

VASUTAS MAGAZIN

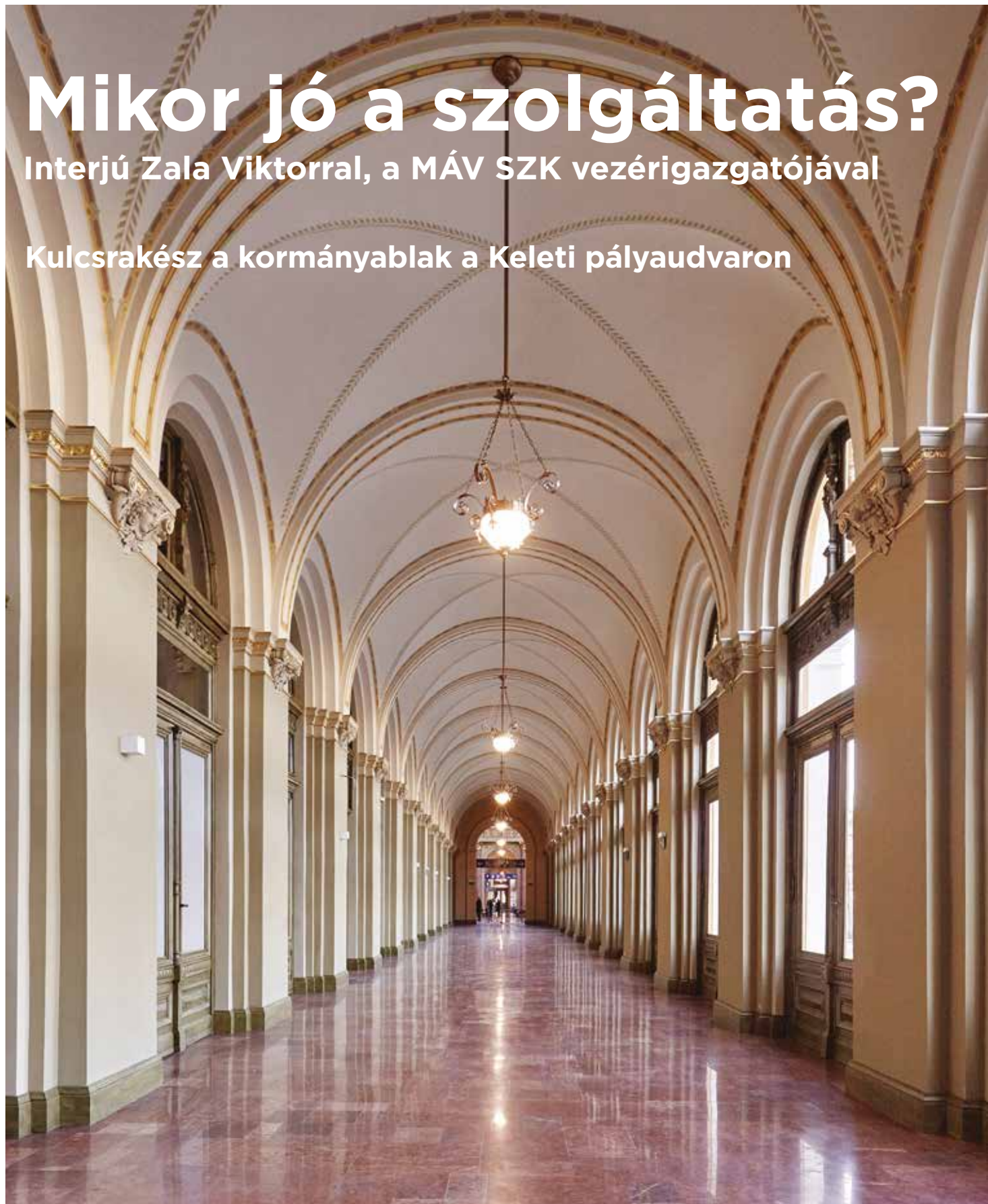
A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

68. ÉVFOLYAM
2018. március

Mikor jó a szolgáltatás?

Interjú Zala Viktorral, a MÁV SZK vezérigazgatójával

Kulcsrakész a kormányablak a Keleti pályaudvaron



A tavasz fuvallata



Talán a tavasz hozta, talán az élet kényeszerítette ki, de új szelek fújdognak mostanság a MÁV FKG Kft. háza táján. Hatékonyságnövelés, észszerű és megtérülő beruházások, működési kiválóság program, erőforrás-gazdálkodás, dolgozói ötletek gyűjtése, átláthatóság, tiszta, rendezett viszonyok, és még sorolhatnám. Újszerű, de időszerű dolgok, amelyekre most nagy szükség van. A programok és feladatok megindítása mellett még fontosabb az ezekkel együtt járó szemléletváltás és végső soron a

vállalati kultúra pozitív változása.

A következetes és kitartó munka, a jó gazda gondossága, a piaci gondolkodásmód és a vevőközpontúság mind olyan dolog, ami alapja egy sikeres vállalatnak.

Zajlik önmagunk újradefiniálása, hogy mi is a szerepünk, milyen értéket tudunk mi hozzáadni a magyar vasút fejlődéséhez és azon keresztül környezetünk, kis hazánk megújulásához. Ahhoz, hogy ezek ne csak pusztába kiáltott szavak maradjanak, kellenek a konkrét programok, a mindennapi, következetes – és, valljuk be, sokszor nehézségektől sem mentes – munkavégzés.

Mindenkire szükség van, hiszen a maga szintjén mindenki tud tenni és kell is, hogy tegyen azért, hogy cégünk és azon keresztül a vasút – amit szeretünk – sikeres legyen.

Hiszünk abban, hogy sikeresek leszünk, és biztosak vagyunk benne, hogy a kompetencia és az akarat, ha kellő kitartással és összefogással párosul, hegyeket képes megmozgatni.

Magasra kell tennünk a léceket, mert nincs nagyobb veszteség, mint az alacsonyra tett léccel miatti frusztráltság és kiégés, a motiváció elvesztése. Márpedig a MÁV FKG Kft. háza táján most nagy a lelkesedés és magas az energiaszint, mert érezzük, hogy eljött az idő a megújulásra, az alkotásra, és nincs annál felemelőbb érzés, mint amikor olyan dolgokat tehetünk, amelyeknek látjuk az értelmét, és munkánk eredménye vissza-köszön.

Habár a szeles időt a vitorlázókon kívül kevesen szeretik, de az érzést, amikor a szél kifújja a szmogot, és végre a friss levegőből szippantunk egy nagyot, amikor érezzük, ahogy a tüdőnkben szétáramlik a frissesség és testünk-lelkünk újra megtelik energiával – na, azt az érzést sosem feledjük, és szeretnénk újra meg újra átélni. Nekünk most újra megadatik ez a felszabadító és örömteli érzés.

Más már ez a szél. Ez már a tavasz fuvallata.

Kerégyártó József
ügyvezető igazgató
MÁV Felépítéskarbantartó és Gépjavító Kft.

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

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



4



14



22



25

Tartalomjegyzék

4 INTERJÚ

„Az a jó, ha láthatatlanok vagyunk” – véli Zala Viktor, a MÁV Szolgáltató Központ vezérigazgatója

7 HÍRVONAL

11 AKTÍV

Mire figyeljünk, ha elkezdünk sportolni tavasszal?

12 BÜSZKESÉGEINK

13 KÖRNYEZETVÉDELEM

Hogyan lehetünk energiatudatosak?

14 RIPIORT

Kockáról kockára – vasútépítés legóból

16 KÉPRIPIORT

18 EMLÉKNAP

Öszegyűjtöttük az elmúlt öt év vasutas találmányait

20 HÍRVILÁG

22 VILÁGUTAZÓ

Megéri egy kicsit elveszni Párizsban

25 KULTÚRA

Ária a gőzmozdonyszerelő csarnokban – interjú Ókovács Szilveszter operaházi főigazgatóval

28 ÉVFORDULÓ

Szenvedélyes értékmegőrzés – huszonöt éves a Vasúttörténeti Alapítvány

30 PROGRAMAJÁNLÓ

31 POSTAKOCSI



„Az a jó, ha láthatatlanok vagyunk”

Csak kemény, következetes és folyamatorientált munkaszervezéssel, illetve a szolgáltatási színvonal emelésével válhatunk valódi szolgáltató központtá – vallja Zala Viktor, a MÁV Szolgáltató Központ (SZK) Zrt. vezérigazgatója. Az olaj- és telekommunikációs iparban edződött vállalati felső vezetőt a minőségi szolgáltatásnyújtásról és a munkaruha-ellátásról is kérdeztük.

Májusban lesz egy éve, hogy a MÁV SZK vezérigazgatója lett. Elárulja, hogyan lett önből közel három évtizedes külkereskedelmi és multinacionális nagyvállalati tapasztalattal vasutas?

Felkérést kaptam a cég vezetésére, amit elfogadtam, mert az SZK vezetőjeként olyan feladatokat láthatok el, amelyek nagyon hasonlítanak a korábbi tevékenységeimhez. Az előző munkahelyeimen informatikai meg-

oldások és termékek értékesítésével, árubeszerezéssel és az ahhoz kapcsolódó logisztikai feladatok ellátásával foglalkoztam.

A Lukoil és a T-Systems multinacionális környezetéből állami nagyvállalathoz igazolni éles váltás. Nem voltak ezzel kapcsolatban aggályai? Természetesen foglalkoztatott a gondolat, hogy itt mennyiben lesz más a munkakörnyezet, milyen lesz a munkahelyi közösség a multinacionális környezethez képest. Nem tudtam, mire számíthatok, de szinte az első héten kiderült, hogy az ezzel kapcsolatos aggodalmaim teljesen megalapozatlanok voltak, mert nyitott, a cégért tenni akaró, felkészült emberek fogadtak.

Tíz hónap rövid idő ahhoz, hogy jelentős működésbeli változásokról beszélhessünk, de a stratégiai elképzelései már biztosan körvonalazódtak.

Érkezésemkor azt éreztem, hogy a stabilitás megteremtését és a motiváció erősítését várják tőlem a kollégák, mert azt szeretnék, hogy az SZK-ban dolgozó munkatársak megbecsült tagjai legyenek a MÁV-családnak. Ennyi idő elteltével már látom, hogy a cégvezetéssel járó feladat jóval nagyobb kihívást jelent, mint ahogy azt elsőre gondoltam, mert a vállalat működésének optimalizálása, egy valódi kompetenciaközpont kialakítása hosszabb időt vesz igénybe. Ha röviden kellene összefoglalni stratégiai céljainkat, akkor munkavállalóink és megrendelőink elégedettségének számottevő javítását emelném ki.

Milyen út vezet e célok megvalósításához?

Ahhoz, hogy a munkavállalóinkat elégedettebbé tehesük, tudnunk kell, mit gondolnak a munkahelyi körülményekről, a munkáról, annak szerve-

zettségéről. Az SZK-s dolgozók véleményének megismerésére a Budapesti Corvinus Egyetemmel közösen felmértük a munkavállalói elégedettséget. A beérkezett válaszok elemzése alapján egy akciótervet állítunk fel, amelyet a MÁV-csoport terveivel és célkitűzéseivel összhangban igyekszünk majd lépésről lépésre megvalósítani.

Mi a helyzet a megrendelőkkel?

A másik fő stratégiai célunk eléréséhez, a megrendelői elégedettség növeléséhez kompetenciaközpontok létrehozását tervezzük. A szokatlan elnevezés mögött magas szakmai képzettséggel, tapasztalattal rendelkező munkatársak kisebb-nagyobb csoportjai fognak állni, amelyek egy-egy szakmai terület köré szerveződnek majd. Egy hatékonyan működő szolgáltató központot jól szervezett folyamatok jellemezik. Annak érdekében, hogy ezeket optimalizálni tudjuk, idén az egész vállalatra kiterjedő folyamatfelmérési projektet valósítunk meg. A megrendelőinkkel közösen munkabizottság létrehozását tervezzük a vállalati, üzleti teljesítmény – megrendelői szempontból is fontos – mérőszámainak felülvizsgálatára. A jelenlegi, eseti jellegű megrendelői elégedettségmérést rendszeres online mérés váltaná fel. A visszajelzésektől a szolgáltatások további fejlesztéséhez szükséges információkat remélünk. A megrendelői elégedettség mérése mellett a munkavállalói teljesítményértékelés többlépcsős bevezetését is tervezzük, amelyen keresztül a kollégák munkavégzésükkel kapcsolatosan visszajelzést kapnak feletteseiktől, a vezetők pedig felmérhetik beosztottaik készségeit és a fejlesztendő területeket. Erre egy jól átgondolt munkavállalói képzési terv épülhet rá a későbbiekben.

A munkavállalók elégedettsége összefügg a szolgáltatási színvonalal? Hogyne. Ha valaki jól érzi magát, hatékonyabban végzi a munkáját. Ugyanakkor a cég működésének áttekintését követően a folyamatokat észszerűsíteni szükséges, az eredményeket pedig kommunikálni kell a munkavállalók és a megrendelők felé is. Mindez együttesen hat a szolgáltatások minőségére.

Ez így nem is tűnik bonyolultnak.

Igen, ez önmagában egyszerűnek hangzik, de az SZK hat üzletágban nyújt szolgáltatásokat a MÁV-csoport tagvállalatainak. Ha megnézzük, mit rejtenek magukban az egyes üzlet-

ágak, hamar kiderül, hogy az anyagellátási, a beszerzési, a gazdasági, a humán, az informatikai és az ügyviteli területen közel kétszáz fajta szolgáltatást nyújtunk. Például a beszerzési üzletághoz tartozik a gépjárművek flotakezelése, az energiagazdálkodás és a környezetvédelmi szolgáltatásnyújtás is. A szerteágazó részterületek működésének összehangolása és az esetleges párhuzamosságok felszámolása rendkívül összetett folyamat, de ez az alapja a stratégiai célok elérésének.

Talán kevesen gondolnak bele, hogy a MÁV-csoport munkavállalói számára a munkavégzéshez szükséges feltételeket a háttérben működő SZK biztosítja.

Ez sok esetben így van. Az a jó, ha szinte láthatatlanok vagyunk, mert akkor megfelelő a szolgáltatásnyújtás. Bár az sem árt, ha a cégcsaládban dolgozók tudják: az SZK munkavállalói állnak például a mögött, hogy mindenki időben megkapja a fizetését, hogy az informatikai eszközök működjenek, vagy hogy a munkaruha-ellátás megfelelő legyen. Az általános anyagellátás területén vannak még elmaradásaink, ennek javításán dolgozunk kell. Ugyanakkor eltervezhetünk bármit, lehet bármilyen jó egy megoldás, mit sem ér, ha nem tudjuk megmutatni az eredményeinket. Sok félreértés adódik a nem megfelelő kommunikációból, ezért a szervezetfejlesztés során erre a területre is fókuszálunk. A belső kommunikáció fejlesztésének célja, hogy a menedzsment elképzelései emberközelivé váljanak, hogy azokkal könnyebben azonosuljanak a kollégák.

„Rendszeres és személyes kapcsolattartással sok félreértés rövid úton tisztázható.”

A külső kommunikáció fejlesztése pedig a megrendelők igényeinek felméréséhez és a megrendelések pontos teljesítéséhez elengedhetetlen. Rendszeres és személyes kapcsolattartással sok félreértés rövid úton tisztázható.

A MÁV-csoport munkavállalói oldaláról a legtöbb kritika talán a mun-

Zala Viktor

Életkor: 50 év

Családi állapot: házas, három lánygyermek édesapja

Végzettség: Külkereskedelmi Főiskola (1989); Corvinus Egyetem, Executive Master of Business Administration (EMBA) kar (2012)

Felső vezetői tapasztalat:

2004–2011: a Lukoil Magyarország Zrt. kereskedelmi igazgatója

2011–2014: a T-Systems Zrt. területi értékesítési igazgatója

2015–2017: a Deutsche Telekom Egészségügyi Kompetenciaközpont vezetője

Nyelvtudás: orosz felsőfok, angol felsőfok, német középfok

Hobbi: futball, tenisz, szépirodalom, színház, mozi

karuha-ellátással kapcsolatban éri az SZK-t. Milyen lehetőségeket lát a problémák orvoslására?

Jogos elvárás, hogy a cégcsoport dolgozói időben megkapják a szezonális munkaruhákat. A beszerzésekre vonatkozó jogszabályok adottak, és ez alapvetően meghatározza a kereteket és a mozgásterünket, de meggyőződésem, hogy jobb munkaszervezéssel és újabb elosztópontok kialakításával jelentősen javult a munkaruha-ellátás. Szükség esetén a helyszínen is tudunk ruhapróbat biztosítani. A megrendelők részéről érkező építő jellegű kritikák számát csak következetes, kemény munkával és a szolgáltatási színvonal emelésével lehet csökkenteni.

Ha már a munkaszervezést említette, milyen mértékben érinti a szakemberhiány az SZK-t?

Ami ebben a kérdésben igaz a MÁV-ra csoportszinten, az igaz az SZK vonatkozásában is. Egyszerre több irányban is keressük a megoldást, amiben kulcsszerepe van a humán üzletágnak. A fiatal munkavállalók toborzását tartom a legfontosabbnak, mert ők új impulzusokat, innovatív gondolkodásmódot hoznak a cég életébe. De a pályakezdőkért versenybe kell szállnunk, mert a nemzetközi nagyvállalati környezet egyelőre vonzóbb számukra. Új toborzási eszközöket és módszereket kell kifejlesztenünk és bevetnünk a siker érdekében. A munkaerőhiány mérséklésére a cég működésének optimalizálásával is van esély. Itt elsősorban a munkaerő-átcsoportosításra gondolok, amivel jelentős mértékben tudjuk mérsékelni a létszámhiányt.

A humánerőforrás-gazdálkodás harmadik pillére a képzési rendszer, amelyet azért világítunk és alakítunk át, hogy olyan képzett vezetőink legyenek, akik szakmai tudásukat és irányítási készségeiket át tudják adni beosztottaiknak. A vasutasképzés zászlóshajója a Baross Gábor Oktatási Központ, ezért fontos szempont, hogy a BGOK-ból olyan szakemberek kerüljenek ki minél nagyobb számban és a lehető legrövidebb időn belül, akik a MÁV-csoport egészének hasznára válnak. Ez nagy kihívást jelent az intézmény számára.

Önnel beszélgetve az az érzésem, hogy igen elhivatott a szakmája és a vasút iránt. Van családi kötődése a MÁV-hoz, vagy az elmúlt tíz hónap alatt vált vasutasná?

Van családi kötődésem, mert édesapám életének fontos része volt a Gyermekvasút. Egyike volt azoknak, akik részt vettek az Úttörővasút elindításában – ő maga is az első vasutasok között volt. Ma már én is elmondhatom magamról, hogy büszke vasutas vagyok, akinek még sok tanulnivalója van e téren.

Amikor éppen nem az SZK szolgáltatásfejlesztésével foglalkozik, mivel tölti a szabadidejét? Hogyan tölti fel az energiakészleteit?

Ahogy a kollégák többségének, nekem is a család adja az energiát. Három lányom van, a legnagyobb egyetemista, a kisebbek gimnazisták. Szabadidőmben focizni járok egy régi baráti társasággal, immár húsz éve. A feleségemmel teniszezünk, de szívesen megyünk kulturális eseményekre, színházba, moziba is. Mostanában kevés időm van olvasni, de szeretem a szépirodalmat is. Különösen a közép-európai műveket, de édesanyámnak köszönhetően vonzodom az orosz klasszikusokhoz is.

A munka mellett nyilván nehéz beilleszteni a napirendjébe a rendszeres mozgást és a családi programokat. Kell kompromisszumokat kötnie a munka és a pihenés terén?

Igen, meglehetősen nehéz összehozni a szabadidős tevékenységeket, így általában hétvégén sportolok. Ez a családi programokkal együtt elegendő ahhoz, hogy regenerálódni tudjak, és újra a munkára összpontosíthatok.

Haraszi Katalin
Fotó: Soós Botond



A MÁV SZK számokban*



Kormányablak a Nyugati és a Keleti pályaudvaron

Február végére a Nyugati és a Keleti pályaudvar területén is befejeződött a kormányablakok kiépítése. A Nyugatin 486 négyzetméteren 12 ügyfélpult és 2 fotófülke, a Keletin hamarosan megnyíló kormányablakában 440 négyzetméteren 10 ügyfélpult és 2 fotófülke várja az utasokat; mindkét hivatal akadálymentes. A beruházásoknak köszönhetően olyan valódi közösségi terek jöttek létre, ahol az emberek a számukra fontos szolgáltatásokat utazásaik során is könnyedén elérhetik, ezáltal sok időt spórolhatnak meg. A fejlesztés eredményeként Budapest két legforgalmasabb személypályaudvarán több ezer különböző ügy intézésére nyílik lehetőség.

A beruházás a MÁV Zrt. *Állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálat-fejlesztési program (kormányablakok)* elnevezésű IKOP-projektjének keretében valósult meg. A kivitelezési költség a Nyugatinál 354 millió forint, a Keleti esetében pedig 344 millió forint volt; a fejlesztéshez európai uniós forrást is felhasználtak.

A már megnyitott Nyugati pályaudvari, illetve a kulcsrakész Keleti pályaudvari kormányablakkal 30-ra nő a főváros kormányablakainak száma. Az integrált kormányzati ügyfélszolgálatokon intézhető ügyek száma folyamatosan bővült az elmúlt években, így mára az ország 270 kormányablakában az állammal kapcsolatos szinte valamennyi ügyüket egy helyszínen intézhetik az állampolgárok.

MÁV KIG



PKR: interneten adhatók le a ruhaigények

A munkavállalók fokozott várakozása mellett indult el 2018. február 5-én a PKR alkalmazás pontkeretes ruhaigény-rögzítő felülete. A [http://10.248.220.189/ Effector_PKR/](http://10.248.220.189/Effector_PKR/) címen elérhető rendszer első körben a 2018. évi járandóságok igénylésére biztosított lehetőséget azok számára, akik pontkeretes ruhaellátásra jogosultak. Február 19-ig 8500-an adták le igényüket közvetlenül a PKR alkalmazáson keresztül, de a kollégák kérésére az online igényrögzítésre vonatkozó határidőt 2018. március 5-ig meghosszabbították. A 2019. évi illetmény ruházati igényeinek rögzítésére várhatóan nyár elejétől lesz lehetőség.

Az első visszajelzések alapján a felület felhasználóbarát, egyszerűen áttekinthető, logikus működésű és szakmailag szigorúan szabályozott; emellett nagy számban érkeztek visszajelzések az alkalmazásba történő belépéssel és a jelszavak módosításával kapcsolatban. Az észrevételeket a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Anyagellátási Üzletága feldolgozza, megoldásuk – a felhasználók

naprakész tájékoztatása mellett – folyamatos. A rendszer bevezetésének és használatba vételének célja a minél szé-

lesebb körű online igényrögzítés, és ezzel együtt a papíralapon leadott igények számának minimálisra csökkentése.



Bővült az egyszeri kifizetésre jogosultak köre

Tavaly júniusban a képvisellel rendelkező szakszervezetek és a MÁV-csoport munkáltatói úgy állapodtak meg, hogy a legalább 15 év folyamatos vagy annak elismert vasutas munkaviszonnyal rendelkező munkavállalók esetében 3 évente egyszeri kifizetéssel ismerik el a vállalat iránti elkötelezettséget. Ez azt jelenti, hogy a megállapodás ideje alatt minden, legalább 15 év vasutas munkaviszonnyal rendelkező munkavállaló biztosan részesül a juttatásban. A kifizetésre minden évben az adott naptári év júniusára járó munkabérral együtt, a Vasutasnappal

egy időben kerül sor azok részére, akik az előző naptári év június 1. napja és a tárgyév május 31. napja között érik el a meghatározott szolgálati idők valamelyikét. A megállapodás alapján valamennyi, a fent részletezett vasutas munkaviszonnyal rendelkező munkavállaló, így a gyenven vagy gyeden lévő, a tartós beteg stb. kollégák is részesülnek a kifizetésben. Azok számára pedig, akik munkaviszonya a bérmegállapodás hatálya alatt öregségi nyugdíjazására való tekintettel szűnik meg, és egyszeri kifizetés még nem illette meg őket, a munkaviszony megszűnéskor

a még el nem ért következő szolgálati időhöz tartozó összeget fizetik ki. A jogosultak körét 2017-ben kiterjesztették a kordkezelvényes nyugdíjra jogosultságot szerzett munkavállalókra is. A MÁV-csoport vezetése nemrég úgy döntött, hogy 2018-tól jogosulttá válnak a kifizetésre a nők 40 éves jogosultsági ideje alapján nyugdíj-jogosultságot szerző munkavállalók, továbbá minden olyan kolléga, aki bármely nyugellátásra vonatkozó jogszerezésre való tekintettel kezdeményezi munkaviszonyának közös megegyezéssel történő megszüntetését.

Nőnap megkezdés a HVG Állásbörzén

A MÁV-csoport is részt vett 2018. március 7-én és 8-án a 22. alkalommal megrendezett HVG Állásbörzén a Papp László Budapest Sportaréna-ban. Az érdeklődőket a népszerű műsorvezető-énekes Zola nőnap megkezdésével, a vasúttársaság munkatársai pedig számos állásajánlattal várták. Hazánk egyik legjelentősebb karrierrendezvényén főként informatikai, gazdasági és műszaki pozíciók közül válogathattak a MÁV-csoport standjára látogatók. A legkeresettebbnek az informatikai állások bizonyultak, de sokan adták le jelentkezésüket a meghirdetett pályakezdő mérnök munkakörökre is. Kétszáznál is több fiatal gondolta úgy, hogy jövőbeli lehetséges munkahelye a vasúttársaság lehet. A MÁV-csoport HR-szakembereinek

tapasztalatai szerint az érdeklődők megfelelő végzettséggel és felkészültséggel, valamint profilba vágó szakmai tudással érkeztek a vasúttársaság standjához, ahol örömmel vettek részt az interaktív programokban. Az álláskeresők megismerkedhettek a MÁV-csoport március elején megújult karrierportáljával is: a www.mavcsoport.hu/karrier címen elérhető modern felületen az érdeklődők egyszerűen kereshetnek az állásajánlatok között, és ha megtalálják a számukra megfelelő pozíciót, néhány kattintással, egy rövid űrlap kitöltésével tudnak jelentkezni rá, akár mobiltelefonról is. E fejlesztés csak az első állomás a megújulás útján – a cél az, hogy a jelöltek igényeihez minél inkább alkalmazkodó felület jöjjön létre.



Közönségsiker: legómozdonny a Gyermekvasúton

Február utolsó hétvégén mutatta be a nagyközönségnek a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút legszínesebb járművét, amelynek láttán sokan tették fel a kérdést: vajon nehéz volt a kis kockákból megépíteni a mozdonyt? Az egyedi festésű jármű nosztalgia kocsi-jával szombaton egész nap János-hegy és Széchenyi-hegy állomás között közlekedett, vasárnap pedig a végállomáson kiállítva várta az érdeklődőket. Széchenyi-hegy állomás váróterme alkalmi legókiállításnak adott otthont, a terepasztalon elterülő városban a látványos épületek között legóvonatok és -villamosok rótták a köröket. Azok a gyerekek, akik jegyváltáskor saját építésű legóvonatot mutattak be, egész februárban ajándékutazásban részesültek.

A Normafa környékét ezen a hétvégén vastag hótakaró borította, ezért igen sok kiránduló kereste fel a budai kisvasutat. A vonal felső szakaszán mindkét nap mentesítőjáratok is közlekedtek; a vasárnapi mentesítővonatokat a januárban újra forgalomba állt, Mk45 2006 pályaszámú dízelmozdonny húzta, amelynek festését az

1980-as évek jellemző színterv szerint készítették el. A szerelvényekben a fűtött járművek mellett nyári kilátókocsik is közlekedtek, amelyekben forró teával és tartsókkal várták a kalandvágyó utasokat.

Lapunkban más legóvonatokról is olvashatnak, riportunkat keressék a 14. oldalon!



Nyárra készülhet el az első sorozatgyártású IC+

Összesen 53 ezer alkatrészből, átlagosan 5500 munkóra alatt készül el a MÁV-START Zrt. első saját fejlesztésű IC+ kocsija. Az új generációs InterCity járműcsalád nemzetközi forgalomra alkalmas, már sorozatban gyártott első darabját várhatóan nyár elejére fejezik be. Év végéig összesen 20 darabot gyártanak a típusból, ezt követően kezdődhet el 70 darab belső forgalmú IC+ összeszerelése. Az új járműflottát az utasok minden bizonnyal kedvelni fogják, hiszen a kocsik nemcsak modernnek, hanem praktikusnak és kényelmesnek is, ráadásul egy részük családbarát és akadálymentes kialakítású. Az első osztályokon olyan fülkék is helyet kapnak, amelyek alkalmazkodnak a prémiumszolgáltatásra vagy csendre, nyugalomra vágyók igényeire.

A személyszállító vasúttársaság szolnoki járműgyártó telephelyén Homolya Róbert, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára,

Csepke András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója, Szalay Ferenc, Szolnok polgármestere és dr. Kállai Mária, Jász-Nagykun-Szolnok megye kormány megbízottja mutatta be az IC+ kocsik sorozatgyártását a sajtónak 2018. március 9-én. A résztvevők hangsúlyozták a felélesztett vasúti járműgyártás kiemelt szerepét a térségben:

évente 50 jármű építése mintegy 250 főnek biztosít munkát a MÁV-START-on belül, és legalább ugyanennyinek a beszállítóknál. A vasúttársaság hosszú távon szeretné folytatni a sorozatgyártást, mivel legalább 300 új IC+ kocsira van szüksége a személyszállítási piac 2023-ban várható megnyitására.



700 milliós kárt okoztak a rongálók Személyi változás

Tavaly több mint százszor firkálták, graffitizték és hússzor rongálták meg a HÉV-szerelvényeket. A kocsik mellett az állomásokat és a megállóhelyeket sem kímélik a vandálok: betörnek a perontükröket, szétrugdossák az esőbeállókat, padokat, valamint festékekkel csúfítják el az állomásépületeket is. A graffitik alkalmanként több négyzetméteresek, eltávolításuk komoly erőfeszítést igényel. A járművek külső felületét csak vegyszerrel lehet megtisztítani, emiatt a fényezés is sérül és javításra szorul. A kocsik belső terében pedig az okozza a legnagyobb problémát, hogy a festék beivódik a burkolat anyagába, ezért nem távolítható el nyomtalanul. A fóliázott burkolatok esetében a folyamat gyorsabb és egyszerűbb, ezért a MÁV-HÉV Zrt. a járművek külső és belső felületeit fóliázza.

A firkálások mellett más típusú rongálások helyreállításával is meg kell küzdeniük a járműfenntartóknak. A vandálok sokszor követ dobják be a szerelvények ajtó- és ablaküvegeit, felhasítják az ülésszöveteket, vagy megrongálják a jegykezelő készülékeket. A károk helyreállítása – ideértve az ablakok karcmentesítését és a belső elemek cseréjét – tavaly több mint 700 millió forintjába került a MÁV-HÉV-nek. A megrongált szerelvényeket a rendőrségi helyszínelés idejére ki kell venni a forgalomból, ami a forgalomszervezőktől azonnali in-

terveztetést igényel a zavartalan működés biztosítása és az utazóközönség magas színvonalú kiszolgálása érdekében.

A MÁV-HÉV nemcsak a járművek karbantartásán és rongálások utáni helyreállításán dolgozik, hanem a szolgáltatási színvonal fejlesztése iránt is elkötelezett. Jelenleg a kocsik belső terének színvilágát szeretnék korszerűbbé tenni, ezért készítették egy prototípust, amelyben kicserélték az ülészeteket, és átfestették az elválasztó paravánokat, a jegykezelő készülékeket, valamint a kapaszkodókat. A színvilág meghatározásában szerepet játszott az a tudományos tanulmány is, amely kimutatta, hogy a közlekedés során a kék szín a legmegnyugtatóbb az utasok számára. Ennek megfelelően az ülések huzatait és az elválasztó paravánok egyik oldalát kékre, a kisebb részegységeket, azaz a kapaszkodókat és a jegykezelő készülékeket pedig sárgára festették.



Március 1-jétől Kovács Tamást nevezték ki a MÁV Zrt. humánerőforrás-gazdálkodási igazgatójává. A közgazdász végzettségű szakember 2009 és 2011 között szakértőként dolgozott a Humánerőforrás-gazdálkodási Igazgatóság Folyamat- és Működésfejlesztés szervezetében.

Ezt megelőzően kiemelt feladatokat látott el a Honvédelmi Minisztérium humánpolitikai-személyzeti főosztályán, és vezetett a humánstratégiai osztályt. 2011 és 2018 között a Honvédelmi Minisztérium humánpolitikai főosztály vezetőjeként tevékenykedett, kiemelt feladata volt a honvédség bér- és ösztönzéspolitikai rendszerével kapcsolatban a szabályozók kialakítása, fejlesztése, továbbá érdekegyeztetések lefolytatása.

„Jó tanácsokkal is nevelem a betegeket”



Az a legfontosabb, hogy a kollégákkal megértessem, miként lehetnének egészségesebbek – vallja dr. Kustos Zsolt, a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. győri, üzemorvostani és neurológiai szakvizsgáló orvosa. A mindig mosolygós, jókedvű doktor szolgálatainak elismeréseként a tavalyi Vasutasnapon A Vasútert kitüntetés vehette át.

Mit szolt az elismeréshez?

Meglepett és igazán jólesett. Főleg, amikor megtudtam, hogy „civilnek” ennél rangosabb vasúti kitüntetést nem is kaphatnak.

A rendelőben, ahol beszélgetünk, nem betegeskedő vasutasokat vizsgál vagy gyógyít, hanem olyan kollégák egészségi állapotát ellenőrzi, akiknek a hivatásuk gyakorlása miatt kell időről időre alkalmassági vizsgálatokon megjelenniük.

Pontosan. Nem háziorvos, hanem üzemorvos vagyok, így elsősorban nem a betegségek gyógyításával foglalkozom. Persze, ha valakinél valamilyen probléma jelét észlelem, akkor kezdeményezem a kivizsgálását. Nekem hivatásszerűen az a feladatom, hogy a jogszabályok által előírt alkalmassági vizsgálatokat elvégezzem.

Mondjuk épp azért, hogy egy alvási nehézségekkel küzdő mozdonyvezető ne okozhasson szörnyű tragédiát?

Igen, például ezért. Meg kell győződnöm arról, hogy a vasutas kollégának a korábbi vizsgálatok óta nem lett-e olyan egészségi problémája, amely miatt nem folytathatja a munkáját. Komolyan kell vennem a feladatom, hiszen emberek százai ülnek a vonatokon, és senkit nem érhet baleset, tragédia azért, mert egy vasutas nem volt alkalmas a munkavégzésre. Mivel a vasút-

a vasúthoz, mert nem volt szakvizsgázott szakembere. Éppen húsz éve ennek. Időközben az összes győri idősök otthonának is én lettem a neurológusa – azóta idősök gyógyításával is foglalkozom. Persze, szívesen lettem volna híres agysebész, de nem lettem az. Viszont az első perctől arra törekszem, hogy pácienseimmel megértessem, miként élhetnének egészségesebben. Sokat beszélgetek velük, és azt tapasztalom, hálásak a jó szóért. Némi túlzással: óvó figyelemmel és jó tanácsokkal nevelem valamennyi betegemet.

Megszerette ezt a munkát?

Meg, annak ellenére, hogy nem ez az orvoslás csúcsa. Ebben a munkában is megtaláltam azt, ami szép és jó. Könnyen ment, mert szerettem az embereket. De ha választanom kellene az üzemorvostan és a neurológia között, akkor azt mondanám, hogy a neurológia a kedvencem. Nem véletlen, hogy jelenleg is két szakrendelést vállalom.

Vagyis reggeltől estig dolgozik. Nemrég olvastam, hogy az orvosok korán halnak.

Ez valóban súlyos probléma. Amikor orvos lettem, tudtam, hogy nem leszek rögtön főorvos vagy osztályvezető főorvos, igazgató meg pláne nem. Beálltam a sorba. Ma a fiatalok pillanatok alatt akarnak karriert csinálni. Nem a tudásukat gyarapítják, hanem az orvosi praxisaik számát, mert kell a lakás, a kocs, a meggyás. És mivel sok a munka, és rosszul fizet az egészségügy, sokan mennek külföldre dolgozni. Mindenki gyorsan akar egzisztenciát teremteni. A stressz, a folyamatos rohanás azonban tönkreteszi a kollégákat. Hasonló jelenséget látok a már nyugdíjas orvosoknál is. Túl sokat vállalnak, mert fiatalon nem kerestek jól. Be akarják pótolni azt, amit elvesztettek. De vajon megéri? Én ugyan sokat dolgozom, de arra mindig figyelek, hogy ne a hajsza határozza meg az életemet.

Hogyan szokott kilépni a mókuserékből?

Szenvedélyes horgász vagyok. Amint érzem, hogy nyugalomra, csendre van szükségem, azonnal megyek horgászni. Emellett mindennap legalább másfél órát olvasok. Az igazi pihenést persze a nyári szabadság biztosítja. Júliusban és augusztusban évtizedek óta az egész család a balatoni nyaralónkban pihen: én pecázok, és együtt kirándulunk, úszunk, sütögetünk.

Kép és szöveg: Gaál Péter

Hogyan lehetünk energiatudatosak?

Ahhoz, hogy a MÁV-csoport leányvállalatai elérjék az energiahatékonyság terén kitűzött céljaikat, nekünk, munkavállalóknak is változtatnunk kell a hozzáállásunkon.

Az energiahatékonyság javítása a MÁV-csoport tagvállalatainak kiemelt céljai között szerepel, hiszen a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV SZK Zrt., a MÁV FKG Kft. és a MÁV-HÉV Zrt. 2016 óta ISO 50001 nemzetközi szabvány szerinti, tanúsított energiainyítási rendszert (EIR) működtet. A hatékonyságjavítás érdekében – az EIR keretein belül – a társaságok folyamatosan figyelemmel kísérik az energiafelhasználást és az irányadó mutatószámokat.

A MÁV SZK Zrt. Beszerzési Üzletágának Környezetvédelem és Energia szervezete nagy hangsúlyt fektet az energiahatékonyságot javító szolgáltatásokra, megoldásokra. Ezek közül például a fűtésienergia-visszatáplálással a tavalyi Pályafenntartási Konferencián és a múlt évi Ökoindustria szakkonferencián is megismerkedhettek az érdeklődők. Ám azt csak kevesen tudják, hogy a vasúttársaság az áramszolgáltatóktól jelentős, éves szinten százmillió forint nagyságrendű árkedvezményt kap annak köszönhetően, hogy a villamosenergia-fogyasztásra vonatkozó menetrendről előre és részletesen tájékoztatja őket. A MÁV SZK 2017-ben elindította

az úgynevezett energiaóri programot is, amelynek keretében a területi főenergetikusok a szolgálati telephelyeken ellenőrzéseket végeznek, s javaslatot tesznek az energiahatékonyság növelésére. Az energiaóri rendszer további küldetése, hogy elősegítse az energiatudatos magatartás kialakulását a MÁV-csoport munkavállalóiban. A szemléletformálást szolgálták a tavalyi EIR-oktatások is, hiszen nem lehet elégszer hangsúlyozni: ahhoz, hogy a leányvállalatok elérjék kitűzött céljaikat, nekünk, munkavállalóknak is változtatnunk kell a hozzáállásunkon, esetleges rossz szokásainkon.

Apróságnak tűnik, de fontos, hogy lekapcsoljuk a világítást azokban a helyiségekben, ahol senki sem tartózkodik, kikapcsoljuk a monitort, ha kilépünk az irodából, vagy a számítógépet, ha távozzunk a munkahelyről. Hosszabb távollét esetén érdemes a szobatermosztátot 21-23 Celsius-fokra állítani, ugyanis ha csak 1 fokkal is csökkentjük a fűtési hőmérsékletet, legalább 5-6 százalékos energiamegtakarítást érhetünk el. Törekedjünk arra is, hogy hagyományos izzók helyett inkább energiatakarékosakat használjunk az otthonunkban. Ha van rá lehetőségünk, próbáljunk energiatakarékos készülékeket vásárolni. A fűtőtesteket ne takarjuk le, a telefon vagy a laptop töltőjét pedig ne hagyjuk bedugva, ha már nem töltjük a készüléket.

Az energiatudatos magatartás kialakítása mellett a társaságok energiahatékonyság-javító programjai is rendkívül fontosak. Ezek a szempontok előkelő helyen szerepeltek a gépjárműflotta, így az elektromos autók beszerzésénél is: a Volkswagen e-Golf gépkocsikból hatot a MÁV Zrt. területi igazgatóságai kaptak, egyet pedig a MÁV SZK Zrt. biztosít megrendelőinek „kulcsos autó” gyanánt.

Az e-Golfok regeneratív, azaz „újrahasznosított” energiával, károsanyag-kibocsátás nélkül üzemelnek. Az elektromos meghajtásnak köszönhetően az autó hangtalan, a motor fogyasztása száz kilométeren csupán 12,7 kWh, ami kategóriája legtakarékosabb e-járművé teszi. A fűtésienergia-visszanyerő rendszerrel köszönhetően minden egyes fékezésnél töltődik az akkumulátora, egyetlen feltöltéssel akár 300 kilométert is meg lehet tenni. Az e-Golfok felmatricázva, távolról is észrevehetően, *Felelősen a környezetünkért!* jelmonddal hirdetik a MÁV-csoport környezet- és energiatudatosságra való törekvését.

Az energiahatékonyságot növelő intézkedéseit az üzenik a munkavállalóknak és az utazóközönségnek, hogy a vasúttársaság emberközpontú, jövőbe mutató és a fenntartható fejlődést támogató vállalat.

MÁV SZK Környezetvédelem és Energia





Kockáról kockára

A vasút sokak számára szerelem, és amilyen változatos a téma, éppoly sokféleképpen lehet szeretni. Van, aki a hivatásán keresztül éli meg rajongását, mások tárgyi emlékeket gyűjtenek, megint mások fotózzák, filmezik a vasutat, a múltját kutatják vagy éppen írnak róla. És van olyan is, aki megépíti kicsiben – például legóból.

A megszokott menetrend szerint zajlik az élet a Nyugati pályaudvaron ezen a kora márciusi napon. A 10-es vágányról egy piros FLIRT indul hamarosan, mellette, a 9-esen IC-kocsik sorakoznak a GYSEV egyik Vectron mozdonyához csatlakoztatva. Eggyel odébb vezérlőkocsis Fecske vagonok várakoznak, aztán egy Railjet következik, a sarokban, az 1-es vágányon pedig egy csodaszépen felújított gőzöst bámulnak az érdeklődők. A túlóldalon, a Ceglédi váró előtt utasok sietnek a vadonatúj IC+ kocsikhoz, mellettük, a csarnok bejáratánál egy tehervonat vesztegel. Ööö... igen, egy tehervonat. A félkész Ferdinánd hídról pedig egy birodalmi lépegető figyel a forgalmat. Min csodálkoznak, kérem? A Csillagok háborúja szereplői nem kaphatnak kimenőt?

Na jó, ezt a menetrendet nem a MÁV-START szakemberei állították össze, és a patinás pályaudvarért sem a MÁV felel, hanem egy geofizikus fiatalember, Raáb Donát és barátai. Az ő közös művük a több mint húsz méter hosszú terepasztal, amely látogatásomkor még a budapesti Campona bevásárlóközpontban volt látható, de néhány nappal később

átköltözött Szolnokra egy kiállításon vendégszerepelni. A bámulatba ejtő alkotás különlegessége, hogy kizárólag legókockákból készült. És nagy adag vasútszeretetből.

Bizony, a Lego gyermekeknek szánt építőjátékából – amelyet ajándékozottként vagy ajándékozóként valószínűleg mindannyian ismerünk – ilyen fantasztikus, az eredetire megszólalásig hasonlító járművek és épületek is összeállíthatók. Persze ez már nem a játékboltokból ismert készletek szintje, hanem olyan felnőttek komoly hobbija, akikben maradt egy kicsi (vagy inkább több) az egykori gyermekből.

A tervezéstől a megvalósításig

Egy valóságghű, méretarányos, sok ezer elemből álló mozdony, állomásépület vagy vágányhálózat megtervezése mérnöki gondolkodásmódot és ahhoz illő tervezőprogramot igényel. Donát és társai a dán játékgyártó ingyenes számítógépes alkalmazását, a Lego Digital Designert használják erre a célra. A program a Lego valamennyi építőelemét tartalmazza, így lényegében bármi megépíthető virtuálisan – a lehetőségeknek, ahogy mondani szokás, csak a fantázia szab határt. No meg az alkotó gyakorlati legőzási tapasztalata. „A legtöbben nincsenek tisztában azzal, hogy milyen alkatrészeket használhatnak. A cég fennállása óta a Lego körülbelül 42 ezer különböző alakú építőelemet gyártott. Ahhoz, hogy egy formát vagy mintát élethűen meg lehessen építeni – például egy íves, ferde, szűkülő vonatorrot –, tudni kell, hogy miből

lehet válogatni. Aki nem rendelkezik ezzel az ismerettel, annak sokkal zömökebbek, szögletesebbek, elnagyoltabbak lesznek az építményei” – hívja fel a figyelmet Donát e fontos szempontokra. De nemcsak „anyagismeretre” van szükség, az építési technika fortélyait is meg kell tanulni: „A legőzást a legtöbben úgy képzelik el, hogy lentől felfelé kell építeni, úgy, hogy az elemek bütykei felfelé nézzenek. Ha azonban 90 fokkal elfordulunk, és olyan alkatrészeket is használunk, amelyeknek nincs bütyök a tetejükön, illetve máshogy kapcsoljuk egymáshoz őket, nagyságrendekkel nő a lehetőségek száma.”



A legőzási rutin és tervezőprogram használata mellett van még egy fontos összetevője a receptnek: az alkotónak minél pontosabb információkkal kell rendelkeznie a megépíteni kívánt járműről vagy épületről. Jó példa erre a hazánkban jövőre bemutatkozó emeletes motorvonat, a KISS, amelynek virtuális modellje már készen áll Donát számítógépén. A tervezéshez nemcsak a Stadler látványterveit és a jármű jellegrajzát használta fel, hanem a külföldi vasúttársaságok által üzemeltetett KISS-ek fotóit, illetve internetes fórumokról beszerzett információkat is. A főállásban az egrri Dobó István Vármúzeum munkatársaként dolgozó fiatalember a délutánjait és a hétvégéit szánja hobbiára. Az idő nagy részét a számítógépes tervezés viszi el, de a tényleges építés sem megy gyorsan: egy bonyolultabb mozdony vagy kocsis összeállításához 24-30 munkaóra is szükség lehet.

A KISS esetében viszont – több más vontaópushoz hasonlóan – a fejlesztés megállt a virtuális fázisban, legalábbis egyelőre. Az ok prózai: a MÁV-START által rendelt hatkocsis konfiguráció legőváltozatához szükséges alkatrészek körülbelül 600 ezer forintba kerülnek, és egyelőre nincs meg rá a pénzügyi keret. Hát igen, a profeszionális legőzás nem olcsó mulatság, a Camponában kiállított vasúti terepasztal árából egy jó helyen lévő családi házat lehetne vásárolni... Donát és barátai természetesen nem kizárólag saját zsebből finanszírozzák mindezt. A Lego a komoly építői klubok és kiállítói csoportok tagjainak kedvezményes vásárlási lehetőségeket biztosít, egy-egy nagyobb, sok látogatót vonzó kiállítás után pedig ajándék építőelemekkel hálálja meg a márka népszerűsítését.

Fontos „építőanyagok”

Az alkatrészek másik beszerzési forrása a BrickLink.com internetes piactér, ahol országok szerint lehet válogatni a használt legókockákat forgalmazó boltok kínálatából. A vasútépítésben különösen fontosak az ilyen „vissznyeremény” építőanyagok, mivel az évek során többször változott a Lego rendszere, és számos elem már nem kapható. A gyártó első villanymozdonyai még 4,5 voltos teplell működtek, majd jött a 12 voltos korszak, amikor a járművek a sínzálak között futó két betápláló vezetékéről kapták az áramot. A következő, immár 9 voltos rendszerben a mozdonyok közvetlenül a sínekből vették fel az energiát, de a jól működő megoldás gyártását – a gyermekjátékokra vonatkozó nemzetközi előírások változása miatt –

2005-ben megszüntették. A legővonatok azóta ismét elemesek, amit a kiállításokra járó komoly modellezők nem kedvelnek túlságosan, mert viszonylag gyakran van szükség telepcserére. Donát vasútmodelljeinek egyetlen márkáidegen eleme az SBrick vevőkészülék, amely egy kis hazai vállalkozás fejlesztése. A legőjárművekbe építhető, mobiltelefonról is vezérelhető eszközhöz a gyárinál több villanymotor, illetve LED-lámpa csatlakoztatható.

Mint az igazi

Donát a vonatok építésekor és közlekedtetésekor is arra törekszik, hogy minden valóságghű legyen, amennyire csak lehet. Miközben a részletekről és a műhelytitkekről mesél, világossá válik, hogy nemcsak a legőzás van a kisujjában, hanem a vasút is. Saját állomása a klasszikus felvételi épületek típustervét követi, de miután nem egy konkrét másolat, nem tett rá helységnevtáblát. „Ott rontottam el a dolgot, hogy építettem egy két áramnemű mozdonyt, amely a 9 és a 12 voltos pályán is tud közlekedni, és készítettem hozzá egy áramnemváltó vágányt. Így ez az állomás leginkább Hegyeshalom lehetne, de arra meg nem hasonlít, úgyhogy inkább nem adok neki nevet.” Biztosítóberendezést is tudna építeni, csak túl költséges lenne: „A Lego oktatási célú készleteiben vannak olyan szenzorok – dőlésmérők, távolságmérők, színérzékelők –, amelyekkel megoldható lenne például a vágányfoglaltság ellenőrzése, de ehhez minden vágánynál szükség lenne két érzékelőre, plusz egy-egy szenzorra a bejáratnál jelzőknél, és még fel is kellene programozni a rendszert. Ha élethűen szeretném megépíteni, akkor tényleg olyan bonyolult lenne, mint a valóságban, és nagyon sok pénz kellene áldozni rá” – mondja. Motorizált váltót viszont már készített: a Nyugati makettjénél lévő kezelőpultnál kézzel állítja be a

helyes vágányutat, a terepasztalon nyolc méterrel odébb található saját állomására viszont távvezérelt váltót telepített.

Donát és barátai láthatóan komolyan veszik, amit csinálnak – de csak amennyire szükséges. A nyilvánvaló profizmusba a terepasztalon elrejtett apró gegek csempésznek kedvességet, humort és önironiát: a peronon babakocsit toló fiatalasszony, a falu szélén lesből traffipaxozó rendőrök, a felsővezeték-tartó oszlop tetjén gubbasztó örült tudós vagy a vidéki iskola udvarán a fáról lepottyánó diák, akit a tanítónő készül elkapni. És persze a birodalmi lépegető a Ferdinánd hídon.

Fotó és szöveg: Soós Botond

A Raáb Donát és barátai által épített legővasútról képriportot is készítettünk, amely a következő oldalpáron tekinthető meg. A Nyugati pályaudvar épülete Pikkel Zoltán alkotása.

A legőzás Raábja

Raáb Donát 1988-ban született Tatabányán. Első legőkészletét – pontosabban egy nagy vödörnyi vegyes alkatrészt – hatéves korában kapta, a szerelem ekkor kezdődött. Legalábbis az első. A második, a vasút iránti 12 évvel később, amikor egyetemistaként elkezdett vonattal ingázni szülővárosa és Budapest között. És mivel legóból lehet vasutat építeni, ettől kezdve nem volt megállás... Donát jelenleg háromlaki életet él: tatabányai otthonában az alkotások bedobozolva várják a következő kiállítást, Egerben egy albérlésben térhet haza munka után, Budapesten pedig egy megerőztető barátnő várja, aki a születés- és névnapokon rendszerint legőkészletekkel kedveskedik párjának.





Közvetlen járat Kassáról Ungvárra?



Tomáš Kováč

Az ukrán és a szlovák vasúttársaság főtollóra veszi személyvonatok indítását Palló és Mátyócvajkóc között – jelentette be Tomáš Kováč. A Szlovák Vasúttársaság (Železničná spoločnosť Slovensko) szó-

vívője szerint először Kassát és Ungvárt kötnék össze ily módon, a későbbiekben viszont a Kijev–Ungvár–Mátyóc–Kassa–Pozsony (illetve –Prága) vonalon közlekedne az új járat. Most két verziót tanulmányoznak a szakemberek. Az első elképzelés szerint Ungvárról Mátyócvajkócra széles nyomtávú síneken haladna a vonat. Mátyócon viszont – egy átszerelő létesítése után – adaptálnák a vagonokat az Európában használatos normál nyomtávhoz. A másik lehetőség, hogy 11 kilométernyi normál nyomtávú pályát építenek Ungvárig. Az ötlet egyébként egyáltalán nem új keletű: tavaly februárban Makszim Szokoljuk, az ukrán Állami Migrációs Szolgálat vezetője beszélt egy interjúban arról, hogy Kárpátjáról több nemzetközi vonatjárat indítását is tervezik. „Nemrég indult el a Kijev–Przemyśl járat. De ez csak a kezdet: alakuloban van egy Voliny–Chelm, egy Munkács–Budapest és egy Ungvár–Kassa járat is” – fogalmazott akkor a hivatal első embere.

Forrás: karpathir.com, karpatalja.net
Fotó: ŽS

11. ALKALOMMAL

adták át február 20-án Brüsszelben az Európai Vasúti Díjat. Idén az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége, a CER a svájci Gottárd-bázisalagút projektnek ítélte a kitüntetését.

19 EZER ÚJ MUNKAVÁLLALÓT

alkalmaz idén a Német Államvasutak. Az új belépők negyede még tanuló. A Deutsche Bahn az elmúlt öt évben több mint 60 ezer új kollégát vett fel.

67 KILOMÉTERES

lesz a moszkvai nagy metrógyűrű. Ez lesz a világ leghosszabb városi földalatti vasútvonala. Az első öt állomást február végén adták át az utasforgalomnak. Az orosz főváros metróvonalainak hossza jelenleg 360 kilométer.

500 MILLIÓ EURÓT

fektetne az olasz állami vasúti személyszállító, a Trenitalia görög leányvállalatába, a TrainOSE-ba, hogy a vasúttársaság infrastruktúrájának és gördülőállományának fejlettségi színvonalát megközelítse az olasz vagy a nyugat-európaiat.

600 KM/H-VAL

hasít majd a világ leggyorsabb lebegő mágnesvonata. A Kínai Vasúti Járműgyártó Vállalat (CRRC) már elkezdte az új „maglev” vonat prototípusának összeszerelését, az első jármű várhatóan az év végére készül el.

100-NÁL IS TÖBB

utas éjszakázott víz és fűtés nélkül a vonaton március elején, amikor havazás miatt megbénult a vasúti közlekedés a belgiumi Waterloo-nál.

440 MILLIÓ EURÓS,

azaz több mint 138 milliárd forintos adósságot görget maga előtt a román államvasutak személyszállítási részlege, a CFR Călători.

A franciák megreguláznák a brutálisan eladósodott vasutat



A krimikből ismert „jó zsarú, rossz zsarú” szereposztást próbálgatják a francia politikusok az állami vasúttársaság (SNCF) tervezett reformja kapcsán. A legfőbb gonosz szerepét legutóbb Emmanuel Macron elnök játszotta, amikor február utolsó napjaiban meglehetősen súlyos üzenetet küldött a francia vasutasoknak, miközben Édouard Philippe miniszterelnök kevésbé kemény megnyilatkozásokkal igyekezett oldani a feszültséget – írta a minap az egyik francia hírportál. Az államfő ugyanis eltökölte magát a 140 ezer embert foglalkoztató közlekedési nagyvállalat reformja és modernizációja mellett, ami az ötéves elnöki periódus egyik legnagyobb feladatának ígérkezik. Igaz, 1995 óta valamennyi francia kormány megpróbálkozott ezzel, de a szakszervezeti tiltakozás és

nyomásgyakorlás hatására végül mindegyiknek beletört a biciskája. Most az Air France korábbi vezérigazgatójának tanulmánya miatt robbant a bomba: Jean-Cyril Spinetta a kormány felkérésére készített jelentésében 43 intézkedést javasol a kabinetnek a több ezer kilométernyi „deficitvonal” bezárásától kezdve a híres, nagy sebességű francia vonatokat, a TGV-k szolgáltatási és működési modelljének átalakításán át egészen a vasúti dolgozók kivételezett helyzetének megszüntetéséig (Franciaországban a vasutasok már 50 és 55 éves koruk között nyugdíjba mehetnek, miközben a franciák többségére a 62 éves nyugdíjkorhatár vonatkozik). A szakszervezeteken kívül a vidéki városok vezetői is tiltakoznak a Spinetta-jelentés ellen, így a javaslat vonalbezárásokra vonat-

kozó részét a kormány elvetette, és ígéretet tett arra, hogy egyetlen vasútvonalon sem számolja fel a forgalmat, valamint privatizáció sem lesz. Pedig az állami vasúttársaság mára brutális, közel 50 milliárd eurós (15 750 milliárd forint) adósságot halmozott fel. (Összehasonlításképpen: a MÁV-csoport adósságállománya a néhány évvel ezelőtti 300 milliárdról 50 milliárd forint körülire apadt.) A francia kormány most – a munkajogi reformhoz hasonlóan – rendeletekkel akarja végrehajtani az SNCF reformját: a törvénytervezetet tavasszal tárgyalná a parlament, és még nyár előtt életbe is léptetné a legfontosabb intézkedéseket. A kormány intézkedéseit várhatóan a szakszervezetek országos megmozdulásai fogják követni.

Forrás: www.lci.fr, www.lesechos.fr, MTI

A kínaiaknak a dán–svéd tenger alatti alagút is bejönne

Észtország és Finnország után Dánia és Svédország között is tenger alatti vasúti alagút épülhet. Az úgynevezett HH alagút a dán Helsingørt és a svéd Helsingborgot kapcsolná össze. Ez lehet a második közvetlen összeköttetés a két állam között az Øresund híd után, amely Koppenhágát és Malmőt kapcsolja össze. (A 2000-ben átadott híd 8 kilométer hosszú, de a felénél szintén alagúttá válik, így az autósok 4 kilométeren keresztül a víz alatt haladnak az E20-as európai főútvonalon.) A HH tervei még kezdeti stádiumban vannak, a hatóságok jelenleg a megvalósíthatósági

tanulmányokon dolgoznak. A beruházás iránt viszont már most igen élénken érdeklődnek a kínai befektetők: helyi lapértésülés szerint a China Railway Tunnel, a kínai állam többségi tulajdonában lévő, a világ egyik legnagyobb vasútépítő cégének számító vállalatcsoport a közelmúltban felvette a kapcsolatot a helsingborgi városvezetéssel, áttanulmányozták a projekt dokumentációját, s vállalták, hogy rövid időn belül jelentést készítenek az alagút megépítésének technikai feltételeiről.

Forrás: www.thelocal.dk
www.newsosund.se



Fotó: Nick-D/Wikimedia.org

Románia 1,3 milliárd eurót kap a Kürtös–Konstanca vonalra

Közel 1,3 milliárd eurót (több mint 405 milliárd forintot) ad az Európai Unió a kohéziós forrásokból Romániának a Kürtös (Curtici) és Konstanca (Constanța) közötti vasúti folyosó korszerűsítésére. A beruházás eredményeként jóval gyorsabb és biztonságosabb lesz az utazás a Kürtös és Piski (Simeria) közötti 185 kilométeres szakaszon. Új hidakat és alagutakat építenek, 13 állomást felújítanak, valamint modern utastájékoztatói rendszert is telepítenek. „Minden egyes befektetett euró erősíti Romániában a területi kohéziót és a gazdasági versenyképességet, továbbá javítja az összeköttetést Magyarországgal és Európa többi részével, és tiszta, gyors, biztonságos közlekedést tesz lehetővé” – mondta Corina Crețu regionális politikáért felelős uniós biztos, aki 1996 óta a román Szociáldemokrata Párt politikusa. Az Európai Bizottság közleményében hangsúlyozta:



a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) részét képező vasútvonal több szakaszának felújítását korábban már más alapokból is finanszírozták, a korszerűsítést az Európai Beruházási Bank és az Eu-

rópai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) is támogatta. A mostani projekt esetében 65 százalék lesz az uniós társfinanszírozás mértéke.

Forrás: europa.eu, MTI



Fotó: Armin Hornung/wikipedia.org

MEGÉRI EGY KICSIT ELVESZNI PÁRIZSBAN

Hasznos tanácsok a francia fővárosba utazóknak

Előbb az árvízzől és a belvárosban elszaporodott patkányokról, majd a havazásról szóló hírek aggasztottak, amikor a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) párizsi székházába, a kríziskommunikációról szóló szakmai rendezvényre készültem februárban. Szinte magam előtt láttam, ahogy az áradó Szajna elől menekülő patkányokat kerülgetve, átázott homokzsákokon lépdelve, egyre növekvő hóbuckák között kétségbeesetten próbálok elvergődni a repülőtértől a szállodáig. Ha pontosan nem is így történt, a párizsi tömegközlekedésre azért nem árt jól felkészülni.

Érkezésemkor a visszavonuló Szajna nyomait Párizs már alig-alig viselte magán, és egy hógolyónyi sem maradt a korábbi nagy havazásból. Legnagyobb szerencsémre az ott töltött három nap alatt egyetlen patkány sem keresztezte az utamat, pedig keresztül-kasul bejártam a belvárost.

A hideg idő ellenére Párizs már az első nap megizzasztott, mert a repülőtérrel tömegközlekedéssel eljutni az Eiffel-torony közelébe nem kisasszonyoknak való sport. Gurulós poggyászzal ugyan kényelmesen, mozgólépcsőn jutottam el a Roissy–Charles

de Gaulle (CDG 2) repülőtérrel induló RER B helyi érdekű vonathoz, de effajta kényelemhez többé már nem volt szerencsém a városi tömegközlekedés során. Igaz, hogy a belvárosig buszjáratot is (Roissybus) választhattam volna, de kiküldetésben a vasutas kötöttpályán mozogjon – gondoltam. No, én becsülettel végigvonszoltam a bóröndömet Párizson!

Spontán újratervezés

Rutinos utazóként mobilon előre megterveztem a szállásig vezető útvonalat, majd egy kartonpapírra fel is jegyeztem az átszállási csomópontokat és a közlekedési eszközöket. Bármilyen jók a párizsi tömegközlekedési vállalat ingyenesen letölthető, hivatalos utazástervező alkalmazásai (Next Stop Paris, RATP), a repülőtérrel közlekedő elővárosi vasút fennakadása miatt jól jött a gyűrött papírdarabka. Alig utaztam 15 perce a RER B-vonalon, amikor bementék, hogy a szerelvény csak a Gare du Nord állomásig közlekedik. A közlekedés leállítását a vonatvezető jó néhány állomással korábban bementta, így volt idő felkészülni a leszállásra. Elsősorban persze franciául tájékoztatják az utasokat, de ha bármely okból egy szerelvény nem közlekedik tovább, annak elhagyására angolul is felszólítják az utasokat.

Műszaki hiba miatt tehát a vonalon a RER B működése leállt, én meg ott találtam magamat Párizs egyik legnagyobb és legforgalmasabb főpályaudvarán. A helybéliek természetesen nem estek kétségbe, és fejben újratervezték útvonalait. A tanácstalanul álldogáló turistákat azonban egy pillanat alatt gyanús alakok szűrték ki maguknak, így nem kezdtem keresgélni a mobilomon, inkább az állami vasúttársaság, az SNCF peronon álló munkatársától kértem segítséget. A papírdarabkán megmutattam a következő célállomást, és már útba is igazítottak. Irány a 4-es metró!

Mivel sem az elővárosi, sem a metróállomásokon nincs mozgólépcső, a rohán tömeg sodrásában kénytelen voltam terjedelmes csomagommal és kizipoggyászommal felküzdeni magam a meredek lépcsőkön. A metró alacsony mennyezetét kinyújtott kezemmel is elérhettem volna, a jegyek ellenőrzésére és érvényesítésére beépített szűk áthaladási pontokon pedig hol a kabátom, hol valamelyik csomagom akadt el. Szerencsére mindig volt egy udvarias párizsi, aki kiszabadított a csapdából, de a szűk metrójáratokban igencsak figyelni kell, hogy merre halad az ember. A kihelyezett táblák alapján egyébként nem nehéz tájékozódni, de útvonalunk főbb csomópontjainak

kacifántos elnevezéseit érdemes fejben tartani.

Nem mindegy, mennyiért

A francia turisztikai iroda több, kedvezményes múzeumi belépésre is jogosító utazóbérletet kínál. A szakmai programokkal zsúfolt háromnapos kiküldetés idejére sehogy sem tudtam volna múzeumlátogatást szervezni, ezért olyan bérletet kerestem, amely valamennyi közlekedési zónába (ebből öt van Párizsban és közvetlen vonzáskörzetében) és minden közlekedési eszközre érvényes. A repülőtérrel egybeépült vasúti pályaudvaron nem bíbelődtem a jegyautomatával, inkább betértem az SNCF jegyértékesítő irodájába, ahol nemcsak vonatjegyet, de párizsi tömegközlekedési jegyeket és bérleteket is válthattunk. A pénztáros udvariasan lebeszélte a néhány vásárlási és kulturális kedvezményre is jogosító, 60 eurós Paris Visite Cardról, helyette mindössze 22,8 euróért ajánlotta az egy hétig mind az öt fővárosi közlekedési zónában használható Navigo Découverte bérletet, amelyhez további 5 euróért arcképes igazolványt is kellett vásárolnom. Az állomáson egy fotófülkében fényképet is tudtam készíttetni újabb 5 euróért, így kevesebb mint 33 euróért jutottam hozzá a valamennyi közlekedési eszközre érvényes bérlethez. Az igazolvány egyébként tíz évig érvényes, így legközelebb már csak fel kell tölteni a plasztikkártyát.

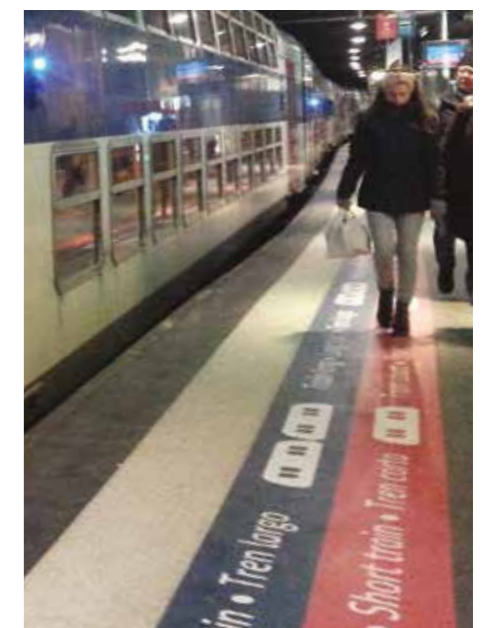
Mivel a szakmai programok reggeltől késő délutánig tartottak, városnézésre

csak ezek után, az éjszakába nyúlóan volt lehetőségem. Szerencsére a Szajna-parton sétálva sok világhírű látnivaló érhető el gyalogosan, arra azonban számítani kell, hogy az Eiffel-toronynál, a Diadalívnél és a Louvre-nál hosszasan kell várakozni a bejutásra. Ha nem szeretnénk sorban állni, internetes előfoglalással – igencsak borsos áron – elsőbbségi jegyhez is juthatunk. Ha kevés időnk és pénzünk van, érdemes gyalogosan vagy tömegközlekedéssel felkeresni a főbb látványosságokat, akár egy rövid fényképezés erejéig is.

Párizs komplex tömegközlekedési hálózata első ránézésre zavarba ejtő, de egy kis tervezéssel és a már említett mobilalkalmazásokkal könnyedén kiválaszthatjuk az útvonalat és a közlekedési eszközt. A városi tömegközlekedést a RATP (Régie autonome des transports parisiens) nevű vállalat működteti. Érdemes letölteni az útvonaltervezőjüket, de mindig legyen nálunk az állomásokon és a szállodákban ingyenesen beszerezhető papíralapú térkép is, mert ez utóbbin könnyebben áttekinthetjük a metró és az elővárosi vonatok hálózatát.

Jó, ha figyelünk

A városi tömegközlekedés legfőbb pillérei a kora reggeltől késő estig üzemelő metró-, illetve az elővárosi RER-vonalak (előbbiekből 16, utóbbiakból 5 van). Az elővárosi járatok ütemesen, általában 12-15 percenként járnak, a metró csúcsidőben kétpercenként



Jól nézzük meg, hova állunk!

közlekedik. A naponta több millió utast szállító metróhálózat keresztül-kasul halad a városon mintegy 241 kilométer hosszan. A közel 300 állomás sűrűn követi egymást, így a felszínen bármerre elindulva 400-500 méteren belül biztosan találunk egy megállót. A RER-állomásokon jó, ha figyelünk, mert a különböző célállomásokra közlekedő és különböző hosszúságú vonatok miatt nem mindegy, melyik szerelvényre szállunk fel, és az sem, hogy hol állunk a peronon. A peronok felett elhelyezett kijelzőkön feltüntetik a járatok számát és célállomását, az érkezés várható idejét, valamint azt is, hogy rövid vagy hosszú szerelvény érkezik. A földre festett kék és piros



A Roissy–Charles de Gaulle 2 repülőtérrel induló helyi érdekű vonat



Fotó: Benutzer: BigBartimäus/wikipedia.org

sávok jelzik a különböző hosszúságú szerelvények megállaskori helyzetét. Jó, ha a jelzősávok segítségével előre megválasztjuk várakozási helyünket, mert a tömeg miatt felszálláskor várhatóan esélyünk sem lesz a peron végéről megközelíteni a rövid szerelvény utolsó kocsiját.

Biztonságérzet a terror árnyékában

A francia fővárosban történt terrorcselekmények miatt az embernek óhatatlanul megfordul a fejében, hogy bármikor megismétlődhetnek a szörnyűségek. A meglehetősen szűk és zsúfolt metrójáratok, az utcán turistákat leszólitó, kétes kinézetű személyek miatt az emberben állandósulhat az az érzet, hogy Párizs nem biztonságos. S valóban nem célszerű éjszaka az Eiffel-torony környékén kóborolni vagy egyéb módon tipikus turistának látszani, s az sem árt, ha táskánkat szorosan magunkhoz fogjuk a metrón vagy a nyüzsgő utcán. Ugyanakkor Párizs építészeti remekművei, a kávéházak, az üzletek és az utcák hangulata, a Szajna látványa hamar feledteti a negatív gondolatokat. Az óvatosság nem árt, de ne engedjük át magunkat a rettegésnek!

Az ígéret szép szó

Kockázat ide vagy oda, én minél több mindent szerettem volna látni. A nagy sietségben elvitettem az útirányt, és rossz metróra szálltam, ráadásul a következő megálló átépítés miatt nem üzemelt. Úgy döntöttem, nem megyek vissza a kiindulási pontra, inkább hagytam magamat egy kicsit elveszni a 12 milliós nagyvárosban. Barangoltam, nézelődtem, s végül este fél kilencre megérkeztem a Notre-Dame-hoz. A késői órán a templom már nem volt látogatható, de épp akkor kezdődött a katedrális gyermekkórusának *Résonance* (magyarul *Összhang* vagy *Csen-gés*) című koncertje. A kapunál álldogáló jegykezelővel sikerült alkut kötnöm: ha a Vasutas Magazinban megemlítem az eseményt, ingyenjeggyel beenged. A koncert feledhetetlen volt, és ezt nem csak az ígéret miatt írom. A gyermekkórus tökéletesre csiszolt előadasmódjában és a székesegyház elképesztő akusztikájában megszólaló szent énekek és kortárs kórusművek zárásaként Kodály Zoltán *Esti dala* is felcsendült – magyarul. Bevallom, a szemem nem maradt szárazon...

Haraszi Katalin



Fotó: Soós Botond

Ária a gőzmozdonyszerelő csarnokban

Bár a nemzeti vasúttársaság és az Opera közös akciói – például az Andrássy úti dalszínház programjait népszerűsítő mozdonymatricázás – már megmutatta, hogy Magyarország (egyik) legnagyobb állami vállalkozása és legnagyobb állami kulturális intézménye között számos ponton lehetséges együttműködés, korábban nem gondoltuk volna, hogy a 134 éves Operaház új, monumentális háttérintézményének pont a MÁV egykori gőzmozdonyszerelő csarnoka ad majd otthont. A jövő év elejére elkészülő beruházásról és vasúti kötődéseiről is kérdeztük Ókovács Szilvesztert, a Magyar Állami Operaház főigazgatóját.

Hogyan fedezték fel az Északi Járműjavító 2009 óta üresen álló épületeit?

A sógorom, Máthé Zoltán MTI-fotóriporter ajánlotta a figyelmünkbe, 2013 havas januárjában vele léptünk be ide először. Ő a legfanatikusabb vasútbarát, akit ismerek: gyermekvasutasként kezdte, majd a Közlekedési Múzeumban dolgozott, és évtizedek óta megszállottan fotózza a vonatokat. Közben a családi házuk végében felépített egy teljesen valóságos őrbódét eredeti színekkel, táblákkal, igazi vasúti kerítéssel, a kertben pedig egy térdmagasságban futó pályát. Azon jár a 424-es méretarányos kivitelben, a legapróbb részletig kidol-

gozott kocikkal – Zoltán ezeket éveikig csiszolgtatja, finomítja. Bevallom, nemcsak a gyerekeimet, de engem is magával ragad ez a különös világ – pláne, mikor azt látom, hogy a ház felől érkező mozdony most már olyan izmos, hogy utánunk hoz pár kupica Unicumot is... Zoltánék kertjében ismertem meg igazán a vasútmániásokra annyira jellemző szent örületet, noha az érettségi utáni években – szülővárosom, Veszprém és a győri Zeneművészeti Főiskola között ingázva – magam is rengeteget vonatoztam. Gyönyörű a Bakonyt keresztülszelő 11-es vonal: a Cuha patak völgyében kanyargó, Zircet és Pannónhalmát is útba ejtő járművön utazni olyan volt, mintha erdei kisvasúttal járna iskolába az ember. Igaz, az alig 80 kilométert akkor is két óra alatt tettük meg; mondhatni: valamit valamiért. (De miért kellett mindig fél órát állni Veszprémvársányánál?)

A vasúttársaság azonban nem csak így jelent meg az életében: énekesként többször koncertezett a MÁV zenekari együtteseivel.

Mindenképpen meg kell említenem egy *Don Giovanni*-produkciót a Hadtörténeli Múzeum udvarán, a MÁV Szimfonikusok által szervezett gyermekelőadásokat – amelyeken Madarász Iván *Pázmán lovag* című kantatájával léptünk fel –, és a szolnoki MÁV Férfikórusral közös *Carmina*

Buranákat is. De a legfontosabb vasutas kötődésem az OperaKaland, amelyet 2013 óta minden évben kétszer szervezünk meg: ekkor az ország minden részéből jönnek kilencedik osztályos diákok az Erkel Színházba előadást nézni, 90 százalékos vasúti kedvezménnyel. A MÁV elnök asszonya, Dávid Ilona az elejétől mellénk állt, és azt is mindig megbocsátó mosollyal nyugtázta, ahogy lestopoltam a Műhelyház épületét, vagy hogy elkunyeráltam két régi, kultikus járművet a Műhelyház számára. Természetesen ezeket is a sógorom találta, ahogy a csarnokot is. Az ötlet már első hallásra és a netes fotókat látva is tetszett, de a régi gőzmozdonyszerelő műhely – amelyet a köznyelv Eiffel-csarnoknak hív, noha tudomásom szerint az Eiffel-irodának nem volt köze a tervezéshez – impozáns méretei először kicsit megrettentettek minket. 220 méter hosszú és 110 méter széles, tehát a Parlamentnél is nagyobb az alapterülete, ezért eleinte nem is ez tűnt a legesélyesebb helyszínnek, hanem a Szőnyi út és a Mexikói út sarkán álló, a Budapesti Vasutas Sport Club stadionja mellett lévő telek. Bár egy dzsumbujos, lepusztult épületekkel teli ingatlanról volt szó, a megközelíthetőség – az Andrássy útról kiszűrtalattal a Mexikói útig – ideálisnak tűnt. Ma már nem bánom, hogy végül a BVSC kapta meg, mert az Északi



A gőzmozdónyszerelő csarnok a szocializmus éveiben

Járműjavító területén mindennek jut hely: a raktáraknak, a próbatermeknek és a gyártásnak is – amiről a Mexikói úti telek esetében a tervezés kezdeti fázisában álmodni sem mertünk; ott csak a tizenegy műhely és egy szerényebb próbaterem fért volna el.

Közlekedési szempontból mennyire van jó helyen az új bázis?

Abszolút: itt végre van parkolási lehetőség, autóval tizenhat perc az Operaház és nyolc az Erkel Színház, a raktáraknál kényelmesen meg tudnak fordulni a kamionok. Itt a 28-as villamos megállója, tizenhárom perc a Blaha Lujza tér, és húsz a Deák tér a 9-es busszal; előtűnk megy a bicikliút, de a közelben jár a kék metró és az 1-es villamos is. A most már Eiffel Műhelyház néven ismert komplexum egyébként légvonalban mindössze 4,7 kilométerre van az Andrassy úttól – egy new yorker úgy mondaná: a következő sarok. Mikor próbáltam felmérni, hogy „mennyi az annyi”, egy elképesztően érdekes dolgot fedeztem fel. Az Operaház felújítását tervező Zoboki Gábor irodájában van egy óriási Budapest-makett, a szélén még az Eiffel is ott figyel; egy alkalommal leguggoltam mellé, és a szemem egy szintbe került az asztal síkjával. Ahogy az Eiffeltől elnéztem az Erkel irányába, a képzeletben közénk húzott vonal meghosszabbítása pont telibe találta az Operaházat... A három épület közé egy tökéletes egyenes húzható – kicsit szerénytelenül azt is mondhatnám, pont, mint Párizsban a három diadalív közé. Fantasztikus felfedezés volt, és azóta is úgy érzem, valami különös elrendelés teljesül itt: a Népliget szomszédságában lesz a legjobb helyünk.

Azt tudták a döntés előtt, hogy Fekete-házy János, a gyönyörű, öthajós

hangár megálmodója tervezte az Operaház tetőszerkezetét is?

Fogalmam se volt róla, ez is sorszerű egybeesés. Ráadásul kiderült, hogy Fekete-házy nagyjából egy időben dolgozott a két munkán: hátborgongató, hogy egy kiváló ember már a kezdetekkor összekötötte ezt a két épületet, s hogy ugyanaz dolgozott a 70 éves építészsztárral, Ybl Miklóssal, mint aki a MÁV műhelycsarnokát tervezte – hasonló műgonddal. Ezért is nagy dolog, hogy a mostani munkával egy 1886-ban átadott, csodálatos ipari műemléket is megmentünk! Hogy megint nagyképűsködjek kicsit: most kaptam friss képeket a milánói Scala hasonló gyártóműhelyéről – nagyon profin kialakított ipari tér, de a mi 132 éves Fekete-házy-épületünkhöz képest azért mégiscsak jobban hasonlít egy hipermarket raktárához. Ráadásul a csaknem 30 ezer négyzetméternyi

területtel olyan lehetőséghez jutunk, amilyenhez eddig soha: a főváros tizenkilenc különböző pontján szétszórta háttérintézményeinknek végre nem tetőtérbe és lepusztult pincékben kell meghúzniuk magukat, hanem együtt, egymás mellett sorakozva tudják kiszolgálni a kollégákat. Gőzerővel folyik a felújítás, így biztosan mondhatom, hogy 2019 elején a csarnokban, a munkagépek helyén már áriák fognak szólni, és mindenki kényelmesen elfog férni: a próbaszínpadok (az egyikhez nézőtér és zenekari árok is épül), a műhelyek, a jelmez-, díszlet- és kelléktárak. Még rekreációs rész is lesz, sőt az épület mögött, a vasúti vágányok mellett álló egykori vasútállomás ad majd helyet az iskolánknak, ahol a friss diplomás énekesek képzését folytatjuk majd. És igazi vonatkülönlegességek is láthatóak lesznek a Műhelyházban: már bent áll a hangárban a 327 141



Dávid Ilona és Ókovács Szilveszter 2015 májusában a Keletiben, az Opera programjait hirdető Taurus villanymozdony előtt



Fotó: MÁV SZK Zrt. Archivum

pályaszámú gőzmozdony, a nyomában érkező favázás étkezőkocsi pedig étteremként szolgál majd – ezzel a két gyönyörűen felújított járművel tisztelgünk az Északi Járműjavító egykori dolgozói, a csarnok vasutas múltja előtt.

Az Andrassy út közönségét könnyű lesz kicsábítani a Kőbányai útra?

Nem feltétlenül az ottani publikumot kell ide csalogatnunk, hiszen az Operaház mégiscsak egy reprezentatív, magasabb jegyárakkal működő játszóhely, ezért óhatatlan, hogy elsősorban a tehetősebb rétegek és a turisták adják a látogatók derékhatát – ez mindig is így volt. Az Erkel ugyanakkor hamisítatlan népopera, pénztárcától független a hozzáférése, az Eiffelben pedig végre lesz lehetőség kísérletezni, kipróbálni érdekes dolgokat, játszani olyan rétegműfajokat, amelyek egyszerre csak pár száz emberhez szólnak: barokk operát, kortárs zenét és tánctot, 20. századi operát. Ehhez a kötetlenséghez tökéletes környezetet biztosít egy ipari térből kialakított csarnok, ahová a műért és a művészért jönnek az emberek: nemhogy elvárás lenne az Ybl-palotában megszokott elegáns viselet, de egyenesen adja magát a lazább megjelenés.

No smoking, mondhatnánk.

Így van, ki is írrom majd! Ráadásul a múlt év végén kiderült: a tőlünk nyugatra álló

Diesel-csarnokba költözik a Közlekedési Múzeum. Elsőre tán úgy tűnhet, hogy a két intézmény közönsége nem sok átfedést mutat, de én örülök a döntésnek: szerintem az ország egyik leglátogatottabb múzeumával – egy hatalmas park közepén álló, a Millenáris-hoz hasonló kulturális komplexum részeként – kifejezetten erősíteni fogjuk egymás törekvéseit. Kicsit egyébként irigylem a Közlekedési dolgozóit: a Városligetben már bezártak, itt a tervek szerint csak 2023-ban nyitnak; az teljesen reális, nem „kapkodós” dátum. Nekünk viszont úgy kell párhuzamosan megépíteni a Műhelyházat, plusz felújítani az Ybl-palotát és a mellette álló 12 szintes üzemházunkat, hogy az intézmény ötszáz művészének – az énekeseknek, a balettművészeknek, a zenekari zenészeknek, az énekkari tagoknak – közben folyamatosan játszani kell, hiszen ha nincs előadás, akkor sokkal kevesebbet keresnek. Ott van a repertoár, vigyázni kell, hogy amit a kollégák megtanultak, ne merüljön feledésbe; családok vannak, amelyeket nem lehet hirtelen feleannyi pénzből eltartani; hosszú, kitaró munkával toborzott közönség van, amely nem várna meg, hogy évek múlva újra kinyissunk, hanem pillanatok alatt átszokna máshova. Összesen csaknem kétezer művészért és munkatársért felelünk, tehát mi tényleg mozgó járművön cserélünk kereket.

Február 15-től újabb öt évre szóló megbízást kapott az Operaház vezetésére. Az igazgatók között eddig Lukács Miklós, a neves karmester volt a csúcstartó – lehet, hogy ennek a ciklusnak a végére még őt is „lekörözi”?

Ha jól számolom – s ha megérem –, 2023-ban már én is a tizenkettedik éve met taposom, és Lukács Miklós is ennyi ideig, 1966 és 1978 között vezette az Operát. Néha vágyakozva gondolok az ő harmonikus, csendes korszakára: még fax se zizegett, nemhogy a mostani információs turbulencia és kutyüvilág. A konszolidált Kádár-korban nem volt kérdés, van-e pénz a munkatársak fizetésére, nem érték komolyabb támadások az Operát, a vasfüggöny egyben tartotta a társulatot, a műsort kontrollálta Aczél elvtárs, nem fenyegetett senki sztrájkjal. A közönség jött magától, a tévészés csak gyerekipőben járt... Na, mindegy. Fejlesztési viszont senkinek se jutott eszébe. De ahogy magamat ismerem, nem sokáig bírnám azt a bágyasztó nyugalmat, az én vérmérsékletemhez sokkal jobban passzol ez a mai, nyüzsgő időszak. Egyvalamit most lehet megtenni: kívül-belül európai szintre hozni az Operát; a jelen tehát tényleg nem a nyugalomról szól – ez most a nagy dobások ideje.

Somogyi Marcell



A favázás étkezőkocsi ad majd helyet a Műhelyház éttermének



Április 24-én 15 órakor nyílik a hatvani VOKE Liszt Ferenc
Művelődési Házban a Fotografikus Műhely kiállítása.
(Fotó: Tímár Gergő)