

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

MEGÉRDEMLIK A MEGBECSÜLÉST A VASUTASOK!

INTERJÚ VÓLENTNÉ SÁRVÁRI PIROSKÁVAL

SZTEREOTÍPIÁK
MEGTÖRÉSE

CSALÁDI MOBILCSOMAG
VASUTASOKNAK



VBKJ 2019

69. ÉVFOLYAM • 2019. JANUÁR–FEBRUÁR

hétköznapi hősök • családi mobilflotta • nemzetközi hírek • vasutas világbjáró klub • educatio kiállítás
bértárgyalás • INNOMÁV • KISS motorvonat

Vezetői interjú Interjú Vólentné Sárvári Piroskával, a MÁV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettesével	4
Hírvonal BGOK nyílt nap, Kormányablak nyílt	8
HR-hírek Személyi változások, INNOMÁV, Educatio kiállítás, VBKJ, MÁV Családi Mobilcsomag	10
Hétköznapi hősök Kitüntetett kollégáink	18
Dolgozói portré Fiatal, szép és elhivatott – Tóth Anita forgalmi szolgálattelévővel beszélgettünk	20
Anno Civitas Fortissima – A legbátrabb város, Balassagyarmat vasutasainak hőstette	22
Leányvállalati hírek KISS emeletes vonatok, Népszerű vasútvonalak, MÁV-HÉV-infomációk	24
Kitekintő Külföldi hírek	27
Ajánló Könyv, koncert, kultúrházak éjjel-nappal	28
Szabadidő Explorer Vasutas Világjáró Klub	30



ELŐSZÓ

Az új év kezdete mindig lehetőséget ad az újragondolásra, az önértékelésre és céljaink aktualizálására. Az ember ilyenkor sokszor listát készít, megpróbálja kiemelni az értékeket, felderíteni a gátló tényezőket, levonni a konzekvenciát, és egy jobb év reményében tervezni kezd. Mi is valahogy így álltunk neki a 2019-es év első Vasutas Magazinjának készítéséhez.

Magazinunk lassan hetven éve tudósít munkahelyünkről, kollégáinkról, hivatásunkról – a vasútról vasutasoknak. A téma hosszú ideje ugyanaz. Az viszont, hogy mindezt hogyan jelenítjük meg, mire helyezük a hangsúlyt, mi a célunk a magazinnal, időszakonként változhat. Már a tervezés elején megfogalmaztuk: az ideai változások fő célja, hogy minél jobban megtaláljuk azokat a témákat, amelyek nekünk, vasutasoknak a legfontosabbak, legérdekesebbek. Ehhez idő és sok-sok beszélgetés szükséges, azaz az átalakulás folyamatos lesz, több szám elkészítése alatt formálódik az új lap, amíg az ideális forma megszületik. Első lépésként megújítottuk a külalakot, amelyet úgy terveztük meg, hogy modernebb, informatívabb, érdekesebb legyen, és a rovatok témái még inkább a vasutas dolgozókról szóljanak. Cseppet sem titkoljuk fő célunkat, hogy még olvasottabbá tegyük a Vasutas Magazint, amit nem csupán átlapozni, hanem átolvasni is érdemes, akár hazavinni a családnak, bemutatni otthon, hogy mivel is foglalkozunk.

A témákat ez alapján úgy állítottuk össze, hogy az aktuális vasúti hírek mellett a humán szervezet legfontosabb információiról, a juttatásokról, a kitüntetésekéről, az előléptetésekről és a hétköznapi hősökéről is szó essen. Minde mellett a MÁV-csoport leányvállalatának aktuális híreiről is beszámolunk.

A megszokott nagyinterjú most az egyik leghosszabb ideje a MÁV-nál dolgozó vezetővel, Vólentné Sárvári Piroskával készült, akivel a 2019-es tervekről, a vasutasok megbecsüléséről beszélgettünk. A Dolgozói portré rovatban egy fiatal és büszke vasutas kollégánót mutatkozunk be, aki elmondja, hogy miért szeret a vasútnál dolgozni. Bemutatjuk a MÁV Családi Mobilcsomag nyújtotta lehetőségeket, és a vasutas gyerekeknek szóló karácsonyi parti hangulatából is képes ízelítőt adunk. Anno rovatunkban egy-egy vasúttörténeti eseményt dolgozunk fel – most száz évvel ezelőtre kalauzoljuk az olvasót és a balassagyarmati vasutas hősök 1919-es történetét elevenítjük fel. A MÁV mindig is híres volt gazdag munkatársi aktivitásairól, ezért minden hónapban bemutatkozunk valamelyik vasúti klub vagy egyesület. Ajánló rovatunkban pedig vasútközelit kulturális programokat, kiadványokat ismertetünk.

Reméljük, a változások az ön tetszését is elnyerik! Várjuk minden vasutas gondolatait és témajavaslatait, hogy még inkább önöknek szóló kiadványt hozhassunk létre. Szeretnénk, ha megosztaná velünk észrevételeit, esetleg elküldené beszámolóját, fényképeit: írjon nekünk e-mailt (ujstag@mav.hu) vagy levelet postai címünkre (1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.).

Jó olvasást, kellemes időtöltést kívánunk!

Varga Zsuzsanna
főszerkesztő

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna • Hírszerkesztő: Soós Botond

Szerzők: Csohány Domitilla, Gere József, Benke Máté

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

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

Címlap: Fülöp Ildikó

Fotók: Fülöp Ildikó, Soós Botond, Szecsódi Balázs, fortepan.hu

Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Soós Botond

Megérdemlik a megbecsülést a kollégáink!

„Kiemelkedő tudással rendelkező kollégáink vannak, akik a világ bármely vasútján megállnák a helyüket” – vallja Vólentné Sárvári Piroska, aki rövid kitérő után üzemeltetési vezérigazgató-helyettesként tért vissza a MÁV Zrt. felső vezetésébe. A több mint 30 éves vasúti múlttal rendelkező szakemberrel a civil életben töltött időszakról, célokról és tervekről beszélgettünk.

A karriertanácsadók sokszor javasolják a váltást az olyan szakembereknek, akik túl régóta dolgoznak egy vállalatnál. Ön 2016 tavaszán, közel 30 év után döntött úgy, hogy itt az ideje a váltásnak...

A MÁV volt az első munkahelyem, és az egyetlen cég, ahol munkavállalóként dolgoztam. A tisztképző után négy diplomát szereztem – mind a négy képzést úgy választottam ki, hogy hasznosítani tudjam minden egyes munkakörömben. Olyan sokfajta beosztásban és szakterületen dolgoztam, hogy mindezek biztosították folyamatosan a változatosságot és az új kihívásokat. Ha visszagondolok a munkával töltött évtizedekre, már forgalmi szolgálattelvő koromban sem volt két egyforma napom, főként, hogy a forgalmi tevékenység mellett el kellett látni a személyszállítással és az áruforgalomszervezéssel összefüggő feladatokat is. A hálózat különböző szolgálati helyein és különböző

munkakörökben folyamatosan úgy érezhettem, hogy új cégnél vagyok, ezért soha nem voltam elcsábítható egyetlen más vállalathoz sem, tökéletesen megtaláltam minden olyan munkát a MÁV-nál, ami színes, ami változatos és kihívásokkal teli.

Akkor mégis miért?

Miért hagyja el valaki 30 év szolgálat után a MÁV-ot? Talán akadnak néhányan, akik most azt gondolhatják, ők tudnák helyettem válaszolni, de röviden csak annyit válaszolhatok, hogy amikor 2016 februárjában hoztam egy döntést, még nem tudtam pontosan, hogy mit szeretnék csinálni, csak azt, hogy mit nem. Ugyanakkor feltettem magamnak a kérdést: szeretnék-e a jövőben is mindennap azért küzdeni, hogy az általam képviselt értékrend szerint élhessek és dolgozhassak?

Melyek ezek az értékek?

Úgy gondolom, hogy bármely munkakör ellátása során fontos a szakmai alázat, amelynek egyik alappillére ismereteink folyamatos bővítése és aktualizálása. Az én értékrendem szerint a legfontosabb tényezőt a valós tudással végzett valós munka, a hitelesség, az elhivatottság és az egyenesség jelenti. Mindezek miatt nem szeretnék soha senkinek sem magyarázkodni, ugyanakkor az elismertség, valamint a megértettség érzése nekem is fontos a mindennapokban, hiszen nekem is szükségem van mások támogatására és a megerősítésre.

A civil életben töltött idő alatt mivel foglalkozott?

Amikor kiléptem a MÁV-tól, elgondolkodtam azon, melyik úgymond civil szakmát kellene preferálnom, milyen irányba kellene elindulnom. Egyéni vállalkozóként, mint közgazdász végzettséggel is rendelkező tanácsadó kezdtem önálló tevékenységet folytatni, aztán hamar rájöttem, hogy tulajdonképpen mindent tudok hasznosítani, amit a 30 évnyi munkatapasztalat és a különféle képzések adhattak számomra; 2009 óta az Igazságügyi Minisztérium bejegyzett mediátora is vagyok. Mindenesetre a viszonylag hirtelen jött hosszú szabadságot is igyekeztem hasznosan és az érdeklődési körömmel megfelelően tölteni, elvégeztem egy viselkedéselemzéssel kapcsolatos szakértői képzést, valamint tréneri képzést is szereztem. Aztán egy-egy kisebb méretű cég komplex átvilágítása során egyre több igény merült fel a vezetők kompetenciafejlesztésére is, hiszen nekik is szükségük van arra, hogy tisztában legyenek önmagukkal, az erősségeikkel, és azzal is, hogy milyen lehetséges fejlődési irányok vannak számukra. A visszatérésem előtti hónapokban a munkám jelentős részét már egyre inkább a vezetők fejlesztésével és támogatásával összefüggő megbízások töltötték ki. Bízom benne, hogy én is tudtam adni valamit azoknak az embereknek, akikkel sikerült találkoznom a munkám és a képzések során, mert én nagyon sokat kaptam tőlük. Hitet, megerősítést és elismerést.

A MÁV-os tapasztalatai segítettek tanácsadóként?

Nagyon sokkal tartozom a MÁV-nak, hiszen azt a rengeteg tapasztalatot az itt eltöltött évtizedek alatt szereztem meg, és természetesen mindezeket remekül kiegészítette a különféle

egyetemen megszerzett elméleti tudás. Talán azért sem untam meg sohasem a vasutat, mert mindig eléggé széles körű ismereteket igényelt a munkám: a munkavédelmi szabályoktól az anyaggyártásig, a számviteli fejelem betartásától a munkatársak szabályozási környezetnek megfelelő foglalkoztatásáig – utóbbit talán a legérdekesebb és legnagyobb kihívásnak is tartottam. 1993-ban, amikor egy kis állomáson, Somogyváron állomásfőnök lettem, nem volt helyi munkaügyesünk, sem tűzvédelmisünk, így a vasúti szabályozásokon túl minden mást is meg kellett tanulnom. Jó alapozó volt, mivel a jogszabályokat vagy a belső szabályokat nézve szinte teljesen lényegtelen, hogy egy 7 vagy egy 270 fős szervezetet irányít az ember, mert az előírások ugyanazok. Az évtizedek alatt nagyon sokféle kollégával találkoztam, akikkel általában más-más módon lehetett kommunikálni és a bizalmukat elnyerni. Zárójelben mondva – szinte hallom, ahogyan például a régi csurgói kollégáim most felnevetnek – igen, volt és van is egy sajátos vezetői stílusom, de ahogyan anno nekik is mondtam: az idő nekem dolgozik. Az empátia, az együttműködés és az egyértelmű kommunikáció fontosságát magammal vittem a tanácsadói életembe is.

Ez fordítva is igaz? A civil életből tapasztaltakból is tud hasznosítani valamit a MÁV-nál?

Mindig szerettem volna elmondani a MÁV-os kollégáknak, hogy nem ciki MÁV-osnak lenni, és a távollétem alatt ez csak megerősödött bennem. A legfontosabb tapasztalatom az volt, hogy a kollégáink bárhol megállnák a helyüket, legyen szó akár a szakmai, akár a támogató és szolgáltató tevékenységek területén dolgozókról. Az is megfogalmazódott bennem, hogy az egyes szakmai területek működése, igényessége, szabályozottsága, és a munkavállalók törvényes foglalkoztatása példaértékű. Általában véve, az általános tudás tekintetében naprakészek vagyunk az elvárásokat illetően, amelyeket például a jogszabályi környezet támaszt velünk szemben az egyes működési területeken. Kollégáink megérdemlik a megbecsülést.

Mégis sokan úgy érzik, hogy nem kapnak elég megbecsülést, figyelmet. Régen büszkék voltak a vasutasok, manapság mintha ez megváltozott volna. Mit gondol erről?

Ez a negatív felhang már valamikor évtizedekkel ezelőtt megjelent, nem pár nap alatt alakult ki a jelenség. Pontos eredetét én sem tudom. Még 1993-ban történt, hogy egy új felvételes kolléga azt mondta, ez a vasúti munkahely elég ciki, és lehet, hogy őt ezért majd lenézik a falujában. Erre azt válaszoltam neki: ne felejtse el, hogy neki kell megdolgoznia azért, hogy ez ne így legyen. Az elismerést akkor is csak a viselkedésünkkel, a kulturált megjelenésünkkel és a lelkiismeretes végzett munkánkkal tudtuk elérni. Csak apró megjegyzésként mondom: mi „szolgálatba” jártunk és nem „dolgozni” – úgy gondolom, hogy ez a különbség többletjelentést hordoz magában. Mindezek ellenére negatív megnyilvánulásokat általában azoktól a kollégáktól lehet hallani, akik szintén több évtizede itt

dolgoznak, és nincs igazán hiteles összehasonlítási alapjuk más cégek belső működése tekintetében. Egyszerű emberi tulajdonságnak tekintem, hogy általában azt hisszük, máshol minden szebb és jobb. Ráadásul mi, vezetők hajlamosak vagyunk úgy gondolni, hogy mindenki világosan látja és ismeri a szándékainkat, vagy az éppen aktuális intézkedéseink hátterét és célját. Ezért amikor mi szinte elégedetten hátradőlünk, hogy most milyen jó dolog történt a kollégáinkkal, akkor számtalan esetben kiderül, hogy ők ezt vagy nem is érzékelték, vagy teljesen más-ként élték meg. A különböző irányítási szinteken elvárható belső kommunikációnk még fejlesztendő, mert a kollégáink nem

„SZÁMOMRA MINDEN A RÉGI: FONTOS AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS, A MUNKA ÉS HOGY HALADJUNK.”

feltétlenül élnek meg pozitívan az éppen aktuális újdonságokat. A nagy rendszerekben az üzenetek torzulnak, ezzel a kockázattal is tisztában kell, hogy legyünk. Ezért szeretnék még többet találkozni személyesen is a kollégákkal. A pozitív üzenetek közvetítése és a belső kommunikáció javításán túl a közösségépítés terén is nagyon bízom a területi igazgatókban és a különböző szakmákat irányító főnökségek vezetőiben. Hiszek a jó közösségek motiváló- és megtartóerejében, de megértem azokat is, akiknek a megbecsülés fokmérője elsődlegesen a forintban is kifejezhető dolgokat jelenti.

Milyen érzés volt visszatérni?

Egyszerűen besétáltam újra az irodába: két villamosmegállónyra lakom a székháztól. A távollétem alatt a kollégáknak volt egy poénos mondása, amit én is átvettem – azt mondták egymás közt, hogy „Piroska szabin van”. Amikor valaki feltette a kérdést a hagyományra vonatkozóan, általában azt válaszoltam, hogy remekül töltöttem a szabadságom. Valóban olyan érzés volt visszatérni, mint amikor egy hosszabb szabadság után újra munkába áll az ember.

Mi minden változott a pályavasúti üzemeltetési szervezeten belül ez alatt a két és fél év alatt?

A szervezeti átalakításokról tudtam. Például az Infokommunikációs és Technológiai Rendszerek Főigazgatóságának létrejöttével a TEB-igazgatóság kikerült az üzemeltetési vezérigazgató-helyettes közvetlen irányítása alól. Az együttműködésünket azonban ez a változás nem gátolja. Az infokommunikációs támogatás valamennyi szakterületet érinti, így a biztosítóberendezések, az erőszármához kapcsolódó technológiai eszközök és a létesítmények üzemeltetésében is fontos szerepet tölt be, nem csak a távközlési szakterületen. Örömmel nyugtáztam, hogy szinte mindenki megálta a helyét abból a vezetői csapatból, akiket 2013-ban kineveztem. Tevékenység szempontjából, amit nagyon szerettem volna, azt megvalósulva láttam: az

ingatlanüzemeltetés pályaműködtetői elemként ténylegesen is az üzemeltetési szervezethez tartozik. Jó döntésnek tartom, hogy megtörtént e terület visszaszervezése, hiszen az ő tevékenységük a pályaműködtetés és a személyszállítási közszolgáltatás minőségét is jelentősen befolyásolja. Az ingatlanos kollégák tisztában vannak az elvárásaimmal, amelyek – a múltban megszokott és speciálisan értelmezett megrendelő-teljesítő viszonyhoz mérten – merőben más aktivitást és elhivatottságot jelentő fejezetet kell jelentsenek számukra. Bízom a szakértelmüket kiegészítő kreativitásukban és a jó értelemben vett önállóságukban.

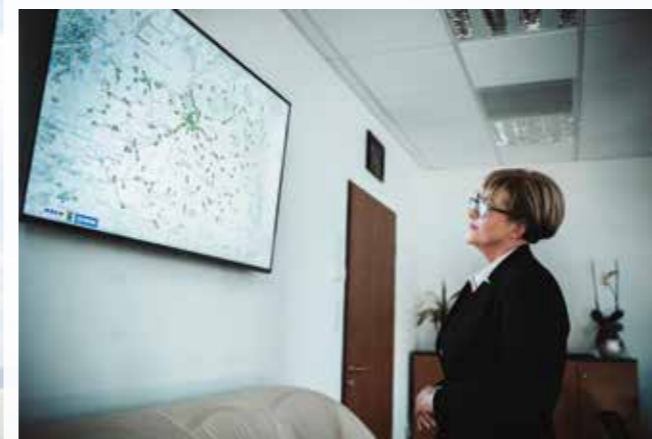
Változott a vezetési filozófiája, az elvárásai?

Számomra minden a régi: fontos az együttműködés, a munka és hogy haladjunk. Nagyon fontos, hogy ne csináljunk látszatevékenységeket, ne merüljön ki a munkánk abban, hogy arra ügyelünk, papíron minden szép legyen. Nekem az a valós teljesítmény, amit érzékel az utas, amit érzékel egy árufuvarozó cég, amit érzékel a tulajdonos – ezek a fogható eredmények. Ráadásul a mi munkánkban teljesen természetesen, hogy naponta vannak rendkívüli események. A külső kitétségek mellett azért, mert az eszközök magukban hordozzák annak a lehetőségét, hogy bármikor hiba, zavar léphet fel a működésükben – ez adott. Amin javítani tudunk, hogy kollégáink milyen sebességgel, szaktudással, elhivatottsággal, összeszedettséggel és együttműködési hajlandósággal állnak egy probléma megoldásához. Egész nap tudnánk sorolni, hogy milyen nehézségeink vannak, de nekünk a megoldásokra kell fókuszálnunk. Nagyon sokan azt gondolják, hogy mindig minden csak pénz kérdése, pedig ez nem igaz. Számos esetben azt tapasztalhatjuk, hogy a saját belső szabályozásainkkal okozzuk magunknak a legnagyobb nehézségeket. Időnként fel kell tudjuk tenni önmagunknak a miérettel kezdődő kérdéseket, hogy a rugalmasabb megoldások irányába mutató válaszokat kaphassunk. Kiemelkedő tudással rendelkező kollégáink vannak, akik a világ bármely vasútvonalán megállnák a helyüket. Az ő szellemi kapacitásukat, tapasztalataikat kell párosítani a lehetőségekkel, az új megoldásokkal és a szolgáltatói szemléletet is tartalmazó intézkedésekkel.

Melyek a 2019-es évről vonatkozó fő tervei, elképzelései?

A legfontosabb célkitűzéseink egyikét szemlélteti az irodám falán látható vonatinfós képernyő, hiszen a vonatok biztonságos és menetrendszerű közlekedéséhez számtalan tárgyi és személyi feltétel biztosítása szükséges. Bővebben kifejezve: üzemeltetőként elsődlegesen az a dolgunk, hogy a meglévő infrastruktúra létesítményeit, valamint eszközeit üzemeltessük, és ezt valóban úgy tesszük, hogy a pályaműködtetési és a közszolgáltatási szerződés szerinti elvárásoknak maximálisan meg tudjunk felelni. Ez állandó és stabil célkitűzés, amely mindnyájunknak közös célja kell, hogy legyen – minden munkatársunknak fontos szerepe van abban, hogy ezeket a feladatokat el tudjuk végezni. Annak érdekében, hogy szolgáltatásaink minősége érzékelhetően pozitív változásokat mutasson utasaink és a vasúti társaságok részére, több fontos feladatunk is van. Az eljutási idők csökkentése lényeges a vasúti személyszállítás vonzóbbá tételének és a vasúti áruszállítás versenyképességének támogatása szempontjából is. Ennek megvalósításához azonban elengedhetetlen vasútvonalaink további fejlesztése és korszerűsítése, illetve a tervszerű

karbantartások megvalósítása, amelyek célja a lassújelek megszüntetése, illetve a lassan bejárando pályarészek keletkezésének megelőzése is. Legfontosabb célkitűzéseink közé tartozik állomásainkon a környezet általános és folyamatos rendjének, az utasforgalmi létesítmények tisztaságának biztosítása, és utasaink komfortérzetének növelése, ide értve a liftek üzemszerű működése érdekében megteendő valamennyi intézkedést is. Állomási szolgáltatásaink minőségének javítása érdekében több megoldásban is gondolkodunk, többek között szeretnénk olyan állomási gondnokokat is foglalkoztatni, akik a tisztaság folyamatos fenntartása mellett a kisebb mértékű és különösebb szakértelmet nem igénylő javításokat rövid időn belül a helyszínen el tudják végezni. Állomásaink egyben a települések kapuját is jelentik, de egy vonattal átutazó utas feltételezhet valamit úgy is az adott településről, hogy tulajdonképpen csak a mi állomásunk kinézete alapján alkot véleményt. Ezért úgy gondolom, hogy sokkal nagyobb felelősségünk van ezen a téren, mint amit a pályaműködtetői szerződés sorából kiolvashatunk.



A 2019-es évben is fontos cél a munkakörülmények javítása a fűtéskorszerűsítéstől az eszközök beszerzéséig, a klímák felszerelésétől a szolgálati helyiségek komfortosabb kialakításáig. Meg kell említenem a munkaerő utánpótlásához és megtartásához kapcsolódó feladatainkat is, amelyek nem pusztán a humán szakemberek tevékenységét jelentik, hiszen kollégáink is sokat tudnak tenni a cél érdekében a munkájukkal vagy akár a szakmájuk népszerűsítésével.

Amikor célkitűzésekről beszélünk, nem mehetünk el az utastájékoztatás mellett sem. Véleménye szerint miért nem tudjuk időben és megfelelően tájékoztatni az utasokat?

Az utastájékoztatás állomási szolgáltatásaink egyik legfontosabb eleme. Alapszabályként én még azt tanultam, hogy az utasnak mindig igaza van, és ez halmozottan igaz, amikor a szolgáltatásainkkal valóban nem lehet elégedett. Ugyanakkor értem munkatársaink nehézségeit is, a vasúti technológiák minden elemével tisztában vagyok akár pályavasúti, akár személyszállítási szempontból. Amikor a kollégák azt mondják, ők nem tudhatják, hogy egy helyszínelés vagy egy felsővezeték-szakadás elhárításához tényleges mennyi idő szükséges, akkor abból a szempontból megértem őket, hogy minden esetben arra törekednek, hogy pontos információt tudjanak adni a MÁV-START, azaz közvetett vagy közvetlen módon az utasok részére. Csak hogy mivel nem tudhatják, meddig tart a zavartatás, itt mindenki megtorpan,

és e bizonytalanságot tovább fokozza a kötőpályából eredő sajtóösszeállítások tömkelege, tetéztve a normál üzemi technológiák, a szerelvény- és személyzetfordulók átszervezésének kockázataival, illetve az időközben is folyamatosan változó információkkal. A lényeg az lenne, hogy utasainkat az események bekövetkezésétől kezdődően folyamatosan tájékoztassuk a tényekről és a késés várható mértékéről, vagy akár az alternatív utazási lehetőségekről. Lényeges, hogy az utazóközönség minden szituációban folyamatosan érezze a megoldásokra való törekvést – bizonyos helyzetekben ez az egyszerű emberi tördést is jelentheti. Egyébként 2008 óta számos olyan utasítással rendelkezünk, amelyeket a vonatkozó jogszabályok, rendeletek, uniós és nemzeti szabályozási környezet alapján kellett kiadnunk. Ennek ellenére az alkalmazásuk terén időről időre problémákat tapasztalunk. Elindult egy komplex utasítás-felülvizsgálati program, amelynek keretében természetesen ezeket a szabályozásokat is igyekszünk még egyszerűbbé tenni, de kollégáink szolgáltatói szemlélete és együttműködése a jövőben is elengedhetetlen lesz az állomási és fedélzeti utastájékoztatási tevékenységek elvárásoknak megfelelő végrehajtásához. Ha arra gondolok, hogy az akadálymentességgel kapcsolatos feladatok között szerepel az érzékenyítés mint a munkatársak fejlesztésével összefüggő feladat, akkor azt gondolom, hogy az utastájékoztatást és kríziskommunikációt végző kollégáink részére is fontos egy ilyen jellegű fejlesztés. Idén az utastájékoztatási tevékenységek ellátásában érintett munkatársaink részére is célirányos fejlesztő képzéseket kívánunk megvalósítani, amelyek többek között a kommunikációs és problémamegoldási készségek erősítésére fókuszálnak.

Most szabadságon van, mégis itt ülünk a MÁV-székházban és – ha jól tudom – már délelőtt is itt volt. Mi történt?

Vannak időnként olyan fontos feladatok, amikor megbeszéltem magammal, hogy a szabadság most éppen nem annyira fontos. Viszont ha most egy gyönyörű tavaszi napon beszélgetnénk, akkor azt mondtam volna, hogy ugorjunk le a Balaton partjára, üljünk le egy nyugis kis padra, és beszélgessünk ott. Nekem ez a nyugalom. Ott töltődök fel. Általában is vízmániás vagyok, de a Balatont minden évszakban imádom. Lemegyek a vízpartra, és semmi mást nem csinállok, csak nézem a vizet. Talán a személyiségemből ered, hogy egyformán szeretem a csendet és a nyüzsgést is.

Varga Zsuzsanna



150 év, 150 gyerek: nyílt nap a BGOK-ban

■ A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Baross Gábor Oktatási Központja a vasúti szakképzés magas szintű lebonyolítása mellett nagy hangsúlyt fektet a vasúti szakmák utánpótlásának biztosítására is, ezért 2018. november 29-én nyílt napot rendeztek a BGOK budapesti, Luther utcai központi épületében. A cél az volt, hogy segítsék a 7. és 8. osztályos általános iskolásokat a pályaválasztásban, bemutassák számukra a vasutat mint vonzó, potenciális munkahely-lehetőséget. A MÁV 150 éves jubileumához illeszkedően 150 budapesti gyermek vehetett részt a programon.

A rendezvény megnyitóján Dobás László, a BGOK vezetője és Dorozsmai Éva, a MÁV Zrt. humánérőforrás

vezérigazgató-helyettese üdvözölte a gyerekeket és kísérőiket. Mindenki kapott egy-egy menetlevelet, amely nemcsak az eligazodást segítette, hanem pecsétek gyűjtésére is lehetőséget adott.

A menetlevélén legalább hat pecsétet összegyűjtő gyerekek között a Magyar Vasúttörténeti Parkba szóló belépőket, fődíjként pedig egy motorvonat vezetőállásán való utazási lehetőséget sorsoltak ki.

A nap végén az iskolások sok élmennyel gazdagodva indultak haza. Remélhetőleg sokukban megfogalmazódott a gondolat, hogy a pályaválasztásnál, illetve a középiskolába jelentkezéskor a vasút is választható alternatíva lesz számukra.

Főbb programok:

- Modellvasúti terepasztal
- FOR-PASS rendszer
- TERVEZ2 forgalmi szimulátor
- TEB biztosítóberendezések
- Vasutasegyenruhás fényképezkedés
- Pályás feladatok
- Jegykiadás kipróbálása
- Legótereasztal
- BGOK forgalmi szimulátor
- Mozdony-szimulátor

Megkezdődtek a 2019. évi bértárgyalások

■ Kétéves megállapodás született a Versenyszféra és a Kormány Állandó Konzultációs Fórumának ülésén, amelynek értelmében 2019-ben 8 százalékkal, 2020-ban pedig szintén 8 százalékkal emelkedik a minimálbér és a garantált bérminimum összege. A minimálbér így 149 ezer forintra, a garantált bérminimum 195 ezer forintra nőtt 2019. január 1-jétől. Az emelés a MÁV Zrt. és a konszolidációs körbe bevont társaságok esetében a jogszabálynak megfelelően megvalósult.

A vasúttársaságnál a bérminimumok ismeretében 2019. január 18-án hivatalosan is megkezdődtek a tárgyalások a Vasúti Érdekegyeztető Tanácsban, majd az egyeztetések január 29-én folytatódtak.

A MÁV még 2017 márciusában kötött hároméves, 30 százalékos bérfelajánlásról szóló bértárgyalást a vasutas érdekképviselettel a cégcsoport valamennyi társaságára vonatkozóan. A megállapodás 2017-ben 13 százalékos, 2018-ban 12 százalékos béremelést eredményezett, ennek eredményeként az elmúlt két évben átlagosan mintegy 27 százalé-

kos bérnövekedést értek el a MÁV Zrt.-nél foglalkoztatott munkavállalók. A bértárgyalás az idei évre 5 százalékos emelést tartalmaz. A munkáltató javaslatot tett a bértárgyalásban rögzített bérfelajánlás konkrét meghatározására. A szakszervezetek a bértárgyalások során kifejezték a megállapodás szerinti átlagosan 5 százalékos mértéken felüli bérfelajánlást igényüket. Az ehhez szükséges többletforrások azonban nem állnak a MÁV-csoport rendelkezésére, a hatályos bértárgyaláson túlmenően bármilyen bérintézkedéshez tulajdonosi egyeztetés szükséges. A munkáltató és a szakszervezetek megállapodtak a bértárgyalások folytatásáról az idei évre vonatkozó, 2019. január 1-jére visszamenőleges bértárgyalás megkötése érdekében.

A munkáltató a szakszervezet kezdeményezésére bejelentette, hogy kész megállapodni a 2019-től bérként adózó önkéntes nyugdíjpénztári tagdíj-kiegészítés 4 százalékra emeléséről, amelyre a csökkenő munkáltatói közterhek nyújtanak fedezetet.

Megállapodás született a választható béren kívüli juttatások 2019-es keretösszegéről

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács 2019. január 29-i ülésén a MÁV Zrt. és az érdekképviseleti szervezetek megállapodtak a választható béren kívüli juttatások (VBKJ) keretösszegéről, amely idén is 271 400 Ft lesz.

A munkáltató – az adóváltozásokra tekintettel – javasolta, hogy a juttatások körébe 2019-ben csak a kedvezményesen adózó és az adómentes elemek, valamint az idén már a bérrel megegyező módon adózó készpénzjuttatás tartozzon. Az érdekképviselet egybehangzó kérésére azonban valamennyi, idén már a bérrel megegyező módon adózó juttatási forma megmarad a VBKJ-rendszerben, csak a megszűnt Erzsébet-utalványok nem lesznek választhatóak. A tárgyaló felek egyetértettek abban, hogy a munkavállalók érdekében fokozott figyelmet fordítanak az egyes VBKJ-elemek adózására vonatkozó egyértelmű tájékoztatásra.

A választható juttatási formákon túl továbbra is alanyi jogon jár az évi nettó 92 900 Ft a SZÉP-kártyák vendéglátás alszámlájára.



A MÁV Zrt. elnyerte Az Év Felelős Foglalkoztatója 2018 díj arany minősítését

■ November 22-én adták át az Országos Foglalkoztatáspolitikai Alap által meghirdetett *Az Év Felelős Foglalkoztatója 2018* díjakat. Idén 90 vállalat adott be pályázatot öt szervezeti és két különdíj kategóriában. A MÁV Zrt. a 2000 főnél több munkavállalót foglalkoztató nagyvállalatok között pályázott *150 év valódi érték* címmel. A pályázat tematikusan tartalmazta mindazon humánpolitikai intézkedéseket, amelyeket a vasútállalat a *Munkaerőpiaci kihívások – a vasúti közszolgáltatás biztosítása* témakörben megtett. Az elismerésekről függetlenül, öttagú szakmai zsűri döntött. A MÁV Zrt. a Nagyvállalatok II. kategóriában *Az Év Felelős Foglalkoztatója 2018* arany minősítést kapta. A díjat – amelynek elnyerését a társaság munkavállalóinak együttműködése tette lehetővé – Dorozsmai Éva humánerőforrás vezérigazgató-helyettes vette át.



Kelemenné Bándoli Melinda

MÁV KfV Kft. ügyvezető

2018. december 1-jétől

A közgazdász végzettségű szakember 1983-tól 1993-ig pénzügyi és számviteli területen dolgozott a MÁV-nál különböző beosztásokban. 1993-tól a MÁV Rt. Pályagazdálkodási Központ elszámolási és utókalkulációs rendszerének kialakítását menedzselte, és a gazdasági területet vezette. 1994-től a HM ArmCom Rt. gazdasági igazgatójaként, igazgatósági tagjaként a társaság sikeres válságmenedzselését és profilváltását irányította. Kelemenné Bándoli Melinda 1996 októberétől áll a MÁV KfV Kft. alkalmazásában, amelynek már a megalakításánál közreműködött. Először főkönyvelőként tevékenykedett, a társaság vállalatirányítási rendszerének kialakítását szervezte és irányította. 2001 óta a MÁV KfV Kft. ügyvezető igazgatóhelyettesi feladatait látta el.



Dr. Prieszol Eszter

MÁV SZK Zrt. beszerzési üzletágvezető

2019. január 1-jétől

Jogi diplomáját a Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi Karán szerezte. Ezt követően a Pázmány Péter Katolikus Egyetemen előbb a közbeszerzési szakjogász, majd a környezetvédelmi szakjogász képzést végezte el. Szakmai tapasztalatait többek között piaci cégnél, önkormányzatnál, a közigazgatásban, valamint állami társaságoknál szerezte. Vezetői szakmai tapasztalati közül kiemelendő a közigazgatási területen betöltött főosztályvezetői, továbbá állami társaságoknál a jogi igazgatói, valamint a beszerzési vezetői pozíció.



Kiss Gábor

MÁV Zrt. PTI Budapest, igazgató

2018. december 1-jétől

A szakember a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán végzett okleveles vasútüzemviteli üzemmenőként 1987-ben. Először Miskolcon forgalmi munkakörben dolgozott később 2000-ban a Személyszállítási Szakigazgatóságon folytatta munkáját szakigazgató-helyettesként; jelentős szerepe volt az önálló MÁV-START Zrt. létrehozásában, amelynek az elnök-vezérigazgatói kabinetvezetői feladatok ellátásával bízták meg. 2008 májusában csatlakozott a MÁV Zrt. általános vezérigazgató-helyettesi titkárságához tanácsadóként, majd a vezérigazgató-helyettes szakmai titkára lett. 2013 és 2015 között a MÁV Zrt. Üzemeltetési Főigazgatóságának működéstámogatási szervezetét vezette, 2016-ban pedig műszaki hálózati koordinációs vezetőként tevékenykedett. A forgalmi igazgatói pozíciót 2017. január 1. óta töltötte be.



Bozó György

MÁV SZK Zrt. anyagellátási üzletágvezető

2019. január 15-től

Két éve dolgozik a társaságnál raktárgazdálkodási vezetőként. Új pozíciójában – amelyet meglévő feladatai mellett tölt be – célja az Anyagellátási Üzletág szolgáltatási színvonalának emelése az ügyfelek elégedettségének növelése érdekében, kiemelten fókuszálva a kommunikációs csatornák fejlesztésére, az igények gyorsabb kiszolgálására, valamint az ár-érték arányra.

Szabó Csaba

MÁV Zrt. PTI Pécs, igazgató

2018. december 1-jétől

A mérnök végzettségű, informatikai és közgazdász diplomával is rendelkező szakember 1985 óta dolgozik a MÁV Zrt.-nél. Pályafutását Dombóvár állomáson kezdte, ahol a forgalmi területen több munkakört is betöltött. 2005-től forgalmi osztályvezető volt Pécsen, majd 2013-tól a pályavasúti területi igazgató gazdasági helyetteseként tevékenykedett. Munkája elismeréséül 2013-ban A Vasút Szolgálatáért kitüntetés bronz fokozatát vehette át.



Mucsi Attila Józsefné

MÁV Zrt. forgalmi igazgató

2018. december 1-jétől

1983. augusztus 1. óta dolgozik a forgalmi szakterületen, ez idő alatt számos beosztásban tevékenykedett. A munkavégzés mellett diplomát szerzett a Budapesti Műszaki egyetem műszaki szakoktatói és egyetemi szakmérnöki, valamint a Nyugat-magyarországi Egyetem vezetésszervezés mesterszakán. 2013. június 1-jétől mostani kinevezéséig a Forgalmi Igazgatóság Forgalmi Osztályát vezette. Feladatai közé tartozott a pályavasúti területi igazgatóságokhoz tartozó területi forgalmi osztályok szakmai felügyelete, továbbá valamennyi forgalmi szabályozás szerkesztésének, illetve az RFC áruszállítási korridorok szakmai felügyelete. 2016 óta hatósági vizsgabiztosi teendőket is ellát.

Imrik Márta

MÁV SZK Zrt. általános vezérigazgató-helyettes

és gazdaságiüzletág-vezető

2018. november 19-től

A szakember a Kereskedelmi, Vendéglátóipari és Idegenforgalmi Főiskolán szerzett üzemgazdász végzettséget, majd a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen MBA másoddiplomát. Emellett adótanácsadó, mérlegképes könyvelő, valamint okleveles könyvvizsgálói képesítéssel is rendelkezik. Szakmai pályafutása során gazdasági vezetői pozíciót töltött be a BKV vasútjármű-javitással foglalkozó leányvállalatánál. 2007-től a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyetteseként több mint négy évig, majd a MÁV FKG Kft. gazdasági igazgatójaként két évig szolgálta a vasutat. Ezt követően a Magyar Közút Nonprofit Zrt. pénzügyi és számviteli igazgatójaként, valamint a BKK Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyetteseként tevékenykedett.



Mobilalkalmazás ötlete nyerte az INNOMÁV-ot

■ A MÁV Zrt. 2018. október 5-én indította útjára országos innovációs pályázatát munkavállalói körében azzal a céllal, hogy a vasúttársaság működését támogató innovatív hagyományt teremtsen, és lehetőséget biztosítson az újító gondolatok felélesztésére, ösztönzésére, összegyűjtésére és megvalósítására.

A szakmai támogatók tanácsa két fordulóban 106 pályázat közül választotta ki azt a kilencet, amelyek ötletgazdái ismertethették elképzeléseiket a december 12-i döntőben. A csapatok 15-15 percet kaptak újító javaslatuk bemutatására, a szakterületek vezetőiből álló zsűri ezután döntött az első három helyezettéről.

A győzelmet a Metz Eleonóra, Jutkusz Győző, Benedek Ferenc és Mészáros Antal alkotta INNOvalidus csapat szerezte meg a Station Guide névre hallgató innovációval. Ez egy olyan audiovizuális navigációs alkalmazás, amely a vasútállomások területén segíti az utasok tájékozódását és közlekedését, összeköttetésben a Vonatinfó mobilalkalmazással. A fejlesztés az állomás területére belépő felhasználót hangvezérléssel vagy képi megjelenítéssel vezeti el a kívánt célhoz, például a jegypénztárhoz, a beérkező vonat vágányához, a mosdóhoz, a csomagmegőrzőhöz, a bankautomatához vagy a trafikhoz. A *Station Guide* elsősorban a mozgásukban korlátozottaknak – látás- és mozgássérültek, babakocsisok, sok csomaggal utazók – nyújt segítséget, de mások számára is hasznos

lehet a tájékozódásban. A csapattagok közül Jutkusz Győző, a MÁV Zrt. Technológiai Tervezési Osztályának kiemelt beruházási projektkoordinátora korábbi munkahelyén már foglalkozott épületen belüli helyekhez kötött információk okoseszközökre juttatásával. Metz Eleonóra, a Pályalétesítmenyi Fejlesztési Iroda szakértője aluljárók jóváhagyását végzi, munkája során többször találkozott esélyegyenlőségi problémákkal. Benedek Ferenc, a Technológiai Tervezési Osztály kiemelt beruházási projektkoordinátora a technológia megvalósíthatóságának járt utána szakmai szempontból. Mészáros Antal, a Technológiai Tervezési Osztály műszaki szakértője a téma kidolgozásában vett részt.

Az INNOMÁV pályázat győzteseinek és résztvevőinek dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója gratulált, aki hangsúlyozta: *„Az innováció számomra olyan ötlet, amelyből olyan szolgáltatás vagy termék válhat, amely megvalósítható és működőképes. A győztes csapatok által bemutatott innovációk is ezt a célt szolgálják. A munkavállalók által létrehozott ötletek olyan értékek, amelyeket gondozni és megvalósítani kell, hiszen ez ad erőt a vasútvállalat igazi működéséhez.”*

A díjazottak pénzjutalomban is részesültek helyezéseik alapján. A döntőbe jutott kilenc csapat tagjai meghívást kaptak a MÁV Zrt. szervezetfejlesztési csapata által indítandó tehetségmenedzsment programba.



Az INNOMÁV további helyezettjei

II. helyezett csapat: Sárbogárd távközlés

Innováció: Hordozható VLAN-teszter

Csapattagok: Kehl Imre, Kisari József

A csapat olyan vezetékes LAN hálózati hibák gyors tesztelésére alkalmas készüléket fejlesztett ki és mutatott be, amely a hibakeresés és a karbantartási munka hatékonyságának javítását szolgálja.

III. helyezett csapat: Éljük a MÁ(V)-nak

Innováció: Valami van a levegőben

Csapattagok: Almási Zoltán, Ujvári Izabella, Gajdács Zoltán, Jarabek Jenő

A csapat új pályadiagnosztikai mérési lehetőséget mutatott be a hidvizsgálatok hatékonyságának növelése érdekében, drónok alkalmazásával.

Különdíj: Talpfafejűek

Innováció: Vonalgondozókat figyelmeztető eszköz

Csapattagok: Gajdács Zoltán, Almási Zoltán, Ferencz Roland, Fodor Antal

Rezgő, figyelmeztető karkötő (illetve okostelefonos applikáció), amely hozzájárul a vonalgondozók biztonságos munkavégzési körülményeinek biztosításához.

Kiemelt projekt: MÁV ZöldEN

Innováció: Zöldenergia-hasznosítás

Csapattagok: Horváth Zoltán, Korcsok Mihály, Juhász Dávid

Az elképzelés a vasúttársaság területén keletkező zöldhulladék hálózati szintű kezelését segítheti elő a zöldhulladék komposztálása során keletkező biogáz kapcsolt energiatermelésben történő hasznosításával.

Educatio szakkiállítás a MÁV-csoport részvételével

■ Január 10. és 12. között rendezték meg Budapesten a 19. Educatio Nemzetközi Oktatási Szakkiállítást, amelyen a MÁV-csoport is képviseltette magát. A rendezvény célja az volt, hogy összekapcsolja a hazai és a külföldi felsőoktatási intézményeket, a tankönyvkiadókat, a nyelviskolákat és a szakképző intézményeket a diákokkal, az oktatókkal és a szülőkkel.

Az idei seregszemlén több mint 260 kiállító és 53 ezernél is több látogató vett részt; közel 50 felsőoktatási intézmény jelenlegi hallgatói és oktatói adták át a legfontosabb információkat a képzésekről, a szakásokról, a kollégiumi elhelyezésről, sőt a tanulmányokat követő lehetséges jövőképekről is az érdeklődő fiataloknak.

A MÁV Zrt. pályaaorientációs szervezetének vezetésével a MÁV-csoport immár negyedik alkalommal vett részt kiállítóként az eseményen. A vasúttársaság 36 négyzetméteres standján a humán és szakmai szervezetek munkatársai nyújtottak tájékoztatást a fiatalok számára a MÁV-csoport duális képzéséről, ösztöndíjprogramjairól, a Pályakezdő Diplomás Programról, a szakmai gyakorlati és szakdolgoztatási lehetőségekről, valamint a vasúti területen hasznosítható szakképzésekről. Az élmények gazdagítása érdekében kollégáink interaktív táblával, táblagépes játékokkal és kvízekkel várták az érdeklődőket. A standon folyó munkát ez alkalommal is segítették duális képzésben részt vevő hallgatónk.

A kiállítás első napján Szabó Georgina humánpolitikai szakértő tartott húszperces előadást a Pályakezdő Diplomás Programról (amelyről a Vasutas Magazin 2018. november–decemberi számában olvashattak részletesebben). Az interaktív előadásban részt vettek korábbi pályakezdő kollégáink – Balázs Dorottya pályalétesítmenyi szakértő, Benke Máté humánpolitikai szakértő, Gere Márton biztosítóbiztosítási szakaszmérnök és Szmeskó Balázs pályavasúti szakaszmérnök – is, akik a programmal és a nagyvállalati munkával kapcsolatos személyes tapasztalataikat, élményeiket osztották meg a hallgatósággal.



ÖNKÉNT VÁLLALHATÓ RENDKÍVÜLI MUNKAIDŐ?

Amint köztudott, 2019 januárjától több vonatkozásban is módosult a *munka törvénykönyve*. A híradásokból már megismert tényeken és elemzéseken túl a vasutas munkavállalók számára még fontosabb lehet az, hogy mit is jelent mindez számukra a mindennapi munkavégzésük során.

A MÁV Zrt. hatályos Kollektív Szerződése – az érdekképviselőkkel kötött megállapodásnak megfelelően – jelenleg 300 óra rendkívüli munkavégzés elrendelését teszi lehetővé. Az új jogszabályi rendelkezés lehetőséget biztosít a 300 órát meghaladó, de naptári évente legfeljebb 400 óra rendkívüli munkavégzés teljesítésére vonatkozó megállapodás megkötésére a munkavállalóval.

Az ilyen egyéni megállapodást a munkavállaló jogosult egy adott naptári év végére felmondani, és azt követően nem vállalni a többletmunkaidő teljesítését. Az egyéni vállalást tartalmazó megállapodás felmondása viszont nem szolgálhat munkáltatói felmondás indokául.

Mindez azt jelenti, hogy a jogszabály alapján valamennyi munkavállaló maga döntheti el, hogy az eddigi kereteken túlmenően vállalja-e több, de összesen legfeljebb évi 400 óra „túlóra” teljesítését.

A közvélemény körében is érdeklődésre számot tartó másik fontos jogszabályi változás az, hogy ha azt „objektív vagy műszaki vagy munkaszervezéssel kapcsolatos okok” indokolják, a Kollektív Szerződés rendelkezése által eddig is alkalmazható 12 havi munkaidőkeret helyett most akár legfeljebb 36 havi munkaidőkeret is bevezethető és alkalmazható.

Hangsúlyozandó, hogy a MÁV Zrt.-nél a Kollektív Szerződés egységesen és eltérést nem engedően havi munkaidőkeret alkalmazását írja elő valamennyi munkavállaló esetében, így ennek megfelelően minden rendkívüli munkaidőt a felmerülés hónapjára járó munkabéren számolnak el és fizetnek ki a jövőben is.

Kedvezményes családi mobilcsomag vasutasoknak

A MÁV-csoport és a T-Systems Magyarország Zrt. együttműködésének köszönhetően a vasúttársaság munkavállalói az idei évtől kedvezményes mobiltelefon-előfizetéseket köthetnek a Telekomnál saját célra, illetve családtagjaik számára.

nyes-csaladi-mobilcsomag-mav-csoport-munkavallaloi-szamara oldalon, valamint az Intraneten is elérhetők. Az általános szerződési feltételek (ászf) a Telekom honlapján olvashatók. Felhívjuk szíves figyelmüket arra, hogy a MÁV Családi Mobilcsomaggal kapcsolatban



Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója (balra) és Kaszás Zoltán, a T-Systems Magyarország Zrt. vezérigazgatója a szerződés aláírásakor

A MÁV Családi Mobilcsomag keretében előfizetésenként **3500 forintos havi díj** ellenében **0 forintért** lehet bármilyen alapdíjas belföldi vezetékes vagy mobiltelefonszámot hívni, továbbá a csomag része az **ingyenes belföldi alapdíjas sms-küldési lehetőség, valamint 5 gigabájt** internetes adatforgalom is.

Munkavállalónként legfeljebb öt kedvezményes előfizetés köthető. Természetesen számhordozásra is van lehetőség, így a csomagba bevont személyeknek nem kell lemondaniuk korábbi telefonszámukról. A MÁV Családi Mobilcsomagot a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV Szolgáltató Központ Zrt., a MÁV-HÉV Zrt., a MÁV KFV Kft., a MÁV FKG Kft., a MÁV Vagon Kft., a Záhony-Port Zrt. és a MÁV Nosztalgia Kft. munkavállalói vehetik igénybe.

A kedvezményes mobiltelefon-előfizetések igénybevételének feltételeiről a Telekom üzleteiben kérhető részletes információ; az önhöz legközelebbi üzletet a www.telekom.hu oldalon keresheti meg, ahol időpontfoglalásra is van lehetőség. A csomaggal kapcsolatos legfontosabb tudnivalók – a díjcsomag részletei, gyakran ismételt kérdések – a [a vasúttársaság szervezeti egységei és munkatársai nem tudnak felvilágosítást nyújtani, mivel a szolgáltatást a Telekom biztosítja. Kérjük, a részleteket keressék az említett elérhetőségeken.](http://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/bemutakozas/kedvezme-</p>
</div>
<div data-bbox=)

A szerződéskötéshez a személyi okmányok mellett munkaviszony-igazolásra is szükség van a Telekom üzleteiben. A munkaviszony igazolására használhatók azon vasúti utazási igazolványok (arcképes igazolványok), amelyek sorzáma 1-essel, 2-essel vagy 9-essel kezdődik. Arcképes igazolvánnyal nem rendelkező kollégáinknak munkáltatói igazolást kell bemutatniuk.

A MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV Szolgáltató Központ Zrt., a MÁV FKG Kft., a Záhony-Port Zrt. és a MÁV-HÉV Zrt. arcképes igazolvánnyal nem rendelkező munkavállalói számára a MÁV SZK Zrt. Humánszolgáltató szervezete munkáltatói igazolást és a MÁV Családi Mobilcsomag

magról szóló tájékoztatót küld az elektronikusan vagy postai úton kézbesített januári bérjegyzékkel együtt 2019. februárban; az arcképes igazolvánnyal rendelkező kollégák csak tájékoztatót kapnak. Felhívjuk szíves figyelmüket arra, hogy a munkáltatói igazolás a kiállítás napjától számított 30 napig érvényes, annak letelte után újat kell igényelni a MÁV SZK Zrt. Humánszolgáltató szervezetének ügyfélszolgálati irodáiban.

A MÁV KFV Kft., a MÁV Vagon Kft. és a MÁV Nosztalgia Kft. munkavállalói esetében az adott vállalat bérszámfejtésért felelős szervezetének feladata a munkáltatói igazolás és a tájékoztató kiküldése a munkavállalók januári bérjegyzékével együtt 2019. februárban. A munkáltatói igazolások pótlólagos kiadását is ők végzik.





MÁV-karácsony

A MÁV-csoport felső vezetése különleges és értékes ajándékkal lepett meg 3000 vasutasgyermeket az ünnep alkalmából, a vezetők személyes hozzájárulásának köszönhetően pedig további 400 gyermek kapott csomagot a karácsonyfa alá. Az ünnepi ajándékozásra regisztrált vasutasgyermekek közül mintegy százan 2018. december 18-án a budapesti Magyar Vasúttörténeti Parkban, a karácsonyi vásárok hangulatát idéző Orient csarnokban vehették át csomagjukat. A rendezvényen a MÁV-csoport közel hétszáz munkavállalója vett részt.

A MÁV-csoport 2018. december 18-i karácsonyi rendezvényén adták át a 2018-as év *Hétköznapi Hős* kitüntetését is. E díj célja, hogy ünnepélyes keretek között méltó elismerésben részesüljenek azon munkatársaink, akik valóban hőstettnek számító cselekedettel álltak helyt egy-egy kritikus helyzetben, például életet mentettek, balesetet akadályoztak meg, vagy kiemelkedő emberségről tettek tanúbizonyságot.

Jobbik Anita



Jobbik Anita általános pályavasúti előadóként dolgozik a rákosi pályafenntartási szakaszon 2012 óta. Személyisége és kedvessége miatt általános szeretet, megbecsülés övezi a szakasz valamennyi dolgozója részéről, de általában minden jelenlegi vagy volt munkatársa hasonló véleményen van róla. Kollégáinak mindig segít, a munkakörén felüli teendőket is szó nélkül elvégzi. Így történt 2018. július 26-án is, amikor egyik vonaligazgató munkatársa eltűnt. Vasutas kollégánkat egy ismeretlen férfi alkalmi munkát kínálva elcsalta magával, majd három hónapon keresztül fogva tartotta és munkára kényszerítette. Másnap Orlik József főpályamester és Anita közösen eredt a kolléga nyomába: utolsó tartózkodási helyét felkeresve és az információkat begyűjtve együtt mentek el a rendőrségre és jelentették be az eltűnést. Ezt követően több hónap fáradhatatlan keresés következett: a munkatárs felkutatásában, a rendőrséggel és a családdal való folyamatos kapcsolattartásban, az ügymenet elősegítésében Anita élvilágos érdemei voltak; lehet, hogy közbenjárása nélkül nem is körtették volna az eltűnt vasutast.

Elhurcolt munkatársunk végül több hónapnyi rabszolgamunka után került elő 2018 októberében. Anita az újbóli munkába állás kapcsán is nagyon sok segítséget, támogatást nyújtott kollégájának.

Tóth János

2018. május 23-án a nyíregyházi vontatási transzformátorállomáson a szolgálatban lévő Rékasi László szívinfarktust kapott. Kollégája, Tóth János értesítette a mentőket, majd azok kiérkezéséig elsősegélynyújtást végzett, megmentve ezzel kollégája életét, és megelőzve a szív marandító károsodását.

Jónás Dávid

2018. április 1-jén szabadidejében az üzemegységi diszpécser kérésére elment egy kollégáját megkeresni, aki nem jelentkezett szolgálatra. A rendőrség segítségét kérve jutott be munkatársához, aki rosszul volt, ezért azonnal mentőt hívott hozzá. Gyors helyzetfelismerésével hozzájárult ahhoz, hogy munkatársunk mielőbb szakszerű ellátásban részesüljön.

Kövér Csaba Attila

2018. július 26-án reggel Kövér Csaba Attila lakóhelyének közelében, a budapesti Egyenes utcai fényesorompós útátjáróban gázolásos baleset történt. Kollégánk a lakásából azonnal a helyszínre sietett, és a sérültnek elsősegélyt nyújtott. Aktívan részt vett a hatóságok értesítésében, a helyszín biztosításában és a járművezető lelki támogatásában is.

Szabó László, Geier Szabolcs

Szabó László és Geier Szabolcs 2017. december 7-én, kocsivizsgálói szolgálatukat követően vonattal utaztak haza, amikor az utastérben a töltőgenerátor vezetékelése a generátorcsapágy meghibásodása miatt kigyulladt. Hajdúhadház állomásra érve értesítették a vonat és az állomás személyzetét. A tűz eloltása után a kocsit átvizsgálták, és közreműködtek a kisorozásában, illetve a fékpróbában. Megelőzték a vasúti járműn a tűz kialakulását, és elősegítették a vonatkésés minimalizálását.

Csábi Gábor, Szabó Beáta, Sánta Béla

2018. július 19-én Kecskeméten a vonatra várakozó utasok közül egy idősebb férfi rosszul lett, összeesett. Pulzusa nem volt, és nem lélegzett. Csábi Gábor vonali tolatásvezető rádióan azonnal jelentette a történeteket a rendelkező forgalmi szolgálattevőnek, és a helyszínre sietett, ahol részt vett a segítségnyújtásban. Szabó Beáta külső forgalmi szolgálattevő segítségkérésére egy doktornő jelentkezett, aki megkezdte az újraélesztést. Beáta a váróteremben lévő defibrillátort biztosította, amellyel folytatták az újraélesztést a mentők helyszínre érkezéséig. Sánta Béla rendelkező forgalmi szolgálattevő Beáta feladatait – vonatfogadás, felhatalmazás, utastájékoztató – a saját feladatai mellett azonnal átvette, ezzel biztosítva, hogy az elsősegélynyújtás ideje alatt is zavartalan legyen a vonatközlekedés.



Deák Sándor

Deák Sándor felvigyázói munkakörben dolgozik Nyíregyházán. 2018. február 16-i szolgálatában újraélesztette Szabó Lajos mozdonyvezetőt, aki munkája végén a felvigyázói helyiségben lett rosszul. A gyors és szakszerű beavatkozással megmentette kollégája életét.

Varga József, Lengyel Mihály

2018. szeptember 26-án az Oroszlányba bejáró vonaton egy utas eszméletét veszítette. Varga József vezető jegyvizsgáló és Lengyel Mihály mozdonyvezető mentőt hívott, majd megkezdte az újraélesztést. A mentők kiérkezéséig az utast életben tartották, s ezzel megmentették az életét.

A képen balról jobbra: Csábi Gábor, Szabó Beáta, Sánta Béla, Lengyel Mihály, Varga József, Geier Szabolcs, Szabó László, Kövér Csaba Attila, Jónás Dávid, Tóth János

A SZTEREOTÍPIÁK MEGTÖRÉSE

Munkájában precizitásra törekszik, hiszen a forgalomlebonyolítás szempontjából ő az utolsó láncszem: egyetlen mozdulatára akár több száz utassal indul útnak egy személyvonat. Tóth Anita külső forgalmi szolgálattevővel Benke Máté beszélgetett.



Mi a tapasztalatod, mire gondolnak az emberek, amikor azt a szót hallják, hogy vasutas?

A legtöbbször fejében él egy sztereotípa, miszerint a vasutas középkorú, merev gondolkodású, acélos férfi. Nem szeretem, ha előítéletesek az emberek, ráadásul ez a kép teljesen hiteltelen. Csupa lendületes gondolkodású, megoldásra törekvő, szabad felfogású fiatalabb és idősebb embert ismertem meg itt, akik szívvel-lélekkel végzik a munkájukat. Hihetetlen számomra, amikor egyes emberek meglepődnek azon, hogy vasutas vagyok, hiszen nem passzolok az általuk elképzelt sablonba.

Az a bizonyos sablon... ha rád nézek, egy vagány, fiatal lányt látok. A sablonokban gondolkodó emberek könnyedén foghatnák rád, hogy nálad egy hétfégi buli prioritást élvez a felelősségteljes munkavégzéssel szemben.

A tetoválásaim és a külsőm alapján az emberek gyakran beskatulyáznak. A vonalon én vagyok az egyik legfiatalabb dolgozó a magam 23 évével, és sem külsőre, sem pedig habitusra sem hasonlítok arra a képre, ami az átlagemberek fejében él a forgalmi szolgálattevőről. A magánéletben sokkal lazább vagyok, de a munkámban muszáj gyakorlatiasabbnak lennem, ez pedig a személyiségfejlődésemnek is jól tesz.

Említetted a tetoválásaidat. Mit jelentenek számodra?

Az alkaromon van egy szívecske, amiből virágok nőnek ki – mindegyik egy-egy hozzátartozómat szimbolizálja. A felkaromon a 14 éves kutyám, Sheriff látható. Van egy kis herceges tetoválásom is, amely arra emlékeztet, hogy mindig maradjak önmagam.

A forgalmi irodába belépve feltűnt, hogy egy könyv volt előtted. Mi a kedvenc műved, sokat olvasol?

Antoine de Saint-Exupéry legismertebb regénye, A kis herceg a kedvencem. Egyébként a regényeken kívül inkább a versesköteteket részesítem előnyben. A könyv, amit láttál, egy válogatás magyar költők szerelemről szóló verseiből.

A kis herceg az emberi kapcsolatokról és a legfontosabb értékekről szól, amelyek a mindennapi munkában is kiemelten fontosak. Melyek számodra a legalapvetőbb értékek?

A hitelesség, a gyermeki őszinteség, a játékosság. Meg kell próbálnunk a játékosságot megtartani a felnőtt világban is. Manapság szinte elvárás, hogy mindenkinek egyformának kell lennie, ezzel pedig szeretnék kicsit szembemenni. Meg kell látnunk a szépséget mindenben, akár egy 12 órás szolgálatban is, mert ha ez sikerül, azzal boldogabbá tehetjük a hétköznapjainkat.

DOLGOZÓI PORTRÉ

Mi vonzott a vasúthoz? Miért ezt a hivatást választottad?

A vasutat biztos állásnak tartom, ahol nem kell attól félnem, hogy megszűnik a munkahelyem, vagy nem kapok időben fizetést. És mivel édesapám is forgalmi szolgálattevőként tevékenykedett, tisztában voltam a munkafolyamatokkal, illetve a cég humánus oldalával. Ki kell emelnem, hogy amikor édesapám beteg lett, a csomóponti vezetőség támogatta az egész családomat, amit ezúton is szeretnék megköszönni.

A MÁV egy 150 éves vállalat, és szeretjük azt mondani, hogy nálunk megtalálhatók a hagyományos értékek. Szerinted is így van ez?

Igen, elég csak az összetartó közösségre, a vezetőktől kapott bizalomra vagy az itt kialakult barátságokra gondolni. Amikor elkezdtem Tatabányán dolgozni, nagyon izgultam, hiszen egy olyan állomásra kerültem, ahol egy nap folyamán rengeteg emberrel kell együtt dolgozni. Bizonyos szinten mindenkinek részt kell vennie a munkafolyamatokban, amihez szükség van az összehangra. A legjobban az esett, hogy az első perctől kezdve teljes értékű csapattagként kezelték, senki sem úgy tekintett rám, mint egy kezdőre. Ugyanakkor ha bármi kérdésem van, a mai napig bizalommal fordulhatok bárkihez.

És, ha jól tudom, a magánéleted is kötődik a vasúthoz...

Igen, a vasúton találtam meg az egyik legjobb barátnőmet: Timi szintén forgalmi szolgálattevőként dolgozik Tatabányán. A vasúton lett szerelmem is, természetesen egy vasutas személyében. A kollégáimmal sok időt töltünk együtt csapatként, egy szolgálatban akár 12 órát is, ezért olyanok vagyunk egymásnak, mint a családtagok. Engem pedig az első perctől kezdve befogadtak ebbe a családba, és ez azóta is így van.

Benke Máté, Fotó: Fülöp Ildikó

Tóth Anita 1995-ben született Tatabányán. Az érettségi után több munkahelyen is dolgozott, az útját kereste. Végül a MÁV-nál találta meg a számítását. Édesapja is forgalmi szolgálattevőként tevékenykedett a vasútnál, halála után Anita a nyomdokaiba lépett, így őrzí és viszi tovább emlékét.



Január 29-én volt száz éve annak, hogy Balassagyarmat lakossága a vasutasok kezdeményezésére kiűzte a megszálló cseh csapatokat. A témában könyve jelent meg, és aktív közreműködője a megemlékezéseknek Gere József forgalmi csomóponti főnökségvezető, akit szűkebb környezetében helytörténészként is ismernek. Az ő írása következik.

Nógrád vármegye székhelyétől, Balassagyarmattól távol estek az első világháború frontvonalai, de mint hátszói kisváros a „nagy háborúban” mégis derekasan helytállt: befogadta a menekülteket, élelmezte a katonákat. 1918. november elején mindenki úgy érezte, hogy a megpróbáltatások véget értek, pedig a java még csak akkor kezdődött. A városba újabb menekültek érkeztek: a szolgálati helyükről elűzött vasutasok. Elmondták, hogy a Felvidéket egy magát Cseh Légióként meghatározó katonai alakulat fokozatosan szállja meg, és „csehszlovák” közigazgatást vezetnek be.

Kísérlet a város védelmének megszervezésére

A helyi vasúti vezetők tisztában voltak vele, hogy a város fontos csomópont, és a Losoncot Párkánnyal összekötő Ipoly-völgyi Vasút birtoklása az alakulófélben lévő új államnak kulcsfontosságú. A megszállás lehetőségéről figyelmeztették a megye vezetőit, de nem vették őket komolyan. Viták kezdődtek egy esetleges fegyveres ellenállásról. A balassagyarmati gyalogszólójában a világháborút végigharcoló Víz Zsigmond százados – több megyei tisztviselő egyetértésével – a székely hadosztály mintájára szervezett „palóc dandár” felállításában látta a megoldást. A fegyveres konfrontációt kerülő, Károlyiékát képviselő Rákóczi István – a főispáni jogokkal is felruházott kormánybiztos – azonban mindent megtett, hogy ezt megakadályozza.

„Az Országgyűlés fejet hajt Balassagyarmat lakóinak és védőinek az 1919-es támadás idején a város hősiességében tanúsított bátor magatartása előtt, ezért az alábbi törvényt alkotja: 1. § Az Országgyűlés Balassagyarmat védőinek tántoríthatatlan bátorságát örök emlékeztető törvénybe iktatja. 2. § Az Országgyűlés Balassagyarmat városnak a „Legbátrabb Város” („Civitas Fortissima”) címet adományozza.” (Részlet a 2005. évi XXXIX. törvénycikkből)



Cseheknek kedvezőtlen határvonal

Az idő pedig haladt előre. Karácsonykor a francia katonai misszióról újabb jegyzéket küldtek a kormánynak. Ez a demarkációs vonalat – és az ország végleges határát – már a Duna és az Ipoly vonalában határozta meg. A károlyista irányvonalat képviselők megnyugodtak: igaz, hogy a megye fele a demarkációs vonalon túli területre került, de Balassagyarmat mint megyeszékhely nem. A csehszlovák oldalon hamar rájöttek, hogy számukra kedvezőtlen határvonal megállapítását kezdeményezték, mert az új állam számára fontos Ipoly-völgyi Vasutat három részre vágja, s egy jelentős szakasza magyar területen marad. Ezért első lépésként 1919. január 3-án bevonultak Losoncra, majd 9-én Ipolyság is a kezükre került. Tovább nem jöttek, mert a Balassagyarmaton tartózkodó, 4B jelzésű páncélvonat kellő elrettentő erőnek számított.

A megszállás súlyos következményei

Az országban ekkor már szinte kezelhetlenné vált a szénhiány, tartani lehetett egy lázadás kitörésétől, ezért a páncélvonatot január 14-én este Salgótarján védelmére elvezényelték. A csehek ezt kihasználva másnap hajnalban bevonultak a városba, és elfoglalták a stratégiaileg fontos helyeket. Ezzel egy időben több helyen átlépték az Ipoly folyót, és megszállták az Ipoly-völgyi Vasút teljes magyarországi szakaszát. A területet Magyarország felé hermetikusan lezárták, és rohamléptekkel hozzáláttak a csehszlovák közigazgatás bevezetéséhez. Kijelentették, hogy az iskolákban ezután csak szlovákul folyhat a tanítás, minden közhivatalnoknak az új államra esküt kell tenni, de ez nem jelenti automatikusan a további foglalkoztatásukat. A megyerendszer helyett új közigazgatási egységként a zsupát kívánták bevezetni. Január 25-én Losoncról a népszerű ügyvéd, Bazovszky Lajos mint már zsupán jelent meg a kormánybiztosnál, és bejelentette, hogy hamarosan átveszi a közigazgatást. Utalást tett arra is, hogy déli irányban további csehszlovák terjeszkedés várható. Ezt a később előkerült térképek is megerősítik: az elképzelés szerint az új állam déli határa a miskolci vasúti fővonalától délre húzódott volna. Ez a kormánynak is tudomására jutott, de érdemi lépések helyett a katonáknak megtiltottak minden ellenállást, ellenben felkészültek Vác kiűrésére is.

A vasutasokat súlyosan érintette a megszállás. A magyar állomásnévtáblát lecserélték, az állomásfőnököt leváltották, és csehországi vasutasokat hoztak, ami számtalan konfliktus forrása lett.

A balassagyarmati vasutasok hőstette

Legbátrabb Város – Civitas Fortissima



A fegyveres felkelés

A szakszervezeti vezetők tárgyalást kezdeményeztek a városparancsnokkal, aki kéréseit mereven elutasította. A csehek kiverésének gondolata a vasutasoktól származik. Döntésüket az is siettette, hogy tudomásukra jutott: ha feláll a csehszlovák közigazgatás, akkor január 30-án katonai erősítés is érkezik a városba. Január 27-én a megyeházán történelmi jelentőségű gyűlésre került sor. Az itt nagy számban megjelent állami és városi közalkalmazottak – tisztviselők, tanárok, postások, fegyőrök, pénzügyőrök, rendőrök, vasutasok – egyhangúan nyilvánították, hogy nem hajlandók felesküdni a csehszlovák államra. Másnap a vasutasok küldöttséget indítottak Magyarán-dorba, a hadügyminiszter ugyanis ide vezényelt másfél századnyi egységet területbiztosításra.

A két parancsnok Bajatz Rudolf és Víz Zsigmond százados volt. A leszerelő katonák eldobált fegyvereit korábban begyűjtő vasutasok kérték a tiszteket, hogy segítsenek a város fegyveres visszavételében. Némi habozás után igent mondtak. Víz Zsigmond sebtében elkészítette a támadási tervet, amelyben a katonák mellett szerepet kaptak a vasutasok és a hozzájuk csatlakozó fegyveres polgárok is. A támadás idejét január 29-én hajnali négy órára tűzték ki. Víz azzal, hogy támadási tervéről nem tájékoztatta feletteseit, súlyos felelősséget követelt el. Normál esetben ezért hadbíró elé állították volna, de az országban ekkor leginkább a káosz volt a jellemző, és ezzel a százados tisztában volt. A vasutasokkal és polgárokkal megerősített csapatok véres harcban visszafoglalták a stratégiai pontokat, a laktanya kivételével. Már virradt, és a veszteségek láttán a katonák visszavonultak Magyarán-

dorba. Ekkor lépett elő városparancsnokká Huszár Aladár másodjegyző – maga is a frontvonalakat megjárt tartalékos százados –, aki megszervezte a város védelmét. A harcok híre eljutott Budapestre is. A hadügyminiszter – miután a vezérkari tisztek meggyőzték a balassagyarmati akció támogatásáról – erősítést rendelt a városba. Kora délután megérkezett az iglói géppuskás tanfolyam oktatóiból és hallgatóiból szervezett különítmény vonata. Fellépésükre a cseh helyőrség megadta magát. Másnap a városba érkezett a 23. számú páncélvonat is, amely a felfegyverzett lakosság segítségével sikeresen elűzte a Losonc felől cseh katonai erősítéssel érkező vonatot. A balassagyarmati események hírére a következő napokban felszabadult az Ipoly folyó bal partján lévő összes település.

Február 2-án Salgótarjánban tárgyalások kezdődtek a harcok beszüntetéséről és a foglyok kicseréléséről. A harcokban magyar részről négy katona és hat polgár – köztük Rózsa András kalauz és Petrovics József mozdonyfűtő – halt meg, és huszonegyen megsebesültek. A cseh oldalon hét katona és egy vasutas halt meg, és hét volt a sebesültek száma. A magyar és csehszlovák halottakat hatalmas gyászoló tömeg kísérte utolsó útjukra. A magyar polgári áldozatokat a felekezetiüknek megfelelő temetőekben helyezték örök nyugalomra. A magyar és csehszlovák katonák, valamint a vasutasok sírjai az 1914-ben megnyitott hősök temetőjében egymáshoz közeli helyre kerültek. A két hősi halott vasutas kolléga családjának segítségére országos gyűjtést szerveztek. A magyar áldozatok nevével 1922. október 29-én – Horthy Miklós kormányzó jelenlétében – a városháza falán emléktáblát avattak fel.

Gere József

ÚJABB KISS MOTORVONATOK

■ Újabb nyolc darab emeletes KISS motorvonat szállításáról írt alá szerződést a MÁV-START Zrt. és a Stadler Bussnang AG 2018. december 17-én a Dunakeszi Járműjavító Kft. (DJJ) telephelyén, ahol azóta már elkezdődött a korábban megrendelt 11 KISS jármű kocsjainak összeszerelése. Az aláírási ünnepségen bemutatták az első fényezett kocsiszekrényt is.



Csépke András, a MÁV-START Zrt. vezéigazgatója és Dunai Zoltán, a Stadler Trains Magyarország Kft. ügyvezető igazgatója

A MÁV-START 2019 végétől 11 darab nagy kapacitású motorvonatot állít forgalomba a legforgalmasabb Budapest–Vác–Szob és Budapest–Cegléd–Szolnok vasútvonalon. A nagy befogadóképességű, 600 ülőhelyes, emeletes KISS (Komfortabler Innovativer Spurtstarker S-Bahn-Zug) vonatokkal a MÁV-START új korszakot nyit a személyszállításban. A Stadler által gyártott kétszintes jármű első három kocsjának már tavaly novemberben megérkezett a Dunakeszi Járműjavítóba, ahol a betétkocsik összeszerelését és a járművek üzembe helyezését is végzik. A második ütem most megrendelt nyolc járműve 2021 elejéig állhat forgalomba.

A két cég a nagy kapacitású motorvonatok beszerzéséről még 2017 áprilisában írt alá keretmegállapodást. A motorvonatok megvásárlására, azaz eseti szer-

„AZ EMELETES MOTORVONATOKKAL – AMELYEK NAGY ÖRÖMÜNKRE RÉSZBEN HAZÁNKBAN KÉSZÜLNEK – SZÓ SZERINT ÉS ÁTVITT ÉRTELEMBEN IS SZINTET LÉP SZEMÉLYSZÁLLÍTÓ LEÁNYVÁLLALATUNK.”

/HOMOLYA RÓBERT/

ződések megkötésére és teljesítésére a keretmegállapodás időtartama alatt, annak aláírásától számított nyolc éven belül kerülhet sor. A szerződés összesen 40 motorvonat lehívására biztosít lehetőséget. Ebből eddig 19 darabot

rendelt meg a vasúttársaság, amelynek közel 100 milliárd forintos forrásigényét az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programból (IKOP) finanszírozzák. A vasúttársaság célja a fennmaradó 21 darabos keret mielőbbi lehívása is.

A kétszintes motorvonatok a kor követelményeinek megfelelően korszerű utastájékoztató rendszerrel, légkondicionált, tágas utastérrel, WIFI-vel, mobiltelefonok és laptopok töltésére alkalmas hálózati csatlakozókkal, valamint korszerű kamera-rendszerrel rendelkeznek majd. Az emeletes motorvonatokon három hagyományos és egy mozgássérült WC lesz, a multifunkciós terek pedig négy kerekesszék, illetve 12 kerékpár vagy 5 babakocsi szállítására alkalmasak (a kerékpárhelyek száma további 24-gyel bővíthető rugalmasan, igazodva a kerékpáros turisztikai szezonban megnövekedett utazási igényekhez). A KISS-ek a legutóbbi biztonsági szabvány szerint készülnek, és a gyártó ellátja őket ETCS L2 vonatbefolyásoló rendszerrel is, amely lehetővé teszi, hogy az európai uniós forrásokból felújított vasútvonalakon – a pályaparaméterektől függően – a 160 km/h-s engedélyezett sebesség ténylegesen kihasználható legyen.



Esőbeállók a HÉV-megállókban

A MÁV-HÉV Zrt. még tavaly év végén esőbeállót telepített a H5-ös HÉV-vonalon Budakalász-Lenfónó és Pomáz megállóba. A 2018 karácsonya előtt átadott utasvárók illeszkednek az egységes budapesti arculatba, mivel a főváros legtöbb villamos- és buszmegállójában ilyen típusú esőbeállók alatt várakozhatnak az utasok. A várók kiépítése hosszú távú beruházás, amely több ütemben valósul meg, 2019 első negyedévében Szentistvántelepen, Budakalászon, valamint Rómaifürdőn létesülnek hasonló esőbeállók. Az új várók kiépítésének célja a színvonalas és kulturált várakozási feltételek biztosítása.



Mikulás-HÉV

A MÁV-HÉV Zrt. különleges meglepetéssel készült 2018. december 6-ra és 11-re: szakembereik közlekedésre alkalmas állapotba hozták a kevésbé ismert L VII-es, P XV-ös és M VIII-as járműveket, hogy a nosztalgiaszerelvényekkel igazi meglepetést és örömet szerezzenek a gyerekeknek a karácsony előtti időszakban. A H5-ös (Budapest–Szentendre) vonalon közlekedő ünnepi járatokon a Mikuláson és a krumpszokon kívül ajándécsomag is várta a gyerekeket és kísérőiket. A felújított, feldíszített és fűtött, 1943 és 1956 között gyártott járműveket az tette különösen látványossá, hogy 800 méter hosszúságú, 8000 LED-ből álló fényfüzér világított rajtuk menet közben.



A MÁV-HÉV célkitűzése, hogy a mindennapi menetrendszerű közlekedés mellett a vállalatra bízott vagyont képező, ipartörténeti jelentőségű nosztalgiajarművek állapotán a működőképesség fenntartását biztosító állagmegőrzést elvégezze.

Háttér-információk:

M VIII motorkocsi:

Gyártási év: 1952–53
Gyártási darabszám: 14 (jelenleg ez az egyetlen működőképes darab)
Tömeg: 39 tonna
Ülőhely/férőhely: 44/132

P XV pótkocsi:

Gyártási év: 1943–56
Gyártási darabszám: 72 (jelenleg ez az egyetlen működőképes darab)
Tömeg: 18,4 tonna
Ülőhely/férőhely: 60/165

L VII mozdony:

Gyártási év: 1943, 1951
Gyártási darabszám: 10
Tömeg: 34 tonna

Egyre többen használják a vasutat

■ Csaknem 2,4 millióval nőtt a három legforgalmasabb vasútvonal utasszáma tavaly: a Budapest–Vác–Szob, a Budapest–Cegléd–Szolnok, valamint a Budapest–Székesfehérvár vasútvonalon összesen közel 34,6 millió ember utazott 2018-ban. A szolgáltatási színvonal javításának és a fejlesztéseknek köszönhetően a tíz legforgalmasabb vonalon 2,8 millióval emelkedett az utasok száma 2017-ről 2018-ra. A fejlődés az utazási kényelem, komfort terén a jövőben sem áll meg: jövő évtől az új járműbeszerzések révén az elővárosokban szinte teljes mértékben modern motorvonatok szállítják majd az utasokat.

A három legnépszerűbb vasútvonal

- 1 Budapest–Vác–Szob
- 2 Budapest–Cegléd–Szolnok
- 3 Budapest–Székesfehérvár

2018-ban összesen 74 millióan utaztak a tíz legnépszerűbb vonalon. Ez 2,8 millióval haladja meg a 2017-es eredményeket.

A 10 legnagyobb utasforgalmú vonal

(a 2018-as utasszámok sorrendjében)

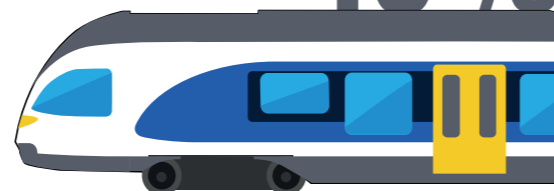
1. Budapest–Vác–Szob (70)
2. Budapest–Szolnok (100a)
3. Budapest–Székesfehérvár (30a)
4. Budapest–Újszász–Szolnok (120a)
5. Budapest–Cegléd–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony (100)
6. Budapest–Hegyeshalom–Rajka (1)
7. Budapest–Tatabánya (1a)
8. Budapest–Miskolc–Nyíregyháza (80)
9. Budapest–Esztergom (2) és Budapest–Hatvan (80a)

Legjelentősebb utasforgalom-emelkedés

Budapest–Déli–Tatabánya

Budapest–Déli–Székesfehérvár

18%



Az elmúlt időszakban kialakított menetrendeknek, a jegyértékesítés korszerűsítésének, a pályafejlesztéseknek, a felújított kocsiknak és az új motorvonatoknak köszönhetően az utóbbi években folyamatosan nőtt a MÁV-START Zrt. utasszáma országos szinten, a növekedés leginkább a nagy elővárosi forgalmat lebonyolító szakaszokon kiugró. A jegy- és bérletvásárlási szokásokban az előző években megfigyelt pozitív tendenciák 2018-ban is folytatódtak. Az előzetes adatok alapján nőtt a teljes árú menetjegyek és dolgozói bérletek értékesítése. Az önkiszolgáló csatornák térnyerésének köszönhetően 2018-ban már minden ötödik utas ilyen módon, azaz automatából, interneten vagy a Vonatinfó alkalmazásból vásárolta meg a jegyét. A jegyértékesítési fejlesztések népszerűsítése érdekében a vasúttársaság már több mint egy éve 5 százalékos kedvezményt ad az automatából történő vásárlásnál, az e-vonatjegyek 10 százalékkal olcsóbbak, mint ha pénztárban váltana jegyet az utas, a menetrendben @-cal jelölt, csúcsidőn kívüli vonatokra pedig e-vonatjegy vásárlásánál 20 százalékos árengedmény vehető igénybe (legalább 100 kilométeres utazások esetében).

Noah's Train: az éghajlatnagykövet-vonat

■ Január 14-én Bécsbe érkezett a Noah's Train, azaz Noé vonata, amely a katowicei világ-klímakonferencia helyszínéről indulva a környezetbarát áru fuvarozás fontosságát hirdeti európai körútjának állomásain. A környezetvédelem és Noé bárkájának története által inspirált, állatmotívumokkal díszített konténer vonat kampányát a Rail Freight Forward (RFF) – számos európai vasúti áru fuvarozó vállalat és érdekképviselet szövetsége – kezdeményezte, hogy felhívja a figyelmet a vasúti áru fuvarozásra, amely fontos tényező lehet az éghajlatváltozás által okozott problémák megoldásában. Az áru fuvarozás áttérése közútról vasútra a leggyorsabb és leghatékonyabb módja a szén-dioxid-kibocsátás és a környezetterhelés csökkentésének. Az RFF arra törekszik, hogy a vasút részesedését az európai áru fuvarozásban 2030-ig 30 százalékra növelje. Andreas Matthä, az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) elnöke az esemény alkalmából hangsúlyozta: „Az éghajlatváltozás a társadalmun-



kat, a gazdaságunkat és a gyermekeink jövőjét is veszélyezteti. Most kell tennünk annak érdekében, hogy az áru fuvarozás lehető legnagyobb részét a közútról átirányítsuk a sínekre!

Bécshez hasonlóan Noé vonatának további állomásain – Berlinben, Párizsban és Brüsszelben – is népszerű street art művészek varázsolják a vonatot a világ leghosszabb mozgó műalkotásává a zöldmobilitás szimbólumaként.

Forrás: Rail Cargo Hungaria

Ötpontos tervvel készül a DB 2019-re

■ A német állami vasúttársaság, a Deutsche Bahn (DB) ötpontos tervet készített az idei évre. Richard Lutz vezérigazgató elmondta: „A határainkat feszegetjük, a növekedés immár akadályoz bennünket. Nagyobb kapacításra van szükségünk ahhoz, hogy ki tudjuk szolgálni a jelenlegi és a jövőbeli utazási igényeket. Bővítenünk kell a hálózatunkat, több vonatot kell indítanunk, és emelnünk kell alkalmazottaink számát is.” A DB célja a távolsági járatok esetében a 76,5 százalékos éves menetrend-szerűség elérése – ennek érdekében bővíti a távolsági járműflottát és fejlesztik a már meglévő járműveket, a naponta mintegy 800 helyszínen zajló pályafelújításokat pedig optimalizálják.

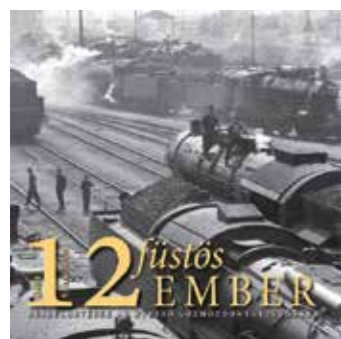
A német vasúttársaság a szövetségi kormányzat támogatásával idén 10,7 milliárd eurót (kb. 3400 milliárd Ft) fordíthat az infrastruktúra és a járműállomány fejlesztésére, a munkavállalók számát mintegy 22 ezer fővel kívánják emelni. A tervek között szerepel a vizuális utastájékoztató és a DB mobilalkalmazásainak továbbfejlesztése, valamint várótermek felújítása is. A távolsági közlekedésben 15 új ICE 4 és 10 új IC 2 szerelvényt állítanak forgalomba, a müncheni és hamburgi S-Bahn-flottát modernizálják, a regionális közlekedéshez pedig új járműveket szereznek be.

Forrás: deutschebahn.com



könyv

12 füstös ember



Alig akad olyan fiúgyermek, aki legalább egyszer ne érezné úgy, hogy mozdonyvezető szeretne lenni. Természetesen gőzmozdonyé. Mert hiába változik a világ, fejlődik a technika hihetetlen gyorsan, a gőzösök világa lenyűgöző, örök, már-már meseszerű. Pedig a valóságban a legnehezebb szakmák

egyike volt. A vezérek – a fűtőkkel együtt – szinte emberfeletti teljesítménnyel, nem egyszer 72 órás folyamatos szolgálatban működtették a gigantikus vasparipákat. Mert a vasútnak mennie kellett. Ez volt a szenvedélyük – ez volt az életük. Amiről ma is őszinte örömmel mesélnek olyan érzékletesen, hogy olvasás közben magunkon érezzük a szén és az olaj fekete-ségét, minket is megcsap az átláthatatlan füstfelhő, halljuk a gőzsíp huhogását, és megmozdulnak előttünk az embernagyságú kerekék. Újból életre kel Bivaly, Truman, Pulyka, Nyalóka...

A szerző, Dani Szabolcs a GYSEV Zrt. oktató főmozdonyvezetője, aki a villany- és dízelmozdonyok, motorvonatok mellett nosztalgia gőzösmeneteket is teljesít. Több mint két éven át járta az országot, hogy találkozhasson az 1960–80-as évek emblemikus gőzmozdonyvezetőivel, akik a szakmabelinek, a tizenharmadik füstös embernek leplezetlenül idézték fel emlékeiket. A kötet több mint 200, zömében ismeretlen színes és fekete-fehér felvételt is tartalmaz a gőzösök világáról. Ez a hiánypótló riport-emlékalbum nem csak kordokumentum – kötelező olvasmány is.

VOKE

Kultúrházak éjjel-nappal

Időpont: 2019. február 15–17.

A Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület, azaz a VOKE intézményei is csatlakoztak a Kultúrházak éjjel-nappal elnevezésű országos rendezvénysorozathoz, amelynek látogatói a vasutas művelődési házak széles programkínálatából, sokszínűségéből kaphatnak izelítőt.

További információ és programlehetőségek: www.voke.hu

koncert

Halász Judit Dunakeszin

Időpont: 2019. március 9., szombat, 10.30

Halász Judit Kossuth-díjas színésznő új műfajt teremtett előadóművészként. Magyar költők verseit éneklő közel harminc éve a hazai könnyűzene legjobbjainak megzenésítésében – még hozzá gyermekeknek. Generációk nevelkedtek fel lemezeinek hallgatása közben, így mostani koncertjein mosolyogva énekelnek együtt nagyszülők, szülők és gyermekek.



Helyszín: VOKE József Attila Művelődési Központ, Dunakeszi, Állomás sétány 17.

könyv

Közlekedik a főváros

Budapestet behálózzák, átszövik, sőt összetartják a tömegközlekedési eszközök és útvonalak. Legyen az ló, hajó vagy autóbusz, metró, HÉV vagy villamos, utazzunk földön vagy föld alatt, sínen vagy macskakövön, benzinnel vagy árammal – a lényeg, hogy mozgásban legyünk, hiszen ettől lüktet a főváros. Izgalmas és különleges világ egy

ekkora méretű nagyváros közlekedési hálózatát kialakítani és irányítani, működtetni és mozgásban tartani. És akkor a járművekről még nem is beszéltünk!

Újra megjelent Legát Tibor *Közlekedik a főváros* című könyve. A bővített, második kiadású kötetből megismerhetjük a főváros szinte összes egykori és mai közösségi közlekedési járművét, nosztalgizálhatunk az egyforintos villamosjegyről és a fűtős kalauzról, de megismerhetjük a legújabb Alstom metrószerelvényeket vagy az 1-es villamosvonal meghosszabbításának tervét is.

Átfogó, gazdagon illusztrált album kultúrtörténeti kikacsintásokkal, sok-sok humorral, közben pedig mély tiszteletadással a közlekedési szakma és a járműgyártás felé.

BGOK

Új szakmai kiadványok a minőségi oktatásért

A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ 2018. december 11-én szakmai könyvbemutatót rendezett budapesti, Luther utcai központi épületében. A már hagyományosnak tekinthető rendezvényen ismertették a legújabb jegyzeteket és oktatási segédleteket, amelyek nagy hasznára válnak a leendő vagy továbbképzésen tanuló forgalmistáknak, üzemirányítóknak, jegypénztárosoknak és a MÁV-HÉV Zrt. munkatársainak. A program végén dedikálásra és a szerzőkkel folytatott kötetlen beszélgetésre is volt lehetőség.

Fotó: Moszkva tér, 1957

FORTEPAN@2010-2014. under Creative Commons CC-BY-SA-3.0 licence

Rád vár a Rám-szakadék!

Az idei év szezonnyitó túrája hazánk legvadregényesebb helyszínére vezet, a Duna-kanyarban található Rám-szakadékhoz. Csak túrabakancs, esőkabát, hátizsák és némi élelem szükséges, a többitől Buzás Karcsi, a „veterán” túravezető gondoskodik. A program ingyenes, de regisztrációhoz kötött.

Információ: 12 km, 660 m szintkülönbség
Időpont: 2019. április 6., 8 óra 48 perc
Budapest, Batthyány tér, HÉV-végállomás

LEGYÉL TE IS VILÁGJÁRÓ!

Ezt nekem is látnom kell! Ide egyszer el kell mennem! – Hányszor elmondjuk ezeket a mondatokat egy gyönyörű fénykép láttán... De ilyenkor valóban felkerekedünk és nekivágunk az ismeretlennek, vagy álmaink nyaralása csak a bakancslistára kerül fel? Szerencsére nem. Aki csatlakozik az EVVK-hoz, az az Explorer Vasutas Világjáró Klubhoz, szinte bárhová eljuthat.

246 felfedezett település, 10 ezer vasutas kolléga és családtagjaik, csaknem 500 ezer megtett kilométer 20 év alatt – ez számokban az Explorer Vasutas Világjáró Klub. Egy utazási iroda is megirigylhetné teljesítményüket, pedig ők nem azok. Nem is szeretnék azok lenni. Ők „csupán” a világot szeretnék bejárni, és másoknak is megmutatni legkülönlegesebb, legszebb, legizgalmasabb pontjait. Nem követik a tömegturizmus aktuális trendjeit, mégis sokaknak segítettek már megvalósítani legmerészebb álmukat. Az utazások során ugyanis az értékek,

az élmények és a felfedezések kapják a főszerepet, méghozzá minden esetben megfizethető, gyakorlatilag önköltséges áron. „Kalandokat a kényelemért cserébe” – vallja Balog Imre, az egyesület alapítója, elnöke, mindenese, a nagy felfedező, a „stand up utazó”, a világjáró vasutas. Így hódíthatják meg a MÁV-osok – az Antarktisz kivételével – az összes kontinent, és így lehet igazán kihasználni a FIP-szabadjegyek nyújtotta kivételes lehetőségeket is.

Az EVVK túratervében 2019-ben is mindenki megtalálhatja a kedvére való úti célt, legyen az egynapos hazai természetjáró túra, afrikai szafari vagy végtelennek tűnő vonatkozás a Transzszibériai expresszrel. A jókedv, a vidám hangulat és a felejthetetlen élmény mindegyik programnál garantált, a nagyobb utakra azonban érdemes rákészülni, vagyis előtte egy kis túrázási gyakorlatot szerezni – mondjuk a Pilisben.

További információ: www.evvk.hu

Ízelítő 2019 programjaiból

- Legszebb tengerpart: Nungwi, Tanzánia (Afrika)
- Legbrutálisabb túra: Transzszibériai expressz MAXI extrém túra
- Legkülönlegesebb túra: Hawaii
- Leglátványosabb túra: USA (vad)nyugati part
- Legolcsóbb külföldi túra: Split (Horvátország)
- Legjobb ár-érték arány: Mediterrán körút
- Legpihentetőbb túra: Olasz tengerpart, Parghelia és Scilla
- Vasúti szakmai túrák: Transzszibériai expressz; A világ legmeredekebb fogaskerekű vasútja: Pilatus-Bahnen (Svájc)
- Különleges küldetés: Országos Kéktúra

Tisztelt Olvasóink!

Várjuk írásaikat, beszámolóikat, az egyes témákkal kapcsolatos észrevételeiket, amelyeket megjelentetünk a lapban. Küldjék el véleményüket, témafelvetéseiket, javaslataikat, valamint írásainkkal kapcsolatos hozzászólásaikat.

Varga Zsuzsanna
E-mail: ujtag@mav.hu
Telefon: 01 38-01: 06 30 855-5359



A helyes megfejtés beküldői között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2019. február 20.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujtag@mav.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: Az első vasúti illetmény szabályzat százötven éve készült el.
A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Opavszky Istvánné** budapesti olvasónknak!

1	OSCAR-DÍJAS SZÍNESZ (ROBERT)	SALT LAKE CITY A FŐVÁROSA	TÓPARTI TERÜLET	AZ-EN RAG-PÁRJA	KIRÁLYI KINCSTÁR	ELEKT-RON, RÖVIDEN	PORTISCH LAJOS SPORTJA	PISZE ORRÚ RÉZRÚD KÖZEPE!	FARAD, RÖVIDEN JOGOS ÖRÖKSÉG	VILLANY-VEZETÉK-BEN KERING	HOZZA-TARTOZÓ NÉLKÜLI	AUTÓ-PÁLYÁINK BETŰ-JELE	MŰDAL ELEM!	TIBETI GYAPJAS HÁZI-ÁLLAT	RENDEZŐ, SZÍNESZ (RÓBERT)	V
						... TOSCA-NINI; KAR-MESTER KÓKADT						KATALÁN FESTŐ ... BOLDON (FUTÓ)				
				PATINÁS SPORT-KLUBUNK MEGYÉNK			JAPÁN VÁROS KRIMI VÉGE!						HONI ZENEKAR (CÉG-FORMA IS)			
2		PÓLUS GONDOS, PONTOS		KERTI HÁZIKÓ KÜLÖN-BŐZIK		NAP KÖZEPE! BÁTOR, VAKMERŐ				NORVÉGIA SPORT-JELE ÚTVÉG!				A VÉGIN ÖNTA-PADÓ! NÉMA LIBA! EFFÉLE, KÖLTŐI SZÓVAL		
	A HOSZ-SZÚSÁG JELE									TISZTA GYAPJÚ-ZSIR LITER						
	PALACK KÖZEPE!															
	RÁSKAI ... KÖZÉP-KORI KÓDEKMÁSOLÓ APÁCA FIZETÉSI KATEGÓRIA															
	A SZÍV FELŐLI OLDAL			RÓMAI 1500-AS NYEREG-BEN ÜLŐ						FIÚ PÁRJA DIDEROT SZEMÉLY-NEVE					VOLT LEVES-POR-MÁRKA	
	BELŐLE TÖBB HÁZSÓRT ALKOT															
	HELL-KOPTER FORGÓ-SZÁRNYA					SŐR-MÁRKA ISKOLAI SP.KLUB									FÉLKÉSZ! SVÉD KIRÁLYOK NEVE	
	SIKLÓS HATÁRAI!			GYÁMOL-TALAN A SZÉLEIN VÁGI!												
	UGYAN, DEHOGY!	FÉM SZORÍTÓ-ESZKÖZ ÉSZAK														
3										GYERÜNK, FUTÁS! KABARÉ VÉGE!						
															ADRIAI HORVÁT SZIGET	



KEDVEZMÉNYES TELEKOM AJÁNLATOK A MÁV-CSOPORT DOLGOZÓINAK

ÚJ MÁV CSALÁDI MOBILCSOMAG

- Kedvező havi díjjal telefonálhatsz, internetezhetsz mobilon
- Egyesítheted Magenta 1-ben Telekom otthoni szolgáltatásaiddal a további kedvezményekért

A feltételekért látogass el legközelebbi Telekom üzletünkbe!

A gyors és kényelmes ügyintézésért foglalj időpontot online a telekom.hu/uzletkereso oldalon!



EGYÜTT. VELED