

# VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

68. ÉVFOLYAM  
2018. január

Így készül az IC+  
Exkluzív fotók Szolnokról



## Béli János: Elismertek a magyar vasúti műszerek Kínában

A XXI. század vonattal érkezik – mondja Fazekas Sándor földművelésügyi miniszter



# A kutya éve



*Nem kell járatosnak lenni a horoszkóp világában ahhoz, hogy az ember sejtse: a kutya éve, amely a kínai asztrológia szerint 2018. február 16-án köszönt ránk, jót ígér. Persze, minden ígéret annyit ér, amennyit meg tudunk belőle valósítani. Mivel legközelebb hatvan év múlva lesz hasonló „lehetősége” a Földnek, érdemes kinek-kinek jól sáfárkodnia a szerencsés csillagállással. (Az „égi törzs” öt eleméből akkor lesz újra a Föld a „párja” a kutya évének.)*

*A kutya közismerten hűséges, megbízható állat, a hozzá kapcsolt év az értelem, a védelem, az őszinte kapcsolatok, a barátság, az elkötelezettség időszakát hozza. Úgy globálisan. És főleg annak, aki hisz benne, aki maga is tesz érte, hogy így legyen.*

*Ez idáig magánügy lenne, de mivel időnk jelentős részét a munkahelyünkön, a munkatársainkkal töltjük, az már közös érdek, hogy munkahelyi kapcsolatainkban mindez hogyan mutatkozik meg. Milyen remek is lenne, ha sikerülne megértőbbnek és elfogadóbbnak lenni mások munkájával. Ha elhinnénk, hogy a vasúttársaságnál dolgozók döntő része azért dolgozik itt, mert szereti és érti a munkáját, mert szeret vasutas lenni. Ahhoz, hogy a társadalom megbecsüljön minket, először magunkat kell megbecsülnünk. Ahhoz, hogy higgyenek a szolgáltatásaink minőségében, nekünk is hinnünk kell abban, hogy – segítve egymás munkáját – olyat tudunk nyújtani, ami elismerésre méltó.*

*Idei első lapszámunk végén, a Postaláda rovatban olvasható egy rövidke levél. Írója egy utas, aki a mezőtúri vasútállomáson járva sokadszorra tapasztalta meg a tisztaságot és a rendet, az ott dolgozók derűjét, ápoltságát, és úgy gondolta, „illik a jó példákat is észrevenni és szóvá tenni”. Szóval, lám, van, aki észreveszi a jót, az elkötelezett munkát. Persze, egyikünk sem az ilyen levelekért dolgozik, de senkinek sem esik rosszul a dicséret. Ha észreveszik, hogy a céghez lojálisan, jól végzi a munkáját.*

*Mivel jócskán akadnak a vasútnál olyan munkák és munkakörök, amelyek nincsenek a külvilág szeme előtt, a dicséretet, az elismerést nem adhatja más, mint mi magunk. Köszönjük meg egymásnak, ha van mit, ne menjünk el jó szó nélkül a másik rendben végzett munkája mellett. És örüljünk a kutya évének!*

Morvai Katalin

## Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

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



## Tartalomjegyzék

### 4 INTERJÚ

A XXI. század vonattal érkezik – mondja Fazekas Sándor földművelésügyi miniszter

### 7 BÉRMEGÁLLAPODÁS

### 8 KÖRKÉRDÉS

Min változtatna 2018-ban?

### 12 INTERJÚ

Magyar vasúti mérőműszerek mennek Kínába – Béli Jánossal, a MÁV KFV Kft. ügyvezető igazgatójával beszélgettünk

### 15 KÖRNYEZETVÉDELEM

Figyelnek az értékekre

### 16 KÉPRIPORT

Látogatás Szolnokon – exkluzív fotók az IC+ kocsik sorozatgyártásáról

### 18 HŐSÖK A HÉTKÖZNAPOKBÓL

### 20 BÜSZKESÉGEINK

### 22 HÍRVILÁG

### 24 VILÁGUTAZÓ

Vasúti kalandok a luzitánok földjén, két szerző tollából

### 28 KULTÚRA

Dr. Balázs Géza nyelvész, néprajzkutató Indiában is megtalálta Kőbánya alsót

### 30 PROGRAMAJÁNLÓ

### 31 POSTAKOCSI



# A XXI. század vonattal érkezik

A karcagiak büszkék megszüpült vasútállomásukra

*„Abban nem tudok állást foglalni, hogy milyen sebességgel kell közlekedniük Magyarországon a vonatoknak, viszont Kínában és Franciaországban is azt láttam, hogy a légi közlekedéssel is versenyképes gyorsvasút a jövő” – mondja Fazekas Sándor. A földművelésügyi minisztert nemcsak a mezőgazdaság és a vasút kapcsolatáról, de személyes élményeiről is kérdeztük.*

**A kunsági emberek úgy tartják: ha télen sok a csapadék, a nyár aszályos lesz. A mostani tél meglehetősen furán alakul, az év elején szinte kora tavaszi volt az időjárás, s egészen január közepéig kellett várni a hóra, a komolyabb fagyra.**

Most már annyira szembetűnő az éghajlatváltozás és olyan szélsőséges az időjárás, hogy az évszázados népi megfigyeléseken, tapasztalatokon alapuló előrejelzések szinte érvényüket veszítették. Nehéz megjósolni, milyen lesz 2018-ban az időjárás. Egy biztos: az enyhe tél nem jó a mezőgazdaságnak.

**Akkor a jövő helyett inkább egy kicsit tekintünk a múltba: április 8-án választ az ország, ez jó alkalom arra, hogy megvonja miniszterségének mérlegét. Mit emelne ki az elmúlt négy évből?**

A kormányzati ciklus egyik legfontosabb eredménye, hogy a magyar mezőgazdaság teljesítménye ebben az időszakban folyamatosan nőtt. Ne felejtjük azt se, hogy több mint harmincezer gazda vásárolhatott földet az elmúlt négy évben. Biztos vagyok benne, hogy közöttük sok vasutas földművest is találhatunk. Ami a jövőt illeti: korszakhatárhoz érkeztünk, az Európai Unióban ugyanis 2020 után új közös agrárpolitika veszi kezdetét, a tervezés pedig már javában tart. A magyar gazdáknak nemsokára ehhez kell majd alkalmazkodniuk, s alaposan fel kell készülniük, hogy az új agrárpolitikában rejlő lehetőségeket is ki tudják használni.

**Ha már szóba hozta kollégáinkat: az ön családjában van vasutas?**

Nincs, bár egy ideig a testvérem MÁV-al alkalmazott volt. A vasúttal annyi a kapcsol-

atunk, hogy az egyik fiam Budapesten dolgozik, a másik Debrecenben tanul, és mindketten vonattal közlekednek.

**És ön?**

Bár a munkám Budapesthez köt, mégsem költöztem Karcagról a fővárosba. Kitartóan ingázok a két város között: hétfőtől csütörtökig vagy péntekig Budapesten vagyok. Általában autóval jövök-megyek, a vonaton ugyanis nem tudok úgy dolgozni, mint a kocsiban.

**Hogyhogy?**

Akárhová megyek, mindig vinnem kell magammal írásos anyagokat, ezért 3-4 pilótáskával utazom. Ezekkel bajos lenne vonatra szállni. Amikor egyetemista voltam, természetesen vonattal mentem Szegedre – ceglédi átszállással. Noha rendre akadt ismerős, mégis többnyire olvasgatásra, vizsgára való felkészülésre használtam az időt. Húsz évvel ezelőtt is, amikor először lettem parlamenti képviselő, vonattal utaztam.

**Bizonyára minisztersége alatt is ült vonaton.**

Persze, többször is. Amikor nagy kerékpártúrára indultunk a fiaimmal, vonattal mentünk a Fertő tóig, de Eperjesre is vonattal utaztam Karcagról – Kassán keresztül, több mint fél napig tartott. Az is emlékezetes, amikor Nándorfehérvárról vagy Fiuméből vonattal jöttünk haza. Azt tapasztalom, hogy Nyugat-Magyarországon – jórészt a GYSEV-nél – jobb állapotban lévő, modernebb vasúti kocsik közlekednek. Kormánytagként ezért is szorgalmazom a MÁV járműállományának cseréjét. A fejleményeket e téren már az utasok is tapasztalhatják.

**Azt hittük, hogy a Szajol és Püspökklágy közötti megújult pályaszakasz 2015-ös átadását fogja elsőként említeni, amikor 160 km/h-val száguldott a vonat.**

Az is nagy élmény volt, valóban. A vezetőfülkéből nézve tényleg úgy tűnt, mintha a sínek, a párhuzamos egyenesek találkoznának a végtelenben. A kivittelezők kiváló munkát végeztek azon a vonalon. A beruházást a MÁV a karcagi vasútállomás felújításával, az aluljáró-rendszerek kiépítésével egészítette ki. Azt szoktam mondani a karcagiaknak, hogy a XXI. század a vonaton keresztül érkezett meg a városba: a vasútállomás épületét még a Bach-korszakban, a XIX. század közepén emelték. Utolsó felújítására egy emberöltővel ezelőtt, a rendszerváltást megelőzően, 1984-ben került sor. A karcagiak büszkék megszüpült vasútállomásukra, megbecsülik és vigyáznak rá. Abban én nem tudok állást foglalni, hogy milyen sebességgel kell közlekedniük a magyar vonatoknak, viszont Kínában és Franciaországban is azt láttam, hogy a légi közlekedéssel is versenyképes gyorsvasút a jövő.

**Ön is részt vett a közelmúltban Abádszalókon azon a sajtótájékoztatón, amelyen a MÁV és a Magyar Közút vezetői közösen jelentették be a 130 éves kiskörei Tisza-híd rekonstrukcióját. Miért tartja fontosnak ezt a beruházást?**

Azért, mert ez az ország utolsó, vegyes forgalmat lebonyolító közúti-vasúti átkelője. Gyerekkorom óta ismerem, a hatvanas években ugyanis Abádszalókon lakott a családom. Akkoriban furcsának és különlegesnek találtam, hogy hol vonatok, hol autók közlekednek a hídon. Már igazán megérett a felújításra. Nemcsak azért, hogy turistalátványosságként még sokáig megmaradjon, hanem azért is, mert fontos közlekedési szerepet tölt be a térségben: összekötő kapocs a Mát-

ra és a Nagykunság között. A híd és a hozzá vezető úthálózat a MÁV, a Magyar Közút, az érintett önkormányzatok, valamint a fejlesztési tárca példás együttműködésének köszönhetően újulhat meg. A beruházás révén lényegesen javulni fog a térségben a közlekedés színvonala. A híd felújítása – a teher- és személyszállítás mellett – a régió turizmusának is további lendületet adhat, a szállítási útvonalak rövidülésével fejlődhetnek a térségi mezőgazdasági kisüzemek, gazdaságok.

**„Akkor lehet sikeres az ország, ha korszerű közlekedési hálózat áll a vidéki városokban és falvakban lakó emberek rendelkezésére.”**

**A teljes vágány- és útzárral járó munkálatok várhatóan idén nyáron kezdődnek. Hogy látja: a térségben élők mennyire fogják megértéssel fogadni és türelemmel kezelni a felújítással járó kényelmetlenségeket?**

Ha korrektül tájékoztatják a lakosságot a közlekedés átszervezéséről, ha az emberek azt látják, hogy halad a munka és hasznos a beruházás, akkor elfogadják az átmeneti kényelmetlenséget. Elég sokáig vártak a fejlesztésre ahhoz, hogy türelemmel viseljék a rövid ideig tartó átmeneti időszakot.

**Húsz éve került be az Országgyűlésbe. Parlamenti képviselőként interpellációiban gyakran foglalkozott a vasút és a közút fejlesztésével, vasúti szárnyvonalak bezárásával. Miért követi figyelemmel ezt a területet?**

Meggyőződésem, hogy szülővárosom és környéke, de az egész ország akkor lehet eredményes, ha korszerű közlekedési hálózat áll a vidéki városokban és falvakban lakó emberek rendelkezésére. A magyar kormány olyan közlekedésfejlesztési koncepciót fogadott el, amelynek köszönhetően néhány éven belül osztrák színvonalú lesz Magyarországon a sztrádhálózat. Ennek megvalósításához megfelelő költségvetési háttérrel biztosít a kabinet. De a vasúti

fejlesztések is jelentősek. Elég, ha csak a Budapest–Belgrád vasútvonalra gondolunk. Nem is értem, miért kritizálják ezt egyesek, miközben már a római korban is meghatározó volt ez az útvonal. S mivel hazánkhoz nincs tengeri kijárata, fontos, hogy az adriai-tengeri kikötőket – az olaszországi Triesztet és a szlovéniai Kopert, Horvátországban pedig a fumei és a metkoviçi kikötőt – közvetlenül is el tudjuk érni. Magyarországnak olyan közlekedésfejlesztést kell végrehajtania, hogy egyik tengeri kikötőtől se függjön túlságosan. Keleti irányból a Fekete-tenger nyugati partvidékén található romániai kikötővárost, Konstancát említeném, míg a Kassa–Krosno–Lublin tengely a Baltikumot és a Balti-tengert hozná közelebb hozzánk.

**Földművelésügyi miniszterként mit gondol, miben rejlik a mezőgazdaság számára a vasút jelentősége?**

A világ száz országába exportálunk terményeket, különböző áruféleségeket kisebb-nagyobb tételekben. A magyar kivitel döntő része közúton hagyja el hazánkat Ausztria, Szlovákia, Cseh- és Németország, illetve Olaszország felé, keleten pedig Románia irányába. Ezek az államok a magyar agrárium legfontosabb külpai. Tengelyen, azaz vasúton kétmillió tonnányi mezőgazdasági termék távozik az országból. Ezalatt döntően nagy tömegű, nem romlandó, homogén áruféleséget, elsősorban gabonát, olajos növényeket, vagy ezek feldolgozott formáját kell érteni. Ez a kétmillió tonnás tétel jelentősnek mondható, hiszen 2016-ban összesen 14,4 millió tonna volt a teljes agrárexport. Azt be kell látni, hogy a vasúti és a közúti szállítás közötti versenyben az utóbbi van kedvezőbb helyzetben.

**Többben is szorgalmazzák, és talán a kormány is támogatná a közúti áruforgalom vasútra történő terelését.**

Ez igaz, de amióta beléptünk az Európai Unióba, ez csak korlátozottan lehetséges. Az EU négy szabadságelvének egyike az áruk szabad mozgását írja elő, a kereskedelmi akadályoktól mentes, szabad versenyen alapuló belső piac logikájába pedig nem fér bele például a kombinált árufuvarozás állami támogatása. Ezt a küzdelmet csak Brüsszellel lehetne megvívni, az erre vonatkozó joganyag módosítására lenne szükség ahhoz, hogy a helyzet megváltozzon. Sokan hajlamosak elfeledkezni a vasút turizmusban betöltött szerepéről. Itt elsősorban nem arra gondolok, hogy a vasúttársaság utazási kedvezményt





biztosít az Országos Mezőgazdasági és Élelmiszeripari Kiállításra és Vásárra vagy a februári Fegyver, Horgászat, Vadászat Nemzetközi Kiállításra, és nem is az erdei kisvasutakra. Inkább azokra az

eseményekre, fesztiválokra, kiállításokra gondolok, amelyek ezeket, tízezreket mozgatnak meg vidéken: a turisták, a kirándulók, a látogatók a rendezvényt befogadó településen szállnak meg, helyi

alapanyagokból készített ételspecialitásokat fogyasztanak és helyi termékeket vásárolnak. Ezek mind hozzájárulnak a belföldi turizmus és a helyi idegenforgalom teljesítményéhez. Hogy mást ne mondjak: míg 2010-ben alig ötezer kézműves kistermelő volt, most 17 ezer körül jár a számuk.

**Bár ilyenkor általában még nincsenek végleges statisztikai adatok, az előzetes számokból hogy látja, milyen évet zárt 2017-ben a magyar mezőgazdaság?**

Átlagos vagy annál némileg jobb évet tudhatunk magunk mögött. A mezőgazdaság nem érte el – évszázados rekordokat megdöntő – 2016-os teljesítményét, de búzából például felül tudtuk múlni az 1988-as, kiugróan jó termésátlagot. Megküzdöttünk a világban elhúzódó tej- és sertéspiaci válsággal és a madárinfluenzával is, ami hatalmas pusztításokat végzett a vízszárnyas-állományban. De a tojásbotrány sem volt régen: a Fipronil rovarirtóval szennyezett tojások miatt nyáron nagyon komoly tojóállományokat kellett kiirtani elsősorban Hollandiában, Belgiumban és Németországban. A kieső termelés következtében most Magyarországon is magasra szökött a tojás ára. A tyúkok télen eleve kevesebbet tojnak, és még a korábbi telepeket sem sikerült mindenhol benépesíteni Nyugat-Európában. De ahogy közeledik a tavasz, a tojás mennyiség is növekedni fog, és az árak is mérséklődnek majd. Húsvét után remélhetőleg már megnyugszik a piac.

Morvai Katalin – Gyüre József  
Fotó: Soós Botond



Fazekas Sándor a kiskörei Tisza-híd felújításáról tartott sajtótájékoztatót Szilvai József Attila (a képen balra), Dávid Ilona és Szabó Zsolt társaságában

## Megújul a 130 éves kiskörei Tisza-híd

A MÁV Zrt. és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. együttműködésének keretében megújul Magyarország egyetlen vegyes használatú, közúti és vasúti átkelője, a kiskörei Tisza-híd. A Kál-Kápolna–Kisújszállás vasútvonalon a vasúti, valamint Heves és Pusztataskony közötti közúti forgalmat bonyolító híd felújítására vonatkozó közbeszerzési eljárás megindítását Abádszalókon jelentette be Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és Szilvai József Attila, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. vezérigazgatója 2017. december 19-én. A MÁV-csoport vezetője elmondta: a 130 évvel ezelőtt felavatott, regionális jelentőségű híd műszaki állapota miatt a felújítás elkerülhetetlenné vált, a rekonstrukció

elmaradása esetén a hidat 3-4 éven belül ki kellene zárni a vasúti forgalomból. Bár a hídon áthaladó 102-es számú vasútvonal nem része a transzeurópai közlekedési hálózatnak (TEN-T), a vonal nélkülözhetetlen a térségben élők, különösen az abádszalóki és a kiskörei lakosok számára.

A Heves és Jász-Nagykun-Szolnok megye határán folyó Tisza felett átívelő, változó irányú forgalmat lebonyolító hídon jelenleg hat vonatpár közlekedik, a szerelvényeken naponta 400-500-an utaznak, főként munkába, iskolába. A hídon át közlekedő járatokon a Tisza-tóhoz érkező nyaralók is előszeretettel utaznak, ezért turisztikai

szempontból is fontos a vasúti átkelő. A sajtótájékoztatót Szabó Zsolt, Heves megye 3. számú választókerületének országgyűlési képviselője és dr. Fazekas Sándor, Jász-Nagykun-Szolnok megye 3. számú választókerületének országgyűlési képviselője is beszélt a felújítás jelentőségéről.

A munkálatok várhatóan 2018 júniusában kezdődnek teljes vágány- és útzár mellett. A közösségi közlekedés biztosításáról, a terelőút kijelöléséről folynak az egyeztetések az érintett társaságok és az illetékes minisztérium bevonásával.

MÁV KIG  
Magyar Közút Nonprofit Zrt.

## Aláírta a 2018-as bérmegállapodást a MÁV-csoport a szakszervezetekkel

A MÁV Zrt. és a vasutas érdekképviseletek által 2017-ben kötött, a tulajdonos Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által jóváhagyott, három évre szóló bérmegállapodás 2018-ra átlagosan 12 százalékos bérfelajánlást határozott meg. Az idei bérfelajánlás munkaköri kategóriánkénti konkrét megvalósításáról a munkáltató és az érdekképviseletek – konszenzus alapján – az alábbiak szerint állapodtak meg.

Valamennyi nem vezető beosztású (nem premizált) munkavállaló 2018. január 1-jétől alanyi jogú bérfelajánlásban részesül, amennyiben a garantált bérminimum emelésével béremelése nem érte el az alábbi százalékos mértéket:

MMK	alanyi jogú emelés (%)
6	10,0
7	10,0
8	10,0
9	10,0
10	10,0
11	12,0
12	12,0
13	12,0
14	11,0
15	9,5
16	9,0
17	9,0

Az alanyi jogon megvalósuló bérfelajánlással tovább javul a vasutas munkavállalók bérsávja. A százalékos eltérések a bérsávtorlódást kerülik el.

2018. január 1-jétől a váltókezelői munkaköröket (a váltókezelő-gyakornoki munkakör kivételével), valamint a gurítóberendezés-kezelő, a váltóállító táblakezelő, valamint a vonat fel- és átvevő munkaköröket a 9-es MMK-kategóriába sorolták át, így esetükben az alanyi jogú alappéremelés már ennek megfelelően valósul meg.

A felsőfokú állami iskolai végzettséget igénylő munkakörökben a „diplomás minimálbér” az alábbiak szerint emelkedik:

- főiskolai végzettség (bachelor, Bsc-, BA) esetén 300 000 Ft/hó;
- egyetemi végzettség (master, MSc-, MA) esetén 340 000 Ft/hó.



Fotó: Pusztai László

A 2017 novemberében kötött megállapodással bevezetett vasutas életpályához kötődő bértábla értékei az adott kategóriához tartozó alappéremelés alanyi jogú bérfelajánlásának százalékos mértékével emelkednek.

A munkáltató és az érdekképviseletek közös szándéka alapján a munkáltatói jogkörgyakorlók – az alanyi jogú alappéremelésen túl – jogosultak az irányításuk alá tartozó munkavállalók részére differenciált alappéremelést biztosítani. Ennek végrehajtása során:

- az egy munkavállalónak biztosított alappéremelés nem lehet kevesebb 3000 Ft/hó összegnél;
- a 6-14-es, illetve a 15-17-es MMK-csoportokra meghatározott differenciálási keret csak a megjelölt MMK-csoporton belül használható fel.

A differenciált végrehajtása során a munkáltatói jogkörgyakorlók kötelesek különös figyelemmel lenni:

- a munkakör munkaerőpiaci helyzetére;
- a munkakör leterheltségére;
- a munkakört betöltő munkavállaló állami iskolai végzettségére, szaktudására, tapasztalatára, és a feladatokhoz való hozzáállásra;
- a bérfeszültségek kezelésére;
- az utánpótlás biztosítására;
- a munkavállalók méltányos érdekeire.

A differenciált béremelés lehetőségét ad a munkáltatói jogkörgyakorlók számára a kiemelkedő teljesítményt nyújtó munkavállalók elismerésére.

Fontos kiemelni, hogy tovább nő a munkáltató által nyújtott önkéntes nyugdíjpénztári tagdíj-kiegészítés, amelynek mértéke önkéntes nyugdíjpénztári tagság esetén 2018. január 1-jétől a munkavállaló alappérének 3,5 százaléka.

A MÁV Zrt. vasúti járművezetőinek balesetmentességét ösztönző bérpótlék biztosítására kötött megállapodást változatlan feltételekkel további egy évre, 2018. december 31-ig meghosszabbították.

A Kollektív Szerződésben foglaltak szerint a Választható Béren Kívüli Juttatás (VBKJ) rendszerében 2018-ban is bruttó 271 400 Ft juttatásban, valamint alanyi jogú béren kívüli juttatásban – SZÉP-kártya vendéglátás alszámlára történő utalás nettó 92 900 Ft értékben – részesülnek a munkavállalók. A választható juttatások köre két új elemmel bővül: valamennyi munkavállalónak lehetősége lesz diákhitel-törlesztési támogatás, valamint mobilitási célú lakhatási támogatás igénybevételére is.

Az igényelhető munkabérelőleg felső határa 150 000 Ft-ról 240 000 Ft-ra változik.

A rendkívüli élethelyzethez kapcsolódó segélyjuttatásokra a korábbi 3100 Ft/fő keretösszeg helyett 2018-ban 3300 Ft/fő munkavállalói keretösszeg áll rendelkezésre. Ehhez kapcsolódóan a temetési segély mértéke a korábbi 55 000 Ft-ról 60 000 Ft-ra emelkedik.

MÁV Zrt. Humán erőforrás  
Vezérigazgató-helyettesi Szervezet



# Min változtatna 2018-ban?

**A Vasutas Magazin azt kérte MÁV-csoportos kollégáktól – vezető és nem vezető beosztású munkatársaktól –, hogy néhány mondatban foglalják össze, mi az, amit másképp csinálnának vagy szerveznének a munkájukban, illetve saját szakterületükön az idei évben?**

**Besztercán Kornél mozdonyvezető, MÁV-START Zrt.**



Üdvözöltem tavaly a munkavállalói fórum-sorozatban. Munkatársaimmal közösen igyekeztünk megfogalmazni, hogy területünkön hol és miben lenne indokolt a változtatás. Úgy vélem, más régiókból, területekről is érkeztek hasznos javaslatok, amelyek – bár igazgatóságunként eltérők – minden bizonnyal olyan észszerű kívánalmak, amelyek a szükséges változtatások irányjelzői lehetnek. Vannak olyan, közösségünket érintő területek, ahol a változtatás elengedhetetlen. A munkakörök szerinti kulturált tartózkodóhelyiségek kialakítása, felújítása, a vontatójárművek vezetőfülkéinek nagyobb mértékű komfortjavítása (az egészségügyi ártalmak kockázati tényezőinek csök-

kentése mellett) kedvezőbb hatású munkakörnyezetet teremthet. Munkarendünkben elengedhetetlen az egyenletesebb terhelés, az ütemesség kialakítása iránti törekvés, elköteleződés. Szeretném, ha minden munkatársam tájékoztatást kapna a középtávú foglalkoztatási stratégiáról – mind területi, mind vállalati szinten. Én idén a mozdonyvezetők, motorvonat-vezetők, FLIRT-motorvonat-vezetők számára élhetőbb, tervezhetőbb, stabilabb munkakörnyezet biztosítására fektetném a legnagyobb hangsúlyt. A munkatársak jó közérzete a társaság sikerének egyik legfőbb pillére.

**Dobás László oktatásiközpont-vezető, MÁV SZK Zrt. BGOK**



Elsődlegesen a megrendelőinkkel történő szorosabb kapcsolattartás kialakítását tervezem a képzési igények jobb megismerése érdekében. Fontosnak tartom a vasúti szakmai képzés tekintetében elért és a jövőben elérendő célok publikálását, partnereink szélesebb körű informálását, továbbá szeretném megkezdni a digitalizált vasútszakmai képzés kialakítását a BGOK irányításával.

**Hum Krisztina kommunikációs szakértő, MÁV-START Zrt.**



Azzal kezdem, mi az, amin nem változtatnék 2018-ban. Munkatársaimmal, Kovács Barbara és Vető Dániel kommunikációs szakértővel igazán jó csapatot alkotunk, szakmailag és emberileg is jó az együttműködésünk. Idén is törekszünk arra, hogy a Belső Kommunikáció az eddigieknél is szorosabb kapcsolatot tartson fenn a MÁV-START Zrt. valamennyi szervezetével annak érdekében, hogy feladatainkat hatékonyabban láthassuk el. A múlt év végén meglátogattuk a TSZVI- és JBI-szervezeteket, beszélgettünk az igazgató urakkal és a munkatársakkal. E beszélgetések tapasztalatait szem előtt tartva, a kollégák véleményét, igényeit még inkább figyelembe véve szeretnénk a munkánkat végezni.

**Kiss-Becze Eszter stratégiai és fejlesztési főigazgató, MÁV Zrt.**



A Stratégiai és Fejlesztési Főigazgatóság 2017. január 1-jén kezdte meg működését annak érdekében, hogy a fejlesztési igények

megfogalmazásától, terveinkbe való beillesztésétől azok megvalósításáig egy szervezetben összpontosuljanak a feladatok. Újszerű, a változásokra hatékonyan reagáló, a szakmaiságot és a tulajdonosi szemléletet is megjelenítő szervezet jött létre. A MÁV Zrt. felújítási, fejlesztési, beruházási és hálózati karbantartási feladatait az elvárt szakmai színvonalon, a hatályos jogszabályoknak és belső szabályzatoknak megfelelően végeztük el, a források hatékony felhasználásra, a vasúti infrastruktúra értékének növelésére törekedve. Munkánk eredményét bizonyítják a megvalósult beruházások, a korábbi évek volumenét meghaladó karbantartási munkák, a begyűjtött elismerések, amelyek között nívódíj is szerepelt. A pályaműködtető társaság műszaki paramétereinek erősítése érdekében olyan dinamikus forrásallokációs protokollt hoztunk létre, amely nagymértékben hozzájárult a költségvetési források eredményesebb felhasználáshoz.

2018-ban a főigazgatóság belső működésének finomítása, a kidolgozott folyamatok mélyítése, a szakterületek és szakemberek együttműködésének további erősítése a cél, mert csak jó csapattal lehet kiváló eredményeket elérni. További fontos feladatunk az immár bővebb tapasztalati háttérrel bíró INKA lehetőségeinek mélyebb és hatékonyabb kihasználása, a vezetés munkáját se-

gítő riportok gyors előállításával. Mind ezek révén olyan működési modellt teremthetünk meg, amelyben a kiváló szakmai gárda – egy modern, valószínűleg pontos adatokat szolgáltatató informatikai rendszer segítségével – immár teljes mértékben összehozott és egymásra hangoltan veheti fel a versenyt napjaink egyre szaporodó kihívásaival, a minőség és a szakmaiság jegyében.

**Opauzki István archívumvezető, MÁV SZK Zrt.**



Ebben az évben lesz 150 éves a Magyar Államvasutak. Arra számítunk, hogy az évforduló kapcsán megjelenő kiadványokhoz sok dokumentumot kell felkutatnunk a MÁV Archívumban. Ez komoly kihívás lesz számunkra, de megfelelő munkaszervezéssel teljesíteni tudjuk a megkereséseket. A tervrajzok digitalizálása terén lépést kell tartanunk a technika fejlődésével, hogy minőségi szolgáltatást nyújthassunk. Ezért új projektünk, a MÁVTI-tervtár digitalizálása kapcsán a géppark cseréjére – ahol lehet, a régebbi berendezések felújítására – törekszünk. Ösztönzőleg hatna a teljesítményekre a mindennapi munkában, ha nagyobb mozgástér nyílna kiemelten teljesítő kollégáim elismerésére. Jó lenne, ha rendelkezénék kerettel erre a célra.

**Ráczné Bodnár Adrienn humán erőforrás-igazgató, MÁV-START Zrt.**



A kérdésre válaszolhatok szervezeti és személyes perspektívából is. Szervezeti oldalról a MÁV-START Zrt. Humán erőforrás Igazgatóságánál 2018 a változások éve lesz. Ezt az esztendőt a szervezet a belsőfolyamat- és kompetenciafejlesztésnek szenteli. Célunk egy üzleti, fejlesztési fókuszú, gyors reagálású humántranszformáció megvalósítása. Személyes perspektívából humán erőforrás-igazgatóként a 2018-as évet a területi igazgatóságok bejárására fogom szánni, szeretném fizikálisan is csökkenteni a munkavállalók és a felső vezetés közötti távolságot, ezzel a munkavállalókat a stratégiahoz közelebb hozni. A területi igazgatóságok bejárására fogom szánni, szeretném fizikálisan is csökkenteni a munkavállalók és a felső vezetés közötti távolságot, ezzel a munkavállalókat a stratégiahoz közelebb hozni. A területi igazgatóságok bejárására fogom szánni, szeretném fizikálisan is csökkenteni a munkavállalók és a felső vezetés közötti távolságot, ezzel a munkavállalókat a stratégiahoz közelebb hozni. A területi igazgatóságok bejárására fogom szánni, szeretném fizikálisan is csökkenteni a munkavállalók és a felső vezetés közötti távolságot, ezzel a munkavállalókat a stratégiahoz közelebb hozni.

**Dr. Pafféri Zoltán vezérigazgató, Kínai–Magyar Vasúti Nonprofit Zrt.**



Tavaly novemberben elindult Magyarország legnagyobb volumenű vasúti tendere, a Budapest–Belgrád vasútvonal felújításának beszerzési eljárása. Mindez a Kínai–Magyar Vasúti Nonprofit Zrt.-ben és a MÁV Zrt.-ben dolgozó kollégáink rendki-

## Szegedtől Miskolcig

**Garamvölgyi Mihály pályavasúti területi igazgató, Miskolc, MÁV Zrt.**



Többet szeretnék találkozni a végrehajtó szolgálatnál dolgozó munkatársakkal. Van egy-két kötelező alkalom, ahol ugyan van lehetősége a vezetőnek megmutatni magát, de ez kevés. A személyes, munkahelyen történő találkozó vagy látogatás, beszélgetés sokkal oldottabb és eredményesebb. Ilyenkor aprónak tűnő napi gondokra is fény derül, amelyek megoldása általában nem pénz, csak hozzáállás és akarat kérdése. Ezt a felfogást próbálom elültetni a végrehajtó szolgálatnál dolgozó vezető munkatársak fejében is. A Miskolci Pályavasúti Területi Igazgatóság vezetői a következő dolgokon változtatnának:

- az eszközfejlesztés és -beszerzés terén a pályafenntartás esetében növelnék a kiegészítő, a TEB-területen pedig a műszerellátottságot;
- a beszerzések tekintetében a jelenlegi döntési (ajánlatértékelési) rendszer felülvizsgálatát javasolják a helyi beszerzési értékhatárok növelése mellett, valamint nagyobb helyi döntési lehetőség biztosítását is szükségesnek tartanák;
- a forgalmi létszámihiány kezelésére műszaki fejlesztések megvalósítását várnák a területen;
- a munkaerő biztosításához kötődően átdolgoznák a munkaerő-utánpótlás stratégiáját és a munkaerő megtartása érdekében hathatós motivációs rendszert dolgoznának ki;
- a munkabér-gazdálkodás tekintetében nagyobb helyi döntési lehető-

- séget szeretnének kapni, a területi vezetőknek lehetőséget kell biztosítani arra, hogy anyagilag is motiválni tudják dolgozóikat; a területi igazgatóság önálló bér-gazdálkodása megoldást jelentene a problémára;
- nagyobb képzési keretet szánának a területre, hogy hosszú távon is biztosítható legyen a szakképzett dolgozók megfelelő létszáma;
- változtatnának az új felvételes munkavállalók oktatásán, kiképzésén, vizsgáztatási rendjén; csak a munka ellátásához nélkülözhetetlen ismeretanyag elsajátítására, az abból való sikeres vizsga letételére köteleznék az új munkatársat;
- az új bértábla készítésénél felülvizsgálják a szolgálati helyek és a munkakörök besorolását;
- az ingatlanok, helyiségek állapotát il-

- letően javítanák a munkahelyek szociális ellátottságát, főképp a szilárd tüzelésű kazánok, illetve a vízőblítés nélküli vécék megszüntetésével, csatornázással, a helyiségek felújításával, légkondicionálásával, valamint a munkahelyek ergonomikus kialakításával;
- javítanák az utaskiszolgáló létesítmények állapotát a várótermek, az állomásépületek, a megállóhelyek felújításával, magas peronok építésével, új, korszerű utastájékoztató berendezések alkalmazásával.

**Hadnagy Attila pályavasúti területi igazgató, Debrecen, MÁV Zrt.**



Az idei évben szeretnék nagyobb hangsúlyt fektetni munkakapcsolataimra. Vezetőként rendkívül fontosnak tartom az együtt gondolkodást, a

feladatok – olykor a problémák – közös értelmezését, a megoldások keresését akár más szervezetekkel, akár munkatársaimmal vagy más vezetőkkel vállaltva. Az elmúlt évre mind szakmai, mind munkáltatói szempontból mérföldkőként tekintek vissza: idén – a tavalyi tapasztalatokra építve – a tanulságok levonása, a szükséges korrekciók végrehajtása, illetve a már bevált módszerek továbbvezetése, fejlesztése a legfontosabb feladatom. Remélem, a 2018-as év is eredményes lesz, és további munkasikeret hoz nekem és csapatomnak.

**Mondi Miklós pályavasúti területi igazgató, Szeged, MÁV Zrt.**



A terület első számú vezetőjeként eddig is nagy hangsúlyt fektettem a szakmaiságra, a hitelességre. Ezt a jövőre nézve is kiemelt fel-

adatnak gondolom, és munkatársaim felé is elvárásaként fogalmaztam meg. Munkatársaimmal együtt én is vallom, hogy csökkenteni kell a belső utasítások, szabályzatok számát, de ezeket minden érdekeltnek ismernie kell. Változtatni kell saját adminisztrációnkon is, hogy pontosabb és naprakészebb legyen. 2018-ban tovább erősítjük a csapatmunkát, az együtt gondolkodást és az összetartozást. Szeretnénk elérni a megnövekedett adminisztrációs feladatok arányos elosztását; ugyanakkor a sok határidős adminisztratív feladat mellett nagyobb hangsúlyt kell fektetnünk elsődleges műszaki tevékenységünkre.

Sajnos az átlagéletkor folyamatosan növekszik, s az utánpótlás csak részben biztosított. Ezért több időt és energiát kell fordítanunk az utánpótlás-nevelésre. A „kiöregedő” létszám pótlása és a meglévő munkaerő megtartása érdekében



vüli munkavégzésének köszönhető, hiszen nulláról kellett felépítenünk egy nemzetközi projektbonyolító vegyesvállalatot, s egyúttal előkészítenünk a pályázatot. Ami rajtunk múlt, azon folyamatosan jobbitottunk, de vannak rajtunk kívül álló folyamatok is. Bízom benne, hogy – tavalyi teljesítményünkre alapozva – kiszámíthatóbb, tervezhetőbb lesz a munkavégzés, kevesebb a túlóra és napjaink váratlan átszervezése, mert fontos a munka, a magánélet és család közötti egyensúly megteremtése. Feladatnak idén sem leszünk híján, a tenderben eredményt kell hirdetni, a szerződéseket meg kell kötni, hogy megkezdődhessen a tervezési fázis.

#### Renkóné Kókai Anikó Mária ingatlankezelési koordinátor, MÁV Zrt.



Az elmúlt két évben „felfedezőútra” indultunk, kitekintünk a körülöttünk lévő világba. A növénytermesztésben szeretnénk a faj- és fajtasortimentet tovább bővíteni, aminek köszönhetően elméleti és gyakorlati ismereteink, tapasztalataink is bővülni fognak. A zöldterület-karbantartási és a vegyszeres gyomirtási tevékenység szempontjából a legfontosabb a munkaeszközök biztosítása, az eszközpark fejlesztése, a kollégák szakirányú képzett-

ségének frissítése, bővítése. Mind a tárgyi, mind a szellemi javak növekedése pozitívan hathat a napi munkavégzés minőségére és a kollégák munkakedvére.

#### Zala Viktor vezérigazgató, MÁV Szolgáltató Központ Zrt.



A MÁV SZK Zrt. vezetésének 2018-ban két fő célkitűzése van. Az egyik a humán erőforrás-gazdálkodás jelenlegi rendszerének alapos átgondolása és módosítása. Egy vállalat sikerének kulcsa, hogy a cégnél elégedett, a közös célokért tenni akaró, magasan képzett szakértők dolgozzanak. Szeretnénk elérni azt is, hogy a MÁV SZK mint első munkahely vonzó legyen a friss diplomások számára is. E célok elérése érdekében szeretnénk a munkaerő-toborzást sokkal hatékonyabbá tenni, akár új módszerekkel is. A közösségi érzés megteremtése érdekében – a stratégiai célok és az azok megvalósításához szükséges tennivalók tudatosításával – szeretnénk erősíteni a belső kommunikációt. Ezt a cél szolgálja a munkavállalói elégedettség rendszeres mérése is. Természetesen a kollégák részéről valós igény az is, hogy a vezetők adjanak visszajelzést bizonyos időszakonként a beosztottak teljesítményéről. Ezért terveink között szerepel az is, hogy 2018-ban kidolgozzuk

a munkavállalói teljesítményértékelés módszertanát, és megteremtjük az alapját annak, hogy a teljesítményértékelés, a munkatársainknak adott vezetői visszajelzés rendszeres legyen.

Másik célkitűzésünk a megrendelői elégedettség javítása. Ennek érdekében a szolgáltatási színvonal emelésére és a megrendelői kommunikáció erősítésére van szükség. Átgondoljuk üzleti folyamatainkat és alakítunk azokon – amennyiben a hatékony működés azt kívánja. Munkatársaink magas szakmai tudása és elégedettsége a legfontosabb tényezője egy megújuló szolgáltató szervezetnek. A megrendelői elégedettség rendszeres mérésének bevezetésével és a tanulságok levonásával szeretnénk valódi szolgáltatói szerepet betölteni a MÁV-csoport életében.

#### Kiss Franciska nemzetközi vezető jegyvizsgáló, MÁV-START Zrt.



A Vasutas Magazin körkérdesét olvasva mindenekelőtt a túlórák csökkentése és a létszám növelése jutott eszembe, de a fordanapok embersegesebb megtervezését is örömmel fogadnám. És csökkenteném a jegyvizsgálótáska súlyát: például kivenném belőle a papíralapú igazolást és az utasleadási lapot.

és ez a vezetői, támogatói pozíciókra is igaz. Ezért olyan rendszert fogok bevezetni, amely a napi munkavégzés mellett általam is vezethető, átlátható. Ami a szervezetet és a szakterületeket illeti, az SAP-s vezetői oktatások csak tavaly év végén kezdődtek meg, a budapestiek pedig 2018-ra csúsztak. Igazgatói szinten a költségek jobb, naprakészebb nyomon követhetősége teljesen más vezetői eljárásrendet fog maga után vonni: kihatással lesz az értekezletek rendjére és tartalmára, valamint a beavatkozások éven belüli elosztására. Területünkön több, komoly korlátozással járó munka kezdődik tavasszal – ezek között két fővonalai átépítés (40a és 80a) is lesz. A tavalyi év problémáiból tanulva szükség lesz a projekttel a Budapesti Pályavasúti Területi Igazgatóság részéről megbízott felelős munkatárs rendszeresebb beszámoltatására, nemcsak szakmai vezetői, de igazgatói részről is.

pest törekszünk az arányos feladatelosztásra és az INKA-rendszer maximális kihasználására.

#### Nagy Krisztián pályavasúti területi igazgató, Budapest, MÁV Zrt.



A változások szempontjából különleges helyzetben vagyok, hiszen 2017-ben kulcsfontosságú volt számomra a munkatársak és a területi adottságok megismerése, ami – a napi üzemviteli feladatok ellátása mellett – csak részlegesen valósult meg. A másoktól kapott vélemények mellett és helyett a saját tapasztalataimra jobban támaszkodva fogom elosztani a feladatokat, és több munkatársat fogok bevonni a közvetlenebb irányításom alá. Nagyobb hangsúlyt fogok fektetni a feladatok kiadásának és teljesítésének dokumentációjára. Nem valószínű, hogy idén javulni fog a létszámhelyzet,

vonzóbbá kell tenni a pályát. A hatékonyabb munkavégzés érdekében kiemelt figyelmet szeretnénk fordítani korszerű eszközök beszerzésére, javítási szerelnéknél a munkahelyi, szociális körülményeken (tisztasági festés). A szakszolgálat és a dolgozók nagyobb erkölcsi és anyagi elismerésére törekszünk.

Elérendő céljaink között szerepel az adminisztrációs feladatok csökkentése, saját szakmánk ismereteinek naprakészen tartása és bővítése. Fontos az új technológiák, anyagok megismerése, a szakmai továbbképzéseken való részvétel, az információáramlás és a társszolgálatokkal való kapcsolattartás javítása. Szükséges a mérnöki pozíciókba felvett új munkatársak folyamatos bevonása a szakmai munkába a szakaszok életének részletes ismeretével, oktatások, tanulmányutak szervezésével. Lehetőségeinkhez ké-

## Sikeresen telepítették a hazai GSM-R-hálózat első szakaszát



Sikeresen lezárult a MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. számára telepített GSM-R-hálózat első szakaszának stabilitásvizsgálata. A fejlesztés üzemeltetésre átadott V. ütemének részleteit 2017. december

18-án mutatták be a MÁV budapesti hálózatfelügyeleti központjában dr. Felkai László, a Belügyminisztérium közigazgatási államtitkára, Vidra András, a MÁV Zrt. infokommunikációs és technológiai rendszerekért felelős főigazgatója, valamint dr. Kari Kapsch, a Kapsch Carrier-Com vezérigazgatójának részvételével. A GSM-R-technológia magyarországi megvalósítása jelentős lépés, mivel a három legfontosabb páneurópai vasúti folyosó hazánkban is áthalad, és a biztonsági rendszerek átjárhatósága kiemelten fontos a nemzetközi vasúti

közlekedés zökkenőmentes működése szempontjából. A fejlesztés az Európai Unió Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszere (European Rail Traffic Management Systems, ERTMS) által lefektetett szabványoknak megfelelően folyik. Az ERTMS egyik központi célkitűzése elmozdulni az egyedi nemzeti megoldásoktól az egész Európát átfogó egységes vasúti rádiós rendszer irányába a költségek csökkentése és a biztonság fokozása érdekében.

Kapsch-csoport, Fotó: Pete Gábor

## Megalakult a Borostyán vasúti áru fuvarozási folyosó

Az érintett tagállamok képviselői a Közlekedési Tanács 2017. december 5-i brüsszeli ülésén aláírták a Borostyán vasúti áru fuvarozási folyosó irányító testületének alapító megállapodását. A létrejövő korridor legmagasabb szintű szervét a jövőben Magyarország vezeti majd. A vasúti folyosó északon

Varsóból és a lengyel-belorusz határtól indul, délen a szlovén koperi kikötőig, illetve a magyar-szerb határig tart, fontos hazai ipari központokat és intermodális terminálokat kapcsolva össze az Adriai-tengerrel és a balkáni államokkal. Magyarországi szakaszai közé tartozik a kínai finanszírozással fel-

újítandó Budapest-Kelebia vasútvonal is. A korridor kiemelt szerephez juthat a Távolsági Vasúti Közlekedésben vasúton Lengyelországba, ha jön a koperi és athéni kikötőbe érkező, Európába tartó áru forgalom jelentős részének célba juttatásában.

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

## Életmentő készülék a szegedi pályaudvaron



Tavaly november vége óta defibrillátor segíti az életmentést a szegedi nagyállomáson. A készülék jelenléte azért fontos, mert hirtelen szívleál-

lás esetén minden egyes perc számít: újraélesztés nélkül már négy-öt perc után idegrendszeri károsodások következhetnek be, és gyakran nem áll rendelkezésre szakszerű segítség. A defibrillátor önműködő, szakképzettség nélkül használható, segítségével a vasutasok és az utasok is életet tudnak menteni. A készülék a Kiss-Rigó László szeged-csanádi megyés püspök, Botka László polgármester és a Szeged Első Lions Club által adományozott három defibrillátor egyikeként került az állomásra, a Sze-

gedi Tudományegyetem klinikai központjának javaslatára. (A másik kettőt az autóbusz-pályaudvaron és az önkormányzat Széchenyi téri ügyfélszolgálatán helyezték el.) A vasúttársaság és az adományozók a készülék kihehelyezésével szerették volna növelni az állomáson naponta megforduló 5-6 ezer utas biztonságát, biztonságérzetét, illetve egyfajta speciális egészségügyi szolgáltatással bővíteni a MÁV-csoport szolgáltatásainak sorát.

MÁV KIG, Fotó: Gergely István

## Már a verebek is a MÁV-ról csiripelnek

No nem a szokatlanul tavaszi időjárás miatt, és nem is a valódi verebek, hanem a Twitter virtuális kék madarai. A 2017-es év vége óta már ezen az internetes közösségi oldalon is elérhető a MÁVINFORM legfontosabb hírei, valamint a MÁV-csoportot érintő egyéb információk, érdekességek. A mikroblog-szolgáltatást nyújtó portálon rövid, lényegre törő, legfeljebb 280 karakter hosszúságú bejegyzéseket (úgynevezett tweeteket), valamint fotókat és videós tartalmakat lehet közzétenni. A MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatósága által működtetett hivatalos oldal a @MAVINFORM\_ felhasználónév alatt érhető el. Kövessen bennünket ön is, és ossza meg (retweet) tartalmakat!



MÁV KIG





# Magyar mérőműszerek mennek Kínába

*Idén márciusban megbeszélésre hívja össze Európa vezető szakértőit a MÁV Központi Felépítményvizsgáló (KFV) Kft. Az esemény iránt már most óriási az érdeklődés – tudtuk meg Béli János ügyvezető igazgatótól. A magyar vasúti infrastruktúra-diagnosztika nyugdíjba készülő vezetőjével az elmúlt két évtized eredményeiről és a szakma jövőjéről beszélgettünk.*

**Az interjúra készülve azt terveztem, hogy beszélgetésünk egyfajta áttekintése lesz a vasúti infrastruktúra-diagnosztika múltjának és fejlődési irányainak. Pedig akkor még nem tudtam, hogy nyugdíjba készül.** Igen, még az idén szeretnék nyugdíjba vonulni. Most éppen az új működési stratégiánk kialakításán dolgozunk, még előttünk van a szeptemberi InnoTrans kiállítás, de pályázunk az osztrák vasúttársaság épp aktuális mérési tenderére is. Az átadás-átvétel idejére jó volna eredményeket látni ezekben az ügyekben.

**Hosszú és sikeres szakmai életutat fog maga mögött hagyni. Ha mérlegel von, mi az, amire a legbüszkébb?** Az egészre. Voltak nehézségek és olykor keserőségek, de szép feladatok és sikerek is. A MÁV KFV Kft.-t 1996-ban

150 millió forintos jegyzett tőkével alapította a MÁV Zrt., ma már a cég saját tőkéje meghaladja a 3 milliárd forintot. A társaság létrejötté óta folyamatosan nyereséges befizetője az államnak. Rendszeresen kapunk megrendeléseket külföldről, piacépes kézi mérőműszereink vannak, s bár sokáig álmodni sem mertünk róla, végül sikerült megépíteni az FMK-008-as mérőkocsit.

**Ami nemzetközileg is elismert lett. A tervezéshez és a kivitelezéshez kellett máshonnan, akár külföldről szaktudást kölcsönözni, vagy ez adott volt házon belül?**

Tudtuk, hogy mit szeretnénk megépíteni. Korábban építettünk két saját mérővonatot is, de nem ez a specialitásunk. Egy ilyen eszköz létrehozása sok idő és sok pénz. A mi cégünk piaci körülmények között működik, ahol az erőforrásokat a piaci igényeknek megfelelően kell felhasználni. Ahogy mondani szoktam: mindig abban a medencében kell úsznunk, amelyben éppen vagyunk, ezért inkább közös fejlesztésekben gondolkodunk, megmondjuk, hogy mit szeretnénk, és megrendeljük. Így történt az FMK-008-as esetében is: elképzeléseinket a MÁV-csoport leányvállalatai valósították meg. Persze vannak benne saját fejlesztésű elemek is, ilyen

például a mérő forgóváz. Azóta már a cseh és a lengyel vasútnak is adtunk el belőle.

**Jól értem, hogy ezzel – a szolgáltatásnyújtás mellett – a termékértékesítés is bekerült a cég tevékenységi körébe?**

Igen. A mérő forgóváz tervezése mellett jelentős előrelépést tettünk a vasúti kézi diagnosztikai műszerek fejlesztése és értékesítése terén. Egy hazai vállalkozással együttműködve tavaly már több mint 70 millió forint értékben adtunk el különféle vasúti mérőműszereket – például egyenességmérőt és örvényáramos mérőkészülékeket – külföldre, főként Kínába.

**Ezek szerint nemzetközi szinten is jól állunk a vasútiinfrastruktúra-diagnosztika terén?**

Szerintem jól. Idén márciusban megbeszélésre hívjuk Sopronba Európa vezető szakértőit. Kifejezetten szakembereknek szervezzük ezt a fórumot, ahol bizonyos témákat kötetlenül szeretnénk meg tárgyalni. E szakmai eseményre már most óriási az érdeklődés. De említhetném a visegrádi négyek együttműködésén belül alakult szakmai csoportot is, amely az ügynevezett roncsolásmentes vizsgálat technológiájá-

nak és az életciklus-alapú karbantartás egységes módszereinek kidolgozását tűzte ki célul. Ebben a MÁV-csoportnak és a cseh vasútnak vezető szerepe van.

**Mégis mivel sikerült kivívni a külföldi elismerését? Mennyiben haladt előre a hazai infrastruktúra-diagnosztika az elmúlt tíz-húsz évben?**

Hát, ez jó kérdés. Sok mindenben fejlődöttünk. Más kelet-közép-európai országok diagnosztikai ágazataihoz képest nagy előnyünk a piaci szemlélet: folyton azon gondolkodunk, hogy mi lenne jó a partnereinknek. Hogy néhány példát említek: a környező országoknak egyelőre nincs mérőkocsijuk, miközben a magyar fejlesztésű mérőberendezések kezelői nyelve néhány kattintással megváltoztatható, így az eredményeket szlovák, szlovén vagy német nyelven is átadhatjuk megrendelőinknek. Átépítettük a régi ultrahangos mérővonatunkat, előreléptünk az online értékelés, a digitális mérés és adatrögzítés terén is.

**„Jelentős előrelépést tettünk a vasúti kézi diagnosztikai műszerek fejlesztése és értékesítése terén.”**

**Merre tovább a következő évtizedben?**

Jelentős változásokra számítok a technológiában és a szemléletben egyaránt. Az adatok elemzésénél tovább nő a számítástechnika szerepe, de előrelépést várok a GPS-technológia magyar vasúti mérésekben való alkalmazásában is. A jelenlegi, vasúti szelvény szerinti helymeghatározással szemben jóval egyszerűbb lenne a sínhibák helyének műholdas meghatározása. De érdemes foglalkozni a járművek pályára gyakorolt hatásával is, mert a magyar pályát használó magántársaságok elsődleges érdeke a nyereséges működés, nem pedig a magyar sínhálózat kímélése. Itt elsősorban szabályozással és ellenőrzéssel lehetne eredményeket elérni.

**Mire gondol a szemléletváltás szükségességével kapcsolatban?**

Az életciklus-alapú karbantartás alkal-

mazására. Az utóbbi két évtizedben jelentősen megnövekedett a hálózat igénybevétele, és nem csak a teherszállítás miatt. Az új járművek a korábbiakhoz képest teljesen más hatást gyakorolnak a pályára. Meggyőződésem, hogy a használatból eredő sínhibák kezelésének, és ezzel az élettartam növelésének legolcsóbb módja a megelőző karbantartás, a sínhibák korai felismerése és javítása. Ha például 5 mm eltérés esetén már köszörüljük a hibás sínszakaszt, az nagyjából 18 éves élettartam-növekedést eredményez. Ha mindezt megelőző jelleggel, életciklus-alapú szemlélettel végezzük, akár 22 évvel is meghosszabbodhat a sín élettartama. Az biztos, hogy külön tudomány a köszörülés szükségességének meghatározása és a költségek kiszámítása, amit az elkövetkezendő időben szintén számítástechnikai módszerekkel kell majd elvégezni. A vasúti pályafenntartónak nagy felelőssége van abban, hogy elvégzi-e a karbantartást, és ha igen, azt mikor teszi. Ha mi, magyarok legalább annyit köszörülünk majd, mint amennyit szabályozunk, hosszú távon is rendben leszünk.

**Most milyen a magyar pálya minősége?**

Úgy látom, hogy a forrásokhoz képest jó, és hosszú távon fejlődik. Szabályozásban és eljárásrendben már jó helyen vagyunk. Európai összehasonlításban a biztonság terén tényleg jó a magyar vasút, de ha a sebességet nézzük, más a helyzet. Vizsgálataink eredményeiről minden évben összefoglalót készítünk a megrendelőinknek, amiben elmondjuk tapasztalatainkat, és javaslatokat teszünk. Most már eljutottunk oda, hogy a MÁV is igényli az átfogó vizsgálatot, és meghallgatja véleményünket. Azzal,



## Béli János

**1976-ban** vasútépítő és -fenntartó üzem-mérnöki diplomát, majd **1988-ban** futás-technikai szakmérnöki diplomát szerzett a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán

**1999-ben** Euromanager diplomát szerzett a European Business School Jogtudományi és Vállalatvezetési Nemzetközi Intézetben

**1983-ig** a MÁV ferencvárosi PFT-főnökségének szakmérnöke, majd **1988-ig** vezető mérnöke

**1990-ig** a PFT-főnökség vezetője, **1994-ig** a MÁV Központi Felépítményvizsgáló Főnökség vezetője

**1996-ig** a MÁV Rt. Pályagazdálkodási Központjának igazgatóhelyettese

**1996-tól** a MÁV KFV Kft. ügyvezető igazgatója

hogy megállapításainkat elmondjuk, teljesítettük kötelességünket. De a pálya minőségi kérdéseinek megoldása nem a diagnosztika dolga. Mi csak javaslatot tehetünk, amit a pályauzemeltető vagy elfogad, vagy elvet.

**Lesz, aki kiszámolja a megtérülést, és továbbra is lesznek, akik kellő hozzáértéssel mérik majd a sínek állapotát? Érdeklődnek a fiatalok a szakterület iránt?**

Jelenleg 120-an dolgoznak nálunk, de a munkavállalók száma folyamatosan változik. A szakma sajátossága, hogy a sánt nem hozzák házhoz, nekünk kell a helyszínre menni és mérni. Emiatt mindössze 20-30 főnek van íróasztala, a többi kolléga munkavégzésének helye a mérővonat – kézi mérés esetén pedig a nyílt sínpálya, bel- és külföldön.



A mérések sok esetben hosszú, akár 60 napos külföldi távollétet is jelentenek. Az ultrahangos méréshez vízre van szükség, ezért a mérések idényjellegűek: csak tavasztól őszi vizsgálunk. A hozzátartozók bizony nehezen tolerálják a hosszú távollétet. A mérővonalat egyébként úgy alakítottuk ki, hogy az nappal munkahely, éjjel – kis túlzással – szálloda legyen. Azaz alkalmas legyen a pihenésre is. Külföldi megrendelőink sokszor éjszakai mérést kérnek, ami tovább nehezíti a munkakörülményeket.

**A szakma titkain kívül arra is kíváncsi lennék, mit tervez, hogyan tölti majd a nyugdíjas éveit? Teljesen a családnak szenteli az idejét, vagy a diagnosztika közelében marad?**

Még nem döntöttem el, hogy mennyire távolodok el a munkától. A feleségem nyugdíjas, mindhárom gyermekünk felnőtt, tehát ebből a szempontból könnyű dolgom van. Viszont sok más tennivalóm lenne a szakmán kívül, szívesen utaznék például. A munka miatt számos helyen jártam ugyan, de szinte semmit sem láttam, mert a szakmai utak alkalmával sosem volt idő városnézésre. Vagy ott van a kedvenc hobbim, a fényképezés: 9,5 gigabájtnyi fotóm van, amit válogatni kellene, és a vasutas relikviáimat is rendeznem kell. De képzelje, szeretnék elmenni mérővonattal mondjuk Szarajevótól Bihácsig; mert ha hiszi, ha nem: ilyenre sosem volt időm!

Haraszi Katalin

Fotó: Czeglédi Sándor, Soós Botond



## Dávid Ilona ismét az UIC irányító testületének tagja



A Nemzetközi Vasútegylet (UIC) európai közgyűlésének 2017. december 6-i párizsi ülésén ismét a testület európai vezetőbizottságának (EMC) tagjai közé választották Dávid Ilonát. A MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója immár negyedik alkalommal tölt be posztot a testületben, amelynek tisztújítására két évente kerül sor, a mostani mandátum a 2018–2019-es időszakra szól. Az európai régió elnöke Francisco Cardoso dos Reis, a portugál infrastruktúra-kezelő vezetője lett. Az EMC munkájában olyan vasutak csúcsvezetői vesznek részt, mint a német DB, az osztrák ÖBB, a lengyel PKP, a svájci BLS, valamint az orosz RZD. A vezetőbizottság kiemelt szerepet játszik az európai régió munkájának irányításában: előkészíti a közgyűléseket, javaslatot tesz a működés irányelveire, a régió tevékenységének stratégiájára,

koordinációs szerepet játszik az európai nemzetközi szervezetek között. Dávid Ilona szakmai pozíciója lehetővé teszi a MÁV-csoport eredményeinek nemzetközi szinten való megjelentetését, elismertségének, kapcsolati tőkéjének további növelését. A vezérigazgatókból álló testület folyamatos vitafórumot biztosít a közös érdeklődésre számot tartó európai műszaki, vasúttechnológiai és szabványosítási kérdések megvitatására, a kihívások felderítésére és megoldására. A MÁV ily módon saját piaci pozíciójának megerősítése mellett tevékenyen hozzájárul az egész vasúti szektor üzleti érdekeinek hatékony érvényesítéséhez, versenyképességének javításához is.

MÁV Zrt. Nemzetközi Kapcsolatok  
Igazgatósága  
MÁV KIG

## Figyelnek az értékekre

**Muzeális és nagy értékű modern készülékekkel egyaránt büszkélkedhet a MÁV Szolgáltató Központ környezetanalitikai laboratóriuma.**

A környezetanalitikai laboratórium – a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. „környezetvédelmi mérések” szervezeti egységeként – elődszervezeteiben a hetvenes évek óta, nevesítetten 2007-től végez környezetvédelmi célú vizsgálatokat a MÁV-csoport tagvállalatainak – esetenként külső megrendelésre is. A telepített laboratórium Budapest X. kerületében, a Kolozsvári utcában működik. Az egység a hatályos rendeletek és vizsgálati szabványok alapján végzi munkáját. A vizsgálatok akkreditálását első ízben 1998-ban sikerült megszerezni, majd négy évente megújítani. Műszerezettség tekintetében a laboratórium egyaránt büszkélkedhet működőképes muzeális és modern készülékekkel.

A laboratórium feladatai a talaj-, talajvízszennyezéssel, ipari szennyvízkezeléssel kapcsolatosak, de vizsgálja tüzelőanyagok és hulladékminták egyes jellemzőit is, felhasználás, illetve további kezelés céljából. A laboratóriumi vizsgálatokat talajvíz- és szennyvízmintavétel előzi meg – országos ciklikus rendszerbe foglalva a talajvíz-monitoringhoz és a szennyvíz-önellenőrzési rendelet előírásaihoz igazított igényeket.

A szennyvízvizsgálatok végzése tekintetében a legrégebbi időkre, akkreditálásuk is az első körben történt meg. Feladókutak, lefektetőállások olajfogóiból, kocs- és mozdonymosók, gépészeti telephelyek szennyvízkezelő létesítményeiből, transzformátoral-



omások csapadékvízgyűjtőiből származó szennyvízminták kémiai vizsgálatára kerül sor általános, illetve technológiára jellemző összetevők tekintetében. A kibocsátási határértékeket rendelet rögzíti, a vizsgálati eredmények birtokában megtehető a szükséges intézkedések.

A talaj és a talajvíz ásványi olajjal való szennyezettségének problémája évtizedekkel ezelőtt, a dízelvontatás következtében lépett fel. Szükségessé vált a kármentesítés, melyet monitoring rendszer folyamatos üzemeltetése követ. Ennek során a laboratórium általános vízkémiai vizsgálatokat végez, leggyakrabban pH, vezetőképesség, klorid, szulfát, nitrát, ammónium, kalcium, magnézium, vas, mangán, ionok meghatározását titrálásos, csapadékképzéssel járó, műszeres spektrofotometriás, atomabszorpciós mérési eljárásokkal. A kárelhárítás során és azt követően az olajszennyeződésre utaló egyedi alkotókat, extrahálható, illetve illékony szénhidrogének összességének mérését kell megvalósítani. Nagy előrelépést jelentett e jellemzők meghatározásában a 2017-ben beszerzett, számítógéppel vezérelt, SHIMADZU gyártmányú gázkromatográf-tömegspektrométer műszeregyüttes, ami – automata adagolóval felszerelve – nagyszámú minták elemzését teszi lehetővé. A műszeres meghatározás precízen végrehajtott kioldás, mintatisztítás, töményítés után lehetséges. A kapott jelsorozat mennyiségi és minő-

ségi értékelése szintén a számítógépes vezérlőprogram segítségével történik. Gázolajszennyezés esetében fény derül a környezetbe került anyag esetleges utánpótlódására, például csővezeték- vagy tartálylyukadás, csöpögés, illetéktelen hozzáférés következtében. A műszer kihasználásában további fejlődési lehetőség az egyedi szerkesztők meghatározása. E témakörben is rendel tartalmazza a környezeti határértékeket, melyek alapján további kármentesítési intézkedésekre lehet szükség.

A szénközbizserzési eljárásokat, reklamációk kivizsgálását támogatják a tüzelőanyag-vizsgálatok: égéshő, fűtőérték, nedvesség-, hamu-, illóanyag-, kéntartalom mérése. Ezen jellemzők meghatározásához is szükség van minta előkészítésre (törés, szitálás, őrlés). A vizsgálatok végrehajtásához általános rendeltetésű műszereket, berendezéseket (golyós malom, tára és analitikai mérleg, kemence, szárítószekrény) alkalmaz a laboratórium.

Esetenként – a további kezelés, elhelyezés miatt – szükség lehet a jelölés nélkül fellelt folyékony vagy szilárd hulladékok minőségének vizsgálatára. Szerves anyagok esetén ebben is nagy szerepet játszik az azonosítást segítő gázkromatográf-tömegspektrométer mérőrendszer. Ismeretlen eredetű, azonosítatlan minták vizsgálatakor nem akkreditált eljárásokat is igénybe kell venni.



# Szépen sorban: így készül az IC+

Újra van vasútijármű-gyártás Magyarországon: a MÁV-START Zrt. Szolnoki Járműjavítója megkezdte az IC+ személykocsik sorozatgyártását. Január 9-én már ki is emelték az összeszerelő-sablonból az első kocsiszekrényt, amely teljes egészében a szolnoki kollégák munkájának gyümölcse: a nyers lemezek megmunkálásától az összeszerelésig mindent ők végeztek, sőt a gyártáshoz szükséges eszközök jelentős részét is a járműjavító munkatársai készítették. A sorozatgyártás óriási lépés, de a szakembereknek nem nulláról kellett indulniuk: a hatalmas szaktudást igénylő feladatok jelentős részét már kellően begyakorolták a CAF kocsik felújítása során.

Az elsőként összeszerelt kocsiszekrény a műszaki átvizsgálást, bemérést, illetve a lemezgyengítést követően a fényszórási helyre kerül. Ezután a kollégák tovább folytatják a munkát a vezetékek, a fűtési-hűtési rendszer és a forgóvázak beépítésével, majd az utastér kialakításával. Mindközben a hatalmas csarnok más részeiben sem áll meg az élet: a kollégák már a második kocsi alvázat, oldalfalait és tetőszerkezetét állítják össze. Szépen sorban...

Fotók: Soós Botond





# Hősök a hétköznapokból

**Életet mentő, baleset-, illetve kármegelőzésben jeleskedő, segítségnyújtásban élen járó kollégák részesültek kitüntetésben a múlt év decemberében. Megrázó történeteiket a Vasutas Magazin is közreadja.**

A hagyományoknak megfelelően, múlt év december közepén karácsonyi ünnepséget tartott a MÁV Zrt. a Vasúttör-

téneti Parkban. A jótékonyági célú rendezvényen ismét átadták a „Hétköznapi hősök” kitüntetések. A megtisztelő elismerésben azok a kollégák részesülhettek, akik példamutató magatartást tanúsítottak: életet mentettek, balesetet vagy károkat előztek meg, esetleg idős, beteg utasokon, rászorulókon segítettek – munkavégzés közben. A munkavállalókat négy kategóriába sorolva hívták

fel a színpadra. A közel negyven díjazott közül először azok vehették át a kitüntetést, akik emberi életet, életeket mentettek. Őket a baleset-, illetve kármegelőzésben, majd a segítségnyújtásban jeleskedő kollégák követték. Nemcsak a nevüket olvasták fel – miközben átadták oklevelüket –, hanem a velük kapcsolatos „hőstettét” is. Az életmentők történeteit most a Vasutas Magazin is közreadja.

## Életmentők



### Bednár Tibor jegyvizsgáló

Több mint egy évvel ezelőtt, 2017. január 24-én, a 2846. számú vonaton egy utas epilepsziás rohamot kapott. A rendkívüli helyzet ellenére jegyvizsgáló kollégánk, Bednár Tibor megőrizte a nyugalmát, és életmentő elsősegélyben részesítette az utast – a mentő és az orvosi segítség megérkezéséig.



### Sólyom Barbara vezető jegyvizsgáló

Egy idős hölgy utazott 2016. december 19-én a vonaton, amikor elpattant a lábában egy visszér, s emiatt erősen spriccelni kezdett belőle a vér. Kollégánk közvetlen elsősegélyt nyújtott: kötözött, mentőt hívott, intézkedett. Felelősen és példamutatóan kezelte a váratlan helyzetet.

### Szabó Károly mozdonyvezető

Mozdonyvezető kollégánk 2017. október 6-án, mikor a 7801. számú vonat Tajó megálló-rakodóhelyre érkezett, egy idős nőt vett észre, aki a vágányok közt feküdt. A hölgy a kihülés miatt közel volt az eszméletvesztéshez, a pulzusa már alig volt érezhető. Szabó Károly mentőt hívott hozzá, az orvosi segítség megérkezéséig ápolta a hölgyet. Később kiderült, hogy a nő – magas vércukorszintje miatt – majdnem kómába esett. A megállóhelyen a Szabó Károly által vezetett vonat volt az utolsó azon a napon, így kollégánk cselekedetével nagy valószínűség szerint megmentette a hölgy életét.



### Menus László forgalmi szolgálattevő

Múlt év május 3-án, éjszaka Menus László Jászfényszaru állomáson teljesített szolgálatot. Amikor kollégánk az 5758-as vonatot felhatalmazta az indulásra, egy árnyékra lett figyelmes a kerékpártárolónál. Odaérve megdöbben tapasztalta, hogy egy fiatalember van felakasztva a kerékpártároló tartószerkezetére. Azonnal beszaladt a forgalmi irodába egy megfelelő vágóeszközzel, majd miután elvágta a kötelet, megkezdte a fiatalember újraélesztését. Közben a mobiljáról segítséget kért, s a telefonon kapott utasításoknak köszönhetően a mentő megérkezéséig sikerült fenntartania a fiatalember életfunkcióit. A mentőszolgálat munkatársai a jászberényi kórházba szállították a fiatalembert, aki a kórház tájékoztatása szerint felépült és a saját lábán otthonába távozott: életét Menus László lélekjelenlétének és határozott intézkedésének köszönheti.



### Szarka Béla és Virág Zoltán vonalgonozó

Az eset még 2016 júliusában történt Barcsan, a Babócsa felőli első útátjáróban, ahol egy kamion a tilos jelzés ellenére a sínekre hajtott. A vonat már nem tudott megállni, az ütközés következtében a kamion kigyulladt. A vonaton utazó két vonalgonozó – saját életét kockáztatva – rögtön a kamionos segítségére sietett, és az utasokat is gyorsan leszállították a vonatról, majd nekiálltak oltani a kigyulladt kamiont. A jármű vezetőfülkéje az ütközés következtében annyira deformálódott, hogy a sofőr nem tudott kiszabadulni – hiába próbált neki Virág Zoltán segíteni. Ezalatt Szarka Béla a kamion másik oldalán igyekezett eloltani a tüzet, de csak a tovaerjedését tudta megakadályozni, a tűzoltók megérkezéséig. Szarka Béla és Virág Zoltán tettükkel emberéleteket mentettek meg, és a további, nagyobb anyagi kár keletkezését is sikerült megakadályozniuk.

## Segítségnyújtók

Budai János, MÁV Zrt.  
Fekete József, MÁV Zrt.  
Földi Mihály, MÁV-SZK Zrt.  
Gaálné Seres Marianna, MÁV-START Zrt.  
Gyimesi Tiborné, MÁV Zrt.  
Horváth Hajnalka, MÁV-START Zrt.  
Juhász Pál, MÁV-SZK Zrt.  
Kelemen József, MÁV-FKG Kft.  
Kulcsár Tamás, MÁV Zrt.  
Mónus Ernő, MÁV Zrt.  
Pásztorné Benye Enikő, MÁV-START Zrt.  
Sóti Tivadar MÁV-HÉV Zrt.  
Varga Ákos István, MÁV Zrt.



## Baleset-megelőzők

Ficsór Kálmán, MÁV Zrt.  
Gulyás Roland, MÁV-HÉV Zrt.  
Horváth-Bogáromy Éva, MÁV Zrt.  
Kammermann György, MÁV-START Zrt.  
Kovács László Attila, MÁV-START Zrt.  
Kovács Zsolt, MÁV-START Zrt.  
Lengyel László, MÁV-START Zrt.  
Mayer Attila, MÁV-HÉV Zrt.  
Szűcs János, MÁV-HÉV Zrt.  
Torma Zoltán, MÁV-START Zrt.  
Tóth Sándor, MÁV-HÉV Zrt.  
Varga János, MÁV-START Zrt.  
Várallyay Attila, MÁV-START Zrt.  
Zapády István, MÁV-START Zrt.

## Kármegelőzők

Ambrózi Gábor, MÁV-START Zrt.  
Bodó Antal, MÁV Zrt.  
Ibriksz Lajos Béla, MÁV Zrt.  
Szalóczy Lajos, MÁV-START Zrt.  
Vaszily Tamás, MÁV Zrt.





# Egy igazi vezér úr



**Németh Gyula (61) vasutas pályafutásának végén a MÁV-START Zrt. szombathelyi munkaidőbeosztás-készítőjeként kapott miniszteri elismerő oklevelet a 2017-es Vasutasnapon. De nem ez volt az egykori „vezér úr” egyetlen kitüntetése: két évvel korábban A Vasút Szolgálatáért kitüntetés arany fokozatát is átvehette. Életútja során számos próbatételre kellett átvégődnie magát. Imádott mozdonyvezetői hivatását egy betegség miatt volt kénytelen feladni – mégsem tört meg, új szerepkörében is elhivatott vasutasként dolgozott tovább. Odahaza sem kímélte őt a sors: két feleségét is elvitte egy-egy súlyos kór, de optimizmusát megőrizve harmadszor is megnősült.**

**Szombathelyen született, ott is járt iskolába. Mennyire befolyásolta pályaválasztását a városi lét?**

Teljes mértékben, hiszen édesapám vasutas volt a forgalomnál, raktáros munkakörben dolgozott Szombathelyen a rendező és a személypályaudvaron. Gyerekként segítettém bélyegezni, ami nekem nagy élmény volt; tizennégy évesen a továbbtanulás kérdésében mégis bizonytalan voltam. Végül itt, Szombathelyen a Savaria Szakközépiskolába jelentkeztem. Akkor éppen vasútgépész szak is indult, édesapám tanácsára oda felvételiztem. Felvettek, de valójában még akkor sem tudtam, hogy mihez is lenne kedvem. Tizenhat éves voltam, amikor elmehettünk különvonattal a mostani 17-es vonalon mozdonyt vezetni. Ez akkora élmény volt, hogy azonnal tudtam: mozdonyvezető leszek. Leérettségiztem, járműszerelő szakképesítést kaptam. Akkor azonban kiderült, hogy a mozdonyvezetők között még gyakorolnak is túl fiatal vagyok. Tizenhárom hónapi javítottam a mozdonyokat több-kevesebb sikerrel. Az utolsó időszakban már mozdonyvezetőként is próbáltam felhívni magamra a figyelmet. A

főnököm meg is lepődött, én meg elmagyaráztam, hogy csakis ezért vállaltam a műhelymunkát, hogy végül mozdonyra kerüljek. Rövid ideig gyakornokoskodtam, majd 1976 februárjában Szegedre kerültem tanfolyamra, amit nagyon élveztem. Ősszel minden vizsgát sikeresen letettem. Nagy boldogságként éltem meg, hogy célba értem. Máig azt vallom, hogy ennél szebb szakma nincs! Az sem zavart, ha éjjel kettőre kellett munkába menni.

**Fizikailag bírta a terheket?**

Bírtam. Jó kondícióm volt, rendszeresen sportoltam, fociztam és tenisztem. Nagyon szép évtizedeket éltem meg 1992-ig, hiszen a családon kívül szinte csak a hivatásomnak és a sportnak éltem. Tizenhat év elteltével azonban minden megváltozott: kiderült, hogy zöld hályog támadta meg a szemem. Ennek pedig az lett a vége, hogy a profi vezetői jogosítványt elvették tőlem: se vasúton, se közúton hivatászerűen nem vezethet olyan ember, akinek ilyen problémája van. Főleg sötétben nem, mert kitégél a pupilla, megnő a szemnyomás, ami átmeneti vakságot okozhat.

**Tizenhét éve nem vezethet még autót sem?**

Dehogynem. 2011-ben úrvezetői jogosítványt szereztem, azóta vezetek, de kizárólag nappal. Szépen lassan be is járom a Dunántúlt, mert utazás nélkül nem bírok magammal. Szívesen utazom vasúton is!

**Húsz év alatt egyszer sem kérte meg a volt kollégáit, hogy felállhasson a vezérlésre?**

Volt rá példa. Segítségükkel átélhettem, hogy milyen érzés 160-nal száguldani egy Taurus mozdonyon. Annak idején én csak 100-zal utazhattam a dízelmozdonyainkkal.

**Balesete, illetve gázolása volt?**

Összesen két gázolást éltem meg. Keserves érzés volt: nem ismerem annál rosszabbat, mint amikor az ember tehetetlen. Óránkénti száz kilométeres sebességről hirtelen fékezéssel is csak négyszáz-ötszáz méter után tudunk megállni, nincs esély kikerülni az elének kerülöt. Nehéz feldolgozni az ilyen tragédiákat.

**Látom, párás a tekintete. Nagy törés volt, hogy lekerült a mozdonyról?**

Óriási törés volt! Éltem-haltam a hivatásomért. A szemem miatt aztán mozdonyfelvigyázó lettem. 1996-ban elküldtek a 10

hónapos tiszti iskolába, ahol üzemeltetési szakon szereztem vasúti tiszti oklevelet. Így lettem vezénylő. Ez a szerepkör a jelenlegi munkaidőbeosztás-készítő elődje.

**Pályáját Szombathelyen kezdte, és itt is fejezi majd be.**

Igen. Én a Sas utcában kezdtem a vasutas életem, és onnan soha nem is mentem el, miközben nyolc munkahelyem volt. A cégér nyolcszor változott, de én mindvégig egy helyen dolgoztam.

**Milyen szívvel megy nyugdíjba?**

Úgy érzem, elértem mindazt, amit ebben a szakmában el lehetett érni. A beszélgetésünk előtti napon dolgoztam utoljára, már szabadságon vagyok, hamarosan nyugdíjas vasutas leszek. Furcsa érzéseim vannak. Sokáig vártam az utolsó munkanapra, és azt vettem észre, hogy szomorú vagyok. Átszaladt a gondolat a fejemen, hogy nem jöhetnek be többet erre a helyre. Különös érzés volt hallani, hogy mi lesz holnap, holnapután, és tudtam, hogy nekem ezzel már nem kell foglalkoznom.

**Nagyon melankolikus lett a hangulata, holott lesz még tennivalója mozdonyvezető-oktatóként.**

Igaza van, nincs okom szomorkodni, hiszen oktatóként még számítanak rám. Örülök is ennek a lehetőségnek, karbantarthatom az agyam, és hasznosnak érezhetem magam.

**Bizonyára a család is számít majd a segítségére.**

Persze. És lesz időm olvasni, könyvtárba járni, és húszévnnyi szünet után újra sakkozni. Azt is elhatároztam, hogy a párommal kirándulgatunk majd, és heti két alkalommal ismét páros teniszmérkőzéseket is játszom.

**Aktív nyugdíjas lesz...**

Aktív és nyugodt. Nincsenek kölcsöneim. Szép nyugdíjam lesz, nem kell törnöm a fejem. Csak 40 év múlva is annyit vagy többet érjen, mint most.

**Kívánom önnek! Beszélgetésünkre elégánsan, öltönyben, pazar ingben és nyakkendőben érkezett. Egy vezér úrnak ennyire adnia kell magára?**

Hogyne! A mozdonyvezetőt még ma is tisztelet övezi. Az elegancia szükséges ráadás: az igazi vezér úr megjelenésével jelzi, ki az úr a háznál.

Szöveg és fotó: Gaál Péter

## Az utasoknak nagyon bejött az e-vonatjegy

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium jóváhagyásával a MÁV-START Zrt. a tavaly decemberi menetrendváltás óta öt-, tíz- és húszszázalékos kedvezményt ad az önkiszolgáló csatornákon keresztül megvásárolt vasúti menetjegyekre. Öt százalékkal váltak olcsóbbá a jegyautomatás vásárlások, míg az otthon nyomtatott vagy mobilkészítőn bemutatott menetjegyek ára tíz százalékkal mérséklődött a korábbi háromszázalékos engedmény helyett. A MÁV-START egyes alacsonyabb kihasználtságú, legalább 100 kilométer távolságra, csúcsidőn kívül közlekedő járataira szóló e-vonatjegyek ára ötödével csökkent. Az új csomagkedvezmények nemcsak az alaptarifáknál, hanem az egyéb jogosultsággal elérhető (pl. tanuló, nyugdíjas, családost, közalkalmazotti) kedvezmények, valamint a felárak esetében is érvényesíthetők.

A kedvezményeknek köszönhetően lendületesen nőtt az internetes jegyvásárlás népszerűsége: 2017. december 8-tól 2018. január 7-ig 42 százalékkal többen váltottak online a vasúti jegyet, mint az



előző év azonos időszakában. A jegyadó automaták forgalmára sem lehet panasz, azokból 12 százalékkal többen vásároltak jegyet. A szaktárca és a vasúttársaság célja az a jelentős árkedvezmény, hogy még vonzóbbá tegyék a kényelmes és modern jegyvásárlási megoldásokat, csökkentve ezzel a pénz-

tárak leterheltségét, és újabb utasokat győzzenek meg arról, hogy érdemes a vasutat választani. A csúcsidőn kívüli vonatokra átülőknek köszönhetően pedig a vasúti járatok kihasználtsága is javul.

MÁV KIG/Fotó: MÁV-START Zrt.

## Nyári szakmai gyakorlat a MÁV-START-nál

A MÁV-START Zrt. idén is lehetőséget biztosít a középfokú szakképzés keretében letöltendő kötelező nyári szakmai gyakorlat teljesítésére. A személyszállító vasúttársaság várja azon kollégák jelentkezését, akik gyermeke olyan szakterületen tanul, amely a MÁV-START Zrt. számára releváns, és a gyermek szívesen töltené kötelező szakmai gyakorlatát a személyszál-

lító vasúttársaságnál. A jelentkezéshez motivációs levelet kell csatolni, amelynek mindenképpen tartalmaznia kell a tanuló személyes adatait (név, születési idő, lakcím), a folyamatban lévő tanulmányaira vonatkozó információkat (iskola, szak, évfolyam), a kötelező szakmai gyakorlat időtartamát, a szakmai gyakorlat teljesítésének igényelt helyszínét, valamint

azt, hogy a gyermek milyen területen szeretné tölteni szakmai gyakorlatát. Jelentkezni nem csak a vasúttal szorosan összefüggő szakmák esetében lehet! További információ és jelentkezés Szilágyi Gabriellánál a szilagyigabriella@mav-start.hu e-mail-címen. Jelentkezési határidő: 2018. március 16.

MÁV-START

## Személyi és szervezeti változások a MÁV-csoportnál

Balogh Éva kontrollingigazgató 2017 végén elhagyta a vasúttársaság kötelékét, utódja 2017. december 16-tól Szabó Eszter, a vállalat korábbi csoport- és központi kontrollingvezetője lett. Közgazdász végzettségű kollégánk 2005-ben csatlakozott a MÁV Zrt.-hez: a kontrollingterületen előbb szakértőként tevékenykedett, 2009 óta pedig vezetői munkakörben dolgozik. Szalai Zsolt beszerzési főigazgató munkaviszonya 2018. január 5. napjával közös megegyezéssel megszűnt, pályafutását a MÁV-on kívül folytatja. A beszer-

zési főigazgatói feladatokat – jelenlegi munkakörének ellátása mellett – Pál László stratégiai vezérigazgató-helyettes látja el 2018. január 6-tól. További változás, hogy a MÁV Zrt. igazgatósága 147/2017. (12.12.) számú határozatával jóváhagyta a MÁV Zrt. Működési és Szervezeti Szabályzatának (MSZSZ) I. és II. kötetét, a Döntési hatásköri listát és a Szakmai alkalmassági függelékét, valamint a Munkáltatói jogkönyvgyakorlás rendjéről és a helyi függelék kötésére feljogosított vezetők köréről szóló utasítást. A módosítások 2018. január 1-jén

léptek hatályba. Az új MSZSZ és mellékletei az Intraneten érhetőek el. Személyi változások történtek a MÁV-START Zrt. vezetésében is: a személyszállító vasúttársaság értékesítési igazgatói pozícióját 2018. január 1. óta Lóczi Csaba tölti be. A szakember a vasúti ranglétrát végigjárta, 1996-tól kezdve vezetői munkakörökben dolgozik, 2001 óta személyszállítási területen. Kazai Katalin 2017. december 31-ig látta el a MÁV-START Zrt. értékesítési igazgatói feladatait, szakmai pályafutását a MÁV-csoporton belül folytatja.



## Szlovéniában a koperi vasútvonal bővítését támadja az ellenzék



Vita alakult ki a múlt év végén a szlovén parlamentben Magyarország bevonásáról a Koper–Divaca vasútvonal bővítésébe. Az ellenzéki Bal párt azt kifogásolta, hogy a szlovén kormány titokban, a parlament felhatalmazása nélkül tárgyalta Magyarországgal. Nehezményezte továbbá azt is, hogy a szlovén kabinet véglegesítette a szerződést, amely szerint Budapest 200 millió euróval (kb. 62 milliárd forinttal) beszáll a vasútvonal 28 kilométer hosszú szakaszán egy új sín-pár építésébe – cserébe a magyarországi exportcégek földterületeket lízingelhet-

nek a koperi kikötő közelében. Koper polgármestere szerint nincs szükség Magyarország bevonására, mivel szerinte „Szlovénia olcsóbb pénzt is kaphat máshol”.

Miro Cerar szlovén miniszterelnök a támadásokra reagálva kijelentette: a vasútvonal bővítésének projektje tipikus példája annak, hogy Szlovéniában egyesek minden jó beruházást el akarnak vetni. A kormányfőt – elmondása szerint – sokkolták azok a „dezinformációk és hazugságok”, amelyek az ügy körül

származtak. A kormány már korábban el akarta kezdeni a vasútvonal bővítését, de egy civil szervezet és az ellenzéki jobbközép Szlovén Demokrata Párt referendumot kezdeményezett, mivel szerintük túl drága a projekt kivitelezése és ez teret engedhet a korrupciónak. A népszavazáson viszont csak a jogosultak egyötöde vett részt, ezért az végül érvénytelen lett. (A résztvevők 53,5 százaléka ugyanakkor a projekt mellett tette le a voksát.)

A beruházás költségeinek egyharmadát egyébként az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD) 25 évre szóló, kedvező kamatozású hitelprogramja fedezi. A költségekhez harmadrészen az Európai Unió Kohéziós Alapja is hozzájárulna, de Ljubljana számít azoknak az országoknak a tőkéjére is, amelyek a koperi kikötő vonzáskörzetébe tartoznak – jelentette ki Miro Cerar. Hazánkban kívül Ausztria, Csehország és Szlovákia is szóba került, azonban egyedül a magyar kormány jelezte a fejlesztésben való részvételi szándékát. Már csak azért is, mert – öt évig tartó szakmai és diplomáciai egyeztetéseknek köszönhetően – Magyarország bűzát szállíthat Egyiptomba, de a tengeri szállítások kizárólag a romániai Konstanca, illetve a szlovéniai Koper kikötőjéből lehetségesek.

*Forrás: MTI; www.kormany.hu*

## Kétszáz mozdonyt vesznek a kanadaiak

Az elkövetkezendő három évben a Kanadai Nemzeti Vasúttársaság kétszáz mozdonyt vásárol a GE Transportation-tól, a General Electric vállalatcsoport tagjától, mely úttörő a vasúti személy- és teherszállítás infrastrukturális eszközeinek gyártásában és fejlesztésében. A digitális technológiai újításoknak köszönhetően a Tier4 és Tier3 Evolution típusú mozdonyok optimalizálják az energiaelhasználást, a vonatkezelést, a fékvezérlést, valamint az üzemanyag-felhasználást, így járulnak hozzá a társaság működési hatékonyságának növeléséhez. A Kanadai Nemzeti Vasúttársaság meghatározó szereplője az ország gazdaságának, közel 23 ezer munkavállalót foglalkoztat, úthálózata eléri a 20 ezer mérföldet, éves szállítmányozási forgalma pedig több mint 250 millió kanadai dollár.

*Forrás: www.cn.ca*



## Pályaavatás Németországban



Tíz évig tartó építés után decemberben átadták a Berlint és Münchent összekötő új vasútvonalat, az újraegyesített Németország gazdaságtörténetének egyik legnagyobb állami beruházását. A tízmilliárd euróból (3100 milliárd forint) kivitelezett vasútvonalnak köszönhetően a korábbi hat óra helyett négy óra alatt lehet megtenni a 623 kilométeres távolságot: az ICE Sprinter nevű személyszállító vonat ugyanis 300 km/órás sebességgel is haladhat egyes szakaszokon. (A lassabban közlekedő tehervonatokat úgynevezett előző-pályaúdvárokon kerüli ki, ilyeneket húsz kilométerenként hoztak létre.) Az építkezésen 4500 ember dolgozott, a vágányokat nem zúzottkő ágyazatra, hanem betonalapzatra fektették. A 156 ezer nagyméretű betonlap előállításához, a 37 hid és a 26 alagút elkészítéséhez négy millió tonna betont használtak fel. Felépítették többek kö-

zött Németország leghosszabb, 8600 méteres völgyhídját (Halle közelében, a Saale–Elster-völgyben), és összesen 57 km hosszúságban építettek ki alagutakat. A munkálatok során közel 400 ezer régészeti leletet fedeztek fel, a legértékesebbeket múzeumban is kiállítják.

A projekt keretében többek között 1164 kilométernyi felsővezeték, 214 aluljárót, 177 közúti hidat, 335 vasúti hidat, 48 állomást építettek vagy újítottak fel. A kiadások nem szálltak el, épp ellenkezőleg: nemcsak a költségvetési keretet, hanem a kivitelezési határidőket is sikerült pontosan betartani. A német állami vasúttársaság, a Deutsche Bahn igazgatótanácsának elnöke, Richard Lutz szerint a vasút az új vonalnak köszönhetően „verhetetlen” lesz az autóval szemben, de még a repülővel is állja a versenyt a két német nagyváros közötti közlekedésben. A nagy se-

bességű vasútvonal hivatalos átadása azonban kissé kínosra sikerült. Az ünnepélyes avatás alkalmával – melyen egyébként Angela Merkel kancellár is beszédet mondott – két különvonat is indítottak közel kétszáz díszvendéggel és újságíróval, s mindkettő időre befutott Berlinbe. Az egyik vonat ezután visszaindult Münchenbe, de technikai okok miatt meg kellett állnia, így 23:15 helyett végül 0:30-ra érkezett meg a müncheni főpályaudvarra. A december 10-i menetrend módosításától kezdve egyébként naponta 35 új ICE vonat közlekedik a vonalon, s mintegy 17 millió ember élvezheti a rövidebb utazási időt, az új szolgáltatásokat, valamint a jobb átszállási, továbbutazási lehetőségeket. A DB arra számít, hogy a piaci részesedése megduplázódik ezen az úton, s eléri a 40 százalékot.

*Forrás: www.index.hu; DB; MTI*

## Tragédia év végén, év elején

December 18-án kisiklott egy Seattle-ből Portlandbe tartó Amtrak szerelvény, a jármű 14 kocsiából több a vasúti pálya alatt haladó sztrádára zuhant a Washingtonhoz közeli DuPont-nál. A szerencsétlenség három ember halálát okozta és közel száz utast szállítottak kórházba, többségüket súlyos sérülésekkel. (A vonaton nyolcvanvan utaztak, sok autós az autópályán járt szerencsétlenül.) A vonatot a megengedett 50 helyett 130 km/órás sebességgel közlekedett azon az új gyorsforgalmi útszakaszon, melyet egyébként pár nappal a baleset bekövetkezése előtt adták át. A sebesség túllépésének okára egyelőre nem de-

rült fényt, az ügyben vizsgálat folyik. Az biztos, hogy az automatikus sebességkorlátozást biztosító rendszert nem élesítették, mert az még tesztelés alatt állt, a mozdonyvezető pedig nem használta a vészféket. Az Amtrak – a sajtóban tett nyilatkozata szerint – teljes mértékben állja a katasztrófa okozta költségeket.

Európában is balesetek előzték meg a karácsonyt: Ausztriában – Béctől pár kilométerre – egy Kremsből a bécsi Franz-Josefs-Bahnhofra tartó személyvonat és egy Tulln felé haladó Citijet ütközött oldalirányban egymásnak, Spanyolországban pedig egy madridi elővá-

rosi vonat szaladt neki a vágányt lezáró ütközőbalknak Alcalá de Henares végállomáson.

A Dél-afrikai Köztársaságban az idei év indult tragikusan: legkevesebb 14 ember meghalt, több mint 260 pedig megsérült január 4-én, amikor a Port Elizabeth-ből Johannesburgba tartó vonat kisiklott, majd összeütközött egy teherautóval és kigyulladt. Öt nappal később ugyancsak kétszázánál is többen sérültek meg, amikor egy személyvonat kocsija kisiklott Johannesburg külterületén.

*Forrás: cnn.com*



# Kötőtpályán Portugáliában

Vasúti kalandok a luzitánok földjén, két szerző tollából

**Portugáliában a vasút ugyan népszerű és kelően patinás is, az ország adottságai azonban nem tették lehetővé, hogy mindenhol kiterjeszthesse szárnyvonalait. Bár az ibériai állam Magyarország közel azzal azonos területű, a vasúti vonalhálózat hossza csak harmada (2786 km) a miénknek. A lakosság természetesen – főleg Lisszabon környékén és Portó-Lisszabon közt – előszeretettel vonatozik, mert ez az utazási forma olcsó és az állomások zömmel a belvárosban található. Újabban a turisták is kezdik felfedezni maguknak a Portugáliára annyira jellemző, azulejővel díszített pályaudvarokat, s a látványosságok eléréséhez oly' kézenfekvő vasutat. A Vasutas Magazin most két útibeszámolót is kapott a kontinens legnyugatibb országából – örömmel tesszük közzé őket.**

## Lisszabon, vetítéstől vetítésig



Egy nemzetközi, vasúti tematikájú filmfesztiválnak köszönhettem, hogy több év után – ezúttal nem turistaként – újra láthattam Lisszabont és környékét. S mivel olyan szerencsém volt, hogy mindhárom napon csak délután kezdődtek a vetítések (igaz, késő éjszakába nyúlóan), a pompás reggelik után rendelkezésemre álló időt sikerült városnézéssel és vonatos kirándulásokkal tölteni. Még a reptéren – 40 euróért – vettem egy 72 órás Lisboa Card-ot, amellyel nemcsak

a lisszaboni közösségi közlekedést használhattam, de olyan, a világörökség részét képező helyszínekre is ingyen elvitt a vonat, mint Belém vagy Sintra. Jártam Cascaisban és Estorilban is, és a portói vonalon is elmentem az egykor szebb napokat látott Santarém városáig.

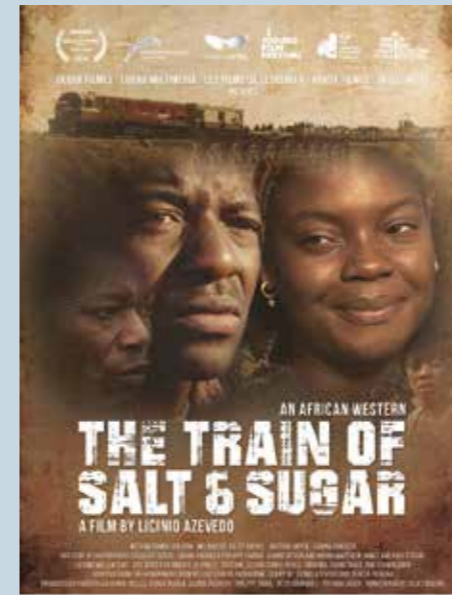
Lisszabonban a közösségi közlekedés pompás, négy metróhálózat szövi át az alig félmillió fővárost, s a felszínen is számos villamosvonal fut, köztük van a híres 28-as járat, amely a legtöbb látványosságot érinti a Baixa, az Alfama és a Barrio Alto negyedekben. Persze, előfordulhat, hogy a kicsi, egykocsis szerelvényre nem fér fel az ember, aztán battyoghat felfelé a Sékatedrálishoz meg a Szent György várhoz, vagy az Eiffel-tanítvány tervezte, kilátónak is tökéletes belvárosi liftig, a Santa Justáig a macsakaköves utcákon, ameddig a lába bírja. A metró alagútjaiba – miként a felszíni közösségi járművekre is – a Lisboa Card jegyérzékelőjének megcsippantásával lehet be-, illetve feljutni (a helyiek persze bérletet, vagy napijegyet használnak). A vasútállomások mindegyike elérhető metróval, de aki vonatozni akar, annak érdemes együtt tanulmányozni a térképet és a Portugál Vasúttársaság (www.cp.pt) weboldalát. Ugyanis utóbbin a részletes vonali menetrendhez csak a kiinduló lisszaboni állomás pontos beütésével lehet eljutni. Az pedig azért nem olyan kézenfekvő (kivéve persze a helyieknek), hogy Sintrába csakis a Rossio állomásról, Cascaisba pedig csakis a Cais do Sodréról mennek vonatok. Az öt lisszaboni vasútállomás közül a leghíresebb és legmodernebb az Oriente, de a legszebb a Rossio. A világszerte ismert és mértékadó utazási

portálon, a Tripadvisor felületén mintegy 1700-an értékelték spontán az épületet, s csupa olyasmit írtak, hogy „olyan, mint egy színház”, „csoda”, „bámulatos a homlokzata”. A gyönyörű épületet a Portugál Királyi Vasúttársaság építészre, José Luís Monteiro tervezte, Mánuel-stílusban, és 1888-ra fel is épült. (A Mánuel-stílus a portugálok korai reneszánsz építészeti divatja, gótikus és mór elemekkel, kőfaragásokkal; ebben a stílusban épült a legtöbb műemlékük, például a Szent Jeromos-kolostor is.) Az állomásépület egészen 1957-ig Lisszabon legfontosabb pályaudvara volt, és azon túl, hogy gyönyörű, technikai szempontból is különleges: közel a fejpályaudvarhoz egy 2,5 km hosszú vasúti alagutat is ki kellett építeni, a földrajzi adottságok miatt. Ezzel 1891-re készültek el, így valójában ekkor indult meg itt a vasúti közlekedés. 2004 őszétől 2008 kora tavaszáig egyébként kényszerűségből bezárt az állomás, az alagút komolyabb átépítésre szorult. És még egy kellemetlen sztori fűződik a pályaudvarhoz: 2016. május 3-án valaki úgy gondolta, felmászik a falon egy fotó kedvéért, s eközben balszerencsésen lerombolt egy 126 éves kőszobrot, amely a portugál Sebastian (I. Sebestyén) királyt ábrázolta, talpig harci díszben. Az amatőr fotóst letartóztatták.

Az egyik napra a Lisszabon–Belém–Estoril–Cascais (S-Bahn-jellegű) elővárosi vonalat választottam, mivel a Rossióból elérhető Sintrát már láttam az elmúlt években, viszont nagyon érdekelt a széles Tejo folyó mentén is pár város (ez az úgynevezett portói vagy északi vonal); ezek közül az egykori királyi város, Santarém tűnt megalósítható túrának. Két állomásból is

## Kevin Costner besegített

22. CineRAIL – Lisszabon



Meglepő, de a nemzetközi vasúti filmfesztivál 26 éves története során először rendezték a CineRAIL-t az ötletgazda Franciaországon kívül. A szervezőbizottság november végén Portugália fővárosába „költözött”, és az UIC társszervező-

választhattam, s mivel a tengerparthoz és a belvároshoz a Santa Apolónia volt közelebb, emellett döntöttem. Bár előzetesen megnéztem a menetrendet, a vonatokat nagyjából negyedóránként követték egymást, és a leglassabb Regularnak sem volt sokkal hosszabb a menetideje 60 percnél, így felszálltam arra, amelyiket épp jól értem. A tíz perc múlva induló szerelvényen még fent volt a takarító személyzet, a padlót frissen mosták, de meg is száradt hamar, nem járkáltak össze az utasok. Nem voltunk éppen sokan a dél körüli vonaton. Így aztán sikerült kicsit beszélgetnem az egyik jegyvizsgálóval. A csinos és jó kedélyű José elmondta, első munkahelye

ként a Portugál Vasúttársaságot (Comboios de Portugal) is bevonta. A maga nemében egyedülálló, vasúthoz köthető kisfilmek fesztiválján először vett részt a MÁV, s rögtön három (angol felirattal frissített) filmmel is nevezünk. Nem nyertünk, de megismertük a trendeket, s a következő fesztiválra már „tudatosan” készülhetünk.

Az eseménynek a lisszaboni társasági rendezvények kedvenc helyszíne, a Cinema São Jorge adott otthont; 23 ország 65 filmjét vetítették három estén keresztül, mire eljutottunk a november 29-i díjátadóhoz. Nem kell piros szőnyegre gondolni, sőt nagy tömegekre sem, mert bár a 22. CineRAIL fesztivál plakátjaival számos pályaudvaron lehetett találkozni (Estorilban, Santarémbe is láttam) és ingyenesek voltak a vetítések, a kis vetítőben mégis foghíjasak voltak a széksorok. Egyedül a második napon – mikor a portugál filmeket vetítették – volt nagyobb tömeg, talán nem véletle-

a vasút, innét szeretne nyugdíjba menni, elégedett a munkájával és megszokta a nehezebb műszakokat. (Mondjuk, nyilván nem minden portugál vasutas érez hasonlóan, hazautazásom másnapján olvastam, hogy egyesek egy napos sztrájkot tartottak épp.) Santarém esetében a vonatkozás egyébként nem volt annyira jó ötlet, leginkább azért nem, mert a vasútállomás bő négy kilométeres távolságra van a város szélétől, az ugyancsak azulejővel díszített állomásépület ajtaján kilépve praktikusán egyetlen épületet sem látni Santarémbe a domborzati viszonyok miatt, a taxidroszton nem állnak autók, a buszmegállóban pedig semmi utalás nincs arra, hogy va-

nul. Mindenesre a közönség nagydíját elnyert, „507” című portugál film tényleg ügyes alkotás volt. (Minden néző szavazhatott a helyszínen.) A nemzetközi zsűri a fődíjat, a „CineRAIL 2017 Grand Prix” címet az SNCF, a francia vasúttársaság „2h04” néven futó imázsfilmjének adta. Nem csoda. Ez valójában a Párizs és Bordeaux közti TGV közel ötperces promóciós filmje, Kevin Costner főszereplésével. (A YouTube-on könnyű meglelni.)

Az igazi élményt azonban egy versenyen kívül vetített mozambiki nagyjátékfilm jelentette. Licínio de Azevedo rendező The Train of Salt and Sugar című, 2016-ban bemutatott, megrázóan szép alkotása a polgárháború idején Nampulából Malawi felé tartó 700 km-es vonatútról és a rozoga szerelvényen utazókról, Afrika névtelen hőseiről és gonosztevőiről szól. Csodálom, hogy még csak egy nemzetközi díjat nyert, igaz, a legnagyobbra, az Oscarra is neveztek!

M. K.

laha is arra jön majd valami csatlakozó, városközpontba vivő járat. Egy kicsit világvége-érzés fogja el az embert. Ez amúgy nem jellemző a Portugál Vasúttársaságra. A legtöbb vasútállomás tényleg a központban van, Estorilban szinte a Casino bejáratánál, a csodálatos tengerparton, Cascaisban a sétálóutca végén, Lisszabonban pedig az öt pályaudvarból három is a város szívében található.

Szóval, aki teheti, portugáliai kalandozásait tegye változatosabbá egy kis vonatozással.

Morvai Katalin



Oriente, az acélkatedrális





Szent Katalin-kápolna

## Porto, az idő fogságában



2017 tavaszán a világ végére is elmentünk volna, hogy a ködös, nyirkos őszi napok és a hosszú téli sötétség után egy kis napsütést lássunk, így merész gondolatunk támadt és elmentünk a világ végére, ahonnan aztán vonattal tértünk vissza. Február elején még röpködtek a mínuszok a Liszt Ferenc repülőtéren, de a gép jégtelenítése és 3,5 óra repülés után megérkeztünk Portóba, ahol már kora tavaszi napsütés várt minket. Az utazás két okból is furcsa volt: nem vonattal mentünk és nem voltunk benne biztosak, hogy vonattal jövünk, mert sajnos – korábbi utazásainkkal ellentétben – a kiválasztott vonatokra itthon nem engedte a jegyértékesítő rendszer a foglalást. A szokatlan dolgok a Francisco Sá Carneiro repülőtéren folytatódtak, ahol kicsit olyan érzésünk volt, mintha az idő fogságában című Stephen King-filmbe csöppentünk volna, mert az egész reptér kongott az ürességtől és már csak azt vártuk, hogy mikor fálnak fel minket a langolierék. Helyettük azonban a kijáratnál rögtön a kezünkbe adtak egy térképet és már suhant is velünk a repülőtér elől a szokatlanul széles villamos a belvárosba.

### Hegymászás a jutalom

A szállásunk a '60-as évek stílusát idéző Miraduro hotelben, egy domb tetején volt; itt a legfelső szinten kialakított étterem kilátó is egyben, ahonnan este Porto fényei,

a reggeli közben pedig a napi városnézés tervezett útvonala is átlátható. Csúpn néhány száz méterre a Rua de Santa Catarina utcától, amely a Szent Katalinról elnevezett kápolnáról kapta a nevét és Porto kereskedelmi főutcája. A kék csempékkel díszített, arányos kis kápolnát nem lehet szem elől téveszteni. A közeli Majestic kávéházban pedig érdemes megpihenni és egy csésze kávé illatával magunkba szívni a hely és Porto hangulatát vagy egyszerűen csak megállni a gyönyörű homlokzat előtt néhány percre. Innen mindössze 1,5 km-re rejtőzik a híres São Bento (Estação Ferroviária de São Bento) pályaudvar, de nem mindegy, hogy honnan közelítjük meg. Portóban a térképet nemcsak horizontálisan, de vertikálisan is tudni kell értelmezni, mert könnyen komoly hegy-mászás lesz a jutalmunk, ha azt hisszük, hogy valami csak néhány száz méter kellemes sétára van.



Santarém

A São Bento Porto belvárosi fejpályaudvara, ahová ma az elővárosi vonatok érkeznek egy alagúton át, a Déli pályaudvarhoz hasonlóan. A São Bento da Avé Maria benccs kegyhely helyén épült pályaudvaron az első vonatot 1896-ban fogadták, de sajnos egy földcsuszamlás miatt az alagutat nemsokára egy évre le kellett zárni. A központi előcsarnokban kék csempékből kirakott tájképeket, közlekedési, vasúti és a portugál történelmet megelevenítő életképeket láthatunk. 1905 és 1916 között közel 20 ezer azulejo csempe került fel a falakra. Az azulejo (spanyolul azul= kék) egy mázas kültéri vagy beltéri csempe, melyet a kínaiak fejlesztettek ki, és az arabok révén terjedt el a 12–13. században, elsősorban a spanyol és portugál nyelvterületen. Kezdetben kék, majd egyéb fémtartalmú mázak felhasználásával, színes mintázatú is lett. Eleinte csak jó hőszigetelő tulajdonsága miatt alkalmazták, majd a keresztény vallásban nem tiltott emberábrázolás miatt jelentek meg a csempéken a bibliai történetek és életképek is.

### Nigériába utazni?

A gyönyörű pályaudvar után az 1-es villamossal utaztunk néhány megállót a kocsiszínig, de aznap már csak az utolsó járatot értük el, így az egész villamos a miénk volt, és a vezető hölgy készségesen bemutatta az áramszedő és a székek átforgatásának rituáléját. A kocsiszín mellett található a Museu do Carro Eléctrico ([www.museu-docarroelectrico.pt](http://www.museu-docarroelectrico.pt)), ahol számtalan portói villamos megcsodálható és – ami még fontosabb – ki is próbálható. A múzeumot egy régi erőműben alakították ki, így a villamosenergia-ellátás összes készülékét be tudták mutatni a látogatóknak, a korabeli alállomási transzformátortoktól a védelmi készülékekig. Érdemes még alászállni a Funicular dos Guindais siklóval a Dom Luís I híd alsó szintjéhez, hogy aztán a túlpartra átsétálva – egy borkóstoló után – a Gaia

kábelvasúttal (Teleférico da Gaia) a borászatok fölött felimbolyogjunk a híd felső szintjére. Az óceánparti naplemente után kivilágítva is körbejártuk a csodálatos São Bento pályaudvart, majd a szálloda ablakából csodáltuk az éjszakai Porto fényeit.

A néhány napos portói városnézés közben könnyedén sikerült jegyet váltanunk Lisszabonba a Comboios de Portugal vasúttársaság egyik Alfa Pendular-járatára. A 4000 kW-os, 6 egységű, billenőszekrényes motorvonat 2 óra 43 perc alatt tette meg a 337 km-es távot. Utunk során talán a portugál gólyák látványa volt az egyik legérdekesebb élmény; a madarak nem mentek Afrikába, hanem a nagyfeszültségű távvezetékek oszlopain raktak meg annyi fészket. Nemsokára – a Lisboa Oriente pályaudvar érintésével – már el is értük következő úti célunkat, a Lisboa Santa Apolónia pályaudvart, amely régen a főpályaudvar szerepét töltötte be – meglehetősen szerény méretekkkel, hiszen mindössze 6 vágánnyal rendelkezik, melyből kettő a mozaikkal kirakott padlójú csarnokba fut be. Az 1668 mm-es széles ibériai nyomtávnak köszönhetően az ülések kényelmesek, szélesek. A vonaton kívül-belül látszott, hogy nem a XXI. század terméke, de az ülőhelyeknél elérhető audiocsatlakozók, a motoros emelésű napellenzők és a képcsöves tévék is kifogástalanul működtek. A pályaudvar mindennapos kirándulásaink egyik helyszínévé vált, mert itt található egy 2007-ben átadott metróállomás és innen jutottunk el a portugál főváros keleti pályaudvarára.

A Estação de Lisboa-Oriente pályaudvar az 1998-as világkiállításra készült, Santiago Calatrava spanyol sztárépítész tervei alapján, aki egy lenyűgöző intermodális



Lisszabon, Santa Apolonia

csomópontot álmódott meg. Az évente itt megforduló közel 75 millió utas miatt a világ egyik legforgalmasabb pályaudvara címért vetekszik a New York-i Grand Central Terminállal. Ahogy Déri Tamás kollégánk Vasúti fények II. című könyvében olvasható: „A 70 cm magasságú peronok 310 m hosszúságúak. [...] A pályaudvarral közös metróállomás színdinamikai szempontból telitalálat, a komplementer színek jól érvényesülnek a mennyezetbe süllyesztett, forgásszimmetrikus, fémhalogénlángos reflektorok fényében. [...] A felszínre érve teljes szépségében elénk tárul Calatrava talán legcsodálatosabb pályaudvara, amelyet leginkább a XX. század vég acélkatedrálisának nevezhetnénk. [...] A csarnok tetejét üveglapokkal fedték le, ezért a nappali órákban nincs szükség kiegészítő világításra. Este a vágánycsarnok a nátriumlángos reflektorok fényében fürdik.”

A futurisztikus pályaudvaron a klasszikus jegyvásárlásra alkalmas csarnok helyett több kis pénztár működik, ahol Dél-Portugália felé, Lagosba (s-sel), mert máskülönben furcsán néznek, hogy miképpen szelretnénk innen Nigériába utazni) vettünk



Museu do Carro Eléctrico – ahol számtalan villamos kipróbálható

jegyet, ahová tunesi átszállással lehet eljutni, paratölg-ültetvényeken és narancsligeteken keresztül.

Még volt néhány napunk Lisszabonban, ahol a kanyargós villamosvonalakon történő utazgatás mellett a főbb turistanevezetességeket és – a rossza fordult időjárás miatt – a MAAT (Museum of Art, Architecture and Technology) múzeumot kerestük fel; az interaktív kiállítást szemlélve egy Ganz-gyártmányú, hordozható transzformátort (Transformador „Amovível”) is fedeztünk.

Mivel a világ végére készültünk, vonattal Cascais felé vettük az irányt, majd onnan busszal eljutottunk a kontinens legnyugatibb pontjára, Cabo da Roca-hoz (Szikla-fok), ahol a Föld véget ér és az óceán kezdődik. Itt viszont nem csak a szárazföld ért véget, hanem a késő délután is estébe hajlott. A naplemente után az utolsó buszjáratral Sintra felé vettük az irányt, ahonnan – az állomás épületében található étteremben elfogyasztott szerény vacsora után – egy elővárosi motorvonattal jutottunk vissza a Lisboa Santa Apolónia pályaudvarra, a Fado Múzeum melletti szállásunkhoz.

### Hotelvonattal Madridba

Portugáliai kalandozásaink utolsó – még ismeretlen – állomása Lagos volt, ami egy hangulatos, 31 ezer lelket számláló kis város az Atlanti-óceán partján. A narancs már érett a fákon, de február közepén a turistaszézon még igen messze volt, így tudtunk relaxálni és nagyokat sétálni a 25 °C-os, kellemes tavaszi időben. A Spanyolországba szóló vonatjegyek izgalmas vásárlásáról már olvashattak egy korábbi lapszámban. A régi állomásépületet ottjártunkkor 850 ezer euróért árulták. A Lagosban eltöltött néhány nap után – Lisszabon érintésével, egy hotelvonattal – Madrid felé vettük az irányt. De ez már egy másik, igen kalandos történet.

Vajda Milán





# Aki Indiában is megtalálta Kőbánya alsót

**Rákosfalván nőtt fel, ott „fertőzte meg” a vasút szeretete, majd gyűjtötte a firkálásokat a gödöllői HÉV-en, a vasútbúcsúztató népszokásokat a nagy vonalbezárások idején, és – ha teheti – ma is vonattal utazik: a Budapest–Szombathely vonalon éppúgy, mint a Bengáli-öböl partvidékén található hindu templomvárosok között. Dr. Balázs Géza nyelvész, néprajzkutató, tanszékvezető egyetemi tanár, a „Szemed a pályán legyen! – Mozdonyfüstös néprajz” című kötet társszerkesztője a Vasutas Magazin-nak azt is elárulta: érettségi után kis híján mozdonyvezető lett belőle.**

**Nyelvészként, folkloristaként már pályája legelejétől foglalkozik a vasút világával, néprajzával, szimbólumrendszerével. Hol kezdődött, honnan ered ez a „szerelem”?**

Kőbányán születtem, de nem a X. kerület központi – a Szent László-templomról és környékéről ismert – részén éltünk, hanem a kerület Zuglói határos szélén, a Keresztúri út elején. Közel volt a rákosfalvai HÉV-állomás, ráadásul a gödöllői vonal pesti végállomása akkor még a Keleti pályaudvar mellett volt, gyorsan be tudtunk jutni a belvárosba. Így, ha lehetett, a helyi érdekű vasúttal közlekedtünk, aminek külön izgalma, újra és újra megcsodált nevezetessége volt a gödöllői vonalon máig megmaradt bal oldali közlekedés. A fiúgyerekek amúgy is imádják a vonatokat (pszichológusok lennének a megmondható, hogy ennek

a vonalnak milyen mély, tudatalatti okai lehetnek), engem pedig – ott, a HÉV közelében felnőve – egy életre „megfertőzött” a vasút szeretete.

**Ha már egész kis gyerekként vonatmániás volt, nem csoda, hogy 16 éves gimnazistaként a gödöllői HÉV történetéről írt dolgozattal nyert országos tanulmányi versenyt.**

Sőt elárulom: az érettségi évében beko-pogtattam a Keleti pályaudvar épületében található személyzeti irodába, és megérdeklődtem, milyen úton-módon lehetnék mozdonyvezető. Pont abban az évben jelent meg az „Aki a mozdonyfüstje megcsapott...”, Moldova György riportkönyve a vasútról, ami óriási hatást tett rám. Édesanyám azt mondta, örült vagyok, de ha akkor nem vesznek fel az egyetemre, biz’ lsten elmentem volna mozdonyvezetőnek. A bölcsészkarra adtam be a papírjaimat, sokszoros volt a túljelentkezés, nehéz volt bejutni, de végül felvettek. Így nem lettem vasutas – a szerelem viszont megmaradt.

**„1980-ban ott voltam az Őrségben, amikor megszüntették a Zalalövő és Bajánsenyő közötti vasútvonalat. Kisvasút-sírató címmel még cikket is írtam róla” – írja „Szigorúan nem ellenőrzött vonatok” című cikkében. Itt ért össze a vonatmánia és a néprajzos érdeklődés?**

A Moldova könyvében gyönyörűen megörökített „vasútbúcsúztatók” leírása már az első olvasáskor nagy hatással

volt rám, az őrségi élmény pedig tulajdonképpen már átvezetett első önálló kötetem, a „Firkálások a gödöllői HÉV-en” témájához, amelyben szintén összekapcsolódott a modern folklór és a sínek világa. Egyetemistaként továbbra is a helyi érdekű vasúttal jártam, és felfigyeltem a vörös műbőrüléseken egyre jobban szaporodó feliratokra. Elkezdtem gyűjteni őket; előbb csak magamnak, pusztán kíváncsiságból, majd – immár a HÉV engedélyével, a néprajzi tanszék támogatásával – módszeresen, különböző csoportokba sorolva őket. Könyv alakban 1983-ban látott napvilágot az anyag; ha jól tudom, ez volt a szocialista tábor első tudományos szempontú, egy adott területen teljes körű számbavételre törekvő graffitigyűjtése.

**Később, a ’90-es évek elején három évig vezette az ELTE gödöllői képzési helyét. Akkor is HÉV-vel járt?**

Ha csak tehettem, igen, és a mai napig szívesen megyek vele, ha „hivatalos dolog” van, vagy ha kirándulni megyek. Másikülönben a túrázás volt a másik szenvedély, ami már gyerekkoromban magával ragadott, és a vonatmániát is elmélyítette: mindig vonzottak a hegyek közt kanyargó keskenyvágányú vasutak, utaztam rajtuk a Zemplénben, a Bükkben, a Mátrában. Sok vonal megszünt azóta, sok utazás egyben búcsú is volt; a helybeliek mondogatták, hogy bezárásra ítélték a vonalat, alighanem ez az utolsó utunk itt. Ugyanakkor nagy öröm, hogy a több mint negyven évvel ezelőtt

– dr. Pápa Miklós turistaíró és mások kezdeményezésére – elindult kisvasútvédő mozgalom azért olykor célt ért, és sikerült megakadályozni egy-egy vonal megszüntetését. A magam szerény eszközeivel én is igyekeztem segíteni ezeket a törekvéseket, hiszen a bezárásokkal én is szegényebb lettem: a gúthi erdei vasúton (ami most Zsuzsi vonatként ismert), a régi, hosszú vonalon még el tudtam menni egész Nyírbéltekig; a 2000-es évek második felében végigfotóztam a Nyírvidéki kisvasút utolsó éveit; sőt a történelem előtti időkben még Dombóvár környékén is utaztam kisvasúttal. A Dél-Dunántúlon amúgy is különösen szeretek csavarogni. A nagyvasúton, Siófok és Kaposvár között teljesít szolgálatot egy mozdonyvezető rokonom, egyszer megpróbáltam rávenni, hogy – végig mellette ülve – hadd készítsék fotósorozatot a somogyi dombok közt kanyargó vonalról. Megértem, hogy nem engedte meg, de ha egyszer mégis a vezetőállásból követhetném végig az éppen száz kilométeres utat, az számomra maga lenne a csoda.

**Nem is sikerült soha bekukkantania a vezetőfülkébe?**

A 35-ös vonalon sajnos nem, de katonakoromban volt egy felejthetetlen élményem. Hódmezővásárhelyen szolgáltam, „eltáv”-ról mentem vissza a laktanyába, és lekéstem az utolsó vonatot. A vasutasok látták, hogy bajban van a kiskatona, becsukják, ha nem ér vissza időben, és a pártfogásukba vettek. Tudták, hogy Orosházáig éjjel megy egy gőzös, kézről-kézre adtak, megmutatták, hogy honnan indul a tehervonat, és mondták, hogy ne aggódjak: a mozdonyvezető el fog vinni. Így is lett. Lassan negyven éve történt, úgyhogy ma már nyugodtan bevallhatom: nagyon rendes volt a vezérúr, felengedett maga mellé a fülkébe. Kétszeres élmény volt, hiszen egyrészt nem késtem el a laktanyából, másrészt a vezetőállásban ülhettem; mellettem fűtöttek, beszélgettek, én pedig élveztem az utat. Akkor döbbsentem rá, hogy a gőzösből milyen nehéz kilátni előre, és megértettem a régi vasúti mondást: a sínek között tényleg csak a vonatnak van helye! Soha nem fogom elfelejteni, életre szóló emlék. Orosházáról aztán már kényelmesen beértem Hódmezővásárhelyre.

**Külföldön is szokott vonattal utazni?**

Ha egy mód van rá, igen. Most indulok harmadik indiai túrámra, ott aztán egészen különleges kaland a vasutazás. Első alkalommal, Agra és

Delhi között, nagyon jól sikerült a vonatkozás; a közlekedés is gyors, zökkenőmentes volt, és az utastársakkal való ismerkedés, barátkozás is nagy élmény volt. Második utamon, mikor – Kalkuttából indulva – a Bengáli-öböl partvidékén található hindu templomvárosokat látogattam végig, kiderült, hogy a dél-indiaiak még barátságosabbak. Nagy meglepetés volt, hogy 24 meg 40 órát utaztunk egy-egy expresszrel, és egyetlen egyszer, a Kalkutta utáni első állomás, Bhuvanavar előtt késett a vonat, egy hídépítés miatt – amúgy percre pontosan érkezünk mindenhol.

**Megértettem a régi vasúti mondást: a sínek között csak a vonatnak van helye!**

**Nem kis dolog egy ekkora országban.**

Valóban; a vonatok pillanatnyi helyzete ugyanúgy követhető az interneten, mint nálunk, és mi is mindig rákeresünk, hogy érdemes-e kimenni az állomásra, vagy ráér órák múlva is. De a járatok mindig időben érkeztek.

**És mennyire biztonságos az indiai vonatkozás?**

Éjszaka is utaztunk, de nem volt semmiféle ijesztő vagy veszélyes helyzet – persze, hozzá kell tennem, hogy első osztályon ültünk. Ami azért nem ugyanaz, mint az itteni első osztály, de szemmel láthatóan az indiai középosztály is ezen közlekedik. Az egyik déli nagyvárosban, Csennaiban (vagy régi nevén: Madrásban) még olyat is láttunk, hogy a vonat a tervezetthez képest egy órával hamarabb érkezett meg. Igaz, hogy a külvárosban – úgy is mondhatnám: az ottani Kőbánya alsón – álltunk meg, és a csennai nagy pályaudvarra csak a menetrend szerinti időpontban dőcsögünk be, de akinek sietős dolga volt, az egy órával előbb leszállt a külvárosban, és – riksával vagy más közlekedési eszközzel – ment a dorgára. Vonat tetején utazókat egyáltalán nem láttunk, és tülekedés sem volt sehol: rendőrök vagy felvigyázók irányították az embereket a pályaudvarokon, és mindenki szépen, libasorban várakozott. Minden vasútbarátnak ajánlom Indiát, nagyon érdekes, szép ország.

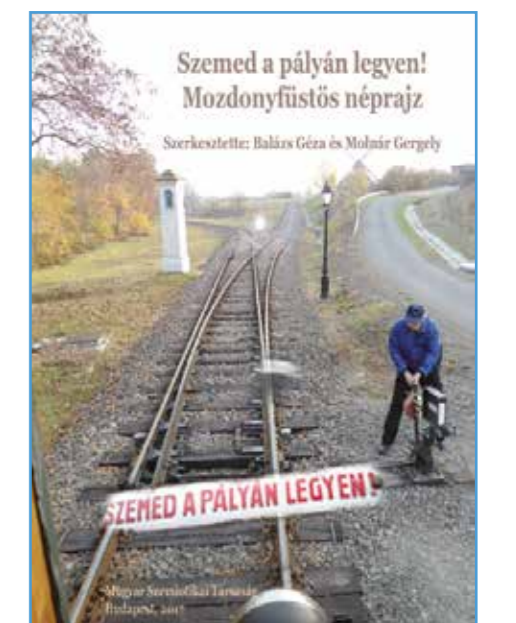
**Molnár Gergellyel közösen szerkesztett, nemrég megjelent kiadványuk a 2008-as „Talpfák” című tanulmánygyűjtemény folytatása – rögtön rajta is ragadt a „Talpfák 2” elnevezés. Ön többek közt a Partium és a vasút kapcsolatáról írt egy dolgozatot a kötetbe. Honnan jött a téma?**

Évek óta tanítok Nagyváradon, ezért is érdekelt, hogy ebben a régióban mikor, milyen módon jelent meg a vonat, milyen volt a vasút arrafelé a dualizmus korában, és hogyan változott Trianon után, egészen a mai időkig. Eleinte próbáltam Váradra is vonattal járni, végül feladtam. Püspökladányon két óra alatt ott vagyunk, aztán a következő 80 kilométert egy óra alatt tesszük meg, majd egy órát állunk a határon. Már látni Nagyváradot, de várni kell, majd a határ másik oldalán is állunk; végül borzalmas vágányokon, csigatempóban bedöcsögünk a Partium fővárosába. Visszafelé pedig szinte mindig késnek a vonatok, pedig ez a román vasút egyik fővonala. Volt, hogy másfél órát vártam a nagyváradai állomáson, aztán küldtek egy buszt, ami felvitt minket egész Érmihályfalváig, majd végre átvágtunk a határon, és hat óra alatt, nagy nehezen hazaértem. Egyszóval: Váradra autóval járok.

**Lesz „Talpfák 3”? Tervezik, hogy folytatják a vasút világával foglalkozó tanulmánykötetek sorát?**

Egyelőre élvezzük a „Talpfák 2” sikerét, az olvasók reakcióit, viszont a vonatmánia holtig tartó szerelem, úgyhogy semmit nem zárok ki. Úgy is mondhatnám: nem tudom, hogy a jövőben mit fogok írni a vasútról, de hogy ebben az életben még fogok, az biztos.

Szöveg: Somogyi Marcell  
Fotó: Soós Botond





# Programajánló

## VOKE Vasutasok Széchenyi István Művelődési Háza, Budapest

Február 3-án 9 órától: V. Kultúrházak éjjel-nappal, Istvántelken. A program keretében Lencse Melinda műveiből nyílik kiállítás, számtalan gyerekprogram várja a kicsiket, és lesz vasutas Ki mit tud? is. Február 3-án és 4-én a Vezetőállás nevű interaktív játékkal játszhatnak a jelentkezők.

## VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, Békéscsaba

Február 2-án farsangi táncház gyerekeknek a Talléros együttessel, a Tabán Táncgyűttes szervezésében. Február 20-ig Csiffáry Zsuzsanna zománclágába nyerhetnek bepillantást a látogatók.

## VOKE József Attila Művelődési Központ, Dunakeszi

Február 2-án 20 órától a Csík zenekar ad koncertet.

## Arany János Művelődési Ház, Győr

Az intézmény számtalan programmal készül a Magyar Népművelők Egyesülete által meghirdetett, Kultúrházak éjjel-nappal című rendezvénysorozatra. Február 2-án 16 órától a MÁV-DAC Természetjáró Egyesület mutatkozik be. 17 órától Dr. Csóka Géza tart vetített képes előadást – Kerékpárral a világban, Kínától Írorszáig címmel. 19 órától Fülöp Péter fotográfus műveiből nyílik tárlat – Óriásminiatűrök kiállítása címmel. A megnyitón Dallos István fotóművész mond beszédet, csellón közreműködik: Villányi Péter. Február 3-án 16 órától prof. Vincze János előadását hallgathatják meg az irodalombarátok. (Házigazda: Szemethy Róbert.)

## VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház, Miskolc

Február 10-én 19 órától farsangi táncház – táncos multság kicsiknek és nagyoknak.

A talpalávalót az Ördögös zenekar húzza. Február 11-én délelőtt vasútmodellbörze: élethű modellek, makettek, terepasztaok vására. Február 23-án 19 órától farsangi bál – zenes multság a Vörösmarty Nosztalgia Klub szervezésében.

## VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház, Nagykanizsa

Február 9-én és 10-én rendezik meg a X. Országos Farsangi Fánk Fesztivált. A fánkkóstolásokon kívül lesz játszóház, kirakodóvásár és több koncerten is részt vehetnek az érdeklődők. Az ünnepélyes díjátadó szombaton 16 óra 30 perckor kezdődik. Az este sztárvendége: Csézy. Február 13-án 15 órától – a Vasutas Kert és Természetbarát Klub szervezésében – a gyümölcsfák tavaszi metszéséről tart előadást Lancsák Lajos kertészmérnök.

A helyes megfejtést beküldők között könyvjutalmat sorsolunk ki.

A megfejtés beérkezésének határideje: **2018. február 16.**

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

# Fejtsd meg!

Az év végi feladványunk megfejtése: „Az építészsakmától Pro Architectura díjat kapot a MÁV.” A Vasutas Magazin szerkesztősege gratulál a nyertesnek, Benedek Zsolt, szolnoki olvasónknak! Nyereményét postán küldjük el. Köszönjük, hogy velünk játszottak!

	12 ÓRAI	KAPÁS-NÖVÉNYT RITKÍT	A-BA RAG-PÁRJA	...TIKI-TÉVI; KIPLING MONGÚZA	AZ URÁN VEGYJELE	A MÁSIK OLDALRA BANGOL	KABÁTOT FELSEGÍTŐ	HASÁB VÉGE!	FELÜL ELLEN-TÉTE	CSERÉPKÁLYHÁT ÉPÍT	RÓMAI 1000-ES	GYÜMÖLCSÖT SZÁRÍT	IGEN, TÖBB SZLÁV NYELVEN	GYÁMO-LÍT, SEGÍT	FERTŐ-LENÍTŐ-SZER	LONDONI LEVEGŐ!	
<b>1</b>																	KEVÉS SZEREP-LŐS ZENEDRÁMA
SZALONKI TENGERE					ISKOLAI ESZKÖZ LAKÁST SZENTEL						OROSZOS HÜSÉTEL ILLUSZTRÁCIÓ						
A SZÉLEIN LÁGY!			HAJDÚSÁGI VÁROS LEVEST ESZIK				CÁRI PARANCS FALU SÜ-MEGNÉL						MÓZES ÖT KÖNYVE FINOM AROMÁJÚ				
BELE-LOVALJA MAGÁT									KELETI PIAC DAL-BETÉT							METRO JELE HAZAI	
ÉPÜLET-SZÁRNY				HORDÓT MÉR FŐV-A BAGDAD					ELLENÉR-TÉKLISTA A PÓK ROKONA						AMENNY-BEN IGAZGATÓ (TRÉFÁS)		
PARKOLÓ-HELY JELE		SZEGECS BÍRÓI TALÁR					IDEGEN SÁRA! AJR ...; LÉ-GIPOSTA						VISEL-KEDES TAJTÉK-ZIK				
GAZDA-SÁGI ÁG					MESTER-HEGEDŰ KEMÉNY FÉM						POSZTÓ-FELE VESZE-KEDE						
							VALAMIRE SZOKTAT ROVAR-TOJÁS!							... DE JANEIRO BECENE-VE LINI			
<b>2</b>	NEM IS FÖLÖTTE!																
KATONAI KIKÉPZÉSI ÁG						APÓS (NÉPIES) OSZTAT-LAN				VERDI HŐSNŐJE ALKO-NYAT						PORTU-GÁL AUTÓJEL JUTALOM	
GYORSAN IDE-ODA MOZGAT				CSOR-DULTIG A -VÁ PÁRJA					BŐSKE BAJA CENT-RUMA!						CSAK-HOGY KISSÉ SELYPÍT!		
ESNI KEZD!			KENYE-RET SZEL VOLT, RÓVIDEN				POFON, TRÉFÁS SZÓVAL FLUOR						SAKÁL-LAT VÁG NITRO-GÉN				
	<b>J</b>																

# Tisztelt MÁV-START Zrt. Ügyfélszolgálat!

Az utóbbi fél évben többször fordultam meg a Mezőtúri Vasúttállomáson, útban Szarvasra. Örömmel és meglepéssel tapasztaltam, hogy egy nagyon rendezett vasúti létesítményt látok. Az állomás környéke tiszta, takarított, a parkos részek gondozottak. Az igazi meglepetés azonban az épület belsejében éri az utazót. A váróteremben – nem túlzás! – ragyogó tisztaság ural mindent. A kőpadló, a padok, a berendezések módfelett tiszták, a szemégyűjtő edények üresek, friss zsákkal ellátottak. A mosdóhelyiség is jóval az átlag feletti tisztasággal bír. Minden alkalommal volt folyékony szappan, WC-papír és papírtörölköző is a tartókban!

A pénztárban ülő vasúti dolgozók ruházata tiszta és ápoltságos – megjelenésük üdítő volt. Úgy vélem, hogy a gyakori kritikák mellett illik a jó példákat is észrevenni és szóvá tenni – ezért ragadtam „tollat”. Mint utas, köszönetemet és elismerésemet fejezem ki a mezőtúri vasúttállomás munkatársainak a rendkívüli igényességért és az érezhető szorgalomért! Minden bizonnyal példaként szolgálhatnak az ország nagyon sok vasúttállomásának.

Tisztelettel és üdvözléssel:  
F. Cs.

## Kedves kupakgyűjtögetők!



Kilenc hónap telt el azóta. 2437 kg gyűlt össze. Ezzel hatodik helyen végeztünk a versenyben és közel 200 ezer forinttal tudjuk támogatni idén a gyermekvasutas gyerekek nyári táborozását.

Ezúton szeretném megköszönni mindenkinek a segítséget! A MÁV Zrt.-nek, a Kommunikációs Igazgatóságnak, a gyermekvasutas közösségnek, gyerekeknek, szülőknek, felnőtt dolgozóknak, barátoknak, ismerősöknek és idegeneknek, akik otthon, intézményekben, utcán, munkahelyen, bulikban és mindenhol, amerre jártak, ránk gondoltak! Azoknak is, akik az előző játék után sem hagyták abba a gyűjtést és hónapokig tárolták lakásukban a kupakokat, hogy nekünk adhassák. És végül, de nem utolsósorban, köszönöm minden vasutas kollégának – mert hiába csak apró tárgyakról van szó, ekkora mennyiségénél már komoly feladat a logisztika megszervezése.

2016 szeptemberében véletlenül találtam rá a „Kupakverseny” játékra, gyorsan el is döntöttem, próbáljuk meg – ezzel is támogatva alapítványunkat. Akkor, 260 kg-mal, a középmezőnyben végeztünk – ami kezdésnek szép eredmény, hisz utolsó pillanatban csatlakoztunk.

Aztán februárban kaptam egy telefonhívást a MÁV Kommunikációs Igazgatóságáról, azzal a hírrel, hogy országos kupakgyűjtő akciót szeretnének szervezni nekünk. Alig bírtam ki, hogy világgá ne kürtöljem a hírt, de természetesen még hátravolt a részletek megtervezése, egyeztetése. Azért halkán megszúgtam mindenkinek a környezetemben: továbbra se dobják ki a kupakokat, mert még jól jöhet...

Köszönet a gyűjtésért, a tárolásért, a hírverésért, a gyűjtő- és raktárpontok kialakításáért, a szállításért, a pakolásért és az összes segítségért – mert minden kupak számít!

A Gyermekvasutasokért Alapítvány, a gyermekvasutas gyerekek és ifjúságuk nevében köszönöm szépen a támogatást! Minden évszakban szeretettel várjuk Önöket, Titeket, a Budai-hegység gyönyörű fái közt, a Gyermekvasúton!

Gecsó Eszter  
a Gyermekvasutasokért Alapítvány ügyvezető titkára

## Gyász hírek

Hálás szívvel mondunk köszönetet a rokonoknak, ismerősöknek és kollégáknak, akik drága szerettünk, Turbuk Mártonné (szül.: Újfalusi Gabriella) temetésén, 2018. január 3-án a Fiumei úti temetőben megjelentek, együttérzésükkel gyászunkban támogattak és fájdalunkban osztoztak.

A gyászoló család

Mély megrendüléssel tudatjuk, hogy Zalai Sándor váltókezelő munkatársunk 2018. január 8-án Sarkad állomáson, az 1. sz. váltókezelői szolgálati helyen, hirtelen rosszulléttel követően tragikus hirtelenséggel, 62 éves korában elhunyt. Kegyelettel adózunk emlékének.

Szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóság

Fájdalommal tudatjuk, hogy Nagy Róbert okleveles villamosmérnök, a MÁV Zrt. korábbi infokommunikációs igazgatója 62 éves korában, 2017. november 24-én elhunyt. Volt kollégánk 2005 és 2011 között látta el a nemzeti vasúttársaság infokommunikációs igazgatói feladatait. Ebben az időszakban a rendszeres informatikai és adathálózati feladatokon túlmenően irányította a budapesti, Könyves Kálmán körüli MÁV-székház infokommunikációs rendszerének kialakítását, és műszaki oldalról gondoskodott a 2008-as átköltözés zavartalan megvalósításáról.

MÁV Zrt. Infokommunikációs és Technológiai Rendszerek Főigazgatóság



Nico Rosberg, a 2016-os év F1-es világbajnoka a Deutsche Bahn Berlin és München közötti új gyorsvasútjának reklámarca lett

