

VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

67. ÉVFOLYAM
2017. október



„Irigy vagyok a magyar vasútra”

Interjú Szentés Józseffel, a CFR Călători vezérigazgatójával

Megszépült a karcagi állomás

Ilyenek vagyunk mi, vasutasok!



Humánvezetőt keresek. Jönnek az interjúra sorban. Onboarding, recruitment, employer, interim, life long learning – mondják fel a leckét. Ötös! – gondolom magamban. De mi is az, amiről nekünk, vasutasoknak beszélnünk kell?

Mi, vasutasok egyre büszkébbek vagyunk arra, hogy itt dolgozhatunk. Én is kihúztam magam az októberi eleji HVG Állásbörzén a megújult standunknál: a fiatalok pont a vasutas munkakörök felismerése játékkal játszottak, az interaktív táblán pedig épp a Keleti pályaudvart rakták ki – mindkét újításunknak szerepe volt abban, hogy a MÁV-csoport elnyerte a Legötletesebb aktivitás díját.

A vasutasok szeretik a szakmájukat. Szeptember 27-i nyílt napunkon több mint hatszáz diák vett részt, és a szakmák szinte versenyeztek, ki tudja jobban bemutatni a saját területét: azt, hogy miként zajlik a forgalomirányítás, mi a vasúti informatika, mit kell tudni a korszerű vasúti járművekről, a pályaépítési technológiáról, és így tovább.

A vasutasok tudják, mi az elkötelezettség. Tisztában vannak azzal, hogy a munkavállalói ajánlási programban olyan becsületes, elkötelezett munkatársakat keresünk, amilyenek ők maguk.

Mi, vasutasok együttműködünk a fiatalokkal. Ahelyett, hogy azt mondanánk: „Mit akar ez a tapasztalatlan kezdő?“, inkább ezt kérdezzük: „Te hogy látod?“ Én magam elmondhatom, hogy mindennap tanulok valamit az új generációtól, teret engedek nekik, és várom az újabb ötleteiket.

A vasutasok mindent megoldanak. Korábban megszerzett tapasztalataikat és ismereteiket hasznosítják, amikor betanítják az új munkatársakat. Ösztönzik őket, hogy minél előbb szerezzék meg a hatósági vizsgát, hiszen anyagi elismerés is jár hozzá.

A vasutasok megmutatják, milyen is itt dolgozni. Nemrég néhány munkaköri filmet készítettünk az álláshirdetéseinkhez, amelyekben a felsővezeték-szerelő, a forgalmi szolgálattevő, a biztosítóberendezési műszerész és tolatásvezető szakmát az érintett területen dolgozó munkatársaink mutatják be. Minden résztvevő örömmel és vidáman vett részt a forgatáson. A filmek a MÁV-csoport Youtube-csatornáján érhetők el – én már számtalanszor végignéztam valamennyit.

A vasút biztonságot nyújt. A középiskolai ösztöndíjprogramtól kezdve az egészségmegőrző programon át a nyugdíjpénztári hozzájárulásig végigkíséri a munkavállaló életét.

A vasút vezetése elkötelezett az iránt, hogy egyre jobb pozíciót szerezzünk a bérezés terén. Nem telik el hét, amikor ne értekezniük valamelyik felső vezetővel arról, hogyan tudnánk még jobban kiegészíteni az alapbéreket. Nincs olyan hét, hogy ne beszéljünk arról, hol lehet javítani az adott hónapban a munkakörülményeken. Nincs olyan hét, amikor az érdekképviselletekkel ne egyeztetnénk arról, milyen juttatásokat tudnánk még adni.

Elkötelezett vagyok az iránt, hogy minden eszközzel jobba tegyem és elismertessem a vasutasok közösségének életét és munkáját! Kérem, tartsanak Önök is velem!

Dorozsmai Éva
humánerőforrás vezérigazgató-helyettes

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: Gaál Péter, Soós Botond
Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Somogyi Marcell, Soós Botond

MÁV CSOPORT

Tied a pálya!



4



12

Tartalomjegyzék

4 INTERJÚ

Interjú Szentcsanak Józseffel, a román személyszállítási társaság, a CFR Călători vezérigazgatójával

7 HÍRVONAL

8 RIPORT

Járműbontó Sátoraljaújhelyen – a Vasutas Magazin a felújított bakdarut is megnézte

12 FRONTVONALBAN

Kiss Franciska jegyvizsgálót MÁV-os kollégák csábították a vasúthoz

14 KÖRNYEZETVÉDELEM

Hulladékgazdálkodás és szelektív gyűjtés

16 KÉPRIPORT

Az utánpótlás nyomában



8



22

18 RIPORT

Szikszó, a legújabb KÖFI-központ

21 BÜSZKESÉGEINK

„Nagy kihívás előtt állunk” – figyelmeztet Vizi Tibor Zsolt igazgató

22 VILÁGUTAZÓ

Mi a hollandok kedvenc beszédtemája?

25 KÖNYVBEMUTATÓ

26 HÍRVILÁG

28 INTERJÚ

Kabdebő Lóránt irodalomtörténész Szabó Lőrinc életművéről és vasúti kötődéseiről

30 PROGRAMAJÁNLÓ

31 POSTAKOCSI

„Irigy vagyok a magyar vasútra”

Interjú Szentes Józseffel, a román személyszállítási társaság, a CFR Călători vezérigazgatójával

„A magyar vasúttársaságnál hosszú távon terveznek, okosan gondolkodnak, s tisztában vannak azzal, hogy kis lépésekkel is messzire lehet jutni” – véli a román személyszállítási vasúttársaság, a CFR Călători vezérigazgatója. Szentes Józsefet a romániai vasutas bérekről, a munkaerő-utánpótlásról és a kínaiak európai térnyeréséről kérdeztük.

Vonattal jött Budapestre?

Nem, autóval. Két kollégával jöttem egy konferenciára. De mielőtt azt kérdeznék, miként lesz így versenyképes a vasút az egyéni autós közlekedéssel szemben, szeretném hangsúlyozni, hogy rengeteget vonatozok. Még a konkurenciánk járataira is felülök – hiszen mindenkitől lehet és kell is tanulni. Hetente többször is utazok, szűrőpróbaszerűen felszállok valamelyik vonatunkra. Arra vagyok kíváncsi, milyen a szolgáltatásunk valódi színvonala. Nemcsak a menetidő tartása vagy az utazási feltételek érdekelnek, hanem az is, hogy miként és milyen körülmények között végzik munkájukat a kollégák: a mozdonyvezetők vagy a jegyvizsgálók.

„12 büfékocsival rendelkezünk, ebből három van közlekedésre alkalmas állapotban. Az utasellátás nálunk is veszteséges.”

Nem azért döntöttek az autó mellett, mert megrettentek attól, hogy a MÁV-START Utasellátó Központjánál esetleg újra sztrájkba lépnek a munkavállalók? Önöknél egyébként hogy működik az utasellátás?

Jelenleg 12 büfékocsival rendelkezünk, ebből mindössze három van közleke-



Fotó: Gaál Péter

désre alkalmas állapotban. Az utasellátás nálunk is veszteséges, pedig mindent megteszünk azért, hogy ez az üzletágunk is nyereséges legyen. Ha szigorúan csak gazdasági alapokon nyújtanánk ezt a szolgáltatást, akkor rendkívül magas árakat kellene kérnünk az utasainktól. Romániában viszont legalább 20 százalékkal alacsonyabb az átlagfizetés a magyarországihoz képest. A Dacia és az Ister nemzetközi gyorsvonatokat mi működtetjük – előbbi Bécsig, utóbbi Budapestig közlekedik. Mindkét járat esetében azt tapasztaljuk, hogy az utasok alig veszik igénybe az étkezőkocsit. Ebben alighanem komoly szerepet játszik az a körülmény, hogy ezek a vonatok éjszaka közlekednek.

Erről is szó volt a MÁV-START vezetőivel folytatott tárgyalásokon?

Természetesen. A MÁV-START is hasonló problémákkal küzd a Corona esetében. Évente többször is egyeztetünk a következő évre meghirdetett menetrendről, de egyik vasúttársaság sem tud és nem is akar beleszólni a másik tevékenységébe. Persze, az minket is érint, ha külföldi partnerünk egy vagy két vagonot kivesz a szerelvényből, viszont olyan jó a kapcsolat a MÁV-START és a CFR Călători között, hogy ez nem okoz problémát a kétoldalú elszámolásokban.

Hogy látja kívülről a magyar vasutat? Irigy vagyok a MÁV-ra és a MÁV-START-ra.

Miért is?

Azért, mert a magyar vasúttársaság által közlekedtetett vonatok évente több mint 80 millió vonatkilométert tesznek meg egy olyan országban, ahol jóval kisebb a vasúthálózat hossza, mint Romániában – arról nem is beszélve, hogy az ország is kisebb. Ehhez képest a CFR Călători járatai évente összesen 53 millió kilométert futnak. Ráadásul a MÁV-START sokkal több utast szállít hozzánk képest, így nagyobb állami támogatásban is részesülhet. Irigy vagyok a magyar állammal kötött, tíz évre szóló pályaműködtetési, illetve személyszállítási közszolgáltatási szerződéseikre is: a költségkiegészítés olyan stabilitást jelent a hosszú távú üzleti tervezésben, amire már nyugodtan lehet építeni. Szintén irigykedve nézem, ahogy sikerült elindítaniuk az IC+ vagonok gyártását. Ez a járműállomány cseréjében eredményezhet majd kiszámíthatóságot. A magyar vasúttársaságnál hosszú távon terveznek, okosan gondolkodnak, és tisztában vannak azzal, hogy kis lépésekkel is messzire lehet jutni.

Mi a helyzet ezen a téren a CFR Călătorinál?

A gyártási kapacitásainkat áruba bocsátották, a járműjavító üzeinket felszámolták vagy magánkézbe adták. Ha újat szeretnénk létrehozni, akkor az most tízszer többbe kerülne, mint amekkora megtakarítást korábban

az értékesítés vagy a leépítés hozott. Aradon egyébként remek vagongyár működik, csak hogy 2011 óta a román állam nem támogatja a CFR Călători járműbeszerzéseit. Így ezen a téren évi 5-600 millió lejes állami elmaradás jött össze (ez forintba átszámítva 33,5 milliárd forintnak felel meg). Bár a CFR Călători az elmúlt három évet pozitív szaldóval zárta, a megtermelt profitot mindaddig nem tudjuk visszaforgatni beruházásokra, fejlesztésekre, amíg nem dolgoztuk le tetemes, 1,8 milli-

„Ha nem fejlesztjük a pályáinkat, Romániának nehéz lesz felzárkóznia Európához.”

árd lejes – körülbelül 120-130 milliárd forintos – adósságunkat. A jelenlegi ütemmel haladva ez minimum 30 évet venne igénybe. Bízunk a felettes szervek szakértelmében, s abban, hogy előbb-utóbb több állami és uniós támogatás jut majd a vasútnak. Románia a stratégiai tervek szerint 49 milliárd eurót szán a közlekedés fejlesztésére a következő években. Ebből az összegből 17 milliárdot kapna a vasút. Ezzel azonban jóval az 50 százalékos európai átlag alatt vagyunk.



Fotó: CFR Călători

Nem igazán indult önöknél zökkenőmentesen az év: kora tavasszal spon-tán sztrájkba kezdtek a kolozsvári vasutasok, ami aztán több nagyváros-ra is áttért. Mióta kinevezték vezérigazgatónak, ez volt a legnagyobb munkabeszüntetés?

Igen, még ha csak néhány óráig is tartott a sztrájk. A gazdasági válság kirobbanásától egészen 2014-ig nem volt fizetés-emelés. Abban a periódusban a szakszervezetek is megértették, hogy egy ideig nem lehet látványos fizetésemelésekben gondolkodni. Én 2014 végén vettem át a CFR Călători vezetését, s bár 2015-ben átlagosan 10, 2016-ban pedig 17,5 százalékos fizetésemelést tudtunk végrehajtani, a 2017-re tervezett 22,5 százalékos emelést kevésnek találták az érdekvédők. A CFR pályafenntartással és -kezeléssel foglalkozó leányvállalata ugyanis nagyobb mértékben tudta növelni a béreket, ezért a CFR Călătorinál a szakszervezet sztrájkjal igyekezett nyomást gyakorolni a vezetésre. Szeretném megjegyezni, hogy 2014-ben bruttó 2445 lej volt cégünknel az átlagfizetés, most 3800 lej környékén (255 ezer forint körül) járunk. Jövőre szeretnénk elérni a 4000 lejt. Romániában a minimálbér 1250 lej, de a CFR Călătorinál a fizetések 1600 lejről (107 ezer forintól) indulnak. Romániában elvileg két év múlva lesz ennyi a hivatalos minimálbér.

Mennyit keresnek önöknél a jegyvizsgálók vagy a mozdonyvezetők?

A mozdonyvezetőknél 4700 lej (315 ezer forint) a bruttó átlagfizetés. Ők egyébként egy rendeletnek köszönhetően jóval magasabb javadalmazásban részesülnek, mint a jegyvizsgálók, holott

Madéfalvától Bukarestig

Szentes József 1965-ben született Madéfalván, ahol sokáig az édesapja volt az állomásfőnök.

1989-ben szerzett mérnöki diplomát Bukarestben, vasúti pályafutása is ebben az évben indult Csíkszeredán, ahol gyakorló mérnökként helyezkedett el. Három év múlva lett állomásfőnök, majd 1993 és 1995 között Sepsiszentgyörgyön töltötte be ugyanezt a posztot. Öt évig a brassói rendező pályaudvarnak volt az állomásfőnöke – ezer ember munkájáért kellett felelnie. Vezette Románia legnagyobb forgalomirányító központját, volt többek között biztonsági igazgató, de igazgató is. A 2000-es évek elején megvált a vasúttól, mint mondja: nem igazán tudta elfogadni az akkori visszaéléseket. (Emlékeztet: a román állami vasúttársaság vezérigazgatója, Mihai Neculaiciu 2000 és 2003 között – beruházás címén – illegálisan hagyott jóvá olyan kifizetéseket, amelyekkel több milliárdos kárt okozott a vállalatnak.) Öt évig egy biztosítónál dolgozott, ahol egészen az igazgatói szintig jutott. 2007-ben tért vissza a vasút világába, a CENAFER oktatási központ brassói kirendeltségéhez, amelyet 2009-től vezetett. 2012 júliusától a CFR Călători üzemvezető igazgatója lett, az ő vezetésével jött létre a MÁV-START-tal kötött, kölcsönös mozdonyhasználati interoperabilitást segítő szerződés, amely ma is érvényben van. 2014-ben megpályázta a CFR Călători vezérigazgatói állását. „Ezernél is többen adtak be pályázatot, az első körben még csak az önéletrajzok alapján válogattak a jelöltek közül. Az utolsó fordulóban viszont már komoly üzleti tervet kellett letenni az asztalra.” Kétéves megbízatását már három alkalommal hosszabbították meg, januárban ér véget az utolsó megbízása. „Sok projektet indítottunk el, ezeket szeretném továbbvinni és lezárni. Ezért, ha ismét meghirdetik a vezérigazgatói állást, újra beadom a jelentkezésemet” – mondja. Mivel kiválasztása szakmai és nem politikai alapon történt, magyar származása semmilyen gondot nem okozott a karrierjében.

Szentes József a bukaresti Torpedo Bucharest Old Boys hokicsapat tagja, hetente kétszer jár edzésre, ami – az ő munkabeosztásához igazodva – 21, illetve 22 órakor szokott kezdődni. Nős, egy gyermeke van, aki a budapesti NKE utolsó éves hallgatója.

a kötelezően elvárt iskolai végzettség mindkét szakmában ugyanaz. Én senkitől sem irigylem azt a pénzt, amiért megdolgozik. Ma egy szomorú sms-sel indult a reggel: 53 éves korában szívinfarktusban meghalt egy mozdonyvezető kollégánk... Ami pedig a jegyzivizsgálókat illeti: ők 3000 lej környékén keresnek, ezért most nekik is megpróbálunk segíteni. Szeretnénk még jobban érdekeltté tenni őket a bliccelés elleni küzdelemben. A vonaton eladott jegyek után eddig 10 százalékos jutalékot kaptak, mi azt szeretnénk, ha ezt sikerülne megháromszorozni.

Mi a helyzet a munkaerő-utánpótlással? A szakszervezetek szerint a vasutasszakma az alacsony fizetések miatt nem igazán vonzó a fiatalok számára Romániában.

A CFR Călătoriánál 13 ezer munkavállaló dolgozik, ebből hatszázan felsőfokú végzettségűek, s 160 mérnökünk van. A szakemberek korábban tényleg a magánszférát részesítették előnyben a vasúttal szemben, ma már ez változóban van, bár a fluktuáció még így is óriási. Idén körülbelül 800 embert veszünk fel, de hatszázan el is fognak menni – nyugdíjba vagy más munkahelyre. A mozdonyvezetők 50-54 éves korukban nyugállományba vonulnak, de a nyugdíj mellett munkát vállalnak más vasúttársaságnál. Amikor vezérigazgató lettem, 49 év volt a mozdonyvezetők átlagéletkora, ezt sikerült 46 évre letornáznia, de az idő telik. 1989-ben, amikor a pályát kezdtem, ahhoz, hogy valaki nemzetközi vonatra kerüljön, legalább 10 évig más munkakörökben (tolatás, teherforgalom stb.), más szakterületeken is kellett dolgoznia. Manapság erre már nincs se idő, se lehetőség: szétváltak az egyes szakterületek, a személyszállításban és az áruszállításban is önálló vasúti társaságok jöttek létre, és mindenki magának képzi a szakembereket. A munkavállalók így sokkal hamarabb kerülnek felelősségteljes munkakörbe. Egy év nyolc hónapos képzés után egy mozdonyvezető akár már gyorsvonatot is vezethet.

Ha már a vasúti magántársaságokat említette: állami háttérű cégeként mennyire tudják felvenni velük a versenyt?

A CFR Călători piaci részesedése a személyszállítás terén jelenleg 85 százalékos. Mellettünk négy magánvasúti vállalkozás jelenti a konkurenciát, de az én felfogásom szerint ezeknek inkább helyettesítő tevékenységet, kiegészítő szolgáltatást kellene nyújtaniuk. Idén várhatóan két új

társaság is megjelenik a pályán. Ezek közül az egyik háttérében az aradi Astra vagongyárat kell keresni, amely komolyabb megrendelések híján most előremennek. Országos szolgáltatóként nehéz dolgunk van a magáncégekkel szemben: mi 20 mozdonyszínt, illetve 24 járműjavító és -karbantartó alegységet üzemeltetünk Romániában. A vasúti magántársaságoknak ebből a szempontból könnyebb dolguk van. Egy adott városban kialakítják a bázisukat, a mozdonyok reggel onnan indulnak és oda térnek vissza, s csak néhány radiáns vonalon közlekednek. Ehhez képest a mi mozdonyunk – mondjuk – elindul Konstancából Temesvárra, majd továbbmegy Kolozsvárra, s szinte az egész országot bejárja.

A járműparkkal hogy állnak?

Hiába van 2238 vagonunk, jó részük életkora már a tervezett működtetési időt is meghaladta. Most 870 kocsi közlekedtetünk, ez fele annak, mint amennyivel Magyarországon a MÁV-START eleget tesz a közszolgáltatási szerződésének. A javításokat saját költségvetésünkből kell megoldanunk, az utóbbi három évben megnégyszerezettük az erre szánt forrásokat, de ez még így is csak 28 százaléka annak az összegnek, ami ahhoz kellene, hogy minden kocsink, mozdonyunk működőképes legyen.

Akkor így már részben érthető, hogy miért „méri években a román vasútnál a késéseket”.

Több mint négyszáz olyan kocsink van, amely akár 200 km/h sebességgel is tudna közlekedni, csak épp nincs erre alkalmas pálya. Egyedül a Bukarest és Kostanca közötti pálya alkalmas a 160 km/h-s közlekedésre. A késések jórészt nem a mi hibáinkból következnek be: mindössze 9-11 százalékuk vezethető vissza járműveink meghibásodására. Mivel nálunk nincs ütemes közlekedés, ha valamelyik vonatunk késik, akkor a csatlakozó jára-

tok bevárják. Inkább újabb késéseket is vállalunk azért, hogy az utolsó vonattal mindenki hazaérjen. Egyesek ezt díjazák, mások viszont nehezményezik. Kétségtelen, hogy Románia nagyon elmaradt a pályafelújítással.

Pedig a MátészalkaLeaks nevű blog szerint a MÁV-nak a román vasutat és a 74 km/h-s átlagsebességét kellene irigyelnie.

A CFR Călători még az 50 km/h-s átlagsebességtől is nagyon messze van, bár a helyzet minden évben javul valamennyit. Viszont ha nem fejlesztjük a pályáinkat, Romániának nehéz lesz felzárkóznia Európához. Gondoljon bele: Bukarestből a magyar–román határig 12 óra 48 percig tart az út vonattal. Ez is oka annak, hogy nehezen tudjuk megtölteni a járatokat, s hogy a nemzetközi vonatok 25-30 százalékos kihasználtsággal közlekednek.

Nyáron arról lehetett olvasni, hogy a román kormányfő Romániát Bulgáriával, Szerbiával és Görögországgal is összekötő, nagy sebességű mágnesvasút létrehozásáról egyeztet a kínai külügyminiszterrel. Hol tartanak a tárgyalások?

Erre a kormány tudna válaszolni. Egy biztos: a kínaiak ugyanúgy megkeresték a magyarokat, mint a románokat. Sőt szerintem Kelet-Közép-Európában mindenkiel tárgyaltak, még a németekkel is üzletelnek. A kínaiak ugyanis harmadikron kínálják az európai sztenderdeknek megfelelő motorvonatokat. Az EU-nak azonban nem lehet érdeke, hogy az uniós pénzeket Európa határain kívülre vigye. Egy-egy beruházásnál viszont a közbeszerzési törvények szerint kell eljárni, s nehéz kizárni egy konkurens céget azon az alapon, hogy nem európai. Ezeket nagyon át kellene gondolni.

Gyüre József



Az utánpótlás-nevelést Romániában sem lehet elég korán kezdeni

Megújult a karcagi állomás épülete



Újabb felújított állomásépületet avattak fel szeptember 18-án, ezúttal Karcagon. A Nagykunság fővárosaként is ismert település vasútállomása immár esztétikus, korszerű környezetben várja az utasokat. A MÁV Zrt. saját forrásból megvalósuló, 310 millió forint értékű beruházásának eredményeként – a vasúti felvételi és kiszolgáló épületek energiahatékonysági és szerkezeti felújítása mellett – a környezet is megszépült.

Dávid Ilonát alelnökké választotta a CER

Alelnökké választotta a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatóját az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége (CER). A szervezet szeptember 25-i gdańki közgyűlésén megválasztott elnökség – amelynek egyedüli női tagja Dávid Ilona – mandátuma 2018–2019-re szól. A MÁV-csoport vezetője 2012 óta vezetőbizottsági tag a CER-nél, és ezt a beosztását megőrzi a következő két évben is.

Dávid Ilona e fontos szakmai pozíciója lehetővé teszi a vállalatcsoport nemzetközi tekintélyének erősítését, a társasági és a magyar vasúti érdekek erőteljes, hangsúlyos képviselését. A vasutakra vonatkozó

A felújítás során megújult a homlokzat, korszerűbbé váltak az utasterek, az utaskiszolgálás, a vasúti infrastruktúra működéséhez szükséges irodák, a technikai helyiségek és az utasinformációs rendszer. Az utasok által használt mosdó korábban különálló épületben volt, a felújítást követően a váróteremből közvetlenül és akadálymentesen megközelíthetővé vált. Az épületek elavult fűtési rendszerének korszerű, energiahatékonysági szempontból a mai kor követelményeinek megfelelő átalakítása szintén a beruházás részeként valósult meg. Az állomásépületek teljes körű vízszigetelési, tetőszerkezeti és épületgépészeti korszerűsítése mellett a felújítás kiterjedt a közvetlen környezetre is. A kivitelezés során az állomás mellett parkot és buszfordulót alakítottak ki, és bővült a kerékpártároló kapacitás is.

A felújított épületek átadási ünnepségén beszédet mondott dr. Fazekas Sándor földművelésügyi miniszter, aki egyben a térség országgyűlési képviselője, Dobos László, Karcag polgármestere és Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója. Az ünnepség utáni állófogadáson Kovács Sándor, a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Közgyűlés elnöke köszöntötte a jelenlévőket.



naprakész információk a kormányzati és a kormányközi tárgyalások során is kamatoztathatók.

A lengyelországi közgyűlésen általános tisztújításra került sor a vezetőbizottságban: elnököt, alelnököket és tagokat választottak. Dávid Ilona alelnökként – megbízás alapján – a CER új elnökét, a svéd Crister Fritzsont helyettesíti majd többek között kiemelt eseményeken, találkozókön. A MÁV-csoport vezetője mellett további három alelnököket választott a közgyűlés: Martin Erdössyt, a szlovák vasúttársaság (ŽSR) vezérigazgatóját, Andreas Matthäit, az osztrák vasúttársaság



(ÖBB) vezérigazgatóját és Oliver Wolffot, a Német Közlekedési Vállalatok Szövetségének (VDV) ügyvezető igazgatóját.

Vasútfejlesztés: 2020-ig 1500 milliárd korszerűsítésre

A Hungrail Magyar Vasúti Egyesület október 3-án rendezte meg a Magyar Vasút 2017 szakmai konferenciát Budapesten. Az eseményen Szijjártó Péter külgazdasági és külügyminiszter elmondta: a kormány 2020-ig 1500 milliárd forintot szán vasúti fejlesztésekre, 900 kilométernyi vasúti pályát korszerűsitenek, 45 ezer férőhelynyi új járműkapacitás jön létre, valamint új szállítási eszközök, vasúti kocsik jelennek meg a magyar vasútvonalakon. Hozzátette: a fejlesztésekkel a hazai villamosított vasútvonalak hossza eléri a 3300 kilométert a következő években. A miniszter szerint a magyar külgazdasági stratégia végrehajtásában meghatározó szerepe van a vasútnak, és kiemelte, hogy a magyar külgaz-

daság 2014 óta minden évben minden rekordot megdöntött, de ezt követniük kell az infrastrukturális fejlesztéseknek is. Ha a vasúti hálózatot nem fejlesztjük, akkor a külgazdasági rekordok elérésének lehetősége is veszélybe kerül – fogalmazott.

Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója, a Hungrail Magyar Vasúti Egyesület elnöke köszöntőjében hangsúlyozta: a vasúti szektor meghatározó szerepének elismerését bizonyítja, hogy a konferencia a Visegrádi Együttműködés (V4) magyar elnökségének egyik hivatalos programja. A magyar elnökség fő céljai közé tartozik az észak-déli közlekedési kapcsolatok erősítése, a vasúti személyszállítás és áru-

fuvarozás versenyképességének javítása – emelte ki.

Homolya Róbert, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára a tervezett fejlesztésekről szólva egyebek mellett elmondta: folyamatban van a budapesti Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vasúti kapcsolatainak megteremtéséhez szükséges beruházás tervezése, várhatóan 2019-ben el lehet indítani a közbeszerzési eljárást, a megvalósításhoz európai uniós forrást keres a kormány.

Külgazdasági és Külügyminisztérium / MTI

A vonat nem megy tovább...

Járműbontó Sátoraljaújhelyen

Télen a fagy, nyáron a hőség teszi próbára a szakikat, a lángvágók azonban megállás nélkül dolgoznak Sátoraljaújhelyen, ahol nemcsak a felújított, 61 éves bakdarut néztük meg, de bepillantást nyerhettünk a járműbontók munkájába is.

Pacsuta János gépészmérnök kollégával autózunk Sátoraljaújhely felé. János egy felújított daru – szakszerűen fogalmazva: vezérgép – miatt ült autótá. Műszaki ellenőrzést és terhelési méréseket akar végezni, hogy kiderítthesse, minden követelménynek eleget tesz-e az 1956-ban készült, és immár megújult, B-250 típusú bakdaru. Nem mellékesen a berendezés épp annyi esztendő, mint három mérnöki diplomával rendelkező munkatársam.

Csak a változás állandó

A mérnök úr a technológia nagy rajongója. Harmincöt évnyi folyamatos MÁV-munkaviszonnal rendelkezik. Jelenleg a MÁV Szolgáltató Központ (SZK) Zrt. munkatársaként járja az országot, hogy ellenőrizze és felügyelje a vasútépítés, illetve a járműbontás és az anyagmozgatás emelőszerkezeit, egyszersmind oktassa és vizsgáztassa a gépkezelőket. Szakmai hitvallása, hogy csak képzett szakemberekkel és kiváló eszközökkel lehet megfelelni az érvényes műszaki előírásoknak



és a biztonságos üzemeltetés feltételeinek. János felesége környezetvédelemmel foglalkozó egyetemi professzor – nem véletlen, hogy fiuk is a természetvédelem területén próbál érvényesülni. Nagyobbik leánya nemrég ment férjhez, logisztikai mérnök. Kisebbik lánya még egyetemista. Nagy a család, nagy tervekkel és még nagyobb ambíciókkal.

„Örömmel utazom, bár nem a daru izgat, hanem a vasúti járműbontó, mert kíváncsi vagyok arra, hogy a csodás Tokaj szomszédságában hogyan működik egy ilyen üzem” – mentegetőzők alkalmi sofőrömnek. 270 kilométer megtétele után érünk célba, Sátoraljaújhelyre, a MÁV SZK Integrált Ellátási Üzletág vasúti járműbontó telepére. Szász Gábor, a 44 esztendő műszaki szakelőadó már vár bennünket. A szakember öt éve vezeti a bontótelepet. Eredeti képesítése autóvilamossági műszerész, vasutas pályafutását 1990. szeptember 24-én, a MÁV Zrt. Osztószertár Főnökségén kezdte. Speciális vasúti szakismereteit újabb és újabb tanfolyamok, képzések révén szerezte meg – a szolgálat mellett. Ez annyira természetes volt a számára, mint az, hogy a nagyapja és az édesapja után maga is vasutas legyen. Szász Gábor az Osztószertár Főnökség alkalmazottjaként először az autószerelő műhelyben, majd a raktárban, később a műszaki és üzemeltetési csoportban dolgozott. Ennek épp 27 éve. Azóta

szorgalmasan elsajátította a szükséges szakmai ismereteket, sőt azt is megtanulta, hogy a vasúttársaságnál egyvalami állandó: a folyamatos változás. Bizonyítja ezt, hogy a szervezeti átalakulások következtében volt már az Anyaggazdálkodási Főnökség, a Területi Logisztikai Központ, a Regionális Logisztikai Központ, majd az Újrahasznosítási Logisztikai Műszaki Szolgáltató Központ munkatársa, egy éve pedig a MÁV SZK Integrált Ellátási Üzletág – Környezetvédelem elnevezésű munkaszervezet alkalmazottja – úgy, hogy közben mindvégig egy telephelyen dolgozott.

Sietnek hajnalban, iparkodnak délután

A vasúti bontóban 18 szorgos szakember elképesztő munkájának lehetek tanúja. Öreg, már fel nem újítható, továbbüzemeltetésre alkalmatlan vasúti kocsit szednek szét. Ördögi ügyességgel és nagy gondossággal csupaszítják le a jármű belsejét. Az üléseket, az ablakokat pillanatok alatt kikapják a helyükről. Aztán következnek a karfák, a fűtő- és hűtőtestek, a kárpitok. Hasonló sorsra jut a műanyag padló, az összes zár, lámpaizzó és lámpabúra. Mindent kisserelnek, ami még újrahasznosítható. Hamar megtelik a konténer, amelyben az apró, amúgy értékes alkatrészek gyűlnek, amelyek innen egyenesen a MÁV javítóműhelyeibe kerülnek, ahol valamennyit minősítenek, felújítják, majd a jelenleg futó

járművek tervszerű karbantartása, javítása során használják fel. A brigád tagjai két művezető irányítása mellett, precíz koreográfia szerint dolgoznak. Nem csoda, harminc-harmincöt éve ez a munkájuk. A szemem láttára, egyetlen felesleges mozdulat nélkül, villámgyorsan végeznek a kiszuperált vasúti kocsival.

Így végzi minden húsz évnél idősebb, felújításra már alkalmatlan vontató- és

vontatott jármű. A megszokott technológia szerint átlagosan két napig tart a „lecsupaszítás”. Ezt követően kezdődik az igazán látványos munkafolyamat: négy szakember lángvágóval esik neki a vasroncsoknak. Kohászok mellett láthatunk hasonló szikrazuhatagot vagy olvadt fémeket. Havonta 12 vasúti jármű fejezi be így a pályafutását a telepen. A brigád tagjai egyetlen műszak alatt végeznek egy kocsi „vágásával”. Az itt dolgozó munkások nem mellékesen egész

évben a szabad ég alatt dolgoznak. Télen a fagy, nyáron a hőség teszi próbára a szakikat. Bár a hőmérő higanyszála idén nyáron gyakran felszaladt 40 fok közelébe, a lángvágók megállás nélkül tüsténkedtek, s a kollégák speciális, tokától bokáig érő, minden követelménynek megfelelő védőfelszerelésekben 60 Celsius-fokot érzékeltek. Félóránkénti pihenő, korlátlanul fogyasztható ásványvíz biztosított számukra némi enyhülést.

Szükség van a veteránokra is

„A sátoraljaújhelyi 61 éves bakdaru felújítására azért volt szükség, mert a csomóponti hegesztési varratokban hajszálrepedések keletkeztek, a talplemezek átrozdásodtak, a darukeréktengelyek siklócsapágyazása megkopott” – magyarázza Pacsuta János, a MÁV Szolgáltató Központ Anyagellátás – Műszaki szolgáltatás részlegének műszaki szakértője. Új daru megrendelése már azért nem lehetséges, mert a daru eredeti gyártója, a MÁVAG Híd- és Darugyár régen megszűnt. Egy új daru megterveztetése és legyártatása pedig minimum a két-háromszorosa lett volna a 14 millió forintos felújítási költségnek. A daru szétszerelését, elszállítását és felújítását – szerződés keretében – az Eco-Cranes Hungary Kft. végezte főt üzemében, a 90 napos határidő szigorú betartásával. A bontás, az elszállítás, a felújítás, a gyártás és az újraszerelés elvégzéséhez 8-10 ember munkájára és összesen 1250 munkaóra volt szükség. A legnagyobb kihívást a Sátoraljaújhely és Fót közötti nagy távolság, illetve az eredeti gyári rajzok hiánya jelentette.

A kft. az ultrahangos repedésvizsgálat után javította a hibás varratokat, cserélte a deformálódott merevítéseket és a korrodált talplemezeket, a siklócsapágyas kerékszekrényt hengergörgőre alakította át, felújította az elektromos emelőberendezést (Demág), és cserélte az emelőkötelet is. A vállalkozás új elektromos kapcsolószekrényt is gyártott, és a kábelezt is teljes körűen megcsinálta. A vezérlőfülke új panelt kapott (joystick-irányítással), a bakdaru kezelőjének munkáját pedig szélesebbésségmérő segíti, amely 50 km/h-s szélnél csak figyelmezteti a szabadteri kötőpályás rakodódaru kezelőjét, 72 km/h felett viszont le is tiltja a munkavégzést. A bakdaru felületét UV-álló festékekkel kezelték, ami négy évig garantáltan megvédi a rozsdásodástól. „Az augusztus elsején újra üzembe helyezett bakdaru természetesen megfelel a hatályos szabványoknak, rendeleteknek, teljesíti az érintésvédelmi és a fővizsgálati jegyzőkönyv előírásait, s nem utolsósorban a terhelésszabványt is kiállta. Jelentem, a 61 éves vezérgép újra a pályán, és rendszeres vizsgálat, karbantartás mellett továbbra is biztonságosan üzemelhet” – teszi hozzá a szakember, aki azt is megjegyzi, hogy hamarosan a másik, a 10-es gyártási számú bakdarut is fel kell majd újítani. „Az is ’56-os veterán, s a vasúti járműbontáshoz arra is szükség van Sátoraljaújhelyen!”



Főbb műszaki adatok:

Típus: B-250
Teherbírás: 5 t
Gyártási éve/száma: 1956/B-250-7.
Fesztáv: 10 m
Emelési magasság: 6,4 m
Keréktáv: 4,6 m
Emelési/süllyesztési sebesség: 8 m/perc
Haladási sebesség: 28 m/perc



A nagy rutinnal rendelkező csapat amúgy két részből áll. Tizenketten MÁV-alkalmazottak, a többiek külsős munkaerő-közvetítő segítségével jutottak ehhez a munkához. Meg is becsülik! Nem csoda, hiszen errefelé a munkalehetőség olyan ritka, mint a fehér holló. A szeszélyes időjárásnak kitett, kemény fizikai munkát végző férfiak közül a vasutas alkalmazottak átlag bruttó 180 ezer, a szakmunkások a minimálbérnek megfelelő 161 ezer, a betanított munkások pedig 127 ezer forintot keresnek. Szerény a fogyasztásuk is. Az otthonról hozott elemózsia is ugyanaz sokszor: szalonna, tepertő, kenőmájás és néha virsli.

A brigád tagjai 40 kilométeres távolságról indulnak munkába, hajnali 4-kor már buszoznak. A nyolc és fél óras műszak végén pedig mindenki

rohan, hogy elérje a hazatartó buszt. Sietnek hajnalban és iparkodnak dél után. Otthon bodzával, zöldséggel, szőlővel bíbelődnek egy kis pluszkereset reményében.

A művezető, Husocski Zoltán 1991 novemberében bontómunkásként kezdett itt dolgozni, aztán tehergépkocsi-vezető lett. 13 éve művezető, 7 éve az országos vasúti jármű-selejtezési bizottság tagja. „Szorgos és ügyes emberekből áll a brigád” – mondja büszkén. „Hosszú évtizedek alatt mindenkiben rögzültek a mozdulatok, de ettől függetlenül is szigorú technológiai utasítások és elvárások szerint, biztonságosan dolgozunk. Rendszeresen az oktatások is, hiszen minden járműtípust más és más előírás szerint bontunk. Ez garantálja a tűz-, a vagyon-, a környezet- és a munkavédelmi kötelezettségek betartását. Az oktatások célja, hogy senki ne felejtse el valamelyik fontos szabályt.” De ez a brigád nem csak dolgozni tud! Legfőbb erényük az összetartás. Vigyáznak egymásra. Nem mellékesen a közösség több tagja szenvedélyes horgász. Ez a hobbi is összehozza és összetartja őket – magyarázza a 43 éves művezető, aki ügyész feleségével most várja második gyermekét – elsőszülött fiuk 4 éves. Husocski Zoltán egyébként évekig néptáncolt: a károlyfalvi német, illetve a sátoraljaújhelyi hagyományörző csoportban is aktív volt. Másik szenvedélye természetesen a horgászat.

Rend és nyugalom

Útban hazafelé arról beszélgetünk a gépész kollégával, hogy milyen szomorú látványt nyújtanak a kibelezett

kocsik és vontatójárművek. Ugyanakkor jó érzés megtapasztalni, hogy sok alkatrész újrahasznosul, s nem tűnik el végleg. Legalább ennyire fontos az is, hogy ez a járműbontó nagyon sokat tesz a környezet védelméért. Itt nem porladnak el az egykori járművek, nem szivárolog ki egyetlen járműből sem az olaj vagy a kenőanyag. Volt idő persze, amikor még álomnak tűnt egy ilyen járműbontó. És olyan idő is volt, amikor egy hasonló ipartelepről mindent kiloptak és értékesítettek azok a munkanélküliek, akiknek ez volt az egyetlen túlélési stratégiájuk. Sátoraljaújhelyen ebből a szempontból is rend van: biztonsági örök és ebek örzik a nyugalmat.



Gépész kollégám, Pacsuta János is elégedett a látottakkal. Az Eco-Cranes Kft. által felújított B-250-es bakdaru kiállta a teherpróbát. A szerkezet tíz perc helyett több mint fél órán át gond, recsenés, kihajlás vagy kilengés nélkül megtartotta a hattonnás terhet. Legalább ekkora eredmény, hogy a daru teljes – gépészeti, elektromos és négy évre szóló felületvédelmi – felújítása tökéletesre sikeredett. Bizonyosságot nyert, hogy a 61 éves szerkezet kora ellenére – a rendszeres időszakos vizsgálatok, karbantartások és a szükséges javítások eredményeként – továbbra is megfelel az érvényes szabványoknak és biztonságtechnikai előírásoknak.

Kép és szöveg: Gaál Péter

Szoros döntő a BGOK vasutas vetélkedőjén



A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ a vasúti tisztképzés elindításának 130. évfordulója alkalmából kétfordulós vasutas szakmai és műveltségi vetélkedőt hirdetett 2017 tavaszán vasutas munkavállalók számára. A vetélkedő a vasúttörténet, a forgalmi ismeretek, az egyéb szakterületi ismeretek (vasútgépészet, pálya, TEB,

személyszállítás stb.) és vasúti oktatás témaköreit ölelte fel.

A versenyre egy írásbeli feladat teljesítésével nevezhettek a háromfős csapatok, a döntőbe az öt legeredményesebb alakulat jutott be, azonban a *Bevell trió* nem tudott részt venni a rendezvényen. A csapatoknak a BGOK képzésfejlesztési szakemberei által összeállított képkirakó, saccoló, képfelismerő, személyszállítási és forgalmi feladatokat kellett megoldaniuk, valamint különböző nehézségű villámkérdéseket választhattak maguknak, illetve ellenfeleiknek. Egy kreatív feladat során pedig egy plakátot és egy félperces tv-reklámot kellett készíteniük a vasutas hivatás népszerűsítésére.

A vetélkedőt végül szoros versenyben a Kiss Franciska, Varga Gábor és Kókai

Károly alkotta *Stephen's sons* nyerte. A második helyen a *Vak vágány* (Farkasné Barta Beáta, Morvai Tamás, Stupek Attila), a harmadikon pedig a *Vonatkerék-pumpálók* (Kovács Attila, Kovácsné Csuti Zsuzsanna, Kovács Tímea) csapata zárt. A negyedik pozíciót a *Nyugati part* (Krizsán Edina, Zoltánné Bogyora Ibolya, Simon Viktor) szerezte meg.

Szöveg és fotó: BGOK



Elindult az INKA Konszolidáció

Tavasszal lezárult az *Infrastruktúra- és gördülőállomány-karbantartó szoftver, valamint IT-alkalmazáskonszolidáció* – közismertebb nevén: INKA – projekt, amelyet a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. konzorciuma valósított meg 100 százalékan európai uniós támogatásból. Az INKA-projekt során a MÁV-csoport négy vállalatánál – a MÁV Zrt.-nél, a MÁV-START Zrt.-nél, a MÁV Szolgáltató Központ (SZK) Zrt.-nél, valamint a MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító (FKG) Kft.-nél – bevezették az SAP integrált vállalatirányítási rendszert, a pályaszakmai feladatok támogatásához az INFRALIFE (ZAK) szakmaspecifikus rendszert, az interfészek kezelésére a TIBCO szoftvert, továbbá a jogosultságkezelés támogatására az IDM alkalmazást.

Ahhoz, hogy ezek a rendszerek és alkalmazások még hatékonyabban beépüljenek a MÁV-csoport szervezeti kultúrájába, szeptember 1-jén elindult az *INKA Konszolidáció* elnevezésű projekt, amelynek megvalósításához ezúttal az érintett cégek maguk biztosítják a szükséges anyagi háttérrel. A 2018. március 31-ig tartó projektet Bádonfainé Szikszay Erzsébet, a MÁV Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettese vezeti.

Az *INKA Konszolidáció* projekt kiemelt céljai:

- az SAP-rendszerhez kapcsolódó munkafolyamatok felülvizsgálata, finomítása és optimalizálása, az alapprojekt zárását követően keletkezett változtatási kérelmek menedzselése;
- a szükséges adattisztítások és adatharmonizálások végrehajtása;
- az INKA jogosultsági rendszer szükség szerinti módosítása az éles üzemi használat tapasztalatai alapján;
- az új működési formának megfelelő szabály- és utasításrendszer kialakítása, egységesítése;
- csoportszinten integrált, üzleti folyamatalapú gondolkodás kialakítása;
- az INKA és az Integrált Humán Információs Rendszer (IHIR) MÁV-HÉV Zrt.-re történő kiterjesztése;
- egységes, csoportszintű tervezési és beszámolási rend kialakítása;
- egységes kontrollingkoncepció alapján új kontrollingrendszer megvalósítása a MÁV pályaműködtetőnél, valamint a MÁV-START-nál;
- az egységesített kontrollingfolyamatokhoz igazodva a jelenlegi licenckiosztás újragondolása,

új licenckonstrukció kidolgozása (Cognos licenckonszolidáció).

Az *INKA Konszolidáció* projektben dolgozó munkatársak mindent megtesznek annak érdekében, hogy az integrált vállalatirányítási rendszer használata és üzemeltetése rutinszerűvé váljon. A cél az, hogy egységes, korszerű, folyamatalapú szabályozás mentén történjen a munkavégzés az érintett területeken, a szükséges adattisztítási feladatok (a műszaki, a gazdasági és az ingatlanos területen) pedig határidőre befejeződjenek. A projektnek az is célja, hogy a kontrolling új, egységes informatikai rendszere biztosítsa a csoportszintű tervezési és beszámolási feladatok ellátását, 2018. január 1-jétől pedig a MÁV-HÉV Zrt. is élesben alkalmazza az INKA-t és az IHIR-t.

Bízunk benne, hogy az INKA keretében bevezetett új rendszerek és munkafolyamatok, valamint az ezek használatához szükséges szemlélet a konszolidációs projekt segítségével még hatékonyabban beépül a MÁV-csoport munkakultúrájába, elősegítve a kollégák munkavégzésének támogatását, ezzel biztosítva a nemzeti vasúttársaság fejlődését, hatékony és eredményes működését.

INKA Konszolidáció projekt

„Ez egy kemény pszichológiai teszt”

A MÁV-csoportnál sok olyan kolléga van, aki szó szerint a frontvonalban végzi munkáját, a jegyvizsgálóknál ez hatványozottan igaz. Feladatuk a felületes szemlélő számára egyszerűnek tűnhet, pedig valójában összetett, érzékeny és kényes munkakörrel van szó. Hálátlan szerep az övék, nem csoda, hogy sokan lemorzsolódnak. Vannak azonban olyanok is, akik kitartanak, sőt nemcsak állják a sarat, hanem a nehézségek ellenére szeretik a hivatásukat, és örömmel állnak szolgálatba nap mint nap. Közéjük tartozik Kiss Franciska, a MÁV-START Zrt. nemzetközi vezető jegyvizsgálója, aki 27 éve a vasúttársaság munkatársa.

A Vasutas Magazin rendszeres olvasói bizonyára már felkészültek a folytatásra: „Igen, ez az első munkahelyem. A családomban mindenki vasutas, nem is volt kérdés, hogy mit választok...” Hát nem, ez most nem az a történet. Kiss Franciska élelmiszer-kereskedőnek tanult, családjában pedig egyetlen vasutas sincs. Az iskolába viszont vonattal ingázott, és a sok utazás során több MÁV-os dolgozóval megismerkedett, akik csábították ugyan a vasúthoz (lám-lám, a fedélzeti munkaerő-toborzás nem is annyira új keletű!), de akkor még kitartott az eredeti elképzelése mellett. A középiskola elvégzése után egy évig dolgozott a szakmájában, élelmiszer-kereskedőként, de nem tudta

megszeretni azt a munkát. „Ott is emberekkel foglalkoztam, de láttam, hogy teljesen máshogy állnak egy bolti eladóhoz, mint egy jegyvizsgálóhoz vagy egy forgalmi szolgálattevőhöz. A vasútnál pozitívabb volt a munkavállalók megítélése. Úgy döntöttem: váltok” – mondja Franciska. Besétált hát a Déli pályaudvarra, megkérdezte, mik a lehetőségek, és – ahogyan ő fogalmaz – ott ragadt.

Kötélidegzet kell a munkához

Érdekes: lehetséges volna, hogy egy jegyvizsgálónak könnyebb dolga van és stresszmentesebb az élete, mint egy ABC-ben dolgozó eladónak? Az ember laikusként, a jegyvizsgálókat érő szóbeli és fizikai támadások híreit hallva nem így gondolná. Néhány deka felvágott csak nem jelent ugyanolyan konfliktusforrást, mint egy jegy nélküli ittas utas, vagy egy órák óta a nyílt pályán veszteglő, utasokkal tömött szerelvény? Nos, azt Franciska is elismeri, hogy sokszor kötélidegzet kell ehhez a munkához: „Vannak lazább napok és vannak keményebbek. Adódhat probléma az utasok vagy a forgalmi helyzet kapcsán is, és van, amikor a kettő együtt jelentkezik: ilyenkor aztán végképp szükség van az önuralomra, arra, hogy az ember ne veszítse el a fejét.” Kolléganőnk a taktikáját is megosztja velünk: „Az utasok akkor a legidegesebbek, ha áll a vonat, de megfelelő tájékoztatással meg lehet nyugtatni őket, legalábbis a többséget. Persze, min-

dig van egy hangadó, ezért először őt kell lecsillapítani, mert az hat a többiekre. Meg kell találni az egyensúlyt, hogy én se boruljak ki és az utasok is lehiggadjanak. Ez egy kemény pszichológiai teszt nap mint nap.”

Hát igen, rendkívül ellentmondásos és hálátlan szerep a jegyvizsgálóké: nekik kell gondoskodniuk arról, hogy csak olyanok üljenek a vonatokon, akik jogszerűen veszik igénybe a vasúti szolgáltatásokat, ugyanakkor az utasok a legtöbbször rajtuk kéri számon, ha ezek színvonala bármilyen okból kifolyólag nem éri el a jogosan elvárt szintet. A MÁV-csoport arcaiként a kalauzoknak türelemmel,



higgadsággal, kulturáltan kell viselniük, hogy gyakran bokszzsáknak nézik őket, akiket nyugodtan lehet püfölni bántó szavakkal és néha sajnos szó szerint is, hibáztatni valós és vélt sérelmekért, akár olyasmiről is, amiről a vasút egyáltalán nem tehet. Szerepük e tekintetben túlmutat az adott szituáció megoldásán: rajtuk is múlik, hogy az utas megérti és elfogadja-e a helyzetet, vagy inkább egy közösségi médiás, dühös hozzászólásban, esetleg valamelyik újságnak címzett olvasói levélben osztja meg elégedetlenségét ország-világgal. Ami pedig a „problémás” utasok együttműködési hajlandóságát illeti, Franciska a MÁV-START által tesztelt testkamerák egyik használójaként úgy véli: a rendszernek egyértelműen van visszatartó ereje. Segítségével ugyanis könnyebben és hamarabb oldódnak meg a konfliktusos helyzetek.

Mindenkinek megterhelő a munkaerőhiány

A kalauzoknak ugyanakkor messze nem „csak ennyiből” áll a munkájuk, vezető jegyvizsgálói beosztásban például vonataterhelési kimutatást is kell készíteniük az adott járat indulása előtt. A szerelvény hosszára, tengelyszámára, indulási és célállomására, valamint egyéb jellemzőire vonatkozó információkat ma már nem papíron, hanem egy

elektronikus felületen rögzítik, a szolgálati okostelefon segítségével. Franciska mutat is egy példát: villámgyorsan, fejből írja be az egyik FLIRT motorvonat tizenkét jegyű azonosítószámát, majd mutatja a további lépéseket. Nem sokkal később megtudom, hogy a parancskönyvet szintén telefonon kapják meg, a jegykiadás és -ellenőrzés a JÉ-rendszerben ugyancsak elektronikusan történik, de a bevételek könyvelése és a szolgálati lap vezetése továbbra is papíralapú. Mint mondja, a telefonos alkalmazásokkal valóban könnyebb lett az életük, és a gépi jegykiadás is sokat fejlődött a rendszer bevezetése óta, a sebességgel és egyes funkciókkal – például a csoportos jegyek kezelésével – azonban még vannak problémák.

A feladat tehát – finoman fogalmazva – nem egyszerű, ráadásul a vezénylés sajátosságai és a túlórák miatt a jegyvizsgálók rendkívül túlterheltek. Egy átlagos munkanap a kötelező pihenőidővel együtt több mint 14 órára is nyúlhat, és akár tíz napot is dolgozhatnak egyhuzamban, a hatodik és a hetedik nap közé beiktatott 24 órás szünettel. Ez önmagában is elég megterhelő, de a munkaerőhiány miatt lényegében mindenkinek muszáj túlórákat vállalnia – Franciska most épp 230 órányi pluszról tart.

Nem minden a pénz

A körülményeket figyelembe véve egyáltalán nem meglepő, hogy nem mindenki tudja vagy akarja ezt a munkát hosszabb távon végezni. „Én sem úgy terveztem, hogy ilyen sokáig itt maradjak. Amikor megszületett a lányom, úgy döntöttem, még nem váltok, mert a vasút biztos munkahely. Később jött a gazdasági válság, akkor azért nem léptem. Most viszont már azt mondom: sajnálnám feladni az itt töltött időt, és nem azért, mert esetleg öregnek érezném magam, hiszen nem így van” – mondja, és az okot is rögtön megvilágítja: „Nagyon megszerettem a munkámat, mert rendkívül változatos, minden nap más és más kihívásokkal kell szembenézni, más és más problémákra kell megoldást találni. Persze a fizetés nem túl magas, és ha most valaki azt mondaná, hogy máshol 40 százalékkal többet kereshetnék, vagy otthon tölthetnék minden ünnepnapot, hétvégét, és nem kellene éjszakáznom, akkor elképzelhető, hogy váltanék. De nem bármi áron. Abba biztos beleörülnék, ha napi nyolc órát kellené ülnöm egy irodában. Még itt, a cégen belül sem szívesen váltanék: csábítanak a Keletbe, hogy menjek át, mert ott vannak nemzetközi fordák is, de nem. A szívem csücske a Déli pályaudvar, és az is marad.”

Kép és szöveg: Soós Botond



Névjegy

Kiss Franciska (45) Somogy megyei születésű, de kamaszkorát Százhalombattán töltötte. Több mint húsz évig Pusztaszabolcsról ingázott Budapestre, ma már a fővárosban él. Elvált, lánya 24 éves. A vasúttársasághoz 1990. szeptember 21-én csatlakozott jegyvizsgálóként, 2008-ban nemzetközi vezető jegyvizsgálói képesítést szerzett. Szabadidejében a pihenés mellett szívesen olvas, és szeret rejtvényt fejteni is.

Hulladékgazdálkodás és szelektív gyűjtés

A MÁV-csoport 154 különböző típusú hulladékot gyűjt szelektíven, ennek több mint a fele veszélyes hulladék. A vasúttársaság hulladékgazdálkodásának eredménye ma már pénzben is kifejezhető.

A környezetvédelmi és hulladékgazdálkodási tevékenység két évtizeddel ezelőtt, 1997–1998-ban kezdődött a nemzeti vasúttársaságnál. Akkor még mindössze három hulladékfajtát (fáradt olaj, szárazelem, akkumulátor) gyűjtöttek. A MÁV-csoport azonban ma már – széles körű tevékenysége miatt – 154 különböző típusú hulladékot gyűjt szelektíven, ebből 85 veszélyes, 69 nem veszélyes hulladéknak minősül. A hulladékok gyűjtése körülbelül 1800 munkahelyi és 21 üzemi gyűjtőhelyen – összesen 533 vasúti telephelyen – zajlik; a munkatársak természetesen a feldolgozásról is gondoskodnak.

A szelektív hulladékgyűjtés és a hulladékgazdálkodás szorosan összetartozik: az egyes hulladék-összetevők anyagfajta szerinti begyűjtése ugyanis fontos részét képezi a hatékony, tudatos és tervszerű hulladékgazdálkodásnak, ami a hulladék keletkezésének megelőzését, megszüntetését, mennyiségének mérséklését, fajtánkénti összegyűjtését, veszélyességének csökkentését, lehetőség szerinti hasznosítását, végső soron pedig ártalmatlanítását, illetve elhelyezését foglalja magában.

Eredetét tekintve a hulladék lehet kommunális vagy termelési. A MÁV-csoport esetében a hulladékok az utóbbi kategóriába sorolhatók. A termelési hulladékok gyártási, karbantartási tevékenység, anyagátalakítási műveletek velejárói, egy részük fenntartás, időszakos üzemleállítás, termékértékesítés során képződő tisztítási maradék. A felsoroltakon túl termelési hulladéknak minősülnek az adminisztratív és szociális létesítmények-



ből, az üzemépületek takarításából, valamint a termelőlétesítmények üzemi közterületeiről származó hulladékok is. A technológiai eljárások során keletkező hulladékokat elkülönítetten, fizikai és kémiai tulajdonságaiknak megfelelő módon gyűjtik. A veszélyes hulladékok gyűjtése jellemzően két fázisban zajlik: a napi hulladékmenyiség gyűjtése (a termelőhelyhez közel) úgynevezett munkahelyi gyűjtőben történik, majd megfelelő, veszélyes áru szállítására is alkalmas csomagolóeszközzel becsomagolva szállítják a legközelebbi üzemi gyűjtőhelyre, ahol a hulladék legfeljebb egy évig tárolható.

A hulladék elszállításáról a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. gondoskodik, a vállalatcsoport hulladékszállításra és -ártalmatlanításra vonatkozó beszerzéseit a MÁV SZK Környezetvédelem és Energia szervezete bonyolítja. A szerződések, megrendelések előkészítése során minden esetben ellenőrzik az átvevő jogosultságát mind a hulladék típusára, mind mennyiségére vonatkozóan. A hulladékok egy részének sorsa már az anyagbeszerzésnél rendeződik: a



jellemzően egyedi intézkedést igénylő és a beszerzett kenőanyagokhoz kapcsolódóan keletkező hulladékok esetében ugyanis az anyagot szállítók feladata a hulladékokról való gondoskodás.

A vasúttársaság hulladékgazdálkodásának eredménye ma már pénzben is kifejezhető, a MÁV ugyanis a felesleges fémhulladékot árveréseken értékesíti (VM 67. évf., áprilisi szám, 27. o.). A bevétel természetesen az államé, de a vasúttársaság is kap némi pénzt a lebonyolításért. Ez azért is fontos, mert a fémhulladékok tárolása komoly problémákat okoz.

*MÁV SZK Zrt. Beszerzési Üzletág,
Környezetvédelem és Energia*



„Kétéltűekkel” bővült a MÁV karbantartó gépparkja



Komoly fejlesztés történt a nemzeti vasúttársaság pálya- és felsővezeték-karbantartási gépparkjában: a nemrég beszerzett kilenc darab Mercedes-Benz Unimog típusú univerzális eszközhordozó tehergépjármű és cserélhető adaptereik – a tervezett műszaki karbantartásokon felül – fontos eszközei lesznek a váratlan események bekövetkezésékor szükséges szakszerű helyreállításnak. Ilyen esetekben ugyanis a gyors hibaelhárításnak komoly szerepe van a menetrendszerű közlekedés mihamarabbi visszaállításában, és így a szolgáltatási színvonal javításában is. A járművekkel a vágányzárak alatt, a karbantar-

tási, helyreállítási munkák során jelentős időmegtakarítás és hatékonyságnövelés érhető el. A karbantartási – esetleg felújítási – munkák során, illetve a baleseteknél, időjárás, vagy egyéb károk helyreállításánál nagy előnyt jelent, hogy a járművek közúton is meg tudják közelíteni a helyszínt, ami vasúton adott esetben hosszabb időt venne igénybe. A Mercedes-Benz Unimog U423-ashoz több cserefelépítmény is kapcsolódik, ezekkel kiegészülve a jármű teljesen egyedivé és multifunkcionálissá válik. Az egyes felépítmények átszerelése rövid időt vesz igénybe, így a munkagépek folyamatosan kihasználtság és gazda-

ságosan üzemeltethetők. Az adapterek lehetővé teszik többek között a sínek csiszolását, a vágányok melletti zöldterületek karbantartását, a gyomirtást, a felsővezeték ellenőrzését, javítását, illetve télen a hóakadályok leküzdését.

Budapest környékén három darab (ebből egy a MÁV-HÉV-nél), Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Szombathely térségében egy-egy, míg országosan, változó munkahelyeken további egy jármű – a MÁV FKG Kft. kezelésében – látja el az üzemi feladatokat. Az újonnan beszerzett eszközök a jelenleg elérhető legmagasabb műszaki színvonalat képviselik. A MÁV kétéltű pályakarbantartó járműveinek köszönhetően várhatóan jelentősen javul a vágányhálózat minősége, a környezet állapota, és csökkenhetnek az üzemeltetési költségek. A beruházás összértéke 3,2 milliárd forint volt, amit a MÁV saját forrásból biztosított.



Tízéves a Záhony-Port Zrt.

A Záhony-Port Zrt. a MÁV keretein belül több évtizedes átrakási, raktározási múlttal rendelkező vasúttársaság, jelenlegi szervezeti formájában tíz éve biztosítja a szabad vasúti árumozgást az ukrán határon. Az évforduló alkalmából rendezett Záhony-Port-napon nemcsak a társaság

kollektívája, hanem a MÁV több felső vezetője, a vállalati partnerek, a hatóságok, hivatalok vezetői is a céggel együtt ünnepeltek. Az eseményen jelen volt többek között Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója, Kovács Imre, az RCH elnök-vezérigazgatója, dr. Erb Szilvia, a Nemzeti Fej-

lesztési Minisztérium főosztályvezetője, de több közéleti személyiség is megtisztelte jelenlétével a rendezvényt, mint ahogy az ukrán és a szlovák vasutak képviselői is. Az ünnepi köszöntőket, beszédeket követően a kiemelkedő munkát végző kollégák kitüntetése következett.

Kitüntetésben részesültek:

Záhony-Port emléklapok és vezérigazgatói dicséret
Pokol Csaba vezénylőtiszt

Vezérigazgató dicséret
Fazekas Gyuláné általános ügyviteli szakelőadó
Szécsi Ferenc általános karbantartó
Dicső Tibor darukötöző
Czérna Attila könnyűgépkészítő
Csorba Albert általános karbantartó
Kapin Zoltán rakodásgépesítési szakelőadó

MÁV Zrt. elismerést kaptak
Gubik László vezérigazgató,
A Vasút Szolgálatáért arany fokozat
Czap András darukezelő,
A Vasút Szolgálatáért ezüst fokozat
Udvari István általános karbantartó,
A Vasút Szolgálatáért bronz fokozat
Koncz Sándorné humánpolitikai vezető,
elnök-vezérigazgatói dicséret



Az utánpótlás nyomában

A MÁV-csoport humánerőforrás-szervezetei külső szervezésű és saját rendezvényeken – állásbörzéken, pályaaorientációs kiállítókon, fesztiválokon – népszerűsítik a nemzeti vasúttársaság állásajánlatait, pályakezdő diplomás programját, szakmai gyakorlati lehetőségeit, felsőoktatási ösztöndíjprogramját, valamint a hazai egyetemekkel kötött együttműködési megállapodásokat és a középfokú oktatási intézményekben elsajátítható, vasúti vonatkozású szakmákat. Képriportunkban az elmúlt időszak legfontosabb eseményeinek fotóiból válogattunk. Szeptember második hetében 47 fővel ismét elindult a MÁV Zrt. utánpótlásprogramja, a frissdiplomások számára meghirdetett pályakezdő diplomás program. A Magyar Vasúttörténeti Parkban 2017. szeptember 27-én rendezték meg a MÁV-csoport nyílt napját, amelyre több mint 600-an – egyetemisták, szakgimnáziumi tanulók, felnőtt kísérők – látogattak el. Az október 4–5-i HVG Állásbörzén bemutatkozott a vasúttársaság új standja, és a Legötletesebb aktivitás kategóriában a MÁV-csoport győztesnek járó elismerést vehetett át a szervezőktől. Október 10–11-én pedig a SzakMázz! Budapest Pályaválasztási Kiállításra került sor, amelyen mozdony-szimulátorral, táblagépes játékokkal és kvízekkel várták a kollégák a zömében 5–7. osztályos tanulókat.

Fotók: Soós Botond





Szikszó, a legújabb KÖFI-központ

Központi forgalomirányítást kapott a 90-es számú, Felsőzsolca és Hidasnémeti közötti nemzetközi fővonal. A pálya itt egyvágányú és villamosított, így értelemszerűen hatékonyabban és átláthatóbban bonyolítható le a vonatközeledés az új irányítórendszer segítségével.

Eddig a fővonal valamennyi állomásán Integra-Domino berendezéssel irányították a forgalmat, a '70-es évek elején azonban még a régi, de jól bevált mechanikus rendszert használták a forgalmiak. Az állomásokon akkor még váltókezelői őrhelyeknél tisztelték a váltókezelőket, a nyílt vonalon sorompókezelő és térközörhelyek előtt lengették sárga zászlóikat a térközörők. A fejlesztések idején aztán korszerűbbek lettek a biztosítóbe-

rendezések, a szintbeli kereszteződésekben automata fény-, illetve fény- és fél-sorompó váltotta fel a teljes csapórudas sorompót. Mára még korszerűbbé vált a vonal forgalomirányítása.

De még ne ugorjunk olyan nagyot előre az időben, nosztalgiazzunk egy kicsit! Nézz el nekem a tisztelt olvasó és vasutas kolléga, ha néhány személyes élménymet elmesélem.

Nos, a szikszói vasútállomás – vagy ahogy a köznyelv nevezi: a nagyállomás – történelmi idők óta megélt. (Van egy másik közeli megállója is a városnak: Szikszó-Vásártér, ezt nevezik a helyiek kisállomásnak.) Annak idején nagy forgalmat bonyolított le a raktári vágányán: a Tüzép, a malom, a helyi és környékbeli

tézesek, állami gazdaságok ontották az áru fuvarozásra feladott termékeket, cukorrépát, kukoricát, búzát, de rendszeres volt az élőállat-feladás is. Két rakodó is volt – az egyik a kistestű állatoknak (sertés, juh), a másik a nagyobbaknak (szarvasmarha, ló). Állt ott egy hatalmas, fából készült raktárpépület is, abban számfejtették az áru fuvarozás díját, és kezelték a beérkezett és a feladott vagonokat. Tonnaszámra jöttek a szénszállítmányok, a cement és az egyéb építőipari termékek. Sajnos ennek ma már se híre, se hamva.

Itt, a szikszói állomáson csapta meg e sorok íróját a mozdony füstje, de nemcsak képletesen. Akkor ugyanis a Miskolc és Hidasnémeti közötti személyvonatokat még a 424-es gőzösök repítették. Mit

repítették! Csak úgy szálltak a gőzös paripák! Történt, hogy 1971 tájékán – amikor én még az általános iskola hetedik osztályában koptattam a padokat és az anyám varrta kék iskolaköpenyemet – erre az állomásra helyezték forgalmi szolgálattevőnek az egyik fiatal rokonomat. Mivel jó szomszédok is voltunk, a vasárnapi ebédet én vittem ki neki a vasútállomásra, amikor szolgálatban volt. Amíg elfogyasztotta a tyúkhúsleves és a vasárnapi rántott csirkét, vagy télen a töltött dagadót, töltött káposztát, nem tehettem mást, mint érdeklődve figyeltem az ott dolgozók munkáját, ami rendkívül megtetszett. A szomszédom – kérésre – pár hét múlva már megengedte, hogy a felügyelete alatt kezeljem a berendezést. Mondanom sem kell, mennyire élveztem. Hamarosan másnak is kellett ebédet szállítanom, ugyanis apámat Miskolcra – saját kérésére – szintén Szikszóra helyezték váltókezelőnek. Az akkori kismotorom, a Babetta ingajaratban közlekedett a házunk és a vasútállomás között, s engem egyre jobban vonzott ez a különös világ, a vasút világa. Akkor döntöttem el, hogy ezt a szép hivatást választom. Immár 40 év távlatából megítélve bebizonyosodott: jól döntöttem, azóta sem bántam meg. De térjünk vissza a mába, hiszen Szikszó állomás szerepe most megint felértékelődött. Ide telepítették ugyanis a vonali KÖFI-rendszer agyát. Immár innen irányítják és szervezik jó felkészültségű vasutasok az ötvenhét kilométeres vonal közlekedését. Öránként, ütemes menetrendben járnak a személyvonatok, s nemzeti közti tehervonatok is szép számban előfordulnak erre felé.

A kivitelezés egy éve kezdődött. Szeptember végére már az illető áramkö-



roket építették az egyes helyszínekre, az adatgyűjtő-vezérlő szekrények is a helyükre kerültek. Aztán következett az adatgyűjtő-távvezérlő szekrények áramkörbe kapcsolása, a D55 típusú biztosítóberendezés kezelőkészülékének átalakítása, valamint a távvezérlők központ telepítése. Az üzemi próbák, a forgalom szabályzó tesztüzem befejezését követően a KÖFI-t a közelmúltban üzembe helyezték. Ennek apropóján Bánkúti Gyulával, a Miskolci Pályavasúti Területi Igazgatóság műszaki igazgatóhelyettesével beszélgettem a korszerűsítésről. Mindenekelőtt az új irányítóberendezés főbb jellemzőire voltam kíváncsi, és arra, hogyan és milyen eszközökkel irányítják a Hidasnémeti és Felsőzsolca közötti vonalszakaszt, a vonalon található öt állomást. „Onga, Halmaj, Forró-Encs és Novajdrány távvezérelt állomás forgalomirányító távvezérlése a Szikszón kialakít-

tott munkahelyről történik” – kezdte az ismertetést Bánkúti Gyula. A beruházás keretében megvalósult az állomási D55 típusú biztosítóberendezések ElpultD55 számítógépes rendszerrel történő felülvezérlése, ami azt jelenti, hogy a felülvezérlés a helyszíneken elhelyezett adatgyűjtők, moduláris rendszerű ipari számítógépek segítségével lehetséges. Ezek kapcsolódnak a D55 típusú jelfogós berendezésekhez. A KÖFI irányítóhelyiségében elhelyezett munkahelyi számítógépek kapcsolódnak az állomási adatgyűjtőkhöz, az állomások biztosítóberendezésének kezelése ezeken keresztül történik. A biztonsági követelményeknek megfelelően a rendszer redundáns, a két független csatornán minden információnak azonosnak kell lennie. A teljes rendszerre jellemző a párhuzamos adatfeldolgozás és a „2-ből 2” biztonsági követelmény. A rendszer eleminek duplikálása miatt a meghibásodás valószínűsége nagyon kicsi.

Mivel már csak Szikszón van állandó szolgálat, s a többi négy állomáson nincs forgalmi személyzet, gondoltak a téli esetleges zord időjárásra is. A vonatforgalom biztonságosabb fenntarthatósága érdekében az állomásokon váltófűtés van. Halmaj, Forró-Encs és Novajdrány állomáson távvezérelt térvilágítást alakítottak ki.

„Szükséges volt a távközlési rendszer megújítása is” – hangsúlyozta a műszaki igazgatóhelyettes. Az állomási utastájékoztató rendszerek és a távközlési-diszpécser-rendszer is korszerűbbé vált. A személyzet nélkül működő állomások részére új, integrált vasúti üzemirányító



Bánkúti Gyula műszaki igazgatóhelyettes

központot terveztek, a Schauer Hungária Kft. által gyártott integrált vasúti kommunikációs rendszer (IRCS, Integrated Railway Communication System) és állomási utastájékoztató berendezések (PIS, Passenger Information System) felhasználásával. A vonalszakaszon telepített IRCS diszpécser és a PIS-GBE (Gépi Bemondó Egység) gépi utastájékoztató rendszerek helyi, távvezérelt és távvezelő üzemmódban működhetnek.

A forgalom irányítása érdekében az állomási berendezésen kívül mozdonyrádió, mobiltelefon, a peronokon perontávbeszélő segíti a szakmai kommunikációt. A távkezelt állomásokon megvalósult a vonatok által vezérelt automata gépi hangos utastájékoztató. Szikszó állomás forgalmi irodát is tartalmazó épületének belső tere átépült, tűz- és vagyonvédelmi, illetve beléptetőrendszert is telepítettek. Ilyen formában kézzelfogható a fejlesztés humán oldala is.

Persze, arra is kíváncsi voltam, hogy – az új helyzetnek megfelelően – hogyan vezényelték át a személyzetet. „Az átmeneti állapot után, április 2-án a Felsőzsolca–Hidasnémeti távvezérelt vonalon ténylegesen is elkezdődött a forgalomszabályozó próbaüzem, amely július elsejéig tartott” – magyarázta Bánkúti Gyula. „Így a négy távvezérelt állomáson az éles üzem indulásával megszűnt a létszám. A kilenc, ideiglenesen a vonalhoz tartozó szolgálattevő munkavállaló visszakerült eredeti szolgálati területére. A fejlesztés hatására

felszabaduló munkaerő a környező állomásokra került. A KÖFI-rendszer jelentős hozadéka, hogy a négy állomás távvezérelt alakításával mintegy húsz fő enyhítheti a régió forgalmi szolgálatában mutatkozó létszámhiányt. A beruházás után lehetőség nyílt három újabb állomáson megszüntetni a forgalmi szolgálattevői munkakört, így az igazgatóság más szolgálati helyein jelentkező létszámhiány is csökkenhetett.”

De mi történik akkor, ha elromlik a berendezés? – vetődött fel bennem a kérdés. „A berendezés üzemzavara esetén a szolgálat lebonyolítására a forgalmi és a vonali végrehajtási utasítás ad támpontot. Amennyiben a meghibásodás forgalmi szolgálattevő rendkívüli jelenlétét igényli, a területi főüzemirányító indokolt esetben jogosult kirendelni a felsőzsolcai külsős forgalmistát Ongára, a szikszói Halmajra, a hidasnémeti Forró-Encsre, illetve Novajidrány állomásra. Ezek a munkatársaink mindegyik helyre érvényes vizsgákkal rendelkeznek. Meghibásodás esetén (a távüzem hozzájárulását követően) a biztosítóberendezés kezelését helyi üzembe veszi a szolgálattevő” – válaszolt kérdéseimre az igazgatóhelyettes.

Az is érdekelt, hogy milyen előnyökkel jár a KÖFI forgalomszervezési és vonatirányítási szempontból. „A projekt fő célja, hogy emelje a vasútvonal műszaki színvonalát, növelje az utasforgalom számára nyújtott szolgáltatások minőségét, valamint a vonal, illetve egyes szakaszainak

átbocsátóképességét. Forgalomszervezés esetében ez azt jelenti, hogy a szikszói állomáson dolgozó forgalomirányító nem csak a Szikszóval szomszédos két állomás között, hanem az egész vonal forgalmát irányítja. Mivel nagyobb területre lát rá, kedvezőbb, pontosabb forgalomszabályozási döntéseket hozhat, ennek köszönhetően nő a vonal átbecsátóképessége és javul a menetrendszerűség. Ugyanakkor kiemelkedő fontosságú, hogy az emberi tévedésekből eredő vasútbiztonsági kockázatok is jelentősen csökkentek, az új rendszer a vasúti közlekedés biztonságát európai szinten képes biztosítani a vonalon” – mondta Bánkúti Gyula.

A fejlesztésre a megrendelő MÁV Zrt. 2015-ben írta ki a pályázatot, a szerződéskötésre 2016. április 14-én került sor. A projekt viszonylag gyorsan valósult meg: a Prolan Irányítástechnikai Kft. és az R-KORD Építőipari Kft. alkotta HIDAS 2015 konzorcium az eredetileg kiírt tizenkét hónapos határidőhöz képest közel négy hónappal korábban, 2016. december 29-én végzett a munkával. A végleges használatbavételi engedélyt a hatóság 2017. június 22-én adta ki. A komoly szakmai teljesítmény eléréséhez a projekt minden résztvevőjének folyamatos és konstruktív együttműködése volt szükség. Az 1,164 milliárd forintos beruházást a MÁV Zrt. saját forrásból finanszírozta.

Kavalecz Imre

Villamosítják a Mezőzombor–Sátoraljaújhely vonalat



A Mezőzombor és Sátoraljaújhely közötti, 46,3 kilométer hosszú vasúti vonalszakaszon megépül a villamos felsővezetéki rendszer a szükséges energiaellátó rendszerrel együtt, és megújul a szerencsi vontatási transzformátorállomás. A felsővezeték kiépítésével párhuzamosan felsővezetéki energia-távvezérlő és helyi távvezérlő berendezés is létesül. Az utaskomfort

növelése érdekében minden állomáson és megállóhelyen korszerű térvilágítást, akusztikus és részben vizuális utastájékoztató berendezéseket telepítenek. Bodrogkeresztúr, Olaszliszka-Tolcsa és Sárospatak állomáson magas utasperonokat, új biztosítóberendezést, a téli közlekedés biztonsága érdekében pedig villamos váltófűtő berendezéseket építenek. Sátoraljaújhelyen szerel-

NIF Zrt.

Fotó: NIF Zrt.

„Nagy kihívás előtt állunk”



A vállalatcsoport menedzmentje az elmúlt hat évben a MÁV 300 milliárdos adósságállományát 60 milliárd forint alá csökkentette, úgy, hogy felelősen gazdálkodott a rá bízott vagyonnal és saját forrásból még fejlesztéseket is végrehajtott. Ez utóbbiakról Vizi Tibor Zsolttal, a MÁV Zrt. beruházáslebonyolító igazgatójával beszélgettünk, aki nem mellékesen az idei Vasutasnapon Közlekedésért érdeméremben részesült.

A vasút esetében kétféle fejlesztésről beszélhetünk: az uniós források felhasználásáért a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., a saját hatáskörben elvégzett beruházások sikeréért viszont a MÁV Beruházás Lebonyolító Igazgatósága felel. Mire fordítjuk a költségvetési pénzeket?

Fejlesztési és felújítási célra a költségterítésből évente mintegy 25-27 milliárd forintnyi állami forrást használhattunk fel. Ez az összeg éppúgy tervezhető, mint a MÁV tulajdonában lévő eszközök értékcsökkenéséből származó, mintegy 3 milliárd forintnyi úgynevezett visszafizetési forrás. Így a MÁV saját hatáskörében a közel 30 milliárd forint 90 százalékát a kincstári eszközök felújítására, 10 százalékát a társaság tulajdonában lévő eszközök fejlesztésére, munkakörülményeket javító beruházásokra, épületek állagmegóvására, hatósági kötelezettségek által előírt közműfejlesztésekre, biztonságtechnikai, tűzvédelmi és informatikai beruházásokra költetheti.

A célszerű pénzfelhasználást korábban a Fejlesztési és Beruházási Főigazgatóság felügyelte. Ma már az ön által vezetett igazgatóság a siker letéteményese. Mi a titka az eredményeknek?

Az ön által említett változás egész pontosan úgy alakította a helyzetünket, hogy a Stratégiai és Fejlesztési főigazgatóság szervezeti egységeként ma a végrehajtásban nagyon fontos szerepünk és felelősségünk van. A prioritások alapján, a MÁV-START Zrt. és a fuvaroztató vállalatok igényeit figyelembe véve hajtunk végre vonali fejlesztéseket például a Dombóvár–Kaposvár, Püspökladány–Biharkeresztes, Sátoraljaújhely–Mezőzombor vonalakon. A beruházások és a felújítások mellett a hálózati szintű, tervezhető karbantartási munkák elvégzése jelent még számunkra feladatot, amelyet részben a MÁV Zrt. leányvállalata, a MÁV FKG Kft. végez el, a magas építmények karbantartására pedig külsős vállalkozóval kötöttünk szerződést. Építész munkatársainknak fontos feladatokat jelentenek az ingatlanfelújításokkal kapcsolatos tennivalók. Korábban a fejlesztési keretnek csupán 50-60 százalékát sikerült felhasználni. Ezen szeretnénk változtatni. Meggyőződésem, hogy a vasutasnap elismerésem annak köszönhető, hogy 2016-ban – a felhasználható keret szinte teljes egészét kiaknázva – javult

szolgáltatásunk színvonala, és javultak a munkahelyi körülmények. A jövőben is erre törekszünk.

A 2020-ig tartó uniós költségvetési ciklus félidejénél járunk, a hátralévő időszakban még milyen fejlesztésekre számíthatunk?

Ahogy említette, az uniós pénzek felhasználója alapvetően a NIF Zrt., de 2012 óta a MÁV Zrt. is igénybe vesz EU-s forrásokat a fejlesztéseikhez. Ezeket a forrásokat 2016. december 31-ig a MÁV Zrt.-n belül egy önálló szervezeti egység kezelte, idén január elsejétől a Működési és Szervezeti Szabályzat módosításával viszont ez a szervezeti egység a Beruházás Lebonyolító Igazgatóságba került, így ma már igazgatóságunk felel a felhasználásukért. A jelenlegi uniós ciklusban jellemzően állomásfejlesztéseket fogunk végrehajtani, de nagy kihívás előtt állunk, mert elkezdjük előkészíteni a Keleti és Nyugati pályaudvarok felújítását. Ennek során összeállítjuk az építési engedélyezési terveket, lefolytatjuk a hatósági eljárásokat, majd elkészítettjük a kiviteli terveket is. Az ütemezés szerint 2021-ban indulhatna a kivitelezés, de természetesen ennek az a feltétele, hogy a szükséges pénz is a rendelkezésünkre álljon.

Gaál Péter



Mi a hollandok kedvenc beszédtemája?



Hollandia: kicsiny, de annál több érdekességet és látnivalót magában rejtő ország. Felfedezésére kitűnő választás a vonat, vasúthálózata ugyanis sűrű, az országban csaknem 2900 km vasútvonal üzemel. Ezért választottam legutóbbi kirándulásom alkalmával a vonatot én is – no meg azért, mert iskolás éveimben, diákként kint tanulva egyszer pórul jártam a buszos szolgáltatással. Bredából a Hogeschool egy másik karának kihelyezett órájára busszal utaztam a szomszédos, alig 30 km-re fekvő Tilburgbe, az út azonban csaknem másfél óráig volt – mondanom sem kell, járatunk hosszan kanyargott minden kis utcácskában. Akkor még nem tudtam, hogy ennek a holland habitus az oka: szeretik nagynak láttatni országukat.

Hollandiában a vonatok a nap minden időszakában ütemes menetrend szerint, kiszámíthatóan, kiemelkedő menetrend-szerűséggel közlekednek, sűrű követési távolsággal, biztosítva a keresztirányú csatlakozásokat. Az amszterdami repülőtérre vezető alagútban például mindössze két perces a követési távolság. Szükség is van erre, hiszen Hollandia Európa legsű-

rűbben lakott országa, jelentős elővárosi utazási igényrel. Szinte bármely városuk elérhető reális idő alatt, így bátran tervezhetünk kirándulást vasúttal.

2007 óta a kicsiny ország nagy sebességű vasútvonallal is rendelkezik, mely Amszterdam és a belga határ között épült ki. Ezen közlekedve a menetidő Amszterdam és Rotterdam között mindössze 35 perc, szemben a korábbi 1 órával, míg Amszterdam és Breda között alig egy óra – a korábbi egy és háromnegyed óra helyett. A holland vasúthálózat szívének az Amszterdam–Rotterdam–Hága–Utrecht gyűrű adja, amelynek egyes szakaszain óránként irányonként tizenkét vonat is közlekedik.

Heringtől a tulipánhagymáig

Szeptember második felében egy hosszú hétvégét tölthettem Hollandiában, Eindhovenből Amszterdamba, majd onnan Hágába vonatoztam, illetve kiruccantam a tengerpartra, Scheveningenbe is. Ha Wizzairrel repülünk Eindhovenbe, rövid buszozás után máris a vasútállomásra érkezünk. Innen Amszterdam kényelmes motorvonatokkal 1 óra 18 perc alatt elérhető. Ha nincs közvetlen vonat pont akkor,

amikor kiérünk az eindhoveni vasútállomásra, akkor sem érdemes várni a következőre, bátran válasszuk – átszállással az Utrecht Centraal állomáson – az InterCityt.

Amszterdamba érkezve a Pierre Cuypers által tervezett központi pályaudvar műemlék épületében találtam magam, mely a maga neogótikus/neoreneszánsz stílusával akár katedrálisra is emlékeztethetne, a vágányok feletti öntöttvas tetőszerkezet azonban valamiért a Nyugati pályaudvar hangulatát idézi a magyar utazóban. Az 1889-ben megnyitott Centraal főpályaudvar nem fejpályaudvarként funkcionál, hanem átmenő forgalmat bonyolít, naponta 250 ezer utast fogadva. Az amszterdami Hollandia második legforgalmasabb vasútállomása – az Utrecht Centraal után –, amely arról is nevezetes, hogy közvetlenül a kikötőnél helyezkedik el, egy mesterséges szigeten; egyik oldalán az Amszterdam tengeri összeköttetését biztosító IJ „folyó”, másik oldalán pedig szinte rögtön a város forgataga fogad minket.

A városi közlekedés a központi pályaudvartól nagyon jó, ide fut be az 51-es, az 53-as és az 54-es számú metróvonal,

de számos villamosvonal és buszjárat is. Amúgy Amszterdamban érdemes nem a városközpontban, hanem kicsit kijebbe, a külső kerületekben vagy a külvárosban található szállodát választani – egyrészt az árak, másrészt a pihenés miatt.

Ahhoz, hogy Amszterdam sokszínűségét és egyediségét megismerhessük, ajánlom, hogy aki ott jár, mindenképp tekintse meg a Rijksmuseumot. Műkincsek, sok szép festmény, delfti porcelánok, régi hajók... A múzeum minden korosztály számára tartogat érdekességet, az eligazodást pedig okostelefonra letölthető applikáció is segíti.

Nem véletlenül nevezik a várost – a sok csatorna miatt – észak Velencéjének, így kirándulásom nem is lehetett volna teljes városnéző hajós program nélkül, de aki a sétát választja, az sem fog csalódní. Megnéztük a Van Gogh Múzeum gyűjteményét; ugyan elég megrendítő, de érdemes megtekinteni Anne Frank házát is. Kedvenc helyem amúgy a Rembrandt tér, ahol rengeteg étterem, bár, pub található, jó időben érdemes a teraszokra kiülve ebédelni, vacsorázni. A téren gyakran találkozhatunk utcai zenészekkel, mutatványosokkal, tűznyelőkkel és egyéb előadóművészekkel – csakúgy, mint a régi városháza előtt, a Dam téren. Sajnos, most nem volt rá idő, de aki több napra megy, ne hagyja ki a Vondelparkot, mely a helyiek és a turisták körében egyaránt népszerű (mellesleg Hollandia leghíresebb parkja). A „muszáj látni” kategóriába sorolom az Albert Cuypot is, mely Európa egyik leghíresebb és legforgalmasabb szabadtéri piaca; ha például ki akarjuk próbálni a holland nyers heringet, nincs is ennél autentikusabb hely. Friss zöldségektől és gyümölcsöktől kezdve a holland sajtokon át mindent megtalálunk (anno a kint töltött szemeszter során fedeztem fel, hogy itt még gyulai kolbász és Pick szalámi is kapható), egészen a ruhákig és a bolhapiaci tárgyakig. Ajándékba szánt tulipánhagymát a Bloemenmarkt-on, azaz a virágpiacon érdemes nézni.

Négy kerékről két kerékre – vagy fordítva

Amszterdam mellett egy teljes napot Hágában és a város tengerpartján töltöttem. Fent van a telefonomon az európai vasúti útvonaltervezésre alkalmas Interrail RailPlanner alkalmazás, szeretem, ezúttal is ezt az applikációt használtam arra, hogy könnyen, gyorsan megnézzem az eljutásokat és a megfelelő vonatot válasszam.

Amszterdamból vonattal Hágába az út alig több mint háromnegyed óra, ké-



nyelmes InterCityvel. A vonatok tiszták, minden szerelvényben található wifi. A holland vasúttársaság számára a megfelelő fedélzeti és állomási szolgáltatások

biztosítása mellett kiemelten fontos az energiafelhasználás csökkentése és a fenntarthatóság biztosítása, éppen ezért az NS (ez a Nederlandse Spoorwegen,

azaz a nemzeti vasúttársaság nevének rövidítése) stratégiai megállapodást kötött az Eneco energiaszolgáltatóval. Hollandiában jó érzéssel tölti el a vonatozót az a tudat, hogy a villamosított vonalakon a vonatok közlekedését a szélmalmok és a tengerparton található szélérőművek által előállított energia biztosítja. A holland vonatok tehát a világon elsőként tértek át a kizárólag szélenergiából nyert árammal való közlekedésre – napi 600 ezer utas a szélenergiának köszönhetően éri el úti célját. Egy szélérőmű egyórás működése egy vonat átlagosan 200 kilométeres távolságra való eljuttatásához biztosít energiát. A holland vasúthálózat 73 százaléka, 2064 kilométer villamosított, már csak a vonatok csekély hányada jár dízelüzemű mellékvonalakon. Az NS azt is célul tűzte ki, hogy 2020-ig egyharmadával csökkentse az egy utaskilométerre eső energiafelhasználást (a 2005-ös értékhez képest).

Tipikus látvány a holland vasútállomások környékén a rengeteg kerékpár, hiszen az emberek túlnyomó többsége így jár munkába, iskolába, esetleg bevásárolni – életkortól függetlenül –, és sokan az állomások mellett álló, P+R rendszerű, nyitott kerékpártárolókban hagyják biciklijüket. Jól szemlélteti a helyzetet az a fejlesztés, amely Utrechtben fog megvalósulni: mivel a pályaudvarra az utasok 40 százaléka kerékpárral érkezik, így az állomásépület alatt fog megépülni a világ legnagyobb, 17 ezer négyzetméter alapterületű kerékpárgarázsa. Ez idén már 6 ezer, jövőre pedig plusz 6,5 ezer kerékpár elhelyezését teszi lehetővé. A delfti állomásnál 5 ezer kerékpár rakható le, Amszterdamban hamarosan 7 ezer, Hágában pedig 8,5 ezer bicikli tárolására alkalmas P+R parkoló épül. (Hollandiában amúgy a lakosság számát meghaladja a kerékpárok száma – statisztikailag 1,3 bicikli jut egy főre. Ennek megfelelően a vonatokon kiválóak a kerékpárszállítási lehetőségek.)

Muszáj, „csippantani”

A Den Haag Centraal vasútállomásról villamossal egyszerűen elérhető a tengerpart. Scheveningen Hollandia legnépszerűbb strandja, tengerparti sétánnyal, sétálóutcával, üzletekkel, éttermekkel, bárokkal, mozival, kaszinóval. Van ugyan olyan ismerősöm, aki szerint Scheveningen túl mesetérkép, ettől függetlenül én imádom a De Pier móló báját az óriáskerékkel, a bungee jumping toronnyal, a streetfood-vendéglátóhelyekkel, fagyizókkal, bárokkal. A sétányon található beachclubok – a Patagonia Beach, az El Niño, a Blue Lagoon vagy a Copacabana – igazi mediterrán hangulatú üdülőhellyé varázsolják a homokos

tengerpartot, pálmafákkal, nyugágyakkal. A kikapcsolódásra számos lehetőség van, a környék egy kellemes sétával vagy kerékpárral is bejárható. Természetesen a tengerben is „megmártóztam”, de csak bozáig – ezen a helyiek jót mosolyogtak, hiszen még ilyenkor is vannak fürdőzők; pedig az Északi-tenger vize nyáron is hideg.

A hosszú hétvége sajnos hamar elrepült. Bár többször voltam már Hollandiában, mindig szívesen térek vissza, és kicsit fáj is a szívem, amikor eljövök onnan. A holland emberek közvetlenek, barátságosak, vidámak, bár magyar szemmel kicsit sajátosak is – ezt köztük élve tapasztaltam meg. Ismerkednénk és szóba elegyednénk a helyiekkel? Ahogy az angoloknál az időjárással biztosan nem lehet mellélőni, a hollandoknál az NS az örök téma. Mindenkinek megvan róla a véleménye, ami nem véletlen, hiszen az NS üzemelteti Európa legzsúfoltabb, legforgalmasabb vasúthálózatát, és a holland ember alapvetően kritikus természetű. Egy átlagos munkanapon az NS több mint egymillió utast szállít, országos szinten napi 5500 járaton.

Hasznos tipp: ha nem FIP-szabadjeggyel utazunk, és nem akarunk zöldfülű turistá-

nak látszani, mindenképpen szerezzünk be egy OV-chipkaartot, amelyre tetszőleges összeg feltölthető. Az OV egyébként az openbaar vervoer (magyarul: tömegközlekedés) rövidítéséből ered. Ez egy elektronikusan feltölthető chipkártya, amelynek segítségével a leutazott kilométerek után fizetünk; vonaton, buszon, villamoson egyaránt felhasználható, tehát a vonatjegy és a helyi közlekedési kártya – egyben – a zsebünkben lehet. Fontos viszont, hogy felszálláskor és leszálláskor ne felejtjük el kártyánkat hozzáéríteni a beléptető kapuhoz vagy a járművön elhelyezett érzékelőhöz, úgy, hogy „csippanjon”, különben pótdíjat kell fizetnünk.

Ja, és ne csodálkozzunk azon, ha a reggeli csúcsforgalomban – a peronon állva, a vonat érkezésekor – a helyiek félrelöknek minket, mert mindenki tolakszik és igyekszik felférni. És azon se lepődjünk meg, ha átesünk az előtérben néhány kerékpáron vagy az emeletes motorvonat folyosójának lépcsőjén ülő embertársunkon, netán szorosan hozzánk simul valaki utazás közben, mert annyira zsúfolt a szerelvény... Ez is Hollandia!

Kép és szöveg: Pákozdy Réka



A Nyugati is álom-vasútállomás



A Nemzetközi Vasútegylet (UIC, Union internationale des chemins de fer) Föld körüli utazás az álmok vasútállomásain (Dream Stations: a Worldwide Odyssey) címmel színes, képes kiadványt jelentetett meg októberben angol és francia nyelven. A kötetet a nemzetközi vasúti szervezet párizsi székházában mutatták be. A könyvben a világ legszebb és leghíresebb vasútállomásait csodálhatjuk meg, köztük a budapesti Nyugati pályaudvart is. A kiadvány különlegessége, hogy a pályaudvarok bemutatásához nél-

külözhetetlen információkat és fotókat az üzemeltető vasúttársaságok szakemberei gyűjtötték össze, illetve készítették. A budapesti pályaudvar történetének ismertetésében a MÁV Zrt. Ingatlanüzemeltető és Magasépítményi Főosztályának, a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Archivumának, valamint a MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóságának munkatársai működtek közre. Az idén 140 éves Nyugatról szóló részeket a könyvben Soós Botond kollégánk, valamint Rizsavi Tamás mozdonyvezető és fotós képei illusztrálják.

Szemed a pályán legyen!

Balázs Géza és Molnár Gergely szerkesztésében jelent meg nemrég a Szemed a pályán legyen! Mozdonyfűstös néprajz című tanulmánykötet a Magyar Szemiotikai Társaság gondozásában. A könyvben található írások a vasúttal kapcsolatos kulturális reflexiók mellett elemzik a vasutasnyelvet, a vasúttal kapcsolatos jeleket, szépirodalmat, karikatúrákat és a vasúti fényképvasdászatot. Az ELTE BTK Néprajzi Intézete gondozásában 2008-ban megjelent, Talpfák című kötet a vasútmegszüntetések társadalmi, néprajzi hatásait tárgyalta, az ehhez szorosan kapcsolódó mostani kötetben olvashatunk általában a vasútantropológiáról és a vasutak jövőjéről

is. A könyv összefoglalót közöl Kecskemét vidékének, illetve Nagyvárad környékének (Partium) vasúthálózatról, de közread vasúti életképeket is: itt a baktérház és a bátaszéki vasutaskirály a főszereplő. A kötet szerzői (Balázs Géza, Bednics Gábor, György Sándor Balázs, Kemecsi Lajos, Máté György, Molnár Gergely, Nagy József, Sári Zolt, Tótfalusi Miklós), „kötőtpályásoknak” vallják magukat, a vasút világának elkötelezett dokumentálói, a vasútnéprajz, vasútantropológia hétköznapi munkásai, akik e téren végzett önzetlen tudományos, társadalmi tevékenységüket tovább kívánják folytatni. (A kiadvány megvásárolható az e-nyelv.hu könyvesboltjában.)



Kalandos életút a vasúttól a hangyameséig



Hogy kerülnek hangyák a MÁV-csoport vállalati lapjába? S mit keres egy volt vasutas a gyermekkórházban? Akik részt vettek szeptember 28-án *A két hangya kalandja* című mesekönyv bemutatóján a Heim Pál Gyermekkórházban, könnyedén tudnak válaszolni e két kérdésre. De a mesekönyv szerzőjének neve alighanem ismerősen cseng a vasutasok körében is:

Vizsy Ferenc 1977-ben a MÁV-nál kezdte pályafutását, s több mint 28 évet töltött a vasúttársaságnál. Volt menetrendszerkesztő, logisztikai igazgató, vasútigazgató, majd személyszállítási főigazgató, 2005-től 2012-ig pedig a saját vállalkozását vezette Érden. Ma Mosonmagyaróváron él és újságíróként dolgozik. 2005-től úzi hivatásszerűen az írást, újságírást. Íróvá válásában az igazi áttörést első novelláskötete jelentette: a Színváltó novellákat 2013 decemberében mutatták be.

Legújabb kiadványának sajtóeseményén a mese gyógyító erejéről beszélgettek a vendégek. A „jószerzői eseményt” Kandász Andrea tévériporter vezette, Lala bohóc (Balogh László) pedig a saját történeteit osztotta meg a közönséggel. A szerző, Vizsy Ferenc a mese keletkezésének kulisszatitkaiba és két főhőse, Fekete Levél és Barna Kéreg kalandjaiba avatta be a hallgatóságot. A könyv illusztrátora, Bodrogi Éva arról beszélt: tanárként tudja, milyen illusztráció tetszik a gyerekeknek, ezért nem szeretett volna „valóságghú ízeltlábuakat”

rajzolni, inkább karakteres, gyermekekre emlékeztető mesefigurák megalkotására törekedett. A Heim Pál Gyermekkórháznak rengeteg adományt ajánlanak fel, de az intézmény menedzsmentje megválogatja, hogy mit fogad el azok közül. „A mi gyerekeink már elektronikus világban nőnek fel, s nem meséken, mint a korábbi nemzedékek. Pedig mesékkal az orvosok is kénytelenek élni, amikor a súlyosan beteg és szorongó gyerekek megnyugtatása érdekében eljátsszák nekik, hogy mi fog történni a műtőben” – mondta Nagy Anikó főigazgató főorvos, aki örömmel vette át az intézménynek szánt köteteket. A mesekönyv megjelenésének fő támogatója, az orvostechnológiai eszközöket gyártó Greiner Bio-One Hungary Kft. ugyanis száz példánnyal támogatja a hazai kórházak gyermekosztályait. De a Vasutas Magazin is kapott néhány tiszteletpéldányt, melyeket a szerző keresztretjvényünk helyes megfejtőinek ajánlott fel. *A két hangya kalandja* a mosonmagyaróvári Hansági Múzeumban kapható, de postai úton is megrendelhető.



Az összeomlás felé halad a horvát vasúttársaság?

Sikertelen volt a horvát állami vasúttársaság átszervezése, így az állam továbbra is kénytelen fizetni a cég veszteségeit, a rossz működtetés miatt viszont soha nem állapítottak meg egyéni felelősséget a vezetők esetében – erre a megállapításra jutottak a horvát közpénzügyi hivatal (Institut za Javne Financije) munkatársai. Anto Bajo és Marko Primorac közösen jegyeztet tanulmánya szerint a vasútcsoport vállalatai az elmúlt tíz évet veszteséggel zárták, ennek nagysága esetenként pedig még az egymilliárd kunát (1 kuna = 41,58 forint) is meghaladta. A szakértők úgy látják: a visszatérő veszteségek legfőbb oka, hogy konkrét és megvalósítható célok helyett a formális-jogi változtatásokra helyezték a hangsúlyt az átszervezések során, amelyeket egyébként az uniós jogszabályok átvétele és a csatlakozási tárgyalások indokoltak. Az átalakítások így érthetően nem érték el a kívánt eredményt 2012 és 2016 között, a cégcsoport likviditása pedig alacsonyabb, mint amilyen az átszervezés előtt volt. A Hrvatske željeznice (HŽ), azaz a horvát vasúttársaság vállalatainak adóssága 2015-ben meghaladta a hatmilliárd

kunát (átszámítva: a 249 milliárd forintot). Bár a horvát vasútállalat a belföldi piac 99 százalékát lefedi, az áruszállítás az elmúlt tíz évben 39 százalékkal, a személyforgalom pedig 2010 és 2012 között 40 százalékkal esett vissza. (Ugyanekkor törölték el egyébként a kedvezményes utazási lehetőségeket, illetve szüntették meg az ingyenes jegyeket a diákok és a szociálisan rászorulóknak esetében.) A HŽ 2006 és 2015 között 8,7 milliárd kuna (361 milliárd forint) uniós és hazai támogatásban része-

sült, az állam 2000 és 2015 között 12,64 milliárd kunára vállalt állami garanciát (ez 525 milliárd forintnak felel meg), amelyet pénzügyi konszolidációra, modernizációra, különféle befektetési projektekre és tanulmányokra költött a vállalat. A vasúttársaság kötelezettségei 2005 és 2015 között 8,4 milliárd kunával – Horvátország bruttó hazai össztermékének (GDP) 1,3 százalékával – növelték az államadósságot.

Forrás: MTI/www.if.hr



Balul sikerült felújítás Romániában



Támadások keresztüzébe került Ražvan Cuc román közlekedési miniszter, miu-

tán augusztusban részt vett az Osztrák-Magyar Monarchia idején megépített 21 kilométeres erdélyi vasúti pálya helyreállításának ünnepélyes avatóján. A korszerűsítés ellenére ugyanis a vonatok mindössze 35 kilométer/órás sebességgel közlekedhetnek az adott szakaszon, amely Kisilvát (Ilva Mică) és Óradnát (Rodna Veche) köti össze az erdélyi Beszterce-Naszód megyében. A két település közti távolságot a Kék Nyílnek nevezett motorvonat 49 perc alatt teszi meg, emiatt a romániai nagyberuházásokat nyomon követő Pro Infrastruktúra Egyesület felháborodásának adott hangot a Facebookon. A civil szervezet abszurdnak nevezte, hogy míg 1939-ben ezt a távolságot 37 perc alatt tették meg a vonatok, most ugyanehhez 49 percre van szükségük. Az egyesület szerint mindez jól mutatja, milyen a műszaki színvona-

la a pályának, melyen nem melleleg négy éve szűnt meg a vonatközlekedés, a „vonal pokoli állapota” miatt, a magáncég ugyanis a veszteséges üzemeltetés miatt felhagyott a járatok működtetésével. Az esettel több román napilap is foglalkozott, megemlítve, hogy a szóban forgó vasutat még a magyarok építették 130 évvel ezelőtt. Fontos volt ugyanis, hogy az akkor bányatelepülésnek számító Óradna be legyen kötve a vasúti hálózatba. Románia a 2014–2020-as uniós költségvetési ciklus 6,94 milliárd eurós pénzügyi keretéből még egyetlen eurót sem tudott lehívni infrastrukturális nagyberuházásokra, mert nem sikerült akkreditáltatnia irányító hatóságát Brüsszelben.

Forrás: MTI/FB
Fotó: Ražvan Cuc



Útnak nézte a vasúti pályát egy idős autós Japánban

Országútnak nézett egy vasúti pályát egy idős autóvezető Japánban, Hokkaidó szigetén. A 83 éves bácsi több mint egy kilométert tett meg a síneken, és csak a második kereszteződésnél akadt el. Egy arra járó nőnek köszönhető, hogy

nem történt tragédia. A hölgy ugyanis észrevette az elakadt gépjárművet, és az állomáson megnyomta a vészjelző gombot (a japán vasútállomások este hat óra után többnyire személyzet nélkül működnek). Így az autó nyomában

haladó tehervonatot még időben leállította az automata biztonsági rendszer. Az eset következtében több gyorsvonat is késett, egy helyi járatot pedig törölni kellett.

Forrás: MTI

Az Európai Bizottság kibővítené az utasok jogait



Az Európai Bizottság szeptember végén javaslatokat terjesztett elő a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogaira vonatkozó európai szabályok aktualizálására. A javaslatok célja, hogy az egységesített uniós jogszabályok nagyobb védelmet nyújtsanak késések, járatrörlések és hátrányos megkülönböztetés esetén. Garantálni szeretné az utasok megfelelő tájékoztatását, valamint jelentősen javítaná a fogyatékkal élő vagy csökkent mozgásképességű utasok jogait (többek között a mozgást segítő eszközök elveszéséért vagy javi-

tásáért járó teljes kártérítés érvényesítését). A bizottság szeretné elérni, hogy a távolsági belföldi és a határon átnyúló városi, külvárosi és regionális szolgáltatásokat a továbbiakban ne lehessen mentesíteni az utasok jogaira vonatkozó szabályok alól. Jelenleg mindössze öt tagállam alkalmazza teljes mértékben a szabályokat, míg más tagállamok különböző mértékű mentességet vezettek be – jelentős mértékben megfosztva ezáltal az utasokat jogaiktól. A bizottság szerint például az utasok jogaival kapcsolatos tájékoztatást a jegyre kellene nyomtat-

ni, az összekapcsolt szolgáltatásokat külön menetjeggyel használó utasokat pedig tájékoztatni kell arról, hogy jogaik – csatlakozó járatok késése esetén – az egész útra vagy csak az egyes szakaszokra vonatkoznak-e. Az EB egyértelmű határidőket és eljárási rendet rögzítené a panaszkezelésre vonatkozóan, valamint konkrétan meghatározná az utasok jogainak alkalmazásáért és érvényesítéséért felelős nemzeti hatóságok felelősségi és hatáskörét.

Forrás: MTI

Egyesíti vasúti üzletágait az Alstom és a Siemens



Az európai vasútipar jövője szempontjából rendkívüli fontosságú sajtótájékoztatónak adott otthont szeptember 27-én a párizsi L'Hôtel des Arts et Métiers. A szálloda konferenciaterme zsúfolásig megtelt újságírókkal, de világszerte is sokan követtek élőben – az online közvetítésnek köszönhetően – a német Siemens AG és a francia Alstom SA vezérigazgatójának közös bejelentését a két vállalat vasútgépészeti üzletágának egyesítéséről. Az idei legnagyobb európai cégfúzió célja, hogy a Siemens Alstom néven létrejövő új társaság fel tudja venni a versenyt a világpiac elsőszámú vasútipari szereplőjével, a kínai állam tulajdonában lévő China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) vállalattal. A felek által aláírt megállapodás szerint a közös cégben a Siemens tulajdoni részesedése a következő négy évben nem haladhatja

meg az 50,5 százalékot, a vezérigazgatót viszont az Alstom adja, Henri Poupart-Lafarge személyében, aki a folytonosságot lesz hivatott megtestesíteni a közös vállalat élén. (A cégcsoport igazgatósága egyébként 11 tagból fog állni, ezek közül hat igazgatói posztra a Siemens jogosult majd jelöltet kinevezni, négy igazgatót viszont mindkét anyavállalattól független lesz.) A keretmegállapodás a szervezeti felépítésre és a foglalkoztatásra vonatkozó kikötéseket és garanciákat is tartalmaz.

A két óriásvállalat „frigyét” egyébként egyhangúlag támogatták a részvényesek, még az Alstom egyik fő részvényese, a 20 százalékos tulajdonrészrel bíró – az építőiparban, az ingatlanfejlesztésben, a médiában és a távközlésben is érdekelt – Bouygues-csoport felügyelőbizottsága is.

A tranzakció azonban várhatóan csak a jövő év végén, a szükséges versenyhatósági engedélyek megszerzése után zárulhat le.

A vasút-technológiai fúzió nagy sebességű szerelvények – a francia TGV és a német ICE – gyártását egyesíti egyéb vasúti jelzéstéchnológiai és pályaeépítési üzletágakkal. Az összevonas előtt álló üzletágak egyesített árbevétele 15,3 milliárd euró (közel 4750 milliárd forint), adózás előtti eredménye 1,2 milliárd euró (több mint 370 milliárd forint). Az egyesülés összesen 62 ezer munkavállalót érint (az Alstomnál dolgozók 28, a Siemens munkavállalóinak 39 százalékát). Az új vállalat székhelye a francia fővárosban lesz, itt lesz a vasútiszerelvény-gyártás központja is, a vasúti jelzéstéchnológiai üzletág központja viszont Berlinben marad. Az egyesült társaság részvényei a párizsi börzén forognak majd. (A tőzsdei befektetők jól fogadták az egyesülés hírért: az Alstom papírjai 6, a Siemensé 2 százalékos erősödéssel reagáltak a bejelentésre.)

Ágazati elemzők szerint az európai vasúti vállalat még így is el fog törpülni a kínai óriáscég mellett, a CRRC – 35 milliárd dolláros (9100 milliárd forintnak megfelelő) forgalmával – ugyanis nagyobb, mint a Siemens, az Alstom, valamint a kanadai Bombardier vasúti üzletága együttvéve. A több mint 175 ezer munkavállalót foglalkoztató CRRC pedig egyre több földrészen és országban veti meg a lábát: már nemcsak Ázsiában, de Amerikában és Európában is komoly megrendelésekhez jut, és a globális piac 15 százalékára tart igényt.

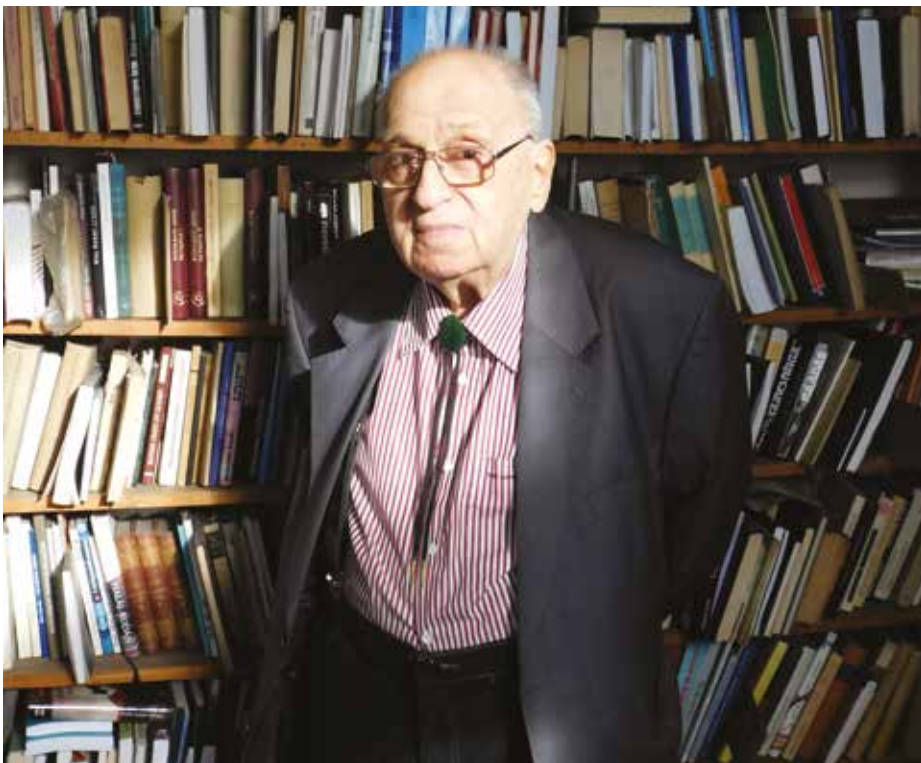
Forrás: MTI; www.alstom.com

„Verseket súgott a részeg iram...”

Hatvan évvel ezelőtt halt meg Szabó Lőrinc. A mozdonyvezető fiából a 20. század magyar irodalmának egyik legfontosabb alakjává nőtt költőről és életműve vasúti kötődéseiről Kabdebó Lóránt irodalomtörténésszel beszélgettünk.

„Messziről hallottuk a vasutat: / görgő robaj, fütty, mozdonydohogás, / ott dolgozott az apám...” – írja Szabó Lőrinc, életének első éveit megidéző, Ezerkilencszáz című versében. Hogy került a költő édesapja a vasúthoz; hogy lett mozdonyvezető a Bethlen Gábertől nemességet nyert gáborjáni Szabók, földbirtokosok, jegyzők, papok utódából?

Meggyűlt a baja a latin nyelvvel, ezért ki-maradt a gimnázium negyedik osztályából, és kétkezi munkából élt. Ahogy Szabó Lőrinc írja, Apám című versében: „kovácsnak ment; s malomhoz; azután / a vasutra fűtőnek”. Ugyanakkor 1900-ban, mikor kisebbik fia Miskolcon meglátta a napvilágot, már mozdonyvezetőként dolgozott, ami elit szakmának számított (sőt mint tudjuk, a MÁV nyugdíjat is biztosító állásaiba eleve nehezen lehetett bejutni). A költő szülőháza – az akkori Újvilág utcában – közel volt a vasúthoz, hiszen bármikor jöhetett az értesítő, hogy új fordába kell menni, vinni kell a nagy füstös mozdonyt, legtöbbször a nagy iparvidék városai (Losonc, Fülek, Salgótarján, vagy ahogy Miskolcon tréfásan rövidítették: L–F–S) felé. A környezethez képest nem éltek rosszul (hogy mást ne mondjak,



Kabdebó Lóránt, Szabó Lőrinc életművének legjobb ismerője. (Az irodalomtörténész tavaly novemberi számunkban mesélt vasutas kötődéseiről és élményeiről.)

mindig volt cselédjük), de a szomszédos kocsmá, a zajos környék miatt nem volt biztosított a nyugodt pihenés, és az apa nem tudott megbékülni a rendszertelen, hektikus időbeosztással; rosszkedve, komorsága az egész családra rátelepedett. Rádásul a családfő szolgálati helye is sűrűn változott. A Sárospatakon őrzött református egyhá-

ziadó-könyvekből visszakövethető, hogy mikor merre laktak: a kis Lőrinc két-három éves volt, mikor Balassagyarmatra kerültek, aztán újra a borsodi megyeszékhely következett (Miskolcon belül többször is költöztek), majd megint a nógrádi kisváros. Az egykori miskolci lakásokat ma már hiába keressük: ahogy a város alakult, változott, mindegyik eltűnt. A szülőházat még láttam, akkor dózerolták le, mikor elkerültem Miskolcra, de megkértem egy kolléganőmet, hogy fényképezze le, így a múzeumban szerencsére a mai napig megnézhető, hogy milyen volt az épület, és a bontásról is van egy fotósorozat. Az egykori Újvilág utca helyén ma a Vörösmarty Mihály utcai lakótelep áll, a panelházak tövében bújik meg a Szabó Lőrinc Kéttannyelvű Általános Iskola és a költőről elnevezett sétány – az emléket megörökítő táblával. A Szabó familia egyébként 1909-ben került Miskolcra Debrecenbe, mikor az apának sikerült áttetnie magát szűkebb pátriájába, ahová – anyja és testvérei közelébe – régóta vágyott.

A költözésre az is ösztökélhette őket, hogy Szabó Lőrinc fivére akkor már évek óta a civis városban élt.

Igen, az apai nagymamával, akinek az idő-



Szabó Lőrinc (1900–1957) költő, műfordító, a Nyugat második nemzedékének tagja. Ady, Babits, Baudelaire, Verlaine igézetében kezdte pályáját; először műfordításaival hívta fel magára a figyelmet. Első verseskönyve, a Föld, erdő, Isten 1922-ben jelent meg; ezt követő fontosabb kötetei: Kalibán! (1923), Fény, fény, fény (1926), A Sántán műremekei (1926), Te meg a világ (1932), Különbéke (1936), Harc az ünnepért (1938), Tücsökzene (1947), A huszonhatodik év (1957). A Baumgarten-díjat háromszor vehette át (1932, 1937, 1944); a Kossuth-díjat halála előtt, 1957-ben kapta meg.

sebb fiúnoka, Zoltán volt a kedvence. A báty nem csak a család szemében testesítette meg az „úrfiú” mintaképét, de – egy ideig, bizonyos dolgokban – öccse szemében is ő volt a példa, az ő véleménye volt a meghatározó. A költő első néhány versét – melyeket tizenhárom-tizennégy évesen, Debrecen felé utazva, a vonaton írt – bátyja leszólta; Lőrincnek egy időre el is ment a kedve a versírástól. Ahogy A megjegyzett ütem című versben olvashatjuk: „Otthon Zoli azt mondta: marhaság! / Így aztán eldobtam a verseket, / felejtettem a kísérletemet, / s csak azt jegyeztem meg, hogy az ütem, / ha akarom, ott van a nyelvemen.” Bizonyos szempontból ugyanakkor az öcs is hatott a bátyra; a költői életmű legalábbis egyértelműen foglalkoztatta Zoltánt: Lőrinc halála után ő kezdte megfejteni és gyorsírásból gépirásba áttenni Lőrinc kései verseit és jegyzeteit – ő ugyanis még ugyanúgy a régi, Gabelsberger–Markovits-féle gyorsírást tanulta, mint fivére. Talán az is az öcs hatásának tudható be, hogy az idősebb fiú feleségül vette Mikes Margitot, aki Szabó Lőrincné húga, egyszersmind a nagy tekintélyű író és szerkesztő, Mikes Lajos középso lány volt. A házasságnak azonban hamar vége lett, Zoltán visszament szülővárosába,

Miskolcra, és belépett a Magyar Államvasutakhoz. A család szemszögéből nézve Zoltán életében talán egyedül első házassága számított „formabontónak”, másodszor azonban egy MÁV-műhelyfőnök lányát vette feleségül, és a pesti művész- és sajtóvilágtól távol, vasúti főmérnökként dolgozott, így az ő tisztességes polgári egzisztenciája lett a „mérce”, amelyhez Lőrinc hullámvölgyekkel teli, bizonytalan életét mérték.

Pedig a fiatal költő próbálta követni bátyját a mérnöki pályán...

Valóban, Lőrinc maga írja, hogy az érettségi után, Budapestre kerülve, azért döntött a Műegyetem gépészmérnöki karán való továbbtanulás mellett, mert Zoltán oda járt. (Érdekesség, hogy 1918 novemberében, mikor a költő egyetlen bőrönddel, pénz és kapcsolatok nélkül megérkezett a forrongó fővárosba, a Rottenbiller utcai Mozdonyfűtők Otthonában adtak neki szállást, méghozzá a nagy, zöldposztos elnökségi asztalon.)

A rövid műegyetemi kitérő után hamar átiratkozott a bölcsészkarra – a technika, a gépek azonban haláláig vonzották, érdekelték.

„Állat a vas, élet a láng / és istenek a gépek... / Ötéves voltam, s felemelt / s a tűszekrény elé tett // az apám, ahol dolgozott, / maga mellé, a mozdony / sátrába, s én úgy álltam ott, / mint túlvilági poszton” – írta a Gépek című versben, és a vasút szeretetét, azt a csodálatot, ahogy a vonatokat nézte, felnőttként is megőrizte: még huszonévesként is felkérdezkedett néha a mozdonyvezető mellé, a vezérállásba. Vonzotta az utazás, a sebesség, a Műegyetem előtt egyszer, teljesen öletszerűen, felszállt egy hidrolánra is – sőt a nagy kalandról, amit a repülés jelentett neki, kilencféle verset írt –, de alapvető, és élete végéig meghatározó élménye a vasút maradt: előbb apjának köszönhetően, majd saját jogán, újságíróként is szabadjeggyel utazhatott a vonaton. Ez neki olyan gyakori és természetes dolog volt, mint nekem mondjuk az, hogy felszállok a villamosra. Régi, jó szokása szerint mindig beszerezte az aktuális menetrendet, még az utolsó években is sokat utazott, elsősorban a Balaton körül futó vonalakon – a Káprázat című, kései ciklus Vonaton című verse például egy alsóörsi élményt örökít meg.

Apjával a '20-as években eltávolodtak egymástól; idősebb Szabó Lőrinc olvashatta még a róla és a hozzá kapcsolódó vasúti élményekről szóló, szeretettel emlékező verseket, melyek a Tücsökzene-kötetben jelentek meg?

1944–45, a „Rettenetes Év” megpróbáltatá-

sai összebékítették őket, és a költő még fel tudta olvasni a kiadás előtt álló könyv darabjait – köztük a Mozdonyon, az Apám a gépen, a Vasbika, A kisvonat, A vasúti tavak vagy a Délutáni gyors címűekkel – az öreg mozdonyvezetőnek, aki nagyra értékelte a művet és azt, hogy családjuk, közös történeteik Lőrinc versein keresztül a magyar irodalom részévé váltak. A kötet megjelenését azonban már nem érthette meg: 1946. augusztus 11-én váratlanul meghalt. A fiú alig tíz évvel élte túl apját. A háború és az '50-es évek, hányatott sorsa, huszonöt éven át titkolt szerelmének öngyilkossága nem csak lelkileg rendítették meg a költőt: 1951-ben érte az első szívroham, három év múlva a második, majd áttétes tüdőrákot diagnosztizáltak szervezetében. 1957. október 3-án hunyt el.

Szöveg: Somogyi Marcell

Kép: krk.szabolorinc.hu / Somogyi Marcell

Az első vers

Első versem egy nyári napon írtam, a hortobágyi vonaton. Magam voltam. Dél. Tücsök. Vad meleg. Durúsoltak, álltak a kerekek. Vártunk. Döcögünk. Ett az unalom. Ohatnál végigdőltem a padon, úgy kábított már a tücsökzene meg a sinek egyhangú üteme. Így lesz ez Balmazig, Debrecenig? Ásítóztam. Dúdoltam valamit, valami zsongót: zsongott, kattogott vonat és világ. S egyszer csak, ahogy rakosgattam a ringó szavakat, rímbe kattant bennem két gondolat. Ez felébresztett, mint valami vicc. Vers? Nagyot néztem. Hogy is volt csak? Így?

Egész jó játék. De fog menni? Ment!... Felrisszúlva értem el Debrecen.

Utazni!

Utazni! El! El! Csak úgy, céltalan! Verseket súgott a részeg iram... „Szállok!”... Leengedtem az ablakot, s míg sín s kerék szédülten kattogott, kihajoltam a szélbe. A vonat eggyé vált velem, s belül mind vadabb ujjongás vitt, röpített, őrzített: forgó tájak zsúfolták szememet, és nem tudtam betelni semmivel, földdel, virággal, ég ligeteivel, bakterházakkal, ringó, suhanó állomásokkal, mennybemutató templomtornyokkal: óriás szívet adott a vágy a magamé helyett a világot ölelni... Vitt a gyors, én meg, ahogy a sín üteme szólt, skandáltam – mit? A semmit. Szavakat. Végtelen, üres anapesztyusokat.



VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, Békéscsaba

November 20-ig láthatók a Vasutas Galériában Körmendi Ferenc gyufaszálakból készített épületmakettjei.
November 6-án: „Régi idők mozija” – Zenés est Komáromi Anett, Liszi Melinda és Nagy Róbert színművészekkel.

VOKE Vasutasok Széchenyi István Művelődési Háza, Budapest

November 25-én és 26-án interaktív vasútmodell-társasjátékra várják az érkezőket. (A Vezetőállásban összesen hatan – ketten forgalmista, négyen mozdonyvezető szerepben – játszhatnak együtt.)



VOKE Egyetértés Művelődési Központ, Debrecen

November 8-án 19 órától: „Az édes teher – hogyan adtam férjhez a feleségemet?” – zenés bohózat az Éless-Szín előadásában.
November 24-től 26-ig: X. Debreceni Nemzetközi Vasútmodell-kiállítás.

VOKE József Attila Művelődési Központ, Dunakeszi

November 11-én 21 órától Tankcsapda-koncert.
November 16-án 19 órától Bödöcs Tibor humorista „Nincs idő gólörömmel!” című önálló estje.

November 27-én 19 órától

Pál Ferenc (Feri atya) „Hogyan segítsünk önmagunknak és másoknak?” című előadása.

VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház, Hatvan

November 15-én 18 órától kötetlen beszélgetés Lazányi Jánosnéval, a Magyar Rákellenes Liga Hatvani Alapszervezetének elnökével.

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház, Miskolc

November 23-án 19 órakor kezdődik a Muzsikás együttes koncertje.

VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház, Nagykanizsa

November 5-én 13, 15 és 17 órától Kövi Szabolcs pihenőszékes meditatív koncert-



je, vetítéssel, hangulatos lámpákkal, különleges illatokkal.

VOKE Vasutas Művelődési Ház, Pécs

November 27-én a Hazajáró stábja lesz a ház vendége. Kenyeres Oszkár, a televíziós műsor szerkesztője 18.30-tól tart előadást.

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház és Könyvtár, Székesfehérvár

November 25-én 14 órakor nyílik az Országos Miniatur Fotópályázat kiállítása. A tárlat december 31-ig látogatható.



Elismerésben részesült a szolnoki MÁV Férfikórus

Október 4. és 8. között rendezték meg az Istramusica nemzetközi kórusversenyt a horvátországi Poreč-ben. A megmérettetésre kilenc ország húsz kórusa regisztrált. Hazánkat a szolnoki MÁV Férfikórus az A2 férfikari kategóriában, valamint – a szintén szolnoki Kodály Kórusal közösen – az F (folklor) kategóriában képviselte. A 142 éves múltra visszatekintő férfikórus teljesítményét az olasz, német és horvát tagokból álló zsűri mindkét kategóriában aranydiplomával ismerte el. A szolnoki VOKE Csomóponti Művelődési Központ és a Vasutasok Otthona Szolnoki Egyesületének égisze alatt működő, 26 fős férfikórus munkáját 22 éve Juhászné Zsáka Katalin A kategóriás karnagy irányítja, állandó zongorakísérőjük Szabó Tímea. A horvátországi versenyre hat hónapos intenzív munkával készültek, a zeneműveket heti két próba keretében gyakorolták be.



Pozitív képek az európai vasútról

December 1-jéig lehet jelentkezni az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közösségének (CER) Aline Bastinről elnevezett fotóversenyére. (Aline Bastin, a CER fiatal munkatársa tavaly márciusában vesztette életét a Brüsszelben elkövetett robbantásos merényletben.)

A Vasút-, személy- és áruszállítás határon át mottójú pályázatra olyan eredeti témaválasztású, művészi igényű fotókat várnak, amelyek pozitív képet közvetítenek az európai vasutakról. A digitális technikával készített, nagy felbontású, lehetőleg vízszintes formátumú fotókat

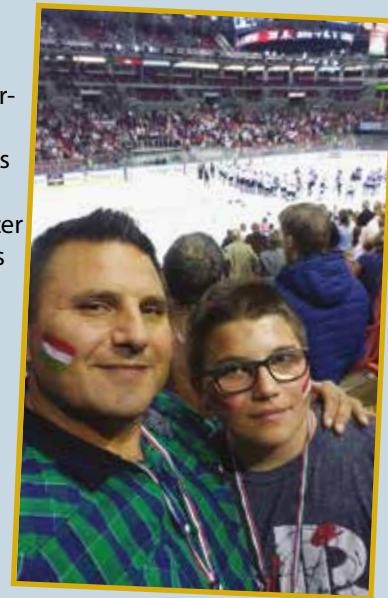
a CER honlapján található nevezési lap kitöltése után lehet benyújtani, elektronikus úton. (Egy pályázó legfeljebb öt képpel nevezhet.) A beküldött pályaművek közül 12 nyertes képet választanak ki, a készítőik fejenként 200 euró jutalomban részesülnek.

Tisztelt Szerkesztőség!

A nyereményt és az ajándékot a mai napon megkaptam. Sajnos, a csomag megsérült szállítás közben, de tartalma, a Hévkönyv épségben maradt. A fiamnak nagy örömet okoztak a Magyarország–Lengyelország, valamint a Magyarország–Finnország jégkorongmérkőzésre szóló belépőjegyekkel. Nagyon jól éreztük magunkat, jókat kacagtunk a mérkőzések alatt. A két meccs között jól látszott, hogy a mostani válogatott mennyivel gyorsabb az öregfiúk csapatához képest! A lengyelek ellen igazán keményen, férfiasan játszottak. Köszönjük szépen még egyszer az ajándékot és a szuper meglepetést! Bízunk benne, hogy máskor is lehet ilyenben részünk, s ennek köszönhetően még jobban elmélyülhet az apa és fia közötti kapcsolat.

Üdvözlettel: Faragó István, Békéscsaba

(A Vasutas Magazin szerkesztősége szeptemberben a helyes keresztretjvény-megfejtést beküldők között – a könyvnyeremény mellett – egy két főre szóló belépőt is kisorsolt a magyar jégkorong 90. születésnapján megrendezett meccsre, a Magyarország–Lengyelország férfi felnőtt csapat, illetve a Magyarország–Finnország öregfiúk mérkőzésére.)



Fejtsd meg!

A helyes megfejtést beküldők között Vizsy Ferenc: A két hangya kalandja című mesekönyvét sorsoljuk ki.

A megfejtés beérkezésének határideje: **2017. november 13.**

Cím: ujsag@mav.hu; postacím: Vasutas Magazin, 1426 Budapest, Postafiók 98.

Szeptemberi feladványunk megfejtése: „Ünnepel a BGOK, a vasútszakmai képzés fellegvára.”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Kukk László** nyíregyházi olvasónknak! Nyereményét postán küldjük el. Köszönjük, hogy velünk játszottak!

	CSONKA KÚP ALAKÚ KALÁCS	AZ ISAR PARTJAI!	ÍGY IS BECÉZIK LAJOST	... ROTH; AMERIKAI SZÍNÉSZ, RENDEZŐ	A NITRO-GÉN VEGYJELE	KACSVÉG!	ÁRUT MEGVÁSÁROL	EME, EZ	IDEGEN ELŐTAG: ÚJ	AZZAL EGYEZŐ	RÓMAI 6-OS	ODÉBB BALLAG	LAKÓ-ÉPÜLET	CSEKÉLY MÉRTEK-BEN	A HOSZ-SZÚSÁG JELE	VÁROSI KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZ	
1																	M
HATALMÁBAN TART					ISMÉTELT TILTÁS HANGOT AD AZ EB		SZŐRTELENÍT TRÓPUSI MADÁR								„RA, ... „ATOM-VÁRO-SUNK”		
GRAMM, RÖVIDEN		TURANDOT-ALAK SZAMÓCALÉKVÁR			ÁLLJ! KÓRUSBAN SZEREPEL						PITYEREG UKRAJNA FŐVÁROSA						
RÁSKAI ... (KÓDEX-MÁSOLÓ APÁCA)				GÉZA, BECÉZVE HOSSZÚTESZTA					MINDEN RENDBEN! ELEMMDOSULAT				GALLON, RÖVIDEN ISZKOLÓ				ANNA ...; LEV TOLSZTOJ REGÉNYE
ÓRALAP SZÉLE!			TEHERAUTÓ-MÁRKÁ ELŐRE-DÜLLED				SÍJFOK RÉSZÉ MEGGYŐZŐDÉS							MELY SZEMÉLYEK? NŐI NÉV			
2																	ABÉCÉNK ELSŐ BETŰJE V FORMA
	RITENUTÓ, RÖV. ALMATTI LAKOSA				IDEGEN MOZI! IJÁSZ CÉLOZ RÁ					ÁRUBA BOCSÁT BETŰREND					KIS VÍZFOLYÁS TAKARÓ		
TAPINTATOS BÁNÁSMÓD							MEGTEENDŐ ÚT SZAGGATÓ					MINDEN PILLANGÓ EZ SAJNÁL					
ANNAK ORRÁTÓL							ZÖLDES-SZÜRKE SZÍN -...-, -GET			FÜSZERTELEN ANGOL NEMES							
ÓZD CENTRUM!		NÉMET TEVÉADÓ VÉGTELENÜL VIG!				MASINÁK JAVÍTÓJA LÍRAI KEZDET!						JANUÁRI NÖVELNI KEZD!					
ÓKORI RÓMAI ÜDVÖZLÉS				ÉPÜLET ÁLL RAJTA ÉSZAK				ERŐS MÉREG MAGYAR, RÖVIDEN						CSELGÁNCSFOKOZAT KILO-			
3																A -KE KÉPZŐ-PÁRJA	



Tíz éves a MÁV-csoport leányvállalata, a Záhony-Port Zrt.