

VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

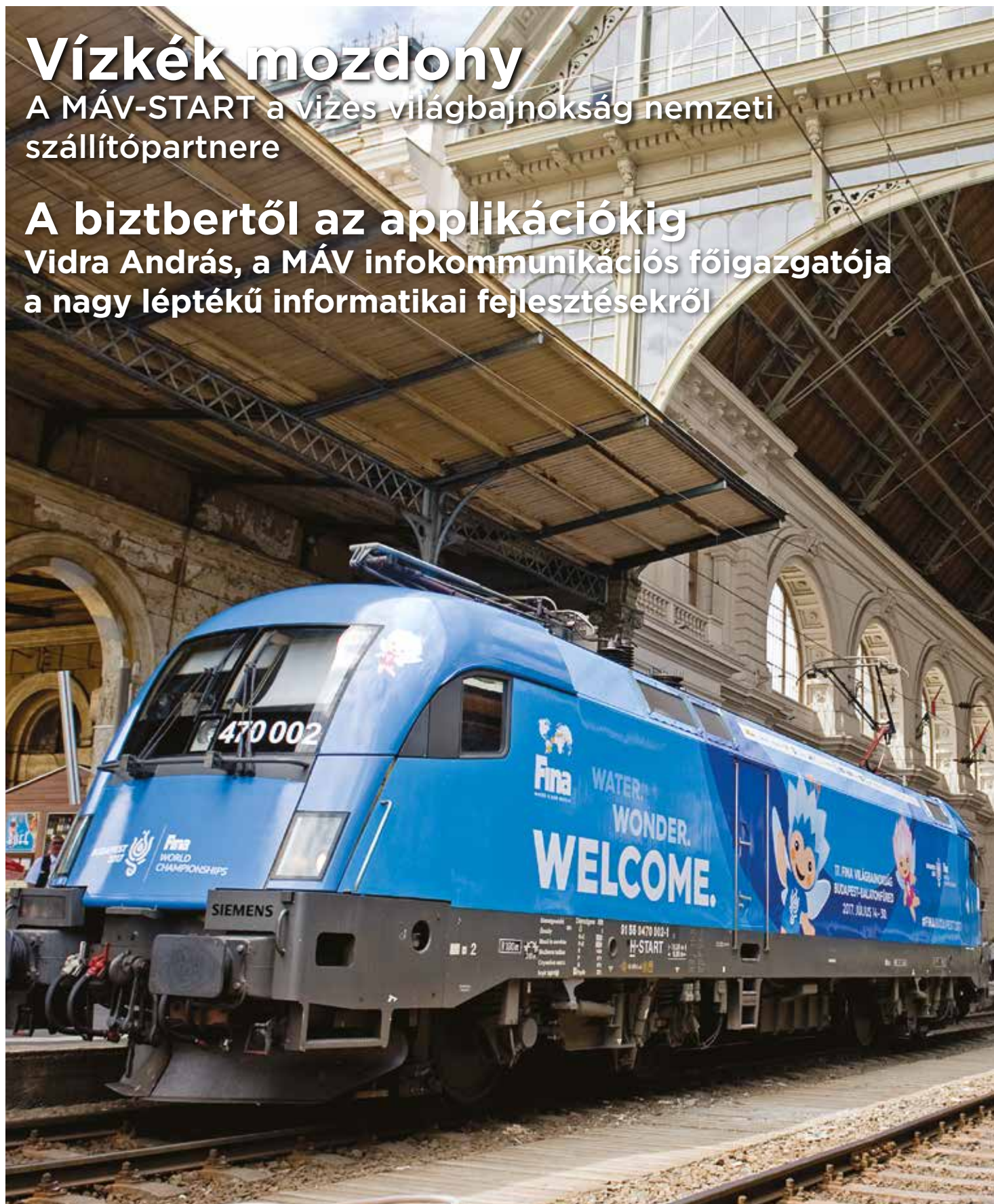
67. ÉVFOLYAM
2017. június

Vízkék mozdony

A MÁV-START a vizes világbajnokság nemzeti szállítópартnere

A biztbertől az applikációkig

Vidra András, a MÁV infokommunikációs főigazgatója a nagy léptékű informatikai fejlesztésekről



Piros pontok és egy fekete



Tudtam, hogy a dombóvári vágányzár miatt nem lesz egyszerű az utazás Pécsre, de kellemesen csalódtam. Az IC pontosan indult és érkezett Dombóvárra, ahol aztán három idősebb vasutas úr előékenyen, szolgálatkészzen cipelte a bőröndöket, terelgette az utasokat a vonatpótló buszra. A három kolléga jelesre vizsgázott! Az aggályoskodó utasok két perc alatt biztonságban érezhették csomagjaikat és magukat, s folytathatták útjukat Pécsre, immár busszal.

Így kell ezt csinálni! Meg is fogadtam, hogy mindenképp megírom ezt a történetet.

Még aznap, délután ötkor végeztem a munkámmal, majd kísértél a pályaudvarhoz, hogy felszálljak arra a buszra, amelyik Dombóvárra visz. És innentől kezdve már közel sem olyan szép ez a sztori.

Három busz állt a parkolóban. Az utasok szaladgáltak ide-oda, sehol nem találtak segítségre. A jelzett indulás előtt három perccel az addig trécselő és dohányzó sofőrök bepakolták a csomagokat a járművek aljába, és – se szó, se beszéd – elindultak. Egyetlen utaskísérő, segítséget nyújtó kolléga se akadt.

Az öreg jármű megküzdött a célba érésért. Pici késéssel, de megérkeztünk a pályaudvarra. A délelőtti csoda ezúttal elmaradt: az emberek tanácstalanul lesték, honnét indul a vonat Pestre.

Biztos információ hiányában egymást kérdezték a tétova utasok. Aki rossz információt kapott, majdnem lemaradt a csatlakozásról. Hála az égnek, a fővárosba tartó vonat jegyvizsgálói kiköszörülték a csorbát...

Gaál Péter



Fotó: Ritzsarl János

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



4



14

Tartalomjegyzék

4 INTERJÚ

Vidra András, a MÁV infokommunikációs főigazgatója
a nagy léptékű informatikai fejlesztésekről

7 VÍZKÉK MOZDONY

8 RIPORT

Aki 39 évet gurított le a Ferencvárosban

10 HÍRVONAL

11 GYERMEKVASÚT

160-an tettek ünnepélyes fogadalmat

13 KORSZAKVÁLTÁS

jó dolog, ha elismerik az ember munkáját

14 FRONTVONALBAN

Renkóné Kókai Anikó Mária



8



26

18 INTERJÚ

Horváth Richárdnál, a Vasutas Települések Szövetségének elnökénél jártunk

21 BÜSZKESÉGEINK

Diós Lászlóné a szép órákról és a szép napokról

22 KULTÚRA

Nincs két egyforma mozdonykürt – mondja Bókai Zoltán karmester

26 KÖRNYEZETVÉDELEM

Sátoraljaújhelyen fél évszázada végzik a leselejtezett járművek bontását

27 PROGRAMAJÁNLÓ

Mi lesz a Juliális helyszínein?

31 POSTAKOCSI



„Hazánkban a vasúton kívül egyik közlekedési ágazatnak sincs még elektronikus jegyrendszere.”

Informatika a MÁV-nál: a biztbertől az applikációkig

Egy modern, 21. századi vállalat életében az informatika szerepe megkérdőjelezhetetlen: számítógépes megoldások nélkül ma már egy cég sem lehet verseny-, de még életképes sem. Vidra András, a MÁV Zrt. infokommunikációs és technológiai rendszerekért felelős főigazgatóját arról kérdeztük, hogyan került a TEB az informatikai szervezet irányítása alá, milyen lehetőségek rejlenek a MÁV-START új jegyértékesítési rendszerében és az eSzemélyiben, illetve milyen feladatok várnak még a vasúttársaságra az INKA-projekt kapcsán.

Tavasszal a Magyar Vasúttörténeti Park önkéntes takarítási napján találkoztunk. Gondolom, jólesett önnek a kimozdulás a sok irodai munka után, hiszen az elmúlt időszakban rengeteg feladata volt. Tavaly júniustól idén április 1-jéig nemcsak a MÁV Zrt. informatikai vezetői feladatait látta el, hanem a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. IT-üzletágát is irányította, 2017 eleje óta pedig a TEB távközlési, az erősáramú és a biztosítóberendezési terület is az ön

által vezetett szervezet felügyelete alá tartozik. Igen, ebben a körülbelül tíz hónapnyi időszakban két pozíciót töltöttem be, ami valóban elég fárasztó volt, de jó szívvel és szívesen végeztem a munkámat. Április 1. óta már Sárándi Attila vezeti a MÁV Szolgáltató Központ IT-üzletágát, én viszont január 1-től kibővült hatáskörrel a MÁV infokommunikációs és technológiai rendszereinek főigazgatója lettem. Így a TEB központi szervezeteivel, valamint a Technológiai Központtal kapcsolatos irányítási feladatok is rám hárultak.

Ez meglehetősen nagy változás, már csak a tradíciókra való tekintettel is. Mi indokolta, hogy ezek a hagyományos vasúti területi szervezeti feladatok is az informatikai szervezet fennhatósága alá kerüljenek? Először is szeretném hozzátenni, hogy maguk a TEB-es operatív szervezetek, amelyek a tényleges, napi feladatokat végzik, továbbra is a területi igazgatóságok irányítása alá tartoznak, ebben tehát semmi nem változott. Az átalakulás a központi szervezetet, vagyis a TEB-főosztályt és a

Technológiai Központot érintette. Ennek számos indoka volt, a legfőbb talán az, hogy a távközlés és a biztosítóberendezési szakma egyre erősebben támaszkodik az informatikai megoldásokra; az erősáramú terület talán kevésbé. Korábban ez a három szakterület próbálta a lehető legtöbb tartani magát az informatikától, aminek inkább érzelmi okai voltak, semmint észérvei. A mostani egységesítés segít, hogy a területek közelebb kerüljenek egymáshoz, és ki tudjuk használni egymás ismereteit, illetve erőforrásait. Egyébként nem egyedülálló megoldásról beszélünk, a német és az osztrák vasúttársaságnál is egy szervezethez tartoznak az informatikai és a technológiai rendszerek.

Hogyan fogadták a változást az érintett kollégák?

Az átalakítást szakszervezeti és üzemi tanácsai egyeztetések előzték meg, amelyeken sok kérdést tettek fel nekünk. Úgy gondolom, mindenkit meg tudtunk nyugtatni, hogy a változás senkinek sem fog hátrányt jelenteni vagy problémát okozni. Emellett azt gondolom, hogy az átszerve-

zés azért is jót fog tenni a TEB és a Technológiai Központ csapatának, mert a korábbinál jóval magasabb szintről tudják a vállalat belüli érdekeiket érvényesíteni, például az eszközbeszerzések során. Nem milliárdokról vagy százmilliókról beszélünk, hanem kisebb tételű műszerbeszerzésekről, amelyek eddig évről évre elmaradtak. Ezeket most elindítottuk, és belekezdünk néhány használatlan fejlesztésbe, illetve karbantartásba is, amelyek szükségességét már a korábbi években is jelezték, de nem került rájuk sor. Ilyen például Ferencváros Domino 70-es kezelőpultja, ami rettenetes állapotban van, a felújításra szoruló újszászi biztosítóberendezés, vagy a régi Siemens-Halske biztosítóberendezések, amelyek karbantartásához és javításához – a kollégák nyugdíjba vonulása miatt – lassan nem lesz szakemberünk. Mindezeket a feladatokat természetesen az üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi szervezettel közösen végezzük.

sen az üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi szervezettel közösen végezzük.

Május elején a MÁV-székházba látogató Homolya Róbert, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára, és találkozott a MÁV-csoport vezetőivel. Az egyeztetésen ön a MÁV-START új jegyértékesítő rendszerét, a JÉ-t mutatta be, amelyet az Oracle Felhasználók Magyarországi Egyesületének márciusi konferenciáján innovációs díjat kapott. Milyen tapasztalatokat gyűjtöttek a rendszer beindítása óta eltelt időben?

A JÉ a MÁV-START fejlesztése, amiben vállalkozóként részt vett a MÁV Szolgáltató Központ és több alvállalkozó is. Régóta futó projektről van szó, és most már olyan állapotban van, hogy azt mondhatom: büszkék lehetünk rá. Ráadásul jelenleg Magyarországon a vasúton kívül egyik

WannaCry: támadás visszaverve

Május közepén több mint 150 országot érintett a WannaCry zsarolóvírus támadása, a digitális kártevő 230 ezernél is több számítógépet fertőzött meg világszerte. A rosszindulatú program titkosította a fertőzött gépeken tárolt adatokat, a fájlok feloldásáért cserébe pedig „váltásdíjat” követelt: első körben 300 dollárt (körülbelül 83 ezer forintot), de az összeg a duplájára emelkedett, ha a megzsarolt számítógép üzemeltetője nem fizetett három napon belül. Az autógyárak, kórházak, boltok, vasúttársaságok és iskolák informatikai rendszereit is megbénító WannaCry a MÁV-csoport számítógépes hálózataiba nem tudott bejutni. A vasúttársaság IT-biztonsági rendszerei – az üzemeltetés előrelátásának és a beépített intelligenciáknak köszönhetően – kezelték a fenyegetést.

közlekedési ágazatnak sincs még elektronikus jegyrendszere. A Volán-társaságoknál már korábban is voltak kisebb, szigetszerű megoldások, de hazánkban a MÁV-START-é első igazán nagy léptékű és működő rendszer. Államtitkár úr szeretne volna megismerni, és utólag elmondhatom, hogy nagyon elégedett volt azzal, amit látott. A fejlesztéssel értékesítési csatornánként haladunk: a pénztári és a fedélzeti értékesítés terén már lényegében teljesen áttértünk a JÉ-re, a nemzetközi jegyértékesítési csatorna végfelhasználói tesztelése folyik, és terveink szerint hamarosan indulhat a mobil értékesítés is a Vonatinfó alkalmazáson belüli jegyvásárlással. Ez utóbbi esetében a megvásárolt jegy elektronikus formájában érkezik meg a vásárláshoz használt készülékre, és azon be is mutatható a jegyvizsgálónak. Már nagyon várom ennek a fejlesztésnek a bevezetését, óriási lépést jelent majd a jegyértékesítésben.

Hasonlóan jelentős lépés, hogy a Budapest-Pusztaszabolcs vonalszakaszon február vége óta – próbaüzemjelleggel – már elektronikus bérletet is válthatnak az új típusú, elektronikus személyazonosító igazolvánnyal, vagyis eSzemélyivel rendelkező utasok. Ennek a fejlesztésnek mi lesz a sorsa?

A megoldást a MÁV START hamarosan bevezeti a 30-as vonalon is, és technikailag lényegében adottak a feltételek ahhoz, hogy akár az egész országra kiterjesszük. Ehhez mindössze arra lenne szükség, hogy valamennyi jegyvizsgálói készülékbe kerüljön egy úgynevezett SAM-modul, illetve az összes jegypénztárt fel kellene



szerezni a megfelelő kártyaolvasóval. Problémát az okoz, hogy az eSzemélyi tavaly év eleji bevezetése óta 1,3 millió olyan igazolványt adtak ki, amely még nem alkalmas az elektronikus bérlet tárolására. A szükséges alkalmazás igazolványokra történő feltöltése szintén megoldható a pénztárakban egy másik készülék segítségével, de csak akkor, ha az eSzemélyi tulajdonosa megadja a kártyához kapott PIN-kódot – ami re fejből valószínűleg nem emlékszik... És persze a pénztáros kollégákat, illetve a jegyvizsgálókat is megfelelő oktatásban kell részesíteni a feladat elvégzéséhez.

Ahogy rengeteg, több mint négyezer kollégának kellett oktatáson részt vennie egy másik informatikai újítás, az INKA bevezetése kapcsán. Az Infrastruktúra- és gördülőállomány-karbantartó szoftver, valamint IT-alkalmazáskonszolidáció elnevezésű projekt az utóbbi évek talán legjelentősebb informatikai fejlesztése volt. Ehhez képest rendkívül rövid idő alatt megvalósult, hiszen 2015 júniusában tartották a hivatalos projektindítót, idén január 1-jén pedig elindult az éles üzem. A munka során mi jelentette a legnagyobb kihívást?

Az INKA egy olyan, négy fő alkotóelemből összeálló projekt volt, amely a MÁV-csoport egésze számára nagy kihívást jelentett, közvetve vagy közvetlenül szinte minden területet érintett. Ráadásul készült két leányvállalati kiterjesztés is: nem európai uniós, hanem saját forrásból a MÁV Szolgáltató Központnál és a MÁV FKG Kft.-nél is bevezettük ugyanezt az egységes, integrált vállalatirányítási rendszert 2017. január 1-jével. Informatikai szempontból például a felhasználómenedzsment-szoftver bevezetése jelentett nagy kihívást: ez tárolja a rendszerrel dolgozó kollégák, tehát a felhasználók jogosultságait, vagyis

azt, hogy ki milyen adatokhoz fér hozzá a számítógépén. Az INKA-projekt keretében bevezetett SAP lényege ugyanis az infrastruktúrával kapcsolatos adatok nyilvántartására és megjelenítésére, és ezzel még mindig vannak napi szintű feladataink. Sajnos a törzsadataink nem minden esetben voltak, illetve vannak olyan állapotban, hogy ez a viszonylag szigorú és konzervatív kezelést igénylő rendszer „átengedje” őket. Emellett akadtak integrációs problémáink a kapcsolódó rendszerek között, valamint voltak gondok a felhasználói jogosultságok kiosztásával is.

Ezek szerint a munka nem ért véget, és egyhamar nem is fog, hiszen a következő felvonás az INKA2 lesz. Abban milyen feladatok várnak a vasúttársaságra?

Az INKA2-projektnek három fő fejlesztési területe lesz: a MÁV-START gördülőállomány-karbantartási adatait kezelő modul, az egységes személyzet- és járművezénylési modul, valamint egy adattárház. Ez utóbbi lényege, hogy a tárolt adatok könnyen elérhetők legyenek, egyszerűen le-

hessen kimutatásokat, riportokat készíteni belőlük a döntéshozók, illetve a műszaki szakemberek számára. Az INKA2-vel kapcsolatban még előttünk áll a közbeszerzési eljárás, amelynek végzetével, reményeink szerint még idén szerződést köthetünk a leendő vállalkozóval a feladatra.

A március 15-i nemzeti ünnep alkalmából Közlekedésért érdemérmet kapott. A kitüntetéssel többek között épp az INKA bevezetésében játszott szerepét ismerték el. Mit jelentett önnek a kitüntetés?

Amikor értesítettek, hogy a MÁV-tól engem jelöltek a díjra, igencsak meglepődtem, és persze nagyon örültem is. Büszke vagyok rá, és köszönöm mindenkinek, aki segítette-segíti a munkámat, és hogy eljuthattunk idáig. Remélem, hogy a továbbiakban is ehhez az elismeréshez méltóan tudom végezni a munkámat. Én mindent meg fogok tenni ezért.

Soós Botond

Fotó: Archív, MÁV Zrt., Soós Botond



Évről évre egyre népszerűbb a Füsti



A 2000-ben alapított Magyar Vasúttörténeti Park hazánk egyik különleges, világviszonylatban is egyedülálló múzeuma és programhelyszíne, a gyermekes családok kedvelt szórakozóhelye. Az Emberi Erőforrások Minisztériuma által évente közzétett látogatottsági toplista alapján a Füsti évek óta a husz legnépszerűbb magyarországi múzeum között van: az értékesített teljes árú jegyek száma alapján a park 2014-ben a hatodik, 2015-ben a kilencedik helyet érte el a hazai múzeumok népszerűségi listáján. Tavaly több mint 103 ezren tekintették meg a budapesti intézményben kiállított

szobormozdonyokat. Fontos kiemelni, hogy ezt a látogatottságot hét hónapnyi nyitvatartás alatt érték el. A Magyar Vasúttörténeti Parkban több mint száz vasúti járműkuriózum található, köztük ötven ritka mozdony és egyéb vasúti gép: sínautók, kézi- és motoros hajtányok, mérőkocsi, gőzdaruk, hóekék, hómaró gépek és egyéb különlegességek – a legszebbek, a legértékesebbek összegyűjtve. A járműállomány az 1870-es gőzmozdonyoktól a nagy teljesítményű villamos mozdonyokig mutatja be a vasút fejlődését.

Magyar Vasúttörténeti Park

Vízkék mozdony a 17. FINA Világ bajnokság tiszteletére



A 17. FINA Világ bajnokság – a Magyarország által rendezett vízes vb – versenyszámaira jegyet vásárló nézők vonattal féláron utazhatnak a rendező városokba szurkolni annak az együttműködési megállapodásnak köszönhetően, amelyet a MÁV-START Zrt.-vel kötött a Bp2017 Kft. A vasúttársaság – mint a vb nemzeti szállító partnere – jelentős segítséget nyújt az esemény megszervezéséhez nélkülözhetetlen 3500 önkéntes utaztatásához is: fejenként öt alkalommal térítésmentesen biztosítja számukra az oda-vissza utazást lakóhelyük és Budapest, illetve Balatonfüred között. A MÁV-START emellett ingyenes különvonatokat indít a fővárosból Balatonfüredre az augusztusi FINA Masters vb-re akkreditált versenyzők és technikai személyzet számára.

Az együttműködési megállapodást Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója, Csépe András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója és Szántó Éva, a szervező kft.

ügyvezető igazgatója jelentette be 2017 június 12-én. A budapesti Keleti pályaudvar csarnokában megtartott eseményen egy, a 17. FINA Világ bajnokság arculati elemeivel felmatricázott mozdony ünnepélyes avatására is sor került. A rendezvényen részt vett a vb egyik nagykövete, Risztov Éva olimpiai bajnok úszó és Vári Attila, a Masters vb koordinátora, kétszeres olimpiai bajnok és világbajnok vízilabdázó.

„A most kötött megállapodás is azt a célt szolgálja, hogy a hazai vb-szurkolás élménye mindenki számára elérhető legyen. A kedvező jegyárak mellett így már az utazás sem terheli meg az érdeklődő családok pénztárcáját. Előnyös szervezési szempontból is, hiszen a júliusi 17. FINA Világ bajnokság és az augusztusi Masters vb a világ egyik legösszetettebb sporteseménye, a világbajnokság »gépezetének« pedig olajozottan kell működnie. A MÁV-START a 3500 önkéntes és a Masters vb-re akkreditáltak térítésmentes utaztatásával jelentős segítséget nyújt eb-

ben” – mondta a sajtótájékoztatót Szántó Éva.

Dávid Ilona emlékeztetett rá, hogy a jeles történelmi évfordulók, események, neves személyiségek, vagy éppen az Aranycsapat tiszteletére feldíszított mozdony forgalomba helyezésével új vasutas hagyomány teremthető. A felmatricázott mozdonyok üzenetet hordoznak, megszólítanak. A hazai rendezésű világbajnokság üzenete most a szó szoros értelmében is útnak indult a Keleti pályaudvari „rajtkőről”: a MÁV-START Taurus típusú mozdonya országszerte hirdeti a nemzeti vasúttársaság elkötelezettségét és nagyrabecsülését a vb és a világversenyen részt vevő sportolók iránt.



Csépe András az együttműködés kapcsán elmondta: „A számítások szerint mintegy tízezer utaznak majd vonattal a versenyekre. A budapesti helyszíneken, azaz a Duna Arénában és a Margitszigeten további belföldi és nemzetközi vonatjegyek vásárlására is lesz lehetőség, Balatonfüreden pedig a MÁV-START mobilpénztára várja az utazókat.”

Bp2017 Kft., MÁV KIG
Fotó: Soós Botond





Aki 39 évet gurított le a Ferencvárosban

Bár a sík terepen szokásos tolatással – azaz a hagyományos „fűrészelgetéssel” – több mint tízszer annyi ideig tart az elegyrendezés, gurítódombból ma már csak négy működik az országban: Eperjeskén, Fényeslitkén, Miskolcon és a főváros IX. kerületében, az Illatos út szomszédságában. Ide szervezett nekünk felfedező túrát szővivőhelyettes kollégánk, Urbán Attila, aki – forgalmi üzemmérnökként – maga is évekig dolgozott a Ferencvárosi pályaudvaron, így régóta jól ismeri Diósi László forgalmi koordinátort, aki vállalta, hogy körbevezet bennünket a területen.

„A Fradi az ország fordítókorongja” – tartotta régen a mondás: a magyar vasúti teherforgalomnak egyértelműen Ferencváros volt a központja, a szíve. Persze, a kihasználtsága – mióta bárki, aki vesz egy teherautót, fuvarozhat közúton, a szórt elegyes áru fuvarozást pedig drasztikusan visszaszorította a zárt irányvonatok „divatja” – már közel sem



Diósi László 23 évesen kezdett a MÁV-nál

olyan, mint régen, de aki minél több oldalát szeretné megismerni a magyar vasútnak, ráadásul egy helyen, az még ma is rengeteg látnivalót talál a Fradiban. És sok különlegességet is: gurítódomb például már csak négy helyen van Magyarországon: Eperjeskén, Fényeslitkén, Miskolcon és a főváros IX. kerületében, az Illatos út szomszédságában. Ide szervezett nekünk felfedező túrát szővivőhelyettes kollégánk, Urbán Attila, aki – forgalmi üzemmérnökként – maga is évekig dolgozott a Ferencvárosi pályaudvaron, így régóta jól ismeri Diósi László forgalmi koordinátort, aki vállalta, hogy körbevezet bennünket a területen.

Kalauzunk – csaknem négy évtizeddel ezelőtt – itt, a Ferencvárosban lépett be a MÁV állományába, és szinte minden mun-

kakörben kipróbálta magát: sarusként kezdte, aztán volt vágányfékes, asztalkezelő, kocsi rendező, váltókezelő – a Nyugati rendező összes őrhelyén –, naplózó, vonatfelvevő és forgalmi szolgálattevő is. Tizenöt éve lett forgalmi részlegvezető (illetve, ahogy ma mondják: forgalmi koordinátor); 62 éves, de ma is olyan frissen mászik fel a gurítótornyba, és egyáltalán: olyan jó kedéllyel végzi a munkáját, hogy legalább egy tízszer fiatalabbnak néznénk. Ő mutatja meg nekünk a híres gurítódombot, ahol a Fradiba egy időben érkező, de különböző célállomásokra tartó kocsikból álló vonatokat szétszedik, és minden kocsit a megfelelő irányvágányra terelnek. Egy átlagos, hatszáz méteres vonatnál mindez alig tíz percig tart; ugyanez az eredmény a sík terepen szokásos tolatással – azaz a hagyományos „fűrészelgetéssel” – nagyjából két órát vesz igénybe. A Ferencváros területén régen két gurító is működött; a Nyugati rendező területén található „Nagy gurító”-t ma már csak kocsitárolásra használják, a Keleti rendező viszont még ma is átlag ötszáz kocsit gurít naponta. Persze, „fénykorában” – a közúti áru fuvarozás liberalizálása előtt – a Fradi napi ötezer kocsit gurított, de a mai, tizedakkora mennyiséget sem szabad lebecsülni. (Ha belegondolunk, hogy egy tehervagonnyi szállítmányt nagyjából négy kamion képes elvinni, és egy vonatba általában harminc-negyven kocsit soroznak be, akkor könnyen kiszámolható: ezt az árumennyiséget az utakra „eresztve” pillanatok alatt bedugulna a teljes magyar közúthálózat.)

Ráadásul mindez ma már sokkal biztonságosabban, korszerűbb körülmények között történik, mint a ’70-es években, mikor Diósi kolléga idekerült. „A hőskorban, amikor még öt kocsit lehetett egyszerre legurítani, sokat kellett kapkodni. Nem volt egyszerű munka, nagyon oda kellett figyelni, de rengeteg szép emlékem van” – mondja és végigkísér minket a gurítás minden fázisán: az Illatos út felett húzódó híd (ez maga a gurítódomb) végénél az aggató kolléga egy nagy alumínium rúddal „választja szét” a kocsikat, majd a gurítógép elindítja őket a lejtőn. A gurítótornyban dolgozó asztalkezelő a speciális gurítói váltók állításával tereli az egyes kocsikat a megfelelő vágányra, a vágányfékek pedig drasztikusan csökkentik a mintegy 40 km/h sebességre felgyorsuló kocsik lendületét – ami dobhártyarepesztő, éles hanggal jár. „Fogjátok be a fületeket, ha jót akartok!” – szól jó előre kalauzunk, de Soós Botond kollégánk sajnos nehezen tudná megfogadni a tanácsot: mivel éppen a vágányfékezés pillanatát szeretné lefotózni, nincs szabad keze, amit a füléhez kaphatna; így néhány másodpercre megsüketül. Ez persze nem tántorítja el a feladattól: folyamatosan cserélgeti a fényképezőgép optikáit, és igyekszik megtalálni a legjobb lőállást.



A vágányfék után a kocsikat automatikus sebességszabályozó fékelemek (más néven: gombák) lassítják le, így az igen nehéz és veszélyes sarus munkakör – amelyben öt évig alkalmi „idegenvezetőnk” is dolgozott – mára ezen a gurítódombon teljesen eltűnt: a soktonnás kocsikat egyetlen nyeles vaskengyellel „megfogó” vasutasok feladatkorét a hidraulikusan működő ELIN-elemek vették át. „Nekem két balesetem volt sarus koromban. Egyszer eltört a kezem, egyszer meg három öltéssel varrták össze az ujjamat, de mind a két sérülést a saját figyelmetlenségem okozta” – emlékezik vissza Diósi kolléga, és mikor a mostani rendszer biztonságosságáról kérdezzük, rögtön lekopogja: „Idén még nem volt gurítói baleset, ami egészen rendkívüli; a gombák telepítése óta átlag három-négy szokott jutni egy évre, de a személyi sérülés egyáltalán nem jellemző”.



Megnézzük a vágány végén lévő két sarut – azok fogják meg az itt már igencsak lelassult kocsikat –, aztán felmászunk a gurítótornyba, ahol hárman vigyázzák a pályát: a közepén ülő gurításvezető előtt ott a rendezési jegyzék, amely pontosan mutatja, melyik kocsit hova kell irányítani; ezt ma már számítógép készíti el. A gurításvezető koordinálja az öt közrefogó két kolléga munkáját is. Balra ül a vágányfékkel, aki figyeli, mennyire van megrakva az éppen gurított kocsi, és – súlytól függően – szükség esetén felülbírája a radaros félautomata üzemmódban működő vágányfék munkáját. Jobbra pedig a Domino-pult kezelője foglal helyet, aki a váltók állításával a megfelelő irányvágányra tereli az egyes kocsikat. A koncentrált munkával járó idegfeszültségről régen kemény történetek jártak, ezért az elvándorlás mértékéről, a fluktuációról érdeklődünk kalauzunknál. „Ez az utóbbi szűk tíz évben nagyon lecsökkent” – mondja. – A rendszerváltás utáni időszak maga volt a katasztrófa: rengetegen elmentek, a nagyobb pénz bűvöletében, szerencsét próbálni. Aztán, persze, vissza is jöttek sokan, akiknek nem vált be a számításuk, de jó pár évig iszonyatos mértékű volt az elvándorlás. Az, hogy a mai szintre csökkent, a válság »eredménye«: az emberek megtanulták megbecsülni a stabil vasutas munkahelyet, azt, hogy a MÁV garantáltan befizeti a biztosítást, és nem felejtődhet el a nyugdíjjárulék utalása sem, mint más munkahelyeken. A megbízhatóság igen komoly vonzerő lett.”



A megbízhatóság Diósi kolléga pályáját nézve sem lehet kérdés: 1978. november 14. óta dolgozik itt, a Ferencvárosban; ez volt és maradt az első igazi munkahelye. 2015-ben megkapta A Vasút Szolgálatáért kitüntetés bronz fokozatát; több évtizedes, lelkiismeretes szolgálata mellett alighanem azért a munkáért, amit az Illatos út felett futó vasúti híd, azaz a gurítódomb kéthetes felújítása idején, a zökkenőmentes átszervezés érdekében végzett. „Nem én csináltam, hanem a fiúk, hősiesen és ügyesen; azt elismerem, hogy megszervezésében tekintélyes feladat hárult rám” – üti el az utólagos gratulációt, és ugyanilyen szerény, amikor – búcsúzóul – pályája alakulásáról kérdezzük. „Villamosmérnöknek készültem, de otthagytam a Műszaki Egyetemet; valahogy nem találtam ott a helyemet. Dolgozni akartam, kemény fizikai munkát végezni. Gondolkodtam rajta, hogy bányásznak megyek vagy beálllok a metróépítéshez – erről sokan lebeszéltek –, aztán meghallottam a tévében a közlekedésügyi minisztert, aki éppen a vasúti munkaerőhiánnyal panaszkodott, és elárulta, hogy egy sarus akár 6000 forintot is kereshet egy hónapban. Apám, aki mérnökember volt, 3300 forintot keresett, úgyhogy a miniszter szavai megtették a hatásukat: másnap jelentkeztem a MÁV-nál. Később volt róla szó, hogy felvételizek Győrbe, a közlekedésmérnöki kihelyezett tagozatára, de egy adminisztratív butaság miatt végül nem tudtam jelentkezni – a főiskola helyett a tisztképzőt végeztem el. Így aztán nem lett diplomám. Akár frusztrálhatna is, de a vasút rengeteg örömet adott, úgyhogy egy percig se bántam meg, hogy annak idején ide szegődtem.”

Somogyi Marcell
Fotó: Soós Botond

MÁV-START: nyári menetrend és felújított járművek

A MÁV-START Zrt. 2017. június 13-án mutatta be a június 17-én életbe lépett nyári menetrendet. A budapesti Keleti pályaudvaron tartott sajtótájékoztatón elhangzott: a vonattal nyaralni indulók idén is az utazási igényekhez igazodó járatok közül választhatnak, a Balaton északi és déli partja felé egyaránt. Június 17. és augusztus 27. között korszerű, légkondicionált motorvonatok, InterCity-kocsik, hétvégén pluszvonatok, továbbá kerékpárszállítási lehetőség várja a magyar tengerhez utazókat. A cél a több mint egymillió, nyári, balatoni utasforgalom színvonalasabb kiszolgálásának biztosítása.

A sajtótájékoztatón mutatkoztak be a MÁV-START felújított járművei is. A vasúttársaság folyamatosan dolgozik járműparkja megújításán: több belföldi,

illetve nemzetközi forgalomban közlekedő kocsi komfortosításon, illetve teljes körű nagyjavításon esett át. Forgalomba álltak az első felújított, 200 km/h-s sebességre alkalmas, nemzetközi forgalmú CAF kocsik. A 77 darab CAF járműből első körben 47 kocsit újít fel a vállalat, várhatóan 2018-ig. A korszerűsítés során teljesen megújul a járművek belső tere, emelik a kocsik komfortfokozatát (LED-es olvasólámpák, új utastájékoztató rendszer, ülőhelyfoglaltság-kijelző, vész hívó, videomegfigyelő központ és tűzjelző berendezés), illetve cserélik a gyártás óta eltelt időszakban korszerűtlenné vált berendezéseket. A kocsikat az új IC+ dizájnya szerint festik át. A felújított CAF kocsikkal a Budapest és Hamburg között közlekedő Hungária EC-vonatokban találkozhatnak az utasok.

A hazai InterCity-forgalom gerincét képező, úgynevezett második generációs IC-kocsik is belső komfortjavításon esnek át, amelynek során – az IC+ kocsik belső megjelenéséhez illeszkedve – a teljes belső tér megújul, a kocsik új ülés-huzatot kapnak, vizuális utastájékoztató berendezést és 230 V-os csatlakozókat építenek be. A szakemberek emellett műszaki jellegű korszerűsítéseket is elvégeznek, ilyen például az ajtók teljes felújítása, automatikus ajtózárási rendszer kialakítása, és az új energiaellátó berendezés beépítése. A felújított kocsik nyáron a Balaton-parton közlekednek, illetve megjelennek majd Pécs, Nyíregyháza és Miskolc felé is.

A távolsági forgalomban részt vevő gyorsvonati kocsik egy részét szintén komfortosítják: az utasteret új arculat alapján alakítják át, az előtérben kerékpárszállító részt hoznak létre, új, nyomógombos működtetésű automata ajtókat építenek be, és korszerűsítik a fűtésvezérlést, a mellékhelyiségeket és a hangesztőberendezést. A felújított kocsikkal a nyári időszakban a Balaton északi partján, továbbá Debrecen, illetve Szeged felé találkozhatnak az utasok.

MÁV KIG, MÁV-START
Fotó: MÁV-START/Vető Dániel



Újra közlekednek a vonatok a dél-balatoni vonalon

Újabb mérföldkőhöz érkezett a Szántód-Köröshegy és Balatonszentgyörgy, illetve a Fonyód és Kaposvár közötti vasúti szakasz fejlesztése: a nyári közlekedés lehető legkisebb mértékű akadályozása érdekében 2017. június 16-án este véget ért a vágányzár. Az átépítéssel érintett teljes szakaszt ideiglenesen forgalomba helyezték, hogy egész nyáron valamennyi érintett személyszállító vonat menetrend szerint közlekedhessen. A soron következő, egyben utolsó teljes kizárásos vágányzár idén ősztől kell számítani; 2018-ban tervezetten már csak eseti jelleggel, elsősorban éjszaka szüneteltetik a vonatforgalmat. A fejlesztés befejezése 2018 őszén várható.

Kép és szöveg: NIF Zrt.

Gyermekvasutasokat avattak Hűvösvölgyben

Százhatvan gyermekvasutas tett ünnepélyes fogadalmat 2017. június 10-én a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút hagyományos éves gyermekvasutas-avató ünnepségén. A 2016-2017-es tanévben a gyermekvasutas tanfolyamot sikeresen elvégző ifjak avatását a népszerű budai kisvasút hűvösvölgyi végállomásán tartották. A 10 és 12 év közötti eskütevők a Gyermekvasút nosztalgia-zenekarának térzenéjét és az ünnepélyes zászlófelvonást követően mondták el fogadalmukat. A gyerekeket dr. Homolya Róbert, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára köszöntötte, majd Pál László, a MÁV Zrt. stratégiai vezérigazgató-helyettese fogadta gyermekvasutasait a tanfolyamot elvégzőket. A kiváló eredményű tanulókat külön elismerő oklevéllel és ajándécsomaggal jutalmazták. Az eskütételen a legifjabbak már az új egyen-formaruhában vettek részt.

A tanév alatt hagyományosan ősszel és tavasszal is indult egy-egy négy hónapos tanfolyam, amelyeken a százhatvan ifjú megismerkedhetett a vasutasszakma alapjaival és a környék nevezetességeivel. A jövőben valamennyien gyarapíthatják annak a több mint 15 ezer főnek a számát, akik az elmúlt 69 évben úttörő-, illetve gyermekvasutasok voltak Magyarországon. Az 1948 nyarán

átadott, akkor még 3,2 kilométeres, ma Széchenyi-hegy és Hűvösvölgy között közlekedő kisvasúton jelenleg mintegy ötszáz gyermek váltja egymást a szolgálatokban.

A világ leghosszabb, 11,7018 kilométer hosszú gyermekvasútvonalaként két éve a Guinness Rekordok Könyvébe is bekerült

Gyermekvasúton jelentős fejlesztéseket végeztek el az elmúlt időszakban. Az avatást követően az érdeklődők megtekinthették Hűvösvölgy állomás már üzemelő, Domino 70 típusú biztosítóberendezését (lásd kerek írásunkat), és az utasok nagy örömeire bemutattak egy frissen felújított nyári kilátókocsit is.

Átadták a Gyermekvasút korszerű biztosítóberendezéseit

Június 2-án került sor a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton Hűvösvölgy állomás új, Domino 70 típusú biztosítóberendezésének, valamint Szépjuhászné állomás ELPULTD55 típusú rendszerének hivatalos felavatására. Az ünnepség résztvevőit Hűvösvölgyben Gerzsényi Gyula, a Gyermekvasút forgalmi csomóponti főnökségvezetője, Süli László, az építést irányító Technológiai Központ (TK) vezetője, valamint Tóth Péter, a TK Biztosítóberendezési Osztályának vezetője köszöntötte. A készülékek magyar biztosítóberendezés-gyártó és -fejlesztő cégek összefogásával és anyagi hozzájárulásával, illetve a MÁV Zrt. területi szervezeteinek közreműködésével épültek.

A Gyermekvasút és a TK köszönetét fejezi ki a támogató cégeknek: Axon 6M Kft., Bi-Logik Kft., BKV Zrt. HÉV Üzemigazgatóság, BKV Zrt. Metró Üzemigazgatóság, Certuniv Kft., GTKB Kft., MÁV Thermit Kft., MES Kft., Műszer Automatika Kft., Percept Kft., PowerQuattro Zrt., Prolan Zrt., R-Kord Kft., R-Traffic Kft., Rail Safe Kft., Safe-Terv Kft., Schauer Hungária Kft., Szenzorika Bt., TBÉSZ Zrt., Termini-Rail Kft., Tran-SYS Kft.

MÁV Zrt. Technológiai Központ



Fotó: Pete Gábor

Szakmai konferencia a MÁV-csoport HR-vezetőivel

Emberi léptékek – mintaértékű HR-szakmai megoldások címmel tartott nagy sikerű előadást a MÁV-csoport a XXVII. Országos HR Konferencia és Kiállításon 2017. május 25-én Balatonfüreden. A HR-szakma kiemelkedő eseményén Dorozsmai Éva, a MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyettese a cégcsoport HR-vezetőinek közreműködésével rendhagyó grafikai látványelemekkel illusztrált prezentációban mutatta be a MÁV Zrt. és leányvállalatainak fő tevékenységét, valamint a humánerőforrás-rendszerek működését, az akciótervek feladatait és programjait.

A filmbetétekkel is színesített előadás bemutatta, hogy a cégcsoport milyen szakmai válaszokat ad a HR-terület fő kihívásaira: a munkaerő megszerzésére és megtartására, az utánpótlás biztosítására, a képzésre



és az oktatásra, valamint a legfontosabb fejlesztések és technológiák témakörére. A konferencia résztvevői úgynevezett „gondolatjegyeken” értékelték a MÁV-csoport bemutatkozását, és üzeneteket küldtek az előadónak, amelyek tanúsága szerint

a program komoly szakmai elismerést kapott.

MÁV Zrt. Humánerőforrás Vezérigazgató-helyettesi Szervezet

Fotó: XXVII. Országos HR Konferencia és Kiállítás

Durván nő a graffitis rongálások száma

Az elmúlt hónapokban drasztikusan nőtt a MÁV-START Zrt. vonatait és a MÁV-HÉV Zrt. szerelvényeit érintő graffitis rongálások száma. A rendőrség szerint 14 és 22 év közötti elkövetők rivalizálása állhat a háttérben.

A MÁV-HÉV szerelvényeinek belső burkolati elemeit, illetve a kocsik karosszériáját egyre maróbb szerekkel rongálják, a festékek és vegyszerek ráadásul beivódnak a burkolatba. Amennyiben a szerelvények belső felületeiről nem távolíthatók el a graffitik,

cserélni kell a burkolati elemeket, aminek becsült költsége évente 130 millió forintra tehető. Az ablakok esetében az üvegfelületek teljes karcmentesítésének éves költsége 600 millió forint. A MÁV-START vonatain az első negyedévben – az elmúlt évek hasonló időszakához képest – duplájára nőtt a külső felületekre fújt graffitik mennyisége, a belső felületeket viszont nagyjából ugyanolyan mértékben firkálják össze, mint eddig. A „műalkotások” eltávolítása és a járművek védőlakkal történő ellátása milliós kiadást jelent, ráadásul jelentős emberi erőforrást

igényel. Jó hír ugyanakkor, hogy az elmúlt hét esztendőben folyamatosan csökkent a vasúti személyszállító járműveken található graffitik száma.

A vonatok és a HÉV-ek felületeinek jogszabályon alapuló összefestői bűncselekményt követnek el. Tettükkel – az okozott kár mértékétől függően – rongálás vétségét vagy büntített valósíthatják meg, ami szabadságvesztést és kártérítési kötelezettséget vonhat maga után.

MÁV KIG

Több utas, kevesebb panasz

A MÁV-START Zrt. ügyfélszolgálatára írásban, telefonon vagy közvetlenül (szóban) beérkezett érdeklődések, észrevételek összesítése alapján 2016-ban sokat javult a vasúti személyszállítási közszolgáltatás minősége és annak megítélése. A javulást tükrözi, hogy a 2015-ös adatokhoz képest 10 százalékkal kevesebb írásos észrevétel, panasz érkezett; az átalány-kártérítéssel kapcsolatos igények 38 százalékkal, a csatlakozásmulasztással kapcsolatos visszajelzések 28 százalékkal, az utastájékoztatói hiányosságokról szóló jelzések 19 százalékkal csökkentek. A vasúti szolgáltatások minőségével elégedett, elismerő hangvételű levelet író utasok száma viszont 15 százalékkal emelkedett. Fontos eredmény az is, hogy az ügyfélszolgálat az írásos ügykezelésre törvényileg előírt egy hónapos válasza-

dási határidőhöz képest jóval gyorsabban válaszol, a panaszok kivizsgálása, elbírálása és a válaszadás átlagosan 14 napot vett igénybe. Az elektronikus csatornák esetében az átlagos válaszadási idő még kevesebb, mindössze 11 nap volt.

A telefonos ügyfélszolgálat, a MÁVDIREKT könnyen kezelhető menürendszerében a megfelelő szolgáltatás kiválasztása után képzett szakemberek nyújtanak gyors és szakszerű segítséget az érdeklődőknek. A szolnoki székhelyű call centerben több mint harminc vasutas ad éjjel-nappal azonnali tájékoztatást napi átlag 1400 telefonhívásra és 55 e-mailre, jellemzően menetrenddel és díjszabással kapcsolatos kérdésekben. A MÁVDIREKT-et 2016-ban több mint félmillió alkalommal

hívták; 300 ezren belföldi, 100 ezren nemzetközi utazási információt kértek 2016-ban.

MÁV KIG, MÁV-START
Fotó: Böhm Katalin



Korszakváltás

Május közepén a 2016-os eredményeiről számolt be a vasúttársaság vezetése az újságíróknak. A számadásban elhangzott, hogy a MÁV-csoport a múlt évet is eredményesen zárta, megfelelően gazdálkodott a rábízott vagyonnal, saját forrásból fejlesztéseket hajtott végre, uniós forrásból egyre több vonal újul meg, és továbbra is jönnek a korszerű motorvonatok – nemsokára emeletes formában. Az is elhangzott, hogy a MÁV-csoport tavaly 132 milliárd forintos árbevételt ért el az előző évi 138 milliárddal szemben; a mérséklődés a vasúti áruszállítás csökkenésére vezethető vissza. A cégcsoport adózás előtti eredménye tavaly 14 milliárd forintot tett ki az egy évvel korábbi 40 milliárdal szemben, a változás főleg az adósságrendezzéssel függ össze. 2015-ben a MÁV állami konszolidáció segítségével, tavaly viszont már saját forrásból fizetett vissza a cégcsoport adósságállományából, amely így a múlt év végére 66 milliárd forintba csökkent a 2015 végi 99 milliárd forintról.

A tényeket nézve megállapítható: a vasút helyzete stabil, elindult egy olyan folyamat, amely elhozta a fellendülést, a korszerű vasúti közlekedést és az egyre minőségibb utaskiszolgálást. S ezekben az eredményekben minden vasutasnak érdeme van, mert a hozzáadott munka, a hozzáadott érték meghozta gyümölcsét. Abban, hogy egy jó stratégia kialakítása révén jók az eredmények, bizony mindenkinek – a kocsirendezőktől kezdve a jegyvizsgálókon, pénztárosokon, forgalmi szolgálattevőkön, mozdonyvezetőkön és a többi szakmabelin át a vasúttársaság felső-vezetéséig – óriási szerepe van. Mert hiába a megfelelő, hozzáértő irányítás, ha „a

végeken”, a végrehajtó szolgálatoknál, a sínek mentén és a vonatokon nem talál értő fülekre az elvégzendő feladat. A tények bizonyítják: értő fülekre talált és megvalósított az elképzelés. Így minden vasutas büszke lehet az eredményekre, magáénak is vallhatja a sikereket – rászolgáltunk az elismerésre.

Mert jó dolog, ha elismerik az ember munkáját. Arra ösztönzi, hogy még jobban dolgozzon, hivatását magas színvonalon gyakorolja. A vasutasoknál a hivatás, a teljes odaadás különösen fontos szempont. Tisztelet a munka iránt, tisztelet az utasok és a fuvaroztató partnerek iránt. A tavalyi eredmények is azt igazolják, hogy ezt csak így érdemes: teljes felelősséggel és odaadással.

Mindehhez hozzájárul az is – s ez egyedülálló a vasút történetében –, hogy tavasszal három évre szóló bérmegállapodás született a kormány támogatásával. Ez óriási eredmény, eddig nem látott mértékben nőtték a fizetések, a káféterében is törtétek előrelépések, ami megint csak nem elhanyagolható, ha azt nézzük, hogy máshol egyáltalán nincs, vagy csak jóval kevesebb bérrel kívüli juttatásra számíthatnak az alkalmazottak. A hároméves bérfejlesztés kiszámíthatóságot hozott a vasutasoknak, s reményt a jobb életkörülmények kialakításához. A vasút vezetése és a kormány ezzel az intézkedéssel is elismerte a vasutaság munkáját, a törekvését arra, hogy jobb kép rajzolódjon ki a vasútról, a hivatásunkról, a szolgáltatásainkról. S ez nagyon fontos! A kormány ismét zöld utat adott a vasútnak, nem először nevezte stratégiai fontosságúnak a közösségi vasúti közlekedés jövőbeli fejlesztését. Nekünk az a kötelességünk, hogy megfeleljünk ennek az

elvárásnak, és éljünk a benne rejlő lehetőségekkel. Nemcsak ígérünk, hanem meg is valósítjuk az elképzeléseket és a reális fejlesztéseket, a méltó utaskiszolgálást, mert számítanak ránk.

Persze, még bőven vannak feladatok és tervek. Folytatódnak az állomás- és vonalfelújítások s folyamatban vannak a járműbeszerzések is. Joggal nevezhető tehát mindez korszakváltásnak.

A létszámpótlásra, a szakmai előmenetelre is nagy erővel koncentrálnak. A duális képzés, a vasúti belső képzés megújítása, a nemrég lezajlott pályaaorientációs nyílt nap biztosítékot ad arra, hogy az egyre növekvő személyszállítási feladatoknak új szakemberek képzésével és bevonásával tehessünk eleget. A legutóbbi nyílt napon 120 egyetemista és 270 szakgimnáziumi tanuló vett részt, a vállalatcsoport négy cégének közel száz munkavállalója állt az érdeklődő fiatalok rendelkezésére annak érdekében, hogy – bemutatott szakterületeiken keresztül – megismertessék a rövidesen munkába lépő generáció számára is vonzó vasutas szakmákat.

Hamarosan itt a vasutasnap, amikor megállunk egy percre, ünnepelünk. Azt gondolom, itt az ideje a jogos és örömteli ünneplésnek. Az életben mindennek megvan az ideje. Megvan az ideje a munkának, ideje van a számvetésnek és ideje van az ünneplésnek. Most ez következik, mert megérdemeltük. Az eredmények azt igazolják, hogy amit a vasutasok elérték – nemcsak tavaly, hanem jó pár éve már – igazi férfimunka volt. Még akkor is, ha a MÁV elnök-vezérigazgatója most – éppen öt éve – történetesen egy hölgy.

Kavalecz Imre



Fotó: Soós Botond

„Virágsiker”

Százötvenezerrel is több növényel díszítik fel az állomásokat

Vasutas kertészetben nevelt növények óriási mennyiségben, ültetés országszerte, gondozás őszig. Hálás kommunikációs téma, biztosan „felvirágoztunk!” – összegzem a rám kiosztott feladatot, amint kézhez veszem a jól előkészített szakmai anyagokat. Az e-mailben név, telefonszám. Már hívom is. A vonal másik végén Renkóné Kókai Anikó Mária, a MÁV Zrt. ingatlankezelési koordinátora.

Néhány perces beszélgetés után már tudom: a Vasutas Magazinba is jó téma lesz a virágosítás, mert saját nevelésű növények országos telepítési akcióját kitalálni, megszervezni, levelezni és végrehajtani nem egyszerű dolog.

Amikor a kora tavaszi télen áztunk-fáztunk, a MÁV zöldterület-karbantartási egységének budapesti telephelyén kázan fűtötte a melegházakat. A kertész kollégák ekkor már javában nevelgették azt a százötvenezerrel is több egynyári, évelő- és fűszernövényt, amelyek késő őszig díszítenek majd több mint háromszáz – már felújított vagy még felújításra váró – pályaudvart és állomást.

Néhány nappal telefonbeszélgetésünk után már úton is vagyunk a növénytermesztő telepre, természetesen Anikó kíséretében. Már az odavezető úton sok mindent megtudunk a telep életéről, a termesztett növényekről és a gondozá-

sukról. Ekkor még nem is sejtjük, hogy kisebb csodával ér fel, amit látni fogunk. Borús időben látogatunk ki a kertészetbe. A múltó idő mély nyomokat hagyott a telepen, de legalább van remény a felújítására. Épp a reggeli munkaközi szünet idején érkezünk, az étkezőben jókedvűen falatoznak a kertészek és a szakiskolai kertészgyakornokok. Jöttünkre többen is jelzik: szeretnének szerepelni az újságban. Itt a lehetőség! – válaszolom, miközben a kollégám bőszen fotóztat.

A képekből a 16-17. oldalon láthatnak válogatást!

Hegedűtanár az üvegházban

Már az első üvegházba lépve lenyűgöz minket a színes „virágkiállítás”. Fajtánként rendezett sorokban növekednek a kis növények, hogy a tavaszi fagyok elmúltával elfoglalják végső helyüket az ágyásokban és a virágtartókban. „Többiségében egy- és kétnyári növények előállításával foglalkozunk itt, ezen a 3,2 hektáros területen, tizenöt növényházban és egy duplahajós fóliasátorban” – meséli Anikó. „Régen rózsáültetvény és pálmaház is üzemelt a természettelepen, a változó igényekhez alkalmazkodva viszont változott a szortiment is. Mára a kertészet, a növénytermesztés elsődleges funkciója az állomási területek virágosítása, illetve az irodák szobanövény-igényeinek biztosítása. Tervezzük bővíteni a választékot, így



Renkóné Kókai Anikó Mária

idén már több területi igazgatóság is igényelt évelő növényeket, a meglévő állományok pótlására, frissítésére. Távlati célunk konténerescserje-telep létesítése, illetve erdészeti szaporítóanyag előállítása; az ezekből származó kész termékek szintén a vasúti területek re-kultivációját szolgálnák” – teszi hozzá.

„A növénytermesztés teljes folyamata a természettelepen történik. A termesztés a tervezéssel indul, melynek során meghatározzuk, mely növényből mennyire lesz szükség. A beérkező szaporítóanyagot – magot, hagymát, dugványt – termesztő közegbe vetjük vagy ültetjük, majd elindul a hosszadalmas termesztési folyamat, amely fajonként más-más ápolási igényt, más nevelési időtartamot jelent. Figyelembe véve a készáru, kész-

növény szállítási időpontját, az egyes fajok termesztésének indítása időzítve, eltérő időpontban kezdődik meg. Kiemelt jelentőségű a helyesen meghatározott tápanyag-utánpótlás, amely nem csupán a megfelelő minőséget garantálja, hanem ez az alapja az állomásokon kiültetett növények őszig tartó, folyamatos virágzásának is” – részletezi kertészmérnök végzettségű idegenvezetőnk, akiről közben az is kiderül, hogy eredetileg hegedűtanár.

De hogyan kerül egy hegedűtanár a MÁV Ingatlan és Zöldterület Üzemeltetési és Karbantartási Osztályára? – kérdezem megdöbbenve. Széles mosollyal érkezik a válasz: „Nem vagyok vasutas, egyetlen rokonom sem volt MÁV-os. A Zeneakadémia hegedűtanári szakán végeztem, majd kertészmérnök lettem, mivel a növényeket mindennél jobban kedvelem. Hosszú évekig dolgoztam a középállalati »maszekvilágban«, ahonnan egy huszárvágással az állami szférába léptem. A vasút rendkívül összetett, színes világ, úgy gondolom, sokat profitálhatok a szakterületi tevékenységek tervezéséből, koordinálásából.”

Kívülről jött emberként vajon miként tudott alkalmazkodni az állami nagyvállalati környezethez? – adja magát a kérdés. „Magammal hoztam a versenyszektor munkakultúráját, mint ahogy az ember a haja vagy a szeme színét is magával hozza” – hangzik a válasz, majd folytatja: „Ha valamit lehet jobban csinálni, nem szabad félni, véghez kell vinni, bele kell tenni a pluszenergiákat. Én nem is tudnék másként dolgozni. Sokszor kell leülni és megbeszélni, mit miért változtatunk, például a növénytermesztésben, a fajtaválasztékra nézve. A szakmai viták, nézeteltérések, az egymással ellentétes érvelések előrevisznek minket, felfedik mindannyiunk hiányosságait. A hibáinkból pedig csak tanulhatunk, fel kell válnunk a botlásainkat – annál nagyobb az öröm a közös sikerben.”

Sokan kertészkedéssel töltődnek fel, de mivel tölti a szabadidejét egy hegedűművész kertész? Talán hegedűl? „Én csak tanár vagyok, nem hegedűművész, a hegedű csak ritkán kerül elő” – mondja szerényen, majd hozzáteszi: „Ennek ellenére a zene a hétköznapi fontos része továbbra is. Kertes házában élünk, így a haszon- és dísznövények velünk együtt élnek, fejlődnek, részeinkké válnak. A feltöltődés a heti munka után a természet, legyen az a közvetlen közelünkben, hegyvidéken vagy víz mellett.”

Miközben körbejárjuk a telephelyet a gépszíntől a raktáráig, kiderül, hogy Anikó feladata nemcsak a növénytermesztés, hanem a zöldterület-karbantartás (kaszálás, favágás), a növényvédelmi tevékenység, illetve a vegyszeres gyomirtás koordinálása is. „A MÁV Zrt. zöldterület-karbantartói jelenleg 9,5 ezer hektár területen dolgoznak, valamennyi területi pályavasúti igazgatóság zöldterület-karbantartási egységeinek közreműködésével. A természettelepen lévő harminchárom főből húszan a zöldterület-karbantartásban tevékenykednek. A karbantartók már reggel fél hétkor elindulnak, három óra előtt érnek vissza a telepre. A hatalmas terület fenntartására rendkívül csekély létszámmal rendelkezünk. Jelenleg az optimális létszám kialakítása folyik, a MÁV Zrt. vezetősége nyitott a létszám bővítésére” – teszi hozzá.

Edzés után ültetés

A hollandi növényágyak mellett haladunk, a kertészek épp az üvegtakarást emelik le a dáiákról. Mélybíbor színben pompáznak az esőre hajló időben. Ha akarnám, akkor sem tudnám titkolni az ámulatomat. „Ezek a virágok is a növényházban indultak, bimbós állapotban kerültek ide. Most már melegszik az idő, ezért napközben takarás nélkül nevelkednek, de éjszakára még visszahelyezzük az üveglablakokat. A szállításig, kiültetésig itt edződnek” – meséli Anikó.

Haladunk egyik növényházból a másikba, minden ház egy-egy színes virággyűjtemény. „Ezt a rengeteg növényt hat kertész és a kertészeti szakiskolás gyakornokok nevelik az egység-, illetve a termesztésvezető irányításával. A korábbi termesztésvezető elment a vállalatától, így a többi feladatom mellett átmenetileg én láttam el a természetmérnöki feladatokat is. A napokban megtaláltuk az új vezetőt. Ő egész nap itt lesz a kertészekkel, nekem kevesebbet kell majd kijárnom. Megbízható, összetartó a kollektíva. Hatalmas természetési gyakorlatukat, elhivatottságukat a csodálatosan egyöntetű, egészséges növényállomány igazolja” – kapunk helyzetjelentést a kertészetben dolgozókról és munkájukról.

A látogatás fénypontja a telep duplahajós fóliasátra. Katonás rendben álló színes virágok, ámpolnában függő élő csodák. A sátor elülső részében ütemesen kattog az ültetőgép, épp a bűdöskéket ültetik. Közben Anikótól megtudjuk, hogy a magról nevelt virágokat a szaporító ládából a cserepekbe ültetik át, ahol továbbfejlődnek a szállításig. „Termesztésünk célkitűzé-

se, hogy azokat a fajokat, fajtákat kineveljük, amelyek az állomási területek viszonagságainak – száraz, szennyezett levegő, tömörödött talaj, tűző napsütés – ellenáll. A kiültetett virágok a kedvezőtlen környezeti tényezők ellenére a folyamatos öntözés, a gyomlálás és kapálás révén őszig képesek fejlődni.”

Aki a virágot szereti...

Nem tudok betelni a látvánnyal, de az idő sürget. Mennünk kell. Még eszembe jut egy kérdés: vajon milyen a vasutas kollégák növényültetési kedve? „Vegyes” – hangzik tömören a válasz, pedig Anikó szerint sem mindegy, milyen az a környezet, ahol utazunk, dolgozunk, mint ahogy az sem, mennyire tiszta, rendezett, mosolygós az ember otthona. „A virágok a lelkünket táplálják: örömmel, jó érzéssel töltenek el bennünket. Ha hiányoznak a terekről, parkokból, állomásokról, a színeket veszítjük el. Azokat a színeket, amelyeket nem találunk meg a ruhárunkban, az épített környezetben, sem az élő, sem az élettelen környezetben.”

„Van, aki nem örül az ültetésnek?” – kérdezek vissza. Anikó csak mosolyog. Ezt a választ szavak nélkül is értem. Nyilvánvaló, hogy a növényültetés és -gondozás munkát jelent azoknak, akik bármilyen módon részt vesznek az akcióban. Igaz ez az ötletgazdáknak, a terv előkészítőkre, a végrehajtást koordinálóakra, az ültetőkre és a virágokat a napi szolgálat mellett gondozó kollégákra is. De tegyük a kezünket a szívünkre! Tényleg mindegy, hogy egy állomás kopár vagy virágos? Ugye, nem? Akkor miért ne lehetne ez egy „virágsiker”?!

Haraszi Katalin

Hogyan gondoskodjunk a növényekről?

A vasútállomásokra telepített növények a napi locsoláson és a heti gyomláláson kívül gondozást nem igényelnek. A locsolást kora reggel vagy napnyugta környékén végezzük! A napközbeni hőségben TILOS öntözni, mert az a növény pusztulását okozza!



MÁV CSOPORT



Egy nyelven kell beszélni

Horváth Richárd szerint történelmi léptékű vasútfejlesztések zajlanak hazánkban

Hatvan – a vasúttal összefüggésben – többször is szerepelt a híradásokban az elmúlt időszakban. A város vezetése tavaly felélesztette tetszhalott állapotából a Vasutas Települések Szövetségét, amely – a Virágos Magyarország országos mozgalmához csatlakozva – most pénzjutalmat is felajánlott a legvirágosabb vasútállomásnak otthont adó településnek. Márciusban azzal melengették meg a vasútszeretők szívét, hogy Hatvan Város Együttműködő Partnere díjjal tüntették ki a MÁV Zrt.-t, pedig ezt a címet akár egy multinacionális cégnek is adományozhatták volna. „A történelmi, de jövőbe mutató partnerségről” Horváth Richárdot, Hatvan polgármesterét, a Vasutas Települések Szövetségének elnökét kérdeztük.

Minek köszönheti a vasúttársaság ezt a megtisztelő figyelmet?

Mindenekelőtt egy szép kerek évfordulónak, ugyanis – a Magyar Északi Vasút társaságnak köszönhetően – 1867-ben adták át a forgalomnak a Pest és Hatvan közötti vasútvonalat. Településünk és a vasúttársaság között immár 150 éve igen szoros a kapcsolat, együttműködésünkre mindvégig a megbízhatóság



Horváth Richárd, Hatvan polgármestere

és a kölcsönösség volt jellemző. Hatvan az elmúlt 150 év dinamikus fejlődését nagymértékben a vasútnak köszönheti, a város életében változatlanul meghatározó szerep jut a kötöttpályás közlekedési ágazatnak. Mi ezt a történelmi, de jövőbe mutató partnerséget szeretnénk volna elismerni a Hatvan Város Együttműködő Partnere cím odaítélésével.

A Vasutas Települések Szövetsége 1994-ben alakult Hatvanban az akkori polgármester, Szinyei András,

valamint a MÁV budapesti üzletigazgatóság vezetőjének kezdeményezésére. A szervezet annak idején a szárnyvonalak tervezett bezárása ellen hangosan tiltakozott, az utóbbi időben viszont nem igazán hallatta a hangját. Mi történt?

Azt tapasztaltuk, hogy a szövetség az elmúlt időszakban nem működött: elmaradtak a taggyűlések, az alapító tagok közül pedig már szinte senki sem látott fantáziát a működtetésében, pedig most történelmi vasútfejlesztések

zajlanak Magyarországon – részben az európai uniós forrásoknak is köszönhetően. Épp ezért tartjuk fontosnak, hogy a vasutas települések a közlekedési beruházások megtervezésénél és kivitelezésénél, ahol csak lehet, mindenben segítsék az illetékes hatóságok munkáját. Ezért is szorgalmaztuk a szövetség életre keltését. Ennek érdekében még tavaly felvettük a kapcsolatot az egykori tagokkal, önkormányzati vezetőkkel, vasútszerető civil szervezetekkel, és sikerült meggyőzni őket az összefogás fontosságáról.

Következetesen többes számban fogalmaz. Miért?

Bár a múlt év őszén engem választottak a szövetség elnökévé, a szervezetet valószínűleg egy öttagú elnökség irányítja, a ránk váró teendőket is együtt beszéljük át. Nem vagyunk szereptévesztésben, a MÁV a szövetség nélkül is jól működik. Vezetői valódi menedzserek, akik megértik egymás nyelvét, de nem biztos, hogy egy polgármesterét is beszéljük. Tanulnunk kell egymástól! A szövetségünkön belül meg kell honosítani a menedzsergondolkodást – szerintem csak így tudunk a vasút partnerévé válni. Ha partnerként tekint ránk a MÁV, akkor elindulhat közöttünk párbeszéd. Elogika mentén kerestük meg a vasút vezetőit, akik készek voltak egyenrangú félként tekinteni ránk.

Mit szeretnének elérni?

Nem igényeket szeretnénk megfogal-

Párbeszéd a településekkel

„Az első hazai vasútvonal átadása óta tudjuk, hogy a vasút munkát ad, fellendíti a kereskedelmet, a kultúrát, és létével hozzájárul a polgárok, a vállalkozások szabad mozgásához, a termékek piaca juttatásához” – mondja a Vasutas Települések Szövetségének alapítója, Hatvan jelenlegi alpolgármestere, Szinyei András. A MÁV Rt. Budapesti Üzletigazgatósága 1994-ben – érzékelve a helyi társadalmi szerveződések élénkülését – párbeszédet kezdeményezett a vasút és a települések közös sorsáról, illetve gondjairól. Ez volt a csírája annak a kezdeményezésnek, amelynek eredményeként létrejött a szervezet. A hatvani Kristály kastélyban megrendezett első találkozón Adács, Cegléd, Celldömölk, Dombóvár, Dunaújváros, Gyömrő, Hegyeshalom, Murakeresztúr, Pusztaszabolcs, Szentés és Záhony polgármesterei és állomásfőnökei ültek a tárgyalóasztalhoz. A szövetség eredeti célkitűzése, hogy a vasúti áru- és személyszállítás megőrizze azt a súlyát a nemzetgazdaságban, amelynek elvesztése visszahat az érintett települések gazdasági helyzetére is.

G. P.



Fotó: Albert Péter

mazni, hanem értelmes koncepciókat szeretnénk letenni az asztalra. Programokat szeretnénk kidolgozni, amelyek a vasút életét megkönnyítik, és amelyek alapján a MÁV vezetői azt mondhatják: érdemes velünk tárgyalni, mert segítünk az ötleteinkkel. Hogy nem újabb problémákat jelentünk, hanem megoldásokat kínálunk.

Milyen konkrét példával tudna szolgálni?

Rengeteg olyan vasúti vagyonelem van, amely az önkormányzatok számára gondot okoz, de azt nem tudják egyedül megoldani. És még az sem lehetetlen, hogy ugyanezek a vagyonelemek a vasút számára is problémát jelentenek a bonyolult jogi eljárások miatt. Az elnök-

Szénvasútból nemzetközi fővonal – 150 éves a MÁV első vonala

1862 januárjában kaptak engedélyt a Szent István Kőszénbánya Társulat (1866 novemberétől Magyar Északi Vasút) alapítói, hogy salgótarjáni szénbányáikat összekössék a fővárosi felvevőpiaccal és a Dunával, valamint a vasutat északi irányba, Losoncon át Besztercebányáig kiépítsék.

1863 októberében, jóformán indulótőke nélkül, csupán az üzleti tervre és a birodalmi kormány ígéreteire alapozva vágtak bele az építkezésbe. A 12 millió forintba becsült építési költséget csak részben sikerült a részvény- és kötvénytulajdonosoktól összeszedni. Állami kamatgarancia hiányában viszont tökeerős külföldi vállalkozásokat alig sikerült bevonni a finanszírozásba. Az építés haladásával halmozódtak a kifizetetlen számlák. A társaság állami pénzre szorult, ami

ugyan csordogált is lassan, de ez sem volt elég a munka befejezéséhez.

1865 májusára a vonal 80 százalék feletti készültséget ért el. A beszállítók, építési vállalkozók türelme az építkezést pénzügyileg támogató bécsi Schuller bankház csődjével fogyott el. Az 1865. júliusi csőd után az építkezés leállt, a cég részvényeinek értéke a mélybe zuhant. Kezdetét vette a csődeljárás. A vasúttársaság vezetése azonban nem adta fel, még Ferenc József császárnál is kihallgatást kértek, hogy az állam segítségével megmentsék a vállalatot.

1866 novemberére – a kormánnyal létrejött egyezség alapján – pénzhez is jutott a cég, így sikerült feloldatni a csődzárlatot. Ennek köszönhetően az első szakasz

építését rohamtempóban, négy hónap alatt fejezték be.

Az 1867. március 31-i megnyitásról lelkesen számolt be a Pesti Napló: „Az északi magyar vaspálya megnyitása tegnap, szép társaságban, szép sikerrel és szép idő mellett végbement. A vasút lobogós és koszos mozdonnyal élén, Pestről 9 órakor indult el, s minden állomásra korábban érkezett, mint a napirend hirdette. Az egyes állomásokon a nép mozsárdurrogással, zenével s riadó éljenekkel fogadta a vonatot, s Forgách Antal gróf szívességéből mindehánth felülhettek a menetben részt venni kívánók. A főünnepély Hatvanban volt, hol Janikovics prépost és segédje teljes papi díszben várta a vonatot, s az alkalmoszerű beszéd után a pályát, s a mozdonyt megáldotta és beszentelte.”

1867. április 2-án a személyforgalom is megindult. A teherforgalmat már hamarabb, március 15-től engedélyezték, sőt Ferenc József császár és kísérete – a Gödöllő környéki erdőkből vadászata után – már március 26-án használta a vonalat.

1867. május 19-én a második szakasz, a Hatvan és Salgótarján közötti rész átadása következett; ünnepélyes avatásról ekkor nem adtak hírt a lapok. Féléves működés után azonban bebizonyosodott: hiába nyereséges üzemi szinten a társaság, a bevételek nem fedezik a kötvénytulajdonosoknak fizetendő összegeket. Az eredeti tervekben szereplő, Losoncon át Besztercebányáig tartó, északi irányú szakasz továbbépítésére pedig már esély sem volt, sőt ismét állami támogatásra szorultak. Az időközben létrejött kiegyezés miatt ugyanakkor már nem a bécsi,



Hatvan állomás felvételi épülete

Klász György felvétele

hanem a frissen alakult magyar kormány finanszírozási hajlandóságától vált függővé a további működés. Az új magyar kabinet – a bécsi kormány hiteleinek örököseként – több mint 4,2 millió forinttal a cég legnagyobb hitelezője lett. A kor-

mány terveiben viszont már a vonal teljes kiépítése és nemzetközi kapcsolatának létrehozása szerepelt, aminek finanszírozására a társaság képtelen lett volna. A kormány azonban nem hitelezte tovább a társaságot: fokozatosan felvásá-

ség szeretné ezeket a problémákat összegyűjteni, és azokra egységes megoldási rendet kidolgozni. Lehet, hogy ezek a vagyongazdálkodási kérdések más vagyonelemet takarnak az ország keleti vagy nyugati részében, de ha kidolgozunk egy eljárási rendet és egységesíteni tudjuk az ügyeket, akkor tudunk egymáson segíteni. S ha már konkrétumokat kért: például a vasútállomások melletti parkolót ki és hogyan üzemeltesse? Az állomás környezetében lévő zöldterületet ki és mikor kaszálja?

A MÁV ezeket a kérdéseket a településekkel kötött együttműködési megállapodásokban rendezi. A partnerségi program keretében a helyi önkormányzatok vállalják, hogy részt vesznek a vasútállomás utasforgalmi területeinek üzemeltetésében, közvetlen környezetének rendben tartásában. A MÁV pedig nyitott az újabb, így például a szövetségbe tartozó vasutas településekkel, akár a hatvani önkormányzattal való partnerségre is.

Hatvan kapcsán már tárgyalásban vagyunk erről oly módon, hogy ezeket a szerződéseket, amelyek együtt kezelik a perontisztítást, valamint a zöldterület gondozását a vasút területén kívül és belül, megbontanánk. Mégpedig úgy, hogy az, ami vasúti, vagy jobban a vasúthoz tartozó feladat, azt intézze a vas-

út. Ám a mi esetünkben a vasútállomás előtti zöldterület gondozása legyen a városé. Amikor a településen nyírjuk a fűvet, akkor oda is kiküldենék az embereinket, amikor Hatvanban virágosítunk, akkor oda is kiültetnénk a virágokat. Ennek a szerződésnek a tartalma már összeállt, és a jogi formába öntése is elkezdődött.

Ha már a virágosítást szóba hozta: a Vasutas Települések Szövetségének tagjai április 30-ig jelentkezhetnek a Virágos vasútállomásokat! elnevezésű, összesen 3,5 millió forint költségvetésű, zárt körű pályázatukra. Közben a vasúttársaságnál is gőzerővel halad a virágosítás.

A vasútállomás mindenhol a település kapujának számít, és fontos, hogy milyen benyomásra tesz szert az odalátogató. A meghirdetett határidőre 22 pályázat érkezett, összesen 2,8 millió forintos igényvel. Időközben a szövetség arról döntött, hogy szeretne csatlakozni a Virágos Magyarországért mozgalomhoz, s a versenyre – Az év legvirágosabb vasútállomása díjat elnyerő település részére – 150 ezer forintot és egy emléktáblát is felajánlott. A hatvani Népkertben egyébként mi egy vasúttörténeti parkot is kialakítanánk, ahol felújított mozdonyokat mutatnának be, illetve egy kötőtpályás kisvasút is üzemelne.

Városukban konzervgyár működik, sőt itt üzemel a Bosch-csoport gépjármű-elektronikai részlegének gyára is, ahol hatezer munkavállaló dolgozik. A világ egyik leghíresebb csokoládégyára, a Ghraoui Chocolate pedig 540 új munkahelyet teremtő, zöldmezős beruházást valósít meg Hatvanban. A szövetség elnökeként – a környezetvédelem érveivel – lobbizhatna az alapanyagok és a késztermékek vasúti áruszállítása mellett. Ezzel egyrészt élhetőbb környezetet teremtené, másrészt üzleti partnert közvetítené.

Érdekes felvetés. Arra törekszünk, hogy kiszolgáljuk az egyes cégek igényeit. Volt olyan befektetőnk, aki kifejezetten olyan területet keresett, amely rendelkezik iparvágánnyal és a vasút mellett van. De én még ezen is túlmennék. Budapest–Hatvan viszonylatban sok munkavállalót közlekedtetünk közöttük. Ha át tudnánk terelni őket a vasútra, azzal mindenki jól járna. Ám rövidesen 18 hónapos vágányzárra készülhetünk a vasúti pálya felújítása miatt, ezért erre a kérdésre már csak a pályarekonstrukció után érdemes visszatérni. Addig azonban érdemes elgondolkodni azon is, hogy az iparvágányt esetleg személyszállításra is fel lehetne használni.

Gaál Péter

rolta az elsőbbségi kötvényeket, majd a cég részvényeinek megvásárlására tett ajánlatot.

1868. július 1-jétől az állam (hosszas tárgyalások után) a Pest–Salgótarján vonalat pénzbeli megváltás ellenében vette át – a bányák nélkül.

Az 1869. október 31-i miniszteri rendelet értelmében ez a vonal lett a Magyar Királyi Államvasutaknak átnevezett társaság első vonala. A vonal 1865-ben elkészült legnagyobb állomása (a későbbi józsefvárosi pályaudvar) a MÁV első pesti pályaudvara. A Besztercebányáig tervezett 241 kilométer helyett végül csak 126 kilométernyi vasút épült meg.

1871 és 1873 között Besztercebányáig már a MÁV építette meg és folytatta Ruttkaig a vasútvonalat. A Ruttka–Oderberg magánvasúti szakaszon keresztül ez lett a MÁV első északi irányú nemzetközi kapcsolata.

Dr. Opauszki István archívumvezető, MÁV Szolgáltató Központ Zrt.

Cs. kir. szab. magyar északi vasut.

Hirdetmény.

A cs. kir. szab. magyar északi vasut igazgatósága tisztelettel értesíti a t. cz. közönséget, hogy a pest-hatvani vonalon és viszont kedden folyó április hó 2-án a személy- és teherszállítás megkezdődött. A vegyes vonatok menetrendje érvényes a megnyitás napjától kezdve további intézkedésig.

Pestrol Hatvanig.				Hatvantól Pestig.			
Mfd.	Állomások	1. sz. vonat	6. p. reg.	Mfd.	Állomások	2. sz. vonat	6. p. d. u.
—	Pest	indul	9 —	—	Hatvan	indul	1 50
0.48	Kőbánya	érk.	9 9	1.01	Tura	indul	2 12
		indul	9 24	2.14	Aszód	érk.	2 39
0.81	Rákosszentmihály	érk.	9 34	4.34	Gödöllő	érk.	3 39
1.80	Cs.-Keresztúr	érk.	9 53	5.24	Isaszeg	érk.	3 56
2.57	Pécel	érk.	10 11	6.29	Pécel	érk.	4 17
3.62	Isaszeg	érk.	10 37	7.06	Cs.-Keresztúr	érk.	4 31
4.52	Gödöllő	érk.	11 5	8.05	Rákosszentmihály	érk.	4 50
6.72	Aszód	érk.	11 53	8.43	Kőbánya	érk.	4 58
7.85	Tura	érk.	12 15			indul	5 13
8.86	Hatvan	érk.	12 32	8.86	Pest	érk.	5 20

A t. cz. utazók, kik a magyar északi vasutról az államvasutra és fordítva átmenni szándékoznak, csatlakozást Kőbányán találkoznak, hol a két pályaudvar összeköttetésére társaskocsik állanak készen.

Pest, martius 31-én 1867.

Az igazgatóság.

200 1—1

Az első menetrend

Szép órák helyett szép napok



Diós Lászlóné (58), a MÁV Zrt. pécsi területi igazgatóságának általános ügyviteli szakelőadója egy éve A Vasút Szolgálatáért bronz fokozatával tüntették ki. Mint mondja: mindig jó kollégák és főnökök voltak körülötte.

Nagyváradon született, majd házasságkötés után az anyaországba, egy kis faluba, a Tolna megyei Kocsolára került. Távol a szülőktől új élet, új ország, új munkahely várta. Nem félt attól, hogy nem fog sikerülni?

Egy pillanatra sem! Megismertem a párom, összeházasodtunk, és éreztem, hogy ez csak jól sülni fog.

Határon túli magyarként 1979-ben új életet kezdett, és felvállalt egy olyan hivatást, amelyet korábban nem is ismert. Min múlhatott a siker?

Talán épp azon, hogy boldog voltam. És mi más lehettem volna friss házasként? Ráadásul újdonsült vasutasként is jól éreztem magam. Forgalmi gyakornok lettem az üzemfőnökségen, aztán áthelyeztek a gépészetre, ahol raktárkezelő és anyaggazdálkodó lettem. Két év múlva megszületett a kislányom; három évvel később visszajöttem az igazgatóságra mint pénzügyi és számviteli előadó. Munka mellett szereztem felsőfokú végzettséget a Baross Gábor Oktatási Központban. 2005-ben alakult meg a pályavasúti területi központ, itt először ügyviteli szakelőadó, majd a forgalmi osztályon

elemző-gazdálkodó voltam. Aztán három éve felkértek, hogy általános ügyviteli szakelőadóként jöjjenek át a területi központ vezetőjéhez.

Milyen egy első számú vezető mellett dolgozni?

Jó és mozgalmas. Érdekesnek is látom, mert minden nap más. Változatosak a tennivalók.

Gondolom, több főnöke is volt. A mostani igazgatóval harmadik éve dolgozik együtt, bizonyára már jól ismeri. Milyen ember?

Elsősorban partner. Vezetőhöz méltóan megköveteli a precíz munkát. Higgadt, éppen ezért könnyű vele együttműködni. Nem mellékesen jó légkört teremtett. Szerintem ez nagyon fontos, mert volt olyan munkahelyem, ahová nehezemre esett bemenni. Orbán úr irányít, koordinál, ellenőriz. Reggel 8 órakor minden nap van egy félórás vezetői értekezlet. Az osztályvezetők hétfőn és pénteken, a gazdasági vezető, illetve a műszaki igazgatóhelyettes és a vasútbiztonsági vezető ugyancsak mindennap tanácskozik. Célrörő egyeztetések ezek, mert sok a tennivaló. A pécsi állomásépület felújítása volt a legutóbbi nagy leckénk, most pedig a dél-balatoni pálya felújítása folyik.

Itt, a titkárságon, gondolom, zajlik az élet...

Igen. Izgalmas, hiszen a vasút megújulásának időszakát éljük. Folyamatos üzem-módban szolgáltunk, miközben zajlanak a munkák. A pályaudvar átépítése, korszerűsítése látványosan jól sikerült. A dél-balatoni pályaeépítés is sikeres lesz. Éppen ezért figyelemmel kísérjük a terveket, a technológiai utasításokat, hogy tartani tudjuk a menetrendet, s hogy minél előbb jobb színvonalú szolgáltatásokkal „lephessük meg” az utasokat. A pécsiek örülnek az új pályaudvarnak és a javuló menetrendszerűségnek. A balatoni pályaeépítés elkészültével minden bizonnyal sokkal népszerűbb lesz a vasút.

Harmincöt éve vasutas, és úgy tűnik, hogy elégedett ember. Nagyváradon diákként vajon milyen hivatásról álmodott?

Azt terveztem, hogy órák lesznek. A mai napig érdekel a finommechanika, az apró óraszerkezetek működése. Ez az egyetlen

meg nem valósult álmom, ami manapság is eszembe jut. Vasutas lettem, nem bántam meg, de néha nosztalgiával gondolok arra, milyen lett volna 35 évet eltölteni a szebbnél szebb órák között. És így vagyok a sporttal is: húszéves koromig sportoltam, áttelepülésem után Dombóváron is játszottam. Hamar hobbi lett a sportból, mert a család, a gyerekek nevelése fontosabb volt. Esetleg még az edzői szakmát tudtam volna elképzelni. Másként alakult! Az évek gyorsan elrohantak, ma már leginkább unokázni szeretnék. Terveztem, hogy talán idén decemberben nyugdíjba vonulok. Szeretném is, meg nem is. Elsősorban azért, mert tudom: februárban már az lesz a bajom, hogy nem találom a helyem. A párom hat év múlva lesz majd ebben a helyzetben, de akkorra talán már megérkezik a kis unoka. Addig pedig marad a kirándulás, a kertészkedés. És nem utolsósorban a tévénézés, mert minden kosárlabda-, vízilabda- és kézilabda-mérkőzést meg fogok nézni.

Meglepte a kitüntetés?

Nagyon. A főnököm titokban akarta tartani, és nem is szólt. A pályafenntartási főnök gratulált nekem, akkor derült ki, hogy kitüntettek a vasutasnapon. Soha nem fogom elfelejteni azt a napot. Gyönyörű volt az ünnepség, színvonalas a műsor, és felemelő érzés volt a kitüntetést átvenni.

Kép és szöveg: Gaál Péter

Hivatás a házasságkötéssel

Kolléganőnk 1982 szeptembere óta vasutas; házasságkötésével került egy vérbeli vasutascsaládba, amelynek tagjai generációk óta a MÁV alkalmazásában álltak. Férje pályamester volt, ma már vasútbiztonsági vezető. A házaspár két gyermeket nevelt fel. Lányuk 33 éves, foglalkozása látszerész, illetve optometrista és kontaktológus. Fiuk 26 éves, örparancsnok. Diós Lászlóné Nagyváradon született, ott is nőtt fel. Egész életét végigkísérte a sport: kosárlabdázott, kézilabdázott. Húszévesen, házasságkötése révén került a Tolna megyei Dombóvár melletti településre, Kocsolára. Férje akkor már 5 éve volt vasutas. A fiatalasszony korábban soha nem gondolt arra, hogy ő is vasutas lesz.

„Nincs két egyforma mozdonykürt”

Bókai Zoltán a hangok varázsáról



Hetvenkét éve működik a Pécsi Vasutas Koncertfúvós Zenekar. Az aktív zenészek száma ötven körüli, ami nagyban függ a mindennapi munkától, a családi és egyéb elfoglaltságoktól, hiszen itt mindenki a szabadidejéből áldoz a zenére. Amatőr zenekar, amelynek tagjai vasutas zenésznek vallják magukat – még ha a vasúthoz nincs is sok közük. Van közöttük viszont orvos és területi képviselő... És – nem mellékesen – van ennek a zenekarnak egy karmestere, aki professzionális muzikus, egy volt mozdonyvezető, aki ma is szenvedélyes vasutas. Bókai Zoltánnal beszélgettünk.

Zenekaruk két éve nagy sikerű jubileumi koncertet adott a pécsi Kodály Központban, tavaly pedig első helyezést ért el a délvidéki Nagybecskerekken megrendezett nemzetközi fesztiválon. Hogyan mutatná be az együttest?

Komoly zenekar a miénk, amit a jubileumi koncertünk is bizonyított. Tekintélyes műsort állítottunk össze. Készítettem szimfonikus átiratokat, vásároltunk néhány hangszerelést. Megszólalt egyebek mellett Csajkovszkij *1812* című művének nyitánya, Brahms *Akadémiai ünnepi nyitánya*, és nem maradhattak el a népszerűbb filmzenék sem.

Kik játszanak a zenekarban?

Vannak, akik „csak” zeneiskolát végeztek. Olyan is játszik, aki mindössze néhány éves hangszeres képzés kapott, de tehetséggel van megáldva, így aztán nem szeretné elfelejteni azt, amit tud. Többen végeztek különböző művészeti szakközépiskolákban, végül azonban civil foglalkozást választottak. Nemcsak szeretik a muzsikálást, hanem készségekkel is rendelkeznek. Ezt igyekszem kihasználni. Ugyanakkor állóképességben, koncentrációban, virtuozitásban – a hangszerükkel töltött idővel fordított arányban – korlátokkal rendelkeznek. Ezt el kell fogadnom, végtére is nem hivatásos muzikusok. Egy profi együttes másként működik, hiszen a több próba és a közös munkához szükséges teljes létszám alapkövetelmény. Esetünkben ez nagyon ritka. Egy komolyabb mű megtanulása hosszú hetekbe, hónapokba telik, újra és újra, szinte előről kezdődik a munka, viszont éppen ez a szexepilje az egésznek. Ilyen adottságok és lehetőségek mellett fesztivált nyerni szép siker!

Ritka zenei adottságairól, képességeiről lett híres. Úgy hallottam, hogy pici gyermekként öntudatlanul árulta el magát...

A homokozóban játszottam, és a nálam három évvel idősebb, akkor 8 éves nővérem zongorázott. Fájt, amikor fizet helyett f-et ütött le. Szóltam is, hogy nem

f, hanem „fekete” a jó billentyű. Egyébként az általa gyakorolt darabokat már akkor úgy lejátszottam, hogy nem tudtam zongorázni, és a billentyűket nem is láttam, mert nem értem fel a zongoráig. Nyilván nem volt minden hang helyes, de a funkciók, a harmóniak és a dallamok működtek. Nagybátyám jött rá, hogy abszolút hallásom van. Ezért is kezdtem zongorázni és hegedülni.

Emlékszik arra, hogy a zene hallgatása, művelése milyen belső érzéseket keltett?

Igen: élveztem! Ez az adottság pedig meglehetősen könnyebbséget jelentett a zenei tanulmányaim során. Aztán persze megjelentek ennek az árnyoldalai is. Nagyon fáj, ha egy rosszul intonáló énekest, szólistát vagy zenekart hallok. Magam és mások szórakoztatására mozdonyvezetőként is kamatoztattam abszolút hallásomat. Akkoriban minden utátjárónál dudáltunk. Mivel nincs két egyformán szóló mozdonykürt, ezért a hangmagasságuk alapján megmondtam a közeledő mozdony számát. Ma is meg tudom állapítani a V43-asok hangjából a vonat sebességét.

Ilyen talentummal miért nem lett szólista muzikus?

Készültem rá, de az élet úgy hozta, hogy a tanárom hetedikes koromban Portugáliába szerződött. Más tanárt nem választottam, kamaszként egyszerűen nem fogadtam el mást. Ki is maradtam a zeneiskolából, ezért aztán nem is vettem fel a Pécsi Művészeti Szakközépiskola hegedű szakára. Iskolakerülőként bizonyára nem tartottam ott, ahol a többiek. Zeneelmélet, szolfézs, karvezetés szakot javasoltak, és persze tovább zongoráztam. Később, a sorkatonai szolgálat alatt harsonáztam.

Hasonló adottság ez, mint a fejszámolóé? Utóbbi a számok tengerében, ön a hangok, hangjegyek világában él, és pillanatok alatt képes abban eligazodni.

Lehet ilyet mondani, ám attól, hogy valaki fejben gyorsan tud számolni, még nem biztos, hogy integrálni is tud. Annak is el kell sajátítani a szabályrendszerét. Egy matekzenének ez nyilván könnyebben fog menni, mint másnak, és könnyebben is fogja az ismereteit alkalmazni.

A zene szabályrendszerét ismeri, olvassa a kottát, és belső hallása révén azonnal hallja a hangokat. Ezek szerint zenei memóriája is van?

Ez érdekes, mert a zenét addig jegyzem meg, amíg foglalkozom vele. Nem a zenei memóriámra hat az adottság. Éppúgy jegyzem meg a muzsikát, mint bárki más. Azt gondolom, ez egy frekvenciamemória, az intonációban, a hangvételben, a hangkép kialakításában segít sokat. Ugyanakkor van egy olyan zenei memóriám is, aminek köszönhetően gyorsan elsajátítom a darabokat. Ránézek a kottára, és a művet hangnemében hallom. Úgy olvasom a kottát, mint más a könyvet. Többnyire a vonaton tanulom a partitúrát, amit épp vezényelni fogok. Előfordult, hogy mozdonyvezetés után is olvastam a kottáimat: így pihentem a fordulóállomásokon, Ferencvárosban vagy a Déliben.

Miért ment mozdonyvezetőnek?

Dolgozni akartam. Önállóságra vágytam, mozdonyt akartam vezetni. Konzis koromtól igyekeztem eltartani magam. A nagybátyámnál laktam a plébánián, kántor voltam, amiért fizetést és lakhatást kaptam. Anyai ágon orgonaépítők és a zenét – így vagy úgy – művelő ősök találhatók. Apai ágon viszont mindenki, édesapám, sőt a

nagyapám is vasutas volt. Nyilván az én ereimben is vasutas vér csörgedezik.

Szerette a mozdonyvezetést?

Most is szeretem. Ez nekem örök szerelem! Könnyen lehet, hogy egyszer még visszatálok hozzá.

A Pécsi Nemzeti Színház mellett az Operettszínházban és több más teátrumban vezényel, a komolyzenétől a könnyűzenéig mindennel foglalkozik. Zsúri néven saját rockegyüttese is volt 750 koncerttel, lemezfelvétellel. Somló Tamástól Demjén Ferencig szinte mindenkivel dolgozott. Ennyire sokoldalú?

Nem, de mindig vonzott a „könnyebb” zenei világ. Az egyetemi évek alatt jóleső érzés volt lubickolni a könnyű műfajokban. Játszottam még Balázs Fecóval, D. Nagy Lajossal, és ki emlékszik már, hogy még kivel...! Vezényeltem például Molnár Ferenc Caramel *Szimfonik Live* koncertjeit és az *Omega Oratóriumot*. Komponáltam, hangszereltem és hangmérnök is voltam, mert 51 évesen is imádom a muzsikát, a komoly- és könnyűzenét. Az utóbbit különösen, ezért megkülönböztetett öröm az Operettszínházban musicalt dirigálni.

Ugyanakkor Pécsen a színház prózai tagozatának is ön a zenei vezetője.

A zenés darabokat, a vígjátékokat, valamint az operetteket is a prózai társulat állítja ki, így sok a dolog, bár igazi musical – zenekarral, tánc- és énekkarral – 2011 óta nem volt Pécsen.

Három gyermek édesapja. A gyerekek közül ki örökölte az ön képességeit?

Van három tehetséges és szép gyermekem: 19, 14 és 3 évesek. A nagylányom remekül énekel, ráadásul fantasztikus drámaiság van benne. A fiam kamaszodik, még keresi a helyét. A kicsi lány pedig 3 éves. Néhány év múlva kiderül, hogy ő milyen képességeket örökölt.

Mi az, ami manapság a legjobban foglalkoztatja?

Már nem foglalkoztat a karrier, sokkal inkább az, hogy jól érezzem magam a bőrömben. Ehhez pedig az is hozzátartozik, hogy legyen mögöttem egy hobbi vagy biztos háttér. Nevezhetjük bárhogy. Ez pedig a mozdonyvezetés. Éreznem kell, hogy a vasúthoz bármikor visszamehetek.

Kép és szöveg: Gaál Péter



Fotó: PVMH

Újra lesz közvetlen járat Kassa és Pozsony között



Június 11-től ismét van közvetlen vonatjárat Pozsony és Kassa között a déli vonalon: a szlovák fővárost Kassával

odafelé három, visszafelé négy nappali közvetlen járat köti össze. (Korábban csak zólyomi átszállással lehetett vonatozni a két város között.) Így az intercityjáratok menetideje a jelenlegi 5 óra 11 percnél negyedórával rövidebb, 4 óra 56 perc lett. A közvetlen járatok újraindítása miatt viszont a Pozsony–Besztercebánya vonalon közlekedő utasoknak át kell szállniuk Zólyomban, eddig ugyanis a Pozsonyból induló összes vonat – Zólyom érintésével – Besztercebányára ment. A Szlovák Vasúttársaság (ŽSSK) az új, módosított menetrend kialakításakor azt is figyelembe vette, hogy az utasok részéről jelenleg a leggyorsabb járatok

iránt mutatkozik a legnagyobb érdeklődés. A vállalat ennek megfelelően folytatni szeretné az utazási idő csökkentését. Kassa és a szlovák főváros között – a fő útvonal felújításától függően – akár 4 óra 30 percnél is rövidebb lehet majd az út, legalábbis így véli Filip Hlubocký, a ŽSSK vezérigazgatója. Újdonság, hogy június 11-től már az összes személyvonatra lehet menetjegyet váltani SMS-ben is. A vállalat egyébként 56, a déli vonalon közlekedő vagon 112 vécéfülkéjét is tervezi felújítani, összesen 1,9 millió euróból (áfa nélkül).

Forrás: www.hirek.sk, www.bumm.sk

Gyorsítanának a csehek

Közép-Európa első nagy sebességű vasúti hálózata épülne ki Csehországban – legalábbis egy friss tanulmány szerint, amelyet a cseh közlekedési minisztérium és a Vasúti Infrastruktúra-kezelőség (Správa železniční dopravní cesty – SŽDC) közösen dolgozott ki. A tervek szerint az országban összesen 700 kilométer hosszú nagy sebességű vasút – a tanulmány szóhasználatával élve: „gyors összeköttetés” – jöhetne létre, amely magában foglalná a már felújított pályaszakaszokat is. (Bár nincs pontos meghatározás, a nagy sebességű vasút esetében minimum 200, maximum 300–350 km/h a megengedett legnagyobb pályasebesség. Csehországban 1993 óta tart a régi vasúti pályák modernizálása, de még korántsem fejeződött be a munka. Azonban a már elkészült szakaszokon is csupán 160 km/h a legnagyobb megengedett sebesség.) A dokumentum három nagy sebességű vasútvonalat jelöl meg Csehország területén. Az első Lengyelország felé vezet a Prága–Brünn–Ostrava vonalon. A második Németországot (Drezdát) kötné össze Ústi nad Labem–Prága–Brünn–Břeclavon át Ausztriával, illetőleg Szlovákiával és Ma-



Fotó: Szász Adrián

gyarországgal. A harmadik – Plzeňen át – Prágát hozná közelebb Münchenhez. Óvatos becslés szerint az új, 300 km/h maximális pályasebességre alkalmas vasút kilométerenként 600 millió koronába (átszámítva: 6,9 milliárd forintba), a már meglévő pályák átépítése, modernizálása pedig 400 millió koronába (4,6 milliárd forintnak megfelelő összegbe) kerülne. Ötvenszázalékos európai uniós

forrásbevonással a cseh állam évente hozzávetőleg 6,3 milliárd koronát (73,4 milliárd forintot) költene a nagy sebességű vasútra, de a hálózat kiépítése Dan Tök közlekedési miniszter szerint körülbelül 650 milliárd cseh korona (több mint 7500 milliárd forint) költséget jelentene. Az első pályaszakasz építése legkorábban 2035-ben kezdődhetne el.

Forrás: MTI/Prágai Tükör

Népszerű a Gotthárd: egy éve nyitották meg a vasúti alagutat Svájcban

Ugrásszerűen nő az utasok száma a Gotthárd bázisalagúton a megnyitása óta. Jelenleg naponta közel 9600 utas használja ki az alagút megépítésének köszönhetően 30 perccel rövidebb menetidőt. A klasszikus hegyi vonalat már csak napi 500 utas választja. Az alagút

megnyitása óta eddig mindössze 35 személy- és tehervonatot kellett átirányítani különböző zavarok miatt a hegyi útvonalra. Mint arról a Vasutas Magazin is hírt adott, a világ leghosszabb, 57 kilométer hosszú vasúti alagútját múlt év júniusában nyitották meg hivatalosan.

A beruházás összességében 8 milliárd svájci frankba (átszámítva: 2280 milliárd forintba) került. Az alagútból kibányászott sziklából akár öt gízai piramist is fel lehetne építeni.

Forrás: www.eurailpress.de

Szerbia és Kína aláírta a Belgrád–Budapest-hitel-megállapodást

Szerbia közlekedési minisztériuma bejelentette, hogy aláírták a Kínai Export-Import Bankkal (Exim Bank of China) a Belgrádot Budapesttel összekötő vasútvonal korszerűsítésére és rekonstrukciójára vonatkozó hitelszerződést. A kölcsön fedezi a Belgrád–Ópazova (Stara Pazova) vasúti szakasz korszerűsítésének és kétvágányúvá építésének költségeit 297,6 millió amerikai dollár értékben. A hitelt 5 éves türelmi idővel, 20 évre

nyújtották. Ez a vasúti szakasz lesz az első olyan vonal Szerbiában, amely lehetővé teszi a vonatok 200 km/h sebességgel való közlekedését. A Belgrád–Budapest vasúti projekt értéke 2,89 milliárd amerikai dollár, és 370 kilométernyi vasútvonal fejlesztését foglalja magában, beleértve a már meglévő szakaszok átépítését, bővítését és korszerűsítését is. A két fővárost összekötő vonalon 335 kilométer hosszan átalakítási és villamosítási munkálatok szüksé-

gesek, Magyarország területén is 166 kilométer hosszú vonalat korszerűsíté- nek. Közben a Magyar Fejlesztési Bank (MFB) és a kínai Exim Bank között is megszülettek azok a megállapodások, amelyek a magyar kis- és középvállalkozások, illetve a hazánkban befektető kínai vállalatok támogatását, a kínai tőke „mozgósítását” segítik elő.

Forrás: www.railwaypro.com
MÁV Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatósága

Három belgiumi pályaudvaron is biztonsági kapukat szerelnek fel

Júliustól kizárólag érvényes jeggyel rendelkező utasok léphetnek be a nemzetközi vonatok peronjaira Belgiumban a Bruxelles-Midi, az antwerpeni központi, valamint a Liège-Guillemins pályaudvaron. A beléptetés a jegyellenőrzésen kívül szisztematikus csomagellenőrzéssel egészül ki, az utasoknak olyan biztonsági kapukon kell majd áthaladniuk, mint a repülőtereken vagy mint néhol az Eurostar vonatok esetében, a biztonságot pedig speciális kapukkal – röntgenkészülékekkel, fémdetektorokkal – igyekeznek megerősíteni. A belga kormány 17 millió eurót (közel 5,3 milliárd forintot) szán a biztonsági rendszer kiépítésére, valamint a személyzet képzésére és foglalkoztatására. A mostani, szigorúbb biztonsági intézkedéseket mintegy két évvel az után vezetik be, hogy Jacqueline Galant közlekedésért felelős miniszter – a Párizsba közlekedő Thalys nagy sebességű vonat utasai ellen 2015-ben tervezett, de meghiúsított brüsszeli merényletkísérletet követően – ígéretet tett a nemzetközi vonatok biztonságának erősítésére. Mint arról a Vasutas Magazin is beszámolt, 2015 augusztusában egy géppisztollyal, automata pisztollyal, valamint késsel felfegyverkezett, 26 éves marokkói iszlamista lövöldözött az



Amszterdam és Párizs között közlekedő Thalys expresszvonaton Belgium területén, aminek következtében hárman is megsebesültek. A radikális iszlám mozgalommal kapcsolatban álló lövöldözőt két szabadságos amerikai katona és egy diák dulakodás után ártalmatlanná tette, majd a rendőrség letartóztatta. Az Európa meggrázó terrorcselekmények miatt

egyébként a francia állami vasúttársaság a Thalys és a TGV expresszvonatok indulási és érkezési pontjain – a biztonsági beléptetőkapuk kialakítását követően – már korábban megerősített biztonsági intézkedéseket vezetett be.

Forrás: MTI/www.lalibre.be
Fotó: www.sncf.com

Mégsem adják el a Montecargót

A montenegrói kormány privatizációs és tőkeprojektekért felelős bizottsága váratlanul lemondta a Montecargo vasúti árufuvarozási vállalat értékesítését, holott korábban már a vevőt is kiválasztották a privatizációs pályázaton. Mint arról

áprilisi lapszámunkban beszámoltunk, a balkáni ország pénzügyminisztériuma a lengyel OT Logistics csoporttal folytatott tárgyalásokat, amely 2,5 millió eurót fizetett volna a Montecargo 51 százalé- kéért, a kikötőüzemeltetéssel foglalko-

zó Luka Bar 30 százalékaért pedig 8,52 millió eurót. A két cég magánosítását egyébként Montenegró parlamentjének is jóvá kellett volna hagynia.

Forrás: www.eurailpress.de
MÁV Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatósága



Környezettudatos vasútijármű-bontás Sátoraljaújhelyen

A MÁV-csoport tagvállalatai részére – szolgáltatási szerződés keretében – a MÁV Szolgáltató Központ (SZK) Zrt. végzi el a selejtezt, bontást, alkatrész-biztosítást, értékesítést, a veszélyes és nem veszélyes hulladékok elhelyezését, a kapcsolódó környezetvédelmi és az értékesítéshez kötődő SAP-feladatokat.

A MÁV SZK által 2016. január elsejével a környezetvédelmi szakterület irányítása alatt üzemeltetett sátoraljaújhelyi vasúti járműbontó telephelyen 1967 óta végzik a leselejtezett vasúti vontató- és vontatott járművek bontását, a kinyert alkatrészek ismételt beépítésre való előkészítését, a bontott alkatrészek ideiglenes tárolását, valamint a keletkező hulladékok szabályszerű értékesítését.

A sátoraljaújhelyi vasútijármű-bontó telephely kiemelt feladata a felesleges, elhasználódott, gazdaságosan már nem javítható, ezért leselejtezett mozdonyok és személykocsik bontása. Eseti megrendelés alapján nyitott és fedett tehervagonokat, autószállító- és mérőkocsikat is bontottak már itt az elmúlt évek alatt. Futásképtelen járművek esetében a telephelyen kívül is végezhető járműbontás – speciális környezetvédelmi feltételek betartása mellett. A bontás járműtípusonként, egyedi technológia és bontási utasítás szerint zajlik. A kiserelt, de még beépíthető (úgynevezett visszanyereményi) anyagokat, alkatrészeket a minősítést követően újrahaznosítják, máshová építik be, illetve felhasználják a meglévő eszközpark javítására. A további felhasználásra már alkalmatlan eszközök, berendezések értékesített hulladékként hagyják el a telephelyet. A hulladékot szelektíven gyűjtik – fizikai,

kémiai tulajdonságaik figyelembevételével, megfelelő tárolási irányelvek alapján – versenyeztetést követően pedig szerződött partnerek vehetik át.

A telephely egyedi adottságokkal rendelkezik, a járműbontáshoz kapcsolódó környezetvédelmi elvárások teljesítése és a környezeti kockázatok csökkentése érdekében:

- speciális, 400 négyzetméteres, burkolt, a szennyezett csapadékvizek elvezetését a jogszabályoknak megfelelően biztosító, darupályával rendelkező vágó- és rakodótér, vasúti (iparvágány) és közúti (24 t tengelyterhelést biztosító) közlekedésre alkalmas kivitelben. A hulladék értékesítésekor itt történik a hulladék berakodása a vevő szállítójárművébe (közúti jármű, vasúti tehervagon).

- mivel a vágótér talaja nem rendelkezett műszaki védelemmel, ezért a vágótér talaja az elmúlt évtizedekben különféle szennyezőanyagokkal – elsősorban szénhidrogénnel és nehézfémekkel – szennyeződött. Ezért a közelmúltban – a kármentesítési program keretében – talajcsere történt. Ezt

követően – az ismételt szennyezés megakadályozása érdekében – a már szennyezésmentes terület speciális adalékot tartalmazó betonburkolatot kapott. A bontóalcsról elfolyó, szennyeződött csapadékvíz megtisztítására pedig úgynevezett nehézfém-leválasztó műtárgyat építettek be. A beruházásnak köszönhetően a bontási technológia ma már egy kisebb környezeti kockázatot jelentő, 400 négyzetméternyi burkolt felületű, darupályával is rendelkező vágó- és rakodótérre valósul meg, amely vasúton (iparvágányon) és közúton (24 t tengelyterhelést biztosító úton) egyaránt megközelíthető. Így a vevők a számukra legjobban megfelelő szállítóeszközbe tudnak rakodni.

A telephelyen a megvalósított beruházás révén igyekszünk minimálisra csökkenteni a technológia környezetre gyakorolt negatív hatását – eleget téve a MÁV-csoport környezetvédelmi politikájában megfogalmazottaknak.

Szerző: MÁV SZK Zrt.
Integrált Ellátási Üzletág
Környezetvédelem



Vasutasnap Juliális 2017. július 8. Budapest

10.00–10.05	Ünnepélyes megnyitó
10.10–10.50	A Portéka Színpad előadása
11.15–12.00	Izskiri zenekar
12.00–13.00	Ebédszünet
13.00–13.30	Kovácsovics Fruzsina
14.00–14.30	Sztárvendég: Marót Viki és a Nova Kultúr Zenekar
15.00–15.30	Fricska Táncegyüttes
16.20–17.00	Ed Philips
17.00–17.30	Eredményhirdetés
18.00	Programzárás

További programok:

- Kézműves-foglalkozások: gyöngyfüzés, fakanálbáb-készítés, kosárfonás, agyagozás, kötélverés, lovacskavarrás, frászkari-ka-készítés, papírméretés, gyertyamártás
- Arcfestés, csillámtetoválás, hajkrétázás
- Lufihajtogatás
- Babaház a legkisebbeknek
- Népi ügyességi és logikai játékok
- Családi és társasjátékok
- Vizes játékok – családok versenye: a vizes világbajnokság szellemében a családok között versenyt hirdetünk, a legjobbak a nap végén ajándékokat vehetnek át arany-, ezüst- és bronzérmekkel együtt; versenyszámok: horgászat, vízhor-dás, papírhajó-úsztatás medencében, vízipisztolycsata, víz-gyűjtés, úszógumis célba dobás, aranymosás, buborékfújó verseny, óriás dominó, memóriajáték, párosító
- Gyermekjátékok: vízi chopper, ugrólóvár, trambulín, elektro-mos kisautó, kismotor, pónicikli



**Budapest
Magyar Vasúttörténeti Park
(1142 Budapest, Tatai utca 95.)**



Celldömölk

10.00	Kezdődjön a Vasutasnap! – a Pántlika Néptáncsoport műsora
10.20	Megnyitó, köszöntő, programismertetés, kitüntettek névsorának felolvasása
10.35	MIRA Orient Art orientálistánc-show
11.00	Márió, a harmonikás
11.45	Éld át a varázslatot! – Kiss Balázs bűvész és illuzionista interaktív bűvészshow-ja
12.25	Rocky Dilly akrobatikus rockybemutató
13.00	Játsszunk együtt! – a Zajongó zenekar műsora
13.45	Vásári komédiák – a celldömölki Ultraviolák Bábcsoport előadása
14.30	Eredményhirdetés, tombolasorsolás értékes nyereményekkel
15.00	Sztárvendég: Kasza Tibor
15.30	Pályabál a Tan-Dem zenekarral
18.00	Programzárás

További programok:

10.00–17.00	A Baross Gábor Vasútmodellező és Vasútbarát Klub vasútmodell- és vasútiképeslap-kiállítása	10.00–16.00	Óriás légvár és akkumulátoros járművek, Mese játszópark
9.00–14.00	Kispályás labdarúgótorna	10.00–13.00	Lufihajtogatás, arcfestés
9.00–13.00	Főzőverseny	10.00–14.00	Pónilovaglás
10.00–16.00	FLIRT-makett-, öltöztetőbaba-készítés	11.00–15.00	Ingyenes ételallergia-teszt

Egész nap:

Ingyenes Dóttó kisvonat. Reggel 8.30 és 10.30 között indulás körülbelül 15 percenként a vasútállomásról a Juliális helyszínére. 11.00-kor, 12.30-kor, 13.30-kor és 15.00-kor indulás a CVSE sportpálya bejáratától a Kemenes Vulkánparkba, ahol izgalmas vulkánkiállítás várja a látogatókat. Délután 16.00-tól 18.00-ig indulás félóránként a Juliális helyszínéről a vasútállomásra.

A programváltozás jogát fenntartjuk!



**Celldömölk
CVSE sportpálya
(9500 Celldömölk, Kolozsvár u. 2.)**

Nyíregyháza

9.00–9.15 Gyülekező, főző- és sportversenyek megnyitója
9.15–9.30 Reggeli torna Ilcsyvel
9.30–10.00 MediBall-bemutató
10.00–10.30 A Tünet Együttes gyermekműsora
10.30–11.00 A Szabolcsi Koncertfúvós Zenekar és Mazsorettcsoport zenés megnyitója
11.00–11.30 Ünnepélyes megnyitó
11.30–12.00 A nyíregyházi Magyar Szablayvívó Iskola bemutatója
12.00–12.30 Gerome – francia sanzonok, örökzöld dallamok
12.30–13.00 A Nyírség Tírpák Kulturális Egyesület műsora
13.00–13.40 Nagy Ricsi
13.40–14.10 A Százszorszép Táncsoport és a Kék Nefelejcs Dalkör műsora
14.10–15.00 Cserjési Beatrix (Mandala Dalszínház) és Nevada Feri műsora
15.00–15.30 Eredményhirdetés
15.30–16.00 Az Everdance Táncszínház műsora
16.00–16.30 A Vikár Sándor Zeneiskola növendékeinek műsora
16.30–17.00 A Street Dance School tánciskola műsora
17.00–17.45 **Sztárvendég: Kökény Attila**
18.00 Programzárás



Nyíregyháza
Sóstó, Múzeumfalu
(4431 Sóstófürdő, Tölgyes u. 1.)

További programok:

9.30–	Kispályás labdarúgótorna	10.00–15.00	Egészségügyi szűrések
9.00–18.00	Kaktusz-, méhészeti és ásványkiállítás, -vásár	10.00–14.00	Véradás
9.00–11.00	Kincskereső családi nyereményjáték	12.00–16.00	Lovaglás, szekerezés
9.30–13.00	Főzőverseny	11.00–15.00	Kézműves-foglalkozások
10.00–16.00	Ugrólóvár, légvár		Rendőrségi kutyás és tűzoltó-bemutató
10.00–16.00	Arcfestés		

Pécs

10.30–11.00 Pécsi Vasutas Koncertfúvós Zenekar
11.00–11.10 Megnyitó
11.10–11.50 Dynamite Dudes rockabilly-koncert
12.00–12.40 Szandi
12.50–13.30 Pécs Város Mazsorett Együttese és Tánckara
13.40–14.10 Retró Parti
14.30–15.15 **Sztárvendég: Irigy Hónaljmirigy**
15.20–15.50 A Fordan Táncklub bemutatója
15.50–16.10 A Dombóvári Karatesuli bemutatója
16.10–16.40 Operettvarázs
16.50–17.20 Eredményhirdetés
17.30– Pályabál a Black Cafe zenekarral
22.00 Programzárás



Pécs
PTE Sportközpont
(7622 Pécs, Verseny utca 13.)

További programok:

9.00–15.00	Kispályás labdarúgótorna (férfi, öregfiúk, női)	10.00–17.00	Vattacukor, kürtöskalács, fagy, gyümölcs
9.00–15.00	Sakkverseny (női, férfi, gyermek)	10.00–18.00	Kisvonatozás gyermekeknek
10.00–14.00	Scrabble-bemutató és -játéklehetőség	10.00–18.00	Ugrólóvár, körhinta, óriás labda
10.00–14.00	Rendőrségi bemutató	10.00–18.00	Technikai játékok 0-tól 99 éves korig
10.00–14.30	Főzőverseny	11.00–15.00	Tűzoltóautó-bemutató
10.00–16.00	Kisállat-simogató	11.00–17.00	Wurlitzer – Hans Peter Fischl – adakozási lehetőség
10.00–16.00	Kézműves-foglalkozás gyermekeknek		
10.00–17.00	Egészségügyi sarok	12.00–13.00	Tizenegyesrúgó verseny (gyermek, női)
10.00–17.00	Egészséges életmód és gyógyító eszközök	12.00–16.00	Arcfestés, csillámtetoválás, cukorágyú, óriás buborék
10.00–17.00	Szépségápolás (Avon)		
10.00–17.00	Fazekas kézműves játszóház		

A programváltozás jogát fenntartjuk!

Szeged

10.00–10.30 Újra itt a nyár – interaktív, vidám hangszerez bemutató kicsiknek és nagyoknak
10.30–11.00 Pasenkö bohóc zenés bűvész műsora
11.00–11.30 Ünnepélyes megnyitó
11.30–12.30 Operettgála tánccal fűszerezve
12.30–13.15 A Körösparti Vasutas Koncertfúvós Zenekar koncertje
13.15–13.40 A szegedi Skillful Dance Club hiphop műsora
13.40–14.00 Sportversenyek eredményhirdetése
14.00–14.30 Hevesi Imi bácsi mosolygós gyermek műsora
14.30–15.10 Made in Hungária – slágerek akkoriból...
15.10–15.30 Főzőverseny eredményhirdetése
15.30–16.15 **Sztárvendég: Bódi Gusztai és Margó**
16.15–16.50 A békéscsabai Pole Dream Studio rúdfitness-bemutatója
17.00–18.00 Salamon Magic Show
18.00– Blues B.R.Others Show – az ország egyetlen blues-showja



Szeged
Szegedi Tudományegyetem Sportközpont
(6725 Szeged, Hattyas sor 10.)

További programok:

• Játzópark: óriás csúszda, trambulin, horgászat	• Vonatozás kerti vasúton (10.00–14.00)
• Arcfestés, csillámtetoválás, hennafestés	• Kézi hajtányozás
• Kalandpark: kétszintes játszótér csúszdával, labdatengerrel, bokszsákokkal, függőlabdákkal, bújócskával, függőhíddal, tányérhintával	• Sínfűrészelés
• Logikai játékok, táblajátékok, társasjátékok, óriás játékok	• A szegedi Vasúttörténeti Alapítvány interaktív kiállítása
• Kreatív kézműveskedés	• Terepasztal bemutatása közel 50 folyóméteren
• Bébi játszótér 0-tól 3 éves korig: játszószőnyeg, babfotel, li-bikóka, csúszda, énekek, mondókák	• Véradás
• Lufihajtogatás Pasenkö bohóccal (11.00–13.00)	• Egészségtudatosságot segítő program – egészségügyi mérések a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft.-vel
• Falmászás (14.00–17.00)	• Vásárosok utcája
	• Sport- és főzőverseny

Szolnok

10.00–10.10 Ünnepélyes megnyitó
10.15–10.35 A Dream Dance Mazsorett- és Táncsoport műsora
10.40–10.55 Aerobikbemutató
11.00–11.30 A szolnoki MÁV Férfikórus műsora
11.30–11.50 A Dream Dance Mazsorett- és Táncsoport műsora
11.55–12.15 Akrobatikus táncsoport
12.15–13.00 Ebéd
13.00–14.30 Eredményhirdetés, díjak átadása, tombolasorsolás
15.00–16.00 **Sztárvendég: Vastag Csaba**
16.15–16.55 Budai egyveleg – a Szigligeti Színház zenés előadása
17.00–17.40 Mulatós zene
18.00–20.00 Utcabál a Smart Jazz zenekarral



További programok:

• Három testőr – zenés interaktív mesejáték (11.00–12.00)
• Strand
• A szolnoki MÁV Kórház és Rendelőintézet egészségügyi szűrőprogramja
• Játékváros: légvár, elektromos kisautó, retró autó, kézműves-foglalkozás, társasjáték, ügyességi játékok
• Vasútmódellezők interaktív foglalkozása
• Versenyszámok: kispályás labdarúgás, darts, főzőverseny, rodeóbika

A programváltozás jogát fenntartjuk!

Szolnok
Szolnoki MÁV SE Véső úti sporttelepe
(5000 Szolnok, Véső út 2.)

Programajánló

Vasutasok Széchenyi István Múvelődési Háza, Budapest

Július 4-én 14 órakor kezdődik a veterántalálkozó.
Július 13-án 14 órától döntő lesz a kártyaklubban.
Július 19-én 15 órától rádióamatőr-értekezletet tartanak.

VOKE Egyetértés Múvelődési Központ, Debrecen

Július 11-től szeptember 3-ig tekinthető meg a XXVII. Nemzetközi Vasutas Alkotótábor anyagából rendezett tárlat.

VOKE József Attila Múvelődési Központ, Dunakeszi

Július 5-én 14 órától – Az idősök védelme címmel – a rendőrség tart megelőzési célzatú előadást, nyugdíjasok számára.
Július 19-én 14 órától a Nyugdíjas Kiránduló Klubban az agy karbantartásáról hallhatnak geriátriai előadást az érdeklődők.

VOKE Liszt Ferenc Múvelődési Ház, Hatvan

Július 4-5-én 10-től 18 óráig: Művészeti alkotónapok. Téma: a vasút, az utazás.
Július 20-án, 17 órakor: Esti barangolás. Séta a város kevésbé ismert részeiben, nagyobb stációval a vasútállomáson.

VOKE Vörösmarty Mihály Múvelődési Ház, Miskolc

Július 15-én 9 óra 45 perctől országos, nyílt, hazai hajómodellver-

senyt tartanak a tiszaujvárosi Dísz-tónál, „Vörösmarty Kupa Miskolc” elnevezéssel. A látványos versenyen hajó- és repülőmodelleket is ki lehet próbálni.
Július 17-től 21-ig kreatív-, természet- és vizuális művészeti bentlakásos élménytábor várja a vasutas dolgozók gyermekeit Litkán.

VOKE Kodály Zoltán Múvelődési Ház, Nagykanizsa

Július 18-án 10 órától kezdődik a vasutas júliális gulyásparti.

VOKE Vasutas Múvelődési Ház, Pécs

Július elsején Siklóson lép fel a Pécsi Vasutas Koncertfúvós Zenekar, a múvelődési ház szervezésében.
A Vasutas Borkert és Fröccsoldében egész nyáron tematikus borestekkel várják a látogatókat.

Zuglói Civil Ház

170 éves a Pest-Szolnok vasútvonal. Az évforduló tiszteletére jubileumi tárlat nyílt a Zuglói Civil Házban (1144 Bp., Csertő park 12.) A kiállításon – amely július 24-ig látható – megemlékeznek az idén tizedik évét ünneplő MÁV-START Zrt.-ről, valamint a harminc éves EuroCity-vonatokról is.



Nyugdíjas versmondók vetélkedtek Szegeden



Az 1974-ben alapított Szegedi Vasutas Nyugdíjas Klub tagjai folyamatosan részt vesznek a Vasutas Nyugdíjas Klubok Országos Szövetsége (VNYKOSZ) és a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület (VOKE) programjain, kulturális és közművelődési eseményein. Nem múlik el nőnap, anyák napja, vasutasnap, év végi ünnep, hogy ne köszöntenék egymást verses műsorral az ünnepi alkalmakon. A Szegeden működő klub tagjai ebben az évben – a klub fennállása óta először – elhatározták, hogy meghívásos versmondó

programmal állítanak emléket a kétszáz évvel ezelőtt született Arany Jánosnak. Az április 27-i versenyre nyolcan vállalkoztak. A háromtagú szakértő zsűri döntése alapján a versenyt a Szegedi Nyugdíjas Bibliotéka versmondója, Paja Imréné nyerte. A második helyen – a szintén bibliotékás – Pappné Mészáros Ágnes végzett. A harmadik Örhalmi Sándor, a rendező klub versmondója lett. A jól sikerült eseményt a Szegedi Közeleti Kávéház és a Szeged Város Közösségért Közalapítvány anyagilag is támogatta.

Szentes Bíró Ferenc

Az első vágányra vőlegény érkezett Pécssett

Bizonyára felkapták a fejüket a pécsi pályaudvaron várakozó utasok, amikor május 27-én háromnegyed kettő előtt pár perccel a hangosbemondó a megszokottól eltérő mondatokkal hívta fel a figyelmet a vonat érkezésére. Az első vágányra nem csak a 8902-es Sopron–Pécs járat futott be: a „szerelemvonaton” egy vőlegény is utazott Szentlőrincről a megyeszékhelyre. A peronon gyönyörű hölgyek várakoztak, sorfaluk tölcser alakban nyílt ki a mennyasszony és a vőlegény előtt. A szemtanúk egyöntetű beszámolója szerint „nagy volt a boldogság”. A gratulálók sorából természetesen mi sem szeretnénk kimaradni: a Vasutas Magazin ezúton is sok boldogságot kíván Süveges Brigittának (a Pécsi Területi Gazdasági Szervezet pályavasúti kontrolling szakelőadójának) és Nyári Balázs Jakab TEB felsővezeték-szerelőnek! Éljen az ifjú vasutas pár!



Fejtsd meg!

A helyes megfejtést beküldők között könyvnyereményt sorsolunk ki. A megfejtés beérkezésének határideje: 2017. július 14.
Cím: ujsag@mav.hu; postacím: Vasutas Magazin, 1426 Budapest Pf. 98.

TULLIO AVOLEDO OLASZ ÍRÓ EGYIK GONDOLATA: ELSŐ RÉSZ	PÓK-SZERŰ ELSŐ-KÖDŐ	ZEKÉT, KALAPOT DÍSZÍT	TUDOMÁ- NYOS TETEL	MEGYE, RÖVIDEN	ARRA A HELYRE TUD NÉZNI	A NEON VEGY- JELE	RÓMAI 500-AS	KÉMIAI ELEM	JÓKIVÁN- SÁGOT TOLMA- CSOL	SZÍNÉSZ- NŐ (STANA)	MÉTER	FALU GYŐR MELLETT	... KING COLE; AMERIKAI ENEKES	A SZÉLEIN DRAPP!	ERKÖLC- S-TANI	KATONAI SZÖVET- SÉG	
																	U
TÁRSA, RÖVIDEN				CSAK- HOGY DIVAT- MÁRKA			ATTÓL KEZDVE ESZE- SEDŐ				DOMBRA MEGY HORDÓ NYILÁSA						
BÓTA ...: KAJAKO- ZÓNÓ						FELEJÜK KÖZELÍT PARTIUMI VÁROS							OLASZ SPORTJEL NEHEZ- TEL				
AZ -EN RAG- PÁRJA			FORMA, IDOM KALÓRIA JELE					IGAZSÁG- ISTENNŐ NYELVÉSZ (JÁNOS)					ELŐIDÉZ HELY- SZINT ELHAGYÓ				
BECSMÉREL								PRO ET ... A JÓN- SZIGETEK TAGJA								VÁR KÖZEPE! AJÁN- DÉKOZ	
A GONDOLAT MÁSODIK RÉSZÉ				STANICLI STRAT- FORD FOLYÓJA					JÚLIUST IDEZŐ ÚJHAR- MADKOR								
MENY- ASSZONY					TANZÁNIA FŐVÁROSA BAJT HOZÓ						FÉL VOLT! OLASZ FOLYÓ				DARAB, RÖVIDEN BARANYAI PATAK		
19. SZ.-I FRANCIA ÍRÓ (ÉMILE)				A -VÉ PÁRJA LÁGY HANGSOR		BECÉZETT FEDÓRA ... REID; SZÍNÉSZNŐ				VITRIN LAPJA MOSÓPOR- MÁRKA					AMPER JELE SÉMI NYELV		
KÖZELRE MUTATÓ SZÓ		JEL- MONDAT SZÍNÉSZ- NŐ (LUCY)						FÉNY- KÉPEZ FŐVÁROSI EGYETEM						... FRAN- CISCO DICKENS ÁLNEVE			
LÁSD!, RÖVIDEN								PÉKÁRU BOLT KÖZEPE!			FŐPINCÉR (RÉGIÉS) KIHÍVÓ RÉSZLET!						JÉGTÖMB VÉGE!
SZÉP ...: VÖRÖS- MARTY-MŰ																	
A NÍLUS NÉMET NEVE				HEGY- CSÚCS UGYAN, DEHOGY!					MÉDI ÉS HÉDI TESTVÉRE GAUSS				KENŐ- ANYAG KÉRDŐ- SZÖCSKA				
	D																

Tisztelt Dávid Ilona! ✉

A Közlekedéstudományi Egyesület elnökeként a közelmúltban részt vehettem Szolnokon a Jász-Nagykun-Szolnok megyei és a Bács-Kiskun megyei területei szervezet kibővített vezetői értekezletén. Ezúton fejezem ki őszinte elismerésemet Kondor Balázs forgalmicsomópont-vezető, KTE megyei elnök tevékenységével kapcsolatban. Az elnök úr szakmai beszámolójából, de beszélgetésünk során is tiszteletre méltó hivatástudat érződött szavaiból. A vasút iránti elkötelezettsége, megnyilvánulásaiából érezhető szakmai tudása számomra, de munkatársaim számára is nagy élményt nyújtott. Vasúttörténeti gyűjteménye, a Szolnoki Vasúti Almárium, a nagyszüleink, szüleink korosztálya és fiatal korunk tárgyi emlékeit bemutató kiállításai a vasutas családi kötődéssel rendelkezőknek és a „civileknek” egyaránt nagy élményt jelentenek. Kívánom, hogy fiatal munkatársának elhivatottsága maradjon meg, és kollégája minél tovább szolgálja az Ön által irányított szervezetet és Magyarországot, tevékenységét a vasutas közösség tekintse példaértékűnek!

Üdvözlettel:
Dr. Fónagy János

a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára



Kondor Balázs



**Gyermekvasutasokat avattak
Hűvösvölgyben (cikkünk a 11. oldalon)**