkötelezettségét hirdetik a közutakon.

MÁV KIG, MÁV Zrt. Környezetvédelmi Iroda, MÁV-START Zrt., MÁV SZK Zrt.  
Fotó: Soós Botond



## Villamosítással a légszennyezettség ellen

**Összehasonlítva a többi motorizált közlekedési ágazattal a vasút legfőbb környezeti előnye a magas energiahatékonyságban, valamint – a szállított tömeghez viszonyítva – az alacsony károsanyag-kibocsátásban rejlik.**

A Kandó Kálmán által kifejlesztett 50 hertz-es fázisváltós rendszerű villamosítás már az 1930-as években megkezdődött. Jelenleg a MÁV Zrt. által üzemeltetett vasúti pályahálózat hossza 7273 km, a villamosított vasúti pálya 2633 km, ebből a nemzetközi törzshálózat hossza 2611 km. (A nemzetközi és belöldi személy- és áruszállítás túlnyomó része egyébként ezeken a vonalakon zajlik.) Hamarosan befejeződik a MÁV kezelésében lévő esztergomi vonal villamosítása is, így idén már a MÁV-hálózat 36,8 százaléka lesz villamosítva. (Kevesen tudják, hogy a MÁV teljes hálózatán felhasznált villamos energia 10 százaléka megújuló energiaforrásból származik.)

A Nemzetközi Vasútegylet (UIC) nr. 330-as, „Vasúti speciális környezeti teljesítménymutatók” című, 2008. augusztusi határozata lehetővé teszi, hogy a közlekedési ágazatban kimutassuk a vasút környezeti előnyeit a többi közlekedési móddal szemben. A határozat hat kulcsfontosságú teljesítménymutatót irányoz elő a vasúti ágazat számára, olyan kérdésekben, mint az energia és az éghajlat, a légszennyezés és a zaj. Ezek a mutatók lehetővé teszik, hogy figyelemmel kísérjük a környezeti teljesítményeket, és a vasutat összehasonlíthassuk más közlekedési módokkal.

A vasúti személy- és áruszállításból, valamint a kapcsolódó tevékenységekből (pályaépítés, karbantartás) származó légszennyezettséget közvetlen és köz-

vetett csoportra bonthatjuk. Az első csoportba az áruk rakodásakor, szállításakor keletkező kiporzás (diffúz légszennyezés) tartozik, de ide sorolhatjuk a vonatok haladásakor felkavarodó port, valamint a fékezéskor keletkező szilárd szennyeződést (fémport, karbonport) is. A dízelvonatású személy- és tehervonatok, illetve egyéb vasútiüzemi járművek a közlekedés során a káros anyagok közül szén-monoxidot (CO), nitrogén-oxidot (NO<sub>x</sub>), CH<sub>4</sub>-t, kormot, valamint szén-dioxidot (CO<sub>2</sub>) bocsátanak ki. (Ez utóbbiak emisszióját légszennyező vonalforrásnak nevezzük.)

A második, közvetett csoportba a villamos energia előállításakor (szilárd-, olaj- vagy gáztüzelésű erőművekben) keletkező káros anyagok okozta légszennyezettséget soroljuk. A dízelmotorok kibocsátásának pontos meghatározása érdekében a motort a mozdony-szekrényből kiemelik és próbapadon járatták, különböző terhelési, illetve fordulatszám-munkapontokon. A motor teljesítményéhez viszonyítva úgynevezett fajlagos kibocsátást számolnak (g/kWh), továbbá – a mozdony üzemállapotait (üresjárat fordulat, közben-ső, névleges fordulatszám) figyelembe véve – úgynevezett fajlagos súlyozott kibocsátást határoznak meg.

A dízel trakcióra vonatkozó adatok feldolgozásának legegyszerűbb módja az lenne, ha a károsanyag-kibocsátás vonatkozásában olyan átlagos értékeket vehetnénk figyelembe, amelyek az egész flottára nézve reprezentatívak (egy-egy mozdonyosorozattal). Ugyanakkor ezeknek a jellemző formuláknak még a becslése sem egyszerű. Néhány vasúttársaság számítógépes szimulációkat alkalmaz, hogy ilyen adatokhoz jusson. A motorteljesítményből (g/kWh)

származó információk önmagukban nem használhatóak, de átkonvertálhatóak, ha a motor valós működési ciklusára vonatkozó adatokat és a tényleges működési időt vagy távolságot használjuk. A gördülőállomány különböző kor- és technológiai osztályokba sorolása egy másik megközelítési lehetőség, de a mérési adatokból is megbecsülhetjük – összevetve őket az üzemanyag-fogyasztással – egy-egy mozdonyosorozat összességének kibocsátását.

Egy vasúti terület szennyezettségét immissziós méréssorozattal vagy – a vonalforrás kibocsátásából – hatásterület-számítással határozhatjuk meg, figyelembe véve a háttérszennyezettséget is. A nem villamosított vonalakon a személyszállító vonatokat továbbító dízelmozdonyok motorjainak korszerűsítésével (remotorizáció) csökkenthető a károsanyag-kibocsátás, illetve korszerű dízel motorvonatokkal (Desirók) mérsékelhető a légszennyezés. A fékezéskor a féktuskóknál, illetve a féktárcsáknál keletkező szilárdanyag-szennyezés jelentős mértékben csökkent a korszerű villamos mozdonyok (Siemens 470-sorozat, TRAXX 480-sorozat) és villamos motorvonatok (Bombardier Talent 425-sorozat, Stadler FLIRT 415-sorozat) üzembe állításával. Ezek a járművek ugyanis fékezéskor a mozgási energia egy részét – villamos energiává alakítva – visszatáplálják a hálózatba.

A MÁV-csoport felhívta a különböző, áruszállítást végző vasúttársaságok figyelmét, hogy az áruk rakodásakor és szállításakor tartsák be a vonatkozó szabályokat, illetve csökkentsék a nem megfelelő vagy hiányos árutakarás miatt fellépő kiporzást.

MÁV SZK Zrt., Beszerzési Üzletág,  
Környezetvédelem és Energia



## Mr. Bean magyar vonattal utazott?



Október végén a brit Mairret-tvéfilmek forgatása miatt a magyar fővárosba érkezett a Mr. Beant megformálásával világhírűvé vált sztár, Rowan Atkinson. Ez önmagában nem olyan szenzációs hír, amit a Vasutas Magazin is meg kellene említenie. Az már igen, hogy Mr. Bean nemcsak egy belvárosi sétát tett Budapesten, de még egy vonatra is felült. Hogy hová utazott, arról nem szól a fáma, ez is csak egy interjúból derült ki, amit a Blikknek adott az angol színész. Az újságnak azt is elárulta: elmaszkírozta a külsejét, hogy a magyarok ne ismerjék fel. „A világ minden országában ismerik az arcomat, de sokan rácsodálkoznának, hány helyen megfordultam már itt Budapesten anélkül, hogy felismertek volna. Erre megvannak a diszkrét módszereim. (...) Csak annyit mondok, hogy még vonaton is utaztam úgy, hogy nem ismertek fel” – árulta el a világsztár.

Fotó: Wikipedia.org / Gerhard Heeke

## Vita a rénszarvasok miatt Norvégiában

Száznál is több rénszarvast gázoltak el tehervonatok Észak-Norvégiában november végén, a súlyosan megsérült állatok egy részét pedig le kellett lőni. A sorozatos esetek miatt vita robbant ki Norvégiában, a pásztorok ugyanis a norvég vasúttársaságot hibáztatják a történelemért, kártérítést és kerítést követelnek, egyes állatvédők ugyanakkor a rénszarvastartó gazdák felelősségét is felvetik. A skandináv államban körülbelül 250 ezer, részben háziiasított rénszarvas él, többségük az ország távoli északi területein. Az évnek ebben az időszakában a pásztorok viszont délre, a téli legelőterületek felé terelik a rénszarvasokat. Az út azonban mindig veszélyes, sok állat vízbe fullad, vagy autók gázolják el őket. A norvég vasúttársaság, a Bane NOR bejelentette, hogy 25 km hosszan kerítést épít ott, ahol a legtöbb gázolás történik, az építés költsége várhatóan meghaladja a 34 millió koronát (átszámítva: az egymilliárd forintot). A vonatok sebességét pedig azonnal lecsökkentették egy 32 kilométeres szakaszon Norvégia leghosszabb vasúti vonalán, Trondheim és Bodø között.



Kép: By JohnM/ wikimedia.org

## Önjáró minibuszokat tesztel a Deutsche Bahn



Vörös-fehér minibusz rója csöndesen Bad Birnbach, az alsó-bajorországi fürdővároska utcáit. Az autósoknak és a gyalog-

soknak fel se tűnik, hogy az elektromos busz meglehetősen csendes és környezetbarát, viszont azon már igencsak meg-

lepődnek, hogy a járművet senki sem vezeti: a Deutsche Bahn által üzembe helyezett önjáró EZ10-es minibuszon nincs se kormánykerék, se gázpedál. Igaz, egy szakember azért tartózkodik a járművön, aki gyűjti az adatokat és a tapasztalatokat, s aki szükség esetén beavatkozhat a minibusz működésébe. A francia gyártmányú, az EasyMile startupcég által kifejlesztett közlekedési eszköz egyelőre a város központja és a termálfürdő között közlekedik, a 700 méteres távolságot 8 perc alatt teszi meg, óránként 30 kilométeres sebességgel. Jövőre az útvonalat meghosszabbítják a centrum és a vasútállomás összekapcsolásával. A német vasúttársaság tervei szerint a közeljövőben ilyen minibuszok mennének házhöz az utasokért.

Forrás: [www.easymile.com](http://www.easymile.com); [www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

Fotók: DB

## Tíz év után újraindult a rendszeres személyszállítás Győr és Pozsony között

December elején tíz év után újraindult a rendszeres vasúti személyszállítás Pozsony Ligetfalu–Rajka–Győr között – adta hírül Szlovákia közlekedésügyi minisztériuma. Mindkét irányba tíz vonat jár naponta, többségük a reggeli és a délutáni csúcsforgalom idején. A GYSEV által üzemeltetett járatok Pozsony Ligetfalu és Hegyeshalom között személyvonatként, Hegyeshalomtól Győrig (illetve vissza) gyorsított járatként közlekednek. A vasúti személyszállítás újraindítása a Pozsony–Győr vonalon a két szomszédos ország között beindított infrastrukturális fejlesztéseknek köszönhető. „A közlekedési minisztérium a térségben növekvő mobilitás alapján kezdett tárgyalásokat a magyar féllel – jelentette be Érsek Árpád, Szlovákia közlekedési minisztere.

Forrás: [www.mindop.sk](http://www.mindop.sk)



## Chanu, az indiai vasúttársaság erős embere

Egy indiai vasutasnő nyerte az Egyesült Államokbeli Anaheimben az idei súlyemelő bajnokságot a női 48 kilós kategóriában. Az 1994-es születésű Saikhom Mirabai Chanu 22 év után nyert újra aranyérmét Indiának: bár a 85 kg-os

szakítása egy kilogrammal elmaradt a thaiföldi Thunya Sukcharoené mögött, lökésben viszont két kilogrammal (109 kg) megelőzte legnagyobb riválisát. Így az Indiai Vasúttársaság munkavállalója az első indiai nő, aki világbajnok lett

súlyemelésben. Saikhom Mirabai Chanu tavaly kvalifikálta magát a riói olimpiára is, de három próbálkozásból egyszer sem sikerült felemelnie a súlyát.

Forrás: [www.timesofindia.com](http://www.timesofindia.com)

# „Mindig is vasutas lány voltam”

„Támogatás, segítség nélkül küzdöttem fel magam a színészi pályán oda, ahová eljutottam. Nem volt könnyű, de nem sajnáltam a rengeteg munkát, hiszen másként nincs eredmény” – mondja a Zákánytelepről, egy öt-gyerekes, szegény vasutas családból származó színésznő. Bencze Ilonát a 70. születésnapján köszöntöttük.

**Kevesen tudják, hogy vasutas családból származik.**

Én mindig is vasutas lány voltam. Amikor a szüleim összeházasodtak, az édesapám már vasutas, egészen pontosan pályaőr volt. Sajnos korán beteg lett és kényszernyugdíjazták. Előtte viszont Gyékényes-Zákánytelepen szolgált. A Gyékényesi állomástól a Curgó felé vezető szakaszon a Kotrón, a nagy kavicsbányánál lévő őrhelyen dolgozott. Ma már ott nincs őrház. Régen mi sokat jártunk arra. Apukám szeretett ott lenni.

**Gyermekként mennyire vonzotta a vasút világa?**

Szabadjegyünk volt a vonaton és a balatoni hajókon is. Kedvezményezetttségünk meghatározta az életünket. Anyai nagyszüleim, akik 7 éves koromig neveltek, Marcaliban laktak, sőt a nagynéném és az unokatestvéreim is ott éltek. Ennek megfelelően gyakran utaztunk. Akkor négyen voltunk testvérek, majd kicsit később öten lettünk. A szüleim felpakoltak minket a vonatra, és mentünk a nagyszülőkhöz. Mondhatom, hogy ál-

landóan utaztunk.

**Az édesanyja mivel foglalkozott?**

Édesanyám velünk foglalkozott, épp elég volt neki a négy gyerek nevelése, munkát nem tudott vállalni. Ráadásul gyakran volt beteg. Fiatal szervezetét korán tönkretette a sok munka. Gondolja csak el, 26 évesen már túl volt négy szülésen! A szervezete nem bírta a terheket, sokszor operálták is. Ennek ellenére nekünk kiváltságos életünk volt: mindig meleg ebédre mentünk haza, délutánonként otthon tanultunk és játszottunk. Sohasem voltunk napközisek, ami óriási dolog volt. Egyébként a zákányi állomás mögött, egy 12 lakásos vasúti bérházban laktunk. Az épület még áll. Néha a húgommal elmegyünk oda, és kívülről megnézzük. Düledezik. A lakásokat kivásárolták, már rég nem vasúti bérház. Amíg az volt, rendben volt.

**Milyen karácsonyokra emlékszik?**

Ha édesanyánk egészséges volt, mindig szép volt a karácsony. És szomorú volt, ha betegeskedett. A mi végtelen egymáshoz tartozásunk és szeretetünk viszont akkor is átsegített minket a gondokon. A vasút pedig az egész életünket átszötte. Karácsonykor, mint nagycsaládosok mindig kaptunk ajándékot a MÁV-tól. Emlékszem, mennyire vártuk! Mindenféle finomságok voltak a csomagban, olyan édességek, amelyeket mi nem engedhettünk meg magunknak. Azt sem felejtettem el, hogy a vasút más alkalommal is adott ajándékokat nekünk.

1956-ban, amikor szinte semmihez sem lehetett hozzájutni, akkor is kaptunk csomagot. Volt benne finom kakaó, meg csokoládé! A karácsony természetes része volt, hogy édesapám szolgálatban volt. A vasutas férfiak elosztották egymás közt, hogy ki mikor lehet otthon. A családok pedig gond nélkül alkalmazkodtak a beosztásához.

## Igazi csillag

Bencze Ilona Jászai Mari-díjas Érdemes Művész, színésznő, játékmester, rendező, a Tolnai Klári-díj, és a Magyar Köztársasági Érdemrend lovagkeresztjének tulajdonosa. 1947. november 3-án született Nagykanizsán. A család születésekor Curgón élt, de amikor édesapját Gyékényesre helyezték vasúti pályaőrnek, a nagyszülők – azért, hogy segítsenek az akkor háromgyerekes, sokat betegeskedő lányukon – Ilonát magukhoz vették, s Marcaliba költöztek vele. Iskoláit azonban már Zákánytelepen kezdte el.

Bencze Ilona 1972-ben végzett a Színház- és Filmművészeti Főiskolán. Nevéhez számtalan színházi előadás, rengeteg film és tévéfilm fűződik. Rendezőként 8 alkalommal mutatkozott be. Szinkronszerepeinek se szeri, se száma. Például a sokak által ismert Csillagok háborújában a Leia hercegnőt alakító Carrie Fishernek kölcsönözte a hangját.

**Kár, hogy az olvasók nem látják, milyen csillogó tekintettel meséli mindent...**

Hogyné! Sok minden köt a vasúthoz. Vasúti bérházban élve hozzászoktam ahhoz, hogy éjjel-nappal mennek a vonatok. Ezért van az, hogy ma sem zavar a vonatok zaja. Sőt! Mint az óra, úgy működött a szervezetem: amint meghallottam, hogy a reggeli gyors elindult, már ugrottam is ki az ágyból, hogy ne késsek el az iskolából.

**A vasút mellett volt még valami, ami ennyire befolyásolta az életét?**

Református család a miénk, így aztán a szüleinkkel együtt rendszeresen énekelünk. A gyönyörű református zsoltárok kiváltképp ünnepélyessé tették a karácsonyt. Megjegyzem, akkoriban nem kerestek jól a vasutasok. Egymás megajándékozására ritkán volt mód. Édesanyánk finomakat főzött és süített. Az ünnep a szeretetről, az együttlétről szólt.

**Anyaként, a saját családjában sikerült hasonló karácsonyokat megélni?**

Gyökeresen más korról kérdez. Gyermekkoromban csak petróleumlámpánk volt; villany, tévé és rádió csak sokkal később lett. Az, hogy közösen énekelünk, hogy játszottunk és játékokat készítettünk, akkor természetes volt. Az én kislányom teljesen más élményeket szerezhett: reggeltől estig szóltak a karácsonyi lemezek, televíziók volt és gyönyörű ünnepi műsorokat láttunk. Ráadásul mi már vettünk, vehettünk ajándékokat. A világ annyit változott,

hogy szinte kötelezővé vált egymásnak meglepetést venni. De ezt soha nem vittük túlzásba. Kedves apróságokkal igyekeztünk örömet szerezni.

**Gondolom, hogy az édesanyja receptjei pedig öröklődtek.**

Igen is, meg nem is. Édesanyám másokat főzött, mint én. Viszont fantasztikusan süített. Nekem szinte soha nem volt annyi időm, hogy süssek, így aztán sohasem saját készítésű finomságokat teszek az ünnepi asztalra, hanem többnyire azt, amit a húgom süt. Viszont nagyon finomakat főztem. A mi életünk is arról szólt, mint annak idején az édesapámé, hogy karácsonykor nem áll meg az élet. Ez azt jelenti, hogy szenteste előtt és után is előadás van, ezért aztán nem ritka nálunk az elő- vagy utókarácsony szokása.

**Vasutas lányként legutóbb mikor ült vonaton?**

Néhány éve. Nincs ellenemre, de nem igazán tudok vidéki fellépések kapcsán vonatozni. Az a baj, hogy gyalog és pakkokkal körülményes a célpontot megtalálni. Amúgy szép emlékem van egy hosszú vonatozásról: elsőéves főiskolás voltam, amikor a társaimmal jutalomként elutazhattam Moszkvába és Leningrádba – két napig utaztunk, a hálókocsis vonat fantasztikus élmény volt. És most, hogy a vonatozásról esik szó, elárulom: lenne kedvem felülni a gyermekvasútra! Csak lenne rá időm!

**Tudom, hogy eredendően pedagógus szeretett volna lenni, de már az első alkalommal felvették a Színművésze-**

**ti Főiskolára. Óriási pályát futott be. Pár napja pedig a születésnapját ünnepelte a Madách Színház társulata. Nem akarom elhinni, hogy ennyire elszaladtak az évek...**

Igen, és rengeteg barát, ismerős, illetve kolléga ünnepelt. Ez nagyon jó érzés. Ezért érdemes kerek születésnapot megélni.

**Milyenek voltak az elmúlt évek, évtizedek?**

Mindig igyekeztem megélni azokat a dolgokat, amelyek velem történtek. Szép volt, tartalmas volt, és nehéz is volt. Élet volt! De ha nem muszáj, nem tennék még pontot a végére. Egyszer csak 70 éves lettem. Azt hiszem, összességében sok jó volt az életemben! Támogatás, segítség nélkül felküzdöttem magam ezen a pályán oda, ahova eljutottam. Nem volt könnyű, de nem sajnáltam a rengeteg munkát, mert másként nincs eredmény.

**Egyvalamit áruljon el: a színházban, a tévéstudióban, itt a művészbemutató folyosóján, és Nagykovácsiban, az apró kávézóban is mindig beragyogja a teret. Hogy csinálja ezt?**

Ezt Ön mondja, én nem tudhatom, de ha így van, örülök. Szeretek élni, szeretem azt, amit csinálok, és szeretem az embereket, akik szeretnek engem. Hogy miért? Mert igyekszem másoknak kevés gondot okozni, a magamét pedig megoldani. És ahol tudok, ott másoknak segítek. Talán ezért szeretnek.

Gaál Péter



Fonyó Barbara, Bencze Ilona, Posta Viktor és Pándi Pirokska



# „Fölszállott a kórus”



Kondor Balázs és Juhászné Zsáka Katalin

**Előző számunk nyomdába adása előtt érkezett a hír, hogy a szolnoki MÁV Férfikórus az A2 férfikari kategóriában és – a Kodály Kórusal közösen – az F (folklor) kategóriában is aranydiplomát szerzett a Porečben megrendezett, Istramusic nevű nemzetközi versenyen. Akkor épp csak arra volt helyünk, hogy hírt adjunk a nem mindennapi eredményről, most azonban szeretnénk bővebben beszámolni a horvátországi sikerről és, persze, kicsit azt is bemutatni, hogyan működik, milyen feladatokra készül az Ezüst Pelikán- és Csokonai közösségi-díjas, 26 fős énekkar.**

A Musica Mundi-fesztiválsorozat keretében megrendezett iztriai versenyen húsz kórus vett részt, összesen kilenc országból; a közeli Szlovéniából, Olaszországból éppúgy érkeztek versenytársak, mint Finnországból, Oroszországból, sőt még Kínából is. A magyar csapat négy művet adott elő: elsőként Franz Biebl Ave Mariáját, majd – Kodály évében – adta magát a nagy magyar zeneszerző Fölszállott a páva című művének férfikari változata. Ezt az észet Gustav Ernesaks Hakkame mehed minema című bordala követte,

végül Daróci Bárdos Tamás Üszküdará című vidám balladáját énekeltek el.

„Erős volt a mezőny” – meséli lapunknak Juhászné Zsáka Katalin, a szolnoki vasutasok karnagya – „amit az is mutat, hogy bronzdiplomát egyáltalán nem adtak ki, csak sok ezüst- és még több aranydiplomát”. „Nagyon izgultunk, hogy meglesz-e az arany” – teszi hozzá Kondor Balázs szolnoki csomópont-tízfőnökség-vezető és kórustag, aki azt is elárulja: próbálták arra is felkészíteni magukat, hogy esetleg csak ezüstdiplomát kapnak. „Megeshetett volna, hiszen a három zsűritag egymástól függetlenül értékelt, a végén egyszerűen csak összesítették a pontokat, és meghúzták a »határokat«. Lehet, hogy valaki mindössze egy ponttal csúszott le az aranyról, de nem volt apelláta” – avat be a részletekbe a bariton szólam oszlopos tagja, aki azt is megjegyzi: a Fölszállott a páva eleve kemény dió, neki is meggyűlt a baja vele, hiszen ez volt az a darab, amelyben először kellett tenor helyett baritonban énekelnie. „Mégis ez volt az a mű, amelynél azt éreztem, hogy úgy együtt vagyunk, mint még soha. Mondtam is a buszon a többieknek, mikor hazafelé tartottunk: nem tudom, ki hogy van vele, de az utolsó ütemnél én azt érez-

tem, hogy szabályosan fölszállt a kórus” – meséli lelkesen.

A „kodályos lányokkal” Daróci Bárdos Tamás Mikóházi nagyharang és Karai József Estéli nótázás című művét adták elő, ezt szintén aranydiplomával értékelték a zsűri. A női kart természetesen december 2-i évadzárójukra is meghívták; a másik vendég az Alföldi Olajbányász Fúvószenekar volt. A poreči műsorból elhangzó dalok a Jubileum téri vasútállomás régi, emeleti restijéből kialakított teremben is óriási sikert arattak. Egyébként nem csak a Kodály Kórus tagjainak jelentős része tanult Juhászné Zsáka Katalin „keze alatt”, a szolnoki Kodály Zoltán Ének-zenei Általános Iskolában, de az olajbányászok karnagya, Szabó Lóránd is az ő szakvezetésével, az intézményben végezte a gyakorlatát. A karnagy asszony ugyanis évtizedekig tanított a Kodályban, és ez még most is komoly utánpótlást biztosít a férfikórus számára: az iztriai versenyre utazó csapatban 16 éves volt a legfiatalabb fiú, de van 13 éves tagjuk is.

Juhászné Zsáka Katalin egyébként ízig-veérgig vasutas családból származik: a karcagi vasútállomáson nőtt fel, édesanyja személypénztáros volt, édesapja pedig kereskedelmi hivatalnok, majd

állomásfőnök. Tanári képesítést Egerben és Nyíregyházán szerzett – a Pécsi Tudományegyetem ének-zene-karvezetés szakát 2004 és 2007 között, munka mellett végezte el –, és a főiskolai tanulmányok befejezése után egy évvel már a szolnoki Kodályban tanított. 25 éven át vezette a Kodály Zoltán Gyermekkórust, nyolc évig a Vízügyi Szakközépiskola vegyeskarát és négy éven át – Szokoly Lajossal közösen – a Gépipari Szakközépiskola fiúkórusát. Jelenleg a Szolnoki Pedagógiai Oktatási Központ pedagógiai referenseként dolgozik. 1994-ben megkapta a Szolnok Város Pedagógiai Díja elismerést, 2014-ben a Szolnokért Emlékérem arany fokozatát, a 2015-ös Vasutasnapon pedig MÁV elnök-vezérigazgatói dicséretben részesült. A Férfikórus abban az évben ünnepelte fennállásának 140. évfordulóját, a karnagy asszony pedig akkor már kerekén húsz éve fogta össze a csapatot.

Kondor Balázs a jubileumot megelőző évben, 2014 januárjában csatlakozott az énekkarhoz; 2013 őszén a egy párizsi útra kísérte el „civilként” (a MÁV képviselőjében) a fiúkat, mikor magával ragadta a közös éneklés: jelentkezett kórustagnak. És az erősítés bizony nemcsak a tenor, majd bariton szólamban, de a következő évek küzdelmeiben is elkélt. A VOKE Csomóponti Művelődési Központ egyre nehezebben tudta kigazdálkodni a fenntartás költségeit, 2015/2016 fordulójára pedig egyenesen kritikus lett a helyzet: a karnagy asszonnyal és a zongorakísérővel is közölték, hogy a továbbiakban nem tudnak nekik tiszteletdíjat fizetni a munkájukért. „Ha Katika akkor azt mondja, hogy így nem tudja csinálni, nem vállalja, akkor vége a dalnak...” – mondja a csomóponti főnök, aki azóta is minden követ megmozgat, hogy a kórus megmaradjon, és minél jobb feltételek közt végezhesse munkáját. A MÁV-START a külföldi versenyeken való részvételt segíti, és Szolnok városától is komoly támogatást kapnak. Ők pedig még több, még komolyabb munkával igyekeznek meghálálni a bizalmat: nagy sikerrel léptek fel az év vége egyik legfontosabb szolnoki rendezvényén, a Polgármesteri Bálon, de a próbák az ünnepek alatt sem állnak le. Január 13-án a Magyar Állami Népi Együttessel, a Szolnoki Szimfonikus Zenekarral és négy másik kórusal együtt a Napszédítők – Nemzeti Tánckoncerten fognak énekelni, a Tiszaligeti Sportcsarnokban, több ezer ember előtt.

Szöveg: Somogyi Marcell

Fotó: Soós Botond

## Aktuális vasúti évfordulók

**55 éve, 1962. november 17-én** adták át a forgalomnak az ország második villamosított vasútvonalát, Budapest és Miskolc között. Az első villamosított vonal 1932-ben a Budapest–Komárom szakaszon épült ki, ez a vonalszakasz lett a világ első nem kísérleti, egyfázisú 50 Hr-es villamosított vonala, amely 1934-ben Hegyeshalomig bővült. Az országban a felsővezetékek és a kiszolgáló berendezések intenzív kiépítése csak a világháború és az újjáépítés éveitől indult meg. A vasút-villamosítás során 1959-ben adták át a Hatvan–Vámosgyörk szakaszt, majd 1962. november 17-én a teljes Budapest–Miskolc szakasz alkalmassá vált a villamos vontatásra. Ezzel elkészült az ország második, 182 km hosszú, villamosított vonala.



**135 éve, 1882. november 16-án,** este 8 órakor indult az első menetrend szerinti vonat Budapestről Pécsre, ahová másnap reggel 5 óra 55 perckor érkezett meg. A főváros és a baranyai megyeszékhely közötti vasúti összeköttetés a Budapest–Szentlőrinc vasútvonal megépítésével jött létre. A budai dombos és a Mecseken átvezető részek kivételével a vasút sík vidéken haladt. A vasútvonalat egy vágányúra építették. A Mecsekben két völgyhíd és egy alagút is épült. A vasútvonalon 22 állomást és megállóhelyet létesítettek, közülük a nagyobbak többvágányos állomások voltak. A vasútvonal Kelenföldön csatlakozott a győri és a székesfehérvári, Dombóváron a zánkányi és a bátaszéki, Baranyaszentlőrincen a barcsi és a pécsi vonalakhoz.



**145 éve, 1872. november**

**3-án,**

8 óra 20 perckor futott be Egerbe az első személyszállító vasúti szerelvény Füzesabonyból. A 17 km hosszú vonalszakaszt a MÁV építette, s bár a vonal elsősorban a helyközi forgalmat szolgálta ki, Füzesabony átszállást biztosított Miskolc és Nyíregyháza felé is. A vasútvonalat 1975-ben villamosították.

**160 éve, 1857. november 25-én** adták át a forgalomnak a Szolnok és Debrecen közötti, sík vidéken haladó, 121 km hosszú vasútvonalat, melynek elkészítésére a Magyar Középponti Vasút kapott engedélyt, de az 1848–49-es szabadságharc miatt a földmunkák lelassultak. Az építkezés csak akkor kapcsolt magasabb fokozatba, amikor 1856-ban az újonnan megalakult Tiszavidéki Vasút vette át az építést.



# Hogyan került meg a MÁV a Göring-hasat?

**Létét egy olyan határvonalnak köszönheti, mely mindössze néhány évig volt érvényes – mégis túlélt határmódosításokat, rendszerváltásokat, a Székelyföldre pedig ma is rajta keresztül vezet az út. Hetvenöt éves a Szeretfalva–Déda vasútvonal.**

Az 1920. június 4-én aláírt trianoni békeszerződés értelmében Magyarország elvesztette vasúthálózatának 62 százalékát, és – bár a béketárgyalások során Bukarest sikertelenül próbálta megszerezni például a Békéscsaba–Lőkösháza vonalat vagy a kötegyáni csomópontot – ennek tekintélyes része a Romániához került 102 723 km<sup>2</sup> részét képezte.

Noha a magyar revíziós törekvések fontos mérföldköve, az 1940. augusztus 30-án meghozott második bécsi döntés több km<sup>2</sup>-t juttatott vissza a magyar félnek, mint amennyivel a két világháború közötti terület-visszaszerzési tervek többsége számolt – melyek jórészt csak arra láttak reális esélyt, hogy a Székelyföld egy Románia területén belüli autonóm terület vagy Magyarországhoz csak korridorral kapcsolódó országrész legyen –, Budapest a bejelentés után szembesült azzal, hogy az Erdély keleti részén elzártan álló magyar tömb a visszacsatolás után vasúton átmenetileg megközelíthetetlené vált.

a kocárdi / váróteremben, nagycsütörtökön.”) A második bécsi döntés után azonban a helyzet egyenesen katasztrofálissá vált: jóllehet Kolozsvár és Marosvásárhely is magyar fennhatóság alá került, a köztük lévő terület – így a két várost összekötő vasúti pálya is – Romániánál maradt.

Bár egyes történeti munkák szerint Galeazzo Ciano olasz külügyminiszter és Wilhelm Fabricius bukaresti német követ vette rá (az utolsó pillanatban) Hitlert, hogy a Kolozsvártól délkeletre eső iparvidék Romániánál maradjon, L. Balogh Béni, a második bécsi döntéssel behatóan foglalkozó történész kutatásai alapján a Ciano–Fabricius-kezdeményezésnél valószínűbb az a történet, amely a döntés idején közszájon forgó „Göring-has” vagy „Göring-zsák” kifejezés mögött húzódik. Eszerint a marosújvári szódagyár (a német és belga társaságok által 1894-ben létesített Solvay Üzemek Rt.) német igazgatója még a döntés előtt értesült róla, hogy az új határ elvágná városát a kissármási földgázlelőhelytől – így ellehetetlenítve vállalatát –, ezért azonnal Bécsbe utazott, és Göring birodalmi marsallnál „az utolsó órákban elérte azt, hogy a Magyarországnak ítélt részből kihaltsanak egy viszonylag nagy kiterjedésű, zsák alakú területet”. Amit

ahogy Teleki fogalmazott: Székelyudvarhelyre csak ejtóernyővel lehetett eljutni. A magyar fél villámgyorsan lépett: a MÁV szakemberei azonnal nekiláttak a lehetséges nyomvonal-változatok kidolgozásának.

Dr. Horváth Ferenc szakíró – egykori kolégánk – a beruházásról szóló, 1998-as tanulmányában mutatja be a magyar kormány asztalára került javaslatokat. Az I. változat a Sajómagyaros–Marosludas vonal magyar területre eső Sajómagyaros–Mezőszentmihály szakaszát javasolta elsőrangúsítani, és Mezőszentmihályt összekötni Szászrégennek vagy Marosvásárhellyel. A II. változat szintén a Sajómagyaros–Marosludas vonalról ágaztatta volna ki az összekötő vasutat, de Szászlekenye állomásról; az utóbbi település és Kolozsnagyida közt tervezett keskeny nyomtávolságú vonal helyett pedig normál nyomtávolságú pálya építésével számolt. A javaslat szerint az összekötő vasútvonal – miután meglévő, keskeny nyomtávolságú vonalának egy részét normál nyomtávolságúra építették volna át – egy alagúton át, Beresztelkén keresztül haladt volna Szászrégenig. A III. változat – ez lett végül a „befutó” – a Dés–Beszterce mellékvonaltól Szeretfalva állomását javasolta összekötni Déda állomással, így biztosítva a továbbjutást Marosvásárhely,

illetve Sepsiszentgyörgy – tehát tágabban a teljes székely körvasút – felé.

„A kormányzat végül a legdrágább, ám vasútforgalmi és stratégiai szempontból (ez a nyomvonal húzódott a legtávolabb az akkori román határtól) a legkézenfekvőbb megoldás mellett döntött” – állapítja meg A visszatért Erdély, 1940–1944 című könyvében Ablonczy Balázs történész, és hozzáteszi: „az építkezés mára legendássá vált; népszerűsítő cikkek,

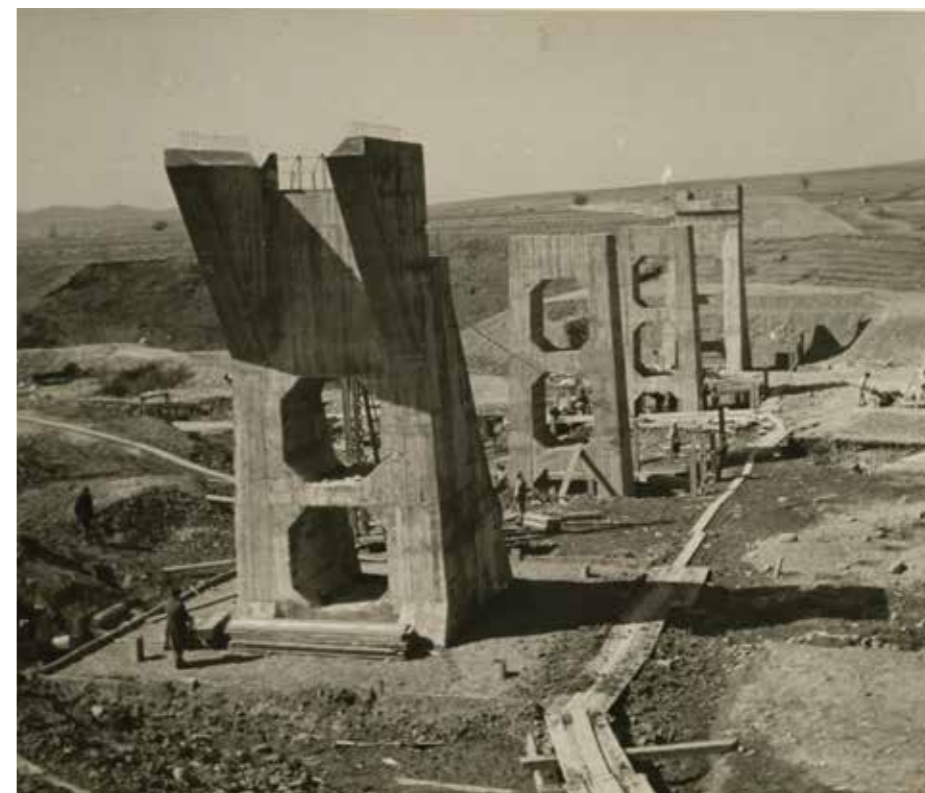


Az 1942-es átadáünnepség (jobbról a negyedik Széchy Endre, az ötödik szakasz és a nagy alagút egyik tervezője)

vasúthistória tanulmányok egész sora foglalkozott a körülményeivel”. A beruházás tempója, volumene valóban szédületes volt. A magyar szakemberek már 1940 őszén nekikezdték a legközelebbi építőanyag-lelőhelyek felkutatásának, az anyagok összegyűjtésének és helyszínre szállításának, 1941 elején pedig a kijelölt vonalat hat szakaszra osztották, és – nyilvános versenytárgyalás alapján – kiválasztották a tervezőket és a kivitelezőket. Az első és a második szakaszt a Csengery és Pallay és vitéz Zilahy-Balogh Gyula vállalat építette; a 25,5 km-től 27,7 km-ig tartó szakaszt (ez utóbbi foglalta magában a vonal kisebbik, 496 méter hosszú alagútját is) a Palatinus Építő és Idegenforgalmi R. T. A 27,7 km-től a 33,1 km-ig tartó (negyedik) és a 35,6 km-től a 47,9 km-ig tartó (hatodik) szakasz építésére a Rusz és Kenderessy cég kapott megbízást. A 33,1 km-től a 35,6 km-ig tartó, ötödik szakaszt Rozsnyay György és Széchy Endre okleveles mérnökök cége építette, itt található a nagyobbik, 930 méter hosszú alagút, amely – 538 méter legmagasabb pontja. A hidak vasszerkezete a MÁVAG szakemberei, a vonal vízellátási berendezései Saurer László okleveles gépészmérnök, Szeretfalva állomás magasépítményei pedig Hann Ferenc építészmérnök és iparostársai munkáját dicsérik.

A 48 km-es vonalat másfél év alatt építették meg a csúszó mezőségi agyagtalajon, és – a közutak rendkívül rossz állapota ellenére – félelmetes mennyiségű anyagot mozgattak. 2850 m<sup>3</sup> földet emeltek ki és szállítottak el; ebből 2000 m<sup>3</sup> a töltésekbe épült be, 850 m<sup>3</sup> pedig a vonal melletti lerakókba került.

A hidakhoz, az alagutakhoz és a vasúti ingatlanok építéséhez 47 000 vagon betonkavicsot, 4300 vagon portlandcementet, 5000 vagon gömbfát, 5650 vagon homokot, 2500 vagon téglát, 220 vagon különféle szerkezeti vasat és gömbvasat, 45 vagon bitument, 10 vagon tetőcserepet és 82 500 m<sup>3</sup> vizet használtak el. Ablonczy Balázs adatai szerint átlagosan 16 ezren, de a munkálatok legerősebb időszakában olykor 27 ezren – részben katonák, részben szakmunkások, részben a Tiszántúlról hozott kubikusok – dolgoztak egyszerre az építkezésen. A teherforgalom 1942 novemberétől indulhatott meg, december 5-én pedig a közforgalom számára is megnyílt az új vonal.



A répai völgyhid alépitménye

A beruházás nem csak gyorsasága miatt volt rendkívüli; ahogy Dr. Horváth Ferenc fogalmaz: a vasútvonal hossza, a vasútépítésre kevésbé alkalmas talaj és domborzati viszonyok, a két alagút és a sok műtárgy építése, a kivitelezés előkészítetlensége, a háborús időszak okozta anyag- és munkaerőhiány mind nehezítette a munkát – és, tegyük hozzá, növelte az építkezés nimbuszát, fokozta az elismerést a hazai és a nemzetközi vasútszakmai fórumokon. E sorok írójának Széchy Endre fia mesélte, hogy Richard Mobray Haywood, az Indiana állambeli Purdue Egyetem vasúttörténettel is foglalkozó professzora gyanútlanul mutatta neki a beruházásról szóló korabeli magyar kiadvány eredeti példányát és lelkesedve kezdte volna részletezni az építés körülményeit – mikor kiderült, hogy az ötödik szakaszt és a nagy alagutat tervező egyik mérnök fiának akarja elbeszélni a legendás vállalkozás történetét.

Az amerikai professzor által is ritka kincsként őrzött, 1943-ban megjelent füzet joggal állapítja meg: „ily nagyterjedelmű és rendkívüli fontosságú középítkezés hazánkban az első világháborút megelőző évtized óta nem volt”. Átadása után hetvenöt évvel pedig megállapíthatjuk: jelentőségét az is növeli, hogy a szakirodalom mindmáig a Magyar Államvasutak utolsó nagyszabású építési munkájaként tartja nyilván.

Somogyi Marcell  
Képek: Archiv



Persze, Kolozsvár, Erdély történelmi központja és a Székelyföld között a vonatozás az 1920 és 1940 közti két évtizedben is igencsak nehézkes volt. A Kolozsvár–Székelykocsárd–Marosvásárhely vonalon való közlekedésről sokat elárul Láng Gusztáv, a neves kritikus megállapítása: „Nincs ember, aki ne káromkodott volna Kocsárdon, miközben átszállásra várakozott. Ez egyetemes erdélyi élmény.” (Az általános tapasztalatot emelte jelképes erejűvé Dsida Jenő, korszakalkotó versében, a Nagycsütörtökben: „Nem volt csatlakozás. Hat óra késést / jeleztek és a fulltag sötétben / hat órát üldögéltem

biztosan tudunk: Teleki Pál miniszterelnök szűkebb körben nyilatkozva nem hagyott kétséget afelől: a Kolozsvár alatti kikanyarítás mögött német gazdasági szereplők („a Deutsche Bank és szász érdekeltségek Sármás körül”) álltak.

Kolozsvár és a Székelyföld között tehát gyakorlatilag megszűnt a vasúti összeköttetés, ráadásul Románia a péage-rendszerű átmenőforgalmat sem engedélyezte, azaz nem járult hozzá, hogy a két ország a kérdéses szakaszt szerződésben szabályozott módon, közösen használja. Patthelyzet alakult ki;



**Van egy hely, ahol együtt játszhat az egész család, ahol a vitrinmodellezők is megfuttathatják modelljeiket, és valódi vasútüzemet szimulálva játszhatnak. Az ötlet lényege, hogy egy közösségi játék keretében a résztvevők együtt játszanak végig egy előre megírt változatos és izgalmas menetrendet, s oldjanak meg tolatási és rakodási feladatokat. Az ötlet gazdája és megvalósítója Győri Balázs, aki úgy tartja: ez a játék a kezdő modellezők inkubátora, hiszen bárki elsajátíthatja – 6 éves kortól akár 80 éves korig – a digitális modellvasutazás és az élethű terepépítés minden fortélyát. Sőt! Valódi vasutas szakemberek áramkörök kialakításával és a programozás elsajátítása révén bővíthetik tudásukat. De azok is kipróbálhatják a vasútmodellezést, akiknek egyébként se helyük, se pénzük nincs erre a fantasztikus hobbiira.**

Győri Balásznak az volt a célja a játékkal, hogy a hazai vasúti közlekedés folyamatát játékos, ugyanakkor valóságos módon mutassa be, úgy, hogy a résztvevők kénytelenek legyenek együttműködni egymással.

#### Itt minden valóságos

A menetrend szerinti játékban például a modellvasúti üzemet a nagyvasúti forgalmi utasításban leírt szabályok szerint bonyolítják. A vonatok menetrend szerint közlekednek, az állomáskezelők engedélyt kérnek a vonatok indítására, szervezik a forgalmat és az áruszállítást. A vonatokat a jelzések alapján mozdonyvezetők irányítják. Ez a fajta játék képes

a felnőtteket és a gyerekeket egyaránt órákra lekötni. Ezen kívül lehetőség van szabad játékokra is, ebben az esetben mindegyik lazább szabályok mellett játszhat.

#### Kedvcsináló szándék

Az ötlet gazdájának a játékkal – a modellvasutazás népszerűsítése mellett – a nagyvasúti üzem megismertetése és megszerettetése volt a célja. Ahogyan haladt a megvalósítással, úgy vált egyre világosabbá számára, hogy játék közben egy kreatív közösség jöhet létre, és így megtanulható a digitális modellvasutazás és a modern modulterepasztal-építés is – beleértve az ehhez szükséges mérnöki gondolkodást, a terepépítést, az áramkörkészítést, a digitális techní-

kát vagy akár a programozást is. A fiatal szoftverfejlesztők ezekben a témákban komoly gyakorlati tapasztalattal rendelkeznek, amit szívesen át is ad, mert úgy gondolja: a mérnöki gondolkodás elsajátítása (probléma – megoldáskeresés – tervezés – megvalósítás – üzemeltetés) bárkinek hasznára válhat, az élet számos területén.

Ez a játék abban is különleges, hogy bárki részt vehet a modulépítésben és az üzemeltetésben. Vagyis a vasútmodellező klub kiváló szórakozási és kulturális kapcsolódási lehetőséget kínál kicsiknek és nagyoknak egyaránt. Közösségi teret nyújt azok számára, akik érdeklődnek a nagyvasút vagy éppen a modell-



#### A szoftverfejlesztő informatikus szenedélye

Győri Balázs szoftverfejlesztő informatikus, az Onlinet Group Zrt. szoftverfejlesztési vezetője. 33 éves; gyermekkorától foglalkozik vasútmodellezéssel. A vasút, különösen a NOHAB-mozdonyok szépsége hatott rá. A vasút annyira szenvedélyévé vált, hogy középiskolás korában – a technikai képzés alatt – már olyan számítógépes programot írt, amely lehetővé tette a modellvasút digitális, mobiltelefonos vezérlését. Egyetemi tanulmányai mellett újabb és újabb fejlesztéseken dolgozott, mígnem a DigiTrains Android-alkalmazást kifejlesztve vezetői nélküli érintőképernyős vezérlőt adott a vasútmodellezők kezébe, és életre hívta a közösségi modellvasutazást lehetővé tevő, egyedülálló játékot, a Vezetőállást.

vasút építése és üzemeltetése iránt. A kezdeményezés tehát egyedülálló: a látogatók aktív résztvevőként ismerhetik meg a hazai vasútüzem életét és működését, illetve a vasútmodellek építését és üzemeltetését. A megépített modulterepasztal H0 méretarányú és digitális (dcc) rendszerű.

#### Jelentkezni kell!

Győri Balázs és a játék élőben a VOKE Széchenyi István Művelődési Házban (Budapest IV., Elem u. 5-7., Istvántelek vasútállomás), online pedig a [www.vezetoallas.hu](http://www.vezetoallas.hu) weboldalon, a Facebookon (Vezetőállás néven) és a [www.voke.hu/content/voke-vasutasok-szechenyi-istvan-muvelodesi-haza-budapest](http://www.voke.hu/content/voke-vasutasok-szechenyi-istvan-muvelodesi-haza-budapest) címen érhető el. A játékokra jelentkezőknek időpontot kell foglalniuk!

Gaál Péter



## Jegyvásárlási funkcióval bővült a Vonatinfó

Új szolgáltatással bővült a MÁV-START Zrt. online jegyértékesítési rendszere: 2017. november 10. óta már mobiltelefonos applikációval is lehet vonatjegyet vásárolni. A vasúttársaság ekkor indította el tesztelési céllal a jegyvásárlási funkcióval bővített Vonatinfó alkalmazás Android operációs rendszerű béta verzióját. A felhasználók utazási és jegyvásárlási szokásaihoz igazodva az új Vonatinfó gyors és egyszerű vásárlást biztosít majd az utasoknak azáltal, hogy a korábban létrehozott utazási beállításokat és az utazók adatait is megjegyzi.

Az applikáció segítségével a MÁV-START Zrt. és a GYSEV Zrt. szolgáltatási területére érvényes belföldi, egy

útra szóló menetjegyek, valamint az azokhoz kapcsolódó felárak, pót- és helyjegyek, továbbá kerékpár- és élőállat-jegy vásárolható. A Vonatinfóba letöltendő jegyeket az utasok természetesen a mobiltelefonjukon tudják bemutatni a jegyvizsgálóknak. Az így vásárolt vonatjegyek felhasználási feltételeivel: személyhez kötöttek, nem ruházhatók át másra, és legkésőbb az érvényesség kezdete előtti 1 órán belül válthatók vissza az alkalmazáson keresztül. A visszaváltott vagy lejárt érvényességű jegy már nem használható utazásra. Bérletet nem lehet vásárolni a Vonatinfó applikációval.

MÁV KIG, MÁV-START

Vonatinfó UAT	
kezdő	Útvonaltervezés
BUDAPEST*	
VÁC	
Érintve?	
Időpont	2017. nov. 5. 7:30
Utasok és kedvezmények	6 fő
1 Benő	Öben utazó kisgyermek
3 Bringa	Kerékpárosklub Klubkártya
1 Petike	BKK bérlet
1 En	BKK bérlet

## 2017

### VOKE Egyetértés Művelődési Központ – Debrecen

December 16-án 10 órától a Holló Együttes „Máltai karácsony” című karácsonyi műsora.

December 20-án 19 órától Nóti Károly „Szeressük egymást” című zenés vígjátékát láthatja a közönség a Pódium Színház előadásában.

### VOKE József Attila Művelődési Központ – Dunakeszi

December 28-án 21 órától Wellhello-koncert.  
December 29-én 20 órától a nemzetközileg elismert Budapest Jazz Orchestra a Queen együttes dalait játssza, „dzsesszesítve”.

### VOKE Arany János Művelődési Ház – Győr

December 31-ig mindennap 10-től 17 óráig látogatható az orgonakészítést bemutató kiállítás, Albert Miklós – Magyar Kéz-műves Remek-díjas orgonaépítő mester – tárlata.  
December 13-án 18 órától Tóth Szilárd „Reformáció ma” című előadása – a Bibliai Szabadegyetem keretében.

### VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház – Nagykanizsa

December 15-én névadójára emlékezik a művelődési ház: 16.30-tól „A zene mindenkié” című kiállítás megnyitója, 17 órától ünnepi gálaműsor.  
December 19-én 15 órától karácsonyi ünnepséget, december 29-én 15 órától óév búcsúztatót tart a Vasutas Nyugdíjas Klub.

### VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár – Nyíregyháza

December 19-ig látható a „Száll az angyal házról házra” című mandalakiállítás.

### VOKE Vasutas Művelődési Ház – Pécs

December 12-étől látogatható az amatőr alkotók kiállítása a Vasutas Galériában; bemutatkozik: a Medgyessy Ferenc Művészeti Műhely.



### VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház és Könyvtár – Székesfehérvár

December 23-án a Fejér Megyei Népzenei Műhely tart táncbátát.  
December 31-ig látogatható az Országos Miniatur Fotó-pályázat kiállítása.



# 1%

„A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1 százalékát az alapítvány részére felajánlották.  
A 2016. évben a NAV által átutalt 572.002 forintból fedeztük az alkalmi vasúttörténeti, vasútmodellezői kiállításaink, rendezvényeink, illetve üzemeltetés költségeit, egy részét pedig a szentesi telephelyünk relikviáinak felújítására és a Vasútmodellező Baráti Körünk gyarapodására fordítottuk.”

## 2018

### VOKE Vasutasok Széchenyi István Művelődési Háza – Budapest

Február 3-án tartják az „V. Kultúrház éjjel-nappal Istvántelken” című programot, melynek keretében lesz legóvasút-kiállítás, Ki mit tud? és gőzslátogatás is.

### VOKE Arany János Művelődési Ház – Győr

Január 6-án 18 órakor nyitja meg Hámor Vilmos újságíró Szijártó Ernő fotóművész tárlatát.

### VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár – Nyíregyháza

Január 22-én a magyar kultúra napjára összeállított irodalmi műsor.  
Március 8-án nőnap zenés délután.  
Április 11-én versmondó verseny, a költészet napja alkalmából.



### VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház és Könyvtár – Székesfehérvár

Január 22-én 17 órakor nyílik Kelemen Attila jegyvizsgáló képzőművészeti tárlata. A kiállítást február 9-ig, az intézmény nyitvatartási idejében tekinthetik meg az érdeklődők.  
Március 9-ig várják a „Mit jelent nekem a húsvét?” című rajzpályázatra készített alkotásokat. A beérkezett művekből rendezett kiállítás március végéig lesz látható.  
Május 16-án – „Nagyi pogácsája” címmel – regionális gasztronómiai és kulturális találkozót szerveznek.

### Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjtemény – Budapest

A 175 éve született és 90 éve elhunyt Feketeházy János hídtervező munkássága előtt tiszteleg a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum „Összekötések – Az Összekötő vasúti hídtól a Szabadság hídig” című új, időszaki tárlata. A március 31-ig látható kiállításon eredeti hídelemek, nagy méretű hídmodellek, fényképek és dokumentumok mutatják be az egyik legnagyobb hídtervező életét és munkásságát. Feketeházy János életművének nagyságát jól szemlélteti, hogy 1870 és 1912 között minden MÁV-hídat ő tervezett, de a Keleti pályaudvar tetőszerkezete is a nevéhez fűződik.



### Törekvés Művelődési Központ – Budapest

Január 20-án rendez meg a második Úton fesztivált az Explorer Vasutas Világjáró Klub. A rendezvényen az utazással kapcsolatos gyakorlati tudnivalókról hallhatnak előadásokat és élménybeszámolókat az érdeklődők. A részvétel feltétele az előzetes online regisztráció.

## Gazdálkodjunk okosan – karácsonykor is!

Ajándékok, ünnepi étkezések, családlátogatások, szilveszteri összjövetelek: számos kiadás, amely az év végén a szokásosnál jobban megterheli a családi kasszát. A kiadások megtervezésével, egy kis odafigyeléssel sokat lehet tenni azért, hogy a felhőtlenebb december után a január se a megszorításokról, az esetleges fizetési nehézségekről szóljon. Az ünnepi vásárlási láz hatására sokaknak több lesz a kiadása, mint amennyi saját forrásból finanszírozható, ezért ebben az időszakban többen igényelnek különböző fogyasztási hiteleket. A nagy sietségben viszont sokszor utána sem néznek a részleteknek, vagy kevésbé körültekintően használják például a hitelkártyájukat. Akármilyen fajta – sokszor kecsegtető feltételeket ígérő – kölcsönről van is szó, egy dolog biztos: mindegyik típus hosszabb távú kötelezettséget jelent. Egy átgondolatlan, a reklámok, hirdetések hatására hirtelen felvett hitel anyagilag megterhelheti a családi kasszát, megnehezítheti az évkezdetet, súlyosabb esetben akár tartós anyagi gondokat is okozhat. Hitelkártyás fizetéskor fontos szem előtt tartani, hogy ez is egy hiteltermék! Ilyenkor a kártyakibocsátó bank pénzét költi a vásárló, nem a sajátját! Használatának ezért szigorú feltételei vannak. Ráadásul a hitelkártya az



egyik legdrágább kölcsöntípus; a legmagasabb THM-értékekkel rendelkezik. (THM = teljes hiteldíjmutató.)

Az ünnepi kiadások karácsony után sem okoznak majd kellemetlen meglepetést, nem kell az új évet nehézségekkel kezdeni, ha jó előre számol a nagyobb kiadásokkal, megtervezi költségvetését és tartja is magát hozzá. Ha költségvetést készít – amelyben előre kalkulál az év végi vásárlásokkal, összjövetellekkel, partikkal és egyéb tételekkel –, nem érhetik váratlanul a kiadások. Legyen előrelátó, tervezzen előre, és költségesen megfontoltan!

Forrás: www.mnb.hu; Pénzügyi Navigátor

## Fejtsd meg!

A helyes megfejtést beküldők között Vizsy Ferenc: A két hangya kalandja című mesekönyvét sorsoljuk ki.

**A megfejtés beérkezésének határideje: 2018. január 15.**

Cím: ujsag@mav.hu

postacím: Vasutas Magazin, 1426 Budapest, Postafiók 98.

Októberi feladványunk megfejtése: „Kilencven éve halt meg Feketeházy János hídépítő mérnök.”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, Takács Ferenc záhonyi olvasónknak!

Nyereményét postán küldjük el. Köszönjük, hogy velünk játszottak!

1	KÁVÉ-ÜLEDÉK	PÁRATLAN ÉRME!	CSISZOLÓ, FÉNYEZŐ	ÍRNI KEZD!	MESTERSEGES TAKARMÁNY	AZONKIVÜL	HINT	ZORRO JELE	FURCSA, KÜLÖNÖS	APRÓRATOR	PÉNZZEL TARTOZÓ (SZEMÉLY)	KÖZÉPEN RIKÍTÓ!	MAGYAR TELEVÍZIO, RÖVIDEN	UGYAN MÁR!	KIÖMLIK, KIÖZÖNLIK	A VÉGÉN SZÓR!	ORGONASZINŰ
NEVELŐ HAZAI SZAPPANMÁRKA V.				KULCS-FIGURA SZÍNŐ (GYÖRGYI)			ONT, ÁRASZT SEMMI, LÁTNU!							ELŐKELŐ, FINOM MASZK (RÉGIES)			
RÓMAI 100-AS	ASZTAL FELÜLETE ÚR, ANGOLUL				CINNEL BEVONÓ SZAKÁLLAS VICC!					FEJÉR M. HELYSÉG ...-FUT; FUTKOS					LITER DELI ...; ZRINYI HÓSE		
TET-SZETŐS FORMA				ÉRLELŐ-DIK PAPAÁJ-FAJ				SZAJOL HATÁRA! ÉRTÉKET RÁÍR			VULKÁN ONTJA! RAGADÓS MASZAT						
HŰST BE-VAGDAL HOLLÓKÓ LAKOSAI						SÖR-RETEG „SZÓL” A KACSA			476 ELŐTTI TINÓTE-RELO SZÓ								
2																	Í
ÁBÉCÉNK ELSŐ BETŰJE	RITKA NŐI NÉV IRODALMI MŰNEM				MUNKAHELY ODINAK BECÉZIK					KIJELZŐ FAJTÁJA VIRÁGZAT JELZŐJE					JAPÁN AUTÓJEL TV-ADÁS		
SZILÁRD ...; SZ. I FIZIKUS			TÁNCOT JÁR TEJIPARI MÁRKA			SZAUD...; ORSZÁG SZORÍT A CIPŐ					EZEN A NAPON TÖLTÖTT CUKORKA						
ÖNLAP VÉGE!	SZŰZ MÁRIA, MÁSKÉPP CSEN									GUMBELSŐ! FUVAR RÉSE!			HAJT A VÁGY VAS-ABRONCS				
CECÍLIA EGYIK BECENEVE				KETTŐ FELE MONDAT-VÉG!				ORGAZDA A FELSZÍ-NÉRE									A LANTAN VEGY-JELE
KÖVET-KEZMÉNY						OLIMPIAI REKORD, RÖVIDEN VASMAG!				PÉNZERT MEG-SZEREZ ÉV VÉGE!							
3											HATÁS-KÖR						

*Minden kedves olvasónak és vasutas kollégának  
meghitt karácsonyi ünnepeket és boldog új évet  
kíván a Vasutas Magazin!*

