Vasutas magazin

A MÁV-CSOPORT LAPJA
66. ÉVFOLYAM
2016. december



Dávid Ilona: „Nyugalom! Mi hosszútávfutók vagyunk…”

Körkérdés: Mi volt a legjobb, legemlékezetesebb, ami önnel történt 2016-ban?



Tisztelt Vasutasok!

A görögkatolikus Nyíregyházi Egyházmegye honlapján olvastam a következő történetet:

Egy asszony talált a hegyekben egy drágakövet. Útban hazafelé egy éhező vándorral találkozott, és hogy kisegítse, neki adta a követ. A vándor nagyon megörült, továbbállt, de másnap visszatért az asszonyhoz, és így szólt: „Jól tudom, milyen értékes ez a kő, de visszaadom abban a reményben, hogy adhatsz nekem valamit, ami még értékesebb. Add nekem azt a valamit belőled, ami képessé tett arra, hogy nekem add a követ."

A történet a szívemből szól, és nemcsak azért, mert magam is görögkatolikus vagyok. Úgy érzem, ennél szebben nem lehet elmondani, miről is szól a karácsony. Nem arról, amit ilyenkor egymásnak adunk, hanem arról, amiért adjuk. A szép – és általam is nemes tradíciónak tartott – ajándékozás mögött ott van a lényeg, amit a sietős, néha tán túlzsúfolt karácsonyi forgatag és az üzletközpontok csillogása sem szabad, hogy elfeledtessen velünk. A karácsony, az adás mögött szeretteink feltétel nélküli elfogadása áll. Amikor ajándékozunk nekik valamit, kimondatlanul is azt üzenjük: ismerem minden rezdülésedet, minden nevetésedet és rigolyádat, és nekem épp úgy vagy jó, ahogy vagy. A családom vagy, a részem vagy, és azt szeretném, hogy örülj.

Végül hadd zárjam soraimat egy gondolattal, amely az idén szentté avatott Kalkuttai Teréz anyának tulajdonítanak:

„Legyek én gyertya, csendes eszköz,
Szolgája az égi fénynek,
Hogyha Istenek úgy akarja,
Ne tudjam, kiért, s kikért égek."

A vasutas kollégáknak áldott karácsonyt, jó pihenést és békés feltöltődést kívánok szeretteik körében, hogy aztán 2017-ben friss lendülettel, változatlanul erős szövetségben folytathassuk közösen a magyar vasút megújítását!

Dr. Seszták Miklós
nemzeti fejlesztési miniszter







Tartalomjegyzék

4 *„Nyugalom! Mi hosszútávfutók vagyunk…"*

8 *Új esélyegyenlőségi terv lép életbe a MÁV-csoportnál*

9 *„Éjszakánként nem álmodom a kezembe a fehér botom"*

10 *Nádi Ferenc: „Szerencsém volt, mert kiváló főnökeim voltak, akik észrevettek és támogattak"*

11 *Hulladékcsökkentési Hét a budapesti MÁV-székházban*

12 *„Sokan cserélnének velem" – interjú dr. Vígh Péter vezető jogtanácsossal*

16 *Képriport: FLIRT „tanórák" Győrben és Veszprémben*

18 *Körkérdés: Mi volt a legjobb/legemlékezetesebb, ami önnel történt 2016-ban?*

25 *Egy csepp élet*

26 *X. Országos Vasutas Véradó Nap – Köszönjük, hogy segítettek!*

27 *„Bedobtak a mély vízbe"*

28 *Felülemelkedni a hétköznapokon*

30 *VOKE-programajánló*

31 *Postakocsi*

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

„Nyugalom! Mi hosszútávfutók vagyunk…”



„Izgalmas esztendő volt, rendkívül sokat dolgoztak a kollégák. Mi tagadás: az év végére el is fáradtunk” – mondja Dávid Ilona. A MÁV elnök-vezérigazgatóját a jövő évi bérrendezésről, a munkaerőgondokról, 2017 legfontosabb feladatairól, és a karácsonyi készülődésről faggattuk.

Tudja már, hogy mit fog főzni karácsonykor? Van ideje egyáltalán készülni az ünnepekre?

A karácsony nálunk is a családról szól: ilyenkor hazajönnek a gyerekek, a nagymamák igyekeznek segíteni, miközben megpróbáljuk őket tehermentesíteni. Sokféle ételt kell készíteni, mert tekintettel kell lenni arra, hogy ki mit szeret. Hagymaleveles mindenféleképpen lesz, mert nem mindenki kedveli a halászlevelet. Lesz töltött káposzta, rántott hal, kolbásszal töltött karaj, és amit még esetleg kívánnak. És hogy senki ne kapjon össze senkivel – leginkább anyukám és én a konyhában –, ezért már jó előre megfőzök. A nagymamákra a vasalás marad, meg a bejglisütés: mérgelődjenek ők, ha szétreped. Persze, lesz cukormentes krémes is, ezt viszont én fogom készíteni. Egyébként hétvégenként, mint minden rendes háziasszony, én is főzök, mosok, takarítok. Most még abban a hitben ringatom magam, hogy a karácsony nyugodt lesz, bár nem tudom, a bértárgyalások ezt mennyire teszik majd lehetővé. Egy biztos: a két ünnep között egy pihenőnap nekem is jár. Akkor van a születésnapom, olyankor a gyerekek meglepetéssel készülnek.

Ha már a bértárgyalásokat szóba hozta: karácsony ide vagy oda, a munkavállalókat elsősorban az érdekli, hogy mit tudnak a fenyőfa alá tenni. Magyarán, hogy miként alakulnak a bérek jövőre.

Sejtettem én, hogy a Vasutas Magazin is csak azért lopakodik be az irodámba karácsonyi interjú ürügyén, mert szeretne belső információkhoz jutni! Szívesen számolnék be ilyenekről az újságban, de a béremelés kérdése túlmutat a MÁV vezetőségének lehetőségein. Kezdjük ott, hogy – mint minden vállalat – a MÁV is a munkaerőhiánytól szenved. Két oka van, hogy miért számolhatunk most jóval kevesebb potenciális munkavállalóval, mint néhány éve. Egyrészt, mert elöregedő társadalomban élünk: egyre kevesebben születünk, így a munkaképes aktív korúak száma is egyre kisebb. Másrészt azáltal, hogy hazánk az unió tagja, szabad a munkavállalás Európában. Sokan döntenek úgy, hogy – hátrahagyva a családot, vagy épp családostól – tőlünk nyugatabbra lévő országokba mennek dolgozni, jóval magasabb fizetésért. Ez érthető is, hiszen mindenki pénzből él. Nemcsak vasutasból van kevés, hanem többek között ácsból, kőművesből vagy mérnökből is. Nyáron például egy egyszerű ablakcseréhez és festéshez kerestem mestereket. A felújítással megbízott vállalkozó ugyanazt az embert kétszer már nem tudta hozzánk küldeni, mert folyamatosan jöttek-mentek nála a munkások. Ezért a minimálbér és a garantált bérminimum emeléséről hozott kormánylépésre már nagy szükség volt.

Ez meg fogja oldani a munkaerőgondokat?

Még nem, de a valahol el kell kezdeni. Jövőre 15 százalékkal emelkedik a minimálbér és 25 százalékkal a bérminimum, ez havi 161 ezer forintot jelent a szakképesítéssel nem rendelkező munkavállalók esetében. A kormány 2018-ra további 12 százalékos minimálbér- és 8 százalékos bérminimum-emelést tervez, ami 180 ezer forintot fog jelenteni az esetükben, miközben ez felér egy állomásfőnöki fizetéssel! Sokan vannak, akik ennél most kevesebbet keresnek. Viszont az fontos, hogy a közfoglalkoztatottak bére végre elváljon a minimálbértől. A MÁV-csoport 1800 közfoglalkoztatottat alkalmaz, mégsem sikerült közülük tömegeket átcsábítani a munka világába. Olyan pici ugyanis a bérkülönbség, hogy azt mondták: nekik ennyiért már nem éri meg 8 órában, felelősséggel járó munkakörben dolgozni. A kabinet másik intézkedése is gesztusértékű: jövőre 5, 2018-ban 2-2,5 százalékkal csökken a vállalkozások munkaadói járuléka. Ezt bérfejlesztésre fordíthatjuk, igaz, önmagában csak 3,5-4 százalékos emelést tenne lehetővé, így nem elegendő a kötelező bérminimumra való átálláshoz. És akkor még nem beszéltünk azokról a szakképzett dolgozókról, akik 158 ezer vagy 162 ezer forintot keresnek, és akik most azért aggódnak, hogy vajon ők is kapnak-e béremelést. Azt is be kell látnunk, hogy a diplomás bér is alacsony – persze, hogy nem tudunk mérnököket fölvenni! Végre rendbe kell tenni a bértáblát, újra kell gondolni a besorolásokat. A szakszervezetek is azt követelik, hogy számoljuk fel a bértáblában meglévő feszültségeket, de ehhez jelentős forrásra van szükség. Gondoljon bele: csak a garantált bérminimum emelése több mint tízezer embert érint a csoporton belül!

A tulajdonos mennyire lesz partner a bérfeszültségek enyhítésében?

A vasúttársaság tulajdonosa tisztában van a magyarországi munkaerő-piaci helyzettel. Ezért is hozott ilyen intézkedéseket. És azzal is tisztában van, hogy más állami tulajdonban lévő cégeknél is gond a béremelés, mert a munkaadói járulékcsökkentés ezt csak részben fedezi. Másnak is szüksége van az állam segítségére, a kormány a döntés előtt tájékozódik a Magyar Posta, a Volán-társaságok és a vízi közművek helyzetéről, folyamatos az adatszolgáltatás. Mi nehéz és komoly tárgyalásokra készülünk.

Miközben az állam elismeri a vasúttársaság eddig erőfeszítéseit.

Rendben van a gazdálkodásunk, az uniós és a hazai forrásoknak, valamint a saját fejlesztéseinknek köszönhetően szépen fejlődünk. Kezd beérni az eredménye az elmúlt évek döntéseinek, melyeket a tulajdonos támogatásával hoztunk: folyamatosan zajlanak a beruházások, korszerűsödik a járműállomány és nagymértékben javul a menetrendszerűségünk is. Kétségtelen, hogy a kollégák elhivatottak és rendkívül sokat dolgoznak. Azt is látjuk, hogy mindig azt a lovat ütik, amelyik jól húz és megy előre. Ha a tulajdonosunk azt látná, hogy még a vasutat sem tudjuk kézben tartani, akkor bizonyára nem hozzánk került volna a HÉV-ek üzemeltetése, és másra bízta volna Magyarország legnagyobb vasúti beruházásával kapcsolatos feladatokat is.

Mi volt az ön számára 2016 legemlékezetesebb pillanata?

Mint sok más kollégának, nekem is Marton Zétény, az Asperger-szindrómás kisfiú története a legemlékezetesebb, ami szerintem 2016 legjobb kezdeményezése volt: a kollégák komplett vasúti sorompót építettek egy családi ház kertjébe azért, hogy meglepjék az ott élő beteg kisfiút. Mindenki önzetlenül és magától értetődő módon segített. Még csak azzal se vádolhatnak minket, hogy mindez felülről indított akció lett volna: a több száz megkeresés közül valaki felfigyelt erre a levélre, és az első perctől kezdve mindenki magáénak érezte az ötletet; nekem csak a munkát kellett engedélyeznem.

Van olyan történet, amit legszívesebben elfelejtene?

Ilyen szerencsére nem volt. A mindennapos küzdelmekhez már hozzászoktam, másrészt ezeket én feladatként fogom fel: ha valami nem sikerül, akkor megpróbáljuk még egyszer – esetleg teljesen másként. Azt szoktam mondani a közvetlen munkatársaimnak: nyugalom, mi hosszútávfutók vagyunk! Bár természetesen volt negatív visszhangja is, nekem sok örömet adott a Főnökforda, melynek köszönhetően havonta más-más munkavállaló életét, munkakörülményeit, problémáit ismerhettem meg. Nem tagadom, jólesett, amikor egy idősebb kolléga odalépett hozzám és azt kérdezte tőlem, hogy én hogy érzem magam. Hogy bírom a vasutat? Az ilyen spontán, emberi pillanatok miatt szerettem meg ezt a kezdeményezést, és nem kérdés, hogy 2017-ben is folytatni fogom. Persze, ahhoz is kell bátorság, hogy egy ember a másikkal beszélgessen, hiszen mondhat olyat – és mondanak is! –, ami kellemetlen érzés,



de bele kell állni ezekbe a szituációkba. Egyedül megyek oda, nem testőrökkel, nem is vezetőkkel. Így közvetlenül tapasztalhatom meg, milyenek a vasutasok hétköznapjai, mi a véleményük a közös gondjainkról, milyen ötleteik, javaslataik vannak. Csak így tudok valós, tényeken alapuló döntéseket hozni. Mert jó szándékkal ugyan, de mindenki csak egy picit szépít a tényeken, s mire eljut hozzám a történet, már minden tökéletes. Én pedig nyugodtan megyek karácsonyozni, miközben a lelkem mélyén azért tudom: ez nem így van.

Egy olyan szigorúan szabályozott rendszerben, mint amilyen a vasútüzem, mennyire lehet középpontban az ember?

Fontosnak tartom, hogy emberszámba vegyük egymást, mert akkor mindenki sokkal jobban fogja érezni magát a munkahelyén, és nagyobb lelkesedéssel fogja végezni a munkáját. Nem győzöm eléggé hangsúlyozni az emberi kapcsolatok fontosságát: a hétköznapi munkaszituációkban is hányszor van úgy, hogy inkább írunk egy e-mailt, és – biztos, ami biztos alapon – elküldjük még hetvenkét másik címzettnek is, hogy mindenki tudjon róla. Ahelyett, hogy átugranánk a kollégához és megbeszélnénk az ügyet. Pedig így csak a felelősséget hárítjuk át másra, hiszen írásban még jobban elmélyülhetnek a viták, míg szóban egy-két perc alatt rövidre zárhatjuk őket. Nem győzöm mondogatni a kollégáknak: attól, hogy küldtünk egy e-mailt, a probléma még nincs megoldva!

A kommunikáció szempontjából ez az interjú is jó lehetőség arra, hogy beszéljünk kicsit a szervezeti változásokról is.

Jó, ha a 38 ezer dolgozóból ötvenet érint az egész, mégis mindenki ezzel van elfoglalva! Akkor mit mondjanak a HÉV-esek, akik új tulajdonost és új főnököket kaptak? Ehhez képest a gazdasági területen lesz változás? Nem. A humán területén? Ott sem. És a kommunikáció? Ott is minden marad a régiben. Mi fog történni? Mindössze annyi, hogy a területi igazgatók – vezérigazgató-helyettesi tisztségben – közvetlenül hozzám fognak tartozni, azért, hogy gyorsabb és hatékonyabb legyen a vállalatcsoporton belül az információáramlás. A tulajdonos által megszabott feladatokat és a kiemelt projekteket ugyanis végre kell hajtanunk, de ez nem mehet a minőségi szolgáltatás, a mindennapi vasútüzem vagy a menetrendszerűség rovására.

Ezek szerint jövőre sem lesz megállás? Mit vár a 2017-es évtől?

Tavaly november táján, amikor az idei évet tervezgettük, azt hittem, hogy tudom, mit csinálunk majd 2016-ban. Formálódtak az üzleti tervek és arra készültünk, hogy a leányvállalatok beolvadása után végre kicsit stabilizáljuk a MÁV-csoportot, átgondoljuk a folyamatokat, lesz szusszanásnyi időnk, megállni, végiggondolni az eddig megtett utat. Aztán decemberben megszületett a döntés, hogy átvesszük a HÉV-et a BKK-tól, a Budapest–Belgrád-vasútvonal ügyében pedig úgy felgyorsultak a tárgyalások, hogy egyértelművé vált: már 2016-ban meg kell alapítani a vegyesvállalatot. A 2024-es olimpia megrendezésére is egyre komolyabb esély mutatkozik, márpedig, ha a pályázatok közül Budapesté lesz a nyertes, akkor a MÁV-ra ugyancsak szép feladatok várnak. És ne feledkezzünk el a Déli pályaudvarról, mert azt azért nem volt könnyű elérni, hogy megmaradjon a személyszállítás Buda szívében. Az üzemi területek átadásával egyetértettünk ugyan, de ez csak úgy működik, ha Kelenföldön lehetőséget kapunk az előkészítő pályaudvar megépítésére. A kormányzattal folytatott egyeztetés komoly menet volt, de a végeredménnyel mindenki elégedett lehet. Ezen is túljutottunk, és mi tagadás, az év végére el is fáradtunk: izgalmas esztendő volt, de rettentő sokat dolgoztak a kollégák. És ahogy lenni szokott, az élet biztosan megint felülírja majd a mostani forgatókönyveket.

Szöveg: Gyüre József és Somogyi Marcell
Fotó: Soós Botond



Dávid Ilona tavalyelőtti karácsonyi ajándéka a két gyerekétől „A legjobb anyának”

Folytatják a családi hagyományokat

„A férjemmel kettőnknek összesen négy gyerekünk van, és tavaly óta »tiszteletbeli« nagymama vagyok – azért is lesz különleges a mostani ünnep, mert az unokánk már elmúlt egy éves. Bár a nagy karácsonyi vacsora – a hagyományoknak megfelelően – most is nálunk lesz, azért 26-ától kezdve végiglátogatjuk a gyerekeket. Jó érzés látni, hogy ők is családcentrikusan szervezik az életüket, és folytatják a hagyományokat: a főzéssel és a saját fájuk díszítésével is igyekeznek kitenni magukért. A lányom cseredíákként külföldön tanul, hónapok óta nem volt itthon, úgyhogy ő nem csak szentestére, de egész december 29-ig leadta a rendelést, hogy milyen itthoni ízekre vágyik. Mivel a nagycsalád lassan fél éve kénytelen nélkülözni őt, most talán a szokottnál is többet leszünk együtt. Szilveszterkor viszont alighanem otthon maradunk: amíg a gyerekek kamaszok voltak, minden december 31-én el kellett mennünk otthonról, ezért megtanultuk értékelni a csendes, nyugodt estéket és a hosszú sétákat a kutyákkal. A szórakozást meg majd bepótoljuk egy másik időpontban, amikor nincs az egésznek valami kötelező jellegű mellékíze.”

Egyszeri kifizetés a MÁV-csoport munkavállalói számára

A MÁV Zrt. és a szakszervezetek között 2016. február 23-án létrejött bérmegállapodásban a munkáltató vállalta, hogy amennyiben a gazdálkodási eredmények arra fedezetet biztosítanak, 2016 negyedik negyedévében javaslatot tesz egyszeri kifizetésre a MÁV Zrt.-nél és a konszolidációs körébe bevont gazdasági társaságoknál. A társaságok a szükséges gazdasági elemzéseket elkészítették. A Vasúti Érdekegyeztető Tanács (VÉT) ülésén folytatott tárgyaláson a munkáltató és az érdekképviseletek az alábbiakban állapodtak meg a munkavállalói elkötelezettség erősítése és a munkavállalók megbecsülése céljából. A MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV Szolgáltató Központ Zrt., a MÁV FKG Kft. és a MÁV Vagon Kft. azon munkavállalói, akik 2016. február 29. és 2016. december 1. között statisztikai állományban voltak, és nem tartoznak prémiumrendszer hatálya alá, egyösszegű, bruttó 45 ezer forint értékű egyszeri kifizetésben részesülnek 2016 decemberében. A Záhony-Port Zrt. munkavállalói ugyanezen feltételek mellett bruttó 20 ezer forint kifizetést kapnak. A munkáltató és az érdekképviseletek a bér- és kollektív szerződéshez kapcsolódó tárgyalásokat tovább folytatják.

Iskolások között népszerűsítettük a vasúti szakmákat

A MÁV-csoport 2016 októberében és novemberében 12 helyszínen, összesen 23 napon vett részt fiataloknak rendezett pályaorientációs kiállításokon. A rendezvényeket szervező megyei kormányhivatalok és a megyei kereskedelmi kamarák adatai szerint a kiállításoknak mintegy 48 ezer látogatójuk volt. A vasúttársaság szakemberei a partner szakközépiskolákkal és szakgimnáziumokkal közösen népszerűsítették a különböző vasúti szakmákat a forgalmi szolgálattevőtől a jegyvizsgálón át a távközlési technikusig. A legnagyobb pályaorientációs kiállításra *SzakMÁzz!* címmel került sor október 11-én és 12-én Budapesten, a rendezvényen a MÁV-csoport egyedüli munkáltatóként volt jelen.

A vasúttársaság munkatársai a rendezvényeken mintegy 18 ezer pályaorientációs tanácsadó füzetet osztottak ki a fiataloknak. A tanulók a MÁV-csoport standján nemcsak szakmai prezentációkkal ismerkedhettek meg, hanem vasutas kvízeket is kitölthettek, táblagépeken játékos formában próbálhatták ki a híd- és vasútipálya-építést, sőt szelfizhettek is vasutassapkában, jelzőtárcsákkal és a tolatólámpákkal felszerelkezve. A kiállításokkal párhuzamosan a MÁV-csoport humán és vasútszakmai munkatársai valamennyi partneriskolát meglátogatták azzal a céllal, hogy a 12. évfolyamosoknak bemutassák az adott intézményben tanulható vasúti szakmákat és az ösztöndíj-lehetőséget.

A munkaerő-utánpótlás biztosítása érdekében a MÁV-csoport 2016-ban az országban található 44 szakképzési centrum közül 12-vel kötött stratégiai együttműködési megállapodást, amely összesen 15 szakgimnáziumra és szakközépiskolára, illetve 9 szakmára terjed ki. A MÁV Zrt. emellett – hosszú évek után idén ismét – ösztöndíjat hirdetett a vasúti szakmákban tanuló középiskolás diákok számára. A vas-



útforgalmi szolgálattevőnek, közlekedésautomatikai műszerésznek vagy vasútépítő és -fenntartó technikusnak tanuló középiskolások közül több mint 30-an pályáztak az ösztöndíjra, a vasúttársaság végül 23 fővel kötött szerződést.

Átadták az Olaszliszka-Tolcsva és Sárospatak közti szakaszt

Újabb felújított vasúti szakaszt adott át az utazóközönségnek a MÁV-csoport 2016. december 8-án: az Olaszliszka-Tolcsva és Sárospatak közti pályarekonstrukció komoly mérföldkő Borsod-Abaúj-Zemplén megye közlekedésfejlesztésében. A nemzeti vasúttársaság négy évvel ezelőtt, saját forrásból indította el a Mezőzombor–Sátoraljaújhely vonalfelújítási programot, amelynek első ütemében, 2012–2013-ban, 1,2 milliárd forintból felújította a Mezőzombor–Bodrogkeresztúr állomásközt. 2014-ben – 1,3 milliárd forintból – a Bodrogkeresztúr–Erdőbénye megállóhely és nyíltvonal átépítése történt meg, tavaly – 1,6 milliárd forintból – az Erdőbénye–Olaszliszka-Tolcsva vonalszakaszt építette át a MÁV, idén pedig – 3,1 milliárd forintból – az Olaszliszka-Tolcsva–Sárospatak állomásközt újította fel a MÁV leányvállalata, a MÁV FKG Kft.

A legutóbbi ütemben közel 12 kilométernyi, hézag nélküli vágányt építettek át, a földmunkák során mintegy 97 ezer köbméter anyagot termeltek ki, számos szakaszon a két méteres mélységig talajcserét végeztek az altalaj megerősítése miatt, amihez kétezer tonna meszet és 550 tonna cementet vettek igénybe. Bodrogolaszi megállóhelyen 250 méteres korszerű peront emeltek, hét útátjárót pedig gumielemes burkolattal korszerűsítettek.

A fejlesztések 2012-es elindítása többek között azt célozta, hogy a vonalra engedélyezett, eredetileg 80 km/h-s pályasebesség 100 km/h-ra emelkedjen, illetve, hogy az – akkor még csak remélt – villamosítási program végén a térségben élők számára jól érzékelhetően javuljon az eljutási idő. Már a jelenlegi programmal is sikerült javítani a menetrendszerűséget, a vonal villamosítására a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. pedig már kiírta a közbeszerzési eljárást. A fejlesztésre a tervek szerint két éven belül kerül sor.

Új esélyegyenlőségi terv lép életbe a MÁV-csoportnál


Fotó: Baska Balázs

Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója (balra) és a szakszervezetek vezetői az esélyegyenlőségi terv aláírásakor

A MÁV-csoport minden eszközzel törekszik arra, hogy megelőzze és megakadályozza a munkavállalók hátrányos megkülönböztetését. Vállalja, hogy nem hoz az egyenlő bánásmódot sértő munkáltatói intézkedéseket, tiszteletben tartja a munkavállalók emberi értékeit, méltóságát, egyediségét, és olyan pozitív, méltányos és rugalmas intézkedéseket dolgoz ki, amelyek elősegítik a hátrányos helyzetűek pozícióinak javítását – egyebek között ez olvasható a MÁV-csoport és a szakszervezetek által 2016. december 7-én aláírt esélyegyenlőségi tervben. A 2017 és 2020 közötti időszakra vonatkozó dokumentum azzal a céllal készült, hogy ráirányítsa a munkáltatók, a munkavállalók és érdekképviseleteik figyelmét a munkahelyi esélyegyenlőség fontosságára, az egyenlő bánásmód elvének tiszteletben tartására. Az esélyegyenlőségi terv azokra a munkavállalókra összpontosít elsődlegesen, akik a munkáltatói intézkedések miatt adott esetben hátrányos helyzetbe kerülhetnek vagy hátrányos megkülönböztetésnek lehetnek kitéve. Így például:

- az öregségi nyugdíj előtt állókra;
- a családos, legalább egy gyermeket nevelő munkavállalókra;
- a nőkre;
- a megváltozott munkaképességűekre;
- a gyermekgondozás miatt távol lévő munkavállalókra;
- a tartósan, 90 napon túl keresőképtelen dolgozókra.

Mire vállal kötelezettséget a vasúttársaság?

Egyebek között arra, hogy:

- a munkavállalók foglalkoztatatása során megelőzi és megakadályozza a dolgozók bárminemű – különösen koruk, nemük, családi állapotuk, nemzetiségük, vallásuk, politikai meggyőződésük miatti – hátrányos megkülönböztetését;
- az álláshirdetésekben, illetve a megfelelő munkaerő felvételének szempontrendszerében nem szerepel a nem, a nemzeti vagy nemzetiségi hovatartozás, az egészségügyi vagy a családi állapot;
- kiemelten törekszik elősegíteni a nők szakmai előmenetelét, vezető pozícióba kerülését;
- a szakmai gyakorlati idő számításánál nem érheti hátrány az adott munkavállalót gyerekszülés, gyerekgondozás, illetve képzés miatti távollét következtében.

Az esélyegyenlőségi tervet aláíró felek hangsúlyozzák, hogy elítélik a zaklatás és az erőszak minden formáját (zéró tolerancia), s a munkáltatónak kötelessége megvédeni ezektől a veszélyektől munkavállalóit.

A Gárdonyban rendezett Esélyegyenlőségi Konferencián a résztvevők megállapodtak abban, hogy közös akciótervet dolgoznak ki az esélyegyenlőségi terv megvalósítása érdekében.

A társadalmi felelősségvállalást kiemelt szempontként kezeli a MÁV-csoport, ezért is csatlakozott az Európai Unió által életre hívott Sokszínűségi Chartához. A vállalat a nemzetközi dokumentumot 2016. október 20-án írta alá.

Kerekesszékkel a MÁV-székházban

December 5-én egy kerekesszékes munkatárs csatlakozott a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Anyag és egyéb eszköz beszerzési divíziójának csapatához. Sasadi Anikó beszerzési előadó munkakörben dolgozik a MÁV-csoport budapesti székházában. Mivel új kollégánk mozgásában korlátozott, magától értetődő volt, hogy munkakörülményei kialakításakor ezt figyelembe vették, és már az első munkanapjától kezdve közvetlenül a liftek mellett biztosítottak számára parkolóhelyet az épület -2. szintjén.

„Éjszakánként nem álmodom a kezembe a fehér botom”

Torma Zsolt (40) a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. alkalmazásfejlesztő programozó informatikusa. A vak fiatalember az életet vidáman, s a kihívásokra felkészülten éli. Olyannyira így van ez, hogy szintén nem látó párjával és annak négy gyermekével – valamennyi egészséges és lát – teljes életet élnek.

Beszélgethetünk mindenről? Tabuk és félelmek nélkül?
Természetesen. Bármit kérdezhet, mert örülök az érdeklődésének, és szívesen válaszolok.

Születése óta nem lát?
Szó szerint így van, hiszen 5 hónapra és 3 hétre születtem meg, ráadásul oxigénhiányosan. Ezért vakultam meg. Ha 40 évvel ezelőtt leragasztják a szemem, akkor ma látnék.

Borzasztó kimondani, de járhatott volna sokkal rosszabbul is…
Igen, szenvedhettem volna agykárosodást is. Tekintettel arra, hogy nem volt választási lehetőségem, szerencsésnek mondhatom magamat, mert a „fejemmel” nincs baj. Gond nélkül végeztem el az iskoláimat, és lettem informatikus a Neumann János Szakközépiskolában abszolvált érettségi után. Sőt, technikusi és felsőfokú programozói képesítést is szereztem.

Hogyan került a vasúttársasághoz?
Pályázat útján. Korábban dolgoztam a Szent Rókus Kórházban és az Országos Nyugdíjbiztosítási Főigazgatóságon, illetve több magántársaságnál és civil szervezetnél.

Ha jól tudom, akkor épp 5 hónapja a kollégánk. Mivel foglalatoskodik?
Alkalmazásfejlesztőként a Vonatinfó mobiltelefonos iOS-alkalmazásban a jegyvásárlás és a jegy bemutatásának lehetőségét fejlesztjük. Nagyvállalati környezetben végre komoly feladattal foglalkozhatok. Nagy kihívás ez nekem, hiszen a fejlesztéssel a következő év közepéig el kell készülnünk. Erős Román és Víg Zoltán felügyelete és vezetése mellett végzem a munkám.

Hogy érzi magát a MÁV-nál?
Nagyon boldog vagyok! Már a lehetőségnek is örültem, hogy ide kerülhetek. A felvételem után, a 3 hónapos próbaidő alatt pedig folyamatosan azon járt az eszem, hogy nekem itt úgy kell teljesíteni, hogy véglegesítsenek, hogy határozatlan idejű munkaszerződésem legyen. Sikerült…

Jut mindjárt eszembe a kérdés: a tanulás mekkora nehézséget okozott? Jegyzeteket nem tudott írni, elképesztően sokat kellett magolnia…
A Braille-írásrendszer hasonló lehetőséget ad számunkra, mint a síkírású könyvek olvasása a látó emberek számára. Ugyanazon agyi tevékenységek működnek mindkét módszer esetén. Én magam azonban nem használom a Braille-rendszert, mert számomra lassabb információszerzést tesz lehetővé, s a mai felgyorsult világban erre nincs időm. Informatikus vagyok, szívesebben használom a számítógépet. A megfelelő ismeretanyagot egy program segítségével hallhatom. Ezt az alkalmazást a mobilomon is használom. Sőt, a GPS alapján közlekedek a városban, folyamatosan hallom, hogy merre kell mennem. Nagy könnyebbség, mert segítség nélkül az utcán kiszolgáltatott lehet az ember.

Nem beszélve a bevásárlóközpontokról. Én ugyan látok, mégsem találom meg azt, amit keresek.
Bevásárlás miatt útnak indulni ma már nem kell. Interneten rendelek, és házhoz hoznak mindent. A nem látók számára is megváltozott a világ. Persze, ha ruhát vagy cipőt kell vennem, akkor azt meg kell néznem.

Néznem?
Átvitt értelemben, ahogyan azt a látók mondják. Meg kell fognom, fel kell próbálnom.

Mivel tölti a szabadidejét? Zenét vagy hangoskönyvet hallgat?
A zenét nagyon szeretem, gyermekkoromban zenéltem. Rövid ideig úgy tűnt, hogy a muzsikálás meghatározhatja a pályaválasztásomat is. Aztán végül nyert az informatika. A zene pihentet, és hangulatokat kelt. A színek világa számomra felidézhetetlen. A történelmi témájú könyveket kedvelem.



Volna még pár olyan kérdésem, amivel a mindennapi életét mutathatja be. Például ön szerint igaz, hogy egy érzékszerv – például a szem – elvesztése után egy másik érzékszerv jobban kifejlődik?
Nem hiszem. Nem hallok jobban attól, hogy nem látok. Az egyedi törzsfejlődés több ezer éve alatt bizonyára előfordulhat ilyen, de ehhez egy emberöltő biztosan kevés.

Ma már sok helyen, például a Halászbástyán vagy a fővárosi állatkertben háromdimenziós alkotások próbálják meg eligazítani a sorstársait a látnivalók között. Ez jó módszer?
Ha méretarányos, akkor mindenképpen! Épp egy ilyen dombormű révén van fogalmam arról, hogy milyen és mekkora lehet a Parlament épülete. Nemrég egy dombornyomású térkép került a kezembe, óriási meglepetés volt számomra, hogy Németországhoz képest milyen pici a mi országunk.

Mi, látó emberek gyakran a személyes kapcsolatainkban is szó szerint a külsőségek alapján választunk párt, barátot, és gyakran csalódunk…
Bizony, pedig Antoine de Saint-Exupéry kis hercege szerint jól csak a szívével lát az ember. Az én életem úgy alakult, hogy a külsőségek lényegtelenek. Csak a belső, emberi értékek számítanak.

Ha hirtelen látna, mit nézne meg elsőként?
A családomat!

Gaál Péter

Nádi Ferenc: „Szerencsém volt, mert kiváló főnökeim voltak, akik észrevettek és támogattak”

Sokféleképpen lehet pályát választani. Van, aki szülei hatására kisgyermekkora óta készül felnőttkori hivatására. Nem ritka az sem, hogy valaki a tanára, edzője vagy éppen barátja hatására dönti el, hogy milyen úton indul el. A legszerencsésebbek nem választanak semmilyen pályát, mert ők kiválasztottak: isteni tehetséggel vannak megáldva. Velük szinte csak megtörténik, hogy a pályájukra állnak, és nagy karriert futnak be. (Természetesen a sok gyakorlás, edzés vagy tanulás ebben az esetben is elkerülhetetlen.) És akadnak olyanok is, akik pusztán pragmatikus gondolkodásuk révén találnak rá a szakmájukra, és válnak kiváló szakemberré. Nádi Ferenc annak idején – érettségivel a zsebében – úgy választott életutat, hogy megnézte, melyik szakmában kaphatja a legmagasabb kezdő fizetést. Így lett vasutas. Az immár 55 éves szakember Székesfehérváron forgalmi csomóponti főnökségvezető, és az idei Vasutasnapon A Vasút Szolgálatáért kitüntetés arany fokozatát vehette át.

Soha, egyetlen pillanatra sem bánta meg, hogy vasutas lett?
Nem! Vakmerő döntés volt, amelyben valóban az volt az egyetlen szempont, hogy a lehetséges állásajánlatok közül melyik fizet többet. 1985-ben 8 ezer forinttal a vasút magasan megelőzött minden más szakmát. Miután felvettek, Székesfehérvár és Börgönd között, az 5-ös térközben lettem térközőr. Váltókezelői vizsgát tettem, és azt követően szinte megállás nélkül haladtam előre a ranglétrán. Közben pedig megszerettem és egyre jobban értettem is azt, amit csináltam. Egy év elteltével már Fehérváron dolgoztam mint helyszíni állású váltókezelő, majd a 2-es toronyban központi állítású váltókezelőként. 1987-ben önállósító vizsgát tettem, és külső, majd rendelkező forgalmi szolgálattevőként dolgoztam tovább. 1989-ben segédtiszti tanfolyamra küldtek, 1991-ben, huszonöt éve pedig sikeresen befejeztem tanulmányaimat a tisztképzőn. Ezt követően állomásirányító, áruirányító és ktg-s feladatokat is elláttam. 2003-ban már állomásfőnök-helyettes, egy évre rá üzemeltetési koordinátor, majd 8 évvel ezelőtt állomásfőnök, 2010-ben pedig csomóponti vezető lettem.

Mit gondol, minek köszönheti ezt a folyamatosan felfelé ívelő karriert?
Mind jobban érdekelt a vasút, a szakma, és kész voltam a folyamatos tanulásra. Szerencsém volt, mert kiváló főnökeim voltak, akik észrevettek és támogattak. Ilyen volt Somogyi Miklós, aki beiskolázott a segédtiszti tanfolyamra. Gábor József sok beosztásban kipróbált, mire állomásfőnök-helyettes lehettem. Szeleczky Béla állomásfőnöknek választott ki. Kovács Ernő bizalma révén lehettem csomóponti vezető, és sokat köszönhetek jelenlegi főnökeimnek is.

Az említett urak szinte irányították a karrierjét?
Igen! Megadták a lehetőséget, hogy bizonyítsam rátermettségemet.

Első számú vezetőként ön is kész hasonló szerepkört betölteni?
Igen, mert látok a környezetemben érdeklődő, tehetségesnek tűnő fiatalt.

Lapzártánkkor éppen ünnepi esemény lesz Székesfehérváron, hiszen a 2014 áprilisában elkezdett állomásfelújítás befejeződött. Fizikailag, idegileg megviselte az elmúlt két és fél év?
Nem volt egyszerű, de megoldottuk. A felújítást a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. végezte, de a MÁV-csoport is kivette a részét a munkákból. Úgy zajlott minden, hogy közben gondoskodni kellett a forgalom biztonságáról. Nem volt ritka, hogy napi 24 órában kellett helytállni. Éppen ezért köszönettel tartozom minden kollégámnak, nélkülük nem ment volna!

Mi a titka? Hogyan képes az erejét, az idejét jól beosztani, illetve a kondícióját megőrizni?
Mióta az eszemet tudom, sportolok. Sokáig kézilabdáztam, majd futottam és fociztam. Manapság is játszom, de



már csak hobbi szinten és kispályán. Az állóképességemet a rendszeres kerékpározásnak köszönhetem. Heti 100-120 kilométert tekerek. Nyáron, kikapcsolódásként a Balatont megkerülő 200 kilométeres távot egy nap alatt gond nélkül megtettem. Ez az aktív pihenésem.

A család többi tagja is ilyen sportos?
A feleségem az egészségügyben dolgozik, ő aztán tényleg tudja, hogy milyen lényeges a sport. Van három gyermekem, két fiú és egy lány. Valamennyien felnőttek, már önálló életet élnek, és ők is szeretnek mozogni.

Az imént említette, hogy az állomás felújítása befejeződött. Ezek szerint a székesfehérvári vasutas kollégák végre nyugodtabb időszaknak néznek elébe?
Korántsem. Folytatódik a munka az ETCS 2, vagyis a vonatbefolyásoló rendszer kiépítésével, illetve a székesfehérvári intermodális közlekedési központ kialakításával.

Úgy legyen! Köszönöm a beszélgetést, illetve hogy magazinunkban bemutathatjuk mint A Vasút Szolgálatáért kitüntetés arany fokozatával elismert szakembert. Kívánok önnek és családjának boldog karácsonyi ünnepeket és új évet éppúgy, mint további szakmai elismeréseket.

Kép és szöveg: Gaál Péter

Hulladékcsökkentési Hét a budapesti MÁV-székházban

Az Európai Hulladékcsökkentési Hétre minden év novemberének utolsó hetében kerül sor. A kezdeményezés keretében lelkes önkéntesek saját akcióötleteiket megvalósítva hívják fel a figyelmet a hulladékkeletkezés megelőzésének, a keletkezett mennyiség csökkentésének, a termékek újrahasználatának, valamint az anyagok újrahasznosításának fontosságára. Idén a budapesti MÁV-székház is csatlakozott a kampányhoz.

A különböző akcióötletek megvalósítását a programban részt vevő országok mindegyikében egy, a hulladékok keletkezésének megelőzését segítő szervezet koordinálja szervezőként. Magyarországon az Országos Környezetvédelmi és Természetvédelmi Főfelügyelőség Nemzeti Hulladékgazdálkodási Igazgatósága látja el a nemzeti koordinátori feladatot.

Az idei, november 19. és 27. között megrendezett Európai Hulladékcsökkentési Héthez – most először, kísérleti jelleggel – a budapesti MÁV-székház is csatlakozott. A kampány során elektromos és elektronikai hulladékok, illetve üres műanyag ételtartó dobozok gyűjtésére volt lehetőségük a székházban dolgozóknak; emellett a helyi étteremben *Kávézz a saját poharaddal!* szlogennel kívánták felhívni a munkavállalók figyelmét a műanyag poharak használatának mellőzésére. A kezdeményezés részeként a MÁV Zrt. Pályavasúti Környezetvédelmi Irodája és a Kommunikációs Igazgatóság a hét folyamán több hírlevélben hulladékcsökkentési tippekkel látta el a kollégákat az élelmiszer-vásárlással, az elektromos és elektronikai cikkek beszerzésével, valamint a hulladékok kezelése során felmerülő dilemmákkal kapcsolatban. A szervezők felhívták a munkavállalók figyelmét arra, hogy személyes vállalásokat is tehetnek, amelyek révén csökkenthetik a közvetlen környezetükben termelődő hulladék mennyiségét, vagy akár meg is előzhetik annak keletkezését.

A MÁV-székház „kétharmados” eredménnyel zárta a hetet, a kollégák az említett három vállalásból kettőben vettek részt aktívan. Elektromos és elektronikai hulladékokból 140 kilogrammnyi (közel 1 köbméter) gyűlt össze az épület földszintjén kialakított gyűjtőponton. A leadott tárgyak között sokféle háztartási eszköz volt a ventillátortól a számítógép-alkatrészeken át a mobiltelefonig. A szervezők gondoskodtak valamennyi feleslegessé vált eszköz ellenőrzött módon történő hasznosításáról, természetesen a hulladéklerakó elkerülésével. Az akció „melléktermékeként” a munkavállalók irodáiban és lakásaiban is sok hasznos hely szabadult fel.

A *Kávézz a saját poharaddal!* felhívás szintén sikerrel járt: a székház éttermének együttműködésével rengeteg egyszer használatos műanyag poharat sikerült „megspórolni”. Az eredményeket látva az étterem a továbbiakban is szívesen várja a saját pohárral, bögrével érkező vendégeket.

Összegezve elmondható, hogy hatékonynak bizonyult a budapesti MÁV-székház első Európai Hulladékcsökkentési Hete, és az eredmények azt mutatják, az elkövetkező években érdemes lehet országos szintűvé tenni a kezdeményezést a vasúttársaság berkein belül. A szervezők egyúttal abban is bíznak, hogy a megosztott tippek hasznosnak bizonyulnak a munkavállalók számára, és a jövőben nemcsak ezen az egy héten ültetik át a gyakorlatba a tanácsokat, hanem az év valamennyi napján szem előtt tartják a fenntarthatóságot. A kezdeményezés egyébként európai szinten is sikeres volt: a 2016-os Hulladékcsökkentési Hét során az önkéntesek több mint 12 255 akciót hajtottak végre a kontinens 32 országában.

Vass Mónika
Fotó: Pályavasúti Környezetvédelmi Iroda



„Sokan cserélnének velem”



A Vasutas Magazin portrérovatában ezúttal dr. Vígh Pétert, a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. vezető jogtanácsosát mutatjuk be.

Mit csinál egy jogász a vasúttársaságnál? Nem ígéretesebb az ügyvédi karrier, amely hírnevet, sok-sok ügyfelet és nagyon tisztességes jövedelmet is eredményez?
Szerintem nem, de ez szubjektív. Én – egy 4 éves időszakot leszámítva, amikor döntően külföldön éltünk, és csak a nagyobb rugalmasságot biztosító ügyvédi praxis volt fizikailag megoldható – mindig gazdasági társaságnál voltam munkaviszonyban mint jogtanácsos. E négy esztendő kapcsán van tapasztalatom az ügyvédi pályáról is. Egyrészt nem gondolom, hogy a jogász munkáját az minősíti, emeli magasabb színvonalra, hogy a médiában megjelenhet valamilyen ügy kapcsán, másrészt az ügyvédi hivatással történő összehasonlítás kapcsán azt mondhatom, hogy annál izgalmasabb, sokrétűbb, nagyságrendjében és minőségében kiemelkedőbb feladat nem létezik, mint amivel a MÁV-csoportnál foglalkozhatunk. Ami egy ügyvéd esetében a kirakatban van, az valószínűleg szép és érdekes, de számomra felemelő, hogy az ország legnagyobb cégcsoportjánál dolgozhatok. Ráadásul úgy érzem, a vezetők valóban kíváncsiak a jogi véleményre. Ez rendkívül megtisztelő feladat és pozíció. Egy utolsó gondolat erejéig visszatérve az ügyvédi hivatásra: az én mentalitásomtól messze áll az, hogy attól próbáljak megbízási díjat elkérni, aki amúgy is bajban van, hiszen általában ezért szoktak az emberek ügyvédhez fordulni.

Értem. De vajon a szakmája képviselői, a volt évfolyamtársai cserélnének önnel?
Biztos vagyok benne, hogy a velem végző évfolyam hallgatóinak 90 százaléka cserélne velem. Annak, amit én csinálhatok, komoly presztízse van.

Bírósági tárgyalásokra is jár?
Mióta a Szolgáltató Központ (SZK) megalakult, sokkal kevesebbet, de eleve kisebb is a peres ügyek száma, mint a MÁV Zrt.-nél volt. Korábban, a MÁV-os munkámban kifejezetten szerettem tárgyalni. Némelyik ügy nagysága, jelentősége kapcsán megint azt mondhatom, hogy a MÁV-csoportnál dolgozni szakmailag is hatalmas feladat! Olyan nagyságrendű, olyan jelentős ügyekkel foglalkozhattam, amelyekkel a sztárként emlegetett ügyvédek sem gyakran találkozhatnak.

Gondolom, menedzserfizetést kap. Ezt sikerdíj is kiegészíti?
Nem. Elvileg nem lenne kizárt, hogy valakinek a javadalmazása így legyen megállapítva, de ha az elvesztett pereknek nincs hatása a jogtanácsosi fizetésre, akkor úgy elegáns, úgy korrekt, hogy a megnyert perekért sem jár külön díjazás. Egyébként a tényállás döntően befolyásolja egy per kimenetelét. Már ezért sem lenne szerencsés a kedvező ítéletért külön fizetni, hiszen bárki más is elérhette volna a kedvező eredményt.

A cégcsoportunkon belül – akár más értelmiségi hivatások képviselőivel szemben – milyen tekintélye van egy vezető jogtanácsosnak?
Én úgy gondolom, hogy minden vezető számára nagyfokú biztonságot jelent, ha megismeri egy-egy döntés jogi aspektusát. Az emberek alapvetően jogkövetők, és a vezetők számára döntéseik során hatványozottan fontos, hogy minden aspektusból tisztában legyenek a határozatok, kötelezettségvállalások, alternatívák közötti választások következményeivel, jogi kockázataival. Mindemellett azt is gondolom, hogy egy jogásznak sincs nagyobb tekintélye, mint egy mozdonyvezetőnek, informatikusnak, mérnöknek vagy egy közgazdásznak. Ha valaki jól dolgozik, elismerésre számíthat. Ha nem, akkor minden szakterületen ugyanaz a következmény. Meggyőződésem szerint, ha az ember a folyamatokat támogató attitűddel rendelkezik, és szolgálatként tekint a munkájára, akkor bármelyik területen elismerik. Ez a jogra is igaz. Nem szabad a kockázatok túlhangsúlyozásával, a vészhelyzetek folyamatos lebegtetésével bizonytalanságot generálni. Elég, ha egyszerűen bemutatjuk a felmerült kérdésekre adható lehetséges jogi megoldásokat. Az ilyen támogató segítségért pedig a vezetők hálásak, azt megköszönik.

Karrier:

Miskolcon született, ott nőtt fel és érettségizett, majd lett egyetemista.
Édesapja gépészmérnök, édesanyja könyvtáros volt.
1995-ben a Miskolci Egyetem Állam- és Jogtudományi karán doktorált. Pályáját a Tiszai Vegyi Kombinátban (TVK) kezdte jogi előadóként.
Dr. Vígh Péter 2008 nyarán kiemelt jogi szakértői álláshirdetésre pályázva került a vasúttársasághoz, 2013-ig a MÁV Zrt. állományában dolgozott. 2013. június 1-jétől a MÁV SZK vezető jogtanácsosa.

Előző házasságából két fiúgyermeke született, az idősebb 16 esztendős, a budapesti Fazekas Gimnázium ígéretes növendéke. Érdeklődési köre a matematika, az informatika és a fizika. A kisebbik fiú 10 éves, ő inkább humán érdeklődésű, ennek megfelelően sokat olvas.
Az új házasságból született harmadik fiúcska, Ábel, 2 éves.

Három éve az SZK vezető jogtanácsosa. Miként változott meg a munkája, időbeosztása, leterheltsége?
Nagyon erősen kezdtünk, mert 2013 májusának végén rengeteg dolgot kellett megoldani, hiszen egy újonnan létrejött társaság teljes szerződéses kapcsolatrendszere mellett a belső szabályozások egészét és a társaság létével összefüggő valamennyi iratot el kellett készíteni, át kellett dolgozni. Aztán ez a lendület az üzemszerű működés során sem hagyott alább. Nagy számban fordulnak elő ügyek, amelyek szerződéseket, előterjesztéseket igényelnek. Éppen ezért szükségünk van arra, hogy nagy teherbírású, maximalista, tökéletességre törekvő, igényes kollégák dolgozzanak a MÁV-csoport jogi szervezeteinél. Ennek a követelménynek szerintem sikerül is megfelelni, kiváló kollégák gyűltek össze mindenhol. Én összesen nyolc kollégával dolgozom együtt, hét jogász munkatársam mellett a teljes adminisztrációt egyetlen asszisztens kolléganő végzi. Statisztikáink alapján ezres nagyságrendben vannak szerződéseink, és évente két-háromszáz közbeszerzési eljárás lebonyolítását támogatjuk. Mindez borzasztó alaposságot kíván. Kollégáim elhivatottsága nélkül nem tudnék eredményekről beszélni.

Ön olyan, menedzser típusú vezető, aki kiosztja a feladatokat, és folyamatosan ellenőriz, illetve inspirál?
Az ember nem születik vezetőnek, legfeljebb egy folyamat állomásaként vezető lesz. Bizonyára fejlődtem a három évvel ezelőtti önmagamhoz képest. Igyekeztem tanulni, vezetővé válni. Így ma már felismerem, hogy mi az, amivel nekem kell foglalkozni, az ügy feladója vagy nagyságrendje miatt. Tudom azt is, hogy kire és miként számíthatok.

Jól érzi magát a bőrében?
Amint azt mondtam, büszke vagyok arra, hogy itt dolgozhatok, és sikeresnek érzem magam. A sok pozitív élmény pedig kompenzálja az esetleges nehézségeket és pillanatnyi problémákat.

Mindössze 47 esztendős. Hogyan, milyen tervekkel néz a jövőbe?
Mindössze 47? Ez jólesett. Nehéz kérdés. Amint arról beszéltem, sokan biztosan cserélnének velem. Azt is végiggondoltam már, hogy vajon mi mást tennék még, milyen pozíció motiválna. Nem vagyok elméleti jogász, nem leszek alkotmánybíró, igazságügy-miniszter, de még ombudsman sem. Nem vonz az ügyészi pálya, és nem gondolom, hogy szívesen elkezdeném végigjárni a bírói ranglétrát, hogy 60-70 évesen eljussak a bírósági titkári pozíciótól a Kúriáig. Azt hiszem, megtaláltam azt, amivel szeretek foglalkozni. Ráadásul a legnagyobb állami cégcsoport egyik vezető munkatársa vagyok. Ez számomra kielégítő. Nem szeretnék motiválatlannak tűnni, de ha ilyen rohamosan fejlődő vasút mellett, ilyen támogató menedzsmenttel és ilyen kollégákkal folytathatjuk a munkát, én boldog ember leszek.



Év vége van. A Szolgáltató Központot tekintve milyennek ígérkezik a következő esztendő?
Jövőre folyamatosan vizsgáljuk, mérjük, ellenőrizzük a szolgáltatások minőségét és költségeit, majd újból értékelni fogjuk az SZK működését. Ha kell, korrigálunk. Ez eredményez biztonságot, átláthatóságot, tervezhetőséget a megrendelőknek és az SZK-nak is. Több mint kétezer kolléga dolgozik az SZK-ban, kilencven százalékuk közvetlenül a szolgáltatások biztosításán. Éppen ezért fontos, hogy kiszámítható, biztos jövőképet mutató működésre törekedjünk. 2017-re tekintve már látjuk, hogy izgalmas évünk lesz. Az INKA bevezetése mellett sor kerül több fontos IT-fejlesztés befejezésére. Közbeszerzési eljárásokban veszünk majd részt, és flottabeszerzés is vár ránk. Nem ígérkezik unalmas évnek a következő esztendő.

Kép és szöveg: Gaál Péter

Szabadidő: *A hétvégét a gyermekeimmel igyekszem tölteni. A nagyobbak imádnak bowlingozni és logikai feladványokkal játszani. Szinte minden escape roomos logikai szabadulós helyszínt végigjártunk már. A legkisebb még nyilván a személyes törődést igényli.*

Sport: *Szeretem a sportot, viszonylag sokáig vezettem kosárlabda-mérkőzéseket. Mára ebből elsősorban annyi maradt, hogy – ha tehetem – megnézem a Diósgyőr focimeccseit.*

Kedvenc könyv: *A Da Vinci-kód. Azokat a könyveket kedvelem még, amelyek feladványok megfejtését kívánják meg. Ja, a legnagyobb fiam most az én régi könyvemet, A nagy Fermat-sejtést olvassa.*

Nyaralás: *Horvátország-rajongó vagyok, ha tehetem, oda mindig szívesen utazom.*

Börtönbüntetésre ítélték a jegyvizsgálóra támadó férfit

2016. november 18-án egy 20 éves monori férfi jegy nélkül szállt fel a budapesti Nyugati pályaudvarról Monorra tartó vonatra, s amikor jegyvizsgáló kolléganőnk kezelni akarta a menetjegyét, kiabálni, szitkozódni kezdett. A jegyvizsgáló felszólította a férfit, hogy a következő megállónál szálljon le a vonatról, de ő ezt nem tette meg. Amikor Péteri közelében járt a vonat, kolléganőnk visszatért ellenőrizni, mire a férfi ismét kiabálni kezdett vele. Ezt látva egy, a vonaton utazó, szolgálaton kívüli rendőr igazolta magát, és rászólt a hőbörgő utasra, hogy hagyja abba a hangoskodást. A rendőri fellépéssel nem törődve a bliccelő arcon köpte a jegyvizsgálót, majd olyan erővel ütötte meg, hogy a hölgy egy utas ölébe esett. A rendőr és két másik férfi fékezte meg a verekedőt, akit Monorra érkezve a rendőrök őrizetbe vettek.

Az illetékes járási ügyészség két napon belül bíróság elé állította a közfeladatot ellátó személy elleni erőszakkal és könnyű testi sértés vétségével gyanúsított férfit. A vádlottat a Monori Járásbíróság gyorsított eljárásban jogerősen 2 év 6 hónap végrehajtandó börtönbüntetésre ítélte.

Egyeztetés a foglalkoztatáspolitikáról és a bérintézkedésekről

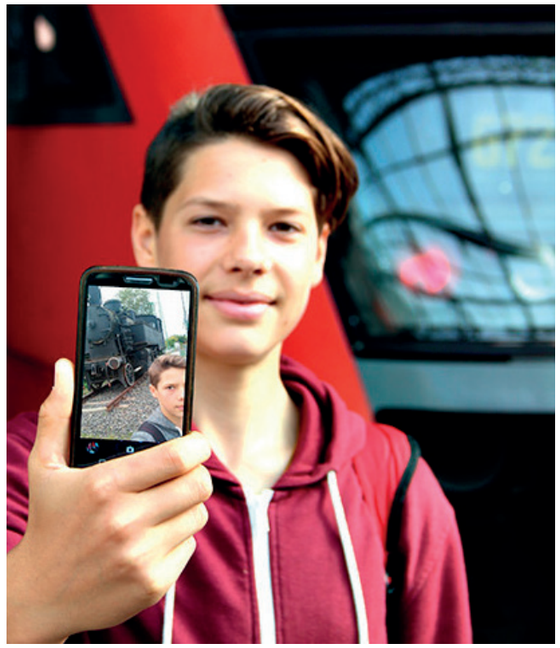
November 30-án megkezdődtek a munkáltató és a szakszervezetek közötti egyeztetések a 2017. évi foglalkoztatáspolitikai elképzelésekről és a bérintézkedésekről.

A MÁV Zrt. vezetése beszámolt a minimálbér és a garantált bérminimum emelésének várható hatásairól, és azok költségvonzatairól. A kormány és a szociális partnerek közötti bértárgyalások eredményeként a minimálbér 15 százalékos és a garantált bérminimum 25 százalékos emelését a MÁV Zrt. kedvező lépésnek tartja. Ugyanakkor figyelemmel kell lenni arra, hogy a minimálbér és garantált bérminimum emelése tovább torzítja a munkakör-értékelésen alapuló bérrendszert, fontos vasútszakmai munkakörökben a bérek összetorlódásához vezethet. Amennyiben egyéb bérintézkedés nem történik, egy általános segédmunkás ugyanolyan alapbérrel kerülne a szervezetbe, mint a speciális vasúti ismereteket és kiemelt egészségügyi alkalmasságot követelő, komoly hiányszakmának számító munkakörökben tevékenykedők.

Az 5 százalékos járulékcsökkentés hozzájárul a minimálbér és a garantált bérminimum emelésének biztosításához, de a bérek feltorlódásának kezelésére nem elegendő. Többletforrásokkal a vállalatcsoport nem rendelkezik, azt saját erőből biztosítani nem tudja, így a tulajdonossal folyamatos az egyeztetés és az adatszolgáltatás keretében történő tájékoztatás.

Az előzetes tárgyalási menetrendnek megfelelően a felek összegezték a Kollektív Szerződés módosítására irányuló javaslatokat, amelyeknek személyi jellegű költségvonzatai is vannak (például a béren kívüli juttatások csomagja, ruházat biztosítása stb.). A szakszervezetekkel közösen már korábban megtörtént a foglalkoztatáspolitikai intézkedések előzetes felmérése, egyeztetése, amelyekről a tárgyalásokat az elkövetkező időszakban folytatják a felek. Fontos kiemelni azt, hogy a foglalkoztatáspolitikai intézkedések közül melyek azok az eszközök, amelyek a munkaerő megtartását, a hosszú szakmai tapasztalattal rendelkezők elismerését vagy az egészségügyi alkalmasság biztosítását, a rekreációt szolgálják.

Kihirdették a Siemens vasúti fotópályázatának győzteseit



Vonatozz, fotózz, nyerj! címmel hirdetett vasúti fotópályázatot a Siemens Zrt. A felhívásra több mint 250-en küldték be képeiket. Közülük a zsűri kiválasztotta a 10 legjobb alkotást, a nyerteseket a budapesti Nyugati pályaudvar Királyi várójában díjazták 2016. december 7-én.

A fődíjat Heiszig Tamás *A jelen a holnap múltja* című munkájával nyerte meg. A zsűri azért díjazta a fotót, mert reflektált mindarra, amely a vasutat mindig is jellemezte és jellemzi mai is. A képen szereplő 100 éves gőzmozdony, a Siemens Desiro motorvonat, és a digitalizáció fontos eszköze, az okostelefon a vasúti közlekedés ipari forradalom óta tartó folyamatos haladását és fejlődését szimbolizálja.

Megújult a Dombóvár és Kaposvár közötti vasútvonal



A felújított vonalszakaszt Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és Szita Károly, Kaposvár polgármestere adta át 2016. december 9-én

Befejeződött a Dombóvár és Kaposvár közötti vasútvonal felújítása, a közel 24 kilométeres vonalszakaszt 2016. december 9-én adták át. A korszerűsítéssel az volt a MÁV Zrt. célja, hogy a pályán visszaállítsa az eredetileg engedélyezett 100 km/h-s sebességet. Az új menetrend december 11-i életbe lépése óta az utasok is érzékelhetik a menetidő csökkenését Dombóvár és Kaposvár között.

A felújítás három ütemben valósult meg. Az első ütemben a Baté és Kaposvár közötti 10,5 kilométeres szakaszon indult el a kivitelezés 2014 júniusában. A munkálatok során nemcsak a pályát korszerűsítették, hanem jelentős mértékben megerősítették az alépítményeket is, és számos műtárgyat építettek, illetve újítottak fel. Cserélték többek között a kábelelosztókat, a vonalkábeleket, a felsővezetékeket tartó szerkezeteket és oszlopokat, illetve átépítették a biztosítóberendezéseket is. Taszár állomáson és Kaposhomok megállóhelyen új peront is létesítettek a szükséges térvilágítás kialakításával együtt.

A második ütem – Baté és Csoma-Szabadi állomás átépítése – 2015 májusában indult, a vágányok átépítése és megerősítése mellett új peronokat is kialakítottak. A harmadik ütemben a Dombóvár alsó és Báté közötti, 13,4 km hosszú pályaszakaszt újították fel. Kapospula, Attala és Nagyberki megállóhelyen új, térkivilágítással és térkőburkolattal is ellátott peronok épültek, emellett a projekt keretében nyolc útátjárót átépítettek és egy új gyalogosátjárót is kialakítottak. A vízelvezetés érdekében közel 9 kilométer hosszan föld- illetve burkolt árok épült, a már meglévőt pedig kitisztították, és az átereszeket is felújították. A vasúti és a kapcsolódó közúti fényjelzőket korszerűsítették, továbbá cserélték többek között a vonalkábeleket, a kábelelosztókat, a felsővezetéki tartószerkezeteket és oszlopokat, valamint elvégezték a szükséges távközlési és biztosítóberendezési munkákat is.

A felújítás terveit a vasúttársaság szakemberei készítették, a kivitelezéssel a MÁV Zrt. a Vasútépítők Kft.-t, illetve saját leányvállalatát, a MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító (FKG) Kft.-t bízta meg, a beruházást saját költségvetéséből finanszírozta. A vonalon jövőre is folytatódik a munka Dombóvár alsó egyik átmenő fővágányának, majd ezt követően a Kaposvár és Kaposvár elágazás közötti pályaszakasz átépítésével.

Az utazóközönség hamarosan Kaposvár vasútállomás felújított épületét is birtokba veheti: a műszaki átadás-átvételi eljárás 2016. november 29-én fejeződött be, jelenleg a használatbavételi eljárás megindításához szükséges dokumentációk összeállítása, és az építtető részére történő átadás zajlik.

FLIRT „tanórák” Győrben és Veszprémben

Rendhagyó közlekedésismereti órának is beillő ingyenes programmal várta a MÁV-START Zrt. 2016. október 20-án a győri, december 7-én pedig a veszprémi iskolásokat és érdeklődőket. A látogatók mindkét helyszínen egy-egy FLIRT motorvonatot tekinthettek meg, de nem csupán az utasteret vehették szemügyre, hanem töviről hegyire átfésülhették a járművet. Egyebek mellett az utasforgalom elől egyébként elzárt vezetőállásba is bemehettek, és a mozdonyvezető székébe ülve elképzelhették, milyen lehet vezérelni a több mint 70 méter hosszú, 120 tonnás vonatot.

A FLIRT mellett mindkét állomáson vasúttörténeti fotókiállítás várta az érdeklődőket. Az interaktív tárlaton a magyar vasút elmúlt 170 évének emblematikus vonatait tekinthették meg a látogatók, kezdve a hajtányoktól és a népszerű gőzmozdonyoktól egészen a FLIRT-ökig. Közben ügyességi játékokban is kipróbálhatták magukat, például reflexeiket tesztelve mérhették fel mozdonyvezetői képességeiket. Jelenleg Magyarországon üzemel a világ legnagyobb, egységes FLIRT-flottája: év végétől már összesen 133 első generációs FLIRT vonat szállít utasokat hazánkban, 123 darab a MÁV-START Zrt., 10 darab pedig a GYSEV Zrt. állományában.

FLIRT „tanórák” Győrben és Veszprémben











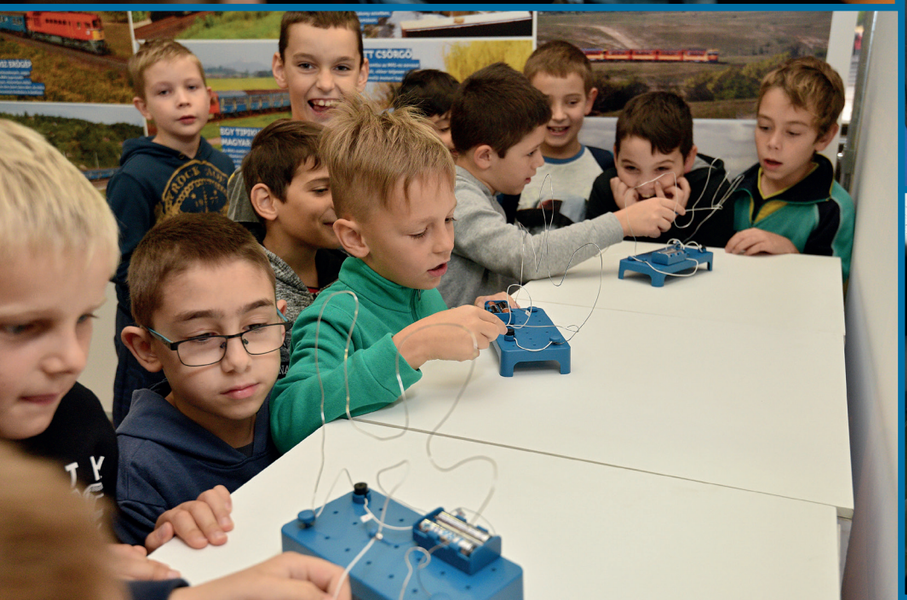












Fotók: Csatlós Norbert

Körkérdés: Mi volt a legjobb, legemlékezetesebb, ami önnel történt 2016-ban?

Egy évvel ezelőtt szerkesztőségünk körkérdést intézett néhány vasutas kollégához, hogy miként értékeli az óévet. A kezdeményezés sikert aratott. Ezúttal sokkal több kollégát krestünk meg. A vlaszokból kiderül, hogy dolgos esztendőt zárunk.



Bádonfainé Szikszay Erzsébet, MÁV SZK Zrt., vezérigazgató, és MÁV Zrt., gazdasági vezérigazgató-helyettes

Szeretem a leg-eket, most többet is fel tudok sorolni. Az egyik legfontosabb gazdasági eredménynek azt tekintem, hogy a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium elfogadta a 2011–2015-ös időszak elszámolását, amely a pályaműködtetési szerződés alapján készült. A legnagyobb meglepetés az volt, amikor elnök asszony felkért a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. vezérigazgatói feladatainak ellátására. A leggyorsabban lebonyolított projektem az SZK átvilágítása volt, amely alapján decemberben meg is történt a hosszú távú szolgáltatási szerződés aláírása. Végül a legszívdobogtatóbb az volt az idei Kisfőnökfordáim során, amikor a vonatról leszállva elismerő pillantásokat és dicsérő szavakat kaptam, hogy milyen jól áll rajtam az új MÁV-os egyenruha!



Bede András, MÁV Zrt., felügyeleti pályamester (szentesi pályafenntartási szakasz)

Emlékezetes számomra, hogy nyár végén feletteseim és jómagam többéves utánajárásának eredményeképp végre „igazi” mérővonat mérte be a vonalat az addig használt vágánymérő kiskocsi helyett. Végre valós pályadiagnosztikai eredmények alapján ítélhetjük meg a 147-es vonal állapotát, és tervezhetjük jövőbeli munkáinkat. A másik emlékezetes dolog, hogy 17 év óta nem volt zúzottkőpótlás a vonalon, idén végre kaptunk 10 kocsinyi zúzott követ, amit a legszükségesebb helyek karbantartására használtunk fel.

Magánéletemben pozitív változás, hogy párommal, akit 3 és fél éve ismerek, idén nyáron végre összeköltöztünk, mert sikerült tanítói állást kapnia Szentesen. Végre megszűnt a kétlakiság, a távkapcsolat.



Czakó Ildikó, MÁV Zrt., beruházási monitoring-szakértő

December közepén fejeződött be a 2015-ös esztendő végén lezárult projektjeink minisztériumi záróellenőrzése. Választott élményem ehhez kapcsolódik. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a MÁV lezárt KÖZOP-os projektjeit ellenőrizte december 12. és 14. között. A MÁV Pályavasúti Projektiroda projektjei az ellenőrzésen – bár a jegyzőkönyvek zárása még zajlik – sikeresen megfeleltek annak ellenére, hogy mindössze öt munkanapunk volt több száz dokumentum eredeti példányának beszerzésére. Az eredményben óriási szerepe volt a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Humánüzletág, a Bejövőszámla-könyvelés, a Számvitel–Beszámolókészítés, a Pénzforgalmi Könyvelés, valamint a MÁV Műszaki Lebonyolítás munkatársainak. A 2016-os év legnagyobb élménye számomra egyértelműen az volt, hogy részt vehettem ebben a csapatmunkában. A kollégák professzionális hozzáállása nélkül nem sikerült volna teljesítenünk a feladatot, ezért a Pályavasúti Projektiroda nevében szeretném megköszönni kiváló munkájukat!



Csépke András, MÁV-START Zrt., vezérigazgató

Számomra a legemlékezetesebb esemény igazából két esemény volt, amelyek szorosan összetartoznak. Magyarország kormánya elismerte azt a rendkívüli innovációs teljesítményt, amelyet az IC+ kocsi kifejlesztése és prototípusainak legyártása érdekében fejtett ki társaságunk, és úgy döntött, hogy 30 milliárd Ft támogatásból 100 darabos mennyiséggel elindíthatjuk a kocsik sorozatgyártását. Az új kocsikkal teljes IC-szolgáltatásunk megújulhat, és stratégiánknak megfelelően európai színvonalra tudjuk emelni minőségi távolsági szolgáltatásainkat. A 100 darab új kocsi egy komplex járműcsaládot jelent, hiszen a 2. osztályú kocsik mellett vegyes használatú – mozgáskorlátozott mosdót, kerékpárszállító és gyerekbarát részt is tartalmazó – kocsikat, továbbá business- és melegkonyha nélküli büfékocsit is ellátott 1. osztályú kocsikat is gyártani fogunk. Néhány hónappal később a szakmai elismerés is megérkezett: Dávid Ilona elnök-vezérigazgató asszonnyal a Parlamentben az IC+ kocsi fejlesztéséért átvehettük a Magyar Termék Nagydíjat és az Innovációért Nívódíjat.



Dorozsmai Éva, MÁV Zrt., humánerőforrás vezérigazgató-helyettes

2016 a szakmai kihívások éve volt. A munkaerő-piaci krízis hatásai a frekventált vasúti munkakörökben is érvényesülnek, ezért komoly feladat a humánerőforrás-utánpótlás, a cégen belül felhalmozódott tudás megőrzése az idősödő korfa ellenére, az új HR-irányelvek kommunikálása azon szakmai vezetőknek, akik főként a vasúti nyelvet beszélik. Fő prioritás a munkatársak megtartása és elkötelezetté tétele: folyamatosan azon dolgozunk, hogy minden kollégánknak hivatása, és ne munkája legyen a vasút, ideális munkakörnyezetben, szívesen végezzék a munkakörükhöz kapcsolódó feladatokat. Meg kell őriznünk a vállalat legnagyobb értékét, a vasutasokra mindig is jellemző összetartást és lojalitást. Számomra ebben az évben a legnagyobb kihívás a vezetői munkakörváltásom volt – fogalmazhatok úgy is, hogy „otthonról hazatértem”, hiszen személyszállítási területről indultam mint pályakezdő, majd az anyavállalatnál töltött idő után ismét a MÁV-START-nál dolgozhattam, júliusban pedig visszatértem a MÁV Zrt.-be. 2017-ben a humán terület szempontjából folytatjuk a megkezdett utat, és a folyamatok átalakításával formáljuk a szervezeti kultúrát. Egyre nagyobb és összetettebb feladatokat kell megoldania a társaságnak, amelyek teljesítéséhez elengedhetetlen valamennyi munkatárs pozitív hozzáállása. Azt kívánom, hogy minden kolléga büszkén mondhassa: vasutas vagyok!



Fekete Judit, MÁV Zrt., személyi asszisztens

Az idei esztendő sem volt könnyű, de számomra tartogatott egészen káprázatos élményeket. Ez az év az utazás éve volt. Életemben először ülhettem repülőn, amit nagy izgalommal vártam, majd – bátorságot merítve – Rómáig meg sem álltunk a férjemmel. Elvarázsolt a Colosseum monumentalitása, az Angyalvár szépsége, az igazi olasz hangulat, a pezsgő élet. Emlékezetes úti célként Villány városát említeném még. Sokszor visszajárok erre a borvidékre, nagyon a szívemhez nőtt. Egy szüreti hétvégén volt szerencsém megmutatni pár barátomnak is. Felfedeztettem velük, ami engem lenyűgöz, megbabonáz. El tudnám ott képzelni az életem idősebb koromban, az Ördögárok-dűlő egyik szegletében, egy kis parasztházban, távol a nagyváros zajától…

Ezenkívül nagy büszkeség számomra, hogy a nagylányom – megszerezvén az érettségi bizonyítványt – Németországban belekóstolhat a nagybetűs életbe. Szüksége volt rá, bár nagyon nehezen engedtem el. Amióta távol van, együtt tapasztaljuk meg, hogy mennyire talpraesett, életrevaló. Jó érzés látni őt, hogy jó úton halad, ahogyan a fiamat is, aki most 13 éves.

Kívánom, hogy a 2017-es év mindenki számára olyan legyen, amilyet elképzelt magának!



Feldmann Márton, MÁV-START Zrt., értékesítési vezérigazgató-helyettes

A 2016-os esztendő a szakmai együttműködés és párbeszéd éve volt. Mind a belső környezetben, mind a külső kapcsolatokban igazolódott, hogy a nehezebb, komplex kezelést igénylő feladatok személyes párbeszéddel, szakmai megközelítéssel könnyebben, egyszerűbben megoldhatók. A MÁV-csoport szempontjából talán az egyik legjelentősebb esemény a BHÉV Zrt. megalakulása és a MÁV Zrt.-hez kerülése volt, ami egyszerre mutatja a kormányzat bizalmát a MÁV vezetése felé, és igazolja azt, hogy – függetlenül a politikai vitáktól – a közlekedésszakmai kérdések párbeszéddel, együttműködéssel, szakmai konszenzusra törekvéssel megoldhatók. E tekintetben példaértékű a BKV, a BKK, az NFM és a főváros szakmai kooperációja, valamint a MÁV munkatársainak segítőkészsége, amely a BHÉV létrejöttét, a működés elindítását övezte. Biztos vagyok abban, hogy ilyen szintű szakmai összefogással a jövőben számos projekt lehet sikeres, és hozhatja az utazóközönség elégedettségének növelését, végső soron a közösségi közlekedés népszerűségének emelkedését.

2017-től azt várom, hogy e pozitív példa nyomán az egységes magyarországi közlekedési rendszer kialakításában további nagy lépéseket tegyünk, úgy az egységes jegyrendszer, mint az átjárható, komplex utastájékoztatás területén, s hogy a szolgáltatók együttműködése a háztól házig való megoldások érdekében teljesedjen ki.



Ferencz Béla János, MÁV SZK Zrt., flottakezelési koordinátor

A MÁV-csoporton belüli feladatok közül a legemlékezetesebbek a változásokkal függtek össze. Nehéz és izgalmas feladat volt a MÁV Zrt.-be beolvadt MÁV LV Kft. gépjárművezetőinek és gépjárműveinek migrálása. Általában véve is emlékezetes marad a szervezeti átalakulással járó változások kezelése – szerintem jól megoldottuk. És persze a gépjárműflotta-szerződések sikeres meghosszabbítása is idetartozik.

A magánéletben is mozgalmas évet zárunk: a feleségem idén nyáron – munka mellett – megszerezte a második diplomáját, a kisfiunk sikeresen befejezte az első tanévét, és megtanult írni, olvasni, számolni. A lányunkat pedig, aki kézilabdázik, leigazolta a Malév SC. Csupa örömteli esemény.



Gubik László, Záhony-Port Zrt., vezérigazgató

2016 volt az első év a Záhony-Port életében és az én életemben is, amelyet az irányításom alatt töltöttünk együtt. Nagy eredménynek érzem, hogy amit az üzleti tervben vállaltam, az várhatóan teljesül. Sikerült növekedési pályára állítani a céget, mégpedig a dolgozók stabil foglalkoztatásának biztosítása mellett. Ebben nagy szerepet játszott, hogy a fuvarozási láncban részt vevők és a térségi logisztikai szereplők összefogásának koordinálásával többoldalú megállapodást kötöttünk a Dunaferr-rel, amely középtávon biztosít jelentős forgalom- és bevételnövekedést a térség és a Záhony-Port részére. További jelentős eredménynek tartom, hogy a komorói vegyianyag-átfejtő telep tevékenységének újraindításával sikerült ismét megteremteni a melegítést igénylő vegyi anyagok átfejtésének lehetőségét Záhony átrakókörzetben. Összességében 2016-ot egy küzdelmes, de eredményes évnek értékelem mind az üzleti, mind a magánéletem vonatkozásában. A 2017-re szóló előrejelzések is további bizakodásra adnak okot.



Dr. Kormányos László, MÁV-START Zrt., nemzetköziszolgáltatás-vezető

2016 számomra mind a munkámban, mind a magánéletemben igazi megújulást hozott. „Vasutas” családot alapítottam, Kormányos Edinát, az értékesítési szervezet asszisztensét vettem feleségül. Életünket a jövő nyártól Budapestről vonattal közvetlenül elérhető Opatijában kötöttük össze, nászutunkon pedig kipróbáltuk az olasz éjszakai vasúti szolgáltatást, egy kis kompozással egybekötve.

A munkámban is új kihívások vártak, egy fantasztikus csapatot ismertem meg, a Nemzetközi Szolgáltatás szervezetben nyolc kiváló kollégával dolgoz-

hattam együtt. Közös erővel sikerült a nemzetközi forgalmat a migránsválság után „újraéleszteni”, új ajánlatokkal és attraktív árakkal a vasút versenyképességét növelni. Egy hosszú út kezdetét jelenti nekem 2016: egy boldog közös életét, és a nemzetközi utasokért folytatott hatalmas versenyét.



Dr. Kovács Imre, Rail Cargo Hungaria Zrt., az igazgatóság elnöke

A Rail Cargo Hungaria Zrt. 2016-ban sikeresen mozgósította erőforrásait és reagált a külső gazdasági kihívásokra, az ukrán válság okozta forgalomcsökkenésre, az útépítések leállítására, a gabonaforgalmak alakulására. Az év során stabilizáltuk a működésünket, és felkészültünk az elkövetkező évek folyamataira. További két évvel meghosszabbítottuk a szakszervezetekkel korábban 2020-ig megkötött foglalkoztatási megállapodást. A munkavállalók érdekképviseleteivel már december elejére megegyeztünk a 2017. évi bérintézkedésekről.

Társaságunk számára alapvető fontosságú a zavartalan és gyümölcsöző együttműködés a MÁV-START-tal, amit sikerült egy újabb megállapodással tovább erősíteni.

Intenzívebbé tettük együttműködésünket a Rail Cargo Group hazai és külföldi cégeivel. Forgalmaink megtartásában és növelésében egyre jobban támaszkodunk a szakembereink által irányított, budapesti székhelyű és európai hatókörrel működő Rail Cargo Carrier vállalatra, valamint eredményes az együttműködésünk a Rail Cargo Logistics speditőr leányvállalattal is.

Helyzetünk stabilizálását követően a jövő év az építkezés és a fejlődés gyorsításának éve lesz.



Kövesdi Szilárd, GYSEV Zrt., vezérigazgató

A 2016-os esztendő számomra legemlékezetesebb pillanata szeptember 28-án volt: ekkor adtuk át a forgalomnak az első három felújított InterCity-kocsinkat. Cégünk évek óta kereste a megfelelő megoldást az IC-kocsiállomány megújítására. Végül azt a döntést hoztuk, hogy használt, de jó műszaki állapotú járműveket vásárolunk az ÖBB-től. Év elején kezdtük meg a kocsik átalakítását: új, zöld-sárga festés, konnektorok, wifi-szolgáltatás, újrakárpitozott ülések, mozgatható fejtámlák és beépített olvasólámpák, az első osztályon pedig bőrborítás, fejpárnák és üvegpolcok teszik kényelmessé az utazást.

Amire a leginkább büszke vagyok: a saját fejlesztésű fedélzeti utastájékoztató monitorokat minden fülkébe beszereltük, az utasok valós idejű információkat láthatnak rajtuk. Szintén saját munkatársaink fejlesztették az elektronikus pontkijelzős iránytáblákat, amelyek az adott InterCity vonatszámát, a kocsiszámot, a célállomást és a megállási helyeket is jelzik.

Az IC-fejlesztés azért is különösen kedves számomra, mert egyrészt ezzel a GYSEV Zrt. pótolta lemaradását a távolsági közlekedésben, másrészt – a kocsik átalakítása során – vállalatunk munkatársainak részéről jelentős volt a saját hozzáadott érték.



Magyar Zoltán, MÁV Zrt., távközlési, erősáramú és biztosítóberendezési főosztályvezető

A legemlékezetesebb: Marton Zétény és a sorompó. 2016 elején a MÁV Zrt. nevében megajándékozhattam egy beteg kisfiút az egyik legjobban kedvelt vasúti eszközével, egy fénysorompóval, valamint egy törpe tolatásjelzővel, illetve néhány apróbb, de szintén nagy örömet okozó ajándékkal. Merthogy Zétény nemcsak a sorompókért rajong (bár azokért egy kicsit jobban), hanem az egész vasútért. Azt az örömöt talán még a képek sem adják vissza, amit Zétény arcán láttam akkor, így nem is kérdés, hogy talán egész életem egyik legemlékezetesebb „munkahelyi” története született idén.

A legjobb: nehéz nem azt mondani, hogy a legemlékezetesebb volt a legjobb is, de sok jó dolog történt velem idén, ami miatt ezt a kategóriát másra használom fel. Nevezetesen: idén a távközlési, erősáramú és biztosítóberendezési szakterületet vezethettem mind fejlesztési, mind pedig üzemeltetési szempontból. Egy kollégánk szerint ez menő dolog, tehát nem is lehetne ennél jobb, ami történt velem 2016-ban, noha a legemlékezetesebb és legkedvesebb történet „Zétény és a sorompó”.



Nagy József, Vasúttörténeti Alapítvány, kuratóriumi titkár

1963. július 15-én, a magyar vasút születésnapján kerültem a MÁV-hoz. Azóta is rendületlenül szolgálom szeretett vasutunkat, és mindent megteszek, hogy mások is megismerjék, megkedveljék. Tizenegy éve nyugdíjasként, de a Vasúttörténeti Alapítvány titkáraként folytatom – önkéntesként, a szakma szeretete miatt – vasúti történelmünk felkutatását, feldolgozását, rendezvényeken, kiállításokon való bemutatását, megismertetését.

Az idei rendezvényeink közül kettőt is kiemelnék, ezek igen mély nyomot hagytak nemcsak bennem, hanem a résztvevőkben és az érintettekben is. A kecskeméti kisvasútról szóló emlékkiállítást vándoroltattam a vonal településein, illetve a csodálatos, pingált kalocsai vasútállomás „újranyitása” alkalmával rendeztem egy vasúttörténeti kiállítást. A legfrissebb élményem pedig: látni és átérezni azok érdeklődését, örömét, akik megkapták *A gőzösnek csattog a kereke* című énekes füzetünket.



Nemecz-Novák Zsuzsanna, BHÉV Zrt. Kabinet, PR-munkatárs

Einstein szerint a magasabb célok eléréséhez mindenképpen újfajta gondolkodásmódra van szükség – talán ennek kialakítása idén nekem a legemlékezetesebb. Egyrészt régi célom vált valóra azzal, hogy a Coach Akadémiát elvégezve és a nemzetközi szövetség szerinti vizsgát letéve ezen új kompetenciát megszereztem, illetve gyakorlom. Ehhez jobban meg kellett ismernem önmagamat és a határaimat, hiszen megfelelő önismeret nélkül legalábbis merész lenne azt gondolni, hogy segíthetek másokon. Szeptembertől pedig részt vehettem a kiválási folyamatban, illetve a BHÉV Zrt. megalakulásában, amely egyben vitathatatlanul izgalmas, és sok újdonságot, kihívást is jelent. Vagyis máris előre mutat!



Dr. Pafféri Zoltán, MÁV Zrt., kiemelt projektekért felelős vezető (Kínai–Magyar Nonprofit Zrt.)

2016. október 28-án – közel két év tárgyalássorozatot, számtalan végeláthatatlan megbeszélést és videokonferenciát követően – megalakult a Kínai–Magyar Vasúti Nonprofit Zrt. A Budapest–Belgrád projekt lebonyolítására létrehozott kínai–magyar vegyesvállalatot a kínai miniszterelnök is az *Egy út, egy övezet – Új Selyemút* kezdeményezés első kézzelfogható eredményének titulálta. Ezúton is köszönöm vasutas és tiszteletbeli vasutas kollégáimnak azt a kitartást, szorgalmat és hitet, amely nélkülözhetetlen volt a közös sikerhez! Az éles munka, a cég felépítése és működésének megkezdése – a projekthez kapcsolódó beszerzések előkészítése – azonban most kezdődik igazán. Ezek a lépések is egy többéves út első mozzanatait, a száz évvel ezelőtt megtervezett Budapest–Kelebia–Belgrád vasútvonal kétvágányúsítását és fejlesztését segítik elő. Bízom benne, hogy minél több vasutas munkatársam megismeri eddigi legfőbb tapasztalatunkat, amelyet a cég megalakítása is bizonyít: nincsen lehetetlen!



Pál László, MÁV Zrt., általános vezérigazgató-helyettes

Visszatekintve azt mondhatom, hogy ez az év is nagyon gyorsan elszaladt. Sok-sok feladatot oldottunk meg, határozott léptekkel haladunk a vasúti fejlesztésekkel, felújításokkal. Gondoljunk csak a Dél-Balatonra, Székesfehérvárra, a 120-as számú vonalra, Pécs állomásra vagy Balatonszentgyörgyre. Ugyanakkor egyre nagyobb kihívást jelent a technikai, technológiai sokszínűség kezelése mind a képzés, mind az üzemeltetés, mind a létszámbiztosítás terén. A hálózati menetrendszerűség fokozatosan javul, ami jól mutatja, hogy fegyelmezett, elhivatott vasutas közösség a miénk. Nagy kihívás volt az ingatlanszakmai terület integrálása is. A BHÉV új vállalatként színesíti a portfóliónkat, és megtörtént a MÁV Zrt. energiairányítási rendszerének bevezetése is.

Idén sokat tettünk a szemléletformálás, a hatékonyság, a közös szakmai gondolkodás kialakításáért, egymás jobb megértéséért. 2017 igen tevékeny évnek ígérkezik, amely tele lesz új kihívásokkal. Ennek érdekében pozicionáljuk a szervezetet, összerendezzük erőforrásainkat. Számos fontos munka vár ránk – a teljesség igénye nélkül: a Kelenföld és Százhalombatta, illetve a Rákos és Hatvan közötti pályaszakasz felújítása, a 80c számú vasútvonal fejlesztése, Tápiógyörgye állomás felújítása és Kaposvár állomás használatbavétele. De komoly kihívás az új vállalatirányítási rendszer bevezetése, egy új munkakultúra megteremtése is. A felsoroltakból is jól látható, hogy kollégáim erőn felül teljesítettek, amit ezúton is köszönök nekik!



Takács Gábor, MÁV SZK Zrt., IT-technikus

Mindössze három éve vagyok a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. munkatársa, a „régi motorosokkal” összehasonlítva ez elég csekély időnek számít. Szerencsémre – az IT-üzletág munkatársaként – az idei évben megrendezett HVG Állásbörzén informatikai háttértámogatással segíthettem a humánerőforrás szervezet munkatársait. Mivel először vettem részt ilyen rendezvényen, számomra minden újdonságnak számított, meglepett a rengeteg ember, a sok érdeklődő, a különböző iparágak képviselőinek kreatív standjai. A börze zárórendezvényén az állandó kiállítókat díjazták, a MÁV-csoport is elismerésben részesült. Büszkén mondhatom, hogy én ennek a csapatnak már a tagja lehetek. Egy számomra fontos képet szeretnék ehhez a pár sorhoz csatolni: otthon, a Balatonalmádiban kiállított gőzmozdonynál készült…



Tóthné Kobra Mária, MÁV SZK Zrt., környezetvédelmi vezető

A környezetvédelem napjainkban divatos téma, szinte mindenkinek van róla véleménye, elképzelése. Mindenképpen kiemelném, hogy a vasúti szakma – a maga szervezett működési rendjében – több száz jogszabály és utasítás betartására törekszik. Munkatársaim a környezetvédelem valamennyi területén (levegőtisztaság, talaj- és vízvédelem, zaj- és rezgésvédelem, hulladékgazdálkodás, természetvédelem, környezeti kármentesítés, oktatás) aprólékos, szakszerű munkát végeznek. Az idei év egyik nagy eredménye, hogy a rendkívüli események kezelésére új rendszert alakítottunk ki, így munkatársaink a helyszínen „gyors reagálású” egységként tudják csökkenteni a természeti károkat.



Veszprémi László, MÁV Zrt., budapesti pályavasúti területi igazgató

A legemlékezetesebb 2016-ban az volt, hogy – az előző év projektmunkájának eredményeként – be kellett indítani területünkön az ingatlankezelési és zöldterület-karbantartási tevékenységet, és rendszerbe kellett állítani a tevékenységet végző szervezetet a pályavasúti területi igazgatóság szervezetében.

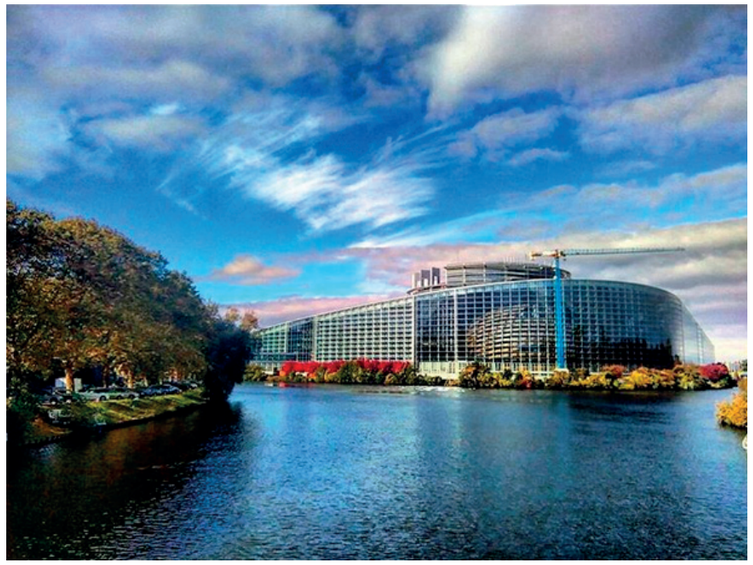
A legjobb számomra az volt, hogy egy munkavállalónk, Hegedűs Magdolna műszaki szakelőadó októberben miniszteri elismerésben részesült: Közlekedésért Érdemérmet kapott. Ez a kitüntetés – úgy gondolom – nemcsak a munkavállaló, hanem a pályavasúti területi igazgatóság jó munkáját is elismerte.



Dr. Vígh Péter, MÁV SZK Zrt., vezető jogtanácsos

Fontos év volt az idei év, hiszen december 31-ével lejár az első 3 év a szolgáltatási szerződéseket érintő időszakból. Külső tanácsadó bevonásával újra kellett értékelni az SZK szerepét, szolgáltatásainak színvonalát, árazását, a szolgáltatások és a szerződések részletezettségét, struktúráját. Vagyis mindazt, amire a társaságot létrehozták 2013-ban. Nagyon megköszönve minden vezető segítségét, illetve valamennyi kolléga közreműködését, azt mondhatom, hogy mind a külső szakértő javaslatait figyelembe véve, mind – reményeim szerint, de persze ez a kiszolgált társaságoknál dolgozó kollégák szájából lenne igazán elismerő – a megrendelői elvárásoknak megfelelve igyekeztünk létrehozni azt a szerződéses csomagot, amely a következő évekre rendezheti az SZK-szolgáltatások jogi és szakmai keretét. Mindannyian azzal a tudattal mehetünk karácsonyozni, hogy a következő évekre is aláírt szerződésünk van a szolgáltatások tekintetében.

Hat év múlva már csak versenytárgyalás után lehet közszolgáltatási szerződést kötni



Kötelezővé tennék a versenytárgyalást a vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződések kapcsán az uniós parlament képviselői. A vasúti utazást fellendítő új szabályozással – amelyet a december 14-i plenáris ülésén fogadott el az Európai Parlament – serkentenék a befektetéseket és fejlesztenék a kereskedelmi szolgáltatásokat is. Az új szabályok értelmében a vasúttársaságok az Európai Unió belső személyszállítási piacán kétféleképpen ajánlhatnak szolgáltatásokat.

Az egyik változás, hogy a vasúti személyszállításra vonatkozó közszolgáltatási szerződéseknél a nyertes szolgáltatók kiválasztása során fokozatosan át kell térni a versenytárgyalási eljárásra. Ez erősítheti a vállalatok közötti versenyt, leszorítva az árakat és javítva a minőséget. Emellett azonban továbbra is lesz lehetőség arra, hogy a nemzeti hatóságok közvetlenül bízzanak meg egy szolgáltatót, de ebben az esetben garantálniuk kell, hogy a szolgáltatás minősége javulni fog. A közvetlenül odaítélt szerződésekben olyan célokat kell kitűzni a teljesítményt és a színvonalat illetően, amelyek például a járatok pontosságának javítását és sűrűbb közlekedését is biztosítják. Valamint kizárólag bizonyos éves összeg vagy egyéb érték (7,5 millió euró, azaz mintegy 2,3 milliárd forint, vagy 500 ezer kilométer) esetén lehet odaítélni közvetlenül szerződéseket.

A másik változás, hogy a vasúti személyszállítással foglalkozó vállalkozások korlátozások nélkül működhetnek Európa-szerte. Annak érdekében, hogy a tagállamok ezzel együtt is alkalmazhassák a közszolgálati szerződéseket, a hatóságok – meghatározott vonalakon – szigoríthatják egy új szereplő piacra lépésének feltételeit. Ugyanakkor a versenysemlegesség érdekében ki kell szűrni az esetleges összeférhetetlenségeket, azért, hogy mindegyik szolgáltató egyenlő eséllyel férhessen hozzá a vasúti infrastruktúrához. A közszolgáltatást végző cégeknek meg kell felelniük az uniós, nemzeti és kollektív szerződésekben rögzített szociális és munkajogi feltételeknek is.

A parlament tájékoztatása szerint a vasúttársaságok 2020. december 14-től tudnak majd a belföldi vonalakon új kereskedelmi szolgáltatásokat kínálni. A közszolgáltatási szerződések elnyeréséhez a versenytárgyalások – néhány kivétellel – 2023-tól lesznek kötelezőek. Deli Andor, a Fidesz–KDNP európai parlamenti képviselője szerint mérföldkőnek nevezhető az új szabályozás, amelynek általános célja a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása, a szolgáltatások minőségének javítása és működési hatékonyságának fokozása. Mindez javítaná a vasút más közlekedési módokkal szembeni versenyképességét és vonzerejét.

Forrás: MTI
Fotó: az Európai Parlament

Ingyenjegyet kaptak a román diákok

Közel 30 ezer ingyenes menettérti szabadjegyet kaptak a román állami vasúttársaságtól (CFR) a 18. életévüket betöltött, román állampolgárságú, nem állandó lakóhelyükön tanuló diákok és egyetemi hallgatók, hogy hazautazhassanak szavazni a december 11-i parlamenti választásokra. A másodosztályú jegyeket érvényes diákigazolvánnyal és román személyazonossági iratokkal a menetjegyirodákban és vasútállomásokon lehetett igényelni a december 8. és 12. közti időszakra oly módon, hogy a visszautazás napja december 11-re vagy 12-re essen. Erről a román kormány hozott sürgősségi rendeletet a szavazás előtt. A szabályok szerint ugyanis azoknak a diákoknak és egyetemi hallgatóknak, akik nem az állandó lakhelyükön tanulnak, és elmulasztották felvételüket kérni annak a városnak a választási névjegyzékébe, ahol tanulnak, mindenféleképpen haza kellett utazniuk, mivel csak otthon tudtak szavazni.

Forrás: MTI

Figyelmeztetheti Pozsonyt az Európai Bizottság



Az Európai Parlament petíciós bizottsága elfogadta a Szlovákia vegyesen lakott régióiban található vasúti feliratok kétnyelvű megjelenítését célzó beadványt, amelyet még az év elején nyújtott be a Magyar Közösség Pártjának képviselőlistáján induló Fiatal Függetlenek csoportja. (A vasúti megállóhelyek kétnyelvűsítésének ügyét Csáky Pál, az MKP európai parlamenti képviselője karolta fel.) Brüsszel és Pozsony a jelenlegi fázisban megpróbálja tisztázni a helyzetet, az Európai Bizottság és az Európai Parlament a szlovák kormány intézkedésére vár. Az Európai Parlament petíciós bizottsága ugyanis levélben kérte a szlovák közlekedésügyi minisztertől, Érsek Árpádtól, hogy tegye meg a szükséges lépéseket a vasúti táblák kétnyelvűsítéséért. Ellenkező esetben az EU akár kötelezettségszegési eljárást is indíthat északi szomszédunk ellen. Szlovákiában a vasúti megállóhelyeket csak államnyelven nevezik meg, holott azok megnevezése általában annak a településnek a neve, ahol a vasútállomás található, és logikus lenne, hogy a településnek a nemzeti közösség nyelvén használt neve legyen a vasútállomás elnevezése is. Bár a márciusi parlamenti választás után új kormány alakult, előrelépés továbbra sem történt az ügyben.

Forrás: InfoRádió/www.eurocom
Fotó: Yusuke Kawasaki/wikipedia.com

Jiří Menzelről neveztek el egy cseh vonatot

A cseh állami vasúttársaság (České dráhy) történetében először neveztek el egy szerelvényt élő hírességről: a Jiří Menzel Oscar-díjas filmrendező nevét viselő vonat Prága és Beroun között közlekedik majd. Petr Šťáhlavský, a vasúttársaság szóvivője elmondta, hogy Csehországban 164 vonat viseli az ország egyes régióinak, folyóinak, hegyeinek vagy történelmi személyiségeinek nevét. December 11-től mintegy 30 újabb vonat kap nevet, köztük egyet egy élő személyiségről, Jiří Menzelről neveznek el. A 78 esztendős cseh filmrendező a Szigorúan ellenőrzött vonatok című alkotásáért kapta Oscar-díját. A film számos jelenetét Loděnice vasútállomáson forgatták ötven évvel ezelőtt, ez az állomás a Prága–Beroun pálya egyik megállója. Szeptemberben az állomáson emléktáblát helyeztek el a film emlékére. A vonatok elnevezése még a két világháború között kezdődött az országban. Az első szerelvény 1936-ban kapta a Slovenská střela (Szlovák lövedék) nevet. A Prága–Bécs–Graz útvonalon közlekedő vonatokat egy-egy híres zeneszerzőről – Gustav Mahlerről, Franz Schubertről, Antonín Dvořákról, Bedřich Smetanáról és Johann Straussról – nevezték el. A cseh vasút lehetővé teszi, hogy meghatározott időre kereskedelmi céllal is meg lehessen vásárolni egy-egy vonat nevét, cseh sörmárkák is éltek már ezzel a promóciós lehetőséggel.



Forrás: MTI
Fotó: www.youtube.com

Halálos áldozatokat is követelt a gázszállító vonat felrobbanása Bulgáriában

Kisiklott és felrobbant egy gázszállító tehervonat december 10-én, szombat hajnalban Bulgária északkeleti részén. A detonáció mintegy ötven épületben jelentős károkat okozott, a tragédiában hét ember lelte halálát és harmincan sérültek meg, a legtöbbjüket súlyos égési sérülésekkel szállították kórházba. Egy kisgyereket egy összeomló ház temetett maga alá. A szerelvény a Fekete-tenger melléki Burgasz kikötőjéből a Duna menti Rusze városába tartott, amikor két tartálykocsija kisiklott a mintegy 900 lakosú Hitrino falu állomásánál. Az egyik tartályban propán-bután, a másikban propilén gáz volt. A kocsik nekiütköztek egy elektromos vezetéknek, majd felrobbantak, és lángolni kezdtek. Robbanásveszély miatt a falu teljes lakosságát evakuálni kellett, a katasztrófavédelem szakemberei azonnal megkezdték a szerelvény többi tartálykocsijában lévő veszélyes anyagok átfejtését és elszállítását. A lángok megfékezésén és a túlélők felkutatásán mintegy 150 tűzoltó dolgozott. A rendőrség is vizsgálja a baleset körülményeit, a balesetet túlélő mozdonyvezetőt is kihallgatták. A bolgár kormány december 12-re nemzeti gyásznapot hirdetett a robbanás áldozatainak tiszteletére.

Forrás: novinite.com/MTI

Elindulhat a Brassó–Segesvár pályaszakasz felújítása



Február elsejéig jelentkezhetnek a kivitelező cégek a Brassó és Segesvár közti vasúti pályaszakasz korszerűsítésére kiírt versenytárgyalásra. A munkálatok becsült értéke 3,1 milliárd lej (átszámítva több mint 215 milliárd forint); ennek 85 százalékát az Európai Unió finanszírozza, 15 százalékát pedig a román állami költségvetésből fedezik. A Román Vasúttársaság (CFR) hivatalos tájékoztatása szerint a 86 kilométernyi vasút felújítása része annak a projektnek, amelynek megvalósulása után majd 160 km/h-val haladhatnak a vonatok Brassótól egészen az Arad megyei Kürtösig. A menetidő csökkentése mellett a tervben szerepel többek között a vasúti közlekedés biztonságának növelése, a fogyatékkal élők hozzáférésének biztosítása, korszerű jelzőrendszerek és forgalomirányítók beszerzése, valamint az utasok kényelmének növelése a vasúti pályaudvarokon. A szakasz korszerűsítését azért támogatja nagy anyagi erőforrásokkal az Európai Bizottság, mert itt halad majd a Rajna–Duna folyosó, amelyen a vonatok sebességének el kell érnie a 160 km/h-t. „Az európai uniós pénzek lehívásával a CFR biztosítani tudja a vasúti infrastruktúra felújításának folytonosságát, és közvetlenül hozzájárul a 4-es páneurópai folyosó vasúti részének korszerűsítéséhez" – mutatott rá a nyáron Marius Chiper, a Román Vasúttársaság általános vezérigazgatója. Mint ismeretes, a közlekedési folyosó romániai szakasza Kürtöstől Brassón át Konstancáig tart.

Forrás: CFR

Az arab városállamoknak bejönne a hyperloop

Az abu-dzabi-i kommunális és közlekedési vállalat, a DMAT a hyperloop megvalósíthatóságának tanulmányozásáról kötött megállapodást az amerikai HyperloopTT nevű céggel. Az amerikai fél vállalta, hogy tanulmányozza a vasút, a közút, a hajó és a repülőgép után az ötödik közlekedési ágnak remélt, még fejlesztés alatt álló, futurisztikus szállítóeszköz megvalósíthatóságát Abu-Dzabi és az ománi határon fekvő El-Ajn között. (A két város között közel két óráig tart az út autóval, a mágneses vákuumcsövekben szédítő sebességgel száguldó óriáskapszulák 8-12 perc alatt juttatnák el az utasokat egyik helyről a másikra. Az emírségek egy másik városállama, Dubaj a múlt hónapban kötött megállapodást az amerikai cég egyik vetélytársával, a szintén amerikai Hyperloop One-nal egy Dubaj és Abu-Dzabi közti kapszulás összeköttetés tanulmányozásáról. Dubaj állítólag azt is fontolgatja, hogy hyperlooppal juttatná el a látogatókat a városból a 2020-as világkiállítás helyszínére.

Forrás: MTI





Egy csepp élet

Ámmolás! – mondta a kisfiú, és kimutatott az ablakon

Az apja a gyerekre nézett, aztán az anyjára, de nem történt semmi, ezért a gyerek megismételte: Ámmolás!

Amikor újra megálltak, a szőke, két év körüli kisfiú megint csak megismételte a furcsa szót, amit persze most sem értettek a szülei. A gyerekkel egyébként most nem volt baj, csendesen ült a helyén, és el sem tűnt, mint két hete a zalakarosi strandon, ahol a frászt hozta a rokonságra, amikor nem találták. Később persze meglett, jóízűen evett egy ismeretlen családnál, akik nevetve etették csirkecombbal.

A mutatványt aztán rendszeresen megismételte, így már csak azt kellett figyelni, hogy hol esznek a hűvösben vagy a napon, és ha ez megvolt, akkor meglett a mindenevő gyerek is, mert nem volt válogatós.

Amikor újra megálltak, Tétnél járhattak talán, megint mondta és megint kimutatott az ablakon, az apja ekkor a homlokára csapott, mert nemrégiben látta a Volt egyszer egy Vadnyugatot, ahol szintén ez volt a megoldás: állomás. Okos vagy fiam, dicsérte a gyereket, pedig annak már nem sok köze volt a vasúthoz, míg a nagyapjának sokkal több. Az öreg a jegyzői állását cserélte fel a vasutas egyenruhára, ahogy az apja és két testvére is ezt a pályát választotta. Hogy hogyan lett mozdonyvezető, arról mindenki hallgatott a családban, mert mindenkinek elég volt annyi, hogy a vasút biztos megélhetést és nyugdíjat nyújt, ami a háború előtti időben nagy szó volt.

A városba is a vasúttal került a család, szépen lassan, úgy, ahogy a kisfiú dédapjának változtak az állomáshelyei.

El nem siettek semmit, de soha nem is késtek sehonnan. És a mozdonyokkal meg a szerelvényekkel is mindig szerencséjük volt.

Szerencséjük volt például a vaszari sorompónál, az utca végén, ahol mindig lassított a vonat, és ez pont jó volt arra, hogy fel lehessen adni a mozdonyra az ebédet. És arra is jó volt, hogy elkapják a kisfiú apját, aki úgy gondolta, a levessel együtt ő is felszállna a mozdonyra. Szerencsére nem sikerült neki, mert bizony nem a mozdonyra szállt volna fel, hanem a mennyekbe. A kisfiú az öregapjával, aki a mozdonyról leszállva a javítóműhely vezetője lett, sokszor járt az állomáson, de csak homályos emlékei vannak róla, az öregapja mozdonyfekete biciklijére és a korlátra, amihez azt rendszeresen odatámasztották, jobban emlékszik. A nagy fordítóház csak az álmaiban jön elő, de az is egyre ritkábban és inkább csak az épület tömegére emlékszik. Arra viszont tisztán, még ma is, hogy milyen szaga volt az állomásnak, a gőzmozdonynak, és hogy nem volt szabad kinéznie az ablakon. Legalábbis az apja azt mondta neki, és amikor megkérdezte, hogy miért, mert a szélbe jó volt beletenni a fejét, az apja csak kidugta a kezét az ablakon. És amikor visszahúzta, az ujját borító fehér kötés tele volt koromszemcsékkel. Ezért, mondta, hogy ezek ne menjenek a szemedbe. A gyerek szót fogadott, és azon az úton nem sírt. És később sem, ha vonatról, vasútról, mozdonyról volt szó. Nem sírt, ha nem kapott csilingelő bádogmozdonyt, ami, ha nekiment valaminek, akkor visszafordult, pedig az évek során az unokabátyja kettőt is kapott. Nem sírt akkor sem, amikor öreg katonáját a leszerelése napján elütötte a vonat, csak mozdulni nem tudott, percekig, amikor meghallotta a hírt. És nem sírt akkor sem, amikor az öregapját a Kálvárián, közel az állomáshoz és a sínekhez, eltemették. Nem sírt, mert nagyon szerette az öreget, aki egyszer azt mondta neki: „Tudod, fiam, a vasút, akárhová is megy, akármit is szállít, az mindig egy csepp élet."

Nagy Ottó, Magyar Hírlap



X. Országos Vasutas Véradó Nap – Köszönjük, hogy segítettek!



A MÁV-csoport a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület (VOKE), a Magyar Vöröskereszt és az Országos Vérellátó Szolgálat közreműködésével 2016. december 9-én szervezte meg a X. Országos Vasutas Véradó Napot. Az immár hagyományos rendezvény keretében egy budapesti és 13 vidéki helyszínen várták a segíteni szándékozókat.

A nemzeti vasúttársaság ezúton is köszöni minden résztvevőnek, hogy csatlakoztak a véradók táborához, és a gyógyulás esélyét adományozták karácsonyra!

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Százháromszoros véradó vasutas

Hencz Gyula, a dombóvári forgalmi csomóponti főnökség munkatársa harminckét éve folyamatosan ad vért; példáját felesége és lánya is követi, sőt már tizenöt éves fia is készül, hogy a korhatárt elérve csatlakozhasson a családi csapathoz.

Százháromszor segítette már véradással bajba jutott embertársait; mikor, hol történt az első eset?
18 évesen vittek el katonának, ott adtam először, és ott derült ki, hogy nullás negatív vércsoportba tartozom, így bármelyik más vércsoportba tartozó embernek adhatok vért. A hadseregnél adtak néhány nap eltávozást is a donoroknak, de később, a leszerelés után is rendszeres véradó maradtam, úgyhogy nem bármiféle pluszszabadság vagy juttatás reményében csinálom – egyszerűen jó érzés, hogy segíteni tudok valakinek, aki rászorul. A múltkor éjszaka hívták fel, hogy baleset történt valahol Dombóvár mellett, nagyon nagy szükség lenne vérre, kijönnének értem, ha be tudnék velük menni. Mondtam, hogy nem kell, bemegyek én a saját autómmal. Ha ennek köszönhetően tudják megmenteni egy ember életét, vagy ehhez akármilyen kis mértékben hozzá tudok járulni, akkor úgy gondolom, hogy ez a legkevesebb.

Úgy tudom, a Pécsi Járműbiztosítási Igazgatóság dombóvári munkatársai egyébként is élen járnak a segítségnyújtásban.

Mindig akad legalább harminc kolléga, aki örömmel vállal ennyi áldozatot, többen hosszú idő óta rendszeres véradók vagyunk – a *Véradóbarát Munkahely* címet is megkaptuk már. De a családom is nagyon aktív: a feleségem is régóta rendszeres véradó, és – mióta nagykorú lett – a lányom is négyszer vagy ötször adott vért. Sőt, már a tizenöt éves fiam is azt mondta: ha nagykorú lesz, ő is csatlakozni fog hozzánk. Mikor kiderült, hogy cukorbeteg vagyok, attól tartottam, hogy nem adhatok többet, de megnyugtattak, hogy a tőlem levett vér komoly kezelésen esik át, a vérplazmából készített gyógyszerek előállításánál pedig a legkisebb hozzájárulás is sokat számít. Így aztán úgy tűnik, hatvanéves koromig még sok kitelepülésen és Országos Vasutas Véradó Napon lesz alkalmam segíteni.

Somogyi Marcell

„Bedobtak a mély vízbe”



Jókedv, humor és szűnni nem akaró kacagás. Ez a három szó jellemzi a legjobban Karle Évát (53), a MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóságának szakértőjét. Az okleveles közgazdász, logisztikus és piackutató szakemberről nem mellékesen azt is elmondhatjuk, hogy kitartó munkája hozzájárul ahhoz, hogy évről évre több százmillió forintos árbevétel folyik be vasúttársaságunkhoz. Büszkeségeink című rovatunkban ismerjék meg A Vasút Szolgálatáért elismerés ezüst fokozatával kitüntetett munkatársunkat!

Nem szokványos pálya az öné. A Közlekedési Minisztérium nemzetközi főosztályának munkatársaként gyorsan kiderült, hogy fáradhatatlan munkatempója példátlan. Jó híre a MÁV-hoz is eljutott. 1995 nyarán el is csábította a vasút, pontosabban a budapesti területi igazgatóság vezetése. Örömmel váltott munkahelyet?
Nem öröm, inkább a kíváncsiság, az új kihívás motivált, amikor Berta János igazgatóhelyettes ajánlatát elfogadtam. „Nem ígérhetek mást, csak vért és könnyeket” – mondta Berta úr. És ezzel a mondattal nyert is.

És ön mit nyert?
A kezdet kezdetén úgy tűnt, hogy inkább vesztettem. Ebben a hierarchikus rendszerben legalább egy évig nem találtam a helyem, hiszen egy közigazgatási intézményt váltottam vállalati környezetre. Eltartott egy ideig, mire képes voltam tájékozódni a vasút világában. Többször hangot is adtam a zavartságomnak, amikor a főnökeim vasútszakmai kérdésekkel illettek. Egyszer azt találtam válaszolni, hogy „nem vagyok én vasutas, csak vasúti alkalmazott”. Ez a megjegyzésem nem segítette a beilleszkedésemet.

Mennyi idő után érezte azt, hogy már vasutas?
Viszonylag gyorsan elérkezett ez az idő, köszönhetően annak, hogy bedobtak a mély vízbe. Szerencsémre sok kolléga segítette a munkámat. Hála és köszönet nekik! Igazgatóhelyettes úr személyes munkatársaként dolgoztam, alapfeladataim közé tartozott a tárgyalási anyagok előkészítése, koordináltam a tennivalóit és a levelezését. Ebben a szerepben kitárult előttem a vasút szakmai világa, így egyre több ismeretre tudtam szert tenni. Ezt a feladatot a Budapesti Intermodális Logisztikai Központ előkészítési munkáiban történő részvétel követte, amiben segített egy logisztikai képzés elvégzése. Részt vettem a terület megszerzésének tárgyalási folyamatában, pályázati anyagának kialakításában, a betelepülő vállalkozások szervezésében, vagyis az ügyfelek felkutatásában. Utólag visszagondolva azokra az időkre, szűnni nem akaró munkánk volt. Gyakran késő estig dolgoztunk, és előfordult, hogy a hétvégéket is az irodában töltöttük. Később a MÁV személyszállítási üzletágánál marketing- és piackutatási területen találtam magam, ahol lehetőséget kaptam, hogy a terület diplomás szakértőjévé váljak. Sokat segített a férjem és a két fiam, hogy a munkában és a tanulásban is helyt tudjak állni.

Huszonegy éves vasúti pályájának legutóbbi tíz évében a MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóságának munkatársa. Feladata a MÁV területén megjelenő reklámeszközök kihelyezésének koordinálása, külső partnerek filmforgatási és promóciós célú igények kezelése. Kommunikál a vasúti szervezetek vezetőivel, a végrehajtási szervezetek munkatársaival, filmek producereivel és reklámcégek menedzsereivel. Évente több mint 250 millió forintos árbevételhez juttatja. Mi a titka ennek a sikernek?
Az említett árbevétel realizálása nem az én kizárólagos érdemem. Ehhez sok közvetlen munkatársam járul hozzá. Megfelelő támogatás, együttműködés és csapatmunka nélkül a feladataimat nem tudnám sikeresen ellátni. Arra törekszem, hogy a minket megkereső reklámcégek, filmes és tévés társaságok kéréseit lehetőségeink szerint maximálisan teljesítsem. Érvényes ez a reklámeszközök kihelyezési igényeire, valamint a különféle magyar és külföldi filmforgatásokra is. Szerződéseket készítek, érdekeket egyeztetek, és arra törekszem, hogy a megrendelő partnerek üzleti és művészi törekvései összhangban legyenek a MÁV-csoport gazdasági érdekeivel és szakmai lehetőségeivel. Gondoljon csak bele, egy filmforgatást például a Nyugati pályaudvar területén úgy kell előkészítenünk, hogy sem a stáb, sem a vasútüzem nem állhat le. Ugyanakkor kiemelt figyelmet kell fordítani a biztonságra. Szép számmal dolgoztak már nálunk orosz, francia, kínai, indiai, spanyol és amerikai művészek is. Munkáját úgy kell megszervezni, hogy az utasok semmit ne vegyenek észre. A területfoglalástól az áramellátásig ezerféle dologról kell gondoskodnunk úgy, hogy közben a vasútüzem folyamatosságát biztosítani tudjuk. Egy-egy sikeres feladat megoldásához mindenképpen csapatmunkára van szükség! A jogászoktól a vasútőrökig számtalan kolléga járul hozzá a sikerhez.

Nem csupán az évről évre növekvő árbevétel, de a mind több forgatás, illetve az azokat követő hálás levelek bizonyítják, hogy tényleg sikeres „üzletág” ez.
Az eredmények a konstruktív közös munkának és a tapasztalatokból továbbgondolt fejlesztéseknek köszönhető. Örömmel olvassuk azokat a köszönőleveleket, amelyeket kapunk, igyekszünk megosztani őket a munkatársainkkal is. Világhírű művészek vetették már papírra, hogy professzionális segítséget nyújtott nekik a MÁV-csoport. Elég, ha csak az Oscar-díjas *Saul fia* alkotóira utalok.

Az elismerés önt is utolérte: A Vasút Szolgálatáért kitüntetés ezüst fokozatát kapta az idei Vasutasnapon.
Örültem neki, bár a legnagyobb jutalmat a munkatársaim őszinte támogatása és gratulációja jelentette!

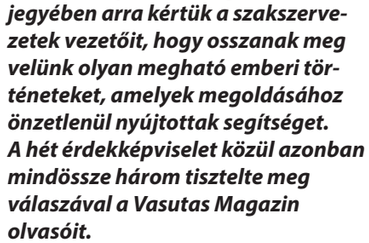
A 2016-os év az ön számára fantasztikusan alakult. Ha jól tudom, akkor októberben megszületett az első unokája, és a minap a második is…
Bizony! Eddig a párom és a két fiam vett körbe otthon. Most már ötfős a „legénység”!

Szöveg: Gaál Péter, Fotó: Bőhm Katalin

Felülemelkedni a hétköznapokon

A karácsonyi és a szilveszteri időszak a visszatekintés és a mérlegkészítés ideje. Az év végi számadás jegyében arra kértük a szakszervezetek vezetőit, hogy osszanak meg velünk olyan megható emberi történeteket, amelyek megoldásához önzetlenül nyújtottak segítséget. A hét érdekképviselet közül azonban mindössze három tisztelte meg válaszával a Vasutas Magazin olvasóit.

Év közben a szakszervezeti vezetők – a velük készített interjúk során – jótékony kezdeményezések egész soráról számoltak be, a jogsegély-szolgáltatástól kezdve a szociális támogatást nyújtó alapítványokon át a tagoknak biztosított kedvezményes üdülési lehetőségig. Épp ezért abban bíztunk, hogy a szakszervezetek szívesen vesznek részt az összeállítás elkészítésében, hiszen az önzetlen segítségnyújtás, a példamutatás mindannyiunknak segít felülemelkedni a hétköznapi küzdelmeken. Ismerjék meg egy rákos betegséggel küzdő kolléga, egy leukémiás kislány, valamint a Balatonnál nyaraló gyerekek történetét!



PVDSZ

Százezer forint múlott azon, hogy daganat-e a limfóma

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete többek között csoportos élet- és balesetbiztosítási szolgáltatást is nyújt azon tagjai számára, akik ennek érdekében a szokásos tagdíjon felül havi 600, illetve 800 forint befizetését is vállalják. E szolgáltatáscsomag keretében a biztosító – bizonyos esetekben a kritikus betegségek körében – a rákos megbetegedésre is fizet százezer forintot. Az ügyintézés általában a biztosítónál történő igénybejelentéssel indul, amihez természetesen csatolni kell a bejelentést megalapozó orvosi iratokat is. (Ezt a feladatot a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete központilag intézi.) Majd a biztosító felkérésére egy szakorvos megvizsgálja, hogy a biztosítási összeg kifizetésének fennállnak-e a szerződésben meghatározott feltételei.



Dr. Laboda József

Csakhogy a limfómában szenvedő tagtársunk esetében az összeg kifizetését a biztosító megtagadta. Az általános ügymenet szerint tagtársunknak – az ismételt felülvizsgálatot követő elutasítás után – így már csak arra volt lehetősége, hogy egyéni méltányossági kérelemmel forduljon a biztosító igazgatójához. Szakszervezetünk ügyintézői viszont ennél a pontnál sem álltak meg. Miután közülünk senki nincs olyan helyzetben, hogy egy szakorvos véleményét akár csak megkérdőjelezze, vagy orvosi szempontból érdemi felülvizsgálatnak alávesse, ezért az általánostól eltérő megoldást választottunk. Tagtársunk kezelőorvosának eljuttattuk a biztosítási szerződés érintett passzusait, s arra kértük, hogy nyilatkozzon: vajon orvosi szempontból kellőképpen alá van-e támasztva a limfóma kizárása a biztosítási szerződés rákos megbetegedésekre vonatkozó feltételei közül. A válasz egyértelmű volt: tagtársunk „betegsége az új nomenklatúra szerint a daganat speciális formája". A kezelőorvos szakvéleményére és a molekuláris biológiai vizsgálatban foglaltakra tekintettel a biztosító saját hatáskörben felülvizsgálta korábbi kétszeres elutasító nyilatkozatát, és a százezer forintot az érintett részére végül mégis fizette.

Mi az eset tanulsága? Ha az emberek ügyeinek intézésével foglalkozunk, akkor nem ragadhatunk le az általános ügymenet szintjén, belenyugodva – az ilyen fajta ismereteink hiányában – az elutasításba. Ha kellő beleérző képességgel rendelkezünk, akkor az általánostól eltérő megoldások felkutatását is vállalnunk kell!

Dr. Laboda József, a PVDSZ elnöke

VDSZSZ

Tizenkét év ádvent

Gyerekként az ádvent mindig boldogsággal teli várakozást jelentett számomra: hány hét van még hátra karácsonyig? Kibírhatatlanul hosszú időnek tűnt ez akkor. Bíborka esetében azonban az ádvent 12 évig tart: hét év kezelés, öt év tünetmentesség után nyilvánítják őt gyógyultnak. Varga Mihály, a VDSZSZ nehézgépkezelő tagtársának kislánya ugyanis leukémiás. Harmadik születésnapja után pár nappal derült fény a betegségére. Ettől kezdve feje tetejére állt a kétgyermekes család élete: ha valaki eltüsszenti magát az óvodában, Bíborka bátyja inkább otthon marad, nehogy valamilyen betegséggel megfertőzze kishúgát. Nagyszüleinél tölti az éjszakákat, mert bármikor adódhat vészhelyzet, amikor azonnal indulni kell a kórházba. Bíborka mindennapjai pedig arról szólnak, hogyan kell bevenni húsz szem gyógyszert, mit jelent a rossz vérkép és a heti lumbálás – csupa olyan dolog, amit egy felnőttnek is rettenetesen nehéz elviselni.



Halasi Zoltán

Ehhez képest elmondhatatlan csekélységgel – műanyag kupakokkal – lehet segíteni. Eszter, Bíborka édesanyja mesélte, hogy a környékükön, Kabán van átvevőhely, ahol több pénzt adnak olyan esetben, ha például beteg gyerek részére gyűjtik a kupakokat. Eszter szerint van értelme, bár ez így is csak csepp a tengerben: a kiegészítő orvosságok, a mindennapok rengeteg pénzbe kerülnek.

Szintén kétgyermekes családapaként számomra ez az idei év egyik legmegrázóbb története, amit azért tartok fontosnak megosztani a Vasutas Magazin olvasóival, mert segíteni is lehet, az pedig mindig jó. Elvégre erről is szól a karácsony. Bíborka története a közösség összetartó erejére és fontosságára hívja fel a figyelmünket. Eszter, az édesanya elmondása szerint a környékbeli települések, hivatalok, iskolák már javában gyűjtik a kupakokat Bíborka számára. Miért pont a vasutasok maradnának ki ebből? Hiszen adni jó! És nem csak karácsonykor…

Halasi Zoltán, a VDSZSZ Szolidaritás elnöke

(A Vasutas Magazin olvasói is segíthetnek az üdítős és ásványvizes palackok, tisztítószeres, öblítős és mosószeres flakonok kupakjaival. Bővebb információ a 06/1-513-3327-ös városi, illetve a 03/33-27-es és a 03/30-76-os vasúti telefonszámon kérhető.

A kupakok gyűjtése mellett anyagilag, banki átutalással is támogathatjuk Bíborka családját, a Kosztyu Ádám Emlékére Alapítványon keresztül. A számlaszám: 11734138-20006802-00000000 (OTP Bank); kérjük, aki adakozik, a megjegyzés rovatban feltétlenül tüntesse fel, hogy „Varga Eszter Bíborka részére"!)

VSZ

Ahol a fiatalokra és az idősekre egyaránt figyelnek

Nemcsak kemény harcokban és küzdelmekben, hanem lelket melengető eseményekben is bővelkedett a Vasutasok Szakszervezet elmúlt egy éve. Az egyik ilyen jótékony akciónk gyerekekhez kötődik: nyaralni vittünk Zamárdiba, az érdekképviselet üdülőjébe olyan gyerekeket, akik a család nehéz anyagi helyzete miatt idén biztosan nem jutottak volna el a Balatonhoz. Mint kiderült, olyan kisgyerek is volt az egyhetes turnusban, aki ekkor, a VSZ jóvoltából látta először a magyar tengert. A tábor végén a gyerekek felejthetetlen élményekkel térhettek haza, a felnőttek ugyanis – szakképzett pedagógusok és a VSZ tisztségviselői is – mindent megtettek azért, hogy a kicsik jól érezzék magukat. Felejthetetlenül jó volt megadni ezeknek a gyerekeknek a nyaralás élményét, s nézni a sok csillogó, vidám szempárt egy jól sikerült program után.

Legalább ennyire jó érzés minden alkalommal a nyugdíjasainkkal közös programokon való részvétel, ilyenből szerencsére több is volt az idén. Az egyik különösen kiemelkedő esemény volt a VSZ



Meleg János

Országos Nyugdíjas Szervezetének 66. vasutasnapi ünnepsége, amelyet a MÁV Zrt. támogatásával tartottak – a hagyományokhoz híven – Budapesten, a Vasúttörténeti Parkban. A rendezvényen Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója is megjelent, és köszöntötte a vasutasság nagyköveteit. A közönség soraiban hatszáz olyan nyugdíjas kolléga ült, akikre büszkeséggel és tisztelettel néztem az emelvényről, amikor köszöntöttem őket a vasutasnap alkalmából. A VSZ-nél nagy tisztelet övezi a nyugdíjasokat, kitartóan járjuk tovább azt az utat, amit ők tapostak ki előttünk, nekünk.

A fenti két esemény olyan, amiért különösen jó a VSZ elnökének lenni. Jó érzés adni, és jó érzés köszönetet mondani azokért a szakszervezeti értékekért is, amelyeket elődeinktől örököltünk.

Meleg János, a VSZ elnöke

(Meleg János elnök úr természetesen sokkal több konkrét jótettről tudott volna beszámolni, de miután az érintettekkel – akiket a VSZ az év során így vagy úgy megsegített – beszélt, azt kérték, ők inkább hadd ne szerepeljenek, ne essen szó külön róluk. Ezt az óhajt természetesen el kellett fogadni. A lényeg a segítségadás, és nem az, hogy születik-e erről egy kis írás a Vasutas Magazinban vagy sem. – A szerk.)

VOKE-programajánló

Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár – Békéscsaba
Január 16-án Tücsök Peti interaktív zenés gyermekműsorára várjuk vendégeinket.
Január 22-én, a magyar kultúra napján a Köröspartí Vasutas Koncert Fúvószenekar nyílt próbáját élvezhetik az érdeklődők.
Január 28-án Zenés Irodalmi Kávéházba invitálunk mindenkit.

VOKE Egyetértés Művelődési Központja – Debrecen
Január 10-én, 16 órakor nyílik meg a művelődési központ érem-, bélyeg-, ásványgyűjtő- és rádióamatőr-köreinek kiállítása. Megtekinthető február 6-ig.
Január 11-én, 19 órakor – az Őszi Színházi Esték sorozat keretében – Nino Manfredi és Nino Marino Könnyű erkölcsök című vígjátéka látható, a Vidám Színpad előadásában.
Február 1-jén, 19 órakor – az Őszi Színházi Esték keretében – a Nejem a neten című vígjáték látható, a Fregoli Színház előadásában.

VOKE József Attila Művelődési Központ – Dunakeszi
Január 12-én, 19 órakor – a Farkas Ferenc-bérlet keretében – újévi gálakoncert, a Váci Szimfonikus Zenekarral.
Január 26-án, 15 órakor a Vasutas Zeneiskola Pesti Broadway Musical Stúdiója mutatja be az Utazás című rockoperát.
Január 26-án, 17 órakor nyílik meg az 56 az utókor szemszögéből című fotókiállítás.

VOKE Arany János Művelődési Ház – Győr
Január 6-án, 18 óra kor nyílik meg Fülöp Péter fotográfus EX POZÍCIÓ című kiállítása. Megnyitja: Dallos István fotóművész. Közreműködik: Román Iván hegedűn és Villányi Péter gordonkán.
Január 20-án a Cserefa zenekar moldvai táncháza. Táncot tanít: Fábián Szabolcs.
Minden kedden 17 órakor kezdődnek a Győri Vasutas Természetjáró Egyesület rendezvényei.

VOKE Művelődési Ház – Kiskunhalas
Január 1-jén, 4 órakor újévi sakkversenyt tartunk.
Január 14-én, 18 órakor kezdődik a Batyus Bál.
Január 23-án a magyar kultúra napjára szervezett rendezvényünkre várjuk az érdeklődőket.

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház – Miskolc
Január 7-én, 17 órától pótszilveszter a Dallamok Szárnyán Nyugdíjas Művészeti Klub szervezésében.
Január 14-én, 10 és 12 óra között gyermektáncház és kézműves foglalkozás lesz.
Január 14-én, 18 órakor indul a Vörösmarty Nosztalgia Klub pótszilvesztere.
Január 17. és 26. között látogatható a dr. Kincses Ferenc festményeiből rendezett tárlat.

VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház – Nagykanizsa
Január 12-én, 15 órakor kezdődik a Vasutas Kert- és Természetbarát Klub Gyógynövényekkel az egészség megőrzéséért című rendezvénye.
Január 21-én, 16 óra 30 perckor magyar kultúra napi megemlékezés, a népzene és néptánc jegyében. Ünnepi köszöntőt mond Dénes Sándor, Nagykanizsa MJV polgármestere. Az ünnepi műsor közreműködői: a VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház Pántlika néptánccsoportja, a Kanizsa Táncegyüttes és a Drávagyöngye Tánccsoport. A program táncházzal zárul, Németh Ferenc zenetanár vezetésével.
Január 27-től 29-ig látogatható a XII. Galamb és Díszmadár Kiállítás.

VOKE Vasutas Művelődési Ház – Pécs
Január 5-től 8-ig: 54. Mecsek Kupa Nemzetközi Bridzsverseny. Helyszín: Palatinus Szálló.
Január 26.: Amatőr alkotók bemutatkozása – kiállítás-megnyitó a Vasutas Galériában.

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház és Könyvtár – Székesfehérvár
Január 16-án, 17 órakor nyílik a gyöngyfűző szakkör kiállítása. A kiállítás február 16-ig látogatható.
Január 23-án, 15 órától tartja pótszilveszteri ünnepségét a Vörösmarty Vasutas Nyugdíjas Klub.
Január 28-án, 15 órától folytatódik a Fejér Megyei Népzenei Műhely családi programsorozata. 15 órától kézműves foglalkozás, 16 órától táncház várja az érdeklődőket.

VOKE Csomóponti Művelődési Központ – Szolnok
Január 10-én, 8 és 11 óra között véradásra várjuk a vasutasokat.
Január 21-én, 15 órakor kezdődik a magyar kultúra napjára szervezett programunk.

VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár – Nyíregyháza
Január 20-án – hagyományainknak megfelelően – megünnepeljük a magyar kultúra napját, amelyhez kapcsolódóan közösségeink tagjai versekkel, dalokkal, táncos előadással, munkatársaink pedig kiállítással készülnek.



Ünnepi installáció idézi a magyar vasút 170 évét



A MÁV-csoport ünnepi installációval emlékezik meg a 170 éves magyar vasútról a budapesti Szent István-bazilika előtti karácsonyi vásárban. A különleges „hógömbben" elhelyezett, havas hegyekkel és épületekkel díszített terepasztal felső szintje a kezdeteket idézi meg egy gőzmozdonyos vasútmodellel, a középső szint a dízelkorszaknak állít emléket, az alsó szinten pedig egy FLIRT-motorvonat kicsinyített mása halad végig a síneken. A hógömb talapzatán az elmúlt 170 év vasúttörténetének legfontosabb állomásait, történéseit bemutató szövegeket és képeket helyeztek el. A mindennap 10 és 22 óra között „üzemelő" installáció 2016. december 30-ig tekinthető meg a bazilika előtt, a Hercegprímás utca sarkán.



VOKE: évszázados jubileum Nyíregyházán

A múlt nyomában címmel jubileumi programnak adott otthont Nyíregyházán a Vasutas Művelődési Ház, amely 1916-ban nyitotta meg kapuit a nagyközönség előtt, így a megjelentek az elmúlt 100 évről, az elődök alapító munkájáról és kultúrateremtő kezdeményezéseiről beszélgettek. Az előadók azt hangsúlyozták, hogy 100 éve lehet hálás a vasutasok közössége a befogadó városnak, és azoknak a szakembereknek, akik a kor igényeit felismerve, kiváló szakértelemmel és nagyfokú elhivatottsággal irányították az intézményt és vettek részt a vasutasok közösségének életében. Kiállítás is nyílt az ünnepen, *Üdvözlet Nyíregyházáról* címmel, amely a város jellegzetes épületein keresztül idézi fel a korabeli Nyíregyháza hangulatát.

Elhunyt Kocsis Tibor, a BGOK kiemelt szakmai oktatási koordinátora



Fájdalommal tudatjuk, hogy 2016. december 2-án, életének 52. évében elhunyt Kocsis Tibor, a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ kiemelt szakmai oktatási koordinátora. Kocsis Tibor Szegeden született 1965. február 16-án. Már középiskolai tanulmányai megkezdésekor a vasutat választotta, a szegedi Bebrits Lajos Szakközépiskolában vasútüzemvitel-ellátó szakon végzett 1983-ban végzett. Még abban az évben, szeptember 2-án lépett be a MÁV-hoz, és az alapvizsgák megszerzése után, 1984-től 1995-ig forgalmi szolgálattevőként dolgozott. Később részlegvezető, majd 2001-től forgalmi oktatótiszt lett.

1999-ben a Széchenyi István Főiskolán műszaki menedzser diplomát szerzett. Munkája elismeréseként 2011-ben a Szegedi Területi Igazgatóság vizsgabiztosává nevezték ki. 2012-ben a Baross Gábor Oktatási Központ újonnan szerveződő időszakos oktatási szervezetének kiemelt szakmai oktatási koordinátori feladataival bízták meg, így valamennyi forgalmi oktató szakmai koordinációját ő végezte.

Vasútszakmai oktatóként és hatósági vizsgabiztosként folyamatosan nagy felelősségtudattal és elkötelezettséggel dolgozott azért, hogy vasutasok ezrei készülhessenek fel eredményesen jövőbeli feladataik sikeres ellátására.

Emlékét örökké megőrizzük.



Áldott, békés karácsonyt,
és eredményekben gazdag új évet kívánunk!

A Vasutas Magazin szerkesztősége