

A MÁV HIVATALOS LAPJA

# VASUTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

**A SZÁRNYASKERÉK TITKA**

**FERIHEGYRE  
VONATTAL**

**ÚJJÁSZERVEZŐDIK  
AZ UTASELLÁTÓ**

**„MAGUNKNAK IS CÉLOKAT  
KELL MEGFOGALMAZNI!”**

**INRTEJÚ DOROZSMAI ÉVA HUMÁNERŐFORRÁS-  
VEZÉRIGAZGATÓHELYETTESSEL**

**KÉK-SÁRGA TALENTEK**

**DANIEL BOICO**

**A MÁV SZIMFONIKUSOK ÚJ MŰVÉSZETI VEZETŐJE**

**70. ÉVFOLYAM • 2020. JANUÁR–FEBRUÁR**

Vasutas Véralónap • Munkavállalói Ajánlási Program • EDUCATIO • Teleg a család • Vezetői Mappa  
Babakalauz • Testkamera • Talentek • Új menetrend • Lindmayer Antal • Kocsifelújítási program

<b>Vezetői interjú</b>	4
„Magunknak is célokot kell megfogalmazni!” – Dorozsmai Éva humán erőforrás-vezérigazgatóhelyetttel beszélgettünk	
<b>Hírvonal</b>	7
Zongoraszó az állomáson Szegeden és Pécssett, Összefoglaló a tavalyi év eredményeiről	
<b>HR-hírek</b>	12
INNOMÁV 2020, EDUCATIO, Munkavállalói Ajánlási Program, Bababörze, Teleg a család, Baleset-megelőző foglalkozások	
<b>Munkatársunk</b>	18
Életeket ment – interjú Lindmayer Antallal, a MÁV-SZK rendszermérnökével	
<b>MÁV-START hírek</b>	20
Újjászerveződik az UTASELLÁTÓ, Megújulnak a Talent motorvonatok, Kocsifelújítási program, Új menetrend	
<b>Vízió</b>	36
A liberalizáció hatása a vasúti személyszállításra	
<b>Anno</b>	38
140 éves a helyi érdekű vasutakról szóló törvény	
<b>Jövő</b>	40
Ferihegyre vonattal!	
<b>Nemzetközi kitekintő</b>	46
Toscanából Velencébe	



## ELŐSZÓ

Amikor egy éve elvállaltam a főszerkesztői posztot, sokat gondolkodtam azon, hogy vajon lesz-e elég hír, változás, fejlemény, amivel hónapról hónapra meg tudjuk tölteni a 32 oldalt. Mitől lesz izgalmas és érdekes a magazin, ami nem csak lábtartóként porosodik majd a szolgálati helyek sarkában? Aztán teltek a hónapok, és az év végére azon kaptuk magunkat, hogy a magazin új életre kelt; a 150 éves MÁV-os múltat visszatekintő cikkek mellett egyre több szó esik a jövőről, a fejlesztésekről, a konkrétumokról. És egyre szűkebb a hely, már a 48 oldal terjedeleme is kevés. A tartalom bővüléséhez persze több minden hozzájárult. Egyrészt tavaly a MÁV-START EXPRESSZ beolvadt a Vasutas Magazinba, és ezáltal a legaktuálisabb személyszállítással kapcsolatos információkkal gazdagodott az újság. Másrészt, mind a járműállomány, mind a szolgáltatások fejlesztése is állandóan témát adott. Elég csak az új IC+ kocsikra, a Talentre vagy az új funkciókkal bővült MÁV applikációra (10. old.) gondolni.

Van tehát mire büszkének lennünk, de a munka 2020-ban sem áll meg. Idén 19 darab KISS motorvonat érkezik a két legszűfoltabb budapesti elővárosi vonalra, 2021 tavaszától pedig további 21 KISS motorvonat jön! Itt az új – változó utazási szokásokra reflektáló – menetrend, amellyel bővült a választható vonatok száma és minősége. Az „50 megújuló állomás” mellett további felújítások várhatóak, például a régóta áldatlan állapotban lévő Nyugati pályaudvaré. Az egyik legmeghatározóbb budapesti épület, a magyar modernizáció egyik jelképe 1988 után újul meg újra. A pályaudvar éves utasszáma közel 17 millió, ez naponta majdnem 50 ezer embert jelent, míg az induló és érkező vonatok száma pedig hétköznapi szinten eléri a félezret – mondhatjuk, hogy a felújítás egyben egy új korszak kezdete is lesz.

Címlapunkon az izraeli–amerikai Daniel Boico, a MÁV Szimfonikus Zenekar új művészeti vezetője. A vele készült interjúban pályafutásáról, az idén 75 éves MÁV Szimfonikus Zenekarról mesél. „Amikor játszunk, nem kell elmagyaráznunk semmit, aki hallgatja a zenét, úgy van elfogadva, ahogy szeretné, hogy elfogadjuk. Ez nagyon különleges.” – mondja. (34. old.) Évnyitó lapszámunkban emellett helyzetértékelő beszélgetést olvashatnak az idei év legfontosabb HR-feladatairól, a vasutas munkavállalók munkaügyi helyzetéről, különböző HR-aktivitásokról, mint például a Munkavállalói Ajánlási Program, de beszámolunk az INNO-MÁV-ról és a Teleg a család! programról is.

Két új rovattal is bővült a magazin. A Nemzetközi kitekintőben képzeletben utazhatunk a világ vasútvonalain, ebben a számban Toscanától Velencéig tart az út. Az olasz nagy sebességű vasúti hálózat Európa talán legszebb városait köti össze. A két hosszú vasútvonal különlegessége, hogy az ország adottságai révén a lakosság nagy részét eléri. Másik újdonságunk, a Külső szemmel rovat, ahol külsős szerzőnk minden hónapban egy-egy személyszállítással kapcsolatos témát jár körbe. A mostani számunkban a piaci liberalizáció vasúti személyszállításra tett hatásairól lesz szó.

Remélem, hogy Önök számára is sok érdekes olvasnivalót tartalmaz a magazin. Forgassák, olvassák olyan szeretettel, ahogyan mi készítettük Önöknek!

Varga Zsuzsanna  
főszerkesztő

### Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna

Főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina

Szerkesztő: Kandó Eszter

Szerzők: Andó Gergely, Benke Máté, Csohány Domitilla, Fuchs Adrienn, Hum Krisztina, Kandó Eszter, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka

Bertold, Tevan Imre, Váczi Viktor, Zelki Benjámin, Závodszy Zoltánné

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

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

Címlap: Kaiser Ákos • Fotók: freepick.com, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, pexels.com, Soós Botond, wikipedia.org, Szecsódi Balázs,

Müller-Róka Bertold

Nyomdai előkészítés: Giron Diána, Valentinyi Nóra • Korrektor: Dudás Márta



## „Magunknak is célokat kell megfogalmazni!”

Évtizedek óta tölt be vezetői pozíciót a vasútnál. Szakmai pályafutása elejétől személyügyi-munkaügyi vezető, osztályvezető-helyettes, projektvezető, szaktanácsadó, osztályvezető, folyamatmenedzsment-vezető, igazgatói pozíciókat látott el. Elismert szakember, aki tudja a választ a kérdésre: hogyan alakul ma a HR működése a vasút-társaságnál? Dorozsmai Éva humánerőforrás-vezérigazgatóhelyettessel beszélgettünk.

### Hogyan látja a humánerőforrás-terület alakulását, fejlődését a vasútnál?

A humánerőforrás-menedzsment az elmúlt 20 évben óriási változásokon ment keresztül. Munkaügy-személyügyből, HR-menedzsment lett, de a jelentős változás nem az elnevezésében, hanem a tevékenység átalakulásában, kibővülésében van. Régen leginkább a személyes adatok nyilvántartása, felvételek, képzések szervezése, juttatások tervezése és ehhez kapcsolódó pénzügyi keretek betartása, munkajogi teendők, társadalombiztosítási feladatok elvégzése volt a feladat. A felgyorsult gazdasági változások, a piacgazdaság, a körülvevő munkaerőpiac, a globalizáció, azaz a külső hatások megkövetelték az átalakulást. Ahogyan a vasút szervezete teljesen átalakult a nemzetközi és belföldi külső hatások, az ország fejlesztési stratégiái és jogszabályi tényezők eredményeképpen, úgy a HR is ma már lényegesen nagyobb szerepet vállal a társaság működtetésében.

### Mi a feladata ma a HR-nek a vállalatcsoport működésében?

Egy vállalat működését döntően meghatározza a megfelelő tudással, képességgel rendelkező munkaerő. Ennek biztosítása az alapvető feladata a HR-nek. Ehhez minden szaktudást fel kell használni. A mai munkaerőpiacon óriási verseny van a munkaerőért. Nemcsak nálunk okoz ez problémát, hanem minden vállalatnál, legyen az állami, multi, de Európa-szerte minden HR-vezetőtől ezt hallom. Milyen helyzet is van? A munkaerő-kereslet és -kínálat nem egy helyen van jelen a vasúton, alacsony a mobilitási szándék, a megkeresett munkaerő nem megfelelő szaktudással rendelkezik. A munkaerőpiaci körülmények ebben az évben sem fognak jelentősen változni. A toborzás, beillesztés, képzés igazi kihívás. Munkatársaim megtervezett programok alapján próbálják megszerezni a munkaerőt. Saját szervezésű és külső állásbörzéken, interneten, de használjuk a pályaudvarok hangosbemondóit, a motorvonatok kijelzőit, a média minden területét. Vissza is mérjük a hatásokat a jelentkezők számával, s így haladunk tovább. Nagy siker a „munkavállalói ajánlási program” hiszen felelősséget kell vállalnunk az ajánlottért, de meg is jutalmaznak érte. És még mi a legfontosabb teendők: mint ahogy a teljes vasúti szakmának, úgy a HR-nek is fel kell készülni a piacnyitásra.

### Melyek lesznek az idei év legfontosabb elvégzendő HR-feladatai?

Foglalkoztatáspolitikai szempontból azt mondom, a versenyképes bérezés kialakítása, teljesítményértékelés, toborzás, képzési rendszer újabb kihívásainak való megfelelés, digitalizáció, életpályamodellek, munkavállalói élmények, az employer branding, munkamagánélet egyensúlyának biztosítása. Nagyon fontos, hogy kiemelt bérezéshez példát kell mutatnunk, amihez kiváló teljesítmény tartozik. Ha egyre több állomás újul meg és a személyzet utasbarát, ha nem késnek a vonatok és mindenki azon dolgozik, hogy a lehető legjobb tudása szerint oldja meg a kialakult helyzeteket, ha igazán szolgáltunk minőségi munkavégzéssel, azaz ha a vasúti szolgáltatási színvonal emelkedik, akkor a béreknek is emelkedniük kell. Ehhez azonban a teljesít-

ményértékelésnek is kapcsolódnia kell. Mindenki elvárja, hogy a főnöke értékelje a munkáját. Mondja el, mi a jó és mi a rossz, hogyan fejlődjön tovább, mit változtasson meg. Akármilyen sokan vagyunk, ez minden vezetőnek alapvető feladata. Fontos a munkakörnyezetünk modernizálása, a munkakörülmények javítása, de mellette tradícióink ápolása is.

Magunknak is célokat kell megfogalmazni. Én például egyben mindenképp szeretnék fejlődni, változtatni. Az ország egész területén ellátjuk feladatainkat, de arra, hogy mindenkivel találkozzak, nagyon kevés idő jut az év során. A személyes egyeztetésekre pedig, bármilyen digitalizált világot élünk, szükség van. Ezért szeretném újra elkezdni végigjárni a területet igazgató-ságoként. Az is fontos, hogy a sok feladattól ne azt érezzük, egyiket sem tudom megoldani. Én mindennap megtervezem a napi tennivalóimat, meghatározom az 5 legfontosabbat, és a legnehezebbel kezdek. Ezt mindenkinek javasolom, sokkal könnyebben lehet előrehaladni a munkában. Persze nagyszerű csapat vesz körül, magasan képzett, a hivatásuk maximális el-látását alapértéknek tekintő munkatársak. Ez is egy lényeges körülmény, vezetőként azt gondolom, hogy az irányításunk alatt mindenkinek – abban a speciális tudásban, amit képvisel – többet, mélyrehatóbban kell tudnia, mint magának a vezetőnek, akkor lesz sikeres együtt a csapat.

„HA A VASÚTI SZOLGÁLTATÁSI SZÍNIVONAL EMELKEDIK, AKKOR A BÉREKNEK IS EMELKEDNIÜK KELL”

### Milyen alapvető elvárásokat tud megfogalmazni a leányvállalatok HR-irányításai felé?

A leányvállalatok HR-irányításával rendszeres a kapcsolat, és nemcsak a formalizált HR-bizottsági üléseken, hanem kétértelműen biztosan találkozok valamennyi vezetővel. Amikor pedig csoportszintű feladataink vannak, például egy bérfelállítás, napi szinten értekezünk.

Minden HR-vezető megállná a helyét bármely más külső vállalat élén, nagy tapasztalattal, szaktudással rendelkeznek. Ami a legfontosabb: minden vállalatnak megvan a maga specialitása, tehát szükséges és kell is, hogy önálló akciókat, programokat dolgozzanak ki. Van egy alapérdek, ami a teljes vállalatcsoporti működés elősegítése. Ez azt jelenti, nem lehetünk egymásnak konkurenciái, a tudásunkat, a legjobb megoldásokat meg kell osztanunk, egymást segíteni kell. Erre az egyik legjobb példa a munkakör-értékelési projekt, amiben a leányvállalatokkal egységesen újragondoltuk a munkaköröket, természetesen a szakmával együtt, szintetizáltuk, összevontuk, kibővítettük a tartalmukat. Ebben az érdekképviseletek is aktívan részt vettek, nagyon fontos, hogy nem mint külső kritikusok, hanem mint szakértők osztották meg a véleményüket. Óriási feladat majd 38.000 munkavállalót egységes elvek alapján kategorizálni. A projekt eredményeként 1300 beazonosított munkakörből mintegy 1000 lett.



## MA MÁR NEM A HARC JELLEMZI A MUNKAÜGYI KAPCSOLATOKAT, HANEM AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS.

A másik ilyen nagy sikernek tartjuk azt a közös munkát, amit a Képzési Rendelet módosításáért tettünk meg együttesen. Elértük, hogy ettől az évtől vasúttársasági vizsgáztatási hatáskörbe kerül 60 munkakör (pl.: kocsirendező, vontatási telepi rendező, mozdonyfelvigyázó egyszerűsített forgalmi tolatásvezetői, erősáramú szolgálati, távközlési, jelzőr...). Megszűnik a hatósági vizsgáztatás további 16 munkakörben (pl.: forgalmi főmérnök, fordítókörong-kezelő, műszaki irányító, sorompókezelő...).

### Ön kiváló kapcsolatokat ápol az érdekképviseletekkel. Milyen tennivalóink vannak ezen a területen az idei évben?

Az érdekképviseletekkel – bármilyen furcsán hangzik is – azonosak a céljaink. Megfelelő bérezés, megfelelő munkakörülmények, megbecsült emberek. Az érdekképviseletek ugyanúgy átalakultak az elmúlt években. Ma már nem a harc jellemzi a munkaügyi kapcsolatokat, hanem az együttműködés. Minden szakszervezeti elnök tudja, badarság azt képzelni, hogy bárki is foglalkozik velünk, ha csak azt mondjuk, márpedig 20% béremelést kérünk, vagy mindenki kapjon egy lakást. Meggyőzni a tulajdonosunkat kizárólag megalapozott közgazdasági számításokkal és azzal lehet, hogy bemutatjuk, fejlődik a vasúti szolgáltatás, szükség van ránk! Aki nem így gondolkodik, csak ámtítja a munkatársakat. Az idei bérfeljesztésre készülve azt kértem, tartsanak prezentációt a legjobb ismereteik szerint, mi lenne megfelelő a vasutasoknak, ismerve az átlagbéreket, a foglalkoztatáspolitikai tényezőket. Adjanak javaslatot a béren kívüli juttatások, a Kollektív Szerződés átalakítására. Sok jó javaslat hangzott el, melyet felhasználunk a tulajdonosunk felé megtett előterjesztésben. De ki tudom emelni azt is, hogy együttesen döntöttünk fejpályaudvari, regionális, versenypiaci bérezésről, ami azt jelenti, hogy pontosan tisztában vannak a munkaerőpiaci helyzettel. Az idei év nagy feladata olyan következő 3 éves tervet előkészíteni, amely megalapozza a MÁV munkaerő-ellátását, a szervezeti kultúra változását, és olyan foglalkoztatáspolitikai megállapodást kötni, amely figyelembe veszi a fejlesztéseket a vasúton, továbbra is biztosítja a munkabékét, és mindenki, aki becsületesen végzi a munkáját, biztonságban lehet.

### Hogyan látja ma egy vasutas munkavállaló helyzetét?

Az utóbbi három évben nagymértékben növekedtek a bérek a vasúton. Például 2016-ról 2019-re a forgalmi szolgálattevők átlagbére 285 950 Ft-ról 401 055-re emelkedett, azaz 40,3%-kal nőtt, a felsővezeték-szerelők átlagbére 218 054 Ft-ról 352 648 Ft-ra, azaz 61,7%-kal, a jegyvizsgálók átlagbére 249 596 Ft-ról 413 776 Ft-ra, azaz 65,8%-kal, a HÉV vasúti járművezetők átlagbére 344 441 Ft-ról 533 815 Ft-ra emelkedett, azaz 55%-kal nőtt az utóbbi 3 év alatt. Sajnos, van egy olyan, bizony nem túl magas képzettséggel rendelkező munkatársi réteg, aminek tagjai néhány ezer forintért azonnal továbbállnak másik munkahelyre. Aztán sokan megbánják, sokan visszajönnek, mert a munka világába kikerülve jönnek rá, hogy olyan komplex juttatási csomag, mint ami nálunk van, csak kevés helyen létezik. A biztos, adózott jövedelem, a Kollektív Szerződés által nyújtott bérpolitika, a béren kívüli juttatások, a nyugdíjpénztári hozzájárulás, az egészségügyi ellátás, a tanulási lehetőségek, a gyermekeknek nyújtott táborozás, a segélyek mind a munkavállalók jobb megélhetéséért vannak. Nemrég beszélgettem a Vasutas Nyugdíjpénztár ügyvezetőjével, aki elmondta, hogy milyen nagy öröm, amikor a nyugdíjba vonuló vasutasok szembesülnek azzal, hogy mennyi pénz is van a számlájukon. Nem is gondolják, hogy 3-4 millió forintot is összegyűjtöttek a vállalati hozzájárulásból.

### Az utánpótlás kérdése általános probléma ma a vállalatoknál. Milyen lehetőségeink vannak ezen a területen?

Iskolarendszerű képzésben 474-en vesznek részt jelenleg 14 szakgimnáziumban. A szakképzési rendszer átalakításától azt reméljük, hogy többen fogják a vasutas szakmákat választani. Persze ezért sokat teszünk is. Nincs olyan hónap, hogy ne vegyünk részt pályaaorientációs rendezvényen. A szakmával együtt járjuk az egész országban az általános iskolákat, középiskolákat. A képzettséggel nem rendelkezők a Baross Gábor Oktatási Központban tanulnak. Tavaly 1860 tanfolyamot bonyolítottak le 23 626 résztvevővel. Ami nagyon fontos, hogy a hatósági tanfolyamok eredményessége 87%-os lett. A felsőfokú oktatásban 9 egyetemmel van együttműködési megállapodásunk, jelenleg 54-en vesznek részt a Pályakezdő Diplomás Programunkban. Duális képzést és ösztöndíjprogramot is indítottunk.

### Ön munkája mellett egy neves társadalmi tisztséget is betölt: 2006-tól a MÁV Gyermekvasutasokért Alapítvány Felügyelő Bizottság tagja. Mit jelent az életében a Gyermekvasút?

A Gyermekvasút kiemelt szerepet játszik az életemben. 2018-ban az a megtisztelő felkérés is ért, hogy én avathattam a fogadalmat tevőket. Évente egyre többen jelentkeznek gyermekvasutasnak, átlagosan 200 fő. A kis vasutasok határtalan szorgalommal és példaértékű kitartással végzik munkájukat. Olyan kompetenciákat sajátíthatnak itt el, amit az egész életükben használhatnak: egymás iránti felelősségvállalás, szabálykövetés, pontosság, lojalitás, csapatmunka. Felbecsülhetetlen a pedagógiai értéke.

MÁV KIG

## A MÁV elnök-vezérigazgatója ismét az UIC Európai Vezető Bizottságának tagja

A Nemzetközi Vasútegylet (UIC) decemberben megrendezett 29. Európai Regionális Közgyűlésén ismét a szervezet Európai Vezető Bizottságának (EMC) tagjai közé választották dr. Homolya Róbertet. A MÁV Zrt. immár ötödik alkalommal tölt be posztot a testületben, amelynek tisztújítására kétfévente kerül sor. A mostani mandátum a 2020–2021-es időszakra szól. Az európai régió elnöke a következő két évben is a tisztséget jelenleg betöltő, portugál Francisco Cardoso Reis (IP) lesz.

A Vezető Bizottság kiemelt szerepet játszik az európai régió munkájának irányításában: előkészíti a közgyűléseket, javaslatot tesz a működés irányelveire, a régió tevékenységének

stratégiájára. A tisztség révén lehetőség nyílik a MÁV-csoport eredményeinek nemzetközi szinten való bemutatására, elismertségének, kapcsolati tőkéjének további növelésére.

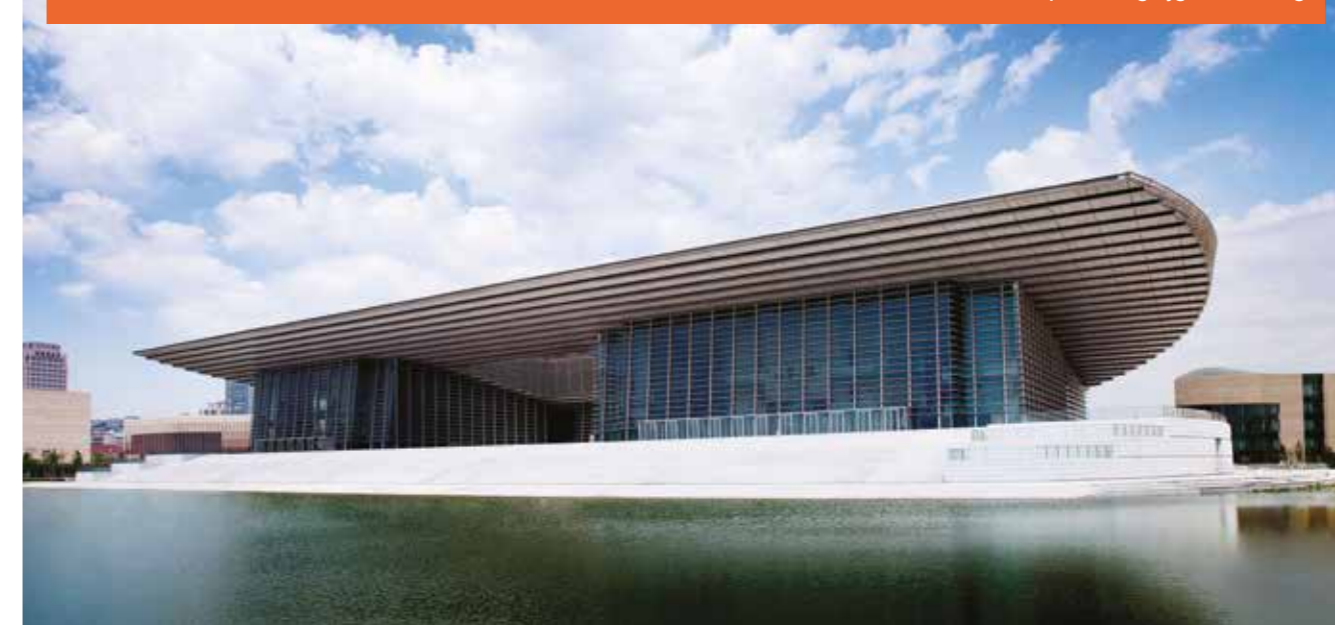
Az UIC a közgyűlésen kiadott egy klímavédelmi szándéknyilatkozatot is, amelyben három célt fogalmaztak meg: európai szintű vállalás, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérésére szolgáló, 2030. évre vonatkozó referenciaérték a korábbi 1990-ről 2005-re változik – ezzel ambiciózusabb mércét felállítva. Globális cél a karbonneutralitás elérése 2050-re, valamint a releváns ENSZ Fenntartható Fejlődési Célok (SDG-k) megvalósításának támogatása. A dokumentumot a MÁV Zrt. részéről dr. Homolya Róbert írta alá.

## Kínában koncertezett a MÁV Szimfonikus Zenekar

A zenekar hét koncertet adott Kína öt városában december-január fordulóján. A turné apropója a magyar–kínai diplomáciai kapcsolatok 70. évfordulója volt, amely a Kínai Népköztársaság 1949-es megalakulásakor indult el. A Szimfonikusok december 28-i, pekingi koncertje ennek az ünnepségsorozatnak a záróünnepsége volt, a hangversenyen jelen voltak a Pekingsi Magyar Nagykövetség munkatársai is. Az együttes ezután Tiencsinben (képünkön) adott két nagy sikerű koncertet, majd december 31-én és az újév első napján a tajjüan-i Shangxi Grand Theaterben léptek fel. A fellépéssorozatot a Shanghai-i Operaházban zárták.

A hangversenyek programján kizárólag magyar szerzők művei szerepeltek. Bartók Béla, Kodály Zoltán, Dohnányi Ernő, Ránki György, Erkel Ferenc zenekari művei mellett, a januári koncerteken az újév tiszteletére a program kiegészült néhány Strauss művel is. Az együttest valamennyi előadáson Medveczky Ádám vezényelte, aki ezen a turnén lépett először kínai közönség elé.

Fotó: wikipedia.org/tjgtheatre.org



## Zongoraszó fogadja az utasokat Szegeden és Pécsen

Alkalmanként zongoraszó fogadja az utazókat a szegedi nagyállomáson decembertől. A szabadon megszólaltatható hangszert a Szent Gellért Plébánia TÉKA Alapítványa adományozta a MÁV helyi igazgatóságának. Mondí Miklós, a MÁV Zrt. Szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóságának vezetője az avatón elmondta, hogy meglepetésként érte őket az alapítvány megkeresése, de rövid idő alatt meg tudták teremteni a feltételeket a hangszer elhelyezéséhez.

Pécs vasútállomás utascarnoka is gazdagodott egy zongorával névtelenségét kérő adományozónak köszönhetően (képünkön). A zongora leleplezésekor, január 4-én este Bókai Zoltán, a Pécsi Vasutas Koncertfűvészenek karnagyának zongorajátéka fogadta az utasokat, majd a Pécsi Nemzeti Színház művészei adtak elő egy részletet A muzsika hangja című musicalből. A flashmob produkcióban a közönségből léptek elő a művészek. „Jó hír, hogy a zongora végleg itt marad. Rossz viszont, hogy nem mindennap várja az utasokat ilyen színvonalas produkció. Az viszont lehetővé válik, hogy az utasok közül, aki úgy érzi, hogy a várakozási idő alatt szívesen a zongorához ülne, az megteheti. Ezzel örömet szerezhethet magának és utastársainak is. Kodály Zoltán hitvallása volt: „Legyen a zene mindenkié!” – mond-

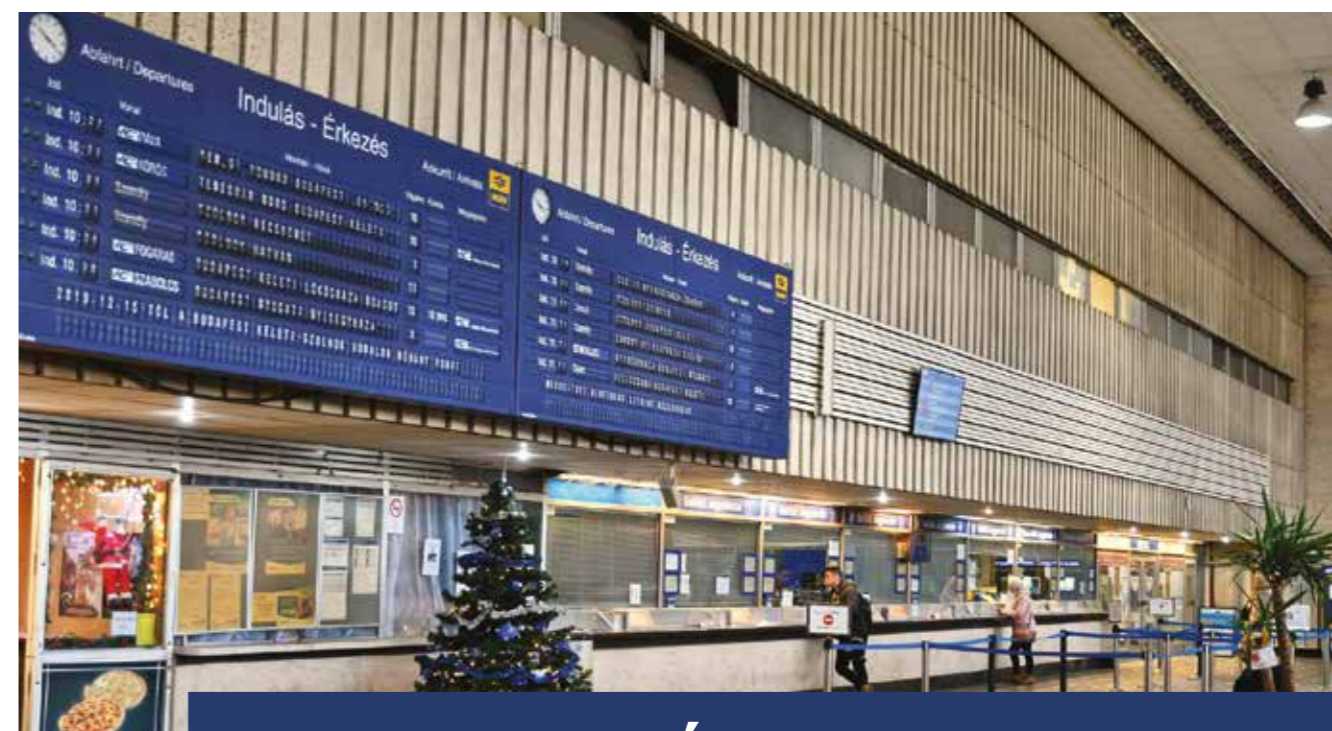
ta el a műsorszám után köszöntőjében Szabó Csaba, a pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóság vezetője.

Mind a szegedi, mind a pécsi állomás zongoráját bárki megszólaltathatja, a tanulmányait elkezdő kisgyermek éppúgy, mint professzionális művész. Az állomásokon műfaji megkötés nélkül bármilyen darab előadható, klasszikus mű, dzsessz vagy népzene.



## Az elmúlt évek legsikeresebbje volt az idei Vasutas Véralónap

A MÁV, a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület (VOKE) a Magyar Vöröskereszttel és az Országos Vérellátó Szolgálattal idén 13. alkalommal szervezte meg az Országos Vasutas Véralónapot. A december 13-i eseményen 371 segítőkész, jólelkű, önkéntes vasutas, utas és civil lakos segítette vérrel a rászorulókat, amellyel az idei Vasutas Véralónap az elmúlt három év legsikeresebbje lett (2017-ben 297-en, míg 2018-ban 254-en adtak vért hasonló rendezvényen). A jótékonyági eseményt országszerte összesen 14 vasútállomáson és vasúti helyszínen rendezték meg. Tapolcán 61-en, a budapesti Nyugati pályaudvaron, a Királyi várban 50-en; Szombathelyen 48-an; a MÁV székházában 43-an; Miskolcon 28-an; Pécsen 26-an; Dombóváron 22-en; Szolnokon 18-an; Szegeden, Székesfehérváron és Nyíregyházán 15-en; Debrecenben 14-en; Nagykanizsán 9-en, Kaposváron pedig 7-en adták vérüket a jó ügyért, járultak hozzá az ünnepek alatti nyugodt, kiegyensúlyozott és folyamatos vérellátáshoz.



## Nyugdíjazták a MÁV utolsó, karakterenként lapozó, pergőlapos összesítő tábláját

December 10-én volt az utolsó üzemnapja Szolnokon a MÁV egyetlen karakterenként lapozó pergőlapos Solari összesítő táblájának. A karakterenkénti lapozás azért különleges, mert a többi pergőlapos helyszínen az állomások neve egy-egy szélesebb pergőlapon jelenik meg. A most ipari TFT LCD-monitorra cserélt tábla nem volt túl idős, 2002 óta üzemelt, viszont – az egyébként megbízható berendezés – kopásai miatt az üzemeltetése egyre nagyobb nehézségekbe ütközött, a lapozó nem egy esetben tévesztett (és csalt ezzel mosolyt a várakozó utasok arcára). A szolnoki peronokon

még maradtak a pergőlapos perontáblák, kivétel a 3. és 4. vágány közöttiek, mert azokat a csarnok kijelzőjével együtt pontmátrix RGB LED-kijelzőkre cserélték. A leszerelt pergőlapos összesítő táblákat átadták a kollégák a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumnak. „A cél az, hogy a magyar vasúti utastájékoztatóban egyetlen karakterenkénti technológiát alkalmazó állomásunk leszerelt összesítő táblája az új múzeumban a kiállítás része legyen. Addig a múzeum budapesti központi raktárába került megőrzésre” – tudtuk meg Pete Gábertől, a TEB Igazgatóság kiemelt szakértőjétől.



## Elhunyt Péter Lajos, a MÁV AKI Raktározási Központ munkatársa

2019 novemberében hosszas betegség következtében elhunyt Péter Lajos. A szakember 1975. október 1-én helyezkedett el a MÁV Záhony Rakodási Főnökségnél. A több mint 44 éves vasúti szolgálat során több munkakörben dolgozott a záhonyi Rakodási főnökségnél, a Számítástechnikai üzemenél, az Üzemigazgatóságnál, a TEB-főnökségnél, a Szertárfőnökségnél, majd legvégül a MÁV Beszerzési Főigazgatóság Raktározási Központnál, mint a debreceni TEB regionális osztóraktár raktározási irányítója. Igazi közösségi ember, jó kolléga, munkáját szerető VASUTAS volt. Emlékét megőrizve búcsúzunk Tőle.

## Fejlesztések és újítások jegyében telt a 2019-es év

Összefoglaló a tavalyi év eredményeiről

Mind a járműállomány, mind a szolgáltatások fejlesztését tekintve sikeres évet zárt a vasúttársaság. Aláírták a szerződést 40 KISS emeletes motorvonat beszerzéséről, új IC+ kocsik készültek, a Talentek is folyamatosan újulnak meg. Sok pozitív visszhangot kapott az „50 megújuló állomás” program is, illetve a többször frissült MÁV applikációnak köszönhetően egyszerűsödött a jegyvásárlás, és a kommunikáció is új fokozatra kapcsolt.

### JÁRMŰFEJLESZTÉSEK

#### IC+

- Elkészült a – nemzetközi forgalomba szánt – első 20 darab hazai gyártású IC+ kocsi a szolnoki Vasúti Járműjavítási Telephelyen.
- Augusztusban elkezdődött a széria következő 70 darab, már a belföldi forgalomra tervezett IC+ összeszerelése.

#### CAF

- Év végéig 33 darab felújított kocsi állt forgalomba (26 termes és 7 fülkés).

#### Talent

- Megkezdődött a 10 motorvonatból álló Talent flotta felújítása; 2 felújított Talent már 2019-ben forgalomba állt Győr és Bécs között.

#### Étkezőkocsi

- Újra étkezőkocsikkal fut a Balaton Expressz; ősz óta Bécsbe, Brassóba, Kolozsvárra is indult étkezőkocsi vonat.

### JÁRMŰBESZERZÉS

#### KISS

- Júliusban tesztelésre kigördült a Dunakeszi Járműjavítóból az első KISS motorvonat.
- Ősszel sikeres KISS nyílt napot tartottunk Vácott, Monoron, Szolnok állomásán és a Nyugati pályaudvaron.
- Újabb 21 motorvonatot megrendelése 106 milliárd forint állami forrásból (összesen 40 db).

### EGYÜTTMŰKÖDÉSI MEGÁLLAPODÁSOK 2019-BEN

- MÁV-START és a V-Busz Veszprémi Közlekedési Kft.
- MÁV és az ELTE
- MÁV és az MVM
- MÁV-START és a Kecskeméti Közlekedési Központ
- MÁV és a Semmelweis Egyetem
- Hatoldalú együttműködés Debrecen térségének közösségi közlekedésfejlesztése érdekében

### DIGITÁLIS

#### MÁV app

- Bevált az applikáció átnevezése, és az erről szóló nyári kampány is sikeres volt: az eladott jegyek száma a kampányidőszakban 27%-kal nőtt. Az év végén az applikáció a 250. ezredik letöltőjét köszönthette, az összes felhasználók száma pedig meghaladja a 405 ezret.
- Decemberben bérletvásárlási funkcióval bővült az app.

#### Közösségi kommunikáció

- Januárban elindult a MÁVINFORM Facebook-oldala, amely havonta átlagosan 400 ezer embert ért el 2019-ben, az oldalt több mint 39 ezren lájkolták már.
- A szintén 2019-ben indított MÁV Facebook-oldal követőinek száma pedig meghaladja a 38 ezret.

### TESTKAMERA

- 103 db testkamera beszerzése a jegyvizsgálói bántalmazások csökkentésére.

### FELÚJÍTÁSOK

- A legforgalmasabb állomásokat érintő, 2023-ig tartó 50 megújuló állomás projekt felújítási programban az év végéig 12 állomáson és megállóhelyen – többek között Kőbánya-Kispesten, Kőbánya alsó, Zuglón, Sárváron és Miskolc-Tiszai pályaudvaron – is befejeztek a nagyobb munkálatok.

#### További felújítások

- Több vasúti gyalogos-aluljáró is megszépült, zajvédő falak épültek ki.
- A vasútállomások rendben tartása érdekében állomási gondnoki rendszert lett felállítva.
- A szegedi vasútállomás ügyfélcentrumának felújítása.
- Új családi váró kialakítása Debrecen állomáson.
- Kihelyezésre kerültek a Keleti pályaudvar mellett, a Nyugati és a Déli pályaudvarok, illetve Debrecenben és Szolnokon is modern, LED-falás kialakítású utastájékoztató táblák.
- Április óta nincsenek dízel tolatómozdonyok a Déli pályaudvaron.
- HÉV: 3 vonalon 8743 méter pálya felújítása.



**Részt vennétek Ti is a vállalat megújításában? Mindig is úgy éreztétek, nagyszerű szakmai javaslataitok vannak, de nincs lehetőségetek megvalósítani őket a hagyományos vállalati keretek között?**

2020 februárjában ismét elindul az INNOMÁV pályázat! A MÁV Zrt. Humán Erőforrás Vezérigazgató-helyettesi Szervezetének kezdeményezése másfél éve azzal a céllal indult, hogy a vasúttársaság működését támogató innovatív hagyományt teremtsen, és lehetőséget biztosítson a vállalattal kapcsolatos újító gondolatok felélesztésére, ösztönzésére, összegyűjtésére és megvalósítására.

Az INNOMÁV 2020 innovációs ötletpályázat fővédnöke dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója. Fontos számára, hogy a munkavállalók javaslataikkal a MÁV-vállalatok egységes megjelenését, arculatát és minőségi szolgáltatások lehetőségeit juttassák el a vezetés felé. A leányvállalatok munkavállalói javaslatainak, megoldásainak a megismerése az utaselégedettség növelését biztosíthatja számunkra. Az idei évben a MÁV Zrt. mellett, a MÁV-START, a MÁV SZK és a MÁV FKG vállalatok munkavállalóinak pályázatait várjuk.

Minden vállalat külön-külön, a saját INNOMÁV 2020 felületén gyűjti és értékeli az innovációs csapatok által beküldött pályázatokat. Az innovációra jelentkező csapatok többfordulós rendszerben vesznek részt a pályázatban és a vállalatok legjobb csapatai az INNOMÁV Gálán találkoznak egymással, ahol bemutathatják javaslataikat és elképzeléseiket a vállalatok felső vezetőinek és a meghívott szakmai vezetőknek. Ha érzel magadban annyi vállalkozó kedvet, hogy ötletedet beküld és kidolgozd, akkor figyeld a felhívásunkat és jelentkezz!

További információk:  
[www.mavcsoport.hu/innomav-2020](http://www.mavcsoport.hu/innomav-2020)

## EDUCATIO Nemzetközi Oktatási Szakkiállítás

A MÁV idén ötödik alkalommal vett részt kiállítóként az Educatio Nemzetközi Oktatási Szakkiállításon. Az idei többnapos seregszemlén több mint 150 kiállító és több mint 53 ezer látogató vett részt. A továbbtanulni szándékozó diákok és érdeklődők közel 50 felsőoktatási intézmény standján, illetve különböző előadások keretein belül tájékozódhattak az oktatási intézményekről, a továbbtanulási lehetőségekről, a vállalatok által nyújtott lehetőségekről, valamint a kiállítók képviselőivel beszélgetve alkalmuk nyílt elképzeléseiket közös útra terelni. A kiállítás első napján húszperces előadás keretében Almási Zoltán mérnök kollégánk, (PFT Főnökség Kecskemét) személyes tapasztalatait és élményeit osztotta meg a vasúttársaságnál végzett munkájáról. A prezentáció után az érdeklődők standunkon személyesen is kérdezhettek az előadó kollégánktól, és megismerkedhettek a vállalatcsoportunk által nyújtott lehetőségekkel is.



## A Munkavállalói Ajánlási Program sikerei Interjú Kovács Tamás humánerőforrás-gazdálkodási igazgatóval

**Mikor indult a MÁV-csoportnál a Munkavállalói Ajánlási Program és hogyan működik?**

A Munkavállalói Ajánlási Program (MAP) 2017 júliusában indult. A programot a – hagyományos toborzási módszerek mellett – a MÁV, MÁV-START, MÁV Szolgáltató Központ, MÁV FKG, MÁV-HÉV működteti.

A MAP lényege, hogy a meghirdetett munkakörök betöltésére munkatársaink tapasztalatára támaszkodva keressünk új jelentkezőket a meghirdetett és az ajánlási programba bevont állásokba, hiszen ők ismerik a legjobban a szervezetet, a munkahelyi elvárásokat, körülményeket. Az ajánlott jelöltek a többi pályázóval azonos módon vesznek részt a kiválasztási folyamatban, de ha az így ajánlott ismerős, barát, rokon felvételt nyer a meghirdetett munkakörbe, próbaideje lejártá után az őt ajánló munkatársunk bruttó 35 000 Ft juttatásban részesül. További bruttó 40 000 Ft ajánlási díj jár, ha az ajánlott munkavállaló munkaviszonya a felvételt követő egy év múlva is fennáll, azaz összesen bruttó 75 000 Ft-ot érhet egy sikeres ajánlás. 2020. évben ez az összeg 50-50 ezer Ft-ra emelkedik, azaz bruttó 100 000 Ft ajánlási „bónuszt” kaphat a sikeres ajánló.

**Mi a feltétele a programban való részvételnek?**

Azt, hogy melyik meghirdetett munkakör vesz részt az ajánlási programban, a vállalatok maguk döntenek el. Az álláshirdetés jelentkezési felületén ez egyértelműen kiderül abból, hogy megjelenik-e a munkavállalói ajánlási programra vonatkozó kérdés.

Ahhoz, hogy az ajánló az ajánlási programba bekerülhessen, az szükséges, hogy az ajánlott jelölt az állásra történő jelentkezés során a jelentkezési felületen, az önéletrajza feltöltése mellett jelölje meg, hogy munkavállalói ajánlással jelentkezik, és adja

meg az ajánlója nevét. Az ajánló munkatársnak pedig csupán egy kitöltött ajánlószelvényt kell eljuttatnia az adott munkakörhöz felvilágosítást adó – a felhívásban/hirdetésben megjelölt – humán munkatárshoz, legkésőbb az ajánlott jelölt jelentkezését követő 10. napig. Az ajánlási szelvény elérhető a humán ügyfélszolgálati irodákban, a humán partner kollégáknál, és az internetről is letölthető a <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/munkavallaloi-ajanlasi-program> oldalról. Ugyanezen az oldalon részletes tájékoztatás is elérhető a programról, az abban való részvétel feltételeiről.

**Van átjárhatóság az ajánlásban a MÁV vállalatai között?**

Jelenleg még mindenki csak a saját vállalatához ajánlott új munkatárs után részesülhet a juttatásban, de az érintett leányvállalatok szakembereivel már azon dolgozunk, hogy az idei évben lehetővé tegyük, hogy a programban részt vevő társaságoknál az ajánlási program „átjárható” legyen, azaz például a MÁV munkavállalója a MÁV-START-hoz történt sikeres ajánlás után is részesülhessen a juttatásban.

**Mennyire sikeres a MAP? Hány munkavállaló élt az ajánlás lehetőségével, illetve hány új munkavállaló dolgozik a MÁV-csoportnál a programnak köszönhetően?**

A munkavállalói ajánlás egy nagyon hatékony toborzási csatorna. Néhány adat az eddigi eredményekről: eddig összesen a program keretében több mint 1800 ajánlás érkezett, s az ajánlott személyekből 720-at vettünk fel, mintegy 130 jelölt esetében pedig még folyamatban van a kiválasztás. Azt gondolom, ez nagyon jó arány, és a számok azt mutatják, hogy az így felvett kollégák lemorzsolódása is jóval alacsonyabb a hagyományos toborzás útján felvetteknél.

Szabó Bálint



## Hatékony az új munkavállalók integrálásában

2019. évtől a humán terület az újonnan érkező munkatársak hatékony beilleszkedését különböző programokkal, folyamatosan támogatja. A Szervezetfejlesztés és a Humán partner szervezetek együttműködésével az új munkatársak novembertől kézhez kaphatják új kiadványunkat, az Útikalauzt. A kiadványok a központi irányítás szervezeteihez érkező, illetve a pályavasúti igazgatóságok új munkavállalóinak mutatják be a vasútvállalat működésének sajátosságait, a szervezeti kultúra elemeit. A humán partnerek a belépőcsomag elemeként a belépés napján adják át az Útikalauz munkavállalói kézikönyvet, támogatva a hatékony eligazodást, a munkavégzéshez szükséges információk megszerzését. Azon munkavállalók, akik belépésüket követően vasútszakmai képzésen vesznek részt, az Orientációs nap keretében kapják kézhez a kiadványt.

## Vezetői Mappa

Útmutató a sikeres vezetői munkához

A mindennapi vezetői munkához szükséges legfontosabb információkat egy „kötetben”, újszerű megoldásokkal juttatjuk el a vezető munkatársakhoz.

A Humán erőforrás-vezérgazdát helyettes szervezet összegyűjtötte a vezetői tevékenységekhez kapcsolódó témaköröket, amelyek az eredményes vezetői tevékenység ellátásához, a munkavállalók irányításához és a vezetői szerepkörök, kompetenciák fejlesztéséhez járulnak hozzá. A Vezetői Mappa elsőként elektronikus formában lesz elérhető, számítógépen és mobiltelefonon. A kiadvány rendszerezett szervezeti tudást ad át, amely segíti a hétköznapi során felmerülő kérdések azonnali megválaszolását.



## Babakalauz

A Vállalati érték menedzsment szervezet elkészítette a MÁV Zrt. Babakalauzát, amelynek célja, hogy hasznos információkkal segítsen a várandósság, illetve a gyermek megszületése utáni távollét időszakában a vállalati és hivatalos ügyek intézésében. A Babakalauz – követte a jogszabályi és adóváltozásokat – évente megújítjuk. A 2020-as Babakalauz az idei jogszabályi változások átvezetésével az első negyedévben jelenik meg, és elérhető lesz a Humán Ügyfélszolgálati Irodákban, illetve a humán partnereknél.

## Sikeres volt az első Bababörze

Bababörzét tartottunk a budapesti MÁV Székházban. Az országosan meghirdetett akcióra számos területről érkeztek vasutas kollégák, hogy megváljanak a gyermekeik által már nem használt ruháktól, játékoktól. A vásár megfelelő fórumot biztosított a tapasztalatcseréhez az eladó, és a vásárolni betérő munkavállalók részére egyaránt, egy jó hangulatú délután keretén belül. A programot 2020 tavaszán az ország több pontján, illetve a MÁV Székházban is folytatjuk!



## Teled a család!

A Tóth család



December végén három nagycsalád pihenhetett Zalakaroson. A MÁV-csoport Teled a család! címmel sorsolásos nyeregyjátékot hirdetett nagycsaládos munkavállalóinak a Vasutas Önkéntes Támogatási Alap Egyesület felajánlása alapján. A nyeregyjátékon a MÁV-csoport bármely nagycsaládos munkavállalója részt vehetett. A három nyeregy: egy-egy családi pihenés 2019. december 27. és 30. között félpanziós ellátással a Hotel Forrás Zalakaros Classic apartmanjaiban, az egész család részére napi fürdőbelépőkkel.

A nyeregyjátékra 318 érvényes jelentkezés érkezett. A nyertesek közjegyző előtti sorsolása 2019. december 9-én a MÁV Székházban történt. A Teled a család! 2019. évi nyertesei:

Hock István Krisztián vonali tolatásvezető, Tóth László Róbertné tervezőmérnök és Szabó Sándor rendelkező forgalmi szolgálattevő.

## Egy kolléga megsegítésére több mint 2 millió forintot gyűjtöttek össze a vasutasok

A 2019 októberében Mallorca szigetén eltűnt magyar testvérpár édesanyja kolléganőnk, Petró Katalin részére november elején kértük a munkatársak segítségét a baleset következményei kapcsán fellépő költségek enyhítésére. A vasutas-társadalom már sokszor bizonyította együttműködésének

erejét. A felajánlásokból összesen 2 233 200 Ft adomány érkezett. A mostani eset is remekül bizonyítja, hogy ha összefogunk, jelentős segítséget tudunk nyújtani kollégáinknak. A hozzájárulók segítségét munkatársunk nevében is nagyon köszönjük!



## Gyerekhang a MÁV-nál

A MÁV idén is csatlakozott az UNICEF Gyerekhang kampányához, amellyel a gyermekjogok fontosságára hívta fel a figyelmet a vasúttársaság is. Az UNICEF Gyerekhang kampány részeként a Nyugati, a Keleti és a Déli pályaudvaron; Kelenföld és Kőbánya-Kispest vasútállomáson, valamint a MÁV-HÉV Batthyány téri végállomásán – Biber Anett, a MÁV szóvivőjének rövid bevezetőjét követően – gyerekek tájékoztatták a legfontosabb gyermekjogokról az utazóközönséget. A hangos tájékoztatás mellett Budapest elővárosában 63 FLIRT motorvonat és 50 IC kocsik monitorjain a Gyermekjogok világnapjának grafikája jelent meg.



**30 ÉVES A GYERMEKJOGI EGYEZMÉNY** 2019-ben is 41 millió gyermek szorul azonnali segítségre. **Ta mit tevesz?** Adományozz! A legkisebb támogatás is életet menthet! [www.unicef.hu/segitek](http://www.unicef.hu/segitek)

## B. Braun-különdíjat kapott a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft.

2019-ben a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. nyerte el a B. Braun-különdíjat, és a vele járó egymillió forintos elismerést, amely a Medicina évkönyv kiadásához kapcsolódó, évek óta zajló pályázati megmérettetés. A díjátadásra 2019. október 8-án, a Hungexpon, a Medicina Konferencia első napját követő galaesten került sor. A díjat dr. Pásztélyi Zsolt ügyvezető vette át.

A zsűri elnöke, dr. Velkey György, a Bethesda Kórház főigazgatója, a Kórházszövetség leköszönő elnöke ekként méltatta a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. munkáját: „A Társaság a Medicina kórházi pályázatokon minden évben részt vesz, adatszolgáltatása megbízható, reális. Sajátos szerepére és egyedi belső szerkezetére tekintettel a többi pályázó egészségügyi intézménnyel nehezen egybevethető a teljesítménye. A Kft. minden szempontból elismerésre méltóan működik, gazdálkodása kiegyensúlyozott, szervezettsége és szabályozottsága átlag feletti, emberierőforrás-gazdálkodása megfelelő. A nehezebb infrastrukturális feltételeit a megbízható működtetés és irányítás kompenzálja.”



## TB-ellenőrzések a MÁV-csoport vállalatainál

Az elmúlt időszakban helyszíni, 5 éves átfogó társadalombiztosítási ellenőrzésre került sor a MÁV-csoport vállalatainál a Magyar Államkincstár Budapest Főváros Kormányhivatala részéről. Az ellenőrzés során a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV SZK Zrt., a MÁV FKG Kft., a MÁV-HÉV Zrt. és a Záhony-Port Zrt. társadalombiztosítási ügyintézési feladatainak szabályszerűségét vizsgálták. Az ellenőrzések célja a számfeljegyzéseknél történt elvi és egyedi problémák feltárása

volt (a kifizetőhelyek törvényességi működése; a betegségi/baleseti ellátások elbírálásának, kifizetésének rendje; a biztosítottak be illetve kijelentésének ellenőrzése). A hatósági ellenőrzés során mindent rendben találtak. Az átfogó ellenőrzés eredményeként megállapítható, hogy a MÁV-csoport vállalatok a társadalombiztosítási ügyek lebonyolítása során maradéktalanul a munkavállalók érdekeinek megfelelően járnak el.



## Interaktív baleset-megelőző foglalkozások általános iskolás gyermekeknek

A MÁV 2019 novemberében indította el kisiskolásoknak szóló baleset-megelőzési programját, amelynek keretében Pécsen, Szegeden, Debrecenben, Szombathelyen, Miskolcon, valamint Budapesten tartottak foglalkozásokat, mintegy 200 gyermeknek. A programról annak megalkotója, Benke Máté, a MÁV közlekedésmérnök végzettségű humánpolitikai szakértője számolt be.

Az oktatáson a gyermekek felpróbálhatják a vasutas egyenruhát, használhatják a jelzőtárcsát. Megismerkedhetnek a vasúttársasággal, és nagy eséllyel szerethetik meg a MÁV-ot mint a környezetbarát és a legbiztonságosabb közlekedési ágazat zászlóvivőjét.

A programok a MÁV Zrt. hat területi igazgatóságának otthont adó városok egyes általános iskoláiban zajlottak le, a közel kétórás foglalkozáson részt vevő gyermekek mindegyike MÁV-os ajándékcsomagot és ajándék belépőjegyet vehetett át a budapesti Minipolisz játékvárosba, ahol a MÁV 2018-ban létesült standját is birtokba vehetik majd. A Kisiskolás Programot 2020-ban országos szinten folytatjuk.

*Benke Máté*

A vasúti átjárókban bekövetkezett balesetek teljes egészében elkerülhetőek lennének, ha a közlekedők fokozott figyelemmel, a KRESZ szabályainak betartásával keltnék át a vágányokon. Véleményem szerint az ezzel kapcsolatos edukációt már egészen kis korban kell elkezdni. Ennek a gondolatnak a mentén került kialakításra a Kisiskolás Program, amelynek célja, hogy olyan ismeretekkel és magatartásformákkal ismertesse meg a második osztályos gyermekeket, amelyek birtokában csökkenhetnek a közlekedési balesetek – kiemelten a vasúti átjárókban, hosszú távon pedig javulhat a közlekedési morál. A program az élménypedagógia eszközeit használja, és három fő célt fogalmaz meg: helyes magatartásformák átadása a kulturált közlekedésért, konkrét szabályismeret megtanítása, és a vasút megszerettetése. A programon játékos feladatokon keresztül foglalkozunk a behelyezett fülhallgató és az okostelefon rejtette veszélyekkel, a kijelölt vasúti átjárók használatának fontosságával.



## Életeket ment

**Adj vért, és ments meg 3 életet! – hangzik a jól ismert mondat. Lindmayer Antal évente több mint 10 alkalommal teszi ezt meg trombocitadonorként. Tevékenységével már több száz emberéletet mentett meg, ezért a MÁV karácsonyi rendezvényén Hétköznapi Hős kitüntetést vehetett át a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójától. A MÁV SZK rendszermérnökével Benke Máté beszélgett.**

### **Mivel foglalkozol a MÁV SZK-nál?**

Csapatom és én üzemeltetjük az INKA projekt keretében bevezetett SAP ERP rendszert, amely a MÁV-csoport számos folyamatát fogja össze egy nagy, közös rendszerbe: a műszaki területek folyamatait, a megrendelést, a számlázást, a tárgyi eszköz-nyilvántartást és számos egyéb pénzügyi/gazdasági folyamatot. A rendszerben tárolt valós adatok segítségével könnyebbé válik a döntéshozatal, ami a hatékonyságot nagyban növeli. Ez egy eléggé sokrétű feladat, mert nemcsak magát az SAP-t üzemeltetjük, hanem annak minden egyes komponensét, azaz magát az SAP-rendszert, az adatbázisát, az operációs rendszert, a virtuális szervereket, és az adattároló rendszert is.

Az üzemeltetésen kívül a napi feladataink közé tartozik a hibák megoldása is. Ha például lassul a rendszer, vannak olyan eszközeink, amikkel javítani tudunk annak performanciáján. Igyekszünk mindig egyszerűsíteni, ezért scriptekkel dolgozunk, amelyekkel munkaerőt és munkaidőt spórolhatunk meg a cégnek és magunknak. Így SAP-n kívüli fejlesztési feladataink is vannak.

Azt vallom, hogy nálunk épp ugyanolyan nagy fegyelem van szükség, mint a nagyvasúton, hiszen ha van egy leállás vagy lassulás, akkor az több ezer ember munkavégzését akadályozza.



### **Mindig érdekelt a programozás?**

Gimnazista koromban kezdtem fejlesztéssel foglalkozni. Később ezt a tudást adatbázisok kezelésével bővítettem, innen „csábítottak át” az üzemeltetés területére.

**Hétköznapi Hős kitüntetést kaptál, mert évente legalább 10-szer adsz trombocitát. Hogyan zajlik a folyamat, mert ha jól értem, ez nem egy szokványos véradás.**

Az ezzel kapcsolatos kalandjaim nem indultak túl zökkenőmentesen. (nevet) Amikor először adtam vért, rosszul lettem, majdnem elájultam.

A második alkalommal kizártak, mert nem volt elegendő vörösvérsejtem. A kezdeti nehézségeket követően belejöttem, és évente körülbelül négyszer adtam vért. Később jelentkeztem csontvelő-, és őssejtadonornak is. Ekkor kérdezte meg az egyik doktornő, hogy nem szeretnék-e trombocitát adni, amibe örömmel belementem. Egyébként ez egy körülbelül 1,5 órás folyamat, és valóban eltér a véradástól. A legnagyobb különbség talán az, hogy itt a levett vért visszakapom, mindössze a trombocitákat szűrik ki egy berendezéssel. Ezért is hosszabb a folyamat egy megszokott véradásnál.

### **Tudhatod, hogy kiket mentettél meg?**

A szabályozás miatt a donorok nem ismerhetik azokat, akiket segítettek, de többször volt már olyan, hogy elmondták, most éppen egy csecsemőt vagy egy transzplantáción át esett embert mentettem meg a vérkészítménnyel. Ha valakinek megbetegszik egy szerette, fohászkodik, hogy megmeneküljön, hogy legyen valaki, aki segít neki. A véradás nem több, mint egy ilyen távolról jött segélykiáltás „meghallása”.

### **Lehet tudni, hogy körülbelül hány embernek elegendő ennyi trombocita, amelyet év közben adsz?**

Ezt nem lehet pontosan megmondani, de százas nagyságrendű azon emberek száma, akiket segíthettem.

### **Mindig az a benyomásom, hogy a vasutasok nagyon segítőkészek. Szerinted, aki ide jön dolgozni, abban benne van ez a „segítő” szemlélet? Mit gondolsz, kik lehetnek még hétköznapi hősök nálunk?**

Szerintem abból lehet hős, aki a korábban említett távoli, vagy közvetlen segélykiáltásokat meg tudja hallani. Esetünkben lehet ez akár egy jegyvizsgáló vagy egy jegypénztáros, akinek van füle és szándéka, hogy segítsen. Úgy érzem, a legtöbben ilyenek vagyunk a MÁV-nál. Egyébként több vér-, vagy trombocitaadó kollégának is elküldtem a kitüntetésemet, hiszen ezt a díjat mindannyiunk, sőt minden segíteni tudó MÁV-os nevében vettem át.

Benke Máté

**Lindmayer Antal 2015 augusztusa óta dolgozik a MÁV Szolgáltató Központnál. Jelenleg rendszermérnök, és az SAP bázis csoportvezetője. 4 gyermek édesapja. Feleségével, fiával és 3 lányával Etyeken élnek. Kisfia vasútrajongó, a terepasztal-építés a közös hobbijuk. Antal saját maga építi a házát, mert hisz az önálló, színvonalas munka jelentőségében. A kollégáitól is ezt a szemléletet várja el, ebben igyekszik példát mutatni nekik.**

## A MÁV-START-on belül szerveződik újjá az Utasellátó

Az utóbbi évekre jellemző bizonytalanságnak vége, a vállalaton belül épül újjá az Utasellátó, hogy a régi hírnevéhez újra méltó legyen.

A MÁV-START célja egy olyan komplex szolgáltatásfejlesztés, amely nemcsak hazai, hanem nemzetközi szinten is minőségi előrelépést jelent. Ehhez azonban nemcsak a forrás megteremtése szükséges, hanem a közös munka, amely már meghozta az első sikereket. Ilyen például az étkezőkocsik újraindítása, amelynek tavaly nyári balatoni próbaidőszaka kiemelkedően jól sikerült, azóta pedig már több nemzetközi járaton is az utasok rendelkezésére állnak. A nemzetközi közlekedési trendek azt mutatják, hogy egyre többen használják az éjszakai vasúti járatokat a repülőgépek helyett. Ezzel lépést kell tartania a MÁV-START-nak is a háló- és fekvőkocsi fejlesztésével. A MÁV-START vezetésének célja, hogy az Utasellátó régi hírnevéhez méltó legyen. Ehhez fontos lépés, hogy minden, az Utasellátóhoz kapcsolódó, jelenleg több külső partnerhez tartozó tevékenységet is visszaszervez a vállalat, és új szervezeti egység alatt egyesíti, újraszervezi azokat. Új célokat is kijelölt a menedzsment, minden fekvő-, háló- és étkezőszolgáltatás visszakerül, valamint új járatok indítása és új desztinációk elérése.

A MÁV-START továbbra is számít az Utasellátó-munkatársakra, számít a munkájukra, és szüksége van az újjászervezéshez szükséges személyes tapasztalatokra és javaslatokra, továbbá kijelölte az irányt egy új és európai minőségű Utasellátó eléréséhez. A folyamat legelső lépéseként múlt év december 5-én a MÁV-START vezetése munkavállalói fórumot tartott az Utasellátó munkavállalói számára, az aktualitások, a jövőbeni tervek és célok közvetlen egyeztetése érdekében. A fórumon szakszervezeti képviselők is részt vettek, akik felszólalásukban üdvözölték a döntést, és támogatásukról biztosították a vezetőséget.

A munkavállalói fórum óta eltelt időszak eseményeiről kérdeztük Dr. Kormányos Lászlót, a MÁV-START Szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettesét.

**Hol tart jelenleg az Utasellátó újjászervezésének folyamata?**

Az újjászervezés komplex feladatterve elkészült, ez tartalmazza az összes szükséges lépést az átalakításig, beleértve a MÁV-START Zrt. SZMSZ-ének szükséges módosítását, valamint humánerőforrás-oldalról a munkavállalókkal kapcsolatos összes feladatot. A szervezeti átalakulás reálisan az I. félév végére megvalósulhat úgy, hogy az új szervezet működőképesen feláll. Ebben a folyamatban meghatározó volt az a szakasz, amelyben az Utasellátó munkatársait közvetlenül szólítottuk meg. A kollégák – lehetőséget kapva az anonimitásra is – javaslatokat, ötleteket, véleményeket tehettek. Sok hasznos észrevételt kaptunk, amelyek az Utasellátó újjászervezését fogják segíteni, illetve közvetlenül megtapasztalhattuk az Utasellátónál dolgozók elkötelezettségét. A kollégák véleménye nagyon fontos, ezúton is köszönjük nekik, hogy megosztották velünk.

A jelenlegi szakaszban mélyebben megismerkedünk az Utasellátó működésének folyamataival. Megkezdjük annak felmérését, hogy milyen konkrét intézkedések, milyen erőforrások szükségesek ahhoz, hogy a megnövekedett feladattételeket elvégezhessük. A háló- és fekvőkocsi-szolgáltatást, az étkezési szolgáltatást a jövőben saját hatáskörben végezzük, erre megfelelően fel kell készülnünk. A mostani tehát egy szintén nagyon fontos szakasz, ez a stabilizációs időszak. Olyan adottságoknak kell rendelkezésre állniuk, amelyek mellett az Utasellátó nagy biztonsággal és jó minőségben el tudja majd látni a feladatait.

**Növekszik a humán erőforrás-igény is?**

Igen, a következő lépés a humán erőforrás területe lesz. A megnövekvő feladatok miatt természetesen megnövekszik a terület humán erőforrás-igénye is. Új kollégákat fogunk felvenni, és maximálisan számítunk a meglévők munkájára és szakértelmére. Tehát, aki ma háló és fekvőkocsi-kalauz, ugyanúgy viszi tovább ezt a feladatot, de a megnövekedett feladatok miatt szükséges lesz a többletlétszám. Aki pedig ma az étkezőszolgáltatásban dolgozik, továbbra is megmaradnak a feladatai, hiszen a járatok nem változnak, sőt, nagyszámú pluszjáratunk lesz. A célunk az, hogy az új szervezet úgy álljon fel, működését úgy kezdje meg, hogy utasaink maradéktalan és minőségi kiszolgálásához minden feltétel készen álljon. Látni kell, hogy naponta a szolgáltatások tekintetében kétszeresére nő azon járatok száma, amelyeken háló-, fekvő-, vagy étkezőszolgáltatás szükséges, ez komoly bővülés. Ehhez jön még a Balatonra, és az egyes kiemelt időszakokban belföldi vagy nemzetközi (pl.: Advent) viszonylatokra tervezett vonatokon az étkezőszolgáltatás biztosítása. Emellett készülni kell az IC+ projekt keretében készülő 1. osztályú bisztrókocsik forgalomba állására is,

amelyek biztosítani fogják a belföldi InterCity-hálózaton a fedélzeti vendéglátást. Ennek ellátásához megfelelő mértékű és minőségű humán erőforrást, infrastrukturális eszközöket, valamint szervezeti kereteket kell biztosítanunk. Ezen dolgozunk most.

„Sok hasznos észrevételt kaptunk, amelyek az Utasellátó újjászervezését fogják segíteni, illetve közvetlenül megtapasztalhattuk az Utasellátónál dolgozók elkötelezettségét.”

**A kollégák tehát elkötelezettek. Az átszervezéssel most újra lehet jövőképek is?**

Mindenképpen. Nagyon fontos a bizonytalanságot eloszlatni. Bízunk és számítunk meglévő munkatársainkra, szakértelmükre, elhivatottságukra. Hozzáállásuk elengedhetetlen a sikeres átalakulás folyamatában. Kiszámítható és javuló fedélzeti szolgáltatást fogunk nyújtani, kiszámítható és minőségi szolgáltatással, amely kiterjed a járművek műszaki állapotára is, a munkakörülményekre is. Az átalakulástól az egységes fedélzeti szolgáltatási színvonal javulását várjuk, hiszen ha egy kézben vannak a feladatok, akkor egységes színvonalat tudunk biztosítani Brassótól Zürichig, akár a járműfedélzeten az éjszakai utazások során, akár az étkezőszolgáltatásban. Mindehhez az kell, hogy mindannyian jól dolgozzunk saját területünkön. A menedzsment a stabilitást biztosítja ehhez, és bízunk abban, hogy minden dolgozó hozzáteszi a munkakedvét és a szakértelmét. Hamarosan megkezdjük az Utasellátó arculati megújítását is. Reméljük, hogy így a megújult szervezetet, a szakterületet még inkább magukénak érzik majd a munkatársak.

*Hum Krisztina*



## Kocsifelújítási program a MÁV-START-nál

Az IC+ kocsik gyártása mellett fontos a MÁV-START Zrt.-nek, hogy jelenlegi kocsiállománya is megfeleljen az utaskomfortnak és megfelelő színvonalú szolgáltatást nyújtson.

### DWA kocsik

Összesen 58 darab jó minőségű, részben légkondicionált, ülőhelyes, termes személykocsi, többnyire belföldi IC-forgalomban, de nemzetközi vonatokban is közlekednek. 1994–1995 közötti gyártás, azaz műszaki és esztétikai javításuk éppen esedékessé vált. Huszonnégy kocsi esetében csak légjavító van, melynek hűtőteljesítménye alacsony. Gyárilag nincs bennük 230 voltos USB-csatlakozó, nincs elektronikus utastájékoztató és nem volt zárt rendszerű WC.

A korszerűsítés tartalmazza az új 230 voltos USB-csatlakozók kiépítését, az új ajtóvezérlést, az ajtók teljes mechanikus felújítását, a szelektív hulladékgyűjtőket, a homlokátjáró szinkronműködést, a padlóra kompozit helyett szőnyegborítást, a nagyobb felületű asztalok és a teljes külső-belső arculat frissítését. Az utasok megelégedettségét szolgálja a hálózati csatlakozó, a korszerű ajtó, a szinkron üzemű átjáróajtó, melyhez új megjelenés is társul. Az első jármű tervezett átadása 2020-ban várható, míg az utolsó felújított darab várhatóan 2023-ban áll forgalomba, a forrás rendelkezésre állása esetén.

### DVJ kocsik

Az 50 darab, teljes mértékben légkondicionált, ülőhelyes, fülkés személykocsik egyaránt belföldi és nemzetközi forgalomban használjuk. 1997–1998 között gyártották őket, műszaki és esztétikai javításuk már esedékessé vált. Gyárilag nincs bennük 230 voltos és USB-csatlakozó, nincs elektronikus utastájékoztató, így ezen utaskomfort-javító tulajdonságokra koncentráltak a felújítás során.

A korszerűsítés hasonló a DWA kocsikhoz: új 2230 voltos és USB-csatlakozókat építettek be, új ajtóvezérlést kapnak a kocsik, az ajtók teljes mechanikus felújítása is megtörténik, szelektív hulladékgyűjtőket helyeznek ki, a homlokátjáró szinkronműködésessé válik, a padlóra kompozit helyett szőnyegborítás kerül, és teljes külső-belső arculatfrissítést kapnak a szerelvények.

Az első felújított jármű már forgalomban van, az utolsó jármű tervezett átadása 2022-re várható.

A felújítási programban a CAF kocsik is részt vesznek, ezek felújításával egy külön cikkben foglalkozunk.

Molnár Zsolt

## Megújulnak a Talent motorvonatok

Tavaly decemberben Székesfehérváron bemutatkozott az első olyan felújított Talent motorvonat, amely már megkapta a MÁV-START kék-sárga-fehér járműarculatát. A jelentős karbantartásnak köszönhetően a korábbinál megbízhatóbb lesz mind a tíz szerelvény. A vonat már rögtön forgalomba is állt Győr és Bécs között.

A MÁV-START által üzemeltetett tíz Bombardier Talent motorvonat szervizelése és annak hosszú távú megoldása a vasúttársaság számára kiemelten fontos. Ezért első lépésként, tavaly áprilisban a MÁV-START, a MÁV Vagon és az ÖBB két évre szóló szerződést kötött, hogy a Győr és Bécs közötti eurégiós közlekedésében használt Talentek nagyjavítása, konstrukciós hibáinak megszüntetése, valamint gazdaságos és hatékony fenntartása mielőbb rendeződjen.

Tavaly októberben a Győr–Hegyeshalom vasútvonalon forgalomba állt az első felújított, a MÁV-START, a MÁV Vagon és az ÖBB szakemberei munkájának köszönhetően nagyszervízen átesett Talent típusú villamos motorvonat. A javítás és felújítás kiterjedt többek között a forgóvázra, a fékrendszerre, a mozdonyvezetői fülkére és az utastérre egyaránt. Ez utóbbiban a tolóajtók, a lépcsők, a klímaberendezések, az ülések és a WC-k újultak meg. Az első jármű még az eredeti, piros külső festés megújításával közlekedik.

A MÁV-START a Flirt motorvonatokról már jól ismert színvilágnak megfelelő megjelenéssel látta el a második vonatot, és a következő felújítások során a többi jármű külső megjelenése is megújul, és a külső feliratok módosítása is megtörténik. A Győr–Hegyeshalom–Bécs között EuRegio-járatként közlekedő Talentek, nemcsak frissebb, korszerűbb belsővel, hanem tetszetős külsővel is az utasok szolgálatába állhatnak. Az ütemterv szerint kéthavonta készül el egy-egy motorvonat.

**Kerékgyártó József, a MÁV-START vezérigazgatója** a székesfehérvári eseményen elmondta, a 10 Talent motorvonat felújításának köszönhetően, az új külső dizájn mellett az utazási komfort és a járműstabilitás is jelentősen javulni fog. Az első kettőt követően a harmadik felújított Talent már a jövő év elején forgalomba állhat. Mint mondta, 2020 végére fejeződhet be a flotta megújítása, utána már a jelenleginél megbízhatóbban, akár 80-90 százalékos üzemkészséggel közlekedhetnek. Hozzátette, a járművek 4 Bécsbe közlekedő Flirtet válthatnak ki, amik a budapesti elővárosi vonalakra kerülhetnek. A vezérigazgató kitért rá, hogy 2022 végére az új KISS-eknek köszönhetően, az eddig Flirtekkel együtt, a főváros teljes elővárosában modern motorvonatokkal lehet majd utazni.

Jelenleg a MÁV VAGON szakemberei a járműtető újraszigetelése során elvégzik a motorvonatok tetőelemeinek újraszigetelését a beázások megszüntetésének érdekében; megtörténik a MÁV-START színtervei alapján a külső és a feliratok módosítása, új típusú mozdonyvezetői széket, valamint a FLIRT motorvonatoknál alkalmazott korszerű légsűrítőt, nyomkarimakenő berendezést és a hajtásellenoldali csapágyfedélbe földelőgyűrűket építenek be; valamint az ÖBB Talent vonatoknál alkalmazott, módosított tengelyrögzítéssel ellátott léghengereket és osztott kivitelű féktárcsákat szerelnek fel.

Molnár Zsolt

## Decemberben elismerésben részesültek a MÁV-START munkatársai

2019. december 12-én, a MÁV Székházban adták át a MÁV-START Zrt. év végi elismeréseit, melyeket ünnepélyes keretek között a MÁV-START vezetőitől vettek át kitüntetett munkatársaink.

Kollégáinknak gratulálunk, munkájukhoz jó egészséget és további sikereket kívánunk!

### Vezérigazgatói dicséretben részesült:

- Bankó-Buttkai Tünde**  
beszerzési koordinátor, Beszerzési Igazgatóság
- Fontos József**  
műszaki szakértő, Műszaki Igazgatóság
- Karádi Győző**  
személyszállítási technológus szakelőadó, Működésfelügyelet
- Kasza-Kovács Eszter**  
beszerzési igazgató, Beszerzési Igazgatóság
- Pál György**  
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Pécs
- Zombori Attila**  
gyártástervező, Vasúti Járőjavítás

### Vezérigazgató-helyettesi dicséretben részesült:

- Csehó Róbert**  
marketingkommunikációs koordinátor, Marketing és utastájékoztató
- Gajdacsik Gábor**  
mozdonyvezető, TSZVI Budapest
- Magyaros János**  
járműszerelő, JBI Pécs
- Steinerné Utasi Erika**  
értékesítési szakértő, Értékesítési Centrum
- Szabó György**  
járműszerelő, JBI Budapest

### Igazgatói dicséretben, vezetői dicséretben részesült:

- Angyal András**  
járműszerelő, JBI Debrecen
- Aschenbrenner József**  
járműszerelő, JBI Budapest
- Balázs Loe Éva**  
számadó és jegypénztáros, TSZVI Pécs
- Bárkány Miklós**  
programalkalmazási szakelőadó, Informatika
- Bengi László Lajos**  
járműszerelő, JBI Debrecen
- dr. Bogyó Kitti**  
jogtanácsos, Jog

- Bozsits Zsolt**  
műszaki szolgáltatás üzletfejlesztési szakértő, Műszaki szolgáltatásértékesítés
- Conrádné Mádi Mária**  
kontrollingszakértő, Gazdasági Igazgatóság
- Csonka István**  
mozdonyvezető, TSZVI Miskolc
- Fain Csaba**  
kocsivizsgáló, JBI Budapest
- Fási Judit**  
információvédelmi szakértő, Biztonsági Igazgatóság
- Fodor József László**  
villamostekercselő, Vasúti Járőjavítás
- Frankó Gábor**  
mozdonyvezető, TSZVI Budapest
- Galambos Istvánné**  
nemzetközi személypénztáros, TSZVI Debrecen
- Gergely Edit Franciska**  
üzleti adminisztráció szakelőadó, TSZVI Budapest
- Havasi Gyula**  
mozdonyvezető, TSZVI Szeged
- Hegedüs László**  
gépészeti diszpécser, JBI Pécs
- Horváth Tibor**  
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen
- Horváthné Varga Tünde**  
általános ügyviteli előadó, TSZVI Pécs
- Hum Krisztina**  
kommunikációs szakértő, Kommunikáció
- Huszka István**  
járműszerelő, JBI Szeged
- Jancsó Zoltán**  
járműfejlesztő mérnök, Járőfejlesztési Igazgatóság
- Kántor Veronika**  
személyszállítási ügyeletes, TSZVI Debrecen
- Kassai Tivadar**  
általános karbantartó, JBI Miskolc
- Kenderesi Gábor**  
ellenőrzési szakértő, Belső ellenőrzés
- Kisné Sipos Eleonóra**  
általános ügyviteli előadó, TSZVI Budapest
- Kiss Csaba**  
mozdonyvezető, TSZVI Pécs
- Koczka Ferenc**  
műszaki szakértő, JBI Budapest
- Koltai Zsuzsanna**  
kocsigazdálkodó szakelőadó, TSZVI Szombathely
- Kozsa Tamás**  
közbeszerzési szakértő, Beszerzési Igazgatóság
- Lakatos András**  
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Szeged

- Linzenbold László**  
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Miskolc
- Lipthay István**  
vontatási utazószemélyzet-forduló szakértő, Üzemeltetési Igazgatóság
- Molnár Istvánné**  
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Budapest
- Nagy Dezsőné**  
általános ügyviteli előadó, TSZVI Szombathely
- Nagy Gábor Tibor**  
kocsivizsgáló, JBI Debrecen
- Nagy József**  
járműszerelő, JBI Szombathely
- Nehéz Balázs**  
infrastruktúrafejlesztési szakértő, Üzlet- és szolgáltatásfejlesztési Igazgatóság
- Németh Ferenc**  
kocsigazdálkodó szakelőadó, TSZVI Budapest
- Németh Gábor**  
kontrollingszakértő, Humán erőforrás igazgatóság
- Németh Zoltán Ferenc**  
menetrend-tervezési szakértő, Üzlet- és szolgáltatásfejlesztési Igazgatóság
- Ráski Dezső**  
járműszerelő, JBI Miskolc
- Rostás Zoltán Attila**  
mozdonyvezető, TSZVI Szeged
- Szabó Istvánné**  
számadó és jegypénztáros, TSZVI Szeged
- Szőrös Béla**  
járműszerelő, JBI Budapest
- Téglás Tibor**  
értékesítéstámogatási koordinátor, Értékesítési Igazgatóság
- Tomonyicka István**  
járműszerelő, Vasúti Járőjavítás
- Torbó József**  
kocsivizsgáló, JBI Pécs
- Tóth András**  
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen
- Tóth Ferenc**  
járműszerelő, Vasúti Járőjavítás
- Tratnyek Tibor**  
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Pécs
- Vas Edit**  
számadó és jegypénztáros, TSZVI Budapest
- Vasas Máté Csaba**  
nemzetközi személypénztáros, TSZVI Budapest
- Venczel Zoltánné**  
számadó és jegypénztáros, TSZVI Miskolc
- Zólmay Dénes**  
VIP-utaskísérő, Utasellátó

## Életbe lépett a 2019/2020-as új menetrend

December 15-től a 2019/2020. évi új menetrend szerint közlekednek a vonatok. Több viszonylaton a korábbinál sűrűbb és a jelenleginél gyorsabb eljutás vált lehetségessé így. A legfontosabb fejlesztésekről számolunk be.

Budapestről Veszprém érintésével óránként új InterCity vonatok indultak Zalaegerszegre (Göcsej InterCity) és Szombathelyre (Bakony InterCity) két órás váltásban, a jelenleginél jelentősen rövidebb menetidővel. A vonatok csak a nagyobb városoknál állnak meg, illetve Boba érintése nélkül közlekednek – így a jelenlegi menetrendhez képest 17–34 perccel rövidebb menetidővel fognak közlekedni, a Budapest és Zalaegerszeg közötti távot 3 óra alatt teszik meg.

Győr és Balatonszentgyörgy között InterRégió vonatokat indítunk, mely a térség városai közötti harántirányú kapcsolatot teremti meg, így menetrendváltástól Győr és Balatonszentgyörgy között a jelenleg közlekedő személyvonatok összevonásával és átalakításával InterRégió vonatokat indultak, kétóránként. A vonatok Győrből a Budapest felől érkező Railjet vonatokhoz csatlakozva indulnak, Celldömölk, Tapolca, és Keszthely érintésével érkeznek Balatonszentgyörgyre. Balatonszentgyörgyön mindkét irányban átszállási lehetőség nyílik a Budapest–Nagykanizsa gyorsvonatokra. Az InterRégió vonatokkal a jelenlegihez képest csaknem 30 perccel csökken az eljutási idő Győr és Balatonszentgyörgy között, a nyugat-dunántúli városok és a Balaton közötti kapcsolat számottevően javul. A vonatok korszerű Desiro motorvonatokkal fognak közlekedni, melyek légkondicionált, alacsony padlós, kerékpárszállításra alkalmas járművek.

Változott a menetrend a Budapest–Esztergom vonalon, napközben bővebb kínálat és egyenletesebb követés valósul meg. Óránként Z72-es és G72-es vonatok közlekednek, melyek félórás közlekedést biztosítanak Budapest-Nyugati és Esztergom között. Félóránként S72-es vonatok közlekednek Piliscsaba és Angyalföld között.

Budapest és Pécs között rövidül az InterCity vonatok menetideje, és új közvetlen InterCity vonatok járnak Budapest és Kaposvár között. A Budapest és Pécs között közlekedő InterCity vonatok menetideje a menetrendváltástól 8 perccel rövidebb lett. A Budapest és Kaposvár között közlekedő InterCity vonatok a menetrendváltástól a pécsi vonatoktól különválasztva közlekednek, napi 3 pár önálló vonatként.

## Száztizenöt gépet vásárolna a MÁV-START

A MÁV legutóbb 2008-ban vásárolt új mozdonyokat: a huszonöt korszerű Bombardier Traxx villanygép 2011-2012-ben állt hadrendbe.

Az állami vasúttársaságnál a fővonalis vontatás gerincét továbbra is a 431/432/433 (ex-V43) sorozatú Szilik alkotják, a típusból 1963-ban Németországban hét nullszériás gép épült, majd nyugati licenc alapján 1964 és 1982 között Budapesten a Ganz-MÁVAG-nál további 372 – plusz tucatnyi tartalék főkeretet balesetes mozdonyok helyreállítására használtak fel. A típus hiába számít igénytelennek és elnyúlhatatlannak, és nélkülük valószínűleg alig lehetne ma funkcionális magyar vasútról beszélni, már évtizedek óta korszerűtlennek számítanak, többek között még az ötvenes évek technológiáját képviselő monomotoros hajtásuk miatt. Kiváltásukat a MÁV az új villamos mozdonyokkal, tíz kétáramnemű Bombardier Talent motorvonattal, elővárosi forgalomban pedig 2006 és 2016 között összesen százhuszonhárom korszerű, alacsony padlós, légkondicionált Stadler Flirt villamos motorvonattal kezdte meg. Az új járművekkel eddig körülbelül hatvan V43-ast lehetett leállítani.

2020 elejétől kezdődően egyelőre tizenkilenc kétszintes Stadler KISS elővárosi motorvonattal folytatódik a V43-as „fecske-ingák” nyugdíjazása az elővárosból, pénzügyi forrás rendelkezésre állása esetén pedig néhány éven belül további huszonegy emeletes motorvonat forgalomba állításával tűnhetnek el teljesen a V43-asok a budapesti elővárosi vonalokról.

A befejezett és tervezett villamosítások azonban további villamos mozdonyok és motorvonatok forgalomba állítását követeli meg a MÁV-START-tól. A folyamatosan megújuló, és néhány éven belül százhatvan kilométer per óra sebességű közlekedést is lehetővé tevő optimális kihasználása pedig csak korszerű mozdonyokkal és motorvonatokkal lehetséges. Továbbá az elavult

járművek fenntartása is egyre gazdaságtalanabbá válik, így a MÁV lépéskényszerben van.

A tervezett beszerzés 115 mozdonyról szól a következő időszakban. Az új járművek beszerzésének célja a fiatalítás mellett a járműpark egységesítése és a személyszállítás színvonalának emelése. Az új járművek kiválasztása összetett feltételrendszer alapján történik majd, mert a mozdonyoknak például nemzetközi közlekedésre alkalmasnak, ezért két vagy több áramrendszerűnek (=3 kV, ~25 kV, és ~15 kV) kell lenniük. Emellett elvárás az új járművekkel szemben, hogy képesek legyenek a hálózatba történő visszatáplálás mellett 200 kilométer/óra sebességre is, valamint ETCS L2 típusú vonatbefolyásoló rendszerrel felszereltek és legalább 95 százalék rendelkezésre állási képességűeknek is kell lenniük.

Molnár Zsolt



## Már bérlet is vásárolható a MÁV App alkalmazásban

A MÁV-START újabb fejlesztésének köszönhetően a menetjegyeken kívül már bérletet is lehet váltani a MÁV applikáción keresztül. A december 1-jei bevezetése óta ez idáig 1300-nál is több (2019. év végéig 663 darab) vasúti bérletet vásároltak a MÁV app-ból. Az így vásárolt bérletek 53 százaléka tanulóbérlet, 47 százaléka pedig dolgozói bérlet. A MÁV appból decemberben vásárolt bérletek közel 10 százalékát vásárolták e-személyi igazolványhoz, míg a január első 7 napján vásárolt további közel 700 darab ilyen bérlet közül már 20 százalék felett volt az e-személyihez váltottak aránya.

Tavaly közel 4,6 millió darab belföldi vasúti menetjegyet, bérletet és felárat vásároltak az utasok a MÁV alkalmazáson keresztül. Ezzel az eredménnyel az alkalmazás részesedése az összes jegyértékesítésből éves átlagban meghaladta a 6 százalékot. Jellemző az applikáció népszerűségének növekedésére, hogy míg tavaly januárban 4,2 százalék volt a MÁV app aránya az eladott jegyek számából, addig decemberre ez 9,5 százalékra, azaz több mint a duplájára nőtt egy év alatt. Ezen belül az értékesített jegyek száma 2019 utolsó negyedében megháromszorozódott az egy évvel korábbi adatokhoz képest. Január első hetében is jelentős növekedés látható: idén 7 nap alatt már több mint 108 ezer darab jegyet vásároltak a MÁV app-ban, míg 2019 első 7 napjában ez a szám kicsivel 42 ezer alatt volt, ami több mint két és félszeres növekedés.

A MÁV applikációban megválthatók a kizárólag a MÁV-START szolgáltatási területére érvényes belföldi másodosztályú, 30 napos bérletek és tanulóbérletek (országos, regionális és BKK-csatlakozó); a bérletek viszonylata nem tartalmazhat GYSEV-vonalszakaszt. Tervezetten az idei év első felétől lesz lehetőség menetjegyet váltani a felszállási állomástól a menetrend szerinti indulási időnél később induló (késő) vonatra is az alkalmazáson keresztül. A tervek szerint nem kell majd külön regisztráció az internetes jegyvásárlási felülethez és a MÁV Apphoz – ezeket egységesíti a vasúttársaság, valamint továbbfejlődnek az alkalmazáson belüli utastájékoztatói funkciók is. Emellett várhatóan 2020 márciusától a Budapest–Bécs-viszonylatra nemzetközi menetjegy vásárlására is lehetőség lesz.

Müller-Róka Bertold

Jutalomban részesült az az utasunk, aki a kétszázötvenzredik regisztrált felhasználó volt a MÁV mobilalkalmazásban. Kerékgyártó József vezérigazgató személyesen köszöntötte Fannit, akinek a MÁV-START egy két fő részére, 1. kocsiosztályra szóló bécsi nyeregménytut, továbbá egy új szériás IC+ kocsit ajánlott fel.



## Testkamera ahol használják, nem történik atrocitás

A testkamerák alkalmazásának elmúlt 4 hónapos időszakával kapcsolatban a statisztikai adatok alapján megállapítható, hogy egyre több jegyvizsgáló kolléga használja – továbbra is önkéntes alapon – az eszközt, legtöbbször Miskolc, Debrecen és a Dombóvár térségében.

**Nagyon pozitív, hogy az érintett vonatokon nem történt atrocitás kollégáinkkal szemben.**

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a mobilkamerák használata láttán az utazók együttműködőbbé váltak, megnőtt a jegyvásárlási hajlandóság. Több alkalommal is előfordult, hogy korábban gyakran kötekedő, veréssel fenyegető, érvénytelen jeggyel utazó utas a kamerát látva további vita nélkül elismerte a pótdíjalkalmazás jogosságát.

A MÁV-START az idei évben folytatja a – meglévő rendszerrel kompatibilis – testkamerák beszerzését, amely során az előzőhöz hasonló mértékű fejlesztést kíván megvalósítani az országszerte dolgozó kollégák védelme érdekében, bízva abban, hogy az eszközök használatának népszerűsége további növekvő tendenciát fog mutatni.

Müller-Róka Bertold

A MÁV-START igényeinek megfelelően fejlesztett MPT210-4X egy bűnüldözésben is használható, a fokozott igénybevétel is jól tűrő testkamera, akár 8 órai üzemre is képes, és ez alatt folyamatos felvételt tud készíteni, akár éjszakai körülmények között is.

Legalább 13 órányi videós anyagot képes tárolni, valamint károsodás nélkül bírja a 2 méterről történő leejtést is.

A full HD minőségű felvétel készítését a felhasználó indítja el és állítja le! Tehát bármikor elindítható és leállítható egyetlen gombnyomással. A kamera a gombnyomást megelőző 20 másodperc videóanyagát is rögzíti, és 5 megapixeles fotó készítésére is alkalmas.

A mobilkamera az adatokat kódolt formában, jelszóval védetten tárolja, így nincs lehetőség hozzáférni a felvételekhez az eszközön.

A dokkolóra mentett felvételeket csak és kizárólag a rendőrség tekintheti meg. A dokkolón tárolt adatok pedig – a személyszállítási törvénynek megfelelően – a 16. napon automatikusan törölődnek.





## Nekünk írták, rólunk mondták...

Tisztelt MÁV!

A mai napon (2019. december 18.) utaztam a 3055-ös számú vonattal Hatvan–Budapest- viszonylatban. Az utazásnak babakocsival és 2 nagy táskával vágtam neki. Szeretném kiemelni a vonaton dolgozó jegyvizsgáló tevékenységét. Kérés nélkül segített a vonatra felszállni. A jegy ellenőrzésekor felhívta a figyelmem, hogy kedvezményes jegyet is válthattam volna. Az utazás során volt szerencsém megfigyelni a munkáját. Ilyen segítőkész embert régen láttam. A hangosítás hiányában többen is kérdezték, hogy mikor is következik az ő leszállóhelyük, de minden egyes alkalommal visszajött és elmondta mi következik, ez eddig példátlan volt. A leszálláskor is segített az időseknek és nekem is! Az ilyen, példaértékű dolgozójára büszke lehet a MÁV! Még egyszer szeretném megköszönni a fiatalembernek az áldozatos munkáját. További munkájához kitartást és sok türelmet kívánok. Kérem szépen, juttassák el neki a jókívánságaimat!

Üdvözlettel: Tóth Katalin

Kedves MÁV-Start Zrt. Alkalmazottak!

Ezúton szeretnék köszönetet mondani a november 22-én, pénteken reggel 8:09-kor induló vonaton Rajkától Győrig, majd tovább 9:39-kor induló Tatabányaig közlekedő jegyvizsgáló kalauznőnek, továbbá a november 24-én, Ferencvárosban, este 18:01-kor szolgálatot teljesítő forgalmista hölgynek. Mindketten segítőkészek, szolgálatkészek és figyelmesek voltak. Kérem tolmácsolni feléjük dicséretemet és maximális elégedettséget. Öröm volt most is utazni a MÁV vonatain.

Üdvözlettel, Z. K., állandó MÁV-utazó Pozsonyligetfaluból



Tisztelt Cím!

Pedagógusként és közművelődési vezetőként szeretném megköszönni, hogy visszaállították Nyíregyházán az Értékesítési Centrumot, továbbá Sánta Eszter szolgáltatásértékesítési szakelődő segítő-készségét, kedvességét.

Üdvözlettel: Dr. H. Nóra

## Keletis találkozók

A vasutasság egy nagy család, bármelyik szakterületen is dolgozunk, ezért 2015-ben elhatároztuk egykori kollégánkkal, Balogh Györgyné Évikével, volt pénztárfőnökkel közösen, hogy találkozót szervezünk. Elképzelésünk az volt, hogy amióta a Keletiben kezdtük pályafutásunkat – én 1974 októberben, ő pedig a 80-as évek elején – arra az időkre visszamenőleg, a volt és a jelenlegi munkatársakat hívjuk össze. A kapcsolatok révén nagyon sok kollégához eljutottunk, akik közül legutóbb 115-en jelentkeztek a találkozóra.

A hagyományteremtés sikerült, mert egy év kihagyással (sajnos egészségi okból) 2019. november 14-én immár negyedik alkalommal szerveztük meg a találkozót.

A találkozók fő célja a szakma szeretetén kívül az összefogás és a megbecsülés kifejezése, amely mindenkor, minden helyzetben jól esik valamennyi volt és jelenlegi vasutasnak.

A Forgalmi csomópont vezetője Ispán László úr segített abban, hogy legyen vetítővászon, projektor, illetve ő rendezte a hangosítást is. Én fogadtam a jelentkezéseket, összeállítottam a forgatókönyvet, és azt 5 nappal korábban leadtam az étterem vezetésének.

Minden évben a köszöntőt követően egy perces néma felállással emlékezünk azokra a kollégákra, akik eltávoztak körünkől. Legutóbbi találkozó óta Hipszky Mihály, Szendrey András, akik már nem lehettek közöttünk. Az idén először a szokásos névre szóló emléklapokat úgy osztottuk ki, hogy az érintett kijött a pódiumhoz, s mindenki így értesült róla, hogy ki ő, mikor, melyik szakterületen, milyen munkakörben dolgozott, mint „keletis”. Az emléklapokhoz kiosztottunk egy összefoglaló történetet a 135 éves Keletiről, valamint az erről szóló kvíz kérdéseket is. A kvíz kérdésre vonatkozóan úgy találtam, hogy mindenkinek egyformán esélyt adva, figyelembe véve az időseket (80 éven felülieket is), valamint a mozgásukban korlátozottakat, stílusosan egy vasutas sapkába kerültek be a nevek, s a kisorsolt szerencsés, aki helyesen töltötte ki a kvízt nyerte meg a pezsgőt. 14:30-kor kezdtünk, de a Baross étterem zárásáig 20:00 óráig még sokan elmerülten társalogtak. A találkozón a háttérben folyamatosan a Keleti életéről szóló pillanatképeket vetítettünk, amit nagy tetszéssel fogadtak. Szukk Ferenc volt ténfőnök bemutatta Bogáncsvirág néven megjelent verses kötetét is.

Minden találkozó tapasztalatai új és újabb ötletekkel szolgálnak. Már a következő alkalomra is vannak hasznos ötletek ahhoz, hogy minden generáció egyformán jól érezze magát, illetve a Keletiről újabb történetekkel, információkkal szolgáljunk részükre.

Závodszky Zoltánné

volt üzemmérnök, állomásfőnök helyettes, állomásfőnök, majd a MÁV Vezérigazgatóságán különféle forgalmi munkakörökben dolgozott

### Ízelítő a kvíz kérdéseiből

1. Mikor adták át Keleti pályaudvar épületét?  
a.) 1876                      b.) 1884                      c.) 1892
2. Ki volt a Központi Indóház építész tervezője?  
a.) Feketeházy János  
b.) Than Mór  
c.) Rochlitz Gyula
3. Mikor indult vonat villamos vonatással a Keleti pályaudvarról?  
a.) 1926                      b.) 1945                      c.) 1932
4. Melyik időszakban történt a Keleti pályaudvar fejlesztése? (D70 típusú biztosító-berendezés telepítés)  
a.) 1969–1970  
b.) 1986–1989  
c.) 2001–2004
5. Milyen forgalomra volt megnyitva a Keleti pályaudvar?  
a.) Belföldi és nemzetközi személyforgalom  
b.) Belföldi és nemzetközi személy-, belföldi és nemzetközi poggyász és expresszáru forgalomra  
c.) Belföldi és nemzetközi személy-, belföldi és nemzetközi poggyász és expresszáru, illetve korlátozott teherforgalomra
6. Milyen irányba közlekedtek autós vonatok Keleti pályaudvarról?  
a.) Hamburg  
b.) Drezda, Lipcse  
c.) Thessaloniki
7. Hogy hívták az Utasellátó citromízesítésű szénsavas üdítőjét?  
a.) Bambi                      b.) Utas üdítő                      c.) Hüsi

A válaszok az ujsag@mav.hu címen kérhetőek.



## A MÁV karácsonyi ünnepsége

A tavalyi évhez hasonlóan összesen 3000 ajándékcsomagot osztottunk ki a karácsonyi rajzpályázat keretében a MÁV-csoport munkavállalói gyermekeinek. 2019. december 12-én a Vasúttörténeti Park karácsonyi díszbe öltöztetett Orient Csarnokában több mint 150 vasutasgyermek vette át az ajándékát személyesen a MÁV angyalkájának segédjeitől, a manóktól. A karácsonyi rendezvényen osztották ki a Hétköznapi Hősök díjat is, idén összesen 16 kollégánk részesült ebben az elismerésben. A díjat Dr. Homolya Róberttől, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójától vették át a díjazottak.

### Elismerésben részesültek:

(A képen balról jobbra)

- Dobránszki Attila**  
biztosítóberendezési műszerész, MÁV Zrt.
- Lex Tibor**  
kiterő lakatos, MÁV Zrt.
- Simon Gergő**  
felügyeleti pályamester, MÁV Zrt.
- Sárosi Péter**  
állomásfőnök, MÁV Zrt.
- Lindmayer Antal**  
rendszermérnök, MÁV Szolgáltató Központ Zrt.
- Zsák Péter**  
HÉV vasúti járművezető, MÁV-HÉV Zrt.
- Székely Csaba**  
vezető jegyvizsgáló, MÁV-START Zrt.
- Kolozsi Imre**  
vonalgonozó, MÁV Zrt.
- Csepecz Péter**  
vezető jegyvizsgáló, MÁV-START Zrt.
- Fábián Zsolt**  
vezető jegyvizsgáló, MÁV-START Zrt.
- Irényi András**  
HÉV vasúti járművezető, MÁV-HÉV Zrt.
- Demkó Tamás**  
vezető jegyvizsgáló, MÁV-START Zrt.
- Makkai András**  
tolatásvezető, MÁV Zrt.
- Némethné Agárdi Anikó**  
szakmai titkár, MÁV-START Zrt.
- Benke Máté**  
humánpolitikai szakértő, MÁV Zrt.
- Fuchs Adrienn**  
vállalatiértékmenedzsment-vezető, MÁV Zrt.



# Daniel Boico

## A MÁV Szimfonikusok új művészeti vezetője



Fotó: Kaiser Ákos  
Helyszín: Aria Hotel Budapest

A MÁV Szimfonikus Zenekar művészeti vezető posztját szeptember óta Daniel Boico látja el. Az izraeli származású, Párizsban és az USA-ban felnőtt, Szentpéterváron a legnagyobb mestereknél tanult és a világ több nagy zenekaránál vezényelt dirigenssel még karácsony előtt találkoztunk. Boico nemcsak úgy általában a zenéről, a zenész mesterségről tud szenvedélyesen beszélni, hanem a MÁV Szimfonikus Zenekarról is.

### Emlékszik még arra, hogy mikor találkozott először a MÁV Szimfonikus Zenekar nevével?

Pár évvel ezelőtt az akkori menedzserem felhívott, szeretnék-e egy közös koncertet a MÁV Szimfonikus Zenekarral. Hol vannak? – kérdeztem. Budapesten, mondta, és én rögtön rávágtam, hogy igen, szeretnék! Az idáig egyszer jártam itt, mint a New York-i Filharmonikusok asszisztens karmestere, a zenekar turnéjának egyik állomása volt Budapest. Csak kevés időt töltöttünk a városban – kicsit sétáltunk a Duna-parton, megnéztük az Operaházat –, de engem azonnal megragadott a város atmoszférája, európaisága, gyönyörű építésze. Ezért nagyon izgatott voltam, amikor újra jöttem. A MÁV Szimfonikusokkal az első megbeszélésünk a Múzeum utcai próbatermünkben volt, és akkor megint ugyanazt éreztem, mint első alkalommal, hogy milyen különleges helyen vagyok. A zenekarral nagyon jó volt együtt dolgozni, csodálatos koncertet adtunk, ezért nagy öröm volt, hogy később újra meghívtak.

### Sok helyen megfordult a világban, számos vezető zenekarnál dolgozott, a tengerentúlon a New York-i Filharmonikusok mellett Chicago-i Szimfonikus Zenekarral is. Mi a különbség az európai és az amerikai zenekari teendők között?

A legnagyobb különbség az amerikai és az európai zenekarok menedzsmenete között a finanszírozás. Európában a legtöbb nagy együttes állami támogatással működik, azaz az adófizetők pénzéből, míg az Egyesült Államokban a privát támogatók (cégek, magánszemélyek) játszanak kulcsszerepet.

Akik pedig sokkal hozzájárulnak egy zenekar működéséhez, azok néha azt is megkérdézték, hogy az együttes miért erre és erre költi a pénzt? A művészeti vezetőnek épp ezért folyamatosan egyeztetnie kell az igazgatótanáccsal, pontosan meg kell tudnia fogalmazni, hogy mi az iránya az együttesnek, mi a céljuk, mi a missziójuk. Itt Európában ezeket kevésbé kéri számon, dolgozunk úgy, ahogy szeretnénk, a felelősségünk kisebb. Művészeti vezetőként ezért az amerikai szemléletet szeretném egy kicsit megismertetni a MÁV Szimfonikusokkal, mert a tudatosabb hozzáállás elősegíti a fejlődést is. A mi munkánk nemcsak arról szól, hogy koncertezünk, hanem meg kell mutatnunk, hogy hogyan tudunk a koncerteken túl is érdekesek lenni. A zenekar alapítási története miatt nekünk erre rengeteg lehetőségünk van, és ez egyben a kihívás is: szeretnénk a társadalom minden szintjét megszólítani.

### A szülei is muzikusok. Egyértelmű volt, hogy követi őket ezen a pályán?

Igazából abban voltam biztos, hogy nem akarok zenész lenni. Az egész gyerekkoromban klasszikus zene vett körül, ez volt a természetes közegem, nem kellett keresnem. Évekig zongorázni tanultam, kamaszként aztán elkezdtem felfedezni más műfajokat is, breakzenét, bossa novát (brazil jazz stílus – a szerk.), a pop- és rockzenét. Majd a középiskola végén énekelni kezdtem, és imádtam, jól is ment. A karmesterség iránt egy barátom hatására kezdtem el érdeklődni, aki egy diákzenekarban játszott, és sokszor elkísértem a próbákra. Ahogy hallgattam őket, egyre többet megértettem a zenéről, és számomra igazán megdöbbentő élmény volt, hogy egy zenekar, egy csapat zenész, a hangszerek együttese milyen összhangzást, többretegűséget tud teremteni. Erre egy pop-rock zenekar nem képes, hiszen benne nincs annyi hangszer, így kevesebb a kombináció is. Azt éreztem, hogy ezt muszáj közelebbről megismernem, ezért vettem pár órát karmesterségből, és onnantól tudtam, hogy ezt akarom csinálni. Befejeztem az énektanulást, és jelentkeztem a Szentpétervári Konzervatóriumba, ahol kiváló mestereim voltak: Ilya Musin volt a vezető tanárom, de a nemrégiben elhunyt Mariss Jansons is (a világ-



hírű lett-orsz karmester november végén hunyt el – a szerk.) is tanított. Ez az én utam a klasszikus zenéhez.

### Mit tart a MÁV Szimfonikus Zenekar erőségének?

A MÁV Szimfonikusoknak a zenén túl különösen erős az alapítástörténete, amely azt hiszem, hozzájárul ahhoz, hogy a MÁV Szimfonikusok az egyik legismertebb zenekar Magyarországon. És ebben a történetben benne van a MÁV-nak mint vállalatnak a bátorsága is. Három hónappal a II. világháború után, amikor az emberek éhesek voltak, amikor nem volt hol élniük, el kellett költözniük az otthonukból, amikor morálisan nagyon mélyen voltunk, bátorság volt azt mondani, hogy zenére van szükségük az embereknek. Egy hivatásos zenekarra, amelyik a zenén keresztül reményt ad nekünk. Milyen különös ötlet lehetett ez abban az időben! Talán inkább kellett volna kenyert adni az embereknek? Azt gondolom, hogy nem. Sokkal fontosabb volt, hogy a lelkünket tápláljuk. A zene reményt adott ahhoz, hogy a dolgok jobbak fognak fordulni, visszatérnek a normál kerékvágásba. Mi, zenészek, azon túl, hogy nagyon szeretjük a zenét, a zene univerzális nyelve miatt is választottuk ezt a pályát. Amikor játszunk, nem kell elmagyaráznunk semmit, aki hallgatja a zenét, úgy van elfogadva, ahogy szeretné, hogy elfogadjuk. Ez nagyon különleges. Ehhez hozzáadódik a MÁV Szimfonikusok saját, különleges története, amelyet senki sem tud elvenni tőlünk. Művészeti vezetőként alapításunk történetére vigyázni és építeni szeretnék. A MÁV Szimfonikusok azon túl, hogy egy nagyszerű együttes, a nép, az emberek zenekara is.

### 2020-ban a 75. születésnapját ünnepli a Szimfonikusok. Hogyan készülnek rá?

Mivel a 75. születésnap véletlenül egybeesik Beethoven születésének 250. évfordulójával, mi összekötjük ebben az évadban a kettőt. Beethoven egy rendkívüli zeneszerző, nagyon humanista, az emberi érzelmek teljes skáláját megzenésítette. A MÁV Szimfonikusok történelme miatt ezért az egybeesés, a közös ünnepelés tökéletes. Mindegyik szimfóniáját eljátsszuk, a világ minden tájáról meghívunk karmestereket, vendégművészeket.

Kandó Eszter

Tel-Avivban született 1969-ben, muzsikusszülők gyermeke. A Szentpétervári Konzervatóriumban tanult, 1995 óta vezényel. A világ minden táján vendégzerepelt, többek között a Royal Filharmonikusok, London, a Berlini Rádió Zenekaránál és a Német Szimfonikus Zenekarnál, az Izraeli Filharmonikusok, a Moszkvai Filharmonikusok és a Taipeji Filharmonikus Zenekar hangversenyein. 2009-től 2011-ig a New York-i Filharmonikusok asszisztens karmestere, a Chicagói Szimfonikus Zenekarnál asszisztens volt Daniel Barenboim, Pierre Boulez és Zubin Mehta mellett. Jelenleg a MÁV Szimfonikusok művészeti vezető pozíciója mellett a Dél-Afrikai Köztársaság Durban Filharmonikus Zenekarának első vendégkarmestere. Több lemeze is készült.

## A liberalizáció hatása a vasúti személyszállításra

A MÁV-START és a GYSEV személyszállítási közszolgáltatási szerződése 2023 decemberében lejár, így a 2023/2024-es menetrendi évtől pályázat útján kerülhetnek kiválasztásra a szolgáltatók Magyarországon is. Erre az alapvetően új helyzetre elsősorban a vasúttársaságok közép- és felső vezetésének kell felkészülnie, a végrehajtásban dolgozók e folyamatnak eleinte csak nézői, de később közvetve nyertesei is lehetnek.

Magyarországon jelenleg belföldi forgalomban közforgalmú személyszállítást csak a MÁV-START és a GYSEV végezhet, közszolgáltatási szerződés alapján. Ezenfelül eseti különvonatok közlekedtetésére további két cégnek (MÁV Nostalgia, CRS) van személyszállítási engedélye, vonatási szolgáltatóként olykor kizárólag árufuvarozási engedéllyel rendelkező vasútvállalatokat bevonva, akár külföldi bejegyzésű, nemzetközi forgalomra alkalmas vagonokat továbbítva.

A nemzetközi közforgalmú vasúti személyszállítási piac nyitott jellege máig egy olyan lehetőség, mellyel magánszereplők Magyarországon nem éltek. A nemzetközi közforgalmú (menetrend szerinti) vasúti személyszállítási piac nyitott bármely vasúti társaság számára, amely a vonatkozó hatósági és egyéb feltételeknek megfelel, és rendelkezik a szükséges (pl. személyszállítási) engedéllyel.

A kulcs a magas minőségű üzemeltetés, a hatékonyabb személyzet- és szerelvényfordulók készítése, a technológia újragondolása lehet, ami felértékeli a sokoldalú, komplex ismeretekkel rendelkező szakértőket.

Iparági információk alapján a RegioJet ezt a lehetőséget kihasználva napi két pár vonatot tervez közlekedtetni ez év nyarától a Déli pályaudvar–Győr–Bécs–Prága útvonalon. Tekintettel a MÁV-START és a GYSEV belföldi kizárólagos közforgalmú személyszállítási helyzetére, ezek a vonatok belföldi utazásra nem vehetőek majd igénybe. Az európai uniós irányelveknek megfelelően a belföldi személyszállítási piac megnyitása szükséges, mely Magyarországon legkorábban 2023-ban következhet be. A jelenlegi közszolgáltatási szerződések meghosszabbításának elmaradása esetén piaci alapon vagy közszolgáltatási tenderezés útján jelenhetnek meg magánszolgáltatók a személyszállításban.

A nyugat-európai trendek azt mutatják, hogy piaci alapú személyszállítás rendszerint csak a legnagyobb forgalmú fővonalakon jelenik meg. Ebben az esetben ugyanis a vonatok közlekedtetésének költségét a menetdíjbevételek fedeznie kell, amihez magas kihasználtság szükséges. Ha üres ülőhelyek mozognak jelentős távolságokon, akkor támogatás nélkül a szolgáltatás nem fenntartható a nem fedezett, magas üzemeltetési költségek miatt. A piaci verseny megjelenésével (a vasút-vasút vagy vasút-busz között) a szolgáltatók között rendszerint árverseny alakul ki, mely az utasok számára kedvező helyzetet teremthet. Az utasforgalomtól függ, hogy egy viszonylaton hány szolgáltató tud „megélni”, hiszen az árverseny mellett a kiadásait is fedezniük kell.

A közszolgáltatási tendereket akár vonalanként, vagy vonalcsoportonként is meghirdetheti a megrendelő, és a magáncégek mellett az állami cégek is pályázhatnak. A vasúti személyszállítási közszolgáltatásra jellemzően több (akár 8-12) évre választanak ki szolgáltatót a tenderen. Ez rövidebb idő, mint a vasúti járművek tervezett élettartama, így közszolgáltatási szerződés rendelkezik arról is, hogy milyen életkorú, milyen paraméterű (pl. alacsony padlós, légkondicionált) eszközökkel kell a szolgáltatást teljesíteni. Az eszköz lehet saját tulajdonú (új vagy használt), illetve bérelt is - az eszközök bérleti vagy vételi díja, karbantartási költsége hosszú évekre előre jól becsülhető költségelem.

A tenderen induláshoz egy bejegyzett cég, jelentős tőke, jó szakemberek és a jogi feltételek teljesítése szükséges. Az ajánlatok elemzése után jellemzően a legkedvezőbb ajánlatot felmutató céget választják a szolgáltatás nyújtására. A kulcs a magas minőségű üzemeltetés, a hatékonyabb személyzet- és szerelvényfordulók készítése, a technológia újragondolása lehet, ami felértékeli a sokoldalú, komplex ismeretekkel rendelkező szakértőket. A hatékonyabban működő vasútvállalat jobban meg tudja fizetni a végrehajtásban dolgozó munkatársait, így végül mindenki jól járhat, az utasok, az állam és a vasutasok is!

Andó Gergely

### Mi lesz a FLIRT és KISS motorvonatokkal, ha új szolgáltató lesz az elővárosban?

A korszerű motorvonatokat a MÁV-csoport cégei szerezték be, az első 60 FLIRT szerelvényt hitelből, a többi 63 FLIRT-et és a 40 KISS-t európai uniós finanszírozásban. Az uniós támogatás feltételei között szerepelt, hogy azokat a mindenkori közszolgáltatónak kell üzemeltetni. A járművek élettartam lejártát követő új eszközzel való kiváltásának megteremtése megrendelői (állami) feladat maradt. A MÁV könyveléseiben szereplő 60 FLIRT motorvonat eladás vagy bérlet útján kerülhet új üzemeltetőhöz – inkább tulajdonosi (állami), mint menedzsmentdöntés alapján.



# 140 éves a helyi érdekű vasutakról szóló törvény

## Kicsik voltak, de ettől nagyok

A fiatalabbak talán már azt sem tudják, hogy mit jelent az, hogy „HÉV”, de aki tudja, annak is inkább a budapesti agglomerációs zöld szerelvények jutnak az eszébe. Pedig a HÉV – a helyi érdekű vasút – évtizedeken át a hazai vasúti fejlődés záloga és aranytartaléka volt, amely nélkül a magyar gazdaság sem tudott volna kiteljesedni a 19. század végén.

„Azon kérdés merül fel, vajon tekintve az utcsinálás és fentartás magas költségeit, nem volna-e célszerűbb vasutak építéséhez folyamodni, feltéve, hogy felállításuk nem kerülne sokkal többre a köutnál, s hogy e több költséget a tökéletesebb szállítás előnyei bőven kipótolnák?”

E kérdéssel fordult olvasóihoz Hollán Ernő, az egykori '48-as hadmérnök 1865-ös emlékiratában, ami a Magyarország forgalmi szükségletei s a vasútügynek újabb kifejlődése címet viselte. Hollán ekkor már tekintélyes vasúti szakértőnek számított, a Déli Vasút magyarországi főinspektora volt, és jól ismerte a külföldi – elsősorban brit – vasutak fejlődési irányait, miként tudta azt is, hogy már nemcsak a szigetországiak, de a franciák és a németek is felismerték, hogy a hálózat bővítésének az elsőrendű vasúti vo-

nalaknál szerényebb, és lényegesen olcsóbb szárnyvonal lehet a záloga. Méghozzá az olyan, a nagy társaságoknál rugalmasabban működő vállalkozások révén, amelyek mögött a környéken érdekelt tőkésék, üzletemberek, esetleg települések, vármegyék állnak – s ezáltal a „helyi érdekek” válnak dominánssá.

Noha Hollán 1867-ben mint közlekedési államtitkár fontos és befolyásos pozícióhoz jutott, és a szárny- (azaz) helyi érdekű vasutak beillesztése a kiegyezés utáni első magyar kormány közlekedéspolitikai elképzeléseibe, de még sok víznek kellett lefolynia a Dunán, hogy helyi érdekű vasutak ideáját tettek kövessék. Persze voltak ennél fontosabb teendőik is: a magyar állami vasúttársaságot 1868-ban alapították, és ezt fejleszteni, bővíteni kellett.

### Helyes alapokon nyugodott

Nem tudni, hogy a francia eredetiből (chemins de fer d'intérêt local) átvett helyi érdekű vasút kifejezés létezett-e már 1877-ben, de az bizonyos, hogy az első ilyennek mondható hazai vonalat ekkor adták át a közönségnek. Az Arad–Pankota–Borosjenő 61 kilométer hosszú vonalat, egy kifejezetten erre a célra alakult társaság, az Arad–Körösvölgyi Vasút építette, méghozzá úgy, hogy kilométerre vetítve negyedannyiba került, mint az addigiak. De a szerényebb kivitelezés kiállta a próbát, nem fogott ki rajta egy ilyen kis forgalmú vonal, a tulajdonos is megtalálta számításait... Nem utolsósorban Magyarországnak olyan része lett vasúttal ellátott, ahol addig el sem tudták képzelni az ilyet.

„Tervezetemben mindenekelőtt az építés költségeit a legszűkebb korlátok közé szorítottam; az így igen jelentékenyen redukált költségnek valamivel több mint felét, a legrosszabb esetben is fedezni reméltem a vasút érdekeltjeinek tett aláírásai és remélhető természetbeni szolgálmányai által; E tervezet helyes alapokon nyugodott, mert lehetővé tette, hogy az annyira óhajtott vasutat az érdekeltek saját erejükből aránylag rövid idő lefolyása alatt, megfelelőleg létesíthették” – mondta a sikeres vállalkozásról Boros Béni, az Arad–Körösvölgyi Vasút igazgató-főmérnöke a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet előtt tartott előadásában, 1879-ben, ám ekkor valószínűleg már magasabb körökben is megkezdődött a helyi érdekű vasutak törvényi háttérének kidolgozása.

### A törvény nevében

Annyi biztos, hogy 1880-ban megszületett a helyi érdekű vasutakról szóló XXXI. törvény, amely utat nyitott, hogy a hazai vasúti hálózat bővüljön, s ezáltal az ország modernizációja új lendületet vegyen. De miről is volt szó? Az új törvényben egyebek mellett rögzítették, hogy a helyi érdekű vasúti engedélyek kiadása az illetékes minisztérium hatásköre, és ez

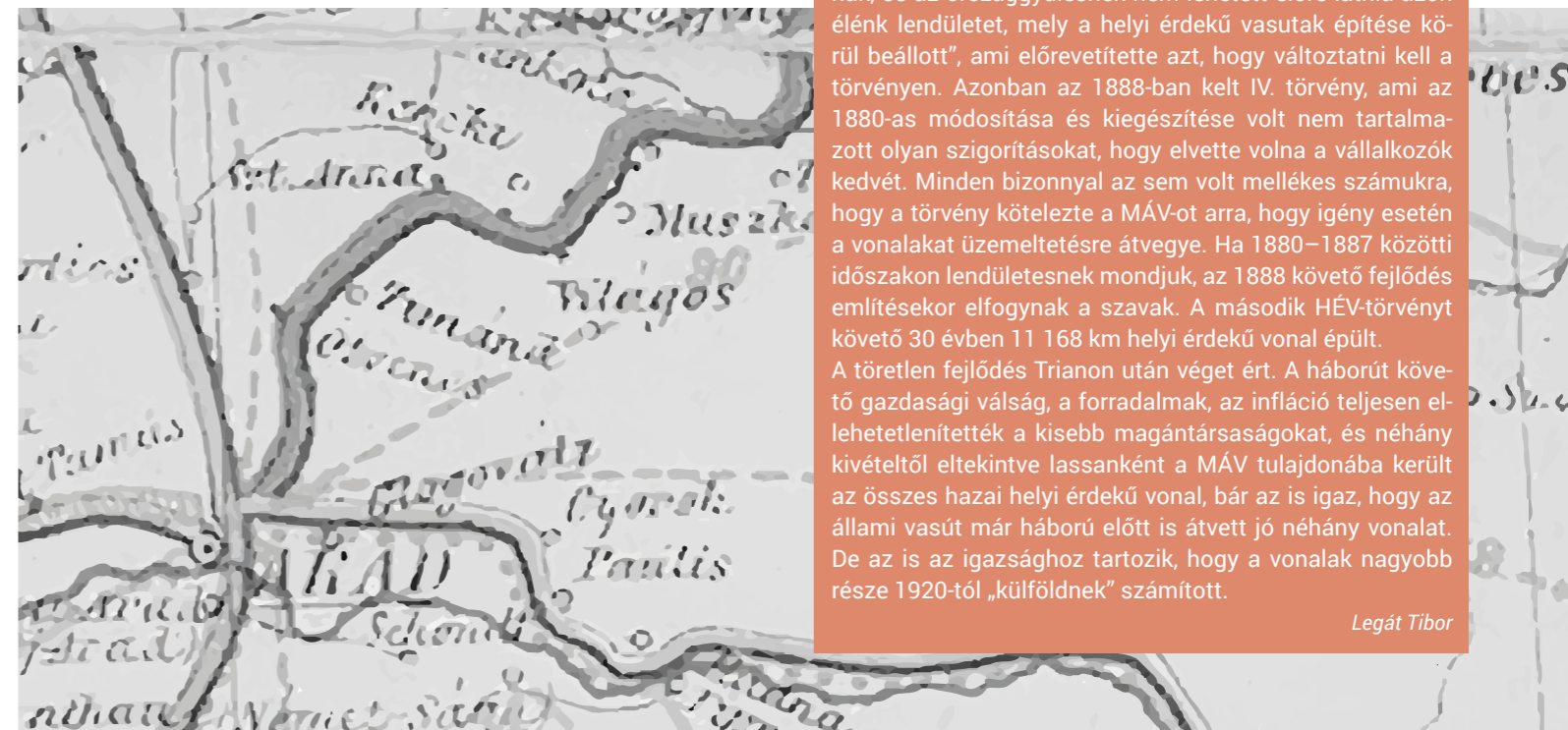
sokkal rugalmasabb ügymenetet tett lehetővé. Korábban ugyanis az engedélyeket az országgyűlés szavazta meg, ami egyébként a fővonalak esetében továbbra sem változott. Ugyancsak az egyszerűsítést szolgálta, hogy csak bizonyos állomásokon kellett távírdát és postahivatalt létrehozni, és a biztonsági berendezéseket, építőanyagot stb. sem vették annyira komolyan. Ahogy a törvény fogalmaz: „Az építést, felszerelést és üzletet illetően mindazon könnyebbségek s kedvezmények megadatnak, melyek megadását az üzlet biztonsága megengedi”. De legalább ennyire fontos volt az is, hogy a vasúttársaság felmentést kapott a kormány felügyeletéért járó díjak fizetése alól, ezen felül pedig szinte teljes adó-, illetékmentességet kaptak. Mi több, az állam közmunkával is segítette az építkezéseket. Persze mindez azért mégsem csak pusztán jótékonykodás, lovagias gesztus volt az állam részéről. A törvényben azt is rögzítették, hogy vasúttal az engedély legfeljebb 90 évre adható, „mely idő lejártá után ezek minden kárpótlás nélkül az állam tulajdonába jutnak”. A törvény kimondta azt is, hogy „az engedélynek vagy a vasút tulajdonának másra való átruházása csak a kormány beleegyezése mellett eszközölhető”, valamint azt is, hogy „fenntartatik egyszersmind az állam részére azon jog, hogy a vasút tulajdon- és birtokjogát az esetre megválthassa, ha egy oly fővonal létesíttetik, mely ugyanazon irányban lesz vezetendő, mint az engedélyezett helyi érdekű vasút”.

### Sok-sok ezer kilométer

Nem túlzás azt mondani, hogy a törvény megjelenése után valószínűleg vasútépítési láz vette kezdetét, 1887-ig 1700 kilométer vasút épült, és ez a fantasztikus teljesítmény az illetékeseket is meglepte. Egy korabeli szakanyagban már arról írtak, hogy „bizonyosnak tekinthető, hogy a helyi érdekű vasutakról szóló törvény alkotásakor se a kormánynak, se az országgyűlésnek nem lehetett előre látnia azon élénk lendületet, mely a helyi érdekű vasutak építése körül beállott”, ami előrevetítette azt, hogy változtatni kell a törvényen. Azonban az 1888-ban kelt IV. törvény, ami az 1880-as módosítása és kiegészítése volt nem tartalmazott olyan szigorításokat, hogy elvette volna a vállalkozók kedvét. Minden bizonnyal az sem volt mellékes számukra, hogy a törvény kötelezte a MÁV-ot arra, hogy igény esetén a vonalakat üzemeltetésre átvegye. Ha 1880–1887 közötti időszakon lendületesnek mondjuk, az 1888 követő fejlődés említésekor elfogynak a szavak. A második HÉV-törvényt követő 30 évben 11 168 km helyi érdekű vonal épült.

A töretlen fejlődés Trianon után véget ért. A háborút követő gazdasági válság, a forradalmak, az infláció teljesen el lehetetlenítették a kisebb magántársaságokat, és néhány kivételtől eltekintve lassanként a MÁV tulajdonába került az összes hazai helyi érdekű vonal, bár az is igaz, hogy az állami vasút már háború előtt is átvett jó néhány vonalat. De az is az igazsághoz tartozik, hogy a vonalak nagyobb része 1920-tól „külföldnek” számított.

Legát Tibor



# Ferihegyre vonattal!

A tervek szerint a Nyugatiból, a Keletiből, Kelenföldről, de Budapest más pontjairól, számos megyeszékhelyről, sőt határon túli területekről is közvetlenül lehetne a repülőtérre utazni.

Évtizedek óta halljuk, hogy Budapest repülőtere színvonalas, megfelelő kapacitású, gyors közösségi közlekedési kapcsolatot érdemelne. Egyre nehezebb a repülőtér közúti megközelítése és a parkolási lehetőségek is korlátozottak. Egészen konkrét tervek is felmerültek, részben metró, részben vasúti megoldást javasolva. Annyi bizonyosan a vasút mellett szól, hogy lényegesen gyorsabb lenne, mintha a 3-as metrót vinnék Ferihegyig, bár az utóbbi iránya is éppen megfelelő. Gondoljuk meg, hányszor állna meg fölöslegesen a metró, mármint a reptér és a belváros között utazók szempontjából. Azt persze ne zárjuk ki, hogy a város fejlődése és gazdagodása elvezethet oda, hogy a metró is elérje majd egyszer Ferihegyet, de a reptér meghódításának feladatát elsőként bízzuk a vasútra!

Annál is inkább, mert a vasút, nevezetesen a ceglédi, 100a jelű vonal szinte a repülőtér kerítésénél halad. Ha azonban nem valamiféle félmegoldást akarunk, a közelben lévő vasutat nem is olyan egyszerű bevinni a terminálhoz. Fél- vagy inkább negyedmegoldás már született, megálló létesült az 1-es terminálnál. Balszerencsés módon azonban azt már nem használják a menetrend szerinti utasszállító repülő, így legfeljebb arra jó a vasúti megálló, hogy ott lehet fölszállni a buszra a 2-es terminál felé.

## Elszigetelten vagy hálózatban

A repülőtér vasúti összeköttetésére alapvetően kétfajta megoldás képzelhető el. Vannak tervek, amelyek külön, dedikált vasútvonalat hoznának létre e célra a belváros (gyakorlatban a Keleti vagy a Nyugati pályaudvar) és Ferihegy között. A másik típus valamilyen módon a hazai vasúti hálózatba integrálná a Liszt Ferenc Repülőtér is. Az elszigetelt, pont-pont megoldás előnye, hogy az egyéb vasúti forgalom kevésbé zavarná a reptéri összeköttetést, továbbá az, hogy ezek a tervek – hasonlóan sok ilyen külföldi példához – tarifálsan, és így finanszírozásilag is elválasztanák az új vasutat a hálózattól. Magyarán sokkal drágább lenne rá a jegy, mint egy hasonló hosszúságú MÁV-START-útra, még véletlenül se fogadnák el rajta mondjuk a fővárosi bérletet, és így a vasút működtetését, de egyes ígéretek szerint a megépítését is fedeznék a jegybevételek. Az utóbbira nem kerültek nyilvánosságra részletes számítások, de áruklodó, hogy a korábbi ilyen terv megépítését – kimondva, kimondatlanul – csak az tette volna állítólag megtérülővé

az akkor szóba került befektetők számára, hogy a tervezett végállomás, a Nyugati mellett szintén az ő érdekeltségükben lévő bevásárlóközpont és szálloda forgalmát megnövelték volna a repülőtérre érkező utasok. A közelmúltban szintén megjelentek információk (részletek nélkül) egy újabb elkülönített tervről, amely ezúttal a Keleti pályaudvarról építene – jelentős részben magasvasútként – egy vonalat Ferihegyre a kínai CRRC járműgyártó beruházásában. A különleges tarifa, amelyet az imént előnyként említettünk, természetesen azonnal hátránnyá változik, ha az utazóközönség oldaláról közelítjük a problémát. Szintén hátrány, hogy egy elszigetelt megoldás kizárólag a Belváros és Ferihegy között oldaná meg a közlekedést, míg a vasúthálózatba integrált változat a főváros, az ország, sőt a régió számos pontjáról biztosítaná a kapcsolatot.

## Ferihegy állomás mint melléktermék

A remélhetőleg néhány éven belül megvalósuló, hivatalosnak tekinthető terv legfőbb előnye éppen ez az integráltság. Anyira, hogy tulajdonképpen helyesebb volna egy délkeleti irányú elővárosi vasútfejlesztésről beszélni, amelynek csak egyik aspektusa, hogy érintené a Ferihegyi 2-es terminált is. Miről is van szó? Kőbánya-Kispest és Monor között épülne egy új, kétvágányú, természetesen villamosított vasútvonal, amelynek középső része a felszín alatt készülné, és érintené a repülőtér is. Ez a projekt már odáig jutott, hogy megrendelték a megvalósíthatósági és a részletes tervek elkészítését. Az elképzelések szerint európai uniós forrásból finanszíroznák a kivitelezését, hiszen az elővárosi fejlesztések mindenképp az EU által pártolt beruházásoknak számítanak.

Minthogy a reptér felől Kőbánya-Kispestre érkezének a szerelvények, természetes, hogy a Nyugatiba folytatnák útjukat. Ám a MÁV elképzelése az, ahogy arról Homolya Róbert elnök-vezérigazgató is beszélt, hogy megteremtik az összeköttetést a Keleti pályaudvar és Kőbánya-Kispest között is. Így a reptéri vonatok a Keletibe is eljuthatnának.

De nézzük, hogy mindez milyen változásokat is hozna! A magyar vasútnak jelenleg az egyik kulcsterülete a budapesti elővárosi közlekedés. Ma már mindenki tapasztalja, hogy az egyéni autós közlekedés egyszerűen nem képes megoldást nyújtani az elővárosok és a külső kerületek mindennapi mobilitási gondjaira, a klímavédelem utóbbi időben előtérbe került

kérdése is a vasúti összeköttetések fejlesztését igényli ebben a szegmensben. Folyamatosan emelkedik is a MÁV-START utasszáma e vonalakon, ugyanakkor állapotuk egyre kevésbé felel meg a növekvő feladatoknak. Valamiért az elmúlt időszak felújításai is éppen e vonalak belső szakaszait hagyták érintetlenül, de a rekonstrukció igényén túl mind jobban mutatkozik a kapacitásbővítő beruházások szükségessége is. Az egyik leginkább érintett vonal ebből a szempontból a 100a, amely egyaránt kiemelkedő terhet visel az imént említett elővárosi, a távolsági és a teherforgalomban.

## Négyvágányúsítás

A szóban forgó beruházást tehát úgy kell felfogni, mint ennek a leterhelt vonalnak a fejlesztését, és ennek csak egyik haszna, hogy a repülőtér is színvonalas ellátást kap – mutat rá Kisteleki Mihály, a MÁV kiemelt szakértője. Konkrétan egy olyan speciális négyvágányúsításról van szó, amelynél a két új vágány új nyomvonalon épül majd ki. Az új szakasz végpontjaként nemcsak vonalvezetési okokból adódik Monor, hanem azért is, mert az elővárosi forgalomban odáig járnak a személyvonatok, vagyis (az utasigényeknek megfelelően) addig a legsűrűbb a forgalom. Az új vasút szerencsés módon kedvező geometriával épülhet, még rövidebb is lesz a jelenleginél, és ez egyben arra is lehetőséget nyújt, hogy a majdani nagy sebességű vonal első szakasza legyen, vagyis a vonalvezetése már alkalmas lesz erre. Az új nyomvonal lehetőséget ad a forgalom célszerű szétválasztására. A távolsági vonatok, tehát az IC-k is, de már az elővárosi zónázó vonatok is ezt használnák, néhány percet rövidítve jelenlegi menetidejükön. Ezek állnának meg a repülőtér föld alatti állomásán, csak kiegészítésként lenne szükség ott végállomásozó járatokra. Már is látjuk tehát, hogy Ferihegyre nem a főváros egyetlen pontjáról lehetne vonattal eljutni, mint a szigetüzemet elgondoló tervek megvalósulása esetén, hanem a Nyugatiból, a kiegészítő projekttel együtt a Keletiből is, Zuglóból, Kőbánya-Kispestől, Kőbánya alsórol, Ceglédről, Kecskemétről, Szegedről, Szolnokról, Debrecenből, Nyíregyházáról, Miskolcra, és még egy sor, a 100-as, a 80-as és a 140-es vonalon található városból.

## Az összeköttetés előnyei

De a kibővített kapacitás lehetővé tenné a most a 120a vonalon közlekedő távolsági vonatok, például a békéscsabaiak és erdélyiek ferihegyi megállítását is. A 120a-n így felszabaduló kapacitás megnyílna a most a 100a-n közlekedő tehervonatok számára. Ráadásul a személyvonatok és a tehervonatok átlagsebessége hasonlóan vehető, az előbbieket ugyanis lassabban haladnak, az utóbbiakat meg sokszor állnak meg, így nagyobb kapacitású az a vonal, amelyen csak ezek haladnak, mintha ritkán megálló távolsági vonatokkal kell őket keverni. Ugyanez a pozitív hatás érvényesülhetne a mai 100a (természetesen a rekonstrukcióval ugyancsak érintett) vonalán, vagyis ott a köztes megállókat is útbajtó személyek és a tehervonatok egy része maradna csak.

Mivel az új vonal Kőbánya-Kispestre fut be, nézzük meg, onnan merre juthatnának el a ferihegyi vonatok. Természetesen először a ma is jól ismert módon Zuglón át a Nyugatiba. Említettük, hogy a MÁV szándéka szerint a Keletiből is épülne egy összeköttetés. Ez az egykori Északi Járműjavítóhoz tervezett, Közlekedési Múzeum megálló után átvezetne a Ferencváros felé haladó vágányokon, majd egy hiányzó deltatavágányként áthaladva a Bihari út fölött a Ferencvárosból jövő vágányok mellett menne Kőbánya-Kispestre. Másodszor tehát a Keletibe is begördülhetnének a reptéri szerelvények. Harmadszor pedig Ferencváros és Kelenföld felé haladva Budára, és a Dunántúl gyakorlatilag összes vonalára is meglenne az átjárás. Más projektek keretében bővül a kapacitás Ferencváros és Kelenföld állomások között, ez lehetővé fogja tenni a sűrűbb „S-Bahn”-közlekedést, így a budai oldal gyakoribb elérését is Ferihegyről.

## Dunántúli dilemma

Elvileg tehát az ország bármelyik jelentősebb városából, beleértve a Dunántúl összes megyeszékhelyét, közvetlenül elérhető lenne a Liszt Ferenc Repülőtér. Ez persze egy elvi lehetőség. A dunántúli IC-k Ferihegyre irányítása – célszerűen úgy, hogy összekötnék őket az ország keleti felének valamelyik IC-jével – azt is jelentené, hogy akkor ezek nem jutnának el a most megszokott végállomásukra, a Keletibe. Márpedig a budapesti belváros elkerülése valószínűleg több utast érintene kellemetlenül, mint ahányat kellemesen a repülőtér érintése, annak ellenére is, hogy Kelenföldön a 4-es, Kőbánya-Kispesten pedig a 3-as metró rendelkezésre állna. Egy-egy dunántúli távolsági vonat Ferihegyre irányítása persze szóba jöhet, de ha inkább Kelenföldön egy „S-Bahn”-szerelvényre átszállva lehetne elérni a repülőtérre, az még mindig nagyon komfortos megoldás a jelenlegihez képest.

Tevan Imre

## Pozitív hatások

- A ceglédi elővárosi vonal bővülő kapacitása lehetővé tenné az érintett terület színvonalasabb kiszolgálását.
- A Liszt Ferenc Repülőtér hatékony összeköttetéshez jutna Budapest belső területeivel.
- Közvetlenül lehetne eljutni a repülőtérre az ország keleti felének csaknem minden nagyvárosából, a főváros sok pontjáról, Románia, Ukrajna magyar lakta területeiről. Ugrás-szerűen javítható lenne a Dunántúl megyeszékhelyei és Ferihegy között a közösségi közlekedés.
- Budapesten belül új „S-Bahn” kapcsolatok keletkeznek.
- A minőségi kapcsolatok hatására generálódó többletforgalom növelné a MÁV-START bevételeit.
- Bővülnének a Románia irányából érkező tehervonatok áthaladásához szükséges kapacitások.
- Elkészülne a majdani nagy sebességű hálózat első szakasza.

## KÖNYV

### Időutazás vasúttal

Különleges kiadvány jelent meg a történelem, az utazás és a vasút szerelmesei számára. „A világ története 500 vasútvonal mentén” című kötet több mint egy útikalauz – rendhagyó történelem- és földrajzóra kulturális csemegékké kiegészítve, gyönyörű fényképekkel, szemléletes térképekkel, utazási ismeretekkel és hasznos tanácsokkal.

Bejárhatjuk vasúttal az ókori nagy birodalmakat, megismerve a fáraókat, a rómaiakat, az indiánokat vagy a buddhisták világát, és barangolhatunk középkori kereskedelmi, felfedező- és zárandokutakat. A szerző több Kárpát-medencei, így erdélyi és magyar vonatkozású úti célt is az olvasók figyelmébe ajánl. Budapest belvárosát „a világ egyik legrégebbi és legbájosabb földalattijával” mutatja be, de szerepel benne a világhírű Gyermeavasút, valamint a fővárosból induló luxusjárat, a Balkan Odyssey is. Már csak azt lesz nehéz kiválasztani, hova kérjük a következő FIP-szabadjegyünket!



### Show time – Divattánc workshop Nyíregyházán

A színpad világa elvarázsolja az embert. A gondosan megtervezett koreográfiák és a harmonikus mozdulatsorok láttán sokan szeretnének úgy táncolni, ahogy egy-egy színházi előadásban vagy koncerten teszik ezt az előadóművészek. Aki kedvet érez hozzá, most profi táncosoktól és oktatóktól tanulhatja meg a hip-hop, a show-, a latin- vagy a jazztánc alapjait, hiszen a nyíregyházi VOKE a Kultúrházak éjjel-nappal programsorozathoz csatlakozva idén is megszervezi nagy sikerű divattánc workshopját. A rendezvényre gyerekeket és felnőtteket egyaránt várnak.

Helyszín: VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, Nyíregyháza, Toldi u. 23.

**Időpont: 2020. február 15. (szombat)**

**Bővebb információ: +36-30/21-81-021 vagy [www.okevmh.hu](http://www.okevmh.hu)**



## DIÓS FÁNK

**Hozzávalók (kb. 40 db):**

10 dkg mazsola, fél dl rum, 10 dkg dió, 8 dkg margarin, 15 dkg finomliszt, 3 tojás, 1,5 l olaj a sütéshez, vaníliás porcukor a szóráshoz

**Előkészítés:** A mazsolát forró vízben megmossuk, jól lecsepegtetjük, és beáztatjuk a rumba. A diót durvára vágjuk.

**Elkészítés:** Felforraltunk 2,5 dl vizet a margarinnal és 1 csipet sóval és egyszerre beleszórjuk a lisztet, és erős tűzön addig keverjük-főzzük, amíg a tészta elválik az edény falától, azaz képviselőfánk-tésztát készítünk. Lapostányérra simítjuk, hogy minél hamarabb kihűljön, majd keverőtálba tesszük. Egyenként hozzáadjuk a tojásokat, és a robotgép spirál-betéttel habosra keverjük. A mazsolát leszűrjük, és a dióval együtt beledolgozzuk a masszába. Az olajat nagyobb lábasba öntjük, felforrósítjuk. Két kiskanál segítségével diónyi adagokat szaggatunk ki a tésztából, és egyenesen az olajba tesszük. Mérsékelt, szelíd tűzön (hogy belül is átsüljenek), 12-15 darabonként kisütjük őket. Papírkendőre szedve felitatjuk róluk a fölösleges zsiradékot, még melegen megszórkunk vaníliás (vagy kakaós) porcukorral, és tálra halmozva langymelegen kínáljuk.

*A receptet köszönjük a nagykanizsai VOKE Kodály Zoltán Művelődési Háznak.*

## Fesztivál Ha farsang, akkor fánk – XII. Országos Farsangi Fánkfesztivál Nagykanizsa 2020. február 20–22.

Lehet a fánk csöröge, turo- vagy rózsza-, töltött vagy lyukas, csokis vagy cukormázos, porcukros vagy sima, és természetesen szalagos, kizárólag házi baracklevárral. Nincs ember, aki ellen tudna állni ennek a belül puha, kívül ropogós finomságnak – és szerencsére nem is kell, hiszen nálunk elképzelhetetlen a farsang fánk nélkül. A télűző ünnep hagyományos ételének a nagykanizsai VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház évek óta fesztivált is rendez, ami a kulináris élvezetek mellett számos kulturális, gyermek- és sportprogramot is kínál.

Pénteken vizes farsangi élmények és családi programok várják a résztvevőket a Zalakarosi Fürdőben, illetve ezen a napon lesz az elmaradhatatlan farsangi futóverseny is. Szombaton pedig igazi karneváli hangulat, jelmezes felvonulás, koncertek, bemutatók, kézműves vásár várja a látogatókat, és természetesen fánk minden mennyiségben. A vasutas kollégák és a baráti társaságok körében népszerű fánk sütő verseny mellett idén pedig lehet, hogy még egy Guinness-rekordot is sikerül felállítani a tömeges fánkkóstolás kategóriában.





# A szárnyaskerék titka

A vasút szimbolikájának egyik legrégebbi eleme a szárnyaskerék. Egyes szimbólumkutatók szerint legősibb eredete az úgynevezett „merkúrbot”, azaz a hírnöki pálca. A szakirodalom azonban nem tud választ adni arra, hogy miként válhatott a görög mitológiából ismert merkúrbot a vasút évszázados jelképévé. Az egyenruhájukon jelvényként, kitűzőként büszkén viselték a vasutasok, járműveken és épületeken hirdette a hovatartozást, vasutas relikviáinkon a mai napig őrizzük. És bár hivatalosan már évtizedek óta nem a szárnyaskerék szerepel a MÁV és leányvállalatainak logójában, a szárnyaskerék a mai napig a vasutat, a vasutasságot jelképezi.

A közlekedés történetében a kerék feltalálása után a legnagyobb mérföldkövet a vasút jelentette. Kezdetben biztosan kevesen gondolták a pöfögő, fűjtató vasszekér láttán, hogy a masina megjelenésével az emberiség társadalmát és gazdaságát átalakító folyamat veszi kezdetét. Amikor az ipari fejlődés a rossz utakon döcögő postakocsikat felváltotta a vasúttal, alapvetően és végérvényesen megváltoztatta az emberek viszonyulását a távolságokhoz, a gyorsasághoz. A vonatok egyre megbízhatóbban és gyorsabban közlekedtek, az utazás egyre több ember számára vált elérhetővé, így kiszámítható közelségbe kerültek földrajzilag távolabbi régiók és települések. Az új közlekedési forma nemcsak az utazási szokásokat, hanem a gondolkodásmódot is megváltoztatta. A könnyebb, egyszerűbb és gyorsabb helyváltoztatás, a „kimozdíthatóság” érzése szabadságérzetet is generált. Talán ez lehet a magyarázata annak, hogy – némi misztikummal is vegyítve – szárnyakat kapott a vasúti kerék.

## Az egyenruha díszjele

A találgatásra jó okunk van, hiszen a szárnyaskerék, mint vasúti szimbólum kutatásának nem ismertek jelentősebb vasúttörténeli forrásai. Vasúti hivatalos dokumentumból is kevés áll a rendelkezésünkre ahhoz, hogy tényekkel alátámasztott kijelentéseket tehesünk. Az azonban bizonyos, hogy a vasúti szolgálati jelvényeket elsőként az egyenruhák találjuk meg. A legelső egyenruházati utasítás 1848-ban jelent meg, a Magyar Középponti Vasút egyenruházati utasítása címmel. A német nyelvű szövegben külön rendelkezést találunk a rangjelzés, szegélyek, zsinórok, ezüst paszományok használatáról. Itt szolgálati jelvényül az utasítás még nem írta elő a szárnyaskereket, helyette egy mozdonyt ábrázoló jelvény és a merkúrbot használatát rendelte el. Ennek az egykori utasításnak a rajzai nem maradtak fent. A Köz-



Vasúti hivatalnok ezüst szolgálati jelvénye az 1870-es évekből

lekedési Múzeum archívuma viszont őriz egy ritka litográfiasorozatot, melyet szintén 1848-ban jegyzett egy G. Franceshini nevű bécsi jelmeztervező. A rajzai állami és magánvasutak egyenruháihoz készültek, és azért is jelentősek, mert szolgálati jelvényül már nem a merkúrbotot, hanem a szárnyaskereket használja. A vasút történetében ez az első olyan eset, amikor az ismert szimbólumunkkal találkozhatunk.

## Az önállóság kifejezése

Az 1867-es kiegyezés, majd a MÁV 1868-as létrejötte megteremtette a politikai lehetőségét annak, hogy a magyar államiság a jelképek felhasználásával is kifejezhesse különállóságát. Ennek egyik megnyilvánulása az osztrákoktól eltérő vasúti egyenruha megalkotása volt. Az 1868-as vasúti tisztek jelvényére vonatkozó utasítás egy ezüst szárnyaskerékkel díszített szolgálati tisztisapkát, a vasúti hivatalnokoknak pedig egy érem alakú kitűzőt írt elő szolgálati jelvényként.

A következő konkrét dátumunk 1888., amikor Baross Gábor kiadta a „vasúti hivatalnokok, altisztek és szolgák egyenruházatával” foglalkozó rendeletét, amelynek alapelve a megkülönböztethetőség és a rangjelzések voltak. Baross Gábor miniszteri rendelkezése a MÁV és a magánvasutak között bizonyos viszályt szított, mivel csak a MÁV alkalmazottainak engedélyezte a magyar koronával ékesített szárnyaskerék viselését az egyenruhán. A magánvasutak ezt sérelmezték, mondván, az ő alkalmazottaik is közérdeket szolgálnak. Baross Gábor még ugyanebben az évben engedélyezte számukra is a szárnyaskerék viselését.

## A vasutasok jelképe

Innentől a szárnyaskerék hosszú évtizedekre része lett a vasutasság életének, jelképezte a hovatartozásunkat, összetartozásunkat. Az idők során nemcsak a MÁV hivatalos használatában tűnik fel egyenruhák, épületeken, járműveken és számos más vasúti megjelenésben, hanem például a MÁV-alkalmazottak különböző szabadidős, kulturális egyesületeinek jelvényein is szerepel. Ez volt a helyzet egészen 1960. január 1-jéig. Ekkor a MÁV új, egységesen használt emblémát rendszeresített. Ez – ha jobban megnézzük – azért erősen emlékeztet a szárnyaskerékre, a kétoldali felfelé irányuló sávokat akár szárnyaknak is nézhetjük. 1973-ban újabb, máig ható változás történt. A ma használatos MÁV-logó a Magyar Iparművészeti Főiskola Formatervező Tansekének egyik diplomatervéhez kapcsolódik. Ennek a fel-

adatnak egyik részét képezte a MÁV 1972-ben elfogadott és 1973. január 1-jén bevezetett emblémájának megtervezése. A vasút összes tevékenységét egyetlen emblémában nem lehet ábrázolni, ezért a tervező azokat a jellegzetességeket ragadta meg, amelyek általános elképzelések a vasútról: párhuzamosság, forgás, sebesség. Így a MÁV ma használt logójának elemei a sínek párhuzamosságára, a kerék forgására, összhatásukban a tengely-kerék kapcsolatra utalnak. Így a szárnyaskerék – a szárnyakat kapott vasúti kerék – megmaradt vasutas múltunk kitörölhetetlen jelképének.

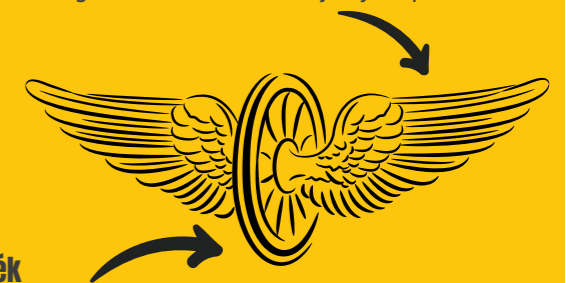
Hum Krisztina

(Köszönet a MÁV Archívumnak a segítségért.)

## Szimbólumjelentések

### Szárny

A könnyedség, az akarat, a szabadság és a szellemi szubsztancia, a szárnyalás és a boldogság szimbóluma, istenségek és emberfeletti lények jelképe.



### Kerék

Az ősi időktől fogva igen gazdag jelentéskörrel rendelkezik. Részeseül abból a tökéletességből, amit a kör sugall, ugyanakkor az élet körforgását, a megújulást, a változékonyságot, az örök visszatérést jelenti. A mitológiai ábrázolásokban legtöbbször a Nap és az égitestek ciklikus mozgását jelzi: a kerék tengelye a Nap, a küllői a napsugarak. A kerék sok helyen a világ szimbóluma is.

Koronás karszalag



# Toscanából Velencébe

## Mi mással, mint nagysebességű vasúttal

Európa talán legszebb városait köti össze az olasz nagy sebességű vasúti hálózat, amely az ország jó adottságainak köszönhetően két – hosszú – vonallal a népesség nagy részét el is éri. Nem is meglepő, hogy Dél-Korea mellett Olaszországban van egyedül verseny a szolgáltatók között a nagy sebességű vasúti piacon, a vonattal utazók száma pedig folyamatosan nő, az országon belül repülőre szállók száma pedig rohamosan szorul vissza.

Olaszországban, Róma és Firenze között nyílt meg Európa első nagy sebességű vasútvonala, a Direttissima, 1977-ben. Az olasz hálózat mára 1 híján 1000 kilométeresre duzzadt, ami Magyarország teljes vasúthálózatának mintegy nyolcadánál felel meg. Az olasz nagy sebességű vasúti hálózat a térképen nagy T alakot formál, és Olaszország 8 legnagyobb városból 6-ot felfűz. A T szára készült el először, 2009 óta már Salernótól Nápolyon, Rómán, Firenzén, Bolognán át Milánóig mehetnek a vonatok, míg a T teteje Torinótól Milánón, Brescián, Veronán és Padován át Velencéig tart majd, itt a hiányzó szakaszok jelenleg is épülnek. Ezen a két vonalon a városi szakaszokat kivéve szintben

teljesen elválasztott pályán, 250–300 km/órás végsebességgel haladhatnak a vonatok. Szintén készül a Genovát a közeli központokkal, Milánóval és Torinóval összekötő nagy sebességű pálya, illetve folyamatban van egy új vonal építése Torinó és Lyon között, de a folyamatos viták, tiltakozások miatt ez a projekt nagyon lassan halad.

További három konvencionális vasútvonalat pedig jelenleg fejlesztenek kétvágányúra, 200 km/órás sebességgel járhatóra, itt a nagy sebességű járatok továbbra is a személy- és tehervonatokkal együtt közlekednek majd: a Bologna–Rimini–Ancona–Bari–Lecce-vonal (Adriai-korridor) 2018 decembere óta nagyrészt kétvágányú és 200 km/órával járható, a Barit Nápolyval összekötő vasútvonalat, illetve Szicíliában, a Palermót Catanián át Messinával összekötő tengelyt pedig éppen most fejlesztik.

### Bolognában a föld alatt

Ahogy a konvencionális, úgy a nagy sebességű vasúti hálózat is sajnos rendszeresek a késések Olaszországban, amelyek elsősorban a városi szakaszokon alakulnak ki. Ezek fejlesztése sokszor késik, vagy elmarad. Az észak-déli, Salerno–Torinó-korridoron egyedül Bolognában készült el a nagy sebességű vasutak számára egy város alatti saját alagút, és a hozzá tartozó állomás, Bologna Centrale alatt, 2013-ban. Ugyanílyt szeretnének Firenzében is, de Belfiore állomás már lassan 10 éve épül, és még mindig csak félkész, a hozzá tartozó, 7 kilométeres nagy sebességű vasúti alagút építése pedig még el sem kezdődött. E körül a projekt körül is rengeteg a vita, elsősorban az elszállt költségek miatt, illetve azért, mert az új nagy sebességű állomás jóval messzebb lenne a központtól, mint a jelenlegi.

### Egyre többen választják a vasutat

Köszönhetően annak, hogy a legfontosabb városok mind a T alakú korridoron fekszenek – nem úgy, mint Magyarországon, ahol a központból, Budapesttől sok kisebb forgalmú vonal ágazik ki a szélrózsa minden irányába – az olasz hálózat sokkal könnyebb gazdaságosan nagy forgalmat generálni. Így az állami Trenitalia kivül az NTV Italo magán nagy sebességű vasúti vállalat is közlekedtet járatokat az országban – a nagy sebességű vasúti piacon a világon csak Dél-Koreában van még verseny, ahol a Supreme Railways magánvasút versenyez az állami Koraillel.

Az olasz állami vasúttársaság erős ellenérzésekkel fogadta, amikor az NTV Italo 2012-ben megkezdte működését 25 Alstom AGV vonattal. De mára a Trenitalia is úgy ítéli meg, hogy jót tett a verseny a vasútnak, hiszen azóta több mint megkétszereződött a nagy sebességű vasúttal utazók száma, és az utasok 70%-a még mindig a jóval nagyobb kínálatot produkáló Trenitaliát választja, így az államvasút is összességében jól járt a versennyel.

Az utasszám-növekedés oka, hogy az évek során a jegyárak jelentősen lecsökkentek, míg a vonatok száma megsokszorozódott, mára a legforgalmasabb szakaszon, Róma, Firenze és Bologna között már szinte metrószerű járatsűrűséggel, csúcsforgalomban nagyjából 5 percenként indulnak a Trenitalia és az Italo járatai együttesen.

A vonat pedig mostanra a repülőt is legyőzte, a tíz éve még Torinó és Róma között repülővel közlekedők 45%-a már átpártolt a vasúthoz, ami érthető is, hiszen Frecciarossa vonat a 704 kilométeres Torinó–Róma-távolságot 4 óra 9 perc alatt teszi meg, úgy, hogy csak Milánóban áll meg. És ki ne szeretne jobban a Róma Terminél felszállni, és Torinó Porta Nuova állomáson leszállni, mint a városközponttól távol eső repterekre kiutazni, majd onnan vissza?

### Napi 53 vonat Rómából Milánóba

A legforgalmasabb, Salerno–Róma–Milánó–Torinó-korridoron a Trenitalia naponta 53 prémiumjáratot indít irányonként, ezek neve Frecciarossa (tükörfordításban „Vörös nyíl”), végsebességük 300 km/h, és vannak köztük Milánó Centrale és Róma Termini között sehol meg nem álló expresszjáratok is. A Frecciarossa vonatokat ETR 500-as és ETR 1000-es szerelvényekből állítják ki, utóbbi 400 km/órás végsebességre is képes. A második legforgalmasabb a Velence–Verona–Milánó–Torinó-fővonal, itt napi 24 pár Frecciarossa közlekedik. A Frecciarossákkal megosztva közlekednek Frecciargento („Ezüst nyíl”) járatok a Salerno–Róma–Velence-vonalon, összesen napi 20 pár. A Frecciargentókon az Alstom Pendolinói közlekednek, végsebességük 250 km/h.



A harmadik legfontosabb vonal a Milánótól Leccéig húzódó Adriai-korridor, itt összesen napi 13 pár közlekedik, Frecciarossák, és Frecciargentók, és Frecciabiancák („Fehér nyíl”) is. Utóbbi vonattípust E.402B és E.414-es mozdonyok által húzott felújított intercity kocsikkal állítják ki, ezek végsebessége 200 km/h.

A többi vonalon magyar szemmel nézve már ritka a követés: a Róma–Verona–Bolzano/Bergamo fővonalon összesen napi 9 pár Frecciarossa és Frecciargento jár, napi 6 pár Frecciabianca köti össze Genovát Rómával, valamint 4 pár Frecciargento megy Rómából Bariba, amiből 3 továbbhalad Leccéig, illetve napi 2-2 pár Frecciabianca és Frecciargento köti össze a fővárost és a déli Reggio Calabriát.

### Eddig jól bírják a strapát a botrányos vonatok

A Trenitalia egy furcsa üzlettel került be legutóbb a hírekbe 2017-ben: megvásárolt 17-et a 19 a korábban FYRA néven Hollandia és Belgium között futott nagy sebességű vasúti szerelvényből, amelyeket 2013 elején sorozatos, súlyos technikai malőrök miatt végleg kivontak a forgalomból. A Trenitalia az üzletet a járművek jó árával indokolta, és azzal, hogy gyorsan rendelkezésre állíthatók, de biztosan benne volt egy kis olasz nacionalista érzelm is, hiszen „amit a hazai AnsaldoBreda gyártott, az nem lehet rossz” – gondolhatták bizonyára, hiszen a hivatalos indoklásban az is szerepelt, hogy a járműveknek némi átalakítás után problémamentes életet jósolnak. Az első szerelvény júniusban állt forgalomba Milánó és Ancona között, és mind a 17 az Adriai-korridorra kerül majd.

Eddig egy kivétellel nem is lehetett hallani komoly problémáról az ex-FYRA szerelvények új élete során, azonban éppen karácsonykor, a Pescara–Milano Centrale járat megadta magát Fidenzában, és csak mozdonyos segítséggel, 340 perces késéssel érkezett meg a célállomásra.

Zelki Benjámín



# Aki előtt nincs akadály

## Drabbant István spartanbajnok

A MÁV VSC Futó Szakosztályának tagja szereti a kihívásokat – sőt! Három évvel ezelőtt fejébe vette, hogy kipróbálja magát a legőrültebb terep-akadályfutó versenyen, csak éppen nem volt semmilyen sportolói múltja. Most az egyik legnehezebb kihívásról, a Spartan Ultra világbajnokságról tért haza 4. helyeztként.

Vannak futók, akik a kikapcsolódásért, feltöltődésért, jóleső fáradtságért futnak. Vannak, akik számára fontos, hogy folyamatosan javítsák saját szintidejüket, versenyeken megmérettetve teljesítményüket. Vannak, akik csupán a mozgás örömeért vágnak neki rendszeresen, hetente egy-két alkalommal a néhány kilométeres távnak és vannak, akik folyamatosan növelik a futás hosszát, majd azon veszik észre magukat, hogy már simán megy a félmaraton, hamarosan pedig a maraton sem okoz problémát. És vannak, akiknek semmi sem elég. Ők a spartanok. Akik minden egyes alkalommal fészegetik a saját határaikat, akik nem ismerik a lehetetlent, és akik soha nem adják fel.

Mi is az a spartan és mitől vált néhány év alatt a világ egyik legnépszerűbb akadályfutó versenysorozatává? A spartan bátorság, kitartás és szenvedély. Fizikális és mentális erőpróba. Sport és kaland. Egy olyan terep, amit más helyzetben kihagyna, sőt messzire elkerülne az ember. Eltér a hétköznapi dolgoktól és mindenkit kizár a komfortzónájából. Egy adrenalinbomba, ahol éppen azt kell csinálni, amit egyébként soha. Átkelni egy sártengeren, kőgolyókat emelgetni, szögesdrót alatt kúszni, 30 kg-os zsákot cipelni, falakon át mászni, függeszkedve átkelni egy akadály felett... És közben – nem mellékes módon – le kell futni 5, 20 vagy 50 km-t is. Drabbant István 2011 óta dolgozik a MÁV-nál, ahová friss diplomás építőmérnökként került. A debreceni Műszaki Lebonnyolító Iroda munkatársa pár évvel ezelőtt még nemhogy

világbajnokságról nem álmodott, de sportolni sem sportolt komolyabban semmit. Aztán látott néhány videót egy Spartan versenyről és az élete gyökeresen megváltozott. Úgy érezte, ezt neki is ki kell próbálnia. 2016 nyarán lement futni a debreceni Nagyerdőbe. Az első kocogás nem volt se gyors, se több 1-2 km-nél. A távok aztán hamar elkezdtek nőni és István nekiállt egyre tudatosabban edzeni. Elszántságát tükrözte, hogy a debreceni Spartan Training Group (STG) egyik alapító tagja lett, ahol ma már edző is. Mikor egyre jobban bejött a futásba, az alföldi sík terepet néha kiegészítette egy kis Tokaj-hegyi emelkedővel. Majd az első megmérettetés során teljesen magával ragadta a néha leküzdhetetlennek tűnő próbatétel, a verseny hangulata és szellemisége. Számára a Spartan ma már életmód. Munkája mellett hetente 4-5 napon edz, ebből két alkalom a futás, az egyik hosszú távú, keresztiedzésként pedig crossfitre és falmászásra jár. Mindezt úgy, hogy még a családjára is jut ideje, hiszen 3 éves kislánya a szeme fénye.

A versenyeken egyéniben és csapatban is egyre jobb eredményeket ért el. 2019 nyarán az egyik legnehezebb versenyt, a Spartan Ultrát nyerték meg az STG Debrecen csapatával. Teljesítményükkel jogosultságot szereztek a novemberi svédországi világbajnokságon való induláshoz. Az STG Debrecen csapatból ketten éltek a lehetőséggel, ezzel István nagy álma teljesült. Irány észak, a stockholmi repülőtérrel még 8 óra vonatkozás a hideg és a hó birodalmába. Ehhez azonban még sok szponzorra, köztük a MÁV VSC Futó Szakosztályának

### 10 éves a MÁV Futó Szakosztálya

A MÁV Vasutas Sport Club Futó Szakosztálya 2020-ban ünnepli 10 éves fennállását és tagjai az elmúlt évtizedben számtalan versenyen álltak rajthoz, akár az élmény kedvéért, akár szép érmekeket szerezve. Érdemes csatlakozni a szakosztályhoz, hiszen – a jelképes 1000 Ft-os éves tagdíjért cserébe – versenyötleteket, vasutas csapattársakat és szurkolótábort, valamint sok hasznos tanácsot és tapasztalatot kaphatunk a kollégáktól. A sok élmény mellett pedig az már csak a ráadás, amikor MÁV-os zászlóval futhatunk át a célvonalon!

Bővebb információ és jelentkezési lehetőség: [www.mavcsoport.hu/vsc/futo-szakosztaly](http://www.mavcsoport.hu/vsc/futo-szakosztaly)



anyagi támogatására is szükség volt, de elengedhetetlen volt a család és a kollégák türelme és folyamatos buzdítása is. Az ultra-vb egy 24 órás verseny, ahol szélsőséges időjárási körülmények között kell egy kijelölt pályát minél többször teljesíteni. Itt tényleg csak a legőrültebbek, legelszántabbak indulnak el. Egy kör kb. 8 km hosszú volt 25 akadállyal és 600 m szintemelkedéssel, éjszaka a hegyen –18 °C-os hideggel. Minden megfagyott, az ivóvíz, az energiaszelet, a homokzsák, a pálya. Ennek megfelelően voltak bőven esések, enni és inni csak a depóban lehetett, a ruha, cipő és zokni a hatalmas hóban pedig azonnal átáztak. Tizenkét óra elteltével jött a holtpon, amin túl kellett valahogy jutni. Az éjszakai viharban csontig hatolt a hideg, látni sem lehetett szinte semmit. Az aly ilyenkor kikapcsol és az ember csak megy előre, mint egy

gép. István kislánya kedvenc dalait és verseit mondogatta. A módszer bevált, túljutott a kritikus időszakon és rőtta tovább a köröket. A végén hatalmas volt a hajrá, pedig – mivel mindenki külön fut – csak tippelni lehetett, ki hogy áll. István végül az Open kategórián belül 158 indulóból a 4. helyen végzett (1 perc 13 másodperccel lemaradva a dobogóról), ami a vb 2. legjobb magyar teljesítménye volt. A 24 óra alatt végül 11 kört sikerült teljesítenie, ami összesen 88 km távot és 6600 m szintemelkedést jelentett.

A MÁV-os spartanbajnok rengeteg új tervvel vág neki 2020-nak is, és tudjuk, hogy István előtt nincs akadály! Hajrá!

Csohány Domitilla

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki.

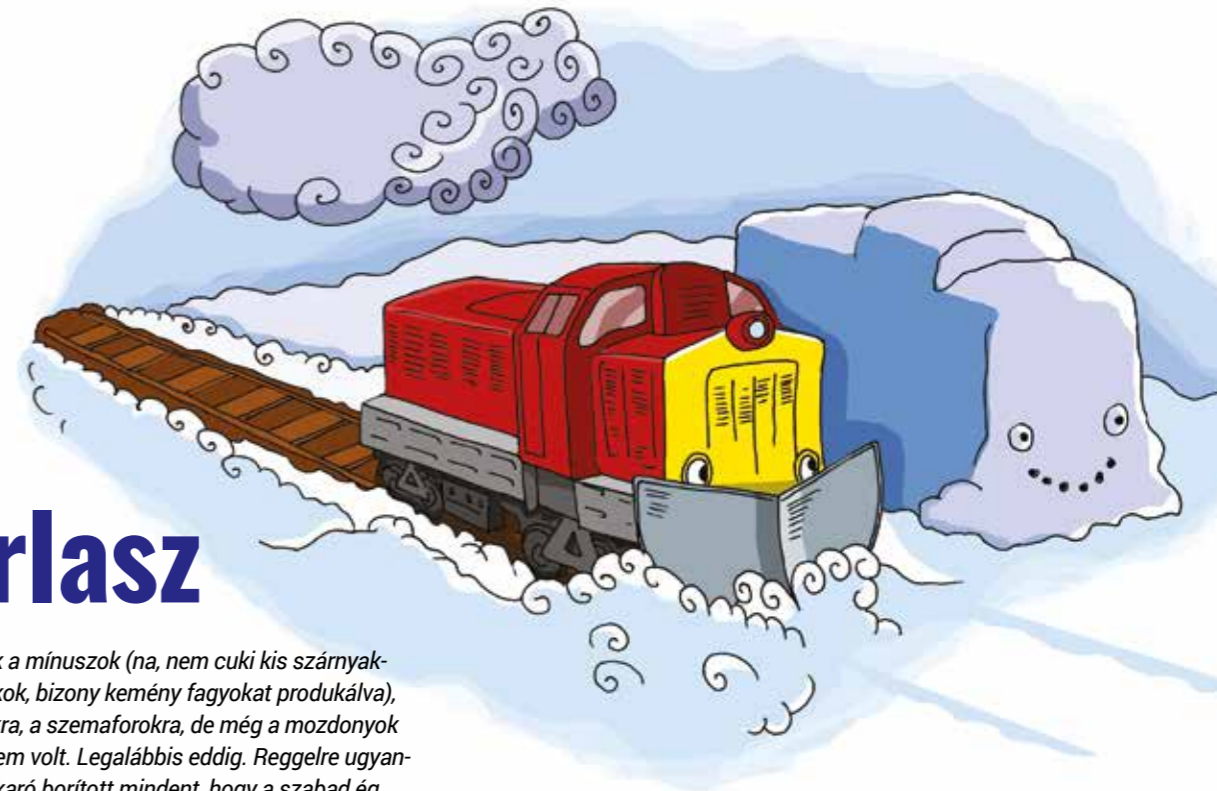
A megfejtés beérkezési határideje: **2020. február 19.**

Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujsag@mav.hu

Legutóbbi feladványunk megfejtése: *Boldog karácsonyt és sikeres új évet kívánunk minden kedves olvasónknak!*

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Török Péter** olvasónknak!

	ILYEN NÖVÉNY A LIÁN IS	VETÍT-HETŐ ÁLLÓKÉP	DÍSZ	NEMES	ANNÁL LEJEBB	KŐSÓ	KÉRDŐ-SZÓCSKA	A TALLIUM VEGY-JELE	HIBÁT KÖVET EL	AGRÁR-ESZKÖZ RÉSZE	NEUTRON JELE	NORVÉG VÁLTÓ-PÉNZ	HOSSZÚ MORZE-JEL	TÖRI A FEJÉT, GONDOL-KOZIK	DÖRREN A PUSKA	AZ IRIIDIUM VEGY-JELE	FRANCIA KÁRTYA EGYIK SZÍNE
<b>1</b>																	
...TESLA: FIZIKUS							PRÓBA A DINNYÉN ÁJUL				NEKI-TÁMADÓ GONDOLÓ						
OROSZ HELYES-LÉS			SZALMA-KÖTEG HALLGA-TÓZIK					KUGLI NEWTON SZEMÉLY-NEVE					A LOJR PARTJAI! APÓKA (NEPIES)			RÉSZ, RÖVIDEN JELADÁS KEZZEL	
UGYAN, DEHOGY!		RÓKA KICSINYE KASZA VÉGE!		BECÉZETT ILONA KÉT FÉL-BŐL ÁLL			-VÁ, -... VÁLASZT SÜRGETŐ SZÓ					KABIR ...; SZÍNÉS ... CARREY (SZÍNÉS)					
<b>2</b>																	<b>N</b>
KISMÉR-TEKBN						VIENTIÁN POLGÁRA AUTÓ-MÁRKA							FŐVÁROSI EGYETEM MOZGÉ-KÖNYV				
AMPER JELE		BUKÁS, ZUHANÁS TÁVO-LODVA					ARZÉN KURBLI KÖZEPÉ!		FIZETÉST NŐVEL NAGYON IDŐS					SÉRTET-LEN ALFÖLDI VÁROS			
...GIBSON: SZÍNÉS			VÁLT-SÁGDÍJ CSAVAR				LÉLEGZIK NÉMET TYUK TOJJA!		LÁSD!, RÖVIDEN BELSŐ SZERV			IZLAND SP.JELE INDUL A SÉTA!					
ELŐTAG: HAMISÍ-TOTT, SZINLELT			HASÍT, VÁG HAVASI LEGELŐ			FIÓKBÓL KIEMEL BEJGLI-TÖLTELÉK									OLASZ AUTÓJEL ŐSI BIZONY!		
VOLT, RÖVIDEN		AZ ARGON VEGYJELE RÓMAI 2-ES		BAR, RÖVIDEN HASZON-RÉS!		MELY DOLGOT? KÓPIA RÉSZE!		TÁPLÁL-KOZÁSI MOTOR-MÁRKA									A CIRKÓ-NIUM VEGY-JELE
TAKAR-MÁNYT ERJESZT					BÚCSÚ-SZÓ NEWTON		NÓSTÉNY DISZNÓ (TÁJSZÓ) URÁN						KÁRTYA-LAP EXA-, RÖVIDEN				
	<b>Z</b>																



## Hótorlasz

Hideg tél volt, röpködtek a mínuszok (na, nem cucci kis szárnyakkal, hanem a Celsius-fokok, bizony kemény fagyokat produkálva), jégcsap fagyott a váltókra, a semaforokra, de még a mozdonyok orrára is. Hó azonban nem volt. Legalábbis eddig. Reggelre ugyanis olyan vastag fehér takaró borított mindent, hogy a szabad ég alatt éjszakázó mozdonyok hipp-hopp, teljesen eltűntek. Pontosabban csak felismerhetetlen, óriási hókupacokká váltak, amik szépen sorakoztak egymás mellett. A mozdonyvezetők a hajnali műszak előtt vakargatták is a fejüket a sötétben, hogy ki melyik kupacot kezdje el letakarítani! Egyedül az M40-es vezére tudta rögtön, hova kell mennie. Cimboráját nem volt nehéz felismernie, hiszen nem esett még akkora hó a földkerekségen, hogy szeretett mozdonyának púpjá, vagyis a fülkéje ne kandikált volna ki alóla. Púpost tehát elsőként szabadították ki a hó fogságából, ezért rögtön rá is szeltek a hóékét, hogy minél hamarabb letakaríthassák a síneket és végre elkezdődhesen a műszak.

Testhezálló feladat volt ez Púposnak, mivel régóta tolatómozdonyként dolgozott az állomáson, de ez a hótakarítás valahogy most mégsem tetszett neki. Sehol sem volt egy jó kis szerelvénnyel, amit rendezgethetett volna, csak túrni kellett a havat egész nap... Pedig mindenki azt hitte, örülni fog e fontos feladatnak. Ő mégis magányosnak érezte magát, hiányoztak neki teherkocsi barátai, nehéz volt az eke is, meg a hó is, és kicsit unatkozott is. Főleg, miután a többi mozdonyt is letakarították, és útnak indultak. A nyílt pályára Szergej ment ki először, ő is kapott egy szép nagy hóékét, hogy megtisztítsa a síneket és ne legyenek nagy késések, fennakadások. Szárguldott, ahogy csak tudott, a hó csak úgy repült ki oldalra. Imádta a telet, nem is igazán értette, miért sopánkodik annyit Púpos, hiszen a hó a legeslegjobb dolog a télben! Végül mindenki elment a dolgára, csak Púpos maradt az állomáson és jött ment ide-oda, ide-oda... És gyártotta megállás nélkül a hókupacokat – mivel úgy látszik, az időjárás egyszerre akart mindent bepótolni. A hó pedig csak esett és esett egész nap.

Ám ekkor megcsörrent a segélykérő telefon: egy motorvonat elakadt a nyílt pályán. Az egyik sínek felett átívelő felüljáróról ugyanis akkora hókupac zuhant éppen egy Flirt orra elé, hogy teljesen elzárta az utat.

– Ezer sintörés és vágányzár! Mihez kezdjek most? – kiáltott fel az ifjón.

Hóeke nélkül képtelenség volt áttörni a falat, így a fiatal motorvonat visszament a legközelebbi állomásra és ott várta a mentést. Még az volt a szerencse, hogy idejében meg tudott állni az akadály előtt. Az utána következő szerelvényeknek szintén kényszerpihenőt kellett tartaniuk ezen az állomáson, hiszen senki sem tudta felszabadítani a pályát, Szergej pedig már nagyon messze járt. Ráadásul, ahogy leállt a forgalom, a sínen is egyre nagyobb lett a hó, hiszen nem tudták róla lesöpörni a rajta közlekedő vonatokat. Púpos rögtön tudta, hogy elfött az ő ideje, csak ő mentheti meg a vonal forgalmát és elakadt társait. Eddigi búslakodásának egy csapásra nyoma veszett, hóékéjét meglengette – már egyáltalán nem is tűnt nehéznek, és olyan lelkesen robogott ki az állomásról, mint még soha. Hosszú orrával megállíthatatlanul ment előre és tisztította meg a pályát. A nagy hótorlasznak azért többször is neki kellett rugaszkodnia, de esze ágában sem volt feladni, így végül azt is sikerült eltüntetnie. A többiek hatalmas örömdudálások közepette gurultak ki az állomásról, ahol eddig rostokoltak, és gyorsan folytatták is útjukat, hogy behozzák az eddigi lemaradásukat. Púpos vidáman füttyöreszve ment vissza honállomására, közben pedig gyönyörködött a fehéren csillogó tájban és nagyokat kacagott, mikor egy-egy kövérebb hópehely megcsiklandozta az orra hegyét. Amikor visszaért, büszkén nézett körbe az állomáson, hogy már eddig is milyen sok hókupacot gyártott – és ekkor észbe jutott még valami. Ekéjével nekiállt alkotni, faragott, kerekített, simított, és mire este a többiek visszatértek munkájukból, nem győztek ámulni és bámulni a sok hószobor láttán, amit Púpos alkotott. Volt ott hóváltó, hósemafor, hótárca, és mindenki legnagyobb kedvence, egy gyönyörű hómozdony is.

Írta: Csohány Domitilla  
Illusztráció: Györi Zsolt

## Valentin-napi Tűz

Ez a nap azoké, akik szerelmesek  
Kiknek vére forr, hogy boldogok legyenek.  
Csüngnek egymás ajkán, várják az ölelést  
Egy tüzes éjszaka számukra sokat ér.

Bennem is ég a vágy, kívánom, hogy szeress!  
Add Nekem mindened, kibúvót ne keress!  
Lángolni szeretnék, lobogni most Veled  
Saját tüzem poklán régóta szenvedek!

Titkos ez a kínom, hűség és szerelem?  
Hisz ezt már átéltem, és lásd mi lett velem!  
Lelkem nagy hevében, elporlik a testem  
Eddig nem is égtem, szunnyadtam csendesen.

Néhány év és vége, csak a hamu marad  
Meg a belső hegek – és a füstölgő indulat.  
Égesse a testem tüzed mint a fáklya,  
Legalább annyit, mint a szalma lángja!

A Valentin-napi verset Szolnokon dolgozó vasutas kollégánk (H. K.) írta. Fogadják szeretettel!

# FOTÓPÁLYÁZAT

A győri VOKE és a szegedi Vasúttörténeti Alapítvány fotópályázatot hirdet vasutasoknak és családtagjaiknak „Képek az ország vasútjairól” címmel.

Kategóriák:

A – Aktív vasutas dolgozó vagy családtag, F – Vasutas fotóklub tag, NY – Nyugdíjas vasutas kolléga

**A beküldhető képek témája a magyar vasút.** Pályázni alkotónként legfeljebb 5 képpel lehet. A minimum 1600x2400 képkocka méretű fotókat CD-n jpg vagy jpeg formátumban kell beküldeni a VOKE címére (Arany János Művelődési Ház, 9002 Győr, Pf. 153.).

**A képek beérkezési határideje: 2020. április 20.**  
További információ: (96)-312-446; [vasutasmh@t-online.hu](mailto:vasutasmh@t-online.hu);  
[vasuttortenet.szeged@gmail.com](mailto:vasuttortenet.szeged@gmail.com)