

VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

67. ÉVFOLYAM
2017. február



**„Ahonnan a kérést kapjuk,
ott van a bizalom”**

Interjú Veszprémi Lászlóval

„A köszörűseink olyanok, mint a szobrászok”

Talpára áll a világ



Amikor én iskolába jártam, Pisa – nagy kezdő- és utána kisbetűkkel – említése kapcsán egy apró olasz városkára gondoltunk, amely ferde tornyáról és a csodák teréről volt híres. Ma ennek a helységnévnek az említése – helyesen írva: PISA – mint mozaikszó generál vitát és vált ki az emberekből indulatokat.

Mert manapság a PISA-teszt alapján mérik össze számos ország diákjainak tudását, ami az utóbbi évtizedben igencsak megtépázta a magyar oktatás hírnevét.

Nem kívánok vitába szállni, viszont szívesen felidézem azt, hogy miként vált Japán az '50-es és a '60-as évtizedtől fejlett országgá. Japán nem tett mást, mint életre hívta a „fejlesztő államot”, amelyben a gazdasági fejlődés nem független szereplők spontán tranzakcióinak eredménye, hanem az állam tudatosan megvalósított célja. Nem csupán az oktatást, hanem a társadalom egészét ebben a szellemben, vagyis a sikerorientáltság jegyében alakították át.

Valami hasonló játszódik le napjainkban is, csak hogy immár hazánkban. A legnagyobb állami vállalatok keresni kezdik az együttműködés lehetőségeit a tudásbázisoknak tekinthető hazai egyetemekkel. Valószínű, hogy ez a folyamat ki fog szélesedni, és hamarosan a szakmunkásképző, illetve a középfokú szakképző tanintézményekben is a piac diktálta követelmények szellemében zajlik majd az oktatás. (Magazinunkban e témáról bővebben is olvashatnak a 18-19. oldalon.)

Jó hír, hogy e folyamatnak éllovasa hazánk legnagyobb állami vállalata, a MÁV-csoport. Két éve – első lépésként – Dunaújvárosban indult el az úgynevezett duális képzés kialakítása, amelynek épp az a lényege, hogy a piacon szereplő vállalatok és oktatóközpontok – gazdasági érdekeiknek megfelelően – szövetségeket hoznak létre minden olyan intézménnyel, amely a kívánt prosperitást garantálhatja. Vége tehát annak az időszaknak, amikor a vezérigazgatók nem látnak túl a gyárkapun, és amikor az egyetemek rektorai bezárkózhatnak csonka tornyú váraikba.

Az unokáim már úgy fognak felnőni, hogy egyszerre kétfelől kapnak impressziókat. Képzettebbek, teherbíróbbak és életrevalóbbak lesznek. Gyermekeim – a jelenlegi oktatási rendszer lomhasága miatt – még nem élvezhetik ennek a változásnak az előnyeit, pedig már hat éve törvény írja elő a duális képzésre való átállást. Pedig – a váltásnak köszönhetően – még az a „csoda” is megtörténhet, hogy élet lengi be az iskolát. Horribile dictu: feje tetejéről végre talpára áll a világ.

Gaál Péter



4



12



10



28

Tartalomjegyzék

4 INTERJÚ

Veszprémi László szerint a biztonságnek nincs alternatívája

8 HÍRVONAL

10 HUMÁN

Anikó csak egy van!

11 LAPSZEMLE

Dávid Ilona: „A fiatalokat céloztuk meg”

12 VAMAV

Tudja, mi a közös bennük: tíz, huszonöt, hatvanöt?

16 KÉPRIPORT

18 DUÁLIS

Létkérdés a szakemberképzés eredményessége

20 RIPORT

Hogy lesz egy mikrobiológusból nemzetközi jegypénztáros?

22 BÜSZKESÉGEINK

„Nem az éveket számolom, a feladatokat keresem”

23 HÍRVILÁG

26 KÖRNYEZETVÉDELEM

Tervezett védelem a zajok ellen

27 ANNO

Kelenffy Károly, aki az első volt

28 KULTÚRA

A bartóki parlando a zene igazi erdélyi beszédmódja

30 VOKE-PROGRAMAJÁNLÓ

31 POSTAKOCSI

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság • Felelős kiadó: Morvai Katalin kommunikációs igazgató
Főszerkesztő: Gaál Péter • Hírszerkesztők: Soós Botond, Gyüre József
Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.
Telefon: 06 1 511 7310 • E-mail: ujsag@mav.hu
Szerkeszti a szerkesztőbizottság • Terjesztés: Varga Zsuzsa
Címlap: Leskó Tamás
Fotók: Gaál Péter, Hegedűs Márta/Magyar Nemzet, Soós Botond, Varga Imre/Magyar Hírlap
Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Gyüre József, Somogyi Marcell, Soós Botond



„Ahonnan a kérést kapjuk, ott van a bizalom”

Veszprémi László szerint a biztonságnak nincs alternatívája

Váltókezelőként kezdte, vezérigazgató-helyettes lett belőle – Veszprémi László, a MÁV Zrt. üzemeltetési területének január elsejével kinevezett új vezetője szerint az a munkavállaló, aki lehúzza egy nap tizenkét órát az irányítótornyban, folyamatosan figyeli a forgalmat, s félpercenként nyomja a gombokat a táblán, teljesen jogosan vár el megfelelő munkakörülményeket. Csillag új épületet ugyan nem tud mindenkinek ígérni, azt viszont igen, hogy a vezetők jobban fognak figyelni a „frontvonalban” dolgozókra.

Hogy alszik mostanában?

Jól, de keveset: három és fél, négy és fél órát. Mindig megpróbálok este 11 óra előtt lefeküdni, de sosem sikerül. Ha mégis, akkor meg nem tudok elaludni. Reggel fél ötkor kelek, öt órakor vagy

legkésőbb fél hatkor indulok Szekszárdról. Minden reggel háromnegyed hétkor már bent vagyok az irodában.

Vonattal jár?

Többnyire autóval, egy héten azonban két éjszakát is Budapesten töltök. Amikor 2009-ben a Budapesti Pályavasúti Területi Igazgatóságra kerültem projektmenedzsernek, megfogadtam: nem fogok idegeskedni azon, hogy mennyi időt vesz igénybe a bejárás vagy milyen a közlekedés. Ezzel szándékosan nem foglalkozom. Forgalmi osztályvezetőként viszont csak vonattal utaztam – mindegyiknek van előnye és hátránya.

A család hogy tolerálja az ingázást?

Megszokták már. Eddigi pályafutásom három évtizedből mindössze egy év adatott meg, amikor a lakóhelyemen volt a munkahelyem is – mindig be kel-

lett járnom valahová. A lányom most 19 éves, pályaválasztás előtt áll. Ha eldől, hogy milyen irányt vesz az élete, melyik felsőoktatási intézménybe veszik majd fel, akkor a család is el tudja dönteni: maradunk vagy költözünk.

Ön viszont 18 éves volt, amikor eldől a sorsa, s váltókezelőként munkába állt a vasútnál. Ha akkor egy cigány asszony elkapja a bal tenyerét, és azt jósolja ki belőle, hogy önből egyszer vezérigazgató-helyettes lesz, elhitte volna?

Nem, mert nem hiszek sem a jóslatokban, sem az asztrológiában.

Csak a folyamatos tanulásban, a ranglétrán való fokozatos lépegetésben? Vajon ennek vissza lehet még hozni a becsületét a munkaerőpiacon?

Amikor én kezdtem a pályámat 1986-

ban, mindig csodálattal néztem a Szakály-Hőgyész állomásra látogató körzeti üzemfőnökre vagy a területi igazgatóra, hogy milyen jó lehet nekik, s vajon ők hogyan jutottak ebbe a munkakörbe? Nem mertem beleélni magam ilyen pozícióba, mert akkor még elérhetetlennek és távolinak tűnt. A mai fiatalság viszont már másként gondolkodik: kicsit talán kevesebb a türelmük, holott megérné türelmesebbnek és kitartónak lenni. Ők rögtön nagyobb babérokra vágynak, s nem biztos, hogy vonzó számukra váltókezelői munkakörben elkezdni a pályafutást, majd folyamatos tanulás közepette fokozatosan lépegetni előre. Ugyanakkor azt fontosnak tartanám, hogy a fiatalok tegyenek szert gyakorlati ismeretekre. Persze, az is igaz, ezért nem kell közel húsz évet a végrehajtásban eltölteni. Például a pályakezdő mérnököknek is a javukra válik, ha egy-két évet „terepen” dolgoznak: megértik a folyamatokat, s hogy miként épülnek egymásra a vasútnál az egyes szakmák, szakterületek. A megszerzett gyakorlati tapasztalatoknak köszönhetően később megalapozottan tudnak dönteni, ha irányítónak válnak. Engem egyébként mindig csak a feladatok találtak meg, de ezeket úgy fogadtam, hogy ahonnan a kérés érkezik, ott van a bizalom is.

Vezérigazgató-helyettesi megbízásának másnapján, január 2-án két vonat ütközött össze Cegléd és Ceglédbercel között. Nem vette ezt rossz előjelnek?

Nem. Átélttem már hasonlót. Amikor forgalmi osztályvezető lettem Pécsen, egy hónapra rá történt a síófoki bal-

eset. A vasúti átjáróban egy német autóbusz a sofőr figyelmetlensége miatt összeütközött egy Budapest felől érkező vonattal. Nekem kellett kimenni a helyszínre – nem volt egyszerű intézkedni. Emberileg nagyon megviselt a tragédia. Ezért is örülök annak, hogy Ceglédnél nem történt nagyobb baj vagy sérülés. De mint minden rossz, ez is rávilágított egy problémára, amit meg kell oldanunk. Mindent meg kell tennünk annak érdekében, hogy többet ilyen ne fordulhasson elő.

Az összeütközés akkor következett be, amikor egy személyvonatot a mögötte közlekedő InterCity megpróbált betolni a hat és fél kilométerre lévő ceglédi állomásra. A személyvonatnak műszaki meghibásodás miatt ugyanis szolgálatképtelenné vált a mozdonya. Bár még nem zárult le a Közlekedésbiztonsági Szervezet vizsgálata, össze tudná foglalni az eset tanulságait? Mi a teendő, ha a közelben nincs bevezethető segélymozdony?

Épp azt szeretnénk, hogy az ilyen helyzeteket is teljes körűen és egyértelműen szabályozzák a forgalmi és a műszaki utasítások. A MÁV-START-os kollégákkal ezért már el is készítettük az utasítások pontosításának és kiegészítésének tervezett változatát. Az a legfontosabb, hogy a vonat ilyen esetben is szabályozott és biztonságos keretek között jusson el a következő állomásra, mert semmiképpen sem szeretnénk a nyílt pályán hagyni az utasokat. Hiszen ha szolgálatképtelenné válik egy vontatójármű, akár az áramellátás is megszűnhet a vonaton, de egyéb műszaki problémák is

adódhatnak. A ceglédi történet arra világított rá, hogy ezt a fajta segítségnyújtást sokkal szabályozottabb keretek között kell a jövőben végrehajtani. Gondoljon csak bele, mi van akkor, ha ez az eset a reggeli csúcsforgalomban történik az egyébként is igen forgalmas 100a vonalon, ahol van úgy, hogy nyolc vonat is tartózkodik ilyenkor két állomás között! A szabályozáson múlik minden, és én a szabályokban hiszek. Mert akkor mindenki – legyen irányító vagy végrehajtó – a szabályokhoz tudja tartani magát. A biztonságnak nincs és nem is lehet más alternatívája!

Ehhez képest két hét múlva újra helyzet volt: Esztergomban egy FLIRT kisiklott.

Pályafutásom során találkoztam már ehhez hasonló balesettel, utoljára Pestszentimrén történt ilyen. Akkor a forgalmi szolgálattevő nem várta meg, hogy beérjen a vonat vége, idő előtt föloldotta a vágányutat és átállította a váltót, mert sietett: egy másik vonatnak akart bejárást biztosítani. Amikor kisebb állomáson dolgoztam, akkor is azt vallottam: nem kell kapkodni, inkább álljon az a vonat a bejáratnál, de biztonsággal közlekedtessük le! Vezérigazgató-helyettesként felém is ugyanaz az elvárás, mint minden más vasutas munkavállaló esetében: a vonatközlekedés biztonságos lebonyolítása. Illetve természetesen az ehhez szükséges üzemeltetési feltételek biztosítása.

Ezenkívül saját célokat is kitűzött önmaga elé?

Fontosnak tartom, hogy javítsunk a kommunikáción. Az információnak a kellő tartalommal a végrehajtásban

Egy karrier állomásai

Veszprémi László 1968. augusztus 3-án született. 1986-ban képesített vasútüzemvitel-ellátóként végzett a dombóvári Apáczai Csere János Szaközépiszkolában. 1992-ben vasútüzem-mérnök, 1995-ben mérnök-üzemgazdász, 2003-ban minőségügyi szakmérnök, 2013-ban munkavédelmi szakmérnöki diplomát szerzett; számos egyéb szakmai végzettséggel rendelkezik. Nős, egy nagykorú gyermeke van, felesége a Szekszárdi Törvényszék bírója.

1986. június 30-án Szakály-Hőgyész állomás váltókezelőjeként kezdte pályafutását. „Egy hónap fizetés nélküli szabadságot adott az üzemfőnök, így au-

gustus elsején léptem szolgálatba, ekkor indult a forgalmi önállósító vizsgára való felkészítemem. Egy hónapig váltót tisztítottam, váltót kentem, teherkocsikat olmoztam, előkészítettem a szükséges bárcákat; mindent csináltam, amit egy egyközpontos állomáson a váltókezelőnek csinálnia kellett. Aztán átsoroltak gyakorló forgalmi szolgálattevőnek. Nagy álmom volt, hogy Szakály-Hőgyészen forgalmi szolgálattevő lehessenek, de amikor lettem a forgalmi vizsgát, éppen betöltötték az utolsó helyet.”

1986 októberében sikeres forgalmi önállósító vizsgát tett Pécsen, ettől a hónaptól a dombóvári üzemfőnökség területén, Pincehelyen, majd Szekszárd állomáson dolgozott forgalmi szolgálattevőként. 1993. szeptember

15-től Tolna-Mözs állomásfőnöke lett. „Ott gyakorlatilag mindent megtanultam, amit egy ilyen kisebb helyen a vasútról tudni kell: a személypénztár kezelését, az ellenőrzést, az áruraktár, az árupénztár, a megállóhelyi forgalom ellenőrzését, a munkaügyet, a ruhaügyet, a tárgyi-eszköz-kezelést, a tb-ügyintéztést. Erika írógépen pötyögött a munkaszerveződések módosításait, mi jelentettük be a tb-nek a munkavállalókat. Én igényeltem az anyagot és a munkaruhát a munkavállalók részére, engem leltároztak, én leltároztam... Nagyon aktív és jó korszak volt, mert 22 főt kellett vezényelnem, és emellett volt olyan szolgálat, amikor annyi beteg volt, hogy én voltam az állomásfőnök, a szolgálattevő, a személypénztáros, a raktáros és az árupénztáros is egy személyben. És ezt mind



dolgozó valamennyi munkavállalóhoz el kell jutnia. De ennek fordítva is működnie kell: meg kell hallanunk a szolgálatot teljesítő kollégák gondjait.

A vezetők ne csak akarjanak, hanem tegyenek is a problémáik megoldása érdekében. Azt szeretném, ha a munkavállalók azt éreznék: foglalkoznak, törődnek velük. Területi igazgatóként is mindig nyitva volt az ajtó mindenki előtt – itt is lesz vezérigazgató-helyettesi fogadóóra, amikor bárki bejuthat. Ezenkívül azt szeretném, ha sokkal jobban tudnánk élni azzal a lehetőséggel, ami annak köszönhető, hogy az ingatlankezelés és a zöldterület-karbantartás ismét házon belülre került.

Mire gondol konkrétan?

Arra, hogy a munkakörnyezettel kapcsolatos karbantartási feladatok ütemezetten és időben legyenek végrehajtva. Ha már nem tudunk csodát tenni és mindenhová csillogó új épületet varázsolni, akkor legalább legyen meleg víz, használható állapotú vécé, megfelelő világítás, elegendő fény és ideális hőmérséklet az adott szolgálati helyen. Az, aki Ferencvárosban vagy Kelenföldön lehúz tizenkét órát, vagy az irányítótoronyban folyamatosan figyel a forgalmat, félpercenként nyomogatja a gombokat a táblán, joggal várhatja el, hogy ha már ott van a klíma, akkor az működjön, az ablakot pedig be lehessen zárni úgy, hogy ne füttyüljön be a szél, s a körülményekhez képest tisztaság legyen. Nagyon lent kezdtem, jól tudom, milyen a „frontvonalban” szolgálni. Épp ezért tartom fontosnak, hogy az adott szakterület vezetői érzékenyebben és megértőbben reagáljanak a munkavállalók igényeire. Februártól elindítottunk egy teljesítménymérő rendszert az ingatlankezelés területén. Ebből meg tud-

juk majd állapítani, hogy egy-egy hiba elhárítása mennyi időt vett igénybe. Mert nem mindig a pénz előteremtése jelenti a gondot, van, hogy a hozzáállással van baj.

A munkavállalók a rossz munkakörülményekre, az utasok viszont – főleg az elővárosi közlekedésben – többnyire a vonatkésésekre panaszkodnak. Nyilván ezeket a nehézségeket sem lehet várásúttásra megoldani, de mi az, ami hátráltatja a vasúttársaságot?

A budapesti kivezető szakaszok és a körvasút fejlesztése évek óta húzódik. Nehéz ezekbe belevágni, mert száz ezreket érintenek. Forgalmi osztályvezetőként, de területi igazgatóként is ismertem a menetrendi adatokat, láttam a problémákat, s azzal is tisztában voltam, hogy miért nem tudunk gyorsabban menni, miért van már megint műszaki hiba, miért ácsorognak a vonatok. Igazán területi igazgatóként szembesültem azzal, hogy milyen műszaki állapotok uralkodnak az elővárosi vonalakon. Ezek jórészt arra vezethetők vissza, hogy rendkívül leterheltek ezek a szakaszok, ezért nappal szinte lehetetlen, vagy csak a forgalom jelentős korlátozásával lehetséges a karbantartásuk. A sűrű vonatforgalom miatt a kollégáink csak éjszaka tudják a legfontosabb javításokat elvégezni. Egy biztos: a jövőben sokkal jobban kell ezeknek a szakaszoknak a rendbetételére koncentrálni. Szerencsére a kormányzat megértette, hogy a vasutasok társadalmi feladatot teljesítenek, ezt pedig finanszírozni kell. Az állam a vasúttársasággal 2015-ben

tíz évre szóló közszolgáltatási szerződést kötött, s a finanszírozást is biztosítja. Ebből már lehet építkezni, de jó javaslatok és jó tervek kellene ahhoz, hogy valóban oda kerüljön a pénz, ahol az a legjobban hasznosul, ahol a legjobb menetidő-nyereséget tudjuk elérni, s ahol a legjobban szorít a cipő. Ezért is céloztuk meg 2014-ben a fejpályaudvarokat, 2015-ben két hétre például a Nyugati pályaudvart is sikerült lezárni és műszakilag megerősíteni.

Hogyan tudta ezt akkor elérni? Mivel tudta meggyőzni és rávenni erre a vezetést?

Hát, azért ehhez elég sokat kellett lobbizni, de a kollégáim partnerek voltak a szakszervezetektől eltérő megoldásokban. A Nyugati hazánk első számú pályaudvara: 1877-ben adták át az utazóközönségnek, de fennállása óta még egyszer sem volt ilyen hosszú ideig kizárva a forgalomból. A vágányzár tett javaslatokat pedig már két évvel korábban elkezdtük előkészíteni. Nem volt sima menet végigvinni a területi, majd a központi egyeztetéseken. Nagy csata volt – végül azonban mindenki megértette a feladat fontosságát. A Nyugati átépítése eredetileg 2019-2020 tájékára volt kitűzve, mi azt szeretnénk volna, hogy olyan karbantartást kapjon a pályaudvar, hogy kibírja az addig hátralévő időszakot. Rengeteg tanulsággal járt a munka.

Nem tartottak attól, hogy kifutnak az időből, a két hétből két hónap lesz, s elindul az őrzőgégés a városban?

Persze, hogy volt bennünk félelem! A műszaki igazgatóhelyettes kollégám

viszont nagyon jól vezényelte le az egészet. Napról napra, vágányról vágányra, szinte óráról órára és centiméterről centiméterre ki volt dolgozva a munka folyamata. Épp azért, hogy mindenki hozzáférjen az adott műszaki létesítményhez. Mert az rendben van, hogy a pályás fölbontja a vágányt, de azért azzal is tisztában kell lenni, hogy a felsővezetékes csak kocsirol tud dolgozni. Az egész folyamatot kőkemény egyeztetések előzték meg a külsős vállalkozókkal. Arra összpontosítottunk, hogy a két hétben minél több munkát tudjunk elvégeztetni.

S mi lesz a másik két pályaudvarral?

A Déli pályaudvar kizárását elvileg 2016-ra ütemeztük be, de a kormányzati tervek miatt a múlt év elején – egyelőre – felfüggesztettük az előkészületeket. Szakmailag úgy látom egyébként, hogy a Déli forgalmát csak igen jelentős ráfordítással lehetne máshová – például Ferencvárosba vagy Kelenföldre – áttelni. Ebből a szempontból a Keleti ugyanis már nem nagyon jöhet szóba. Mivel a Nyugatihoz hasonlóan még a Keleti pályaudvar életében sem volt példa a forgalom leállításával járó felújításra, ezért a tervek szerint erre 2019-ben kerítenénk sort. Az előkészületeket elkezdtük ugyanúgy, mint ahogy a budapesti kivezető szakaszok felsővezetési és biztosítóberendezési szempontok szerinti felmérését is. Ezeket egy csomagba gyűjtve akár európai uniós forrásokra is pályázhatunk a szakma. A körvasút esetében pedig a felsővezeték három-négy éven át tartó ütemezett karbantartását szeretnénk megvalósítani.

Magyarország az elmúlt másfél évben arra készült, hogy ha a szerencse is úgy hozza, olimpiát rendezhet. Az üzemeltetés is nyilván folyamatosan számolt a különféle eshetőségekkel.

A 2017-es úszó-világ bajnokságra a balatonfüredi helyszín miatt már most is készül az üzemeltetés. Azonban az olimpiától függetlenül több beruházást is el kell végeznünk, az átvett műszaki létesítményeket pedig üzemeltetnünk kell. Mi eddig is készen állunk a kihívásokra és a feladatokra.

Gyüre József - Somogyi Marcell
Fotó: Soós Botond

egy szolgálatban, rengeteg tartálykocsi mellett, mert a tárolóbázis miatt óriási volt a forgalom.”

1997. június 1-jétől Bátaszékre került csomóponti gazdasági vezetőnek.

„1997-ben beindult a racionalizálási program, megalakultak a forgalmi csomóponti főnökségek, és minden főnök mellé kerestek egy csomóponti gazdasági vezetőt. Az adott területen én voltam az egyedüli, akinek megvolt az ehhez szükséges képzettsége, mert időközben üzemgazdászként diplomáztam a Pénzügyi és Számviteli Főiskolán. Nem volt könnyű munka mellett elvégezni, de nagy élmény volt, mert legendás tanárok tanítottak, és teljesen más látásmódot adtak.” 2001. december 6-ával csomóponti főnökké lépett

elő. „Bátaszék a gazdálkodásban viszonylag kis méretű, 200 fős csomópont volt, de minden előfordult: volt fűtőházunk, a forgalmi szakterületen volt személypénztár, akkor még nálunk voltak a jegyvizsgálók is. Összesen két számítógép volt a csomóponton, az egyiket a gazdálkodási vezető kapta, a másikat a munkaügy, amit szintén én irányítottam. Föl kellett állítani a csomóponti gazdálkodást, létre kellett hozni egy rendszert... Életem egyik legszebb időszaka volt, nagyon szerettem.”

2003. április 1-jétől forgalmi osztályvezetőnek, július 1-jétől forgalmi központvezetőnek nevezték ki Pécsen.

„Hát, az igen érdekes volt, mert épp hogy harmincöt éves voltam, és csupa ötven feletti kollégát kellett irányítanom. Igazi

régi vasutasok voltak, akik még megélték a hőskort, amikor 140 millió tonnát szállított a vasút. Sikerült megtalálni velük a hangot, néhányukkal a mai napig megvan a kapcsolat.”

2005. február 1-jétől a pécsi területi központ vezetője lett: „Az integráció miatt megszűntek a szakmai központok. Így kerültem – irányítási szempontból – közvetlen kapcsolatba a műszaki szakterületekkel, a pályalétesítménnyel, a távközléssel, az erőszármú és a biztosítóberendezési szakmával – a saját szakmámon kívül. Az is izgalmas volt: beindítani egy újfajta területi működést, utána együtt dolgozni a felsőbb vezetéssel „mátrixban”, összhangba hozni az alattam levő különböző szakmákat.”

2009. március 1-jével a budapesti területi központba került projektmenedzsernek. „Először tartottam tőle, hogy mi fog várni a fővárosban, de az akkori főnököm, Lukács György (most szombathelyi területi igazgató) gondoskodott róla, hogy kellőképp leterhelt legyek. Számos vizsgálatba bevont, projekteket bízott rám, ezeknek köszönhetően alaposan megismertem a budapesti terület műszaki helyzetét.”

2011. február 1-jétől kiemelt szakértő lett az Ügyfélkapcsolati és Értékesítési Főosztályon. „Kaptam egy felkérést Farkas Gyula főosztályvezetőtől, hogy nincs-e kedvem nála dolgozni. Elvállaltam, mert számomra még ismeretlen volt a terület, így hát egy évet dolgoztam.”

2012. január 1. Budapesten forgalmi osztályvezetőként köszöntött rá: „Tizenhárom forgalmi csomópont, 3200 ember; forgalmi szempontból kemény feladat volt, de kihívásként fogtam fel. Rengeteg műszaki problémával találkoztam.” **2013. június 1-jétől budapesti pályavasúti területi igazgatónak nevezték ki.** „Ebből az időszakból a Nyugati pályaudvar kétéves lezárásának időszakát emelném ki. Illetve azt, hogy úttörők próbáltunk lenni a hálózati üzletszabályzathoz kapcsolódó vágányzárakban: ilyenkor igyekeztünk elvégezni azokat a munkákat, amelyek a saját hálózatunkat érintették, és máskor nem lehetett.”

2017. január 1-jétől a MÁV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettese.

Javult az áru fuvarozás helyzete



Az elmúlt években jelentősen javult az infrastruktúra helyzete a tehervonatok által jellemzően használt hazai vasútvonalakon, a legtöbb tranzitútvonalon a tipikus tehervonati sebesség mellett szinte már alig van olyan hely, ahol lassújel miatt kellene csökkenteni a tempót – mondta Dá-

vid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetségének nemzetközi közlekedéslógisztikai konferenciáján 2017. január 27-én Velencén. A MÁV-csoport vezetője azt követően mondott beszédet, hogy az MLSZKSZ-tól átvette a

Logisztikai Érdemrend díjat. Dávid Ilona kiemelte: a következő években folytatódhatnak a villamosítási fejlesztések, így gyakorlatilag valamennyi szomszédunk felé elérhetővé válnak a minőségi pályavasúti szolgáltatások. Egyetlen komoly kivétel maradt volna ez alól, a szerbiai irány, amely európai uniós projektekbe 2030-ig biztos nem kerülhetett volna be, révé nem EU-s áru fuvarozási folyosó. A megoldást a Budapest–Belgrád vasútvonal kínai forrásból történő fejlesztése jelenti majd egy nagy, nemzetközi projekt részeként (erről a Vasutas Magazin 2017. januári számában olvashattak részletesebben – a szerk.).

A rendezvényen Erb Szilvia, az NFM gépjármű-közlekedési és vasúti szabályozási főosztályának vezetője azt mondta, az EU-s forrásokból megvalósítandó vasúti fejlesztések többek között új járművek beszerzését, a szűk keresztmetszetek felszámolását, az utasforgalmi létesítmények korszerűsítését, a villamosítást és diagnosztikai eszközök fejlesztését célozzák.

MTI, MÁV KIG

Teszt: vasúti bérlet váltható az új típusú eSzemélyikre



A Vasutas Magazin 2017. januári számában már bemutattuk azt a fejlesztést, amelynek köszönhetően a 2016. január 1-jével bevezetett személyazonosító igazolvánnyal (eSzemélyi) rendelkező utasok

– próbajellel – elektronikus bérlet válthatnak a Budapest–Pusztaszabolcs vonalszakaszon. Azóta kezdetét vette a tesztüzem, a szolgáltatást Hajzer Károly, a Belügyminisztérium informatikai helyettes államtitkára, Vidra András, a MÁV Zrt. infokommunikációs és technológiai rendszerek főigazgatója, valamint Kazai Katalin, a MÁV-START Zrt. értékesítési igazgatója mutatta be 2017. február 14-én a Déli pályaudvaron.

Az eSzemélyire megvásárolt bérlet nem egy nyomtatott dokumentum: a MÁV-START pénztárosa az okmányon található

chipe „írják fel”, vagyis azon rögzítik digitálisan a megvásárolt terméket. A vonatkon szolgálatot teljesítő jegyvizsgálók – a nyomtatott menetjegyekhez hasonlóan – a modern jegyértékesítési rendszerrel együtt bevezetett új fedélzeti eszközökkel tudják ellenőrizni, elektronikusan kiolvasni a bérlet érvényességét. Az eSzemélyi ezen funkcióját a vasúttársaság – a tapasztalatgyűjtés, a lehetőség későbbi országos kiterjesztésének előkészítése érdekében – innovatív megoldásokra nyitott utasaival együtt kívánja tesztelni.

MÁV KIG

Fotó: Soós Botond

A záhonyi térség fejlesztése a cél

A térség felzárkózását, versenyképességének javítását szolgáló megállapodást írtak alá 2017. február 3-án Mándokon: a dokumentum értelmében a Dunai Vasmű nyersanyagellátását a következő években Záhonyon keresztül biztosítják a kormányzat támogatásával. Az ISD Dunaferr és a Rail Cargo Hungaria (RCH) Zrt. együttműködése megteremtheti a feltételeket Záhony felzárkózásához az átrakók közötti piaci versenyben, több száz érintett munkahely megőrzését garantálva. A megállapodást

Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója jelenlétében Evgeny Tankhilevich, az ISD Dunaferr Zrt. cégvezetője, dr. Kovács Imre, a Rail Cargo Hungaria Zrt. igazgatóságának elnöke, valamint Vaso Janicic, az ISD Portolan Kft. ügyvezető igazgatója látta el kézjegyével.

A dokumentum aláírásának feltételeit az a szerződésben rögzített keretrendszer tette lehetővé, amelyet tavaly év végén az ISD Dunaferr, az ISD Portolan és az RCH vezetői

mellett a térségben átrakó tevékenységet végző Záhony-Port Zrt., valamint a Kelt-Trans 2000 Kft. és Transit Speed Kft. vezetői írták alá. Az említett átrakóvállalatok elsősorban a Dunai Vasműbe érkező nagy mennyiségű vasérc, szén, buga és más anyagok záhonyi átrakásához biztosítanak kapacitást. Az átrakási tevékenységre határozatlan időre, míg a fuvarozási feladatok ellátására öt évre vállaltak kötelezettséget az érintettek.

RCH

A kormány támogatta a MÁV Zrt. és a szakszervezetek közös béremelési javaslatát

A szakszervezeti oldal 2017. január 27-én kialakította egységes álláspontját, és eljuttatta azt a munkáltató részére. Ebben a következő három évre 35 százalékos alpbéremelést kértek. A tulajdonos által kért közös álláspont kialakításáról a képvisellettal rendelkező szakszervezetek és a munkáltató 2017. január 31-én tovább folytatta az egyeztetést. A tárgyalás eredményeképpen, további elemzések és számítások elvégzését követően a munkáltató megtette ajánlatát. Az indokolásban a munkaerőpiaci krízis felszámolása,

a minimálbér és a garantált bérminimum emelkedése miatti bérfeszültségek enyhítése szerepelt. Az érdekképviseletek többség egyeztetést követően elfogadták a munkáltatói javaslatot. A jegyzőkönyvben rögzített közös javaslat a 2017-es évre átlagosan 13 százalék, 2018-ra átlagosan 12 százalék, 2019-re pedig átlagosan 5 százalék béremelést irányzott elő, amely mintegy 36 ezer, nem vezető beosztású munkakörben dolgozó vasutatst érint. A jegyzőkönyvet a tulajdonosi jogokat gyakorló Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

részére előterjesztették a szükséges tulajdonosi és költségvetési döntések meghozatala érdekében. Február 16-án bejelentették, hogy a kormány támogatta a MÁV Zrt. és a vasutas érdekképviseletek felelősen kialakított közös szándékának megfelelő bérintézkedéseket. A minimálbér és a garantált bérminimum jogszabályban rögzített emelése által okozott bérsávtorlódás kezelésén túl ezzel az intézkedéssel a vasutas munkavállalók bérpiaci helyzete is javul, erősödik a vasútvállalat munkaerő-megtartó képessége. MÁV KIG

Idén is indul zarándokvonat Csíksomlyóra és Lengyelországba



Csépke András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója a zarándokvonatok programját ismertető sajtótájékoztatón

Az elmúlt évtizedek leghosszabb, Magyarországról induló nemzetközi különvonatos szerelvényével, 17 vasúti kocsival kel útra 2017. június 1-jén a Boldogasszony zarándokvonat több mint ezer résztvevője. Egy ekkora szerelvény közlekedtetése különösen az erdélyi hegyi szakaszokon nagy kihívás, ezért magas szintű együttműködést kíván a magyar és a román vasúttársaságtól egyaránt. Néhány héttel később, június 26-án Lengyelországba induló Fekete Madonna zarándokvonatra is ezer feletti

résztvevőt várnak a szervezők. A magyar pálosok alapította világhírű kegyhely, Częstochowa után – a Szent László-év programjaihoz is csatlakozva – a király születésének helyén, Krakkóban folytatódnak majd a programok. A Misszió Tours Utazási Iroda és a MÁV-START Zrt. együttműködésében szervezett zarándokvonatok fővédnöke dr. Kövér László, az Országgyűlés elnöke és dr. Veres András püspök, a Magyar Katolikus Püspöki Konferencia elnöke.

MÁV KIG, Misszió Tours Utazási Iroda

Egyre több önkormányzat a MÁV partnere



Gyál önkormányzatával 2016. március 7-én írt alá szerződést a MÁV Zrt.

A MÁV Zrt. már több éve bevonja a helyi önkormányzatokat az állomások utasforgalmi területeinek üzemeltetésével összefüggő feladatok elvégzésébe. A vasútállomás a település kapujának számít, így a települések is érdekeltek az állomásépületek, az utasvárók és környe-

zetük tisztaságának fenntartásában, a szolgáltatási színvonal javításában. A program rendkívül népszerű volt az önkormányzatok körében, és az utazóközönség is pozitívan fogadta a változásokat, de a korábban megkötött megállapodások 2015-ben lejártak.

Az összefogás kedvező tapasztalataiból kiindulva a vasúttársaság 2016 elején újraindította és kibővítette a településekkel való együttműködési programját, és újabb önkormányzatok bevonását is kezdeményezte. Múlt év tavasza óta a MÁV 90 önkormányzattal kötött szerződést. E megállapodások értelmében az önkormányzatok részt vesznek a településük területén található vasútállomás utasforgalmi területének üzemeltetésében, így az állomásépület és az utasváró tisztaságának fenntartásával kapcsolatos feladatokban. Az összefogás előnyül jár az utasok számára is, a helyi erőforrások bevonásával a vasútállomás üzemeltetése pedig magasabb színvonalon történhet.

A vasúttársaság arra számít, hogy az együttműködési program idén további településekkel bővül, a MÁV nyitott az újabb önkormányzatokkal való partnerségre. MÁV KIG

Anikó csak egy van!



Sasadi Anikó 2016. december 5. óta dolgozik a budapesti MÁV-székházban. Nincs egyszerű dolga, s nem a munkája miatt, hiszen az elmúlt közel harminc év alatt – másutt – a jelenleginél sokkal komolyabb kihívásoknak kellett megfelelnie. Csakhogy ő időközben megváltozott munkaképességű lett. Elvesztette az egyik lábát, és kerekesszékre került. Ettől még nagyon akar és tud is dolgozni. Egyelőre próbaidős beszerzési előadó. De – ha úgy tetszik – a vasúttársaság is próbaidős nála.

Az ötvenéves, elvált, kétgyermekes családjának története egyedi. (Persze kié nem az?) Hogy abból kinek mennyit mesél el, rajta áll, de vannak „nem bizalmas” kategóriába tartozó részletek is. Tény, hogy Sasadi Anikó jelenléte a MÁV-csoport számára fontos. És nem azért, mert elmondhatjuk, íme, most már nekünk is van egy kerekesszékes munkavállalónk a Könyves Kálmán körúton, hanem mert tanulhatunk tőle. És kell is tanulnunk! Ön-bizalmat, tenni akarást, derűt, és például azt is, hogy a mozgássérültek számára fenntartott illemhelyet nem illik másnak, „épnek” használnia.

Anikó nagyon sokáig boldog, harmonikus életet élt, aztán egy családi traumát követően rákos lett, amiből hatalmas akaratával felépült, jelenleg is tünetmentes. De ennek ára volt: a jobb lábát többől amputálni kellett. A döntést ő hozta meg, gyerekei, testvére, édesanyja és munkatársai a Magyar Fejlesztési Bankból nem merték befolyásolni, csak bátorítólag mögé álltak. A mindig nyüzsgő, életében az idáig többnyire felső vezetők mellett menedzserasszisztensi feladatokat ellátó nőről nem sokan hitték, hogy le tud mondani egyik végtagjáról. De megtette.

A komplikált és hosszú (8,5 órás) műtét-höz három nap alatt tíz egységnyi vért kellett gyűjteni az ismeretségi körből, ám Anikó számára ötször ennyi jött össze. „Nem akartam elhinni, hogy ennyien megmozdultak értem” – meséli – „de a barátok azt mondták, csak azt kaptad vissza, amit másoknak is adtál.” Taxival siettek a vérelátóhoz a Facebookon és az ismeretségi, munkatársi körben megmozdult önkéntes véradók. S nem volt akadálya a műtétnek, amit – többekkel együtt – a híres dr. Szendrői Miklós orvosprofesszor, dr. Bursics Attila osztályvezető főorvos és dr. Fekete András főorvos végzett az Uzsoki Utcai Kórházban.

Mindez 2014. szeptember 17-én történt, tíz nappal a születésnapja után. Két hónapig még kórházban kellett legyen, aztán további négy és fél hónapig az Országos Orvosi Rehabilitációs Intézet lakója lett, ahová azóta is havonta jár, hogy a frissen amputált betegeknek – lehetőségeihez mérten – tanácsokat, lelki támogatást és erőt adjon. Azt mondja, Nemes László gyógytornással élmény volt a munka. És örült fájdalom is. Végül a hasizma és a törzse annyira megerősödött, hogy kibírja a kerekesszéket, és ha állni akar, el tudja viselni a speciális protézist. Ez utóbbira is azt mondták, nem fog menni. De ment. És idővel az élet is meghajolt, a hullámvölgyek, az önkéntes szobafogság után – mert az első hetekben kímélni a kerekesszékekkel testileg, de még inkább lelkileg elviselhetetlennek tűnt – elkezdtek apróbb örömök élni. Az első „elfogadást” egy popkoncerten élte át, amikor a Petőfi Csarnokban a Vörös István-koncert után a gitáros leugrott hozzá a nézőtérre, átölelte, és azt mondta neki: „De jó, hogy itt vagy!” Azóta idegenektől kapott spontán ölelésekben többször is része volt, főleg koncerteken, persze.

Munkahelye mindvégig segítette őt a rehabilitáció során, és – 14 éves munkaviszony után – tisztességes végkielégítéssel engedték el. A családi összefogásnak köszönhetően pedig nemcsak arra volt lehetősége, hogy másik, számára élhető, akadálymentesített lakásba költözzön a két gyerekkel, de ki tudta fizetni az 1 millió forintos Meyra aktív kerekesszék önrésztét, és egy használt gépkocsira is futotta, ami az átalakítás után a szabadságot, az önálló közlekedés lehetőségét

hozta el számára. 2016 tavaszára pedig megérett az idő a döntésre, hogy ne rokkantnyugdíjasként, hanem értelmes munkával töltsa a napjait. Így került először egy alapítványhoz – ahol a parkolás és a lejutás az alagsorba napi szinten okozott nehézségeket –, majd a Főtaxihoz a pörgős diszpécserközpontba, ahol – bár papíron 6 órában dolgozott – a tömbösített, váltott (hétvégékre, ünnepnapokra is eső) műszakok nem voltak ideálisak számára. A MÁV-csoporthoz egy barátja adta be tavasszal a pályázatát, és mint kiderült, humánerőforrás szervezetünk munkatársa hívta be egy interjúra, majd pár nappal később jött a telefon, hogy megkapta az állást. S december 5-én, az első munkanapján megoldották, hogy beállhasson a mélygarázsba, sőt, a minusz 2. emeleten a lépcsőházhoz közeli parkolóhelyet kapjon.

Anikó örül, hogy itt dolgozhat, és türelmesen várja, hogy megtalálja őt az a munka, ahol a két nyelvvizsgáját, közgazdasági ismereteit, munkatapasztalatát kellően kamatoztathatja, és újabb ismeretekre tehet szert. „Én már három nap GIR-adatbevitelnek is örültem a minap, mert egy kis szint hozott az életembe” – mondja.

Jelenleg nyolc órában dolgozik, tíz kollégával ül egy szobában, a MÁV SZK beszerzési szervezetének átalakulását követően költözködés is várható. Bizik benne, hogy kaphat izgalmasabb, nehezebb munkát is, ő, aki még gyorsíró-világbaajonkságon is indult anno, s talán sikerül elérni azt is, hogy csak hat órában dolgozzon. Akkor maradna ideje úszásra, gyógytornára, esetleg megpróbálkozna a kerekesszékes táncsal.

Már nem szégyelli a helyzetét, elfogadja, amit ráért a sors. Nekünk meg őt kell elfogadni. Úgy, ahogy van. Ha feláll egy lábára a kerekesszékből (mondjuk szkenelésnél), ha megközelíti az erős rugóra nehezen nyíló ajtókat, vagy ha szeretne bejutni a neki és sorstársainak épült mozgássérült toalettbe.

Már csak azt kell kitalálnunk, hogy tűzvesz esetén, amikor a lifteket le kell állítani, ki és hogyan szabadítja ki őt az épületből. Mondjuk, gólya viszi a fiát tartásban. Egynek jelentkezem...

Morvai Katalin
Fotó: Soós Botond



Dávid Ilona: „A fiatalokat céloztuk meg”

A MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a Magyar Hírlapnak február elején adott interjújában beszélt a bértárgyalásokról és a szakember-utánpótlás biztosítása érdekében tett intézkedésekről. Dávid Ilona ismertette a saját forrásból megvalósított felújításokat és a menetrendi fejlesztési lehetőségeket is, valamint szót ejtett az új, 600 személyes motorvonatok beszerzéséről.

Dávid Ilona 2017. február elején interjút adott a Magyar Hírlapnak. A MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a lapban többek között arról beszélt, hogy az elkövetkező években sokan mennek majd nyugdíjba a vasúttársaságtól, és a szakember-utánpótlás biztosítása érdekében a MÁV-csoport oktatási programokban vesz részt, duális képzéseket indít, illetve szakképzési intézményekkel köt szerződéseket vasúti műszaki képzések indításáról. „Sajnos az utcáról nehéz felvenni embereket, és kellő műszaki alapismeret hiányában az átképzés is problémás. Ezért a fiatalokat céloztuk meg. Ösztöndíjprogramot hoztunk létre, s a középiskolások már a MÁV-nál is megszerezhetik a kellő tapasztalatokat” – tette hozzá a vasúttársaság vezetője.

A MÁV-csoport első embere beszélt arról is, hogy jól haladnak a szakszervezetekkel folytatott bértárgyalásokkal. Az állami vállalatok közül elsőként a nemzeti

vasúttársaság tudott az érdekképviselőkkel közösen elfogadható, felelős számításokkal indokolható javaslatot kidolgozni az előttünk álló hároméves bérfejlesztési időszakra – erről lapunk 9. oldalán olvashatnak bővebben. „Célunk a szakképzett munkaerő megtartása és jövőbeli biztosítása, a szakemberhiány kialakulásának megelőzése, valamint a munkakörök közötti bérfejlés elkerülése. Tágabb értelemben a vasúttársaság társadalmi elismerése” – mondta Dávid Ilona.

Az interjúból kiderül, hogy a MÁV-csoport a múlt évben a kiegyensúlyozott gazdálkodásnak és az eredményes működésnek köszönhetően több pénzt tudott karbantartásra és felújításra fordítani, és voltak olyan beruházások, amelyeket saját pénzből, nem európai uniós támogatásból finanszíroztak. „A pálya- és járműfejlesztéseknek pedig meglett a hozadéka, hiszen tavaly sokat javult a menetrendszerűség, mindenféle külső, vitatható kimutatás ellenére a vonataink 92 százaléka közlekedett pontosan” – mondta Dávid Ilona. Ráadásul olyan kiemelt feladatokat is sikerrel teljesített a vasúttársaság, amelyeket menet közben kaptak – ilyen volt például a fővárosi Helyiérdekű Vasút, azaz a HÉV átvétele, amely gond nélkül zajlott le.

„Az elkövetkező néhány évben még nagyon jelentős uniós fejlesztések zajlanak sok vá-

gányzárral, vonatpótlással. Az elsődleges cél, hogy fenntartsuk a menetrendszerű közlekedést. Amikor egy-egy beruházás elkészül, akkor lesznek, lehetnek változások a menetrendben” – mondta a vasúttársaság vezetője Putsay Gábor újságíró azon kérdésére, hogy mikor várható lényeges változás az eljutási idők tekintetében. Hozzátette: a pályafelújítások jóvoltából jelenleg mintegy 300 kilométernyi vasútvonal lenne alkalmas 160 km/h-s sebességre, ám annak tényleges eléréséhez további beruházások szükségesek, például a biztosítóberendezés és a rádiókommunikációs hálózat kiépítése, valamint a járművek felszerelése a megfelelő berendezésekkel.

Ami a MÁV-START Zrt. járműparkját illeti, a vasúttársaság már meghirdette a pályázatot a hatszáz személyes új motorvonatok – összesen 40 jármű – beszerzésére. Ha a tulajdonos, azaz a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium engedélyt ad a szerződés-kötésre, jöhetnek a vonatok is. „Szerencsés esetben 2018-ban már forgalomba helyezhetjük az első járművet” – mondta Dávid Ilona.

Az interjú teljes szövege a magyarhirlap.hu internetes oldalon olvasható.

MÁV KIG
Fotó: Varga Imre/Magyar Hírlap

Tudja, mi a közös bennük: tíz, huszonöt, hatvanöt?

Megmondom: Gyöngyös! A fejtörő megfejtését elárultam, de vajon az olvasók közül hányan tudják, hogy Gyöngyösön hatvanöt éve gyártnak vasúti kitérőket? A vasutas kollégák körében rögtönzött – és korántsem reprezentatív – felmérésem alapján viszonylag kevesen. Pedig a Diósgyőről 1951-ben áttelepített „vasgyár” nemcsak túlélte a rendszer-váltást és a legutóbbi világválságot, de a 25 évvel ezelőtt osztrák tőke bevonásával alapított VAMAV Vasúti Berendezések Kft. működtetésében az üzem világszínvonalú termékeket állít elő, és negyed évszázada nyereségesen működik.

Száznál is több meghívott látogatott el Gyöngyösre január 26-án, jeges-fagyos időben, hogy részt vegyen a kitérőgyártás 65. és a VAMAV Kft. 25. születésnapjára időzített 10. jubileumi vevőtálalkozón. A szakmai előadásokkal és gyárlátogatással is egybekötött rendezvényre nagy kíváncsisággal készültünk, mert vasútkitérő-gyártást a Vasutas Magazintól korábban még senki sem látott. Most volt alkalmunk



körülnézni a gyárban, így, ha lenne bakancslistánk, ezt a tételt a háromszoros születésnap rendezvényen ünnepélyesen ki is pipálhattuk volna. Gondolom, a jelenlévőket kevéssé érdekelte volna kipipálási ceremóniánk,

mert volt ott nálunk sokkal érdekesebb dolog.

Az ünnepségen a MÁV Zrt. és a voestalpine VAE GmbH legmagasabb szintű vezetői voltak jelen, akik ünnepi beszédeikben köszönetet mondtak a kitérőgyár minden dolgozójának, egyben a VAMAV valamennyi partnerét biztosították a közös leányvállalat iránti elkötelezettségükről. A MÁV Zrt. részéről Dávid Ilona elnök-vezérigazgató

Nyereményjáték

Tudja, mennyi Gyöngyös legkisebb közös többszöröse? Nem viccelünk: van megfejtés, csak számolni kell. De miből is? Nos, ez is a rejtvény része. Ha elolvasta a cikket, szerintünk már tudja is, miként fogjon hozzá.

A megfejtéseket 2017. március 10-ig várjuk az ujsag@mav.hu e-mail címre. Matematikus vagy matekze-ni gyerek segítségét igénybe venni ér! Öt szerencsés megfejtőt Vasutas Magazin Krónikával jutalmazunk, a nyertesek nevét – a szolgálati hely megjelölésével együtt – a márciusi számban közöljük.



a jó minőségű, piacképes termékek előállítását, a nyereséges működést és kétszáz környékbeli család hosszú távú megélhetésének biztosítását emelte ki a VAMAV eredményei közül. Az osztrák tulajdonos cég elnöke, Dieter Fritz a gyöngyösi ipari üzem tevékenységét méltatta, és bejelentette: a tavalyi évben nyújtott teljesítménye alapján a társaság az előkelő 5. helyet szerezte meg a voestalpine VAE világszerte működő 45 leányvállalatának összesített rangsorában.

A harmas évforduló alkalmából a VAMAV Kft. Zelovich Kornélról, az 1869-ben született mérnök-akadémikusról, műegyetemi tanárról, korábbi MÁV-vezérigazgatóról elnevezett díjat alapított. A kitüntetést, amellyel a magyar kitérőgyártás szolgálatában nyújtott

kiemelkedő teljesítményt ismerik el, idén három személynek ítélték oda: Dávid Ilonának, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójának és Dieter Fritznek, a voestalpine VAE GmbH elnökének, akik tulajdonosi döntéseikkel, a fejlesztések és a beruházások mindenkor támogatásával részeseivé váltak a cég sikerének, valamint Kelemen Árpádnak, a VAMAV Kft. nyugalmazott ügyvezető igazgatójának, aki már a társaság megalakulásakor azon dolgozott – nagy lendülettel és kitartással –, hogy a közös vállalat a magyar vasút és a hazai ipar egyik meghatározó szereplőjévé váljon. (Kelemen Árpád betegsége miatt a díjat később vette át.)

A nap nemcsak jó hangulatban telt, de magazinunk szempontjából igen hasznosan is, mert interjút készíthet-

tünk az osztrák tulajdonos vállalat első emberével és a VAMAV Kft. két ügyvezetőjével. Az interjúkból a következő oldalakon további érdekességeket tudhatnak meg a hazai kitérőgyártás jelenéről és jövőjéről, sőt nyerhetnek is, ha részt vesznek nyereményjátékunkban.

Haraszi Katalin

Cégadatlap

Név: VAMAV Vasúti Berendezések Kft.
Székhely: 3200 Gyöngyös, Gyártelep utca 1.
Alapítás éve: 1991, **termelés megkezdése:** 1992
Tulajdonosok: MÁV Zrt. 50%, voestalpine VAE GmbH 50%
Ügyvezetők: Dr. Joó Ervin 44 éves mérnök, Kerékgyártó József 41 éves közgazdász
Jegyzett tőke: 1,4 milliárd forint
Foglalkoztatottak statisztikai átlaga (2016): 204 fő
Adózás utáni eredmények átlaga (2011-2015): 996,6 millió forint

Web: www.vamav.hu

„Gyöngyszem” a gépezetben

Persze nem egészen így hangzik a mondás, de a szokatlan szóösszetételre magyarázatot ad, hogy a VAMAV Kft. osztrák tulajdonosának vezérigazgatója, Dieter Fritz maga nevezte gyöngyszemnek a MÁV Zrt. és voestalpine VAE GmbH 50-50 százalékos tulajdonában álló vegyesvállalatot. Az osztrák anyacég első számú vezetőjével készített interjúnkából az is kiderül, hogyan működik a globális vállalat óriás gépezete.

A voestalpine AG cégcsoport tagja a VAMAV Kft.-ben is érdekelt voestalpine VAE GmbH. Bemutatná nekünk társaságuk tevékenységét?

Bonyolult a válasz, mert világszinten működünk. Cégcsoportunk összesen 45 vállalatban több mint hatezer munkavállalót foglalkoztat. Társaságunk nemcsak kitérőgyártásban, de vasúti jelző- és diagnosztikai berendezések előállításában, sőt vasútépítéssel összefüggő tevékenységekben is részt vesz. Bár gyáraink többsége Európában van, mind az öt kontinensen megvetettük a lábunkat. Érdekeltek vagyunk például az Amerikai Egyesült Államokban, Ausztráliában, Brazíliában, Argentínában, Dél-Afrikában, és természetesen a nagy sebességű vasúti hálózatfejlesztésben elkötelezett gyorsasággal előretörő Kínában is. A kínai vasútfejlesztés állami vállalatokon keresztül történik, ezért is kiemelendő, hogy egyedüli magánbefektetőként vagyunk jelen az ázsiai ország kötéppályás fejlesztéseiben, és jelentős projekteken vehetünk részt. Kínának határozott terve van nemcsak a nagy sebességű

hálózatok, de a városi kötőtpályás tömegközlekedés fejlesztésére vonatkozóan is. Azt tervezik, hogy minden, egymillió lakosnál nagyobb településnek lesz villamos-, és minden hárommilliónál nagyobb városnak pedig metróhálózata a nem túl távoli jövőben. Most éppen háromszáz ilyen projekt fut Kínában, ahol rendkívül jó lehetőségek vannak.

Milyen üzleti stratégia mentén irányítják leányvállalataikat?

Társaságunk szerteágazó működéséhez igazítottuk a szervezeti felépítést is. Európai viszonylatban észak-, közép- és délkelet-európai termelőegységeket magunkban foglaló csoportokat hoztunk létre. Indokoltnak láttuk a közel-keleti (török és szaúd-arábiai) cégeket is az európai divízióba integrálni, mert az ő esetükben nincs olyan kiépített vállalati rendszer, mint például itt, a gyöngyösi üzemben. Egyes cégeink jóval egyszerűbb keretek között működnek, a VAMAV azonban rendelkezik a modern kitérőgyártáshoz szükséges minden nélkülözhetetlen eszközzel. Az említett termelési integrációnak köszönhetően az európai leányvállalatoknak lehetőségük van kisebb gyáraink alkatrészellátására és termeléstámogatására. Emellett exporttevékenységünket is integráltuk. Ennek köszönhetően a VAMAV nemcsak a magyar vevőket tudja kiszolgálni, hanem – értékesítési hálózatunkon keresztül – például más vegyesvállalatunknak is beszállít. Cégeinket támogatjuk elképzeléseik megvalósításában, hiszen ezzel jó példát mutathatnak, az ötletekből pedig új

technológiák jöhetnek létre, amelyekből kölcsönös előnyökre tehetünk szert.

Magyarország hol található a voestalpine világtérképén? Miért vagyunk önöknek fontosak?

Dávid Ilona elnök-vezérigazgató asszony ünnepi beszédét hallva, úgy érzem, hogy kölcsönös az elköteleződés a vegyesvállalat irányításában. Nemcsak az a tény lényeges, hogy a VAMAV az elsők között alapított vegyesvállalataink egyike, de társaságunk nemzetközi működésének fejlődési irányvonalát tekintve is meghatározó szereplő. Ez mintát ad a köztulajdonban lévő cégeknek is abban, hogy nem szabad félni vagy visszahúzódnival a magánszektor szereplőivel való együttműködéstől. Mi a függetlenségben és a rugalmasságban hiszünk. Magyarország azért is fontos nekünk, mert egyrészt földrajzilag is közel van Ausztriához, így könnyen adhatunk támogatást a voestalpine új technológiáinak bevezetéséhez. Másrészt az új megoldások alkalmazásában és továbbfejlesztésében a VAMAV példaértékűen tevékenykedik. A MÁV Zrt. pedig nemcsak vevőként, hanem a kutatás-fejlesztés támogatására figyelmet fordító anyavállalatként is jó partner. Negyedszázadra visszatekintve együttműködésünk tulajdonképpen olyan, mint egy jól sikerült házasság.

„A köszörűseink olyanok, mint a szobrászok”



Dr. Joó Ervin és Kerékgyártó József

A VAMAV Vasúti Berendezések Kft. méltó módon igyekezett megünnepelni a hazai kiterőgyártás 65. és a cég megalapításának 25. évfordulóját: a 10. alkalommal megrendezett vevőtálalkozó vendégeit ezúttal Gyöngyösre hívta. Száznál is több résztvevő láthatta a gyárlátogatással egybekötött születésnap rendezvényen, milyen eredményei és jövőbeli tervei vannak a kiterőgyárnak. Az ünnepség apropóján Kerékgyártó József és dr. Joó Ervin ügyvezetővel beszélgettünk.

A meghívóban azt írták, hogy minden tekintetben saját szervezésű az esemény, és már jó előre elnézést kértek az esetleges hibáért. A Vasutas Magazin nem talált hibát. Más talán igen?

Kerékgyártó József: Nem, szerencsére csak pozitív visszajelzéseket kapunk, aminek persze örülünk. Korábban mindig valamelyik budapesti szállodában tartottuk a vevőtálalkozót, ahol minden megserveztük, lement az esemény, hazamentünk. Most a jubileumi évfordulók miatt azt szeretnénk volna, hogy a partnerek jöjjenek le és nézzék meg a gyárat, az irodákat, és lássák, miként is működünk. Ez persze sokkal több energiát igényelt, de beletettük magunkat, megcsináltuk. Kitaláltuk az asztalok elrendezését, a dekorációt, és a hazai szervezéssel lehetőséget adtunk a fejlődésre az üzemi konyhát működtető helyi vállalkozásnak is.

Joó Ervin: Egyébként ez volt az első nagyszabású rendezvénye a konyhás csapatnak. A próbafőzés után látták, hogy kemény fába vágják a fejszéjüket, de feltalálták magukat: meghívták Magos Zoltán mesterszakácsot, aki szívesen vállalta a fogások elkészítésének és tálalásának irányítását. Róla egyébként azt kell tudni, hogy a környékről származik, és egy népszerű főzőcsatorna séfje. Üzemi konyhán szuvidálni (speciális, mesterfokú főzési eljárás – a szerk.) nem mindennapi dolog, de nálunk ez is megtörtént.

Honnan jön és merre tart a VAMAV? Milyen stratégia mentén képzik el a cég fejlesztését?

K. J.: A rendszerváltásig szocialista állami vállalként működött a kiterőgyár. 1992-ben jött az osztrák befektető, és a MÁV-val közösen, fele-fele arányban megalapították a VAMAV-ot. Az osztrákok hozták a nyugati munkakultúrát, technológiát, de bizonyos régi vonások megmaradtak a működésben. El kell ismerni, hogy az elmúlt 25 évben nem mindig volt felhőtlen a kapcsolat a MÁV és a menedzsment között. Az állami vasút jelenlegi vezetése azonban másként gondolkodik a korábbiakhoz képest, mások az elvárások is. Ehhez nekünk alkalmazkodni kell, ezért működésünket is át kellett gondolni, nehéz döntéseket kellett meghozni. Új cégvezetőként most az a dolgunk, hogy helyükre tegyük, megújítsuk a vevői kapcsolatokat. Ennek a folyamatnak is része

a gyöngyösi vevőtálalkozó. Meg kell mutatni, hogy kik vagyunk és mit akarunk. Minden dolgozónkat és vezetőnket arra sarkalljuk, hogy együtt kell működni a MÁV-val: tárjuk fel a mélyre elásott problémákat, vegyük újra elő és oldjuk meg őket. A partnerek látják, hogy az új vezetéssel valami változik. Persze, először bele kell tenni a munkát, a gyümölcs csak később érik be. Dolgoznunk kell még a hatékonyság és a versenyképesség növelésén. A MÁV-csoporton belül ezen a téren ugyan jól állunk, de a nemzetközi piaci viszonyokhoz igazítottan is meg kell oldani a méretgazdaságossági és a szemléletbeli problémákat.

J. E.: Az ünnepségen és a gyárlátogatáson is mindenki láthatta, hogy nem sufnicég vagyunk. Mindenben a jó minőségre törekszünk. Az osztrák tulajdonos meg is jegyezte, hogy gyártási minőségben azt tudjuk, amit a voestalpine VAE központi gyára, ezért „kis Zeltweg”-nek is hívják minket. Mi persze tudjuk magunkról, hogy jól csináljuk, de az emberek fejében más él. Ezért is jó, hogy lejötték megnézték és látták: a legmodernebb eszközökkel, 3D-s modellezéssel dolgozunk. A viszonylag kis volumenű gyártás miatt fontos a hatékonyság javítása és a jó árszínvonal fenntartása. Több lábón kell állnunk, ezért teljes körű szolgáltatást nyújtó céggé szeretnénk válni. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a kiterőket nemcsak megtervezzük és legyártjuk, de megszerezzük és biztosítjuk azok karbantartását és újrafelhasználását is. Igyekszünk minél több tapasztalatot szerezni a gyártásban és a fejlesztésben. A voestalpine által kifejlesztett mangánhegesztést is továbbfejlesztjük, mert az a célunk, hogy a cégcsoporton belül ennek a technológiának a tudásközpontja legyünk. A jövőben pedig az exportra is nagyobb hangsúlyt fektetünk. A külföldi értékesítésnek óriási hozadéka, hogy új megoldásokat tanulunk, és meg tudjuk mutatni, mire vagyunk képesek. Amit egyszer megcsináltunk, annak a tudása itt marad.

K. J.: Ez így igaz. Az export növelését elnök-vezérigazgató asszony is kérte, hiszen a külföldi értékesítés a cég stabilitását és nyereségességét is biztosítja, ráadásul ezáltal plusz devizabevételhez is juthatunk. A nyersanyagokat külföldről szerezük be devizáért, ahhoz meg jó, ha van elegendő devizabevételünk is.

Milyen piacokra szeretnének eljutni?

J. E.: Eddig is exportáltunk, de a külföldre történő gyártás nem volt hangsúlyos. A voestalpine-csoporton keresztül Indiába, Szaúd-Arábiába és Törökországba is gyártottunk metrópályákhoz kiterőket és dilatációs készülékeket. Nemrég járt nálunk egy kínai küldöttség, akik a termék-katalógusunkat nézve elcsodálkoztak, milyen sokféle kiterőt gyártunk, náluk ugyanis csak egy fajta van.

K. J.: Adott az elvi lehetősége annak is, hogy az orosz vagy a régi szovjet tagállamokba gyártsunk, de az orosz piac nehéz terep, teljesen más értékesítési stratégiát igényel. Részünkről nincs semmiféle akadályozó tényező, nyitottak vagyunk a magyar állammal, a MÁV-val vagy más magyar vállalattal közös orosz-magyar vasúti projektekre. A voestalpine-csoporton belül pedig abban látunk lehetőséget, hogy megszerzett tapasztalatainkat külföldi társvállalatok felé szolgáltsuk. Biztosak vagyunk abban, hogy a jövőben rengeteg exportlehetőségünk lesz.

Megtudhatunk néhány műhelytitkot a fejlesztésekkel kapcsolatban?

J. E.: A voestalpine összes szabadalmához és know-how-jához hozzáférünk, ezeket a különböző igényeknek megfelelően továbbfejleszhetjük, átalakíthatjuk. A fejlesztések mellett hangsúlyosnak tartjuk a rendszeres karbantartást is, mert azzal nemcsak növelhető a termék élettartama, de felszínre hozhat olyan tapasztalatokat is, amelyek hozzásegítenek az élettartamköltségek csökkentéséhez is. Ez történt a MÁV Zrt. Szajol-Kisújszállás-Püspökladány vonalán is, ahol a MÁV szakembereivel együttműködve eredményesen javítottunk sínhibákat, de az újabb kedvezőtlen jelenségek elkerülése érdekében hosszabb távú tervet kellett kidolgozni. Ennek keretében – a MÁV-val közösen – kétéves tesztprogramot indí-

tottunk Tápiógyörgye állomáson, ahol tíz különböző anyagú és dőlésszögű kiterőt telepítettünk. A teszt során tapasztalatokat gyűjtünk arról, hogy egyforma terhelés és karbantartás mellett melyik kiterőtípus felel meg legjobban a MÁV igényeinek.

K. J.: Ez egy egyedülálló kezdeményezés, ilyen tesztprogram még nem futott a voestalpine-csoporton belül. A MÁV hozzáállása pedig példaértékű a fejlesztőktől kezdve a legfelsőbb vezetői szintekig. Ez a program világosan megmutatja, milyen rendszerek a legalkalmasabbak a hazai vasúti terhelésre, megkönnyítve ezzel a választást. Meggyőződésünk, hogy a rendszeren a vevővel közösen kell dolgozni, ezzel sok vitás helyzet elkerülhető.

Milyen az élet a VAMAV-nál? Milyen a cég megítélése a gyárkapun kívül?

K. J.: Szerintem jól érzik magukat nálunk a dolgozók. Egyrészt tradicionális cég vagyunk Gyöngyösön, másrészt a térségbe települt autóiipari cégekhez képest – a vasúti ágazat stabilitásából adódóan is – kisebb a munkavállalói létszámingadozás. Kétszáz család megélhetését biztosítjuk hosszú távon, családi légkörben. A tulajdonosok és a menedzsment innováció iránti elkötelezettségének köszönhetően vezetőink és mérnökeink széles keretek között működhetnek, alkothatnak, részt vehetnek nemzetközi projekteken. Ez nyilván motiválóbb, mint a monoton, standardokban leírt munkavégzés. Nem egy gépezet vagyunk, ami ledarálja az embereket, igyekszünk odafigyelni. Rendszeresen szervezünk családi napokat, de volt már gyermekrajzpályázatunk is, és igyekszünk támogatni a segítségre szoruló, valamint a gyermekes munkavállalóinkat. Szervezünk nyelvtanfolyamokat és számítástechnikai képzéseket. Cégünk részt vesz a város kulturális életében, támogatunk sportegyesülete-

ket, néptáncsoportot és fogyatékkal élő gyermekeknek otthont adó iskolát is. Jó a cég megítélése a helyiek körében, érkeznek pozitív visszajelzések: tavaly év végén megkaptuk a Heves Megyei Iparkamara Gyöngyös Város Gazdaságáért díját, amire nagyon büszkék vagyunk.

J. E.: Ehhez még tegyük hozzá, hogy a VAMAV Gyöngyös egyik legnagyobb adózója, de ott vagyunk Heves megye 50 legjobb adózója között is. Az embereket egyébként az is jó érzéssel tölti el, hogy modern ipartechnológiát tanulhatnak és alkalmazhatnak. A többéves betanulás során általában meg is szeretik ezt a munkát. A köszörűseink olyanok, mint a szobrászok: nyolckilós köszörűvel a kezükben tized-századmilliméter pontossággal alakítanak ki keresztvezési csúcsokat 30-80 méteres szerkezeteken – ez szinte hihetetlen.

A kettős ügyvezetés nem okoz nehézséget?

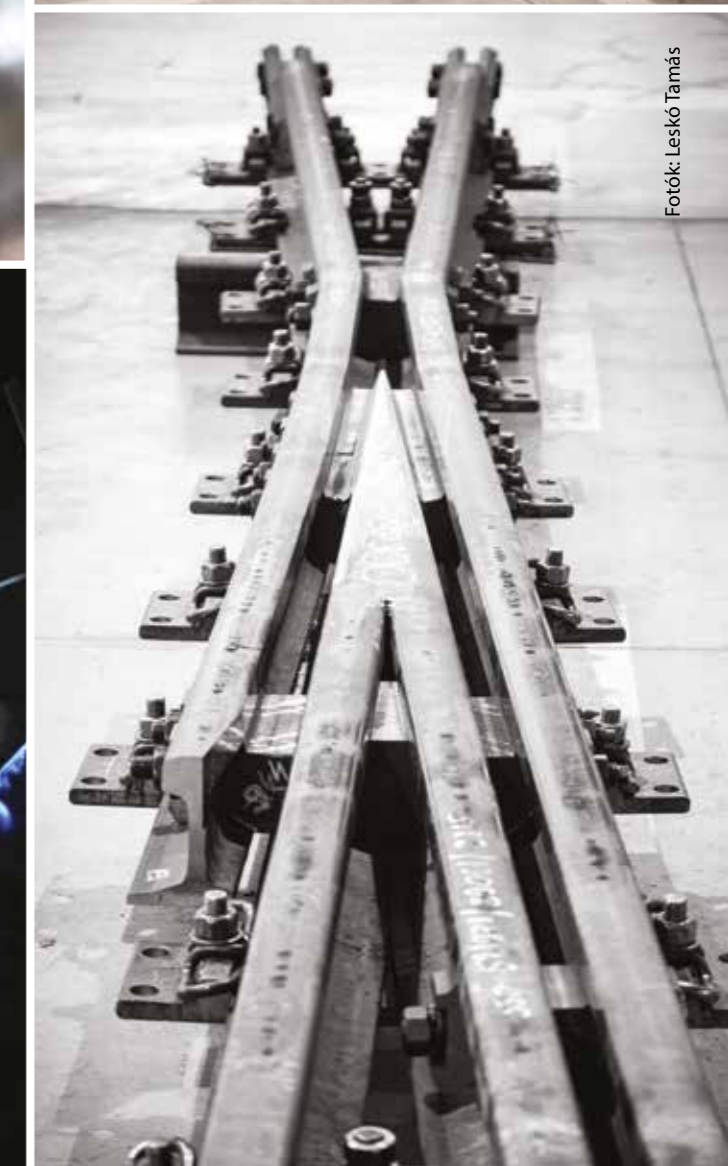
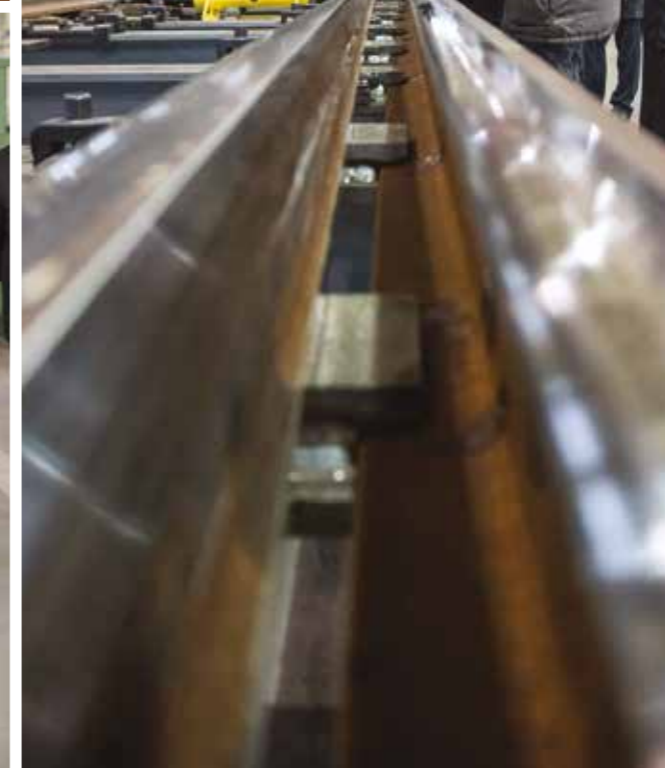
K. J.: Mindketten tizenkét éve vagyunk a cégnél. Én közgazdász vagyok, Ervin mérnök. A pénzügyi dolgokhoz én értek jobban, a műszaki dolgokhoz meg ő. Nem okoskodunk bele abba, amihez a másik jobban ért, de minden fontos témában egyeztetünk, és közösen hozunk döntéseket. Ebben nyilván vannak nehézségek, de az alapokban egyetértünk. Kialakult már közöttünk a feladatmegosztás, most már csak meg kell valósítani a terveket, amiket felvállaltunk.

J. E.: Az ember azt gondolná, ha valamit ketten csinálnak, az lassan megy, mert sok a vita. A mi esetünkben ez nem így van, gyorsan meghozzuk a döntéseket. Magasra állítottuk a mércét. Jó cége vagyunk a MÁV-nak, és erre büszkék lehetünk.

Haraszti Katalin
Fotó: Leskó Tamás, VAMAV



„Nem egy gépezet vagyunk, ami ledarálja az embereket”



Létkérdés a szakemberképzés eredményessége

A MÁV-csoport és a Dunaújvárosi Egyetem 2015 év végén kötött megállapodást duális képzésre, amelynek lényege, hogy az egyetemi képzés ideje alatt a leendő szakemberek a szakképzésüknek megfelelő munkahelyen kapcsolhatják össze elméleti tudásukat a szükséges gyakorlati ismeretekkel. A MÁV-csoport az együttműködéssel vállalta, hogy megszervezi és lebonyolítja a gyakorlati képzést, valamint átadja a hallgatóknak mindazokat az ismereteket, amelyek a szakma elsajátításához lényegesek.

Az első golyák

A MÁV-csoport három vállalata hét tanulóval hallgatói munkaszerződést kötött, amelyben garantálja gyakorlati oktatásukat és szakirányú fejlesztésüket. A vállalatvezetés nem titkolt célja, hogy az együttműködéssel hosszabb távon is biztosítsa a cégcsoport számára a magasan képzett munkaerő utánpótlását. A hét diák – két lány és öt fiú – tavaly ősz-

szel kezdte meg tanulmányait. Hárman mérnök-informatikus szakon tanulnak, egy fiatalember gépészmérnöknek készül, ugyancsak hárman pedig műszaki menedzser szakon igyekeznek elsajátítani a szükséges ismereteket.

A hallgatók a képzés ideje alatt évente 26 hetet töltenek szakmai gyakorlaton vállalatuknál. Munkájukat és beilleszkedésüket vállalati mentorok segítik, akik a képzés teljes ideje alatt koordinálják a szakmai gyakorlatot. A fiatalok hét félév alatt fejezik be egyetemi tanulmányukat. Az utolsó félévet teljes egészében a vállalatnál töltik, és elkészítik szakdolgozatukat. Ennek köszönhetően friss diplomával a kezükben valamennyien már megfelelő gyakorlattal és helyismerettel rendelkeznek majd, ezáltal gyorsabban válhatnak teljes értékű munkavállalóvá.

További campusokkal jön létre együttműködés

Az első lépéseket a vasúttársaság tehát megtette, 2017 februárjától azonban

A duális felsőoktatási képzés célja, hogy a képzésben részt vevő hallgatók elméleti és gyakorlati tudása maximálisan megfeleljen a képzésre szerződött cégek elvárásainak. A duális képzésben a diákok elméleti tudásukat az együttműködő vállalatnál töltött gyakorlati időszak során „élesben” bővíthetik, ezáltal tapasztalatot szereznek leendő szakmájukban.

a MÁV-csoport szándéka szerint bővílni fog az utánpótlást szavatoló szakemberképzés rendszere. A vasúttársaság a Budapesti Corvinus Egyetemen, a győri Széchenyi István Egyetemen, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen, valamint az Óbudai Egyetemen, a Pécsi Tudományegyetemen és a Debreceni Egyetemen is együttműködési megállapodást köt. Ezek keretében számos, a szakmai utánpótlás hosszú távú biztosítását segítő programot – üzemeletogató, ösztöndíjprogram stb. – kíván a MÁV-csoport megvalósítani (részletek alábbi keretes hírből).

Több egyetemmel is együttműködik a MÁV-csoport



Fotó: Baska Balázs

Együttműködési megállapodást kötött a MÁV-csoport az Óbudai Egyetem öt karával 2017. február 9-én. Az együttműködés célja az elméleti és a gyakorlati tudásbázis összekapcsolása, közös oktatási, kutatási és gyakorlatorientált programok szervezése, szakmai gyakorlólhelyek biztosítása, valamint a kiemelkedő tehetségek egyéni gondozása. E célok megvalósítása érdekében a MÁV-csoport szakértői például konzultációs lehetőséget biztosítanak az egyetemi karokon tanuló hallgatók számára, illetve részt vesznek az intézetek, tanszékek szakmai háttér munkájában, jegyzetek összeállításában, tananyagok fejlesztésében, meghívott vendég előadóként pedig megosztják szakmai tapasztala-

ikat a diákokkal, akik számára vállalják üzemeletogató megszervezését is.

Az Óbudai Egyetem szakemberei a vasúttársaság által kezdeményezett és igényelt témákban kutatásokat és módszertani fejlesztéseket végeznek, továbbá közös kutatóműhelyeket hoznak létre. A felsőoktatási intézmény vállalja a MÁV-csoport vállalatának egyetemen belüli népszerűsítését, ösztöndíjait, pályakezdekőknek szóló állásajánlataik közzétételét. Az együttműködésbe a hallgatói önkormányzat is bekapcsolódik: programjain lehetőséget biztosít a MÁV-csoport képviselőinek a részvételre, és félévente megszervezi a Karrierpizza rendezvényt, ahol a vasúttársaság szakembereivel kötetlen formában ismerkedhetnek meg a hallgatók.

„A vállalatvezetés nem titkolt célja, hogy a felsőoktatási intézményekkel kötött stratégiai, együttműködési megállapodások révén hosszabb távon is biztosítsa a cégcsoport számára a magasan képzett munkaerő utánpótlását” – mondta a szerződés aláírásakor Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-ve-

zerigazgatója. A korábban megkezdett együttműködés folytatásaként a MÁV-csoport a Dunaújvárosi Egyetemmel közösen idén is elindítja gyakorlatorientált duális képzését a 2017–2018-as tanév szeptemberétől nappali képzésben részt vevő műszaki menedzser, műszaki szakoktató, gépészmérnök és mérnök-informatikus hallgatók számára. A képzésre történő jelentkezés két lépcsőben történik: az általános felsőoktatási felvételi eljárásban (www.felvi.hu) 2017. február 15-ig kellett a Dunaújvárosi Egyetem duális képzésben induló szakára jelentkezni, a vállalati jelentkezéseket pedig 2017. március 10-ig lehet beküldeni a www.mavcsoport.hu/mav-csoport/dualiskepzes internetes oldalon keresztül.

A MÁV-csoport lapzártánkat követően további két felsőoktatási intézménnyel – a győri Széchenyi István Egyetemen és a Budapesti Corvinus Egyetemen – kötött hasonló megállapodást, amelyekről a márciusi Vasutas Magazinban részletesen beszámolunk.

MÁV KIG, Óbudai Egyetem

Akik megcélozták a vasutat

Hét hallgató. Első félévük sikeres volt. Egy kitűnő, négy jó és kettő közepes eredménnyel abszolválta az első félévi kötelezettségeit. Rajtuk múlik, hogy csupán ígérek maradnak, vagy be is váltják az ígéretet.



Sips Alida szülei példáját követve készül vasutas pályafutására. Édesapja a MÁV Zrt. Budapesti Pályavasúti Területi Igazgatóságának forgalmi szakértője, édesanyja az RCH Zrt. tolatástervezője. *„Műszaki menedzserként olyan széles körű szakmai tudást gyűjthetek össze, amelyet a vasútnál jól hasznosíthatok. Már most kiválasztottam azt a szakterületet, amelyik számomra a legszimpatikusabb, ez pedig a logisztika. Az első félév követelményeit sikeresen teljesítettem. A családi mintát követve számomra vonzó a vasút.”*



Mekker Attila Halásztelken él, német nemzetiségi gimnáziumba járt, angol és német nyelvvizsgával rendelkezik. A középiskolában már elsajátította az informatika alapjait, amit most az egyetemen kíván tökéletesíteni. *„Gyermekkorom óta érdekel a technológia, és pár évvel ezelőtt világossá vált az is, hogy informatikus mérnök akarok lenni. A duális képzésben szívesen veszek részt. Egyrészt mert a gimnáziumban is tanácsolták, hogy éljek ezzel a lehetőséggel. Ma már tudom, hogy sokkal több tudást, nem utolsósorban sok szakmai gyakorlatot szerezhetek, aminek eredményeként később majd könnyebben tudok elhelyezkedni. A MÁV Szolgáltató Központ jó választásnak ígérkezik. Ez a legnagyobb állami vállalat leánycége, biztos munkát és megélhetést kínál.”*



Császár Enikő a Fejér megyei Nagyvenyimből felvételizett a Dunaújvárosi Egyetemre. Mint mondta, a szülei még nála is sokkal jobban örültek a sikeres felvételnek. Édesapja nyugdíjas vasutas. Eredetileg fivére példáját követte volna, ha nem látta volna testvére csalódásait: a kétszakos tanár ma már informatikát tanul, hogy pályát módosíthasson. Enikő így inkább műszaki menedzser szakon lett egyetemista. *„Az, hogy felvételt nyertem, önbizalmat adott. Célirányosan készülök a jövőre. Jó szakemberként nyugodtabb élet, biztosabb egzisztencia vár rám”* – mondja.



Gál Roland Enikő csoporttársa, ugyancsak Fejér megyében, egészen pontosan Mezőfalván él. Mamája főállású anyja, édesapja nehézgépező és -vezető. *„Ha minden terv szerint alakul, akkor a családban én leszek az első diplomás. Édesapám életét, munkáját látva világossá vált számomra, hogy tanulni kell. Hétköznapiakon reggel 8-tól délután 5-ig az egyetemen vagyok. Hétfőgőn pedig otthon rendeztem a jegyzeteimet. Igyekszem előre tanulni, hogy ne kelljen a vizsgaidőszakban kapkodni. Nem bírok semmit sem a véletlenre, a műszaki menedzserek képzésén komoly az elvárás, kiváltképp a matematikaórákon. Hogy ne legyen gondom, sokat ismételtem és gyakorolok.”*



Sajtos Norbert mérnök-informatikus akar lenni. A Budai Középiskolában érettségizett informatika szakon. *„Kiváló tanárom volt, aki felkészített a felvételre, és közben megszerettette velem ezt a pályát. Az első félévet gond nélkül, sikerrel zártam, viszont kiderült, hogy a sok tanulnivaló, és a rendszeres utazás mellett sokkal kevesebb időm marad a sportolásra. Márpedig két éve versenyszerűen baseballlozom. Nincs mit tenni, ilyen körülmények mellett már csak heti egy edzésre van lehetőségem. Választottam: inkább tanulok és kevesebbet sportolok. Ezt követeli meg a jövőm.”*



Molnár Csanád is mérnök-informatikus szakon tanul. Édesanyja fejlesztőtanár a Dunafernnél. Édesapja Dunaújvárosban dolgozik, csempeburkolatot gyárt, és közben tanul. Az apuka példája ösztönzően hatott a fiatalemberre, hiszen közelről láthatta, mennyire nehéz munka mellett tanulni, boldogulni. *„Ki kell használni azt az időt, ami a tanulásra rendelkezésre áll. Sokkal jobban járok azzal, ha most teljesítem a követelményeket, mintha később tenném. Ugyanakkor ne gondolja senki, hogy könnyű nekünk. Mi bizony sok terhet vettünk a vállunkra! Egyszerre két helyen kell teljesíteni: a szorgalmi időszak és a vizsgák után a szünidőt a vasúttársaságnál töltjük. Minden évben 26 hét gyakorlati időt kell teljesítenünk, majd beszámolót kell készítenünk. Az osztálytársaink már hetek óta pihennek, mi ezzel szemben csak most, február 3-án zártuk le az első félévet. Ennek ellenére mindannyian azt gondoljuk, hogy hosszú távon mi járunk jobban.”*



Horváth Sebő gépészmérnök-hallgató az egyetemen. Édesapja zenész, illetve tanár, zeneelméletet oktat a szombathelyi főiskolán. Édesanyja szolfézs- és zongoratanár a Nagykovácsi Alapfokú Művészeti Iskolában, nevelőapja építész. *„Higgye el, hogy komoly elhivatottság kell a duális képzéshez. Szeretnék jó gépészmérnök lenni. Imádom rajzolni, amit a nevelőpapámnak köszönhetek. Én már megtaláltam az utam. Örülök annak, hogy közöm lehet a MÁV-START-hoz, hogy épp itt szerezhetek gyakorlatot.”*

Kép és szöveg: Gaál Péter

Hogy lesz egy mikrobiológusból nemzetközi jegypénztáros?

MIKROBIOLOGUS



Ha a medve február 2-án – kijöve a barlangjából – szép időt talál, és a napfényben meglátja az árnyékát, nyomban visszabújik aludni, mert a tél még nagyon hosszú lesz. Ha viszont borús időre ébred, akkor kitörli szeméből a téli álmat, és ennivaló után néz, mert közel a tavasz. Így tartja a népi hagyomány. Ez a tudat vigasztal minket, mikor hideg szélben, ólom-szürke felhők alatt átvágunk a Baross tér kerengőjén – igaz, nem medvelesre igyekszünk a nevezetes időjóslo napon, hanem a Keleti pályaudvar üzleti várójának felderítésére.

Legutóbb a január 6-ról 7-re virradó éjszaka, a Drezda-Lipcse túra indulva járt itt a Vasutas Magazin: azon a hétvégén mínusz 28 Celsius-fokkal több mint harmincéves magyarországi hidegrekord dőlt meg, most viszont abban a reményben lépünk be a 9-es vágány mellett lévő helyiségbe, hogy a tél már valóban az utolsókat rúgja. A jól fűtött, barátságos Business Lounge gyorsan feledteti is a kinti időjárást: odabent kényelmes bőrfotelekben ejtőznek az utasok, és kortyolgatják kávéjukat, teájukat, narancsléjüket, amíg a vonatra várnak.

A folyamatosan cserélődő látogatók két nagyobb csoportból verbuválódnak. A START Klub Prémium vagy VIP kártyával rendelkezők zömmel vidéki törzsutasok, de a cargós mozdonyvezetők oktatási napjain is érezhetően megugrik a magyarul beszélő vendégek száma. A másik csoport tagjai jellemzően külföldiek. „Igénybe veheti a várótermet, aki rendelkezik Railjet vonatra szóló, első osztályú, nemzetközi menetjeggyel Premium Class felárral, vagy első osztályra szóló, legalább két országot érintő nemzetközi menetjeggyel, amelynek útvonalában Budapest is szerepel, esetleg single vagy double kategóriájú hálókocsijeggyel, illetve single vagy double kategóriájú globáldíjjal” – sorolja a lehetőségeket Szelezsán Péter pénztáros. De térítésmentesen pihenhetnek vagy frissülhetnek fel itt az InterRail- és Eurail-bérletesek, valamint az ÖBB-kártyások is.

A jegyekkel kapcsolatos adminisztrációt és a vendéglátással kapcsolatos feladatokat egy személyben ellátó kolléga szorgalmasan jegyzi a Prémium és a VIP kártyák számait; az adatokat este beküldi a főnökségnek. Nyolcvan-kilencven a kártyás vendégek átlagos száma egy nap, így van, amikor három ív is betelik estére – és akkor még nem beszéltünk az InterRail- vagy Eurail-bérlettel rendelkezőkről, az első osztályon utazókról. Ők a másik nagy csoport, magyarázza Péter. Ahogy mi is megtelepszünk a váróban, és figyelni kezdjük a forgalmat, valóban érezhető, hogy a nemzetközi vonatok indulása előtt sűrűsödik a forgalom: Bécs, München, Prága a kiemelt nemzetközi célállomások.

Az ügyfélszolgálatról az örök kétóránként ide-néznek, hogy nincs-e valami probléma, nem kell-e segíteni, sőt a pénztárosnak rendőrségre



bekötött riasztó és pániktelefon is a rendelkezésére áll, ha egy konfliktus esetleg kezelhetetlenné válna – de nem jellemző, hogy ilyen eszközökre volna szükség. 2015-ben, a migrációs válság idején sem volt probléma? – érdeklődünk, de Péter rázza a fejét. Bár a várótermet rendőrök felügyelték, a nyitvatartás folyamatos és zavartalan volt. Emlékeiben persze rendkívül nehéz időszakként él a másfél évvel ezelőtti nyár és ősz, komolyabb konfliktus azonban – szerencsére – nem alakult ki. „Azt hiszem, elég jól szót értek az emberekkel, és a vitás helyzeteket is jól tudom kezelni” – mondja, és a számok magukért beszélnek: bár a fluktuáció itt is ismert jelenség, ő tizenhat éve dolgozik a Keleti pályaudvaron, ebből több mint nyolc éve itt, az üzleti váróban. A MÁV-csoport az első munkahelye, pedig a pályája teljesen másképp indult: mikrobiológus diplomával került a vasúttársasághoz, és ezt néhány éve egy közgazdász mesterdiplomával is megfejelte. Ez utóbbi – távolról – kapcsolódik a munkaköréhez, de az utasokkal való kapcsolattartásban igazán a nyelvtudásának veszi hasznát: angolul felsőfokon, németül és oroszul középfokon beszél.

Tizenhat év nem kis idő – bólintunk elismerően. „Ezalatt a pályaudvar is sok változáson ment keresztül, és ennek mind részese voltam...” – kezdene bele Péter az emlékek felidézésébe, de itt ritkán jut idő ilyesmire: két dél-koreai lány érdeklődik, honnan megy a vonatuk Bécs felé, Péter pedig nemcsak útbaigazítja őket, de érvényesíti a jegyüket és feljegyzi az útlevelük számát is. Közben, persze, a magyar törzsutasok se fogynak: amíg a két fiatal irataival foglalkozik, egy cetlire firkantja fel a VIP kártyák számát (ezt néhány perccel később vezeti át az adat-

lapra), és amint az adminisztrációval végezett, már cseréli is a kávégép mellett kifogyott tejes palackot, szedi le az üres csészéket, tányérokat.

„A vasúti utazás világa nemcsak a munkaidőmet tölti ki, de pihenésképpen is szeretek vonatra szállni” – mondja a VIP-váró óre. „Egyetemistaként nagyon be kellett osztanom a pénzemet, így amikor a MÁV-hoz kerültem, Magyarországot se nagyon ismertem. Gyulán születtem, ezért – az alföldi tájhoz képest – elsősorban a Dunántúl volt nagy felfedezés, akkor láttam először a Balatont. Aztán szép lassan felfedeztem Európát is: jártam Párizsban, Észak-Franciaországban, Monacóban, a francia Riviérán. Nagyon szeretem Bécsset is, de a legkedvesebb úti célom Svájc, főleg a francia ajkú része: Lausanne, Montreux... Óriási élmény a svájci magánvasutakon utazni, igényesek, gyönyörűek. Interlakenben tényleg úgy éreztem, mintha a felhők között lennék, de ültem a világhírű GoldenPass Line-on is. Elég strapás kirándulás volt” – nevet. „Nem az a megszokott út, amit a svájci szövetségi vasutakkal Zürich és Genf között három óra alatt megtesz az ember, hanem egy nyolcórás, több átszállásos túra, de olyan gyönyörű helyeket láttam, hogy minden fáradságot megért... A terrorcselekmények elszaporodása kicsit visszavetette a kedvemet, de évente egyszer-kétszer azért most is kinézek valami külföldi célpontot” – meséli Péter.

Közben a takarítónők végeztek a munkájukkal, aláíratják a papírt, hogy itt voltak, aztán elköszönnek. Nagytakarítás egyszer van naponta, ilyenkor, reggel, de a szemeteseket délután is ürítik. A vendéglátásra azt szokták mondani, hogy lábbal kell igazán bírni a munkát;

itt fizikailag vagy mentálisan nagyobb az igénybevétel? – kérdezzük, de a pénztáros kolléga nem az a panaszkodós fajta. „Jó, hogy itt mindig történik valami: egyszerűen van jelen az ülő- és az állómunka, nem kell mindig a széken gubbasztani, így az ember felváltva mozoghat és pihenhet. Reggel 6-kor nyitunk, és este negyed 10-kor zárunk; nem mondom, hogy a tizenhat óra kevés, de a nemzetközi pénztárban dolgoztam éjszakai műszakban is, ott – mivel felborul az ember bioritmus – sokkal nagyobb az igénybevétel. Szabadidőmben rendszeresen járok a Margitszigetre, a sportuszodába, ez nagyon jól karbantart, ha néha megerőltető lenne a munka, ugyanakkor kikapcsol, feltölt energiával, és szellemileg is felfrissülést jelent.”

Szezonálisan mikor van a legnagyobb forgalom? – érdeklődünk. „A belföldi utasok folyamatosan jelen vannak, a külföldiek közül ősszel és tavasszal inkább a nyugdíjasok, nyáron inkább a fiatalok. A Sziget Fesztivál idején például óriási élet van itt, talán az az egyik legforgalmasabb időszak” – mondja Péter, majd elgondolkodik, és végül most ad választ az előző kérdésre: egy augusztusi, szigetes műszak vége felé talán az a legnehezebb, hogy figyelemmel bírja az ember.

A nyári csúcson idején még az is előfordul néha, hogy a vendégek nem tudnak azonnal leülni: ha a Sziget idején, mondjuk, betódul egy harminc-negyven fős japán turistacsoport, akkor bizony az utasok türelmét kell kérni. A peronra azért, szerencsére, ritkán szorul ki vendég: az ablak mellett állnak fekete fapadok is, ezekre is letelepedhetnek, így előbb-utóbb mindenki talál helyet.

Most, ahogy lemegy a reggeli csúcson, nehéz elképzelni a nyári tumultust: a 9.40-es Railjet az imént indult el a 9-es vágányról a müncheni Hauptbahnhof felé, a két legkitartóbb vendég – egy középkorú házaspár – is erre várt. Kényelmesen elfogyasztották a reggelijüket, és még arra is maradt idejük, hogy a hölgy átfussa az újságjait, az úr pedig elintézzzen néhány telefont. Kiürült az üzleti váró, mi is elköszönünk, de ha legközelebb a Keletiben járunk, biztos, hogy benézünk ide. Érdemes, hiszen – tudják – itt mindig történik valami.

Szöveg: Somogyi Marcell
Kép: Soós Botond

„Nem az éveket számolom, a feladatokat keresem”



Papp László minőségbiztosítási és mérés-technikai koordinátor, a MÁV Kmety utcai Technológiai Központjának vezető munkatársa. Mérés-technikával és minőségi átvételekkel foglalkozik, tizenhét éve került irányítói pozícióba. Elektrotechnikai műszereként kezdte a pályáját. 1974-ben érettségizett a Latinka Sándor Szakközépiskolában. Első munkahelyén mindössze két hónapot bírt ki. Megszokott: istállószellőztetővel bajlódott, s bár a technikával bírt volna, a bűz elűzte. Így lett vasutas, aki 43 éve szerint szolgál, illetve szolgálat. Munkájának, szakmai kvalitásának is köszönhető a biztonságos hazai vasúti közlekedés. Kollégáink tavaly, a Vasutasnapon elnök-vezérigazgatói dícséretben részesült.

Nem bánta meg, hogy vasutas lett?

Nem! Több mint 40 évet dolgoztam le eddig, de soha eszembe nem jutott, hogy máshol is dolgozhatnék. Nem mellékesen volt családi kötődésem a vasúthoz. Nagypám vasutas, illetve kalauz volt, a nagybátyám pedig vonatvezetőként dolgozott. Tőlük már sok jót hallottam a munkájukról, a vasutasok összetartozásáról. Két hónapig tévelyegtem, majd igazoltam a vasúthoz. Jó döntés volt, máig nem bántam meg. Negyvenhárom éve az a munkám, ami a hobbim. Általában az elektronika izgatott, majd később egyre inkább a mérőműszerek felé fordult az érdeklődésem. Nagy örömmre a MÁV-nál épp a mérőműszerek és mérőeszközök javítása lett a feladatom. Két év katonai szolgálat után a Kandó Kálmán nevét viselő főiskolát végeztem el, és lettem villamos üzemmérnök. Munka mellett tanultam. Amikor a főnököm nyugdíjba vonult, elvárás volt, hogy

szerezsem meg a minőségügyi szakmérnöki diplomát is. Ezt követően, 2000-ben neveztek ki vezetőnek.

Bizonyára nem csak én nem tudom, hogy milyen mérőműszerekről beszél. Egy kicsit beavatna engem, illetve az olvasókat a hivatása rejtelseibe?

Gyakorlatilag a TEB-szakszolgálat mérőeszközeit, tehát a távközlő, erősáramú és biztosítóberendezési szakszolgálat mérőeszközeit vizsgáljuk, javítjuk és kalibráljuk. Vannak univerzális mérőeszközök, amelyeket a hibakereső kollégák használnak. Ilyenek a feszültség- és árammérő kézi műszerek, multiméterek. Ám egyéb, a civil életben is használatos mérőeszközöket is vizsgálunk. És vannak speciális vasúti mérőeszközök is, ilyen a váltóerőmérő. A mechanikai eszközök közül említhetem az akadályvasat, ami nem más, mint egy mérőidom.

Értem. Folytassuk azzal, hogy a vasútnál mit és miért kell mérni?

A mérés-technika nélkülözhetetlen a vasútnál. Bizonyítja ezt a jogi szabályozás is: 1991-ben megszületett a mérésügyi törvény, amely alapján vasúttársaságunknak kötelezően el kellett végeznie bizonyos szükséges méréseket, kalibrálásokat. Erősítette ezt a követelményt az ISO minőségirányítási rendszer bevezetése, ugyanis a pályavasút, ahová mi tartozunk, már rendelkezett ISO-minősítéssel, így aztán a mérőrendszerek különös figyelmet kaptak. Az előírt kötelezettségeken túl sikerült azt is elérnünk, hogy mérőlaborunk 1997-ben akkreditált kalibráló labor lett. Azóta nemcsak javítjuk a mérőeszközöket, de a pontosságukat is mi állítjuk be, és mi is ellenőrizzük.

Ez azt is jelenti, hogy külső cégek megrendelése alapján bevételt generáló munkákat is végeznek?

Igen, de elsősorban nem külső cégeknek dolgozunk. Ugyanakkor akadnak szép számmal olyan mérőműszerek, amelyeket csak mi és csak az akkreditált laborunkban vizsgálhatunk, illetve kalibrálhatunk.

Laikusként kérdezem: ezekre a mérésekre azért van szükség, hogy minél biztonságosabb legyen a vasúti közlekedés?

Természetesen. A kollégák a technikai eszközöket a pályaelemek ellenőrzésére használják. Ezek joghatással járó méré-

sek, hiszen egy váltó rossz beállítása bal esetet is eredményezhet. A pontosságot tehát mérőműszerrel kell ellenőrizni.

Hány kollégával dolgozik?

Maga a kalibrálás három-négy munkatársat foglalkoztat, viszont a szervezeti egység tíz főből áll. Ugyanakkor meg kell említeni egy másik területet is. Tavaly nagyon sok járműdiagnosztikai rendszert vezetett be a vasúttársaság – ilyen például a hőnfutásjelző, a kerékterhelés- és a nyomkarimamérő. Ezeknek a központi felügyeletét is mi látjuk el, hiszen az átvételi vizsgálatokat is mi végeztük. Az újabb rendszerek kapcsán nem mellékesen azzal kell megbirkóznunk, hogy a MÁV-nál még nincs kellő tapasztalat, ellentétben mondjuk a hőnfutásjelzőkkel, amelyek már három évtizede használatosak. Valamennyi mérőrendszer lényege, hogy a vasúti közlekedés minél biztonságosabb legyen.

A birkózásról szóló mellékmondata azt sejteti, hogy nem kevés kreativitást követel meg a munkája...

Pontosan. Én még abban az időszakban nötem fel, hogy mindent magamnak kellett elkészíteni. Diákkoromban magnot és erősítőt építettem. Megtanultam azt, hogy miként lehet a nehézségeket kreativitással megoldani. A munkahelyemen is ezt a gyakorlatot követem. A cél érdekében sok fejtöréssel és jobbnál jobb ötletekkel igyekszünk a problémákon túllépni. Ha kellett, akkor mérőműszereket építettünk, hogy a szükséges minőségi követelményeket teljesíthessük.

61 évével ön a rangidős. Munkatársai szerint olyan vezető, aki húzza maga után a csapatát, és ha valami nehézség adódik, akkor addig nem nyugszik, míg rá nem jön a megoldásra. 43 éve a szakmájának él. A jövő, a közelebbi nyugdíjba vonulás foglalkoztatja?

Nem! El nem tudom képzelni azt, hogy ne kelljen a szakmámmal foglalkoznom. Ha rajtam múlik, akkor sokára jön majd el az a pillanat, amikor búcsúztatnak a kollégák. Az elnök-vezérigazgatói dícséretet is bátorításként értelmeztem. Nagy megtiszteltetésnek tartom, és arra ösztönöz, hogy változatlan lendülettel folytassam mindazt, amit eddig tettem. Éppen ezért én nem az éveket számolom, hanem a feladatokat keresem.

Kép és szöveg: Gaál Péter

Emeletes vonatokat szállít a Škoda a DB Regiónak

A csehországi Velim vasúti próbapályáján már tesztelik a DB Regio által a Škodától megrendelt emeletes vonatok első példányát. A német vasúttársaság, a Deutsche Bahn regionális személyszállítással foglalkozó leányvállalata hat darabot vásárolt az egy vezetőállásos egységből és öt kocsiából álló szerelvényekből. A vonatok továbbításáról Škoda 109E típusú mozdonyok gondoskodnak, amelyeket kimondottan a DB Regio igényei szerint fejlesztettek tovább. A 189 km/h végsebességre képes, 676 ülőhelyes szerelvények a tervek szerint a Nürnberg–Ingolstadt–München nagy sebességű vonalon közlekednek majd, leghamarabb 2017 decemberétől.

Forrás: Railway Gazette
Fotó: Škoda



Az olaszok megvették a görög Trainose-t



Az olasz állami vasútvállalat, a Ferrovie dello Stato Italiane 45 milliárd euróért – közel 14 milliárd forintért

– megvette a Trainose vezető görög vasúttársaságot. Az erről szóló megállapodást Renato Mazzoncini, az FS

vezérigazgatója és Antonis Leoussis, a Görög Köztársaság Fejlesztési Alapjának (HRDAF) vezérigazgatója írta alá a közelmúltban Athénban. A tranzakciót még az uniós hatóságoknak is jóvá kell hagyniuk. A Trainose megszerzésével Európa harmadik legnagyobb vasúttársaságának célja, hogy 2026-ra megnégyszerezze a külföldről származó árbevételét. (A görög cég megvásárlása előtt az FS-csoport a London és Essex között C2C, azaz a várost és a tengerpartot összekötő vonalat üzemeltető brit, National Express Essex Thameside céget vette meg.) A Trainose 2015-ben 16 millió utast szállított, árbevétele meghaladta a 130 milliót, nyeresége pedig a 2,7 millió eurót.

Forrás: www.fsitaliane.it

Használt mozdonyokat vásárolnának az osztrákok

Pályázatot írt ki 19 használt Siemens ER20-as Eurorunner dízelmozdonyok beszerzésére az Osztrák Szövetségi Vasutak. Az ÖBB a száz darabból álló flottáján felül a teherfuvarozási üzletágának (Rail Cargo Austria) németországi leányvállalatánál, a Private Car Trainnél is üzemeltet ötöt (a 223-as sorozatból), illetve Szlovéniában és Horvátországban is használ pár 2016-ost, ugyanakkor még továbbiakra lenne szüksége a ke-

let-európai teherszállításban. Az ER20-as típusnak ugyanis már engedélyezték Magyarországon, Szlovákiában és Csehországban is a működését. Az ÖBB-nél február 24-ig várták a pályázatok ajánlatait.

Forrás: www.railjournal.com
Fotó: Steindy/Wikipedia



Magyar helységnévtáblák a szlovák állomásokon



Szlovákiában másfél évtized után a vasúton is érvényt szereznek a nemzetiségi nyelvhasználati törvénynek, miután Érsek Árpád közlekedési miniszter a kormányprogramnak megfelelően aláírta az erről szóló rendeletet. Ennek értelmében ötvenöt vasútállomásra kerülhetnek ki kétnyelvű feliratok. (Ötvennégy állomásra magyar, egyre pedig ruszin helységnévtáblát helyeznek ki. A többi állomást a hivatalos szakterminológia vasúti megállónak vagy távolról kezelt

közlekedési állomásnak nevezi, ezekre viszont nem vonatkozik a törvény.) Európában megszokottnak számítanak a kétnyelvű táblák, északi szomszédunknál viszont eddig használatuk csak a közutakra korlátozódott (a nyelvtörvény 2011-es pontatlan módosítása miatt.) Ráadásul kétnyelvű táblákat csak azokon a településeken lehet elhelyezni, ahol a nemzetiségek aránya eléri a lakosság 20 százalékát (később ez a küszöböt elvileg 15 százalékra vihetik le). A közlekedési tárca sajtóosztálya szerint a kétnyelvű vasúti táblák megjelenését pozitív lépésként értékelik a nemzetiségileg vegyesen lakott régiók polgárai a békés együttélés jegyében, s mert ez a jobb kommunikációt és az utasok jobb

tájékozódását szolgálja. Martin Erdősy, a szlovák vasúttársaság vezérigazgatója szerint a feliratok még idén a helyükre kerülnek. Azért, hogy vasúti kétnyelvűséget egy másik miniszter egy újabb rendelettel ne tudja felülmúlni vagy eltörölni, ősszel várhatóan a vonatkozó törvényt is módosítani fogják a pozsonyi kabinet. A Szlovák Értelmiségiek Kongresszusa ugyanakkor nyilatkozatban tiltakozik a miniszteri rendelet ellen, mondván: súlyosan törvénysértők és államellenesek a kétnyelvű vasúti táblák, s ezeket a Dél-Szlovákia elcsatolásának irányába tett újabb lépésként kell értékelni.

Forrás: VM-összefoglaló
Fotó: www.most-hid.sk

Kínai motorvonatok futhatnak a cseh síneken



A Leo Express FLIRT-öket is használ

Három villamos motorvonat megvásárlásáról írt alá szerződést a cseh vasúti és autóbussz-üzemeltető társaság, a Leo Express, valamint a kínai vonatgyártó vállalat, a CRRC Zhuzhou Electric Locomotive Co. (CRRC ZELC). A tranzakció értéke meghaladja a 20 millió eurót (átszámítva a 6,2 milliárd forintot). Ez lesz majd az első kínai cég által gyártott motorvonat, amely megjelenik az Európai Unió piacán – jelentette ki Liao Hongtao, a CRRC ZELC vezérigazgató-helyettese. A szerződés a három motorvonaton kívül alkatrészeket, vizsgálati berendezéseket és képzési szolgáltatásokat is magában foglal. A Leo Express akár 30 villamos motorvonatot is vásárolhat három év alatt, az ázsiai cég pedig kész akár az összes, a cseh társaság számára szükséges villanymozdony legyártására is.

Forrás: www.china.org.cn
Fotó: Leo Express

Okmányellenőrzés a Thalys és az Eurostar járatain



A nagy sebességű, nemzetközi Thalys és Eurostar vonatokon utazók személyi okmányainak ellenőrzéséről, utaslista készítéséről és annak megosztásáról egyezett meg január végén Belgium, Franciaország és Hollandia. Jan Jambon belga belügyminiszter a megállapodás a biztonsági intézkedések kiszélesítését jelenti, a bűnözői hálózatok tagjainak mozgását segít figyelemmel követni. A három ország közötti adatmegosztásra támaszkodó rendszer teljes körű működése az év végére várható. Az okmányok ellenőrzése a nemzetközi személyvonatokra és buszjáratokra nem terjed ki. Németország korábbi álláspontjával ellentétben végül nem vesz részt a programban, de ahhoz bármikor csatlakozhat.

Forrás: MTI
Fotó: thalys.com

Lemondott a német vasúttársaság elnöke



A Német Szövetségi Vasúttársaság (Deutsche Bahn) első embere, Rüdiger Grube azonnali hatállyal lemondott elnöki megbízatásáról január 30-án, miután a vasúttársaság felügyelőbizottságával nézetkülönbsége alakult ki a szerződése meghosszabbítása kapcsán. Grube 2009 májusa óta töltötte be az elnöki tisztséget a DB élén, szerződése 2017. év végén járt volna le, ezért idő előtti lemondása mindenki számára meglepetést okozott. Távozásának oka, hogy a korábbi megállapodással szemben a vasúttársaság felügyelőbizottsága nem három, hanem csak két évvel hosszabbította volna meg a havi 23 millió forintnak megfelelő alapfizetéssel járó elnöki megbízatását. A távozó elnököt átmenetileg pénzügyi helyettese, Richard Lutz váltja, de a felügyelőbizottság már keresi Grube utódját. A poszt legesélyesebb várományosa Ronald Pofalla infrastruktúraért felelős vasúti vezető, aki jó viszonyt ápol a szövetségi kormányzattal és Angela Merkel kancellárral is.

Forrás: Spiegel Online
Foto: wikipedia.org

Brüsszel nemet mondott a fiatalok ingyenes bérletére



Február elején elvetette az uniós fiatalok számára ingyenes Interrail vasúti bérletre vonatkozó tervet az Európai Bizottság, s helyette inkább európai iskolák utazási költségeit támogatná. Ahogy arról korábban már a Vasutas Magazin is beszámolt,

az Európai Parlament ingyenes, az unió területén huszonnégy napos időszak alatt felhasználható vasúti bérletet biztosított volna minden tizenhétéves életévét betöltött európai uniós állampolgár számára. Az intézkedéstervezet költség- és

megvalósíthatósági elemzését követően döntött arról a bizottság, hogy nem támogatja az uniós állampolgárok 18. születésnapjának ajándékának ötletét. A testület annak ellenére utasította el a javaslatot, hogy Violeta Bulc közlekedésügyi biztos korábban ígéretet tett a költségvetési fedezet előteremtésére. Becslések szerint a program évente mintegy kétmilliárd euróba kerülne, a megvalósítása pedig számos logisztikai problémát is okozna. Uniós tisztségviselők szerint a javaslat „tiszteletlen előnyt” jelentene, mivel azoknak, akik Európa nem szárazföldi területein élnek, nehezebben tudnák igénybe venni a kedvezményt, mint szárazföldi területeken élő társaik. Az ötlettel eredetileg egyébként két huszonéves német aktivista, Vincent-Immanuel Herr és Martin Speer állt elő 2015 nyarán, amit aztán az uniós honatyák is felkaroltak. Sajtóértesülések szerint a bizottság inkább az európai iskolák utazását szeretné támogatni.

Forrás: MTI
Foto: Interrail

Tragikus baleset Luxemburgban

Halálos áldozatot követelő vonatszerencsétlenség történt a luxemburgi Bettenbourg és a franciaországi Zoufftgen városa között február 14-én, melyben személyszállító- és tehervonat ütközött egymásnak. A balesetnek további három, köztük egy súlyos sérültje is volt. A személyvonat egyik jegyvizsgálójának

még az ütközés előtt sikerült kiugrania a szerelvényből és a baleset után azonnal értesítette a hatóságokat. A mentőalakulatok tizenkilenc perc alatt a helyszínre érkeztek, de a személyvonat vezetőjének életét már nem tudták megmenteni. Az előzetes vizsgálatok szerint a katasztrófa az egyik vonatvezető hibájából,

a megállító jelzés figyelmen kívül hagyása miatt történhetett. A tragédia kísértetiesen hasonlít egy 2006-ban bekövetkezett, hat ember halálát okozó balesethez, amely a jelenlegitől nem messze, a francia államhatár közelében történt.

Forrás: Luxemburger Wort

Tervezett védelem a zajok ellen

A vasútvonalak mentén egyre gyakrabban jelentkező zajpanaszok vizsgálatát a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. akusztikai laboratóriuma végzi, szoros együttműködésben a MÁV-csoport többi tagjával. Tavaly közel hetven zajpanasz érkezett. Ezekről minden esetben szakvélemény készült.

Környezetvédelmi szempontból kétségtelenül a vasúti közlekedés jelenti az egyik optimális közlekedési módot, társadalmi oldalról azonban rendszeresen felvetődnek olyan környezeti zajterhelési problémák, amelyeket a MÁV-csoport különböző belső utasítások révén, a környezetvédelmi törvény betartásával és a kapcsolódó kormányrendeletek mentén köteles megvizsgálni, kezelni és megoldani.

2016-ban jelent meg a MÁV csoport 28/2016. (VII. 01. MÁV Ért. 12.) EVIG számú utasítása a zaj- és rezgésterheléssel járó vasúti tevékenységek szabályozására, valamint a zaj- és rezgés-panaszok kivizsgálására, illetve kezelésére.

Az akusztika a hang keletkezésével, terjedésével és elhalásával, illetve az emberi szervezetre kifejtett hatásával foglalkozó ága a mechanikának. Az 1995. évi LIII. környezetvédelmi törvény rendelkezik a környezeti zaj és rezgés elleni általános védelemről. Ennek alapján a környezeti zajjal leginkább terhelt területek zajcsökkentését, a zajjal még nem terhelt területek kedvező állapotának megőrzését stratégiai zajterképekre épülő intézkedési tervek végrehajtásával kell megvalósítani. A 280/2004. (X. 20.) Kormányrendelet alapján elkészült a nagy forgalmú vasútvonalak zajterképezése és cselekvési terve, a 284/2007. (X. 29.) Kormányrendelet alap-

ján pedig a környezeti zaj és rezgés elleni védelem szabályozása.

A tervek elkészítésére miniszteri rendelet alapján 2007 óta ötévente kerül sor a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. által – az üzemeltető MÁV Zrt. közreműködésével. A rendelet szerint nagy forgalmú vasútvonalnak minősül minden olyan vasútvonal, amelyen évente 30 ezer-nél több vonatszerelvény halad át. Zajterképek készítésére vonatkozóan 2018-ban a CNOSSOS rendszer – Common Noise Assessment Methods in Europe – bevezetésére új jogszabályt kell létrehozni. Mind a mozdonyok, mind a többrészes egységek, illetve mind az áru-, mind a személyszállító kocsik zajforrásnak minősülnek. Ezeket a bizottság (EU) 2015/996 irányelve (2015. május 19.) részletezi.

A leghangosabb trió

A transzeurópai hagyományos vasúti rendszer járművek és zaj alrendszerére vonatkozó részletes műszaki és üzemeltetési szabályokat az Európai Unió alkotja meg. Az új járművek zajkibocsátását a 1304/2014/EU bizottsági határozat (EU TSI) szabályozza. Fontosabb zajforrások a futómű, a járműszerkezet, illetve a gépészeti berendezések.

A zajterhelési határértékeket a 27/2008. (XII.3.) KvVM-EüM közös rendelet tartalmazza mind az üzemi, mind az építési-kivitelezési, mind pedig a közlekedési zajok tekintetében. A vasútvonalak mentén egyre gyakrabban jelentkező zajpanaszok vizsgálatát pedig a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. akusztikai laboratóriuma végzi szoros együttműködésben a MÁV-csoport többi tagjával. 2016-ban közel hetven zajpanasz volt. Ezekről

minden esetben szakvélemény készült. Gondot jelent például a budapesti Déli pályaudvar térségének sűrű beépítettsége vagy az örmezői lakótelep közelsége. Az ország Budapest-központú és centrális vasúthálózata, az elővárosi forgalom, illetve a tranzitforgalom miatt jelentős a nagy forgalmú vasútvonalak száma, amelyeken elsősorban a teherforgalom zavaró hatása számottevő.

Az üzemi zajok közül az utastájékoztató- és utasításadó berendezések üzemeltetése miatt Budapest–Székesfehérvár, a Balaton déli partja és Budapest–Szob vasútvonal mellől érkeztek panaszok. Gondot jelent továbbá a nyílt, közforgalmú rakodóterületeken végzett, elsősorban a külsős felek rakodási tevékenysége is (Miskolc-Gömöri pu., Békéscsaba, Debrecen stb.). A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. környezetvédelmi mérések akkreditált akusztikai laboratóriuma megfelelő hátteret biztosít a zajmérések és a szakértői dokumentációk elkészítéséhez a MÁV Zrt., illetve a MÁV-START Zrt. megrendelő-ellenőrző szerepe mellett. A MÁV Zrt. tervezői pedig a szükséges aktív zajvédelem megtervezésében működnek közre.

Mire jó az aljapapucs?

A vasúti közlekedés zajszintje függ a vonatás módjától, a jármű típusától és állapotától, a közlekedés sebességétől, a pálya elhelyezkedésétől, a pálya kiképzésétől, valamint a vasúti pálya és az észlelés helye közti távolságtól. A felépítmény folyamatos karbantartása zajcsökkentő tényező. Zajcsökkentés érhető el a sín csillapításnövéléssel vagy a felépítményi szerkezetek horizontális irányú rugalmas elszigetelésével (pl. aljapapucs). A hanghullám energiája az útjában lévő akadályról (pl. falról) részben visszaverődik, részben behatol a falba és elnyelődik. A zajvédő falak sem építhetők azonban korlátlanul, az úrszelvényt méretek betartása, a közlekedésbiztonsági kérdések számos nehézséget jelentenek. A külföldön alkalmazott alacsony vagy mini zajvédő falak hazánkban nem terjedtek el. A MÁV Zrt. és a BMGE Építőmérnöki Kar Út és Vasútépítési Tanszék a vasútnál alkalmazható zaj- és rezgés-csökkentő szerkezetek tudományos vizsgálatát hároméves kutatás és fejlesztés keretében végzi.

Buskó András környezetvédelmi szakértő

Kelenffy Károly, aki az első volt



Kelenffy második családja

Kelenffy Károly dédunokái évtizedek óta kutatják és gyűjtik a hazai vasút emlékeit, hogy ezek segítségével hű képet rajzolhassanak az első pesti állomásfőnökről. Dr. Kelenffy Tamás és dr. Kelenffy Gábor baleseti sebész, valamint unokatestvérük, Croce Éva szívesen mesélt a Vasutas Magazinnak családjuk első magyar nemeséről. A jó kedélyű testvérek a bohém (a történelmi Csehországot korábban magyarul is Bohémiának neveztek) vérvonalat e neves őstől eredeztetik. Az emléknymok, dokumentumok, képek rendezését és a kutatás aprólékos feladatát a család emlékműtőjére, dr. Fehér Katalinra bízták, aki szívesen beszélt lapunknak.

„Cseh-morva származású dédapánk Woniawka/Wonafka/Vonyavka családi néven született Budán. Nevének jelentése illat, illetve parfüm. Édesapja, József gyalogezredi alhadnagy, illetve tüzér volt. Értenie kellett a robbantáshoz és a vegyészethez. Mondhatni tehát, hogy egyfajta illatfelhő övezte őket. Nem mellékesen a leszármazottak közül többen is vegyészek lettek. Károly Olmützben, a tüzérakadémián végzett 1852-ben, és 1855-ben már ezredalhadnagyként működött, 1859-ben tüzérszót volt az olasz hadjáratban. 1878-ban a boszniai mozgósításban végzett tevékenységéért a Ferenc József-rend lovagkeresztjét kapta meg. 1894-ben miniszteri elismerésben részesült a kőszegi hadgyakorlatokért, 1896-ban pedig a román királyi koronarend, illetve a román lovagi csillagrend kitüntetését vehette át. Dédapánk magyar-nak érezte magát, ezért hivatalosan meg-

változtatta a nevét Kellemfire (megjelent Pesten a Vasárnapi Újságban 1862. május 4-én). Bányászati helyeken, például Pécssett tudta alkalmazni robbantási ismereteit. Az elkövetkező évtizedben megszületett első két leánygyermek.

Miután hivatalosan leszerelt a tüzérségtől, a vasút szolgálatába állt (1867). 1869-től a mohács–pécsi vasút üzletvezetője, majd 1871-től a pesti, úgynevezett Losonci pályaudvar első főnöke lett. 1872 novemberétől a Budapesti Kereskedelmi Akadémián vasúti-forgalmi szolgálatot oktatott (ekkor már az Alföldi Vasút irodavezetője volt). Első gyermeke, Irma leszármazottai ma is köztünk élnek. Legkisebb leánya kisgyermekként hunyt el, első neje is korán – az 1870-es évek elején – meghalt.

Dédapánk – Pécs vasúti igazgatójaként – 1880-ban újravezényelt, a francia őstől felmutató Jilly Clementinát vette el, a következő évben pedig világra jött elsőszülött fia, Károly Adolf, aki később szintén a MÁV mellett kötelezte el magát, 1939-es haláláig. Lánya, Clementina (Médi) a vegyész területén kutatott, és családja is hordozza „mosolygőjeit”. Ősünk második fia, Gyula MÁV-főtanácsos, jogász, a Magyar Úszósövetség alelnöke lett, 1932-ben ő kísérte el Los Angelesbe, az ötkarikás játékokra a magyar úszókból álló csapatot.

Történelmi jelentőségű emberek között élt a dédapánk. Kölcsönös megbecsülés jellemezte kapcsolatát Pécs máig leghíresebb személyiségével, Zsolnay Vilmossal, akinek a vezetésével megalakult a Pécsi Ipar és Kereskedelmi Társulat. 1881. június 12-én tartotta közgyűlését a Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara, amely első elnökének Kelenffy Károlyt választotta, aki akkor Pécs vasútvonalainak igazgatója volt. A következő évtől viszont tíz éven át a MÁV üzletigazgató-helyettese és főfelügyelője volt, majd a Duna jobb partjának üzletvezető-helyettese és főfelügyelője, 1889-től pedig a Budapest–Pécs vasút üzletigazgató-helyettese is volt.

Kelenffy Károly mint Baross Gábor jó barátja akár a MÁV vezetését is átvehette volna, csak hogy Baross 1892-ben meghalt, Kelenffy pedig mellőzötté vált. 1899-ben nyugdíjazták. Gödöllőn, az Állomás utca 110. alatt állt a Kelenffy-villa, amelyben gyakorta vendégeskedtek a kor híres emberei, művészek, tudósok, magas rangú

előkelőségek. Kelenffy Gödöllőn többször is találkozott a királyi párral. Először 1867 szeptemberében, amikor Erzsébet királyné hosszú ideig tartózkodott a Grassalkovich-kastélyban, amelyet olyannyira megszeretett. Az udvari vonattal érkező királyi párt Kelenffy fogadta. Az uralkodói párhoz fűződő kapcsolatát részben a Gödöllőn készült vadászati kép, valamint egy korabeli leírás (A Gödöllői királyi vár és udvari utazások) bizonyítják. Kelenffy Károly 1906-ban kapta meg a nemesi címet, Kelenföldi előnévvel (ez utóbbi talán a Duna jobb partján betöltött főfelügyelői tisztségre utalt).

Hat esztendővel később, 1912. március 19-én, disznóvágás idején kapott stroke-ot, és hunyt el – mondta el lapunknak dr. Fehér Katalin, aki családjával azt szeretné elérni, hogy Kelenföldi Kelenffy Károly, az első pesti állomásfőnök kaphasson egy emléktáblát.

Gaál Péter



Kelenföldi Kelenffy Károly

MÁV üzletigazgató-helyettes, a legelső magyar pesti állomásfőnök. 1835-ben Budán született. Hivatásos tüzérszótként szolgált. Leszerelését követően, 1867-ben a cs. k. szab. magyar északi vasút szolgálatába lépett. Budapestén az úgynevezett Losonci pályaudvar – a mai Józsefvárosi pályaudvar – legelső főnöke volt. Az 1868. évben államcsődöt szenvedő vasút kötelekezőből 1869-ben kivált, és a mohács–pécsi vasút üzletvezetője lett. Később, a budapest–pécsi vasút államosításakor (1889. XV. tc.), mint üzletigazgató-helyettes, visszakért a MÁV-hoz. 1912. márc. 19-én halt meg. A Farkasréti temetőben alussza örök álmát. Forrás: M. Kir. Orsz. Levéltár



Budapest-Kelenfy állomás stratégiai zajterképe

Forrás: KTI

A bartóki „parlando” a zene igazi erdélyi beszéd módja

Miközben a világhírig jutott, és a művészi élet nemzetközi elismeréseit vehette át, Csaba Péter a mai napig erdélyi gyökereiből táplálkozik. A méltán elismert karnagya Magyar Nemzetnek nyilatkozva a MÁV-zenekarral kapcsolatos művészeti célkitűzéseiről is beszélt. Köszönjük a szerkesztőségnek, hogy hozzájárult az interjú másodközléséhez.

A Kolozsvárott született Csaba Péter 2012 szeptembere óta a MÁV Szimfonikus Zenekar vezető karmestere, de hosszú út vezetett a kincses várostól Budapestig, a kiváló hegedűművész-karmester ugyanis jó ideje Franciaországban él, szerte a világon koncertezik, Magyarországon ez az első hosszú távú szerződése. Mint mondta, magyar díjai nincsenek, és ez bizonyos szempontból hátrányt is jelent neki a magyar művészeti életben, elsősorban azon a téren, amely a leginkább bántja: szeretne ugyanis méltó körülményeket teremteni a zenészeinek anyagilag is.

Azt reméli, a világ legtöbbször tartott elismerésével talán a zenekara is nagyobb megbecsülésnek örvend majd, és esetleg egyik legnagyobb aktuális problémájuk, a székházukkal kapcsolatban ki-

alakult bizonytalanságok rendezésénél is segíthet a nemzetközi hírneve. Csaba Pétert egyébként a Svéd Királyi Akadémia is tagjává választotta, ami szintén kivételes kitüntetés: nagyon ritkán választanak nem svéd születésű tagot.

Bizonytalan, hogy maradhatnak-e a székházukban

A MÁV Szimfonikusok nincsenek könnyű helyzetben: nemrég bizonytalanná vált, maradhatnak-e az évtizedek óta használt székházukban. Ez azért is nagy probléma, mivel a székház az összes koncert-, köztük több gyermekszínházak is otthont ad, biztosat pedig a költözés tényével, lehetséges idejével kapcsolatban még mindig nem tudnak.

Emellett nagy a konkurencia, és nehéz versenyben maradni akkor, amikor számos zenekarnál három-négyszeres fizetést adnak a zenészeknek, és nagyságrendekkel magasabb az a keretösszeg, amelyet vendégművészek meghívására tudnak költeni. – Még akkor is sokkal könnyebb helyzetben vannak hozzánk képest, ha sokszor okkal panaszkodnak a nehéz anyagi helyzetük miatt. Akkor mit mondjuk mi? – kérdezte Csaba Péter, majd hozzátette, hogy ezekkel a problémákkal csak akkor szembesült,

amikor elkezdett Budapesten dolgozni. – Annak ellenére, hogy az egyik legfontosabb célotmat, a zenészek béérének rendezését nem sikerült még megvalósítani, a művészi munkában szép eredményeket értünk el. Amikor idejöttem, azt az irányt tűztem ki célul, hogy elérjünk egy bizonyos szintet, és ne csak egy-egy kiugróan jó hangversenyt adjunk, hanem az átlagos színvonal is jelentősen emelkedjen. Úgy érzem, ezen a téren sokat fejlődünk – fogalmazott.

„Mostanra kialakult a bizalom”

Csaba Péter szerette volna, ha szélesebbé válna a zenekar repertoárja, s ezáltal a közönség is nyitottabbá válik, és ez meg is valósult: rengeteg, korábban a zenekar által ritkán vagy egyáltalán nem játszott mű került be a közönség tudatába, megismerték például a XX. századi francia remekműveket, most pedig egy spanyol estre készülnek: februárban érkezik a zenekarhoz Jesús López-Cobos karmester. Mint mondta, ez elsősorban bizalom kérdése. A közönségnek el kellett hinnie, hogy megbízhat a zenekar műsortervében, még akkor is, ha esetleg olyan műveket lát benne, amelyeket nem ismer, hiszen amit ők játszanak, az biztosan érdekes lesz. – Mostanra érezhetően kialakult ez a bizalom – tette hozzá.

Csaba Péter a sok nehézség ellenére optimista: nagyon sok világhírű művész segített nekik. Ugyan a MÁV-zenekar büdzséje nem engedhet meg magának magasabb összegű honoráriumokat, a művészbárságok révén sokan ennek ellenére igent mondanak a felkérésre, pusztán azért, mert szeretnek vele együtt játszani, együtt dolgozni, kölcsönös az egymás iránti tisztelet.

Szerinte ez a gesztus a zenekarnak is fontos, hogy lássa, értékes és híres emberek jönnek ide vele dolgozni. Az alatt a pár nap alatt akár a négy-ötzörösét is megkereshetnék máshol, mégis idejönnek, és láthatóan élvezik a közös munkát, a koncertek után pozitív a visszajelzésük, és ez nem csak udvariassági gesztus. Annyira nem, hogy többjüket hamarosan újra hallhatjuk majd a MÁV-zenekarral. – Persze sok gyakorlati háttérmunkát el kell végezni, de mindig azt próbálom elérni, hogy a művészi érték legyen a vezető vonal. Ilyenkor a zenekar a nehézségek ellenére elfelejti a problémákat, mert a művészet ereje stimulálja a munkában, és könnyebbé teszi a hétköznapiakat – fogalmazott. Mint mondta, ez segíti át őket a nehézségeken.

A zene és az élet dialógusa

A MÁV Szimfonikusok művészeti vezetője arról is beszélt, hogy szívesen vezényelne a zenekarral több Bartók-művet, amely itthon talán nem annyira érdekes, de neki fontos lenne, hogy ne csak idegen országokban dirigálhassa a nagy magyar zeneszerző műveit. Nagy vágya például A kékszakállú herceg vára, amelyet a MÁV-zenekar élén szeretne vezényelni, de terve között szerepel Beethoven Missa Solemnise, Sibelius szimfóniái és Brahms Requiemje is. Brahms egyé-

ként is nagy kedvence kicsi gyermekkorától, egyik legkedvesebb műve éppen az a III. F-dúr szimfónia, amelyet hét-nyolc éves korában ismert meg a család lemezgyűjteményének első nagylemezéről, és amelyet a múlt héten dirigált a Múpában a Brahms-maratonon.

Csaba Péternek fontosak a gyökerei is. – Amit Erdélyben tanultam, az egy életre szóló vezérfonal. A zene és az élet dialógusa. Az előadás átélése, szabadsága, kifejezése olyan erő, amely szárnyakat ad a zene megszólaltatásának pillanatában. A bartóki „parlando” a zene igazi erdélyi beszéd módja. Úgy gondolom, minden zenének és minden stílusnak beszélnie kell a hallgatóhoz és önmagunkhoz is – fogalmazott.

A világhírű hegedűművész-karmester élete egyik legfontosabb feladatának a fiatal művészek és zenészek segítségét

tartja. Tizenöt éve mindig hív magyar tehetségeket is az általa vezetett santederi zenei fesztiválra és nyári akadémiára, ahol minden évben, a világsztárok mellett, hatvan fiatal művész vesz részt 27-28 országból, köztük heten-nyolcan fiatal magyar muzsikuskok.

Magyar Nemzet – Kiss Eszter Veronika
Fotó: Hegedűs Márta/Magyar Nemzet

Becsületrend

A Francia Köztársaság Becsületrendjével (Ordre national de la Légion d'honneur) tüntették ki a MÁV Szimfonikus Zenekar vezető karmesterét, művészeti vezetőjét az idei év első napján. Csaba Péter a becsületrend lovagi fokozatát, a „Művészetek és az irodalom lovagja” (Chevalier des Arts et des Lettres) elismerést érdemelte ki a francia kormánytól a francia kultúra és zeneművészet terjesztéséért szerzte a világon.



Csaba Péter, a MÁV-zenekar művészeti vezetője.

VOKE-programajánló



VOKE Vasutasok Széchenyi István Művelődési Háza – Budapest

Március 8-án 14 órakor kezdődik a Nőnap kiállítás.
Március 22-én 14 órakor Széchenyi-emléktábla avatás.
Március 22-én 15 órakor taggyűlést tart az istvántelki nyugdíjasklub.
Március 29-én 18 órakor nyílik meg Lugosi Lugo László fotóművész kiállítása.

Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár – Békéscsaba

Március 20-ig Eleven S(z)ínek fotókiállítás a Vasutas Galériában. Bemutatkozik a „Viharsarok vasútja”.
Március 12-én bababörze és tavaszi játszótér várja az érdeklődőket.
Március 25-én, viharos vigadalom lesz a Tabán Néptánc Egyesület szervezésében.

VOKE Egyetértés Művelődési Központja – Debrecen

Március elsején 19 órakor a Tavaszi színházi esték rendezvény-sorozat keretében Nesin: „Ölj csak meg lelkem!” című komédiáját a Száguldó Orfeum adja elő.
Március 7-én 16 órakor Nyíri István „karc” című kiállítása nyílik meg.
Március 11-én 8-tól 13 óráig rádióamatőrök találkozája.
Március 29-én 19 órakor a Tavaszi színházi esték sorozatban Karinthy Frigyes – Majoros István műve, „A nagy ékszerész” című komédiát mutatja be az Élesszín.

VOKE József Attila Művelődési Központ – Dunakeszi

Március 14-től 19-ig minden nap 10 és 18 óra között tekinthető meg a hullőkiállítás.
Március 21-én 19 órakor kezdődik dr. Csernus Imre előadása.
Március 23-án 19 órakor a Dumaszínház tagja, Dombóvári István lép fel.
Március 28-án 19 órakor a „Nyitott Akadémia” keretében Almási Kitti „Bátran élni” című előadása kezdődik.

VOKE Arany János Művelődési Ház – Győr

Március 24-én 18 órakor nyílik meg Sziártó Ernő fotóművész kiállítása. Megnyitja: Hámosi Vilmos újságíró. Közreműködik a Hangraforgó együttes.
Március 24-én 20 órakor kezdődik a Cserefa zenekar táncbála. Minden kedden 17 órakor kezdődnek a Vasutas Természetjáró Egyesület rendezvényei.
Minden csütörtökön 8-tól 12 óráig várja az érdeklődőket a Vasutas Nyugdíjasok Klubja.
Minden szombaton 10-13 óráig várja a Paletta Vizuális Műhely Grafikai önképzőköre a jelentkezőket.
Minden kedden, szerdán és csütörtökön 16 órától 20 óráig várja a Vasutas Sakk Klub az érdeklődőket.

VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház – Hatvan

Március 7-én 15 órakor nőnap iünnepi műsorral várjuk az aktív és a nyugdíjas vasutas hölgyeket.
Március 14-én 15 órakor sajtó- és eseményfotó kiállítás. A média területén dolgozók és a „civil” fotósok tárlata. A tárlat fő témája a vasút.
Március 20-án 14 órakor tavaszi játszótér. Az évszaknak megfelelő bábuakat készíthetnek a gyermekek, melyeket haza is vihetnek.
Március 30-án 18 órakor tavaszi zumbaparti. Mindenkit várunk, aki szereti a mozgást és a vidámságot.

VOKE Művelődési Ház – Kiskunhalas

Március 26-án 16 órakor kezdődik a József Attila Irodalmi Kör programja.
Március 18-án 15 órakor ifjúsági rendezvényünk vendége Nasz Dániel lesz.
Március 14-én 17 óra 30 perckor nyílik meg Pásztor Gergely kiállítása

VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház – Nagykanizsa

Március 7-én 15 órakor kezdődik a vasutas nő- és férfinap.
Március 16-án 15 órától a gyümölcsfák oltásáról tart előadást Domaföldi Tibor.
Március 20-án 10 órakor kezdődik a Magyar Fesztivál Szövetség vándorgyűlése.
Március 22-én 10 órakor indul a társasházkezelők konferenciája.

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház – Miskolc

Március 10-én és 24-én 19 órától -24 óráig tartja táncos rendezvényét Vörösmarty Nosztalgia Klub.
Március 11-én 10-től 12 óráig gyermektánc és kézműves foglalkozás lesz.
Március 12-én délelőtt vasútmodell börtére várjuk az érdeklődőket.
Március 25-én 17 órakor bálba hívjuk az érdeklődőket.

VOKE Vasutas Művelődési Ház – Pécs

Március 6-án népfőiskolai előadásunk témája: az idősekre leselkedő veszélyek. Előadó: Selényi Miklósné rendőr alezredes.
Március 8-án köszöntjük a nőket! A Nemzetközi Nőnapon vendégeink a VSZ tagjai és a vasutas nyugdíjasok lesznek.
Március 18-án lesz a VII. Országos Nyugdíjas Ki mit tud? regionális elődöntője.
Március 20-án a Vagabond Világjáró Klub nyitott előadása Izlandot mutatja be. Előadó: Horváth Judit.
Március 24-én, Oszvald Mrika előadói estjére várjuk az érdeklődőket.

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház és Könyvtár – Székesfehérvár

Március 6-án 17 órakor nyílik meg a MÁV Fotókör kiállítása.
Március 6-án nőnap iünnepség lesz a Vörösmarty Vasutas Nyugdíjas Klubban.
Március 20-án A magyar költészet napján irodalmi délután lesz a Nyugdíjas Klubban.
Március 26-án 15 órától táncbál és kézműves foglalkozás várja az érdeklődőket.

VOKE Csomópointi Művelődési Központ – Szolnok

Március 11-én 10 órától Nemzetközi Nóta Találkozó kezdődik amatőr nóta, és operett énekesek bemutatkozájával.
Március 16-án 17 órakor kezdődik Villás Béla előadása.
Március 22-én 10.30-tól játszik a Cakkumpakli Színház a kisgyerekeknek.

VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár – Nyíregyháza

Május 31-ig látogatható a Mackóbarlang című kiállítás – sok játékkal és nyereménnyel.
Március 8-án nőnap iünnepség délután lesz Zentai Edit közreműködésével.
Március 10-én „Teremts egy új életet!” címmel Balogh Béla író, spirituális tanító tart előadást.

Lapterjesztés: megmozdult mindenki

A MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatósága a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. valamennyi területi központjába, valamint a MÁV-csoport többi leányvállalatához és vasúti érdekeltségű főbb szervezeteihez is eljuttatta a megújult Vasutas Magazin első, 2017. januári számát. A munkavállalók és vezetőik hathatós segítségével köszönhetően a januári lapszám terjesztése a korábbi évekhez képest sokkal gördülékenyebben ment. A magazin szétszórásával kapcsolatban nagyon sok visszajelzés érkezett, most ebből szemezgetünk párat:

- „Budapest TSZVI kapott 250 db újságot, amit 8 telephelyünkön osztottunk el. Így egy telephelyre 31 db-ot küldtünk ki. Csak azokra a szolgálati helyekre tettünk belőle, ahol nem rendelkeznek számítógéppel.” – **Horváth László igazgató, MÁV-START Zrt. TSZVI Budapest**
- „Minden telephelyre, jegyvizsgálók és mozdonyvezetők részére, minden pénztárba, illetve irodába jut belőle. Viszont kellemetlen az újság illata. Célszerű lenne a nyomdatechnikán változtatni.” – **Szarka Tiborné asszisztens, MÁV-START Zrt. TSZVI Miskolc**
- „A nyomtatott formában történő kiadást jónak tartom, mert így azok is hozzájutnak az információhoz, akiknek a munkahelyen nincs számítógép-hozzáférésük.” – **Bujdosó János igazgató, MÁV-START Zrt. JBI Debrecen**

- „Szépnek, izlésesnek találják a megjelenését, a cikkek felkeltették a munkavállalók érdeklődését, jó, hogy a vezetők fényképe is megjelent az újságban.” – **Geresdi Zsolt területi működéstámogatási koordinátor, MÁV Zrt. PTI Pécs**
- „Szombathelyen rendben van a darabszám is és a terjesztés is. Ez a mennyiség sokkal jobban kezelhető, osztható részünkről.” – **Hangó Pál igazgató, MÁV-START Zrt. TSZVI Szombathely**
- „A munkatársaimnak tetszik, főleg a végrehajtó szinteken és munkakörökben, ahol az elektronikus formátum nem volt elérhető. – **Mondi Miklós Zoltán igazgató MÁV Zrt. PTI Szeged**

A terjesztéssel kapcsolatos segítséget és észrevételeket ezúton is nagyon köszönjük, és a továbbiakban is szívesen vesszük.

Varga Zsuzsanna
(varga.zsuzsanna3@mav.hu),
Vasutas Magazin terjesztési vezető

VASUTAS MAGAZIN

Kisvasúti rekvium



Nagy formátumú, keményfedeles könyv jelent meg Zemplén kisvasútjai címmel. A 250 oldalas kiadvány – a historikus adatok mellett – összesen 302 darab fekete-fehér és színes fotóval illusztrálva látott napvilágot, immár másodszor. (DVD-melléklettel.)

Igen, ez a mostani megjelenés kibővítette a korábban készült multidéző munkát, amely 2010 őszén, a zempléni kisvasutak megszüntetésének 30. évfordulója előtt került a hazai vasúttörténet iránt érdeklődő olvasók kezébe. Az olvasmányos és bőségesen illusztrált könyv bővített kiadása a Kisvasutak Baráti Köre szakmai támogatásával jött létre. A szerzők között ott találjuk Dr. Lenár György, Malatinszky Sándor, Parragh Péter, Simon József és a Szegedi Vasúttörténeti Alapítvány titkára, Nagy József nevét. Hogy miért érdemes ezt a könyvet kézbe venni? Mert múltunk része az, amiről ebben a könyvben olvashatunk. Ráadásul bizonyítottan mondhatjuk, hogy nem csupán a vasút fővonalai, de a mellékvonalak is hajszalerekként hálózta be országunk tájait. Ezek a hajszalerek pedig lehetővé tették, hogy a mezőgazdasági termékektől a kibányászott

természeti kincsekig, a bortól és a gabonától a kézműves termékekig szinte minden eljuthasson iparvárosaink központjaiba éppúgy, mint a nagyvárosok piacaira. Nem mellékesen, a kisvasutak révén százezrek járták az országot, túráztak, illetve aktívan pihentek.

A Zemplén kisvasútjai című könyvhöz – korlátozott számban – a MÁV Kommunikációs Igazgatóságon is hozzájuthatnak az olvasók.

G. P.

Elhunyt Seres János



Kimondhatatlan fájdalommal és megdöbbenéssel tudatjuk, hogy Seres János barátunk, kollégánk, két gyermek édesapja, tragikus hirtelenséggel elhunyt. Munkatársunk 1971-ben született. A táborfalvi általános iskola után villanyszerelőnek tanult. Biztosítóberendezés-műszerészként a kilencvenes évek óta dolgozott a MÁV-nál. A 142-es vonal ikonikus alakja, egyebekben igazi társasági ember volt. Jeleskedett hegymászásban, búvárkodásban, barlangászásban. Veterán ejtőernyős, valamint az EVVK alapító tagja volt. Szabadidejében elektronika-

val, számítástechnikával foglalkozott, lelkes elektroncsőgyűjtő volt. Segítő-kész, önzetlen, nagyon jó ember volt, harsány-vidám egyénisége nagyon fog hiányozni. Elfogadhatatlan, értelmetlen halált halt.

Nyugodj békében, Jani, és légy vidám odafent is!



Március 9-én adják át a kaposvári vasútállomás felújított épületét, beszámolóinkat keressék a következő Vasutas Magazinban!