

# VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

67. ÉVFOLYAM  
2017. március

## „Nincs miért szégyenkeznünk”

Dorozsmai Éva szerint egyre vonzóbb a fiatalok számára a MÁV

Teljes egészében megújult a kaposvári vasútállomás



## Béke három évre?



*Itt a tavasz, megemlékeztünk március 15-ről, forradalmunk és szabadságharcunk nemzeti ünnepéről, s egyre közelebb kerülünk a húsvéhoz – akár erről is szólhatna egy frappáns jegyzet. A kollégákat most azonban aligha ez foglalkoztatja a legjobban.*

*Hiszen sűrű és izgalmas napokon vagyunk túl. Nemcsak a napsütéses jó időt vártuk már nagyon – talán sokak nevében kijelenthetjük, hogy a bérmegállapodás aláírását is. Hiszen a minimálbér és a garantált bérminimum múlt év végén elhatározott emelése óta tudni lehetett: nehéz tárgyalások jönnek a folytatásról, a bérendszer egyenetlenségeinek kezeléséről.*

*Legyünk méltányosak, és azért azt ne gondoljuk, hogy ez olyan könnyű menet lehetett. Aznap, amikor a vasúttársaságnál a szakszervezetek vezetői kézjegyükkal látták el a három évre szóló bér- és együtműködési megállapodást, egy másik közlekedési vállalatnál épp sztrájkot és felmondások tömkelegét helyezték kilátásba az érdekvédők és a munkavállalók – áprilisig adva haladékat a cég menedzsmenájének követeléseik teljesítésére, a szükséges anyagi források előteremtésére.*

*A Vasutas Magazin szerkesztősége is ugrásra készen várta az egyezés megszületését, mivel szerettünk volna a legfrissebb fejleményekről beszámolni. Márciusi számunkban nemcsak a tárgyalások kulisszatitkaiba pillanthatnak be az olvasók, hanem sok hasznos információt is megtudhatnak, például a munkavállaló-ajánló programról, a diplomás minimálbérről vagy a bértábla várható sorsáról. Arra kértük ugyanis a humánerőforrás szakterületek vezetőit, hogy a kollégák kérdéseiből kiindulva foglalják össze a legfontosabb tudnivalókat. Mostani összeállításunkból pedig az is kiderül, hogy 230 állami társaságnál több 140 ezer munkavállalónak fog nőni a bére. Erre a kormány idén 44 milliárdot, a következő három évben összesen közel 110 milliárd forintot szán. Persze, soha semmi nem elég – az örökös elégedetlenségben akár világszerte is lehetnének.*

*De ha valaki azt hinné, hogy ezzel egy hosszú folyamat ért véget, annak csalódnia kell: a munka most kezdődik csak igazán. Ehhez a következő három év a stabilitás szempontjából jó alapot adhat.*

Gyüre József

### Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

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

Designed by Pressfoto / Freepik



4



23



12



24

## Tartalomjegyzék

### 4 INTERJÚ

Dorozsmai Éva szerint egyre vonzóbb a fiatalok számára a MÁV

### 8 BÉRFEJLESZTÉS

Mit kell tudni az új megállapodásról?

### 11 HÍRVONAL

### 12 RIPORT

„A lehetetlent azonnal megoldjuk, a csodára kicsit várni kell”

### 14 KITÜNTETÉS

MÁV-csoportos munkatársakat is kitüntettek a nemzeti ünnep alkalmából

### 16 KÉPRIPORT

Teljes egészében megújult a kaposvári vasútállomás

### 18 ÉRDEKKÉPVISELET

Doszpolyné Mészáros Melinda a béremelésről és munkavállalók megtartásáról

### 21 KÖRNYEZETVÉDELEM

Vasúti energiagazdálkodás

### 23 HÍRVILÁG

### 24 INTERJÚ

„Ideális választás a MÁV”

### 28 BÜSZKESÉGEINK

„Amikor minket beszámoltatnak, akkor elismerést szoktunk kapni”

### 30 VOKE-PROGRAMAJÁNLÓ

### 31 POSTAKOCSI

# „Nincs miért szégyenkeznünk”

Dorozsmai Éva szerint egyre vonzóbb a fiatalok körében a MÁV

*Több mint 37 ezer munkavállalót nem lehet sem egységesen, sem egyenként kezelni – vallja Dorozsmai Éva. A MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyettesét az örök szerelemről, az ötvenpontos akciótervről, a csapatmunkáról, a „fejvadász” programról, az új bértábláról, valamint a diplomás minimálbérrel kapcsolatban kérdeztük.*

## A húsvéti locsolókat vagy a megemelt bérek kifizetését várja jobban?

Tavaly májusban küldtük el az első elemzésünket a vasutasok bérhelyzetéről a tulajdonosnak. Szeptembertől havonta újabb és újabb munkaerőpiaci vizsgálatokat végeztünk. Amikor értesültünk a minimálbér és a garantált bérminimum 15-25 százalékos emeléséről – amit egyébként szükségesnek és jónak tartunk –, újabb feljegyzéseket készítettünk a bérhelyzetünkről. Örülünk a kormány döntésének; a bérfelvezetési javaslatot – amit a szakszervezetekkel közösen tettünk – felelősen alakítottuk ki. Az irányelveket együtt határoztuk meg, február közepén szignáltuk a tervezett bérmegállapodást. Társaságunként kiadtuk a humánpartnereknek feladatként, hogy kezdjék el egyenként átnézni a több mint 37 ezer munkavállaló béradatait, hogy mire megérkezik a hivatalos tulajdonosi jóváhagyás, ugrásra készen álljunk a bérmegállapodás megkötésére, a számfejtésre. A bérfelvezetés végrehajtása meglehetősen bonyolult folyamat. A már említett minimálbért és a garan-



## „...nem lehet, hogy különböző munkakörökben egyformán keressenek, például egy pályamunkás és egy forgalmi szolgáltató...”

tált bérminimumot január 1-től megkapták az érintettek. A többi munkavállaló részére alanyi jogon 10 százalékos bér-

emelés tervezünk, és most szeretnénk kezelni a munkaköri kategóriák összetorlódott értékeit. Így sok munkavállaló még ennél is nagyobb emelésben részesül, hiszen nem lehet, hogy különböző munkakörökben egyformán keressenek, például egy pályamunkás és egy forgalmi szolgáltató, amikor más a felelősségük, a feladatuk, az előírt hatósági vizsgák.

**Ennyivel azért nem ússza meg a húsvétot! Hogy zajlik önöknél az ünnep? Szakszervezeti vezetők jönnek-mennek kölönösüveggel a kezükben?**

Ugyanúgy zajlik az ünnep nálunk is, mint bármelyik átlagos családnál. Én főzők, a lakást is én díszítem fel barkaágakkal,

virágokkal, húsvéti díszekkel. Sose hagyom ki! A mi asztalunkon is ugyanúgy ott lesz a húsvéti sonka, a torma és a főtt tojás. Amikor tíz évig Kiskunhalason éltünk, ahol a férjem vontatási főnök volt, húsvétkor a főnökség nagy része mindig eljött meglócsolni. Bár kedveltem a kollégákat, de ma már a húsvét hétfőt inkább „házon kívül”, családi körben töltjük.

**Esetleg elmennek egy jó kis röplabdameccsre? Elvégre NB1-es játékosként került a vasúttársasághoz 1980-ban. Mikor volt utoljára röplabda a kezében?**

Már az idejét sem tudom, de ha a kezembe kaparintok egyet, biztos, hogy jó na-

gyot beleütök. Meccsen is rég voltam: egyszerűen nincs már rá időm. A röplabda azonban örök szerelem marad. Valójában én a szülői elvárások ellenére röplabdáztam hivatásszerűen. Apukám azt szerette volna, ha a közgazdasági szakközépiskola után azonnal továbbtanulok. Nekem viszont fontosabb volt 18 évesen, hogy a Népsportban megjelenjen a nevem, s azt olvashassam: „Dorozsmai megint jó volt...” Persze, hamar rájöttem, hogy a 167 centiméteres magasság nem igazán ideális ehhez a sportkarrierhez. Még akkor sem, ha technikás vagy tehetséges az ember.

## Azért egy emlékezetes meccset felidézhetne!

A BVSC-vel minden évben elutaztunk Hollandiába, Apeldoornba egy nemzetközi kupára, amin többnyire a nemzeti válogatottak vettek részt. Egyszer Kuba női csapatával kerültünk szembe – már a bemelegítés is félelmetes volt. Aztán, amikor feladóként a hálónál álltam, a másik oldalon négy 2 méter körüli, fekete bőrű lány nézett farkasszemet velem. Az egész sportcsarnok nekünk drukolt, mert látták a hatalmas méret- és erőkülönbséget a két csapat között. Minden egyes megszerzett pontunk után őrzöngött a közönség. Talán ennek is köszönhető, hogy felemelt fejjel vesztítettük el a meccset, s hogy a kubaiak nem mostak le minket a pályáról.

**Mit gondol, ma már nem lehetne sportklubokon keresztül a vasúttársasághoz csalogatni a fiatalokat?**

## Vagy a sporton keresztül javítani a vállalat imázsán?

Nekem akkor szerencsém volt, mert ugyan sportállásba kerültem, de dolgoznom is kellett a munkahelyemen. Reggel hét órakor megjelentem a helyelosztó és információs központban, ahol 13 óráig dolgoztam. Majd délután kettőre mentem a napi edzésre. A sportállás nem alibi volt. Kívülről kellett fújnom az összes expresszvonat valamennyi paraméterét: hol állnak meg, milyen az összeállításuk, hogyan kell rájuk helyet biztosítani. Ne feledje, akkor még nem volt számítógépes rendszer, minden manuálisan zajlott. Ma már nincsenek sportállások, viszont még most is vannak vasutas sportegyesületek. Humánerőforrással foglalkozó szakemberként azt gondolom, minden eszközt meg kell ragadni és fel kell használni, de alaposan meg kell fontolni, hogy közülük melyik a legjobb befektetés a humánerőforrás-utánpótlás szempontjából.

## Ha most állna pályaválasztás előtt, és elvetődne a HVG állásbörzéjére, vajon az ott látottak alapján mennyire találna vonzó perspektívának a vasutat?

Hosszú évek kitartó munkájának köszönhetően jutottunk el a kis, fehér műanyag pultról a modern, fiatalos megjelenésű standokig. A vállalati márkaépítésben sokat számít, miként jelenik meg a vasúttársaság egy olyan országos eseményen, ahol rengeteg fi-

atal és számtalan multinacionális cég vesz részt. Erőfeszítéseink jutalma, hogy néhány éve a MÁV zsebelhette be a leg-egységesebb kiállítónak járó címet. Legutóbb, március elején pedig egy másik rendezvényen – a tudatos munkáltatói márka elismeréseket – a legkreatívabb munkáltatói megjelenés díját is mi kaptuk. Azt látom, hogy egyre vonzóbb a fiatalok szemében a vasút, és lassan a bérek terén is egyre versenykéesebb feltételeket tud majd kínálni. Ezért is határoztuk meg újra a diplomás minimálbért a vasúttársaságnál: a diplomát igénylő munkakörökben egy főiskolát végzett friss diplomás 270 ezernél, egy egyetemét végzett pályakezdő 300 ezer forintnál nem kereshet kevesebbet. Ez is része a csapatommal közösen kialakított ötvenpontos akciótervünknek, amely a munkaerő-toborzástól, a kiválasztástól az egyetemekkel való együttműködések át egészen a törvénymódosítások kezdeményezéséig terjed. Újrarendítjük a vasutas szakképzést, és szeretnénk egy munkavállaló-ajánló programot: ha valaki új munkatársat hoz egy hiányszakmába, és az új kolléga a hatósági vizsga után munkába is áll, akkor az ajánlóját bruttó 35 ezer forinttal szeretnénk jutalmazni.

## Ha már a multikat szóba hozta: arra is van példa, hogy esetleg onnan jönnek át hozzánk fiatalok?

Hogyne. Tavaly csoporszinten a 2600-at is meghaladta az új belépők száma, és a belépési interjúk alapján majd' egyötödük multiktól érkezett.



„A legfontosabbnak a csapatomat tartom”. Felső sor balról jobbra: Dobás László (képzésszervezési vezető); Szilágyi Péter (munkaerő-gazdálkodási vezető); Dorozsmai Éva (humánerőforrás vezérigazgató-helyettes); Sásdiné Fülöp Zita (humánerőforrás kontrollingvezető); dr. Nemeskéri-Kutlán Endre (munkajogi vezető); Fuchs Adrienn (szakmai titkár); alsó sor balról jobbra: Horváth Imréné (humánerőforrás gazdálkodási igazgató); Móricz Judit (operatív HR-igazgató); Kiss Mária (HR-projektek vezető); Ghymesné Halmi Krisztina (szervezetfejlesztési vezető)

## A vasúttársaság az első – és ez idáig egyetlen – munkahelye. Nem érzi hátrányát, hogy korábban nem szerzett tapasztalatokat multinacionális vállalatoknál?

Az elmúlt években három alkalommal kerestek meg állásajánlással. Volt közöttük multinacionális cég is. Elgondolkodtam rajta, de úgy döntöttem, hogy a MÁV olyan fejlődési lehetőséget, olyan karrierutat biztosított, és olyan fejlődésen megy keresztül, hogy nem tudnám itt hagyni. A MÁV a fiatalok számára a lehetőségek tárháza. Működése az egész országra kiterjed, több mint 600 munkakörünk van. Én magam 13 munkakörben tevékenykedtem eddig, volt benne vasútszakmai, üzleti-gazdasági, HR-es. Viszont fontosnak tartom azt, hogy ne higgyük el magunkról, hogy a legjobbak vagyunk; tekintsünk ki, hozzuk be a vállalati kultúrába a best practice-t, azaz a máshol már bevált, legjobb gyakorlatokat. Több, multinál dolgozó HR-vezetővel tartok kapcsolatot, megosztjuk egymással a tapasztalatokat, így én is, ők is merítünk egymás tudásából. Egyébként a MÁV nagyon sok működési alapelvben – például a vezetői információs rendszerek működtetésében, az üzletmenet, az irányelvek kiadásában – hasonlít egy multiszervezethez.

### S hol látja az eltéréseket?

Egy vállalat működését a piaci és a kulturális környezet, a szervezeti

kapcsolattrendszer, a vállalati méret, az adottságok és a szervezet feladata határozza meg alapvetően. A MÁV-nak – közszolgáltatást nyújtó állami vállalatként – minden egyes elköltött vagy elkölteni tervezett fillérről átlátható és részletes tájékoztatást kell adnia. Ehhez az is hozzátartozik, hogy esetleg lassabban történnek meg a döntések. A másik nagy különbségnek a nemzetközi munkakörnyezet adta lehetőségeket tartom.

### A szociális juttatások terén nem érzékel különbségeket?

Ha országos szinten nézzük, a MÁV-csoportnak nincs miért szegyenkeznie. Munkatársaink oly' mértékben hozzászoktak a vasúttársaság által biztosított szociális juttatásokhoz, hogy szinte magától értetődőnek veszik azokat. Pedig ez máshol korántsem természetes. Gondoljon csak bele, mi mindent teszünk, amikor segélyezési rendszert működtetünk, munkabérelelőleget nyújtunk, ösztöndíjakat fizetünk, nehéz helyzetben lévő vasutas nyugdíjainkat, nagycsaládosainkat támogatjuk, hogy – például – a munkatársak rendelkezésére álló országos egészségügyi ellátásról és egészségmegőrző programról ne is beszéljek! Mit gondol, hány vállalat teszi meg ezt ugyanígy?

**Milyen érzés, hogy humánforrás vezérigazgató-helyettesként meghozott döntése akár dolgozók tízezreinek életére is kihatással lehet? Miközben igen széles a munkavállalók köre,**

## és – életkörülményeiket, anyagi helyzetüket, tudásukat tekintve – nagyok a különbségek.

Roppant nagy a felelősség, ezzel nap mint nap szembesülök. De épp ez a lényege ennek a munkakörnek. Pontosan tudni kell, hogy egy intézkedés milyen hatással jár a szervezet egészére nézve. Több mint 37 ezer munkavállalót azonban nem lehet sem egységesen, sem egyenként kezelni. Rendszerekben kell gondolkodni, helyi szinten azonban a munkáltatók és a humánpartnerek feladata, hogy a megfelelő törődést és információt megkapják a munkatársak, és ugyanúgy hozzájuk is eljuttassák, hiszen képtelenség minden egyes döntés előtt felmérést készíteni személyesen a csomópontokon, főnökségeken. Ezért érzem kulcsszereplőknek a középvezető kollégákat. Dávid Ilona elnök-vezérigazgató asszonnyal épp ezért indítottunk el *Fókuszban a közös jövőnk* címmel egy olyan programot, amelynek keretében a felső vezetők és a területi igazgatók együtt járnak be az egész országot, s a középvezetőkkel átbeszélik a stratégiai döntéseket, azok végrehajtását és helyi megoldásait, a kitűzött célokat, hogy minden munkavállaló értse és tudja, merre haladunk.

**Azt szokták mondani, hogy a humán erőforrás-gazdálkodás terén dolgozó szakembernek nem a humánus erőforrás-gazdálkodás, hanem a humán erőforrással való ésszerű gazdálkodás a feladata. Ön mit gondol erről?**

Mindig ebből szokott a legnagyobb vita



kerekedni. Többször találkoztam olyan vezetővel, akik úgy tekintenek a kollégákra, mint a gépekre. Meg szoktam örülni attól, ha valaki darabra számolja az embereket. Sőt! A gazdálkodás szót sem tartom szerencsésnek. Másként kell a munkavállalókhöz közelíteni. Az a legfontosabb, hogy megfelelő és kellőképpen motivált munkatársaink legyenek – a számukra és a számunkra leginkább megfelelő munkakörben. Közvetlen kollégáim felé – még ha utasítások alapján dolgozunk is – az az elvárásom, hogy azonnal reagáljunk a környezeti változásokra, merjük felülbírálni a status quót, vállalkozunk fel, ha valami nem működik jól, és alakítsuk át! Csak így lehet a mai világban a humán erőforrás változásaira reagálni.

## De mi lesz azokkal a kollégákkal, akiknek az egészségi állapota már nem felel meg a szigorú hatósági-egészségügyi előírásoknak, viszont még messze vannak a nyugdíjkorhatártól?

Megpróbálunk mindent megtenni a vállalat anyagi lehetőségeihez képest. Először is, a Vasútegészségügyi Non-profit Közhasznú Kft.-vel programot dolgoztunk ki a betegségek kialakulásának megelőzésére – a napokban kezdik osztani a szűrőlapokat az orvosok az országban. De ha mégis jelentkezik a probléma, azon is szeretnénk segíteni. Kialakítunk néhány munkakört, amelyben így is lehetséges a foglalkoztatás, és amelyik emeli a vasúttársaság szolgáltatási színvonalát. Ha a kollégának olyan munkakört találunk, amelyet el tudna látni, és esetleg átképzésre lenne szükség, akkor annak lehetőségét is próbáljuk megteremteni. A MÁV-ÉVEK programmal a nyugdíjazás előtt állóknak tudunk segíteni. Egy a lényeg, hogy a munkavállaló kiszámítható vasutat lássanak.

**Vajon a MÁV-nál egy kiemelt és viszonylag jól fizető munkakörben dolgozó munkavállaló – mint például egy mozdonyvezető – kevésbé jól jövedelmező állást is elfogadna, ha az egészségügyi állapota már nem teszi lehetővé a további szolgálatot? Bizonyára ön is látta a Nemzeti Foglalkoztatási Szolgálat adatait: Magyarországon a bruttó átlagfizetés 305 ezer forint, a mozdonyvezetőké megközelíti a 440**

ezret. A kimutatás szerint jobban keresnek, mint a rendszergazdák, az egyetemi tanárok vagy az általános orvosok.

A konkrét munkakörre vonatkozó kérdést a MÁV-START-nál egy megállapodás rendezi. Az NFSZ adatait én is láttam, nagyon jól rávilágítanak a vasúttársaságnál tapasztalható problémákra. Amikor végigvettük a munkaerőpiaci krízis okait és következményeit, megállapítottuk, hogy a MÁV-csoport munkavállalóinak a nemzetgazdasági átlaghoz képest elfoglalt bérpozíciója 2010 óta 13,1 százalékkal romlott. A szellemi munkakörökben a lemaradás megközelíti a 30 százalékat. A minimálbér évenkénti emelkedése ugyanis alulról toltá össze a bérsávokat, az emelés mértékét források híján nem tudtuk végigvinni a rendszeren.

### A bérmegállapodással ez most rendeződik?

Három év alatt remélhetőleg igen. Ebből a szempontból 2017 a stabilizálás éve lesz, de még idén elkezdjük átvizsgálni az egész bérbesorolási rendszerünket. Utoljára ez 2004-ben történt meg átfogóan. Pedig azóta alapjaiban változott meg minden: a jogszabályok, az egyes munkakörök betöltéséhez szükséges tudás mennyisége, az orvosi alkalmasság, a feladat, a hatáskör. Teljesen új alapokra kell helyezni, a vasúti működés munkafolyamataihoz kell szabni a munkaerő-hierarchiát és az új bértáblát.

Szöveg: Gyüre József  
Fotó: MÁV Zrt., Soós Botond

## Szerencsés pályafutás



**Dorozsmai Éva a BVSC NB1-es röplabdázójaként került a vasúthoz.** Mint meséli: „a helybiztosítással közlekedő belföldi

és nemzetközi vonatok adatbázisának létrehozása és karbantartása tartozott a feladataim közé.” A MÁV Rt. Helyelosztó és Információs Központjában 2000-ig dolgozott, a végén már ő vezette a nyolcvanfős központ önálló bér- és létszámgazdálkodását, és ő irányította a munkaügyi-személyügyi tevékenységet is.

**2000-ben előbb humánpolitikai főmunkatárs, majd osztályvezető-helyettes lett a Személyszállítási Szakigazgatószágon.** Ebből a korszakból a vasúttársaság szervezeti kultúrájának felmérését, valamint 420 tevékenységi kör átvilágítását emeli ki. „Már akkor sem tetszett, ha egy feladatra valaki azt mondta: ezt úgysem lehet megcsinálni, ezt az elgondolást ebben a vasúti kultúrában lehetetlen megvalósítani! Hogyne lehetne? Hiszen mi, munkavállalók vagyunk a vállalati kultúra formálói!” – mondja.

2002-ben – a MÁV szervezeti átalakulásának részeként – a személyszállítás működésének, szervezetének, szabályozásának kialakítása volt a feladata; ekkor 36 csapat munkáját felügyelte. Az egyes üzletágak is ekkor váltak önállóvá, Dorozsmai Évának pedig 6500 munkavállaló átvételét kellett előkészítenie úgy, hogy munkavégzésük zökkenőmentesen beilleszthető legyen az egységes személyszállítási technológiai folyamatba. A projekt vezetőjeként változáskezelési programot és kommunikációs tervet állított össze, hogy az átvett munkatársak jobban megismerjék a reformokat.

**2003-tól 2005-ig a Személyszállítási Üzletágnál volt szakmai titkár, illetve döntés-előkészítő szaktanácsadó.** Részt vett az üzletág különféle stratégiai kidolgozásában, szervezetfejlesztési, valamint változásmenedzsment

programok elindításában és irányításában. „Azt a feladatot kaptam, hogy üzleti alapon nézzük át a vasúttársaságnál zajló folyamatokat, s tárjuk fel azokat, amelyek vagy nincsenek, vagy többféleképpen vannak szabályozva, szűrjük ki a párhuzamosságokat, amelyek adott esetben akadályozzák egymást. Egy ekkora vállalat működésének üzleti folyamatokon kell alapulnia. Ezért hoztunk létre januárban ismét folyamatmenedzsment szervezetet” – indokolja a mostani döntést.

Az üzleti folyamatok elemzése, a működési zavarok feltárása, a hatékonyság mérése, a vállalat tevékenysége és szervezete közötti összhang biztosítása pályája későbbi szakaszát is meghatározta. 2005-től a Humán erőforrás Igazgatóságban dolgozott vezető beosztásban: irányította a folyamatmenedzsment osztályt, működtette a társaság béren kívüli, jóléti és szociális rendszerét, humán erőforrás-menedzsment vezetőként pedig

gondoskodott – és gondoskodik mind a mai napig – a cégcsoporthumán erőforrásának utánpótlásáról.

**2014-től két éven át a MÁV-START Zrt.-nél töltötte be a humán erőforrás igazgatói tisztséget.** Négyszáz munkakör és több mint 14 ezer munkavállaló tartozott hozzá. A múlt év közepétől a MÁV Zrt. humán erőforrás vezérigazgató-helyettese.

Eddigi pályafutásáról azt állítja, hogy végig szerencséje volt a főnökeit illetően, mert valamennyien hittek benne, s mert mindegyikük kiváló volt valamiben, így sokat tanulhatott tőlük. Volt, aki a fiatalok számára oly fontos szakmai önbizalom megszerzésében segítette, a következőtől a vasút iránti végtelen lojalitást és az emberséges vezetést tanulta meg, aztán a menedzsment- és az üzleti szemléletet – és azt, hogy nincs lehetetlen –, később a szakmai elhivatottságot, valamint azt,

hogy kizárólag a minőségi munkának van értéke. Vezetőként helyettesként viszont inkább fiatalokkal vesz körbe magát, mert nekik a legfrissebb a tudásuk. Lányával, aki alapidomáját marketing-kereskedelem szakon, mesterdiplomáját pedig vezetés-szervezés szakon szerezte, sok újdonságot beszélt meg.

Dorozsmai Évának nem voltak vasutas felmenői, s röplabdásként álmaiban sem gondolta volna, hogy neki később vasutas családjá lesz. Férje, Zoltán vasútgépészként, gépészmérnökként dolgozott a vállalatnál, egy éve vonult nyugdíjba. „Végre időt szakíthat kedvenc hobbjaira, bővítheti hadtörténelmi tudását, újraolvashatja az egyébként kívülről ismert vasúti szakkönyveket. Élénken figyeli a történéseket a nagyvilágban – a híradó elé például térképpel ül le. A 2 éves labradorunk pedig gondoskodik arról, hogy a mindennapi mozgásórák is biztosítva legyenek számára.”

# Mit kell tudni az új bérmegállapodásról?

Három év alatt átlagosan 30 százalékkal nő a vasutasok keresete



**Március 13-án a MÁV Zrt. – a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium jóváhagyásával – három évre szóló bérmegállapodást kötött a vasutas érdekképviselettel a cégcsoport valamennyi társaságára vonatkozóan. A Vasutas Magazin arra kérte a humán szakterületek vezetőit, hogy a munkavállalók kérdéseiből kiindulva foglalják össze a legfontosabb tudnivalókat.**

A múlt év végén a kormány, a munkáltatók és a szakszervezetek képviselői hosszas tárgyalások után megegyeztek az idei minimálbér és a garantált bérminimum összegéről. A megállapodás értelmében a korábbi 111 000 forintos minimálbér – 15 százalékkal – 127 500 forintra, a 129 000 forintos garantált bérminimum – 25 százalékkal – 161 000 forintra nőtt 2017. január elsejével. Az emelés hatására viszont a vasúttársaság munkakör-értékelésen alapuló bérrendszerének sávjai összetorlódtak. A vállalat vezetése az elmúlt időszakban folyamatosan tájékoztatta a tulajdonost a cégcsoport bérezési helyzetéről, a munkaerőpiaci viszonyok és a munkavállalói létszám alakulásáról, így a MÁV az állami cégek közül elsőként tett eleget a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium kérésének, és készült el január 31-re a szakszervezetekkel közös, hároméves bérfelajánlással. Miután ezt a kormány is jóváhagyta, a

munkáltató és a szakszervezetek képviselői február 22-én „szignálták” a dokumentumban foglaltakat, de a bérmegállapodás hivatalos aláírására csak a tulajdonos jóváhagyása után, március 13-án kerülhetett sor. A bérmegállapodás szerint 2017-ben 13, jövőre 12, 2019-ben pedig 5 százalékos lesz a bérfelajánlás átlagos mértéke.

**Mennyivel nőnek a bérek idén és jövőre?**

Vegyük előbb az idei évet! A minimálbér 15 és a garantált bérminimum 25 százalékos emelése csoport szinten eddig több mint 11 700 munkavállalót érintett. Az idei, átlagosan 13 százalékos bérfelajánlás pedig azt jelenti, hogy a MÁV-csoport valamennyi – de nem vezető beosztású – munkavállalója alanyi jogon 10 százalé-

kos alapbéremelésben részesül január elsejéig visszamenőleg. (A 3 százalékos éves bérfelajánlásnak megfelelő bértömeget a munkáltató – az érdekképviselettel megegyezően – az egyes munkakörök közötti bérfeszültségek kezelésére kívánja fordítani.) De azok a munkavállalók is összesen 10 százalékos emelésre számíthatnak, akiknél a minimálbér és a garantált bérminimum változása miatti emelés mértéke esetleg nem érte el a 10 százalékot.

Nő az alapbére azoknak a diplomás munkavállalóknak is, akik felsőfokú iskolai végzettséget igénylő munkakörben az előírásoknak megfelelő végzettséggel látják el a feladatukat. Új alapbérük főiskolai végzettség (bachelor, BSc, BA) esetén havi 270 000, egyetemi végzettség (master,

MSc, MA) esetén 300 000 forintra egészül ki. (Ez akár diplomás minimálbérként is felfogható. Meghatározott alapkereset fölött egyébként az elmúlt három évben nem járt béremelés, ez a felsőfokú végzettségű munkavállalókat pedig hátrányosan érintette, aminek már érzékelhető a következményei.)

tartozó alapbér-sávok (sávminimum, amely a próbaidő alatt, illetve a szükséges vizsga megszerzéséig érvényes, bérminimumok, visszavételi bér és sávmaximumok) emeléséről.

A múlt év végén kihirdetett kormányrendeletnek megfelelően jövőre 138 000 fo-

## Mely munkakörökben biztosít a garantált bérminimumnak megfelelő alapbért a munkáltató?

- valamennyi váltókezelő (a gyakornok kivételével);
- gurítóberendezés-kezelő;
- váltóállító táblakezelő;
- vonatfel- és átvevő;
- biztosítóberendezés-szerelő (betanított munkás);
- felsővezeték-szerelő (betanított munkás);
- kábel- és hálózatszerelő (betanított munkás).

A Humánerőforrás-gazdálkodási Igazgatóság szakemberei körültekintően elemezték a minimálbér és a garantált bérminimum emelésének hatásait, s ezek alapján meghatározták azokat a munkaköröket, amelyek esetében halaszthatatlan a további bérrendezés. A MÁV Zrt. munkavállalói közül ennek megfelelően a 10 százalékos alanyi jogú bérfelajánlás mellett további 4 százalékos emelésben részesülnek a forgalmi vonalirányítók, a főrendelkezők, a távkezelő állomások forgalomirányítói, a 10. kiemelt, a 11. és a 11. kiemelt, illetve a 12. és a 12. kiemelt munkaköri kategóriába tartozó munkavállalók. A 4 százalékos alanyi jogú bérfelajánlást a vezető váltókezelők is megkapják azzal, hogy új alapbérüknek legalább 170 000 forintnak (I. kategóriájú állomáson 175 000 forintnak) kell lennie. Összesen tehát 9 539 fő kap további emelést.

2017. január 2-től a munkáltató gondoskodott a munkaköri kategóriákhoz (MMK)

rintra emelkedik a minimálbér és 180 500 forintra a garantált bérminimum. Ezenfelül a munkáltató átlagosan 12 százalékos béremelést fog végrehajtani a különböző munkakörökben a munkaerőpiaci folyamatok és a bérvizonyok alakulásának függvényében. 2019-ben átlagosan 5 százalékos lesz a bérfelajánlás mértéke. Mindez azt jelenti, hogy az állami forrásoknak köszönhetően három év alatt átlagosan 30 százalékkal nő a vasutas munkavállalók keresete, s ezáltal lényegesen javulhat a vállalatcsoport munkaerőpiaci helyzete. A munkáltató egyébként kötelezettséget vállalt arra, hogy áttekinti, és a vasúti üzleti folyamatok figyelembevételével tudás, felelősség és hatáskör mentén átalakítja jelenlegi besorolási rendszerének működését.

**Mi lesz az önkéntes nyugdíjpénztári hozzájárulással?**

A munkáltató elkötelezett a munkavállalói öngondoskodás erősítése iránt, ezért 2013 óta saját forrásai terhére több lépcsőben emelte az önkéntes nyugdíjpénztári hozzájárulás mértékét. Ez most is része a bérmegállapodásban szereplő javadalmazási csomagnak: a tagdíj-kiegészítés mértéke a múlt évi 2,5 százalékról 2017. január elsejével 3, 2018. január elsejétől pedig 3,5 százalékra nő.

Mit jelent ez egy garantált bérminimumnak megfelelő, 161 000 forintos alapbérrel rendelkező munkavállaló esetében? Azt, hogy ha nyugdíjpénztári tagsággal rendelkezik, akkor havonta 4830 forintot utal a munkáltató – hozzájárulásként – az önkéntes nyugdíjpénztári számlájára. Ez az összeg pedig a nyugdíjpénztári tagdíj összegébe is beszámítható. Ha tehát a kollégának olyan pénztárnál van számlája, ahol az önkéntes nyugdíjpénztári

## Szakszervezeti vezetők a megállapodásról

**Buzásné Putz Erzsébet**, Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete, elnök:

„Nagy erőfeszítéseket tettünk a munkáltató és a szakszervezetek részéről is annak érdekében, hogy a vasutasok bérét jelentősen tudjuk megemlíteni. Sajnálatos, hogy az előző években alig érezhető béremelésben részesültek a munkavállalók, ezért jelentős az elmaradás, amit nehéz rövid időn belül pótolni. A dolgozók részéről érthetően nagy az elvárás, hiszen már március van, és még nem kapták meg a megemelt bért. A minimálbér és a garantált bérminimum jelentős megemlése torlódást okoz a további bérkategóriákban, amit szükséges lesz a jövőben korrigálni. Bizom abban, hogy ez az első lépés segíti a munkaerő megtartását a vasútvállalatnál. A dolgozók anyagi megbecsülése igen fontos, a jelenlegi munkaerőhiány és a leterhelt munkavállalók szempontjából versenyképes bérekre van szükség. Azon dolgozunk, hogy a vasutas munkavállalók visszanyerjék foglalkozásuk megérdemelt presztízsét.”

**Halasi Zoltán**, Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, elnök:

„A MÁV-csoport 36 800 munkavállalója közül 12 ezret érintett a minimálbér és a garantált bérminimum megemlése. Ez azonban olyan bértorlódást okozott, amit kezelni kellett. Úgy véljük, hogy a következő három évben jelentősen javul a 36 800 vasúti munkavállaló helyzete. Természetesen nem vagyunk elégedettek, hiszen szakszervezeti tisztségviselőként sosem lehetünk azok. A bérfelajánlás csak az első lépés ahhoz, hogy a vasutas munkavállalók felzárkózzanak a magyar munkaerőpiac jövedelméhez, és vonzó legyen a MÁV-nál dolgozni. Ebben már nagy segítség, hogy a főbb foglalkoztatási kérdéseket együttműködési megállapodásban rögzítettük.”

**Meleg János**, Vasutasok Szakszervezete, elnök:

„A mögöttünk álló hónapok tárgyalásainak eredményeként a vasutasok bérfelajánlásában fordulat következett be, a létrejött bérmegállapodással az elmúlt 15 év után megkezdődik a bérek felzárkóztatása. Javul ugyan a vasutasok helyzete a tervezett hároméves béremelés nyomán, de a Vasutasok Szakszervezete szerint ez önmagában nem oldja meg a MÁV-csoportnál kialakult létszámihiányt, a helyzet rendezése érdekében további intézkedések szükségesek, egyebek között életpályamodell kidolgozása, amely tartalmazza az átdolgozott tarifátáblázatot is. A három évre szóló, összesen 30 százalékos béremelés fontos, mert ezáltal javul a vasutasok bérszínvonalának, erősödik az ágazat munkaerő-megtartó képessége, azonban ez az első intézkedés azok közül, amelyek biztonságot és jobb megbecsülést garantálhatnak a vasutas dolgozóknak, és kiszámítható jövőt az új belépőknek.”



## Diplomások alapbére:

(az előírásoknak megfelelő felsőfokú végzettséget igénylő munkakörben)



Főiskolai végzettség (bachelor, BSc, BA) esetén:

havi  
**270 ezer**  
forint

Egyetemi végzettség (master, MSc, MA) esetén:

havi  
**300 ezer**  
forint

**Dr. Laboda József,** Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete, elnök:

„A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete üdvözlöi a munkáltató törekvéseit és tényleges erőfeszítéseit, amelyek arra irányulnak, hogy a vasutasság körében a korábbi nemzetgazdasági átlaghoz képest meglévő jelentős bérlamaradás mérsékelhető legyen. A PVDSZ úgy véli, hogy a munkáltató és a szakszervezetek közös erőfeszítésének eredményeként 2017-ben a munkavállalók bére végre a korábbiakhoz képest jelentősebb mértékben emelkedik, ez pedig mindenképpen üdvözlendő eredményt kell, hogy jelentsen. Hogy a három évre rögzített 30 százalékos béremelés – e gyorsan változó körülmények között – a vasutasság körében mire és meddig lesz elég, arra a jövő fog választ adni.”

**Kiss László,** Mozdonyvezetők Szakszervezete, elnök:

„A 2017-2019-es időszakra vonatkozó bérmegállapodással a vasutas szakszervezetek és a munkáltató elindult a vasutas munkavállalók bérendezésének irányába. Az elmúlt évek elmaradt bérintézkedései után üdvözlendő a tulajdonos és a munkáltató törekvése arra vonatkozóan, hogy a MÁV-csoportnál is tisztességet kaphassanak a dolgozók. A Mozdonyvezetők Szakszervezete azt reméli, hogy a kedvező intézkedéssorozat 2019 után is folytatódik.”

**Hankó János,** Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége, elnök:

„Üdvözljük a Magyar Államvasutak és a vasúti szakszervezetek között létrejött együttműködési megállapodást, amelynek alapján egyértelműen deklarált a munkavállalók foglalkoztatási biztonsága. Kiemelten fontosnak tekintjük azt a törekvést, miszerint a munkáltató és a szakszervezetek közötti kötelező munkakapcsolat valódi együttműködéssé váljon. Az elmúlt hetekben zajlott bértárgyalás-sorozat mindezt alátámasztja, hiszen a munkavállalók béremelése, illetve a kormány által hozott szakmunkás-minimálbér-, illetve a bérminimum-határozat megvalósítása komoly erőfeszítést jelentett a munkáltató számára. Bízunk abban, hogy a jövőben is hasonlóan intenzív, pozitív együttműködés fog megvalósulni mind a munkáltató, mind a szakszervezetek részéről. Mindannyian egyetértünk abban, hogy üdvözlendő a jelenlegi bérmegállapodás, hogy a vasutasság tovább fejlődhesen, hogy a szakemberek a vasútnál maradjanak. Ehhez kívánunk mindannyiunknak közös összefogást.”

**Kicska László Tamás,** Gépészek Szakszervezete, elnök:

A 2017. március 13-án aláírt bérmegállapodás tartalmával valamennyi érdekképviseleti szerv egyetértett. Nem csupán a 2017 és 2019 közötti időszak bérintézkedéseiről kötött együttműködés, hanem a Kollektív Szerződés módosításáról és a MÁV-START Zrt. munkavállalói tekintetében egyéb foglalkoztatási kérdésekről és a munkaügyi kapcsolatokról is. A MÁV-START Zrt.-vel kötött megállapodás hosszú távú foglalkoztatást biztosító programokat, utánpótlást biztosító, munkakörülményeket javító, munka- és egészségvédelmi kezdeményezéseket rögzít. Nagyon hasznosnak értékeljük az elért eredményeket, és bízunk benne, hogy a juttatások növekedésének munkaerő-megtartó ereje érzékelhető lesz.



A munkáltató által nyújtott önkéntes nyugdíjpénztári tagdíj-kiegészítés mértéke:

**3%**  
2017.  
január 1-től

**3,5%**  
2018.  
január 1-től

tagdíj mértéke 5300 forint, akkor havonta 470 forint befizetésével folyamatosan tudja gyűjteni számláján a nyugdíjcélú megtakarítást. (További előny, hogy a munkavállaló a saját befizetéseinek 20 százalékát levonhatja, azaz megkaphatja a személyi jövedelemadójából.)

Jövőre viszont már egy fillért sem kell pluszban befizetnie: a 161 000 forint után 5635 forintot kapna a munkáltatójától, de mivel 180 500 forint lesz a garantált bérminimum, így a 3,5 százalékos munkáltatói hozzájárulás mértéke már 6317 forint lesz. Azoknak a munkavállalóknak, akik nem rendelkeznek nyugdíjpénztári tagsággal, a munkáltató nem tudja biztosítani ezt a támogatást.

**Mi változik még a munkavállalók javára?**

A MÁV Zrt. és az érdekképviseletek a béregyezésen kívül egy ugyancsak több évre szóló együttműködési megállapodást is aláírtak, amelynek elsődleges célja a kiszámítható, biztos munkahely és a szakmailag felkészült munkaerő megtartása, valamint a vállalati kultúra formálása, a munkavállalói elköteleződés kialakítása. A dokumentum aláírói nagy hangsúlyt szenteltek a hatósági orvosi vizsgálathoz kötött munkakörben foglalkoztatott, de egészségileg alkalmatlanná vált, illetve egészségromlást elszenvedő munkavállalókkal való törődésnek. A felek ugyanis azt szeretnék, ha a több évtizede a vállalatnál dolgozók egészségük esetleges megromlása után is kaphatnának lehetőséget a maradásra a szakképzettségüknek és egészségi állapotuknak megfelelő munkakörben. A munkáltató ennek érdekében biztosítaná az ehhez szükséges szak-, illetve átképzést, és támogatná a MÁV-csoporton belüli elhelyezkedést is. Új elemként jelentek meg a megállapodásban a rekreációs intézkedések, amelyek elsősorban a betegségek megelőzésére koncentrálnak. Az együttműködő felek arra kérik a munkavállalókat, hogy minél szélesebb körben éljenek a felkínált rekreáció lehetőségével, a szűrés és a tanácsadás különböző formáival, illetve az egészségmegőrző programokkal.

**Humán erőforrás-gazdálkodási igazgatóság**

A témával kapcsolatos kérdéseiket az [ujzag@mav.hu](mailto:ujzag@mav.hu) címen várjuk.

## Nyilatkozattétel vasutasként: lehet, nem lehet?



**Minden olyan esetben, amikor mikrofon és kamera kíséretében történik a nyilatkozattétel – függetlenül attól, hogy milyen szervezet vagy orgánum számára –, gondolni kell arra, hogy – amennyiben az adott személy munkavállalóként nyilatkozik – a nyilatkozattétel engedélyköteles. Magánemberként természetesen a vasutas kollégákat is megilleti a szabad véleménynyilvánítás joga, de munkavállalóként azzal nem élhetnek korlátlanul.**

Felhívásunk aktualitását azon megtörtént eset adja, amikor vasúti sínek között állva, láthatósági mellény és engedély nélkül nyilatkoztak MÁV-csoportos munkavállalók az egyik szakszervezet munkatársának. Miután az interjú az egyik szakszervezet internetes felületére felkerült, egy országos médium is átvette a felvételt.

Minden olyan esetben, amikor mikrofon és kamera kíséretében történik a nyilatkozattétel – függetlenül attól, hogy milyen szervezet vagy orgánum számára –, gondolni kell arra, hogy – amennyiben az adott személy munkavállalóként nyilatkozik – a nyilatkozattétel engedélyköteles. Lehet ugyan, hogy az adott helyzetben úgy tűnik, csupán néhány embert ér el a mondanivaló, de a nyilvánosság, illetve az internet működési gyakorlata azt mutatja, hogy gyakran sokkal szélesebb közönséghez, akár az országos nyilvánossághoz is eljutnak az eredetileg szűkebb körnek szánt információk. Mindez pedig indokoltá teszi a nyilatkozattétel engedélyhez kötelest.

Az már „csak” ráadás, hogy a hivatkozott konkrét esetben a biztonság szempontjából nagyon rossz példát mutattak az

érintettek, hiszen éppen egy vasutasnak illene, pontosabban kötelessége tudnia, mi veszélyes és mi nem egy vasúti üzemi területen.

A MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatósága által kiadott forgatási engedélyek egyértelműen jelzik, ki nyilatkozhat a MÁV-csoport nevében, ahogyan azt is, hogy a vasutas munkavállalóktól – amennyiben a MÁV-csoport alkalmazottjaként fejtik ki véleményüket – csak engedéllyel kérhető interjú vagy nyilatkozat. A televíziós stábok és a fotósok mellett nem készíthetnek sem kép-, sem hangfelvételt a vasutas munkavállalókról azok hozzájárulása nélkül (e megkötés alól kivételt jelentenek az úgynevezett tömegfelvételek).

A MÁV-csoport valamennyi munkavállalójának kötelessége a vonatkozó szabályok betartása. A 14/2015. (IV. 24. MÁV Ért. 6.) EVIG számú utasítás részletesen és egyértelműen felsorolja, hogy a nemzeti vasúttársaságnál ki és milyen feltételekkel tehet nyilatkozatot (a 4.1.2-es pont szól erről a kérdéssről). Magánemberként természetesen a vasutas kollégákat is megilleti a szabad véleménynyilvánítás joga, de munkavállalóként azzal nem élhetnek korlátlanul. A munkavállaló valótlán tényállítással vagy a munkáltató jó hírnevét sértő nyilatkozattal megszegheti munkaszerződését, illetve a MÁV-csoport valamennyi munkavállalójára érvényes Etikai Kódex és A munka törvénykönyve előírásait.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság  
Fotó: freepick.com

## Utazás kiállítás: újdonságok a MÁV-START-tól



A MÁV-START Zrt. idén is részt vett kiállítóként a budapesti Utazás kiállításán. A március 2. és 5. közötti rendezvényen a személyszállító vasúttársaság bel- és külföldi szolgáltatásaival

ismerkedhettek meg az érdeklődők. A balatoni forgalomban 2017-ben gyakori és egyre gyorsabb eljutást biztosít a MÁV-START, több légkondicionált járművet és biciklizállító kocsit állítanak forgalomba. A legkedveltebb nyári belföldi úti cél mellett az Adriára utazók is továbbfejlesztett szolgáltatásokra számíthatnak: a főszezonban Splitbe, Rijekába és Koperbe is naponként lesz kedvező árú eljutási lehetőség az éjszaka közlekedő vonatokkal. A vasúttársaság folyamatosan korszerűsíti jegyvásárlási lehetőségeit is: az utasok a számítógép előtt ülve vagy mobiltelefonjukon, továbbá több mint száz modern jegykiadó automatából és két mobilpénztárban is megválthatják

jegyüket. A kiállítás nyitónapján Csépe András vezérigazgató ismertette a látogatókkal és a sajtó munkatársaival MÁV-START idejű utazási ajánlatait.

MÁV KIG  
Fotó: Vető Dániel



# „A lehetetlent azonnal megoldjuk, a csodára kicsit várni kell”

Fotó: Soós Botond

**Olvasóink bizonyára tisztában vannak azzal, hol is található a MÁV Nosztalgia Kft. telephelye. Hol mástutt, mint a Magyar Vasúttörténeti Parkban! Ott is egészen pontosan a sorompóval lezárt főbejáratnál jobbra, ahol hosszú ideig az Ezüst Nyíl, vagyis Kádár János pártfőtitkár minden kényelmet biztosító vonata parkolt. A „csodavonat” fedetlen helyen áll, félő, hogy megeszti az idő vasfoga.**

Az utcányi, körülbelül 500 méter hosszú és 20 méter széles, vágányokkal is ellátott telekrészen jelenleg öreg, szebb napokat látott vasúti kocsik állnak. Tőlük jobbra, a szabad ég alatt, a susnyás sűrűjében további 74 kocsi várja azt a pillanatot, amikor avatott kezeknek köszönhetően ismét régi pompájában tündökölni fog.

## Kárpitmosástól a falburkolat fényezéséig

Van még legalább egy érdekessége ennek a munkaterületnek. Hiába keresem, nem találok azt a fűtőházat vagy fedett csarnokot, amelyben nap mint nap a lehetetlennel dacolnak a járműjavító mesterek. Hamar kiderül: nem is lelhetem, mert itt hóban, fagyban, esőben és sárban, sőt a nyári rekkenő hőségben is kizárólag a szabad ég alatt zajlik a tényleges varázslat, amelynek kilenc főszereplője azt leg-

alább elmondhatja, hogy az egykori kormányori pihenőből, illetve a későbbi orvosi rendelőből az igényeiknek megfelelően kialakíthattak hét helyiséget. Öltöző, tusoló, több raktárszoba és egy társalgó ad lehetőséget arra, hogy a „brigád” tagjai konzultáljanak az épp megoldásra váró feladatokról.

Minden nap hajnali 6 óra 40 perckor kezdődik a munkaértekezlet, amelynek főszereplője a 42 éves Tukarc Gábor járműfenntartási csoportvezető. A fiatal szakember a minden szempontra és apró részletre kiterjedő eligazításkor azt is közli, hogy kitől milyen munkát és teljesítményt vár el. Érzékelhető, hogy kézben tartja az irányítást. Hol dicsér, hol bírál, de legfőképpen mindenkit buzdít, mert ezúttal is csak két hét áll rendelkezésre ahhoz, hogy a 361-es hálókocsi a felújítást követően újra útnak induljon. Az említett hálókocsiról azonnal megtudom, hogy épp hatvanéves. Legutóbb az Amerikai Egyesült Államok NATO-katonái utaztak vele egy romániai hadgyakorlatra. A 14 napos „ránccfelvarrást” követően pedig meg sem áll majd Hollandiáig, fedélzetén újabb amerikai egyenruhásokkal.

„A rendkívül alapos vizsgálat után olyan állapotba kell hozni ezt a járművet, mint amilyenben új korában volt” – avat be

a teendőbe a járműfenntartási csoportvezető. „Ilyenkor a nagytakarítás, a szőnyegek és kárpitok kimosása, illetve a mahagóni falburkolat ismételt fényesítése a program. Ezt követi az alváz és a kerekek, illetve a fékek ellenőrzése, majd a fűtési rendszer átvizsgálása és a szükséges szén felpakolása. Az utolsó munkafázisban feltöltjük a víztartályokat, hogy a tusolók és a kézmosók használhatók legyenek. A lámpáktól a hűtőszekrényeken át a konyhákig minden kényelmi funkciót használhatóvá teszünk. Legvégül az átszellőztetés követően illatosítókkal tesszük szállodai színvonalúvá az összes közösségi teret, illetve a lakókabinokat.”

## Cél: a diploma

Tukarc Gábor két éve a MÁV Nosztalgia Kft. alkalmazottja. Szakmai életútja alapján rég rászolgált a Vasutas Magazin nyilvánosságára. Élspportolói karrier helyett vasúti járműszerelőként szerzett magának elismerést és hírnevet. Szolnokon vasúti járműszerelői, a fővárosban technikus és közlekedésgépész oklevelet szerzett. Ráadásul úgy, hogy mindkét oktatási intézmény képviselőjében országos szakmai versenyt nyert, így vált főiskolai hallgatóvá. Családi gondjai miatt két és fél év után munkába állt az Utasellátónál, ahol majd húsz évig volt műszaki vezető. Nemzetközi különvonatokat kísért, hogy műsza-

ki probléma esetén kéznél legyen. A fél világot beutazta. Két esztendője a MÁV Nosztalgia Kft. új ügyvezető igazgatója, Schwéd Norbert ajánlott munkát a jó hírű szakembernek. A két, közel egyidős fiatalember megtalálta a közös hangot, s most, mondhatni, együtt dolgoznak a vállalkozás sikeréért.

„Az igazat megvallva, a korábbi munkahelyeimen már mindent elértem” – magyarázza Tukarc Gábor. „Megszokottá váltak a napok. Itt, az új helyemen kinnáltak irodát, de én azt soha nem szerettem. Csak akkor érzem jól magam, ha a rám bízott munkatársak, illetve a szakma közelében lehetek. Nem a pénz és nem az utazás miatt mondtam igent a felkérésre, hanem azért, mert tanulmányi szerződést kínált az ügyvezető igazgató. Meg akarom szerezni a diplomámat. Terveim szerint másfél év múlva célba érek” – teszi hozzá.

## Rögtönözni a sivatag közepén

Miközben beszélgetünk, Gábor kollégái egymást váltva jelentkeznek a legváltozatosabb gondokkal. A csoportvezető pillanatok alatt ad választ és ötletet minden problémára. „Azt élvezem a legjobban, hogy 50-60 éves technológiával készült alkatrészeket és berendezéseket kell helyreállítani. Olyan műszaki eszközöket, amelyeket már sehol nem használnak, s amelyeket már fel sem lelhetsz, mert egyszerűen nincsenek. Egyetlen lehetősége van ilyenkor az embernek: újra el kell készíteni a hiányzó alkatrészt vagy az egész berendezést. És könnyen előfordulhat, hogy a sivatag közepén kell rögtönözni, harminc utassal a hátam mögött. Évi 35-38 élményutazás során bármi előfordulhat.

De legalább ekkora sikerélmény, ha egy lepukkant vasúti kocsit fel kell újítanunk. A rám bízott csapattal néhány százezer forintból megoldjuk a dolgot, és sok-sok milliót megspórolunk.”

Szabó Tibor (51) a nyolcfős csapat tagja, szakmája szerint bútorasztalos. Ugyanakkor éppúgy, mint többi kollégája, minden felújítási és karbantartói munkában járatos. Az elmúlt 17 évben, amit csak lehetett, meg- és eltanult a munkatársaitól. Mi tartja itt? – kérdeztem a rangidős szakembert. „Dunakeszin, a járműjavítóban lehúztam 17 évet, itt pedig immár 14 esztendőt számolok. Hogy mi tart itt? A csapat és a változatos munka. Anyagbeszerzőként és gépkocsivezetőként is igyekszem hasznosítani magamat. Vonzó, hogy időnként külföldi utazásra is van lehetősége az embernek. És sokat nyom a latban az is, hogy kiszámítható főnököm van. Én elégedett vagyok, remélem, ő is így van velem.”

Tukarc Gábor gyermekkorában félt a hatalmas mozdonyok látványától és zajától. Első vasutas munkahelyén alvázlakatosként sem gondolt mást, sőt: negyven tonna vas a feje felett igen csak frusztrálta. Hogy rossz érzései mitől és mikor szűntek meg, nem árulta el. Az azonban biztos, hogy munkáját szenvedéllyel végzi. Egy kicsit főnök, egy kicsit pszichológus. Legfőképpen pedig válságmenedzser, akitől a munkatársai folyamatosan több tucatnyi azonnali megoldást igényelnek. Hogy ennek kapcsán mit szokott mondani? „A lehetetlent azonnal megoldjuk, a csodára kicsit várni kell.”

Gaál Péter



Hiába kínáltak neki irodát, a munkatársak közelében érzi jól magát



## Teherán, Isonzó, Csíksomlyó

A MÁV Nosztalgia Kft. fő tevékenysége az utazásszervezés, étkezőkocsik és nosztalgiajáratok üzemeltetése. Emellett gondoskodnak a muzeális értékű járművek felújításáról, karbantartásáról, illetve a nosztalgiaszerelvények gazdaságos közlekedtetéséről is. Ilyen például a Golden Eagle Danube Express luxusvonat, amely az elmúlt három évben négy alkalommal tette meg 16 ezer kilométeres útját a Budapest–Teherán–Budapest útvonalon. Az angol, amerikai és ausztrál utasok számára a luxusutazás élményét 26 munkatárs biztosítja. Az ázsiai háborús konfliktusok mára lehetetlenné tették a vonatok közlekedését. De nem csak ez a luxusvonat vált híressé. Ilyen például a Gyertyafény expressz is, amelynek utasai elegáns ruhában jelennek meg a különleges vacsorával egybekötött nosztalgiaúton. Ugyanennyire ismert az erdélyi Csíksomlyóba tartó Boldogasszony zárándokvonat, amit a kft. a MÁV-START Zrt.-vel közösen közlekedtet, vagy az első világháború áldozatai előtt tisztelgő Isonzó expressz.

A MÁV 57 százalékos tulajdonosa a vállalkozásnak. A kft. 2006 óta támogatás nélkül, piacon működő, profitorientált társaság. Évi mintegy 30 millió forinttal támogatják a MÁV Szimfonikus Zenekart vagy a Magyar Vasúttörténeti Park Alapítványt.

A cég tavalyi árbevétele elérte a másfél milliárd forintot. A mozdonyvezetőktől a gépészekig, a szakácsoktól a pincérekig és az értékesítőikig összesen 75 munkatársat foglalkoztatnak. A nosztalgiajáratok növekvő árbevétele újabb és újabb járművek renoválását és üzemeltetését teszi lehetővé.

## MÁV-csoportos munkatársakat is kitüntettek a nemzeti ünnep alkalmából



Fotó: Botát, Gergely/kormany.hu

**A március 15-i nemzeti ünnep alkalmából magas rangú kitüntetésben részesült a MÁV-csoport négy munkatársa. Dr. Kökényesi Antal, a MÁV Zrt. biztonsági főigazgatója a Magyar Érdemrend Tisztikeresztjét vehette át, Vidra András, a MÁV Zrt. infokommunikációs és technológiai rendszerekért felelős főigazgatójának munkáját pedig Közlekedésért érdeméremmel ismerték el. Kiss András, a MÁV Zrt. hálózati fő-üzemirányítója és Gedó István, a MÁV-START Zrt. termelési egységvezetője miniszteri elismerő oklevelet kapott.**

A nemzeti ünnep alkalmából magas rangú kitüntetésben részesült dr. Kökényesi Antal, a MÁV Zrt. biztonsági főigazgatója. A nyugállományú büntetés-végrehajtási altábornagy, a Büntetés-végrehajtás Országos Parancsnokának volt országos parancsnoka, az Országos Rendőr-főkapitányság volt főkapitány-helyettese és bűnügyi főigazgatója a Magyar Érdemrend Tisztikeresztjét vehette át.

Dr. Kökényesi Antal a MÁV Zrt. biztonsági főigazgatói munkakörében az előírt biztonsági feladatok végrehajtásának szabályozásáért, a rendkívüli események eljárási rendjének kidolgozásáért, a vasútbiztonsági és vagyonvédelmi politika, valamint a biztonságirányítási dokumentációs rendszer kialakításáért felelős. Irányítja a vasútbiztonság felügyeleti és ellenőrzési rendszerét, valamint a vasúttársaság csoportszintű intézkedési terveinek kidolgozását. A Belügyminisztérium a rendőrség és a büntetés-végrehajtási szervezet állományában végzett több évtizedes példa-

mutató szolgálata, valamint a haza vasúti közlekedés biztonságos működtetését szolgáló kiemelkedő szakmai és vezetői tevékenysége elismerésül tüntette ki a szakembert.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium három munkatársunk kiemelkedő teljesítményét ismerte el március 15. alkalmából. Vidra András, a MÁV Zrt. infokommunikációs és technológiai rendszerekért felelős főigazgatója Közlekedésért érdemérem kitüntetésben részesült. Vidra András korábban az üzleti életben szerzett informatikai jártasságot, és egyedülállóan széles körű szakmai tapasztalatait sikeresen juttatja érvényre vasúti pályafutása során. A csoportszintű, az üzleti folyamatok harmonizációját segítő, 2017. január 1-jén elindított SAP-INKA-rendszer bevezetésében kulcsszerepe volt. Főosztályvezetői feladatain túlmenően 2016 nyarától a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. IT-üzletágvezetőjeként kiemelt feladata a párhuzamos tevékenységek feltárása, a munkafolyamatok optimalizálása, a társasági IT-szerepek letisztítása. A 2017-es évben feladatai tovább bővültek a távközlési, az erőáramú és a biztosítóberendezési szakterület munkájának irányításával. Motivált vezető, tehetségével jelentősen hozzájárul stratégiai céljaink megvalósításához. Fontos számára, hogy tudását átadja a fiatal generációnak.

Kiss András, a MÁV Zrt. Forgalmi Főosztály Üzemirányító Központjának hálózati fő-üzemirányítója miniszteri elismerő oklevelet vehetett át. Hálózati főirányítói tevékenysége mellett a rendkívüli esemé-

nyek, haváriahelyzetek kezelésének javítását célzó folyamatlemezés, elméleti modellalkotás és oktatási tananyagkészítés céljából létrehozott munkacsoport tagja. Munkájával nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy az elkészült tananyagok jelentősen segítik az üzemirányításban részt vevők munkáját. Az oktatási anyagok nagy jelentőséggel bírnak a jövő vasúti nemzedéke számára a magas szintű, gyakorlatorientált elméleti üzemirányítási ismeretek megalapozásához és elsajátításához. A vállalati érdekeket szem előtt tartva példamutatóan végzi munkáját, fél éven keresztül sikeresen látta el az Üzemirányító Központ vezetését is mint megbízott központvezetőt.

Gedó István, a MÁV-START Zrt. Vasúti Jár-műjavítás Villamos Gépjavítás termelési egységvezetője szintén miniszteri elismerő oklevelet kapott. Több évtizedes pályafutása alatt a vasúti szakterületen szerzett tapasztalatait felhasználva kimagasló eredményeket ért el. Tevékenyen részt vett a békéscsabai telephelyen az SW és a Tc vontatómotorok javítási technológiájának kiépítésében, és a javítás feltételrendszerének megteremtésében. Kiemelt szerepe volt a villamos motorok javítási feltételrendszerének kialakításában és irányításában az osztrák és olasz vasútk részére. Gedó István magas színvonalú szakmai munkája, valamint vezetői és emberi kvalitásai példaértékűek.

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság  
MÁV Zrt. Humán erőforrás Vezérigazgató-helyettesi szervezet

## Teljes egészében megújult a kaposvári állomás



**A műemlékvédelmi szempontok szerinti felújításnak köszönhetően Kaposváron immár eredeti szépségében pompázó pályaudvar fogadja a vasúton utazókat, a kaposváriakat, a somogyiakat és a városba érkező sok ezernyi turistát, színházlátogatót. A MÁV Zrt. állomásfejlesztési és integrált ügyfélszolgálat-fejlesztési programja keretében, európai uniós forrásból valósította meg a rekonstrukciót, mintegy 1,6 milliárd forintból. A MÁV egykori legendás főépítész, Pfaff Ferenc által tervezett, 1898-1899-ben emelt épületben új szolgáltatásként kormányablakot is kialakított a Miniszterelnökség.**

A 2017. március 9-i átadási ünnepségen és a kormányablak megnyitóján beszédet mondott dr. Zöld-Nagy Viktória, a Miniszterelnökség helyettes államtitkára, dr. Neszményi Zsolt, a Somogy Megyei Kormányhivatal kormány-megbízottja, Szita Károly, Kaposvár polgármestere (képünkön fent Dávid Ilonával), Gelencsér Attila országgyűlési képviselő, Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és Peresztegi Imre, a ZÁÉV Építőipari Zrt. vezérigazgatója.

A MÁV-nak az Új Széchenyi Terv KÖZOP- és IKOP-forrásából finanszírozott, 25 állomást érintő, 9,8 milliárd forint költségvetésű rekonstrukciós programja 2013-ban indult. A projekt egyik

irodák, technikai helyiségek és az utas-információs rendszer. A biztonságról videokamerás megfigyelés gondoskodik, a szolgáltatások megközelítése pedig akadálymentessé vált. Újjáépült egyebek között az épületfűtés, az elektromos, a víz- és csatornahálózat, a tűzvédelem, és LED-technikájú díszvilágítás is készült. Az utasok kényelmét emellett új pénztár és mosdó szolgálja.

A MÁV a felvételi épület felújítását, belső átalakítását és műemléki helyreállítását az eredeti építészeti értékek kiemelésével végezte el. A beruházás keretében az utasforgalmi terek majdnem teljesen visszanyerték eredeti formájukat, díszes megjelenésüket. Helyreállították az eredeti belső nyílászárókat és a falburkolatokat, illetve három helyiségben a mennyezet díszítőfestését is. Emellett természetesen a mai kor színvonalának megfelelő hangos és képi utastájékoztató berendezéseket telepítettek. A kormányablakot az egykori resti helyén alakította ki a Miniszterelnökség. A vasútüzemet kiszolgáló dolgozók – szakszolgálatonként összevonva – új, korszerűen kialakított helyiségekbe költözhetnek. A vágányok mentén futó perontető a korabeli tervek alapján épült újjá. A tetőszerkezeteket megerősítették, a tetők új cserépfedést kaptak.

A megszüpült építmény a MÁV egyik gyöngyszemévé vált a nemrég felújított pécsi és balatonszentgyörgyi vasútállomással együtt. Erről önkök is meggyőződhetnek képriportunkban a 16-17. oldalon.

MÁV IGI





# KAPOSVÁR



# „Nyitott házzá váltunk”

Doszpolyné Mészáros Melinda a béremelésről és munkavállalók megtartásáról



*Le a kalappal Dávid Ilona előtt, mert sokat kockáztatott, amikor szinte elsőként vállalta fel a stratégiai vállalatok vezetői közül a vasúttársaság béremelésére vonatkozó számokat – mondja Doszpolyné Mészáros Melinda. A Független Szakszervezetek Demokratikus Ligájának elnökét a bértárgyalások és az érdekvédelem kulisszatitkairól kérdeztük.*

## Van valamilyen vasutas kötődése?

Nincs, a vasutas kollégák munkáját viszont nagyra becsülöm. Leginkább utasként találkozom velük: van, hogy leteszem az autót, és vonattal jövök Tápiószecsőrről a munkahelyemre, Budapestre. Ha vonatra szállok, az a vonat mindig pontos, mindig tiszta, és a jegyvizsgálók is mindig előzékenyek és kedvesek. Viccesen meg is szoktam jegyezni a munkatársaimnak: mintha tudnák a MÁV-nál, mikor utazok vonattal, mert akkor soha nincs probléma. Vallom, hogy néha ki kell szállni a kocsiból, a sztrádán autózva nem lehet sokat érezkenni a mai magyar valóságból. Egyébként az egyenruhás közeg korántsem idegen a számomra: nagyapám pénzügyőr volt, a férjem katonatisztként teljesített szolgálatot, és én is alezredesként szereltem le a honvédségtől.

**Múlt év májusában választották meg elnöknek a több mint 110 szakszervezet összefogó konföderáció élére. Találkozott-e azóta a MÁV elnök-vezérigazgatójával? Vagy már korábbról is ismerték egymást?**

Már előtte is több alkalommal volt szerencsém Dávid Ilonával találkozni és egyeztetni a vasutasokat áttételesen érintő kérdésekben, de valódi munkakapcsolatba csak a megválasztásom után kerültem vele. A VKF-nek, azaz a Versenyszféra és a Kormány Állandó Konzultációs Fórumának legutóbbi ülésére már meghívást kapott a MÁV elnök-vezérigazgatója is a főbb állami vállalatokat összefogó Stratégiai és Közszolgáltató Társaságok társelnökeként. Az egyeztetésen a köztulajdonban lévő cégek bérfelzárkóztatási csomagjáról tárgyaltunk. Le a kalappal Dávid Ilona előtt, mert sokat kockáztatott, amikor szinte elsőként vállalta fel a stratégiai vállalatok vezetői közül a vasúttársaság béremelésére vonatkozó számokat. Sok munkáltató még mindig nulla százalékos béremelést tervez 2017-re.

**Ön sem volt könnyű helyzetben, amikor átvette a Liga vezetését. Hogyan sikerült megküzdnie Gaskó István örökségével?**

A Ligának mindig megvoltak azok az értékei és erényei, amelyeket ma sem lehet vitatni. Sőt, el kell ismerni, hogy ezek kialakításában Gaskó Istvánnak is komoly szerepe volt. Nem csak rossz dolgok történtek a Ligánál, hanem fontos építőmunka is folyt az elmúlt évtizedekben, a korábban lefektetett alapokra ma is bátran lehet építkezni. Azok a negatív hírek, amelyek a sajtóban Gaskó István elnökségéről megjelentek, a Ligához közvet-

lenül nem kapcsolódtak. Kizárólag azért kerülhetett bele a Liga, mert abban az időben a Ligának és két vasutas tagszakszervezetének is ugyanaz a személy volt az elnöke. Gaskó István története a VDSZSZ-ről, és nem a Ligáról szól. Épp ezért nagyon várjuk a rendőrség és az adóhatóság által indított nyomozás lezárását és eredményét. A Liga az eljárások során minden kötelezettségének maradéktalanul eleget tett. Elnökként pedig az volt az első dolgom, hogy több évre visszamenőleg ellenőriztettem a pénzügyi dokumentumokat. Nem találtunk olyan eltérést vagy problémát, ami gondot okozhatna a későbbiekben.

**A Ligának van egy másik vasutas tagszervezete is, az MTSZSZ, a mérnökök és technikusok érdekképviselete. Első számú vezetője, Buzásné Putz Erzsébet ugyancsak ringbe szállt a Liga elnöki székéért. Nem tartott az MTSZSZ kiválásától, miután ön nyert?**

Lehet, hogy a háttérben voltak ilyen hangok, hozzám viszont nem érkeztek ilyen jelzések. Buzásné Putz Erzsébet a Liga társelnöke is egyben, a konföderációon belül a versenyszféraért felel. A VKF-en gyakorlatilag ketten vittük a tárgyalásokat. Jól tudunk együtt dolgozni.

**Elképzelhetőnek tartja, hogy amikor lejár az ön mandátuma, december közepén, akkor ismét ketten indulnak a tisztségért?**

Nem szaladnék előre ennyire az időben. Tartalmas volt a 2016-os év, és az idei még tartalmasabb: azért dolgozunk, hogy 2017-ben a VKF-en sor kerüljön A munka törvénykönyvének a felülvizsgálata. Ebből két elemet emelnék ki: szeretnénk, ha ismét lenne szankciója a munkaviszony jogellenes megszüntetésének, s ha a köztulajdonban álló munkáltatóknál ismét a munkaidő részét képezné a munkaközi szünet. Ez a munka törvénykönyvének egyik neuralgikus pontja, a szabály a vasútnál foglalkoztatottak körében is komoly probléma. De újra elővinnénk a sztrájtörvényt is. A Ligánál pedig folytatnánk, amit tavaly májusban elkezdtünk. Nem csinálunk belőle titkot, hogy komoly racionalizálást kellett végrehajtanunk: csökkenteni kellett a létszámunkat és a költségeinket is.

**Még egy szakszervezetnél is előfordulhat, hogy munkavállalókat kell elküldeni?**

Sajnos igen, de inkább úgy fogalmaznék, hogy a határozott időre felvett kollégák munkaszereződését már nem tudtuk meghosszabbítani. Minden szakszervezet életében előfordulhat olyan periódus, amikor újra kell gondolni a működés kereteit. Én pedig a Liga gazdálkodásának helyreállítását, pénzügyi megerősítését és hiteleségének visszaszerzését tartom az egyik legfontosabb feladatnak. Ezt a célt szolgálja a Liga jelenlegi székházának értékesítése is, igaz, erről már az elnökségem előtt megszületett a döntés. Miután a tulajdonostársunk, a VDSZSZ másik székházba költözött, így most közösen keresünk potenciális vevőket az épületre.

**A legutóbbi mérlegbeszámolójuk szerint közel félmilliárd forint megy el személyi juttatásokra. Ebből mennyit sikerült lefaragniuk?**

2015-ben még számos európai uniós projektünk futott, az ön által említett szám pedig a projektfinanszírozás keretében foglalkoztatottak bérét is tartalmazta. A tavaly május óta eltelt időszakra azt tudom mondani, hogy teljesen átláthatóvá tettük a gazdálkodás folyamatát, s pozitív kasszával fordultunk rá az idei évre. Egyetlen tagszervezetünkől sem kértünk és kaptunk kölcsönösséget, ezt a korábbi gyakorlatot megszüntettük. A béreket átláthatóvá tettük, az elnökségi tagok tiszteletdíját a felére csökkentettük. Olyannyira „nyitott

házzá” váltunk, hogy az én béremet például a Liga Tanács határozza meg.

**A honlapjukon viszont nincs erre vonatkozó adat.**

A tagszervezetek a Liga Tanács minden határozatát megkapják.

**Tehát kifelé ez mégsem nyilvános.**

Azért nem szoktuk a honlapunkon közzétenni ezeket a határozatokat, mert más, egyéb belső ügyekben meghozott döntéseket is tartalmaznak.

**A kormány azt tervezi, hogy a civil szervezetek vezetői a politikusokhoz hasonlóan kötelesek legyenek vagyonynyilatkozatot tenni. Mit szólna, ha ezt a szakszervezeti vezetőkre is kiterjesztenék?**

Részemről ennek nincs semmi akadálya. Sokan igencsak meglepődnének a fizetésen, annál is inkább, mivel még a tagszervezeteinknél meglévő bérvizonyokhoz képest is jóval kevesebbet keresek. 32 év munkaviszony után, tanári, jogi, munkajogi szakjogász végzettséggel, a Liga elnökeként bruttó 850 ezer forintot keresek. Ezenkívül se tiszteletdíjat, se más juttatást nem veszek fel.

**Mi pedig ön előtt emelünk kalapot az őszinte beszédéért, de azt kell mondanunk: tényleg nem ön a legjobban fizetett szakszervezeti vezető a Ligán belül. Tisztában vagyok vele. Emiatt aztán kapok hideget és meleget egyaránt. Már a**

**Százmilliárd forint jut az állami cégek bérfelállítására**

*Március 9-én Foglalkoztatás és béremelés az állami szektorban címmel rendezett konferenciát a LIGA Szakszervezetek és a Friedrich Ebert Alapítvány. Az eseményen Mészáros Melinda kijelentette: a Liga és a többi magyar szakszervezeti konföderáció közös célja a dolgozói szegénység megszüntetése, és ennek volt része a minimálbérről és szakmunkás garantált bérminimumról szóló megállapodás. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára ezzel kapcsolatban felidézte: a megállapodás úgy született meg, hogy az állami vállalatok felmérték az igényeket, és javaslatot tettek a béremelés mértékére. A kormány pedig nem élt tulajdonosi jogával, és elfogadta felvetéseiket. Így 230 állami társaságnál 143 ezer munkavállaló bére emelkedik. Erre 2017-ben 44 milliárd forintnyi pluszforrást fordít az állam, 2018-ra 45 milliárdot, 2019-re pedig előreláthatóan 19 milliárdot. (Forrás: www.liganet.hu)*

közvetlen kollégáim is jelezték, hogy a fizetésem nincs arányban azzal a munkával és azzal a felelősséggel, ami az elnöki tisztséggel jár. De amikor elvállaltam ezt a megbízatást, arra tettem fogadalmat, hogy megpróbálom rendbe tenni, racionalizálni és a valódi érdekvédelem irányába vinni a Liga működését. Persze, én is pénzből élek, mint mindenki más, viszont én ezt akkor is és most is így tartom tisztességesnek.



A bérmegállapodás megkötése 2016. november 24-én a Versenyszféra és a Kormány Állandó Konzultációs Fórumán: egy asztalnál a három oldal képviselői

**Kordás László, a másik konföderáció, a Magyar Szakszervezeti Szövetség elnöke nemrég felvetette, hogy az érdekvédelmi tisztségviselőket a törvény minősítse közfeladatot ellátó, „védett” személyekké. Mit gondol erről?**

Nyilván minden javaslaton érdemes elgondolkodni, de inkább a szakszervezetekre vonatkozó szabályokat kellene komolyan venni, betartani és betartatni, s akkor minden tisztségviselő nyugodtan végezhetné a munkáját. A munkaviszony jogellenes megszüntetésének ugyanúgy elszennvedő alanyai a szakszervezeti tisztségviselők, ahogy a munkavállalók is. Valószínűnek tartom, hogy ezt a javaslatot is egy ilyen eset miatt vetette fel Kordás László.

**A vasúttársaságnál milyennek látja az érdekvédelmi munka színvonalát?**

Pozitív változást érzékelek, a fejlődést pedig jól mutatja, hogy a MÁV-nál a három évre tervezett bérkonceptió kidolgozásában az érintett szakszervezetek valamennyien részt vettek, együttműködtek.

**Kényszerűen, hiszen talán nem is volt más választásuk. Elvégre a fejlesztési tärca a januári tárgyalások során arra hívta fel az érdekképviseletek és a vállalatvezetők figyelmét, hogy egységes és hosszú távú megállapodásra tegyenek javaslatot. Elsősorban azért, hogy a szakszervezetek közös álláspont mentén tárgyaljanak, s az állami vállalatok ne egymásra licitáljanak.**

En nem tartom célravezetőnek, ha egy munkáltatónál a szakszervezetek a háttérvitáikat felszínre hozzák és a nyilvánosság elé tárják. Egyeztessünk, beszéljük meg a vitás kérdéseket, dolgozzunk ki közös javaslatokat, s a végén állapodjunk meg egy olyan tervezetben, amely mögé mindenki egységesen fel tud sorakozni. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felhívása sem a véletlen műve volt. Amikor a VKF-en elkezdtek tárgyalni a minimálbérrel és a garantált bérminimumról, a munkavállalói oldalon helyet foglaló három szakszervezeti konföderáció úgy döntött, hogy közös szakértői anyagot dolgoz ki. A munkaadói oldal pedig azt látta, hogy lényegesen célravezetőbb, gyorsabb és hatékonyabb a tárgyalás, ha a szakszervezetek egységet mutatnak. De a kormányzatnak is jó, ha nem kell sokféle egyeztetnie.

**Az elmúlt évtizedekben aligha volt példa ilyen nagymértékű minimálbér-, illetve garantáltbérminimum-emelésre, de ez inkább a kabinetnek kö-**



**szönhető: a kormány ajánlata ugyanis magasabb volt, mint az érdekvédelmi szervezeteiké. Most viszont mindegyik szakszervezeti konföderáció magának vindikálja a győzelmet. Ahogy mondani szokás: a sikernek sok apja van, a kudarc mindig árva.**

Azért ez nem volt könnyű menet, mindenkinek engednie kellett. Mi egy kiegyensúlyozottabb csomagot dolgoztunk ki: 2017-re, illetve 2018-ra arányosabban osztottuk volna el a béremelés mértékét – figyelembe véve, hogy további intézkedések kidolgozására lesz szükség a bérek összetörődése miatt. De tiszteletben tartottuk a kormány álláspontját, amely úgy szólt, hogy a munkaerőpiacon kialakult akut helyzet miatt idén magasabb léptékű béremelés indokolt. Harmadik partnerünk, a munkaadói oldal számára viszont elfogadhatatlanul magasak voltak ezek a számok – a kormány a kompenzációjuk miatt vállalta a költségvetési bevételekiesést okozó járulékcsoökkentést. Ettől függetlenül mi azt szeretnénk, ha a köztulajdonban álló munkáltatók esetében ágazatonként eltérő, az emelésre vonatkozóan konkrét százalékot is tartalmazó bérájanlás készülne. A vízügyi ágazatban például évek óta nem volt béremelés, s nagyon komoly az elmaradás.

**Az államháztartás januári, 123,4 milliárd forintos többlete az elmúlt 17 év egyik legkedvezőbb első havi adata. Varga Mihály nemzeti gazdasági miniszter szerint ez azt jelenti, hogy megvan az ideális béremelés és adócsökkentés fedezete. Sőt, szerinte a februári adatokban már érezhető a béremelés kedvező hatása. De mi a helyzet a kisebb cégekkel? Vajon ők ki tudják gazdálkodni a megnövekedett bérköltségeket? Nem kerülnek-e emiatt padlóra?**

Évek óta ugyanezeket az érveket halljuk, de még egyszer sem tapasztaltuk azt, hogy tömegesen mentek volna csödbe cégek vagy szüntek volna munkahelyek a béremelés miatt. Azt viszont látjuk, hogy a szürke- és feketegazdaságban tevékenykedő mikro- és kisvállalkozások trükköznek a bérszönyokkal. Részmunkaidős foglalkoztatásra jelentik be az egyébként nyolc órát ténylegesen ledolgozó munkavállalókat, vagy zsebbe történő fizetéssel akarják letudni a béremelést. Ebből a szempontból a vasutas kollégák szerencsés helyzetben vannak, mert a MÁV-nál ilyen nem fordulhat elő.

**De attól, hogy magasabbak a bérek, még nem lesz több munkavállaló. Mitől enyhülne a munkaerőpiaci nyomás?**

Nem gondolom, hogy a béremelés csodaszere, s hogy ennek köszönhetően dolgozók tízezrei jelennének meg a munkaerőpiacon. A garantált bérminimum jelentős, 25 százalékos emelkedésével viszont a közfoglalkoztatottak köréből azok, akik megfelelő szakképesítéssel rendelkeznek, már érdekeltté válhatnak abban, hogy visszakerüljenek az elsődleges munkaerőpiacra. A bérmegállapodás inkább a munkaerő megtartása szempontjából fontos. Mert nemcsak külföldre vándorolnak a magyar munkavállalók, hanem – billárdgolyóként – össze-vissza csaponganak egyik munkahelyről a másikra annak függvényében, hogy hol kínálnak jobb feltételeket. Azt remélem, hogy sokkal stabilabbá fog válni mind a munkavállalók, mind a munkaadók helyzete.

Gyüre József

Fotó: Somogyi Marcell

## Vasúti energiagazdálkodás

**Márciusban ünnepeljük az Energiahatékonyság Nemzetközi Napját (World Energy Efficiency Day), amelynek célja felhívni a társadalom figyelmét a Föld természeti készleteinek végeségére és az energiaforrások tudatos, hatékony felhasználására.**

A levegőt erősen szennyező, és ezáltal egészségünket romboló közlekedési és fűtési módok, valamint a magas energiaárak nyilvánvalóvá tették, hogy az energiahatékonyság nemcsak technikai kérdés, és nem kizárólag szűk szakmai körökre tartozik.

Az emberiség életminőségének jelen színvonalon való fenntarthatósága és a fenntartható fejlődés a tét! Az Európai Unió is az energiahatékonyság javításának és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése érdekében tűzte ki az éghajlatvédelem és a fenntartható energiagazdálkodás témakörében megfogalmazott stratégiai céljait. Hazánkban ezek elérésének biztosítását törvény szabályozza, amely a MÁV-csoport tagvállalataira nézve is kötelezettségeket ír elő.

Magyarország éves energiafelhasználása 1000 PJ körül van, ez 2013-ig csökkenő tendenciát mutatott, viszont az utóbbi három évben enyhe növekedésnek indult. A MÁV-csoport tagvállalatainak éves összes energiafogyasztása megközelítőleg 5,1 PJ (Petajoule), ami az ország fogyasztásának 0,5 százalékát jelenti. A csoport legnagyobb energiafelhasználója a MÁV-START Zrt. a maga 3,72 PJ-os fogyasztásával, aminek 93 százalékát a vasúti vontatás emésztí fel. A MÁV Zrt. esetében az ingatlanok fűtése, hűtése és világítása teszi ki az energiafelhasználás 77 százalékát, aminek a fele földgázfelhasználás.

Általánosságban is elmondható, hogy a világ energiafogyasztásának harmadát

az épületek üzemeltetésére fordítjuk, pedig korszerű nyílászárókkal, hőszigeteléssel és fűtőkorszerűsítéssel ez az érték jelentősen csökkenthető lehetne. Az energiafelhasználások mérséklése mellett a MÁV-csoport tagvállalatainak is kiemelt céljai között szerepel az energiahatékonyság javítása, vagyis hogy a mindennapi munkánkhoz, működésünkhöz szükséges energiahordozókat minél hatékonyabban, csupán a tényleg szükséges mértékben használjuk fel. Az energiahordozók hatékony felhasználásának mérhetősége és a törvényi előírásoknak való megfelelés érdekében 2016-ban a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV SZK Zrt., a MÁV FKG Kft., és a MÁV-HÉV Zrt. – az egyes társaságok teljes működésére nézve – bevezette az ISO 50001 nemzetközi szabvány szerinti energiairányítási rendszert (EIR), amelynek működése a múlt év végén mind az öt érintett társaságnál sikeres tanúsításon esett át.

Az EIR célja, hogy az energiagazdálkodás a vállalatirányítási rendszer meghatározó elemévé tegye és segítse a szervezeteket azoknak a rendszereknek és folyamatoknak a kialakításában, amelyek az energiahatékonyság növeléséhez szükségesek. Működtetésének alapvető feltétele az energiafelhasználás módszeres és folyamatos ellenőrzése. Ennek első lépéseként a rendszer rögzítette a társaságok energia-alapállapotait, vagyis a 2015. évi energiahordozó-fajtkákat és a felhasználási jellegek szerinti energiafelhasználásokat, amelyek alapján különböző mutatószámokat határozott meg a hatékonyságjavítás mérhetőségének érdekében.

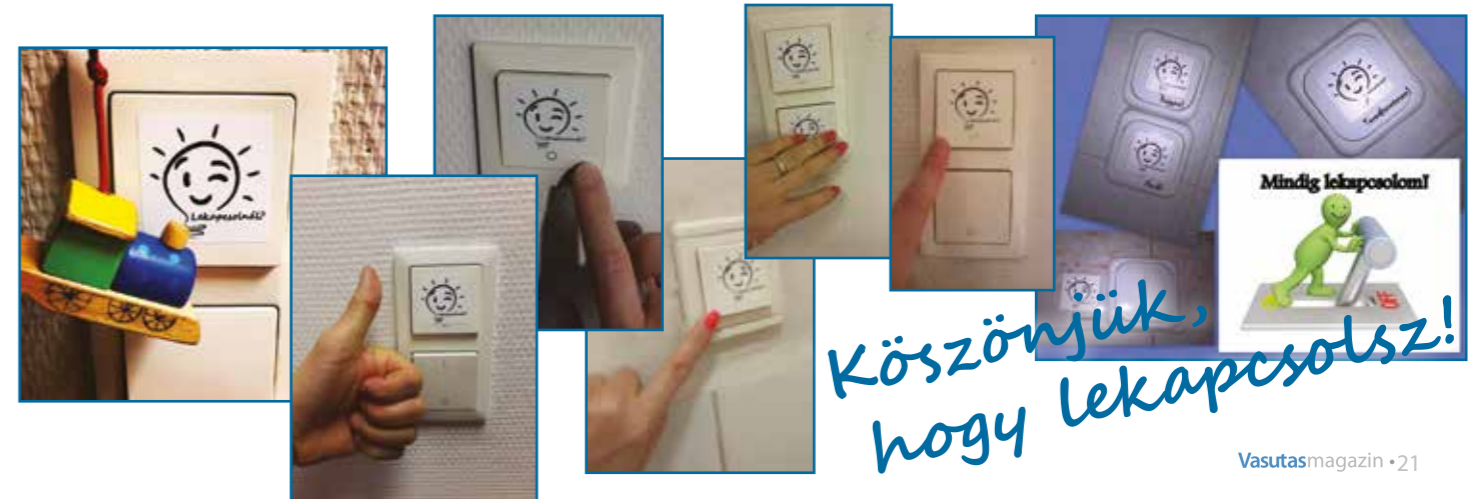
A társaságoknak célkitűzéseket kellett megfogalmazniuk az energiahatékonyság növelésére és energiafelhasználásuk csökkentésére vonatkozóan. A célok teljesülésének bizonyításához minél szélesebb körű mérések szükségesek, amelyek

megteremtik a társaságok közötti korrekteszámolás alapját is.

A kitűzött célok megvalósításához azonban a munkavállalók megfelelő hozzáállása, adott esetben a rossz szokások megváltoztatása is szükséges. Gondoljunk csak az olyan, apróságoknak tűnő dolgokra, mint az üresen maradó helyiség elhagyásakor a világítás lekapcsolása, az irodából kilépve a monitor, hosszabb időre történő távozás esetén a számítógép kikapcsolása, vagy épp a szobatermosztát, illetve a radiátorszelep 21-23 Celsius-fokra való beállítása, hiszen a fűtési hőmérséklet akár 1 °C-al történő csökkentése is 5-6 százalékos energiamegtakarítást jelenthet. Érdemes odafigyelni arra is, hogy a vízforralóban mindig csak annyi vizet forraljunk, amennyire éppen szükségünk van, továbbá ne hagyjuk bedugva a telefon vagy a laptop töltőjét, amikor már nem töltjük készülékünket. Fontos az is, hogy ne takarjuk el vagy fedjük le a fűtőtesteket, mert így romlik a hőszigetelés és a hőáramlás hatékonysága. Törekedjünk energiatakarékos izzók és berendezések alkalmazására, és mellőzzük az egyedi elektromos fűtőkészülékek használatát.

A munkavállalói energiatudatosság mellett a társaságok energiahatékonyság-javító programjai is rendkívül fontosak, ezért a beszerzések, beruházások tervezésekor figyelembe vesszük a hatékonysági szempontokat is, és – megújuló energiaforrások felhasználásával, energiatakarékos világítótestek és gépészeti berendezések alkalmazásával, korszerű járművek közlekedtetésével – a MÁV-csoportnál is igyekszünk segíteni, hogy a fejlődés fenntartható maradjon.

MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Integrált Ellátási Üzletág, Környezetvédelem, Energia és Szállítás



## Tragikus baleset Amerikában

Kaszinóba tartó nyugdíjasokat szállító autóbusszal ütközött egy tehervonat az Amerikai Egyesült Államok Biloxi nevű városában március 7-én. A Mississippi állambeli balesetnek négy halálos áldozata és harmincnál is több sérültje volt. A sérülteket a busz ablakain keresztül mentették ki, sokakat helikopteres mentőegységek szállítottak kórházba. A baleset egyik túlélőjének állítása szerint az autóbussz fennakadt a síneken, ezért nem tudta időben elhagyni a vasúti átjárót. Az autóbussz vezetője kiabálva szólította fel az utasokat a jármű elhagyására, de a busz kiürítésére már nem maradt idő. A New Orleans felől érkező tehervonat nekiütközött a veszteglő járműnek, és mintegy száz méteren keresztül toltta maga előtt. Az utasok a texasi Austin egyik nyugdíjas klubjának tagjai és kísérőik voltak, akik hatnaposra tervezett kiránduláson vet-

tek részt. A tragédia az utazás harmadik napján történt.

A baleset az amerikai CSX Transport (CSXT) elnevezésű, magántulajdonú vállalat által üzemeltetett vasúti pálya átkelőjében következett be, ahol az elmúlt években több hasonló, sínen fennakadás miatti tragédia történt. A sorompóval védett átkelőhely előtt a fennakadás veszélyére figyelmeztető táblákat helyeztek el, a vonatok számára pedig 45 mérföld/óra (kb. 72 km/h) sebességkorlátozás van érvényben. A CSXT által üzemeltetett szerelvény három mozdonyból és ötvenkét kocsiából állt. Az előzetes vizsgálatok alapján a mozdonyvezető 155 méterre az átjárótól kezdett gyorsításba, a szerelvény mintegy 40 km/h-s sebességgel csapódott az autóbusszba.

Forrás: *The New York Times/CNN*



## Szlovákiában is gondot okoz az utánpótlás

Északi szomszédunknál a közlekedési minisztérium – a szlovák vasúttársaság munkaerő-utánpótlásának biztosítása érdekében – arra szeretné ösztönözni a diákokat, hogy a közlekedés területén helyezkedjenek el. Március 24. és 25. között a ruttkai vasútállomáson a diákok többek között megismerkedhettek a vonatvezetők mun-

kájával, a különböző foglalkozásokat érintő eszközökkel (egy modellvasút révén), valamint ki is próbálhatták a vonatvezetést egy ETCS berendezésnek köszönhetően. A kétnapos rendezvénysorozat megszervezésébe az Érsek Árpád vezette tárcán kívül a három állami vasúti szolgáltató, egy közlekedési szakközépiskola, a Zsolnai

Egyetem és Ruttká városa is bekapcsolódott. „Az a célunk, hogy növeljük a diákok érdeklődését a szakközépiskolák közlekedés területén történő képzési iránt, és fokozatosan növeljük az emberek szakértelmét” – jelentette ki a szlovák közlekedési miniszter.

Forrás: *TASR/www.bumm.sk*

## Flottát cserélnék a szlovénok

Szlovénia – a 2014-ben meghirdetett vasúti fejlesztési stratégiájának keretében – 2030-ig felújítja a személyszállítást kiszolgáló vasúti járműparkját. A szlovén fejlesztési tárca által kidolgozott közlekedési stratégia egyebek mellett célul tűzte ki a fejletlen és kevésbé hatékony vasúti személyszállítás modernizációját, amelynek megvalósítását még az idén elkezdte a Szlovén Vasúttársaság. A vállalat jelenleg 218 vonattal rendelkezik, de a sorozatos műszaki meghibásodások miatt egyharmaduk állandóan forgalmon kívül van, ezért is indokolt a fejlesztések mielőbbi megkezdése. Ennek keretében állami garancia mellett felvett hitelből idén 25 személyvonatot vásárol a szlovén vasút, további 63 vonatot pedig saját forrásból kíván beszerezni. Dusan Mes, a szlovén vasúttársaság igazgatója a sajtónak úgy nyilatkozott: a saját beszerzésre azért van lehetőség, mert az

utóbbi néhány évben a vállalat nyereségesen működött. Az új vonatokat és mozdonyokat fokozatosan cserélik majd le, így 2030-ig a szerelvények átlagéletkora a jelenlegi 33-ról 17 évre csökken. Arról egyelőre nincs hír, mikorra várható

a járműpark cseréjére vonatkozó első tender kiírása, illetve hogy mekkora összeget szán a flottacserére a Szlovén Vasúttársaság.

Forrás: *MTI/ Ministrstvo za infrastrukturo*



Fotó: [www.slo-zeleznice.si](http://www.slo-zeleznice.si)

## Börtönbüntetést kaphatnak a jegyvizsgálók bántalmazói Ausztriában



Mivel az utóbbi években a Bécsi Közlekedési Vállalat, a Wiener Linien, valamint az osztrák vasút, az ÖBB egyre több alkalmazottját érte fizikai bán-

talmazás munkája során, Jörg Leichtfried osztrák közlekedési miniszter és Wolfgang Brandstetter igazságügyi miniszter a napokban törvénymódo-

sító javaslatot nyújtott be az osztrák büntető törvénykönyvhöz. Eszerint akár két év börtönt is kaphat, aki meglöki, megrúgja vagy megdobja egy tömegközlekedési jármű vezetőjét vagy a jegyellenőrzést végző személyt. Mindezt attól függetlenül, hogy az áldozat megsérül-e vagy sem. Ha az áldozat parlament elfogadja a módosítást, szeptembertől a kalauzok, jegyvizsgálók, villamos- és buszvezetők támadói éppen akkora büntetést kapnak, mint ha rendőröket vagy büntetés-végrehajtási szerv dolgozóit bántalmazták volna.

Forrás: [index.hu/www.eurocommpr.at](http://index.hu/www.eurocommpr.at)  
Fotó: [www.wienerlinien.at](http://www.wienerlinien.at)

## Kínai befektető mentheti meg a bolgár vasutat?

Egy kínai vállalat, a China Railway Construction Corporation több mint 300 millió levát (közel 48 milliárd forintnak megfelelő összeget) fektetne egy bolgáriai vasútijárműgyár felépítésébe, ahol mozdonyokon kívül vasúti kocsikat gyártana harmadik országbeli piacokra – jelentette be Ognjan Gerdzhikov ügyvezető miniszterelnök. A befektető

kész arra is, hogy átvegye a Bolgár Államvasutak (BDZ) több százmilliós adósságát, és abból 260 millió levát (1 leva = 159,62 forint) kifizessen. Hristo Aleksiev közlekedési miniszter közölte: a befektető rövid időn belül szándéklevelet küld a tranzakció lebonyolításáról. Az ügylet egyébként lehetővé tenné a bolgár vasúttársaság pénzügyi kötelezettségeinek

refinanszírozását, szerkezetátalakítását, és hozzájárulna működésének hosszú távú stabilizálásához is. Bulgária évek óta vizsgálja, hogyan fizethetné vissza a BDZ adósságát. Korábban még az is felvetődött, hogy a tartozást a szófiai repülőtér koncesszióba adásának bevételéből rendezik.

Forrás: [figyelo.hu/www.dnevnik.bg](http://figyelo.hu/www.dnevnik.bg)

## Utazás okosan: jegy nélkül a vonaton

A Chiltern brit vasúttársaság utasai egy helymeghatározó mobilapplikációnak köszönhetően hamarosan jegy nélkül utazhatnak. A szolgáltatás az egész utazás alatt nyomon követi az ingázókat, és automatikusan megterheli számlájukat. Az Arriva brit vasúttársaság tulajdonában álló Chiltern Railways a SilverRail Technologies céggel közösen indítja el a szolgáltatás tesztüzemét az Oxford Parkway és London Marylebone állomás közötti szakaszon, előreláthatólag júliustól. Az utas okostelefonjára letöltött alkalmazás felismeri az utazás megkezdését, Bluetooth segítségével nyomtatott jegy nélkül is megnyitja a peronkapukat, és automatikusan figyelembe veszi a kedvezményeket, hogy a legalacsonyabb útiköltséget szabja ki. A peronkapu nélküli állomásokon a társaság helymeghatározó eszközöket használ, így az alkalmazás felismeri, hogy az ügyfél milyen viszonylaton és hány megállót utazott. Az app személyre szabott, valós idejű utazási híreket,

kombinált utazási lehetőségeket is kínál, rögzíti a megtett útvonalakat, a vonatjegyek árát, és az út végén részletes információkat szolgáltat az igénybe vett kedvezményekről. Mindez azt segí-

ti, hogy az utazás költségeit pontosan lehessen ellenőrizni.

Forrás: [www.m2mzona.hu](http://www.m2mzona.hu)  
Fotó: *Silverrail*



# „Ideális választás a MÁV”

*Úgy nem fog menni, hogy ülünk a szobában, és arra várunk, hogy oda-téved valaki, aztán majd elkezd verni az ajtót, hogy „márpedig én vasutas szeretnék lenni”. Meg kell mutatni magunkat a világnak, ez közös érdekünk – mondja Földesi Péter. A győri Széchenyi István Egyetem rektora a vasúti szakemberek képzésének szépségeiről és nehézségeiről, a MÁV javuló megítéléséről és a 424-es nosztalgiáról is mesélt a Vasutas Magazinak.*

**Február 13-án, a Széchenyi István Egyetem és a MÁV-csoport együttműködési megállapodásának aláírása után szokatlanul személyes hangú beszédben vallott a vasúthoz való kötődéséről, és érezhető nosztalgiával idézte a Cseh Tamás–Bereményi Géza szerzőpáros legendás dalát: „Száll a 424-es / mert az én papám fűtő...”**

Bár az én papám asztalos volt, nem fűtő, annyiban mindenképpen „stimmelt” az idézet, hogy a vonatot, amivel hétvégén kimentünk a telekre, még gőzmozdony húzta. Ez gyerekkorom máig meghatározó élménye: Rákospalota-Újpest állomáson szálltunk fel, és robogtunk végig a gödi vonalon.

**Ez az emlék is közrejátszott abban, hogy később a közlekedésmérnöki pályát választotta?**

Mindenképpen – és még valami: vonzotak azok az óriás tanáregyenységek, akik olyan szuggesztíven, lelkesen tudtak magyarázni ennek a hivatásnak a szépségeiről, olyan hihetetlen szakmaszeretetet áradt a szavaikból, hogy teljesen levettek a lábamról. A mai napig emlékszem arra, mikor Szepesbélai Árpád tanár úr feltette a kérdést: hogyan tudjuk jelfogós rendszerben megszámlálni, hogy hány darab tengely jött be egy vasúti átjáróba, és mennyi ment ki? Mi pedig csak bámultunk, hogy mi mindent lehet megcsinálni egy darab vassal meg egy tekerccsel.

**A krónikák egy híres-nevezetes, négy és fél órás biztosítóberendezés-vizsga emlékét is őrzik...**

Högye Sanyi bácsi módszere volt, hogy kitette – mondjuk – egy középállomás szabad kapcsolású biztberének a rajzát, és azt mondta: „Tételezzük fel, hogy két kolléga szórakozik, feldobnak egy kétfórintost, de az véletlenül pont beleesik a rendszerbe, és rövidre zárja ezt a két ve-



zetéket. Mi fog történni, mi látszik majd a kijelzőn?” És nekünk fejben újra kellett gondolnunk az egész kapcsolási rajzot, és megpróbálni rájönni, mi lehet a helyes válasz. Ilyenkor volt, hogy reggel elkezdtek a vizsgát, aztán egy idő után szólítottunk, hogy „professzor úr, megéhezünk, elmennék enni valamit, de ebéd után folytatjuk...” Óriási nevek oktattak minket, egy életre megtanultuk tőlük, hogy a fiatalok érdeklődését csak úgy lehet felkelteni és fenntartani, ha mindig naprakész vagyunk, szenedélyesen szeretjük a tárgyunkat, és ezt a szeretetet át is tudjuk adni a hallgatóinknak. Persze az a legjobb, ha az érdeklődés felkeltését nem az egyetemistáknál, hanem minél kisebb korban kezdjük. Kölyökként többnyire szép, romantikus szakmákat „nézünk ki magunknak”, rengeteg kisser szeretne tűzoltó vagy vasutas lenni, aztán az iskola vagy a társadalom – nem tudom – megöli az álmokat ahelyett, hogy segítene a gyerekeknek ébren tartani magukban ezt a vágyat. Mi ezért fordítunk külön figyelmet arra, hogy a szaktáborokkal való együttműködésen túl már a 14 év-nél fiatalabbakat is próbáljuk elérni, és rávenni őket, hogy jelentkezzenek azokba a szaktáborokba, amelyekkel együttműködési megállapodásunk van. Mert az, aki egyetemre való, ezekből az intézményekből biztosan be fog kerülni hozzánk. A nyílt napokon való részvétellel, tehetséggondozó programjainkkal és egy sor más módon tehát már az általános iskolásokat – és a szüleiket! – is igyekszünk meggyőzni, és rajtuk keresz-

tül áttételesen már az óvodás korosztályt is megszólítani.

**A megállapodás aláírásakor a győri sportutánpótlás-nevelést állította példaként az oktatási szakemberek elé...**

...mert ki merem jelenteni, hogy itt, a kislétföldi megyeszékhelyen alig található olyan gyereket, aki ne lenne tagja valamelyik sportakadémiának. Ez pedig annak köszönhető, hogy az edzők már az óvodákban megjelennek az ingyen labdákkal, és figyelik, hogy kinek mihez van tehetsége: aki visszarúgja a felé dobott labdát, azt jó eséllyel a foci felé lehet terelgetni, aki visszadobja, azt a kézilabda vagy a kosárlabda felé. Ugyanilyen korán kellene kezdeni a jövő vasutasainak „kinevelését” is. A Széchenyi István Egyetemen komoly, több évtizedes hagyománya van az ilyen képzésnek, a MÁV-val szoros, egészen a ’80-as évekig visszanyúló kapcsolatunk van. Ráadásul a város adottságai is kiváló feltételeket biztosítanak ehhez – hogy mást ne mondjak, a Győr-Gönyű kikötőnek is van vasúti kapcsolata –, de a fiatalok számára ez nem magától értetődő. Fel kell rá hívunk a figyelmüket. Úgy nem fog menni, hogy ülünk a szobában, és arra várunk, hogy odatéved valaki, aztán majd elkezd verni az ajtót, hogy „márpedig én vasutas szeretnék lenni”. Meg kell mutatni magunkat a világnak. Ez közös érdekünk. A MÁV-nak is jó, ha saját nevelésű szakemberekkel tud enyhíteni a munkaerőhiányon, és nekünk is sokkal könnyebb elkötelezett, motivált diákok-

kal együtt dolgozni, akiket nem az esővert be ide. Persze, nem a fiatalok hibája, hogy egyre később jönnek rá, mivel szeretnének foglalkozni, és sokan úgy jönnek az egyetemre, hogy „majd meg-látom, mi lesz belőlem: nyelvész, testnevelő tanár vagy gépészmérnök”. Mindez azért alakult így, mert a tudásanyag egyre komplexebbé vált. Egyébként sem szeretem, amikor azzal példálózunk, hogy „bezzeg a mi időnkben”, mert amikor én fiatal voltam, nekem is ezt mondta az apám, és az ő fiatalkorában neki is ezt mondta a nagyapám. Tehát ha hitelt adnánk ennek a bebbezésnek, akkor a mindenkori fiatalok már több száz évvel ezelőtt elérték volna a „nullpontot”, a teljesen reménytelen állapotot. Szerintem ezek a fiatalok ugyanúgy tehetségesek és szorgalmasak, mint az előző nemzedékek, csak lehet, hogy másban, mint az előző generációk. Nekem időnként inkább az okoz fejtörést, hogy el kell felejtetem azokat a módszereket, ahogyan – harminc évvel ezelőtt – én tanultam. Mert az harminc évvel ezelőtt nagyon jó volt, de a mai világ másféle készségeket és képességeket követel, és ezekre másféle módszerekkel lehet szert tenni. Ezért inkább azt mondom: nézzük meg, miben mások a mai gyerekek, és találjuk meg azokat a módszereket, amelyekkel meg lehet szólítani őket, amelyekkel érdemes őket tanítani, motiválni. Az biztos, hogy a fiatalok – és nem melleleg a munkaerőpiac igényei – ma sokkal gyakorlatorientáltabb képzést követelnek az egyetemről.

**Ha már gyakorlatorientált képzés: a győri közlekedésmérnök-nevelésnek természetes partnere az Audi, amely nemcsak egy 13 ezer főt foglalkoztató nagyvállalat, de kiváló gyakorlati hely is. Mi lehet az a pluszlőny, ami a MÁV mint stratégiai partner vonzerejét növelheti a hallgatók szemében?**

A gyakorlati helyek között megvan a maguk szerepe a kis cégeknek is, mert sok innovatív vállalkozás van köztük, és egy-egy hallgatónk nagyon magas minőségű tudást tud szerezni ezeknél a startupoknál. De! Mivel országos „lefedettségű” egyetem vagyunk, az egész országból, a kelettől a nyugati határszélig, Záhonytól Celldömölkig érkeznek hozzánk hallgatók. Ha nekik megfelelő mennyiségű és minőségű gyakorlati helyet akarunk biztosítani, akkor azt vagy helyben, Győrben kell biztosítani, vagy a lakóhelyükhöz közel. Az, hogy valaki, mondjuk, Dombóváron lakik, itt jár egyetemre, a gyakorlatát pedig, természetesen, Szegeden tölti, egyszerűen nem életszerű. Nem megoldhatatlan, de a hallgatóknak sem vonzó lehetőség, ezért nem is látni példát ilyenre. A győri gyakorlati helyet preferáló hallgatók közt óriási előnyben vannak azok, akik a járműgyártásban, járműiparban szeretnének tapasztalatot szerezni, hiszen egy olyan gyáróriásnál, mint az Audi, biztos, hogy fogadják őket. Aki viszont az ország távolabbi zugából érkezett, annak ideális választás a MÁV, hiszen biztos lehet benne, hogy a vasúttársaság a lakóhelyéhez közel, 40 kilométeres körzeten belül biztosít neki

megfelelő gyakorlati helyet – legyen szó akár diplomatervezésről, akár gyakorlati féléről, akár duális képzésről. A MÁV-nak tehát az az óriási helyzeti előnye, hogy rengeteg szolgálati helye van, és a villamosmérnöktől a közlekedésmérnöki, az építészmérnöktől a mechatronikai mérnökiig számtalan munkakörben foglalkoztat szakembereket, illetve – esetünkben – hallgatókat. Csak fontos, hogy ezt az előnyt tudatosítsuk a fiatalokban, és különösen fontos, hogy személyesen is megtapasztalják, amit én is látok a saját hétköznapjaimban: azt, hogy ez a MÁV már nem „az” a MÁV.

**Ezek szerint szokott vonattal utazni?**

Alkalomadtán igen. Amit viszont kifejezetten gyakran szoktam: családtagjaim elé menni a pályaudvarra. Össze se lehet hasonlítani a mostani helyzetet azzal, amikor rendszeresen fél órát, órát töltöttem várakozással, és az információ, amit kaptam, jó esetben annyi volt: „a vonat előreláthatólag 40 perccel késik”. Tudom, hogy ez csak az én személyes tapasztalatom, nem reprezentatív mintavétel, de azért tény: kemény tél van mögöttünk, és a legcudarabb, mínusz 20 foknál is hidegebb januári napokban sem volt váltófagyás, teljesen normális volt a vonatközlekedés. Arról nem is beszélve, hogy hány munkatársam aggódott, amikor Győrből Pestre megszűnt a vasúttal párhuzamos buszközlekedés – aztán csak azt vettük észre, hogy az autós kollégák közül is jó páran átszoktak a vasútra, mert rájöttek, hogy keve-



sebb mint másfél óra alatt bent vannak a főváros szívében, metróval bárhova percek alatt elérnek, miközben tudjuk, hogy kocsival mennyi idő, amíg az ember átkínlódjá magát a pesti csúcsforgalmon. Vagy gondoljunk csak bele: ki az a bolond, aki Győrből autóval látogat ki a bécsi karácsonyi vásárra? Senki. Felugrik a Railjetre, és mire megiszik egy kávét vagy elolvassa az újságot, már ott is van a Rathausplatzon – és még egy forralt bort is nyugodtan megengedhet magának. Arról nem is beszélve, hogy a repülőtereken megszokott várakozási időkkal és tortúrákkal szemben mennyivel egyszerűbb felszállni egy vonatra, és milyen beláthatatlan távlatokat nyit az egyre gyorsabb vasúti közlekedés. Amikor jó pár évvel ezelőtt Japánban jártam, meghívtak Kumamotoba, a Kjúszú szigetén fekvő prefektúra központjába. Számolgattam, hogy Tokióból repülővel mennyi idő alatt jutnék el az ország délnyugati csücskébe. A gépem a Narita nemzetközi repülőtéren szállt le, onnan körülbelül két és fél óra lett volna átjutni a Hanedára, ahonnan – ha lett is volna rögtön csatlakozásom – az indulás előtt



másfél órával már ott kellett volna lennem. Utána egy órát repültem volna, és a kiszállással, csomagra való várakozással, belvárosba való bejutással együtt hat és fél óra múlva értem volna Kumamotoba. A sinkanszennel meg négy és fél óra alatt ott voltam. Persze, ne felejt-

sük el, hogy a japán vasúttársaság járatai a világ leggyorsabb és legpontosabb vonatai közé tartoznak, de az előttünk álló lehetőségek így is elképesztők!

Szöveg: Somogyi Marcell  
Fotó: Soós Botond

## Vasutas állásajánlatok a tavaszi HVG Állásbörzén



A Papp László Budapest Sportaréna adott otthont 2017. március 8-án és 9-én az egyik legjelentősebb hazai karrierkiállításnak, a HVG Állásbörzének. A rendezvényen a MÁV-csoport közel 100 állásajánlattal – mérnöki, gazdasági, informatikai, számviteli és beszerzési pozíciókkal –, pályakezdő diplomás munkakörökkel, valamint szakmai gyakorlati lehetőségekkel és szakdolgozat-témákkal várják a rendezvény látoga-

tóit. Az érdeklődőknek a MÁV-csoport szakmai és HR-vezetői, a pályakezdő toborzási szakemberek adtak tanácsot és tájékoztatást a vasúttársaság ajánlataival kapcsolatban.

A HVG Állásbörzéhez kapcsolódó hír, hogy a MÁV Zrt. Humánerőforrás Vezérgazdátó-helyettesi szervezete és a MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatósága

által készített ideai álláshirdetés elnyerte a tudatos employer brand elismeréséért a Kreatív Munkáltatói Megjelenés Díjat. Az értékelés során elsősorban a célcsoport-specifikusságot, egyediséget, a munkáltatói érték ígértét, a fókuszált információátadást és a bevonás hatékonyságát vették figyelembe.

A hirdetés – amelyet lapunk hátoldalán láthatnak – azon 50 pontos akcióprogram keretében született, amelynek célja a MÁV-csoportnál a munkaerő biztosítása, megtartása, a munkáltatói márka erősítése és a szervezeti kultúra fejlesztése. A program részeként a vasúttársaság humánerőforrás szervezeti egységes koncepcióval, új szemléletmóddal, a munkaerőpiaci kihívásoknak megfelelő arculattal jelennek meg valamennyi humán programon és kiadványban.

A Kreatív Munkáltatói Megjelenés Díjat a World Employer Branding Day és magyarországi partnerei, a BrandFizz és a HVG HR Center ajánlotta fel.

MÁV Zrt. Humánerőforrás  
Vezérgazdátó-helyettesi szervezet  
Fotó: Soós Botond

## Trencsényi Zsigmond 95 éves lett



Betöltötte a 95. életévét Trencsényi Zsigmond, a MÁV Tervező Intézet (MÁVTI) 4. Gép- és Felsővezeték Tervező Iroda nyugalmazott vezetője, aki 1922. március 9-én Hencidán született. Iskolai tanulmányait Debrecenben végezte, majd a debreceni fűtőházban lett esztergályos tanuló. 1950-ben vasúti ösztöndíjjal gépészmérnöki diplomát szerzett a Műszaki Egyetemen (felsőfokú tanulmányainak ideje alatt végig az Északi Járműjavítóban dolgozott). 1952-ben került a MÁV vezérgazdátóságának gépészeti szakosztályára, majd 1954-ben a MÁVTI-ba. 1961 és 1982 között, nyugdíjba vonulásáig a Gép- és Felsővezeték Tervező Irodát vezette. Több könyvet is írt – önállóan vagy társszerzőként – a vasúti gépesítés témakörében; címzetes főiskolai docensként leendő vasútgépész üzem-mérnökök egész sorát oktatta Győrben, a Közlekedési és Távközlési Főiskola

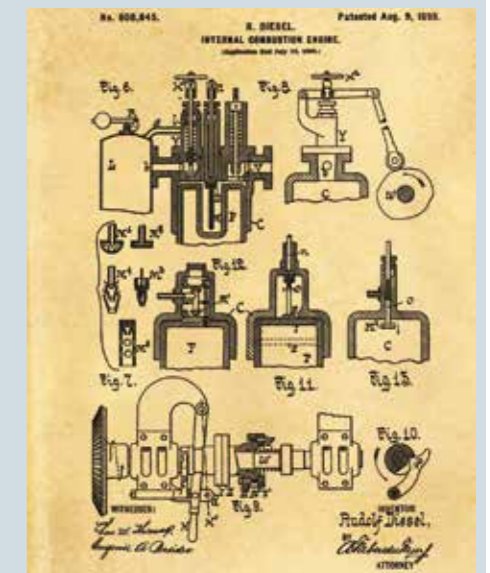
Közlekedésgépészeti Intézetében. 2011-ben – a vasúti dízel és villamos vontatási járművek üzemeltetési technológiájának fejlesztésében, a korszerű vasúti berendezések megalkotásában, illetve az oktatás terén elért eredményeiért – életművét Mikó Imre-díjjal ismerte el a Magyar Tudományos Akadémia és a MÁV. Szakmája mellett másik nagy szenvedélye a természetjárás volt: sok, ma már szépkorú vasutas természetjáró emlékszik vissza nosztalgiaiával Zsiga bácsi túráira, legendás piros kendőjére. Trencsényi Zsigmond a Balaton-felvidéken lakik, az év nagy részét Badacsonyládbi-hegyen, a szőlőskertjében tölti. Vendégeit – kedves ismerőseit, régi kollégáit – saját készítésű borral és törkölyből párolt pálinkával kínálja. Ma is azt vallja, hogy a hosszú élet titka a mértékletesség és a rendszeresség!

G. P.

## Rudolf Diesel 125 éve találta fel a dízelmotort

Rudolf Diesel német gépészmérnök 1892. február 28-án adta be szabadalmát belső égésű motorjára. A később róla elnevezett dízelmotor alacsonyabb fogyasztása miatt a benzinüzemű Otto-motorok komoly konkurense lett, s ma is sok közúti, vízi és vasúti jármű erőforrása. Az 1858-ban Párizsban született, bajor származású Rudolf Diesel a müncheni műszaki főiskolán summa cum laude végzett. Diplomájának megszerzése után egykori professzora, a hűtőgépet feltaláló Carl von Linde vállalkozásainál dolgozott, Párizsban ő lett a hűtőgépgyár és a tervezőiroda vezetője. Már ifjúkorában elgondolkozta a hagyományos hőerőgépek üzemanyag-pocsékolása, s Párizsban ammónia üzemanyagú motorral kezdett kísérletezni. Németor-

szágba visszaköltözve, 1892-ben állt elő egy teljesen új elven működő, belső égésű motorral, amely – az akkor már elterjedt benzinüzemű Otto-motorral ellentétben – nem a robbanókeveréket (porlasztott üzemanyag és levegő), hanem csak a levegőt sűríti nagy nyomásra. Ezután a bespriccelt gázolaj gyújtószerkezet nélkül, öngyulladásal robban be és mozgatja meg a munkahengert. A szabadalmi engedélyt 1893. február 23-án kapta meg, majd 1897. február 17-én, a Müncheni Műszaki Főiskolán bemutatta a világ első, 5 lóerős, négyütemű, egy függőleges hengerű dízelmotorját, amelynek fejlesztése a századforduló után vett nagy lendületet. „Az a szilárd meggyőződése, hogy az autómotor meg fog születni, ami ha bekövetkezik, életem feladatát megoldottnak tekintem” – írta később. Ezt a napot azonban már nem érte meg: az 1919. szeptember 29-ről 30-ra virradó éjszaka nyomtalanul eltűnt a La Manche csatornát átszelő, Londonba tartó Dresden postahajó fedélzetéről. Holtteste nem került elő. A hivatalos verzió szerint a hosszú munka felőlörte az egyébként is anyagi nehézségekkel küzdő feltaláló idegrendszerét, és öngyilkos lett. Az összeesküvés-elméletek hívei szerint azonban (bár ezt soha nem bizonyították) a német titkosszolgálat ölette meg, hogy véget vessen angol kapcsolatainak, avagy a gazdag olajvállalatok ölették meg, hogy ne fejlesztesse tovább a benzinmotoroknál kevesebb üzemanyagot fogyasztó motorját. A hajtómű gépkocsiban való alkal-



mazására egyébként Diesel halála után tíz évvel került sor – a Peugeot volt az úttörő –, viszont az első, szériában gyártott dízelmotoros személyautót a Daimler-Benz készítette 1936-ban.

Magyarország korán bekapcsolódott a dízelmotorgyártásba. A budapesti Fegyver- és Gépgyár (FÉG) akkori igazgatója már 1898-ban tárgyalt a feltalálóval a licenc megvásárlásáról, majd a gyár mérnökei – köztük Schimanek Emil, a Műegyetem későbbi professzora – az 1900-as párizsi világkiállításon találkoztak is Rudolf Diesellel. Megvették szabadalmát, majd egy év múlva, 1901-ben készültek el a gyárban az első „magyar típusú” dízelmotorok.

MTI/Gaál Péter

# „Amikor minket beszámoltatnak, akkor elismerést szoktunk kapni”



**Drávcz Ervin izgalmas egyéniség, életútja pedig sikeres. Az 58 éves mérnök erőszakos főnök, 36 éve vasutas és 34 éve vezető. Elég csak a szemébe nézni, és egyből kiderül, hogy imádja a szakmáját. Olyan lelkesedéssel képes beszélni a hivatásáról, hogy szinte kedve lenne az embernek pályát módosítani. Drávcz Ervin A Vasút Szolgálatáért kitüntetés arany fokozatát vehette át 2016 júliusában a Vasutasnapon.**

## Hogyhogy itt találkozunk, ha ön 1987 óta Kiskunfélegyházán vonalfőnök?

Hosszú történet, de összefoglalom. A racionalizálások és átszervezések eredményeként bizonyos munkakörökben összevonások voltak, Szeged lett a központ. A visszaszerveződést követően kompromisszumos megoldás született. Ennek lényege, hogy a humán- és a kontrolling-feladatokat végző munkatársak bejárnak a megyeszékhelyre, ezért aztán minden kedden és csütörtökön Szegeden dolgozom. Viszont azért, hogy Félegyházán minél több időm legyen a helyszíni bejárásra és az ellenőrzésekre, a hét többi napján az állomáshelyemen maradok. Észszerű megoldás, mert sok a tennivaló, az adminisztráció, és nincs idő a felesleges utazgatásokra. Csütörtök lévén Szegeden kellett találkoznunk.

## A szolgálat mindenekelőtt!

Pontosan. Erről szól minden vasutas élete.

## És a család mennyire érti, illetve mennyire fogadja ezt el?

Teljes mértékben. Szabolcs fiam, Kata lányom és a második házasságomban szü-

letett Eszter is sokat hallhatott a vasútról annak ellenére, hogy igyekeztem nem hazavinni a munkám.

## Lehet, hogy vasutasok lesznek?

Nem! Szabolcs 32 éves, kereskedelmi főiskolát végzett. Kata pénzügyi és számviteli főiskolán tanult. Kedvük szerint választottak pályát maguknak. Eszter mindössze 16 éves, ő még nem tudja, mi lesz.

## És ön hogyan választott pályát?

A Kandó Kálmán Villamosipari Műszaki Főiskola erőszakos karán végeztem energetika szakon. Tudtam, hogy a villamosmérnöki végzettségemmel valamelyik áramszolgáltatónál vagy akár az atomerőműnél is van esélyem elhelyezkedni. Csakhogy a családban akadt egy vasutas, dr. Drávcz Ferdinánd, aki a budapesti igazgatóságon volt pénzügyes szakember. Ő javasolta, hogy menjek a MÁV-hoz, hiszen akkor javában zajlott a villamosítás. A szolnoki körzeti üzemfőnökséghez kerültem mint mozdonyreszortos gyakornok.

## Befogadták a vasutasok?

Igen. Az első nap kaptam egy rakás könyvet azzal, hogy mindezt tanuljam meg. Hozzáadték, ha sikerül és levizsgázom, akkor bármilyen beosztásban duplája lesz a fizetésem. Ez hatott. Megküzdöttem a vasutas nyelvezettel, de minden vizsgám sikerült. Sőt, mozdonyvezetői vizsgát is tettem, mert tudni és érteni akartam, hogy a vezérurak mit csinálnak, milyen gondokkal küzdenek, illetve miként oldják meg a problémáikat. 24 évesen azt éreztem, hogy megbecsülnék és tisztelnék. Sokat tanultam a

mozdonyvezetőktől, sokat köszönhetek nekik. Következő állomáshelyem Szajol villamos főnökség volt, ahol már mérnökként dolgoztam. Ezzel együtt Újszászon kirendeltségvezető is lettem, sőt a szakemberhiány miatt megkaptam Újszász és Szajol alállomás reszortosi teendőit is. 24 évesen! Tanulhattam és gyakorlatot szerezhettem, mert kiváló kollégáim voltak, mint például Forgó Sándor vonalfőnök úr, aki önzetlennül adta át a tapasztalatait. 1987-ben Vass Sándor osztályvezető ajánlott Kiskunfélegyházán vonalfőnöki állást. Itt már gazdasági kérdésekkel, és a térvilágítás, az energiaellátás, valamint – a váltófűtés miatt – gyengeáramú kérdésekkel is találkoztam. Elmentem hát a Kandóra, és gyengeáramú karon is diplomáztam, majd a számviteli főiskolát is elvégeztem. Ipari szakon szereztem újabb oklevelet.

## A jó pap is holtig tanul...

Szoktam is mondani a beosztottaimnak, hogy aki nem képezi magát, az kiszolgáltatott helyzetbe kerül.

## Büszke a csapatára?

Mindenképpen, hiszen az eddigi értékelések alapján mindig az élen voltunk. Amikor minket beszámoltatnak, akkor elismerést szoktunk kapni.

## Sokat dolgozik, de mikor és hogyan pihen?

Szeretek mozogni, sokáig rendszeresen sportoltam, fociztam. Ma már sérülékenyebb vagyok, vigyáznom kell. A párom kozmetikusmester, mellette életmódtanácsadóként dolgozik. Úgy tűnik, ezen a pályán igen sikeres. Örülök ennek, mert a gyerekeknek és nekem is fontos az egészség. Túrázunk, sielünk, kerékpározunk. Néha még a felnőtt gyermekeim is velünk tartanak. Rendszeresen járunk koncertekre, színházba. A kultúra fontos a számunkra, magam hét évig zenéltem, és a két lányom is 5-5 évig zongorázott.

## Kitüntetés kapcsán eddig hátránéztünk, negyven esztendő történéseiről beszélt. Ön szerint mi a siker titka?

Az, hogy hittem a tanulás hasznában, az önzetlenségben, a hasznosan eltöltött idő értékében. És hiszem, hogy azért vagyunk a világban, hogy jobbá és szebbé tegyük a környezetünket.

*Kép és szöveg: Gaál Péter*

# Viku szerint a világ

**„Ultragáz”, „megatragikus” és egyben totál kilátástalan élethelyzetnek is nevezhetjük azt, amikor egy majdnem 40 éves szingli csaj még az anyjékkal lakik, melő gyanánt félbolond ügyfeleket szolgál ki egy videotékában, ráadásul hiába várja, a nagy Ő egyáltalán nem akar megérkezni. Biztosan nem örülnék, ha velem történne mindez, de kétszáz kollégával ezen szórakozni – az más!**

A napokban került a mozikba a Tékasztorik című vígjáték, amelynek bemutatás előtti vetítésén kétszáz vasutas kolléga is az arcába kapta a magyar valóság tortájának legújabb szeletét. A főszereplő élete kis jóindulattal sem habos torta, de ahogy kínjait a néző elé tárja, az megér száz percet.

A film kitalálója és főszereplője Viku, azaz Bihari Viktória, létező személy. Nagyon is létező. Igaz, hogy egy ideje már

nem videotékában dolgozik és már nem is a szülei lakik, de a film életének ezt a szakaszát dolgozza fel – szemérmetlen őszinteséggel és kellően fanyar humorral. A szerző valódi élete sem egyszerű: depresszió és pánikbetegség, magány és útkeresés. Tanulságos, hogy nem fél őszintén kimondani és viccesen tálalni mindazt, amivel küzd.

A Tékasztorik című internetes blog szerzőjének írói pályafutása „halál unalmas” videotékás munkaidejében indult, 2010-ben. Az unalom szülte szabad szájú bejegyzéseket humorra éhes olvasók egyre növekvő hada követte és osztotta meg a közösségi oldalakon. A filmkölcsonzó közönsége és saját családja persze bőven adott témát, Viku pedig kínzóan őszinte öniróniával megspékelve blogolta a sztorikat öt éven át.

Az olvasótábor egyre terebélyesedett és követelőzött, aminek könyv lett a



vége. A vége? Egy frászt! A sok „vikuság” mozgóképre váltották, a gyártáshoz szükséges forintokat részben közösségi finanszírozásból teremtették elő. A vígjáték rekordidő alatt készült el: a szerző tavaly áprilisában videoüzenetben kért támogatást filmötletéhez, idén februártól pedig már vetítik a mozik hősnőnk humorba csomagolt életnyomorát.

Ez a film nem egy óriás költségvetésű hollywoodi álomgyári alkotás, és nem is George Clooney alakítja a szívtiprót, de éppen ezért életszerű. Blogbejegyzéseiből is tudhatjuk, hogy Viku nem egy átlagos, közösségbe simuló arc. Már kamasznak is problémás volt, vagy inkább fogalmazzunk úgy: kilógott a sorból. Sok gondja-baja mellé azonban kapott egy kis humorérzéklet és grafomániát a sorstól, így semmi sem tartja vissza attól, hogy sajátos „vulgárikumával” tudunkra adja véleményét. Önmaga keresése során életútja a „vasútközlekedési szakközépiskola BKV-szakára” is elvezette, csak éppen nem arra vágyott, hogy egyenruhában kérjen jegyeket, bérleteket, vagy váltóberendezéseket és sorompókat kezeljen. Kár, de legalább a Keleti pályaudvar peronja felett átívelő, filmjét hirdető óriásplakáton küld csókot utasnak, vasutasnak.

A filmbéli szülők szerepében Görbe Nórá és Csuja Imrét láthatjuk, a főszerepet Viku maga alakítja. Pontosabban nem is alakítja, hanem önmagát adja. A néző meg szurkol neki, hogy megtalálja szíve választottját, legyen egy rendes munkája, és végre leléphessen otthonról. Mindközben meg szórakozunk, nevetünk egy olyan ember életén, aki megmutatja: a humor segít túljutni a nehézségeken. A közös kacagás pedig a legjobb terápia.

*Haraszi Katalin*

## Cím: Tékasztorik (vígjáték)

Rendező: Martin Csaba, Czupi Kála  
 Forgatókönyvíró: Bihari Viktória  
 Operatőr: Gráf Péter  
 Vágó: Makovinyi András  
 Szereplők: Bihari Viktória, Csuja Imre, Görbe Nóra, Elek Ferenc, Csizmadia Gergely, Varga Viktor  
 Filmstúdió: Drastique Pictures, ZLS Productions  
 Magyar forgalmazó: Anjou Lafayette

## VOKE-programajánló



**Vasutasok Széchenyi István Művelődési Háza, Budapest**  
 Április 4-én 14 órakor kezdődik a vasutas veterán találkozó.  
 Április 14-én 10 órakor indul a húsvéti játszóház.  
 Április 23-án 18 órakor kezdődik az Undertaking zenekarról készült könyv bemutatója, amelynek keretében bárki beszélgethet a legendás zenekar tagjaival.

**Vasutas Művelődési Háza és Könyvtára, Békéscsaba**  
 Április 20-ig látható az a fotókiállítás a Vasutas Galériában, amely bemutatja a Csabai Bihargók túraképeit.  
 Április 6-án a Körösparti Vasutas Koncert Fúvószenekar nyílt próbáját tekinthetik meg az érdeklődők, majd Benedekfi István zeneszerzővel és Döge Csaba karmesterrel Marton Árpád kulturális újságíró beszélget a Tavasz Fesztivál keretein belül.  
 Április 8-án tavaszi lélekgyógyító napra várjuk az érdeklődőket.  
 Április 9-én bababörze és tavaszi játszóház ad programot kicsiknek és szüleiknek.  
 Április 26-tól Gál Mihály grafikáiból nyílik kiállítás a Vasutas Galériában.

**VOKE Egyetértés Művelődési Központja, Debrecen**  
 Április 4-én 17 órakor nyílik meg Szűcs Henriett fazekas, népi iparművész kiállítása, amely a hónap végéig látható.  
 Április 6-án 14 órakor a Garabonciás Gyermekszínház játéka látható Dávid királyról, az Ort-Iki Báb- és Utcaszínház előadásában.  
 Április 21-én 10 órától 17 óráig tart a III. Országos Vasúttörténeti Konferencia.  
 Április 25-én 19 órakor Neil Simon *Az utolsó hősszerelmes* című vígjátékát adja elő a Fregoli Színház.

**VOKE József Attila Művelődési Központ, Dunakeszi**  
 Április 9-én 18 órakor „*Vagyok, mert hiányzom valahonnan*” – Gérecz Attila, a szabadság költője címmel Hajnal Géza irodalomtörténész előadásán vehetnek részt az érdeklődők.  
 Április 21-én 18 órakor a tánc világnapja.  
 Április 22-én 10-től 14 óráig tart költészet napi rendezvényünk.  
 Április 23-án 18 órakor kezdődik a *XI. Tavasz Hastánc*.  
 Április 27-én és 28-án színházi előadás lesz Martikán Erika színjátszó társulatának szervezésében.

**VOKE Arany János Művelődési Ház, Győr**  
 Április 21-én 18 órakor kezdődik a TIT Pannon Egyesület fotópályázatának eredményhirdetése és a díjazott művek kiállítása.  
 Április 21-én 20 órakor indul a Cserefa Zenekar moldvai tánc háza.  
 Április 29-én 10-től 19 óráig tart a győri asztrológiai nap. Minden kedden 17 órakor kezdődik a Győri Vasutas Természetjárók rendezvénye.  
 A vasutas nyugdíjasok klubja minden csütörtökön 8-tól 12 óráig tart. Minden szombaton 10-től 13 óráig várjuk az érdeklődőket a Paletta Vizuális Műhelyben.  
 Minden kedden, szerdán és csütörtökön 16-tól 20 óráig van nyitva a Sakk Klub.

**VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház, Hatvan**  
 Április 10-én 14 órakor húsvéti játszóházunkban az évszakhoz köthető társasjátékok kerülnek terítékre. Kedvelt mesefigurákat készíthetnek a gyermekek.  
 Április 22-én 19 órakor „Miért nem marad reggelire?” – Gene Stone és Ray Cooney világsikert aratott darabját a Szabotázs Színházi Műhely társulata adja elő.  
 Április 25-én 10 órakor irodalmi vetélkedő kezdődik, a régió va-

sutas nyugdíjas klubjaiból érkező csapatok a versengenek.  
 Április 27-én 18 órakor kezdődik a zumbaparti.

**VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház, Miskolc**  
 Április 7-én 15 órától 19 óráig tart a Dallamok szárnyán, a Nyugdíjas Művészeti Klub költészetnap mősora.  
 Április 8-án 10 órától tánc háza és kézműves foglalkozásra hívjuk a gyerekeket. Közreműködik a Csenger Zenekar és Nagy Iza-bella Bernadett oktató.  
 Április 8-án és 28-án 19-től 24 óráig tart a nosztalgia klub zenés-táncos estje.  
 Április 7-én kezdődik és három napig tart a Miskolc-Gömöri pályaudvarra szervezett vasútmodell-kiállítás és börze.  
 Április 21-én 15-18 óra között „Köszönöm a zenét” címmel a Miskolci Örömdal-kör zenés mősora látható.

**VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház, Nagykanizsa**  
 Április 1-én és 2-án *Hogyan szelídítsünk férfit, avagy titkos tanácsok nőknek* címmel előadásokra várjuk az érdeklődőket.  
 Április 8-án Pokolgép-koncert lesz.  
 Április 12-én 10 órakor kezdődik a nyuszilosó húsvétváro gyerekprogram.  
 Április 20-án 15 órakor kezdődik a kert- és természetbarát klub előadása.  
 Április 25-én 14 órakor Lovkó Balázs rendőr százados előadására invitáljuk az érdeklődőket.

**VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, Nyíregyháza**  
 Április 8-án egészségnapra és önbizalomtréningre várjuk a vállalkozó kedűeket. A nap kiemelt célja az egészséges életmód, a mozgás fontosságának népszerűsítése, az egészséges önbizalom kiépítése. A rendezvényen való részvétel ingyenes.  
 Április 11-én a magyar költészet napján versmondó versenyt rendezünk az aktív korú nyugdíjasok részére.

**VOKE Vasutas Művelődési Ház, Pécs**  
 Április 4-én Imréné Szinetár Judit kiállítását nyitjuk meg a Vasutas Galériában.  
 Április 7-én húsvéti tánc háza várja a gyerekeket Dénes Anett.  
 Április 7-én *Az én történetem* címmel Oszvald Marika előadói estje látható.  
 Április 8-án *Tojásvarázs* címmel húsvétváro vasutas családi nap lesz.  
 Április 11-én, a magyar költészet napján ünnepi előadásra várják az érdeklődőket.

**VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház és Könyvtár, Székesfehérvár**  
 Április 10-én 10 órakor nyílik meg a húsvéti rajzpályázat kiállítása. A kiállítás április 21-ig látogatható.  
 Április 24-én 15 órától ismeretterjesztő előadást tartunk *Méhek napja* címmel.  
 Április 28-án 8 órakor kezdődik a Csitáry Fesztivál, a Csitáry Emil Művészeti Műhely bemutató előadása.  
 Április 29-én 15 órától tánc háza és kézműves-foglalkozás kezdődik a Fejér Megyei Népzenei Műhely közreműködésével.

**VOKE Csomópointi Művelődési Központ – Szolnok**  
 Április 15-én 14 órakor kezdődik *Mazsola és Tádé* című mese előadása.  
 Április 22-én 19 órakor salsaest lesz.

## „Gyöngyösi” számtan

Számos – többségében helyes – megfejtés érkezett a magazin februári számában megjelent nyereményjátékra.

**A megfejtés: 650**

Megoldás: A legkisebb közös többszörösnek tartalmaznia kell a számokban előforduló prímtényezőket mindegyikét. Ezért a legkisebb közös többszöröst is a számok prímtényezőinek felbontása alapján határozzuk meg:

$$a=10=2*5,$$

$$b=25=5*5$$

$$c=65=5*13$$

A legkisebb közös többszörös tehát  $2*25*13=650$

A Kommunikációs Igazgatóságon 2017. március 13-án tartott sorsoláson az alábbi öt nyertestet nevével sorsoltuk ki. Nyereményük 1-1 példány a Vasutas Magazin Krónikából, amit szolgálati helyükre juttatunk el.

### Nyertesek:

**Erdős Gábor beruházási monitoring szakelőadó II.** - MÁV Zrt. Műszaki Lebonylító Osztály, Pécs

**Kiss Sándor vagyongazdálkodási és gazdálkodási szakelőadó II.** - MÁV Zrt. VGI, Vagyongazdálkodási Osztály, Budapest

**Lukács Gábor műszaki szakelőadó II.** - MÁV Zrt. Ingatlan és Zöldterület Üzemeltetési és Karbantartási Osztály, Budapest

**Papp Gergely Norbert műszaki szakelőadó I.** - MÁV Zrt. PTI Energiaellátási Főnökség, Budapest

**Vajda Milán műszaki szakértő** - MÁV Zrt. MFTI, Technológiai Központ, Budapest

A nyerteseknek gratulálunk!

Megfejtést beküldő olvasóinknak köszönjük, hogy velünk játszottak!

MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

## Díjat érő fehér hurka

Az Ormánsági Fehérhurka Fesztiválon a Pécsi Pályavasúti Igazgatóság munkavállalóiból álló ötfős csapat nyerte a legjobb fehér hurkáért járó díjat február végén. A sellyei fesztiválon tíz böllérszám között Papp Sándor forgalmi vonalirányító vezette vasutasok disznótoros hurkját ítélték legjobbnak a zsűri. A kötelezően leadandó véres hurka, fehér hurka, kolbász és elkészített disznótoros étel ízleteségén kívül a zsűritagok a terített asztalok esztétikumát és a sertések feldolgozása közben a higiéniai szabályok betartását is pontozta. A Bárány Péter, Eklics Tibor, Eperjesi József, Hornyák József és Papp Sándor alkotta MÁV-csapat első alkalommal vett részt a fesztiválon, ezért is nagy siker a kategóriagyőzelem.



## Köszönet az olvasóktól – és az olvasóknak

Mivel a magazin 2015 szeptembere és 2016 októbere között csak elektronikusan jelent meg, ezért az online havi lapszámokat a múlt esztendő végén összegyűjtöttük, és évkönyv formájában – Vasutas Magazin Krónika címmel – kiadtuk. A több mint 450 oldalas, színes kiadványt főként olyan személyeknek juttattuk el, akik az elektronikus megjelenés idején szerepeltek az újságban. Szerkesztőségünk számos köszönőlevelet és gratuláló telefonhívást kapott. Így például Bíró József is telefonban méltatta a kiadványt – ő a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökhelyetteseként még 2016 októberében adott interjút lapunknak. Egyik legifjabb olvasónk, a 9 éves Marton Zétény motorvonatrajzzal illusztrált levelében azt részletezte, hogy a kollégáink által tavaly áprilisban telepített vasúti berendezések felállítása óta mi mindent fejlesztett saját kerti vasútnak. Anyukája, Martonné Török Katalin arról számolt be, hogy a Krónika óriási örömet okozott a vasútrajongó, Asperger-szindrómás Zéténynek. Kövér László, az Országgyűlés elnöke ugyancsak levelben gratulált a vállalat eredményeihez, az újság készítőinek további sikereket kívánt. Páva Zsolt, Pécs polgármestere hiánypótlónak nevezte a kiadványt, hozzátéve: az évkönyv szerint a MÁV nem szűkülökdi hétköznapi hősökben és példamutató dolgozóknak. Győri Gyula, a fejlesztési tárca miniszteri főtanácsadója a Vasutas Magazint egyedülállóan és közlekedéstörténeti jelentőségűnek tartja, és megköszönte a tisztelet-példányt. Mi pedig önöknek, olvasóknak szeretnénk köszönetet mondani a folyamatos figyelemért és a visszajelzésekért!

A Vasutas Magazin szerkesztősége

**Indul a húsvéti nyuszikerésés a Vasúttörténeti Parkban!**

**2017. április 17. (hétfő) 10<sup>00</sup>-18<sup>00</sup>**

**Fellépők:**

- Kovácssovics Fruzsina
- Csurgó Zenekar
- Picur ViaDAL nyertes zenekara
- Bartók Táncgyűttes

**Interaktív programok:**

- utazás a kerti vasúton
- dízelmozdonyon
- lóvasúton
- sínautóban
- hajtányozás
- fordítókorongozás

**További programok:**

- nyuszi kereső játék
- húsvéti kreatív sarok
- tojásfestés, írókázás bemutató
- állatsimogató

**További részletek:**  
[www.vasuttortenetipark.hu](http://www.vasuttortenetipark.hu)  
[Facebook.com/vasuttortenetipark](https://www.facebook.com/vasuttortenetipark)

[www.vasuttortenetipark.hu](http://www.vasuttortenetipark.hu)





**Ugye emlékszel,  
mi akartál lenni?**

**Tiéd a pálya!**