

# VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

68. ÉVFOLYAM  
2018. október



## Rákosrendező: megoldásra várva

Kincses állomásaink

Merre tart a járműgyártás Európában?



*Isaszeg határában (Fotó: Fülöp Ildikó)*

# Egykor és most



*Kinézek az ablakon: gyönyörű októberi napsütés. Szinte augusztust idézi a kellemes meleg – miközben a boltok polcai már mécsesektől, csokimikulásoktól és szaloncukroktól roskadoznak. Mire az újság megjelenik, mindenszentekhez fordul az idő. Ez az ünnep különösen hálás téma lehetne, ha az ember a közelítő télről, szerettei elengedéséről, a búcsúzásról szeretne elmélkedni. Az elmúlás még egy olyan, több évtizedes múltra visszatekintő vállalati lapba is befurakodik, mint a Vasutas Magazin. A rákosrendezői csomóponti főnökség vezetője némi szomorúsággal emlékezett vissza interjú közben arra, hogy*

*milyenek voltak a hétköznapiak egykor a fényes múltú teherpályaudvaron: igen, régen dübörgött az élet, több mint negyven vágányon napi kétezer kocsi rendeztek, gurítottak, jöttek-mentek az emberek. Egy másik írásunkban a magyar vasút történetének legnagyobb – máig vitatott – vonalbezárásának hátterét és körülményeit tártuk fel. Ötven évvel ezelőtt fogadta el ugyanis a parlament azt a közlekedéspolitikai koncepciót, amelynek következtében összesen 1691 kilométernyi vasútvonalat számoltak fel Magyarországon.*

*Mondhatják, hogy nem túl vidám témák, de ha veszik a fáradságot, s beleolvasnak írásainkba, láthatják: mindennek ellenére az élet a vasúton nem állt meg. Sem Kecskeméten, ahol kollégáink – a hétköznapiak hősei – valóban életet mentettek, amikor egy idős bácsi segítségére siettek, sem kincses állomásainkon, ahol pompás virágokkal, féltve őrzött vasúti ereklyékkel és kézműves ékességekkel igyekeznek az utasok kedvében járni kreatív, környezetükért tenni akaró munkatársaink. De jövőbe mutató kezdeményezésekről is beszámolunk, s azt is felidézzük, milyen volt a berlini InnoTrans, ahol a világ meghatározó innovatív vasútijármű-gyártói állították ki büszkeségeiket. És természetesen hírt adunk a legújabb fejlesztési elképzelésekről, újrainduló vasúti forgalomról, valamint a hazai járműgyártás legnagyobb üzletéről is. Érdeemes velünk tartani!*

Gyüre József

## Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság • Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Gyüre József • Hírszerkesztők: Haraszti Katalin, Soós Botond

Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.

Telefon: 06 1 511-7310 • E-mail: [ujzag@mav.hu](mailto:ujzag@mav.hu)

Szerkeszti a szerkesztőbizottság • Terjesztés: Varga Zsuzsanna

Címlap: Fülöp Ildikó

Fotók: Fülöp Ildikó, Soós Botond

Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Soós Botond • Olvasószerkesztő: Somogyi Marcell

ISSN 1785-8070 (Nyomtatott) • ISSN 1785-8372 (Online)



6



10



12



20

## Tartalomjegyzék

### 6 FRONTVONALBAN

Dr. Fenyvesi Marikánál, a rákosrendezői csomóponti főnökség vezetőjénél jártunk

### 10 VERSENY

Kincses állomásaink

### 12 PÁROS INTERJÚ

Csépke Andrással (MÁV-START Zrt.) és Dunai Zoltánnal (Stadler Trains Magyarország Kft.) a magyar járműgyártásról beszélgettünk

### 16 KÉPRIPORT

A berlini InnoTrans képekben

### 18 HÍRVILÁG

### 20 RIPIORT

Az élet nem áll meg

### 21 BÜSZKESÉGEINK

Szerelemből dolgozom – mondja dr. Fenyves László

### 22 HÍRVONAL

### 26 JUBILEUM

Hidászok a szakma csúcán – és a vár fokán

### 28 ANNO

Történelmi hullámvasút

### 29 PROGRAMAJÁNLÓ

### 30 POSTAKOCSI

## száma:

### 324 milliárd forintnak

megfelelő, összesen 1 milliárd eurós megrendelést adott 1300 vasúti kocsi legyártására egy magyar–orosz konzorciumnak az egyiptomi állami vasúttársaság. Az orosz Transmashholding tervezi a kocsikat és gyártja a legfontosabb alkatrészeket; felerészben ők, felerészben pedig a Dunakeszi Járműjavító szakemberei állítják elő a járműveket.

(Forrás: MTI)

## híre:

Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a Budapest 2030 konferencián a vasúttársaság fejlesztési tervei között említette a Keleti, illetve a Nyugati pályaudvar kimenő vágányai számának megduplázását, a Nyugati és a Déli pályaudvar föld alatti vágánnyal való összekötését, a Déli összekötő vasúti híd harmadik vágánnyal történő bővítését, új megállók létesítését, a zuglói és a kőbánya-kispesti megálló felújítását, valamint a belváros és a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér közötti vasúti kapcsolat létesítését.

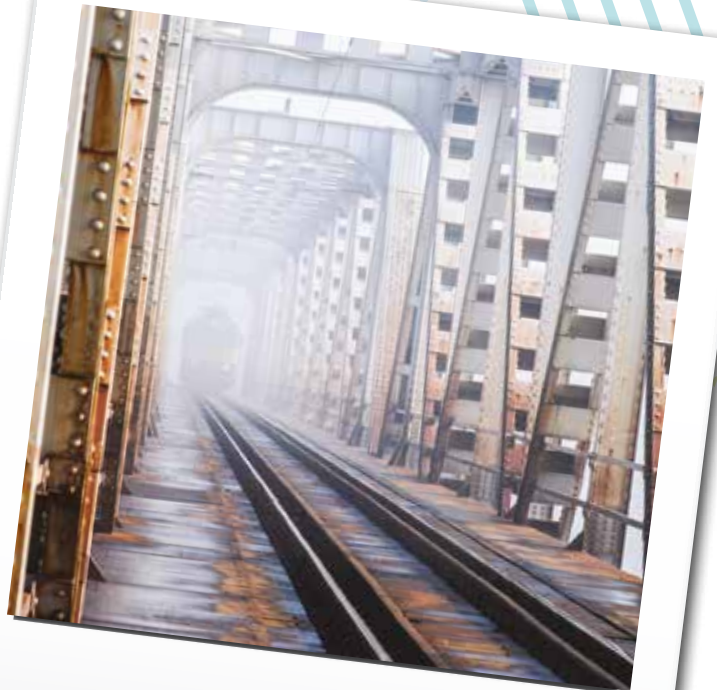
(Forrás: MTI)



## évfordulója:



Ötven évvel ezelőtt, **1968. október 17-én** fogadta el a magyar parlament az új vasúti törvényt és a közlekedéspolitikai koncepciót. Végrehajtása a hazai kis forgalmú vasútvonalak és állomások egyharmadának felszámolását jelentette. (Írásunk a 28. oldalon)



## képe:

A Vasúti Hidak Alapítvány a közelmúltban fotópályázatot írt ki épülő és bontás alatt álló vasúti hidak, üzemelő vasúti hidak, valamint műemlék vasúti hidak kategóriában. A jubileumi Vasúti Hidásztalálkozón – amit szeptember 26. és 28. között tartottak meg Sümegen – kiállítás rendeztek a pályázatra beérkezett képekből. A fotókra a helyszínen, mobiltelefonon lehetett szavazni. A közönség díját – a legtöbb szavazat alapján – **Horgos Dániel** kapta. (Cikkünk a 26. oldalon)

# „Két bűvös szavunk van: a kérem és a köszönöm”

*Ha valaki, akkor a rákosrendezői csomóponti vezető tényleg a „frontvonalban” volt az elmúlt hónapokban. Előbb a Magyar Kétfarkú Kutya Párt kerékpárút-építése, majd a CivilZugló Egyesület megmozdulása miatt került be a köztudatba az egykor szebb napokat látott rendező pályaudvar. Dr. Fenyvesi Marikával beszélgettünk.*

**Budapest egyik legnagyobb átmenő forgalmat lebonyolító csomópontján vagyunk. Ismertetné a legfontosabb paramétereket?**

A csomóponthoz huszonhárom állomás tartozik, megállóhelyekkel együtt ötvenkilenc. A létszámterv alapján a szolgáltatást 249 fővel kellene ellátni, azonban a betegállományban lévő, illetve tanfolyamot végző munkatársakkal együtt is csak 237-en vagyunk. Hozzánk tartozik a teljes 2-es vonal, a 4-es vonal Tokodig, a 70-es fővonal Szobig, a 71-es veregyházi vonal, és a körvasútról Rákosszentmihály.

**Milyen a hangulat Rákosrendezőn? Mennyire sikerül helytállni a minden napokban a létszámhiány ellenére?**

A betöltetlen állások miatt jelentkező többletfeladatok nagyon erősen befolyásolják a csomópont életét. Az tölti ki a munkaidőnk és a feladataink jó részét, hogy a megfelelő munkaidő-beosztást el tudjuk készíteni. Több munkakörben is hiányzik a szükséges munkaerő. Kevés például a tolatásvezető, ezért kénytelenek vagyunk megrendeléseket visszamondani. Emiatt bevételi forrásoktól esünk el. A forgalmi szolgálattevők esetében pedig a rendkívüli munkavégzés



**Vasútbiztonsági kisfilm, Rákosrendező 2018. 09. 11.**



terén már elértük a Kollektív Szerződés szerinti 300 órás korlátot. Ami konkrétan Rákosrendezőt illeti: itt jelenleg 99 fő dolgozik, de négy hónapja nincs állomásfőnökünk, miközben az esztergomi vonal átépítése miatt sok volt a feladat. A leterheltség ellenére azonban óriási pozitívum, hogy a munkatársaim egymást segítve, családi légkörben végzik a munkájukat. Két bűvös szó létezik nálunk: a „kérem” és a „köszönöm”. Egy-másra vagyunk utalva, másként nem is tudnánk dolgozni... Több visszajelzést is kaptam azoktól a kollégáktól, akik valamilyen oknál fogva más területen folytatták a munkájukat. Ők mind azt állították, hogy ilyen családi hangulatot máshol nem tapasztaltak. Itt van például ez a bekeretezett ajándék, amire nagyon büszke vagyok. A következőket írta rá az egyik volt kolléga, aki családi okok miatt ment el tőlünk: „Kedves doktornő! Szeretném megköszönni mindazt a sok segítséget, amit kaptam. Sose feledem a lehetőséget és a bizalmat. A csomóponton emberségre, jóindulatra találtam. Ez ma már ritka.”

**Egy ilyen kedves és hálás ajándék valóban sokat jelenthet egy vezetőnek, hogy ne veszítse el a lendületét és a kitartását. De mire lenne szüksége a dolgozók motiválásához, az üres állások betöltéséhez?**

A mai világban a megbecsülés mellett az anyagi oldal rendkívül fontos motivációs szempont. A csomópont beletartozik az előváros 10, valamint a fejpályaudvar 5 százalékos pótlékrendszerébe, de ezeket a juttatásokat inkább „gyorssegélynek” érzem. A munkatársaim is csak „tűzoltópénzként” emlegetik ezeket a pótlékokat. Inkább stabil, kiszámítható, teljesítményalapú bérrendszerre lenne szükség.

**Homolya Róbert elnök-vezérigazgató már az első nyilatkozataiban egyértelművé tette: mindenféleképpen indokoltnak tartja a bérfejlesztés**

## Akkor és most

Míg manapság a munkaerőhiány okoz gondot Rákosrendezőn, teljesen más volt a helyzet az 1900-as évek első évtizedében – legalábbis erről tanúskodik egy 1913-as tanulmányúti jelentés, amely a hazai rendező pályaudvarok helyzetével foglalkozott. A készítői a következőket vetették papírra: „A magyar királyi államvasutak teljesítőképességre legnagyobb rendező pályaudvara a Rákosrendező pályaudvar, amelyen mai terjedelme mellett napi 3000 kocsi a legnagyobb teljesítmény. Ha ezt a pályaudvart csak egy közepes teljesítőképességű, tehát nem is a legtökéletesebb német rendező pályaudvarral hasonlítjuk össze, melynek teljesítőképessége napi 4500 kocsi, a következőkről győződhetünk meg: Rákosrendező pályaudvaron a fent említett kocsimennyiség rendezésénél egy időben 115 ember és 9 mozdony, ezzel szemben Wustermarkon 81 ember és 5 mozdony van szolgálatban. (...) Ezeket az adatokat egybevetve kitűnik, hogy Rákosrendező pályaudvaron – Wustermarkot alapul véve – 3000 kocsi rendezéséhez 54 embernek és kereken 4 mozdonyra elegendőnek kellene lennie.”

Forrás: MÁV SZK Archivum

**folytatását és a munkaerőhiány enyhítésére új, speciális intézkedések kidolgozását. Ön milyen megoldást javasolna a csomópont esetében?**

A vidéki és az elővárosi végrehajtoi szolgálatban, az állomásokon, megállóhelyeken dolgozó munkavállalók egységesen ugyanazt a bérezést kapják – teljesítménytől függetlenül. Van olyan vidéki vasútállomás, ahol naponta mindössze három vonat halad át, ellentétben Rákosrendezővel, ahol a szerelvények száma akár a napi 350-et is meghaladja. Az ország egyik legsűrűbb elővárosi közlekedése is itt zajlik, a 70-es vonalon, valamint fellendülőben van a teherforgalom is. Jelenleg azok a munkavállalók, akiket ideiglenesen a csomópont állományába helyeznek, további bérpótlékot kapnak – a MÁV és a szakszervezet közötti megállapodásnak köszönhetően. A munkájuk nagyon fontos, és örülök, hogy ez egyfajta megoldást jelenthet, viszont bérfeszültségek kialakulásához vezethet. Van például olyan munkavállalónk, aki áthelyezéssel Balassagyarmatról jár dolgozni, s ezért többletjuttatásban részesül, miközben a csomópont rendszer állományában vannak olyanok kollégák is, akik Kabáról és Záhonyból járnak be s utaznak akár naponta is. Utóbbiak – úgy érzem – hát-

rányban vannak. Ezért szerintem a teljes bérrendszert át kellene dolgozni ahhoz, hogy meg tudjuk tartani dolgozóinkat, s vonzóvá tudjuk tenni a pályát a fiatalok számára.

**Pártpolitikai célokat szolgáló akciók miatt Rákosrendező az utóbbi hónapokban bekerült az országos híradásokba. Említhetnénk akár a Kétfarkú Kutya Párt nyári kerékpárút-építését vagy a CivilZugló Egyesület szeptemberi bringás demonstrációját. Hogyan élték meg ezeket a megmozdulásokat? Megterhelő volt. Nem azzal van probléma, ha valaki jó minőségű kerékpárutat szeretne. Ez önmagában akár egy jó kezdeményezés is lehetett volna, ha nem ilyen anarchikus és elfogadhatatlan módon, kizárólag politikai haszonszerzésből állnak hozzá az „aktivisták”. Bár nem vagyok ijedős, jobbnak láttam minimálisra szorítani ebben a helyzetben a kommunikációt – amire azt vágták a fejemhez, hogy nem vagyok készséges vitapartner. Viszont ha mondtam valamit, akkor egyből kiforgatták a szavaimat. Máig azt a hamis mondatot hallom vissza, hogy engem a bicikliút azért zavar, mert arra látok rá az ablakból, a vizesblokkal pedig ezért nem foglalkozom. Mint látható: az ablakom pont a vécre néz.**





### Ami most már fel van újítva.

Idén már másodszor. Pedig nem a vasutasok teszik tönkre. A köztudatban a mai napig az él, hogy az állomásfőnök foglalkozik a jegypénztáraktól kezdve a padokon át a virágágyásokig mindennel, sőt még a virágokat is saját maga kapálja. Az egységes vasúttársaság feldarabolásával ez megszűnt: bár mi legfőképpen a megrendelt vonatok közlekedtetésével foglalkozunk, ettől függetlenül természetesen mindent megteszünk a lehetőségeinkhez képest. Attól tartok, lavinát indítottunk el azzal, hogy külső nyomásnak engedve rögtön felújítottuk a vizesblokkokat. Lehet, hogy jelzésérték gyanánt elegendő lett volna első lépésben egy mobilvécét kihelyezni. Az országban ugyanis sok helyen van hasonló probléma.

### Nem véletlen, hogy az index.hu arra kérte az olvasóit, küldjenek be képeket elhagyatott vasútállomási épületekről.

Régen itt is dübörgött az élet: több mint negyven vágányon napi kétezer kocsi rendeztünk, gurítottunk, jöttek-mentek az emberek. Ez egy csodálatos nagy teherpályaudvar volt, ma minden az enyészete. Ennek ellenére a peronok virágtartóiban és az ablakokban ápolt, gondozott növények fogadják az utasokat.

### Ezek valóban sokkal szebbek, mint a kerékpáros gumibelsők, amiket a civilzoglósok aggattak az épületre néhány éve. Vajon nem lehetne ide mégis bringautat építeni?

2017-ben ez az akciójuk váratlanul ért minket annak ellenére, hogy a CivilZug-

ló Egyesület már öt éve rendszeresen itt tartja a megmozdulásait. A most szeptemberre már tudatosan készültünk: nagyobb hangsúlyt kapott a vasútbiztonság és a vagyonvédelem. Így elmaradt a gumibelső-dobálás. Úgy vélem, a vonatforgalom nagysága nem teszi lehetővé, hogy itt kerékpárosút létesüljön, és persze ennek kialakítása egyébként sem teljesen a MÁV feladata. Ami a forgalmat illeti: sokan elfeledkeznek arról, hogy itt a sorompó hatóságilag akár 37 percig is zárva tartható – s ennek megvan a technológiai, biztonsági oka. A leengedett sorompó és a piros jelzés ellenére sokan a saját életüket kockáztatva is rámerészkednek a sínekre – ez a MÁV Kommunikációs Igazgatóságának vasútbiztonsági kisfilmjén is egyértelműen látható.





**Az egyik újságíró szerint – aki egy napra kitelepült a helyszínre – a MÁV „feleslegesen szívatja az autósokat Rákosrendezőn” azzal, hogy sokszor és sokáig van zárva a sorompó.**

Ahhoz, hogy a vonatok sebességcsökkentés, fékezés nélkül tudjanak közlekedni, már egy jelzővel előbb úgynevezett előjelzést kell kapniuk. Az egyik előjelző Istvántelken van, a másik a Nyugati pályaudvar kijáratánál. A mozdony vezetőjének már ott látnia kell, hogy jöhet vagy sem sebességcsökkentés nélkül. Csak akkor tud a megadott sebességgel haladni, ha itt már le van zárva a sorompó, mert a sorompóberendezés össze van kötve a jelzővel. Itt más a helyzet, mint a nyílt vonali sorompóknál, azokhoz ugyanis nem kapcsolódik jelző. Ha ott elmegy a vonat, nem sokkal utána felnyílik a sorompó. Itt technológiailag más a helyzet.

**Mit gondol, hogyan lehetne rendezni Rákosrendező sorsát? Mi lehetne a vállalható megoldás az itteni problémákra?**

1986-ban szolgálati lakást kaptam, de azért nem ennek az épületnek az azóta már romossá vált lakását utalták ki, mert már akkor is felüljáró építését és az épület lebontását tervezték. Most már egy gyalogos-felüljárónak is örülnénk. Valódi megoldást – tekintettel a terület zsúfolt vasúti forgalmára – egy átfogó városfejlesztési terv jelenthetne. Szeretném, ha valami hasznos és a vasúti közlekedéshez kapcsolódó tevékenység jöhetne itt létre.

**Beszéljünk egy kicsit a saját pályafutásáról. Mióta dolgozik a vasútnál, hol kezdte a munkát?**

1974-től '78-ig úttörővasutas voltam, majd középiskolába mentem. 1982-ben érettségiztem a Mechwart András Vasútközlekedési Szakközépiskolában, és 35 évvel ezelőtt, 1984. március 5-én kezdtem Rákosrendezőn vonatfelvevőként. Viszonylag gyorsan haladtam a ranglétrán: előbb külsős, majd naplózó forgalmi szolgálattevő, gurító külső forgalmi szol-

gálattevő, végül rendelkező lettem. Erre nagyon büszke vagyok.

**Miért?**

Mert eddig összesen hárman voltunk női rendelkezők. A férfiak nagyon nehezen fogadtak el, mondván: nekik egy huszonéves nő ne dirigáljon. Akkor körülbelül négyszázan dolgoztunk itt. Négy túrban zajlott a gurítás, 6-8 tartalékkal dolgoztunk. 1989-ben tettem egy kis kitérőt: a Duna-parti teherpályaudvarra mentem, ami a Boráros téren volt. Munka mellett végeztem el a győri főiskolát, majd állomásfőnökként dolgoztam a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton 1996-ig. Innen az utam Verezegyházra vezetett. Ez volt a legszebb időszakom. 2008-ban jöttem vissza Rákosrendezőre, 2013 óta csomópontvezetőként végzem a munkám.

**Mondana néhány szót a felsőfokú tanulmányairól?**

A MÁV-tisztképző forgalmi-kereskedelmi tiszti tanfolyama után, 1994-ben diplomáztam a győri műszaki főiskolán, majd Pécssett kezdtem jogot tanulni. Elvégeztem a jogási és a munkajogi szakjogászi képzést, jelenleg közlekedési szakjogászi továbbképzésre járok Miskolcra. Alapvetően műszaki beállítottságú vagyok, eredetileg autógépész szerettem volna lenni, de mivel egyedül voltam nő a jelentkezők között, ezért az iskola igazgatója azt mondta: „ő nem fog lányokkal bajlódni”. Így kerültem a vasúti szakközépfiskolába.

**A családjában van még vasutas?**

Két fiam van, mindkettő gyermekvasutas volt. Az egyikből sportújságíró lett, de a vasúti-műszaki érdeklődése megmaradt. A másik fiam szintén a MÁV-nál dolgozik, távközlési területen. A menyemet idén avatták tisztá. Büszke vagyok rá, hogy ő lett a harmadik vasutas tiszt a családukban.

Karle Éva – Gyüre József  
Fotó: Fülöp Ildikó

## Mi legyen Rákosrendezővel?

Tervek, elképzelések a terület fejlesztésére:

### 1998: Postacentrum

Postacentrumot alakít ki a Budapest-Rákosrendező pályaudvar héthektárnyi területén a Magyar Posta Rt. (MTI, 1998. február 4.)

### 2005: Legyen ott a Nyugati!

A kormányzati negyed megépítésére vonatkozó tervek szerint a pályaudvar szerepét Rákosrendező vette volna át. (index.hu, 2008. január 8.)

### 2008: Szabadidőpark

Zugló megbízásából „a Team Pannon Kft. által 2005-ben elkészített városfejlesztési koncepció /.../ egy szabadidőpark felépítésével számolt.” (origo.hu, 2008. július 4.)

### 2011: Új megállóhely

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. tervei szerint a jelenleg kielégítő városi kapcsolatokkal nem rendelkező Rákosrendező utasforgalmát a Hungária körút térségében Lőportárdülő néven létesülő új megállóhely vette volna át. (NIF, MTI, 2011. január 6.)

### 2012: Gigaparkoló

Kovács Balázs zuglói önkormányzati képviselő: „A Rákosrendező pályaudvar által elfoglalt 164 hektár egy részén mód nyílna egy nagy befogadóképességű P+R parkoló kialakítására.” (MTI, 2012. szeptember 14.)

### 2013: Vidámpark

Horváth Csaba, az MSZP budapesti frakcióvezetője: „Ki kell dolgozni koncepciót a kisföldalatti meghosszabbítására és a Vidámpark átköltöztetésére Rákosrendező mellé.” (MTI, 2013. szeptember 22.)

### 2014: Villamosvonal és felüljáró

A 3-as villamos egy új felüljárón keresztül természetesen kapcsolatot a Nagy Lajos király útja és a Béke tér között. A XIII. kerület önkormányzata erről kikérte a lakosság véleményét is. (portfolio.hu, 2016. szeptember 21.)

### 2014: Múzeumi negyed

Horváth Csaba: a Városligetbe „tervezett múzeumi negyednek /.../ akadna jobb hely is, például a szintén zuglói Rákosrendező.” (MTI, 2014. április 23.)

### 2014: Metróvégállomás

Vitézy Dávid, a Budapesti Közlekedési Központ vezérigazgatója: „Az 1-es metró (kisföldalatti) a belvárosban továbbjönne a Vigadóig, a túlsó végállomása pedig Rákosrendező pályaudvaron lenne.” (MTI, 2014. november 25.)

### 2017: Legyen ott Legoland!

Karácsony Gergely polgármester a zuglói Rákosrendezőt ajánlja egy új Legoland helyszínül a családi szórakoztatóparkok üzemeltetését végző cégnek. (24.hu, 2017. március 2.)

A kisfilm a QR-kód leolvasásával tekinthető meg:





# Kincses állomásaink

Pompás virágok, féltve őrzött vasúti ereklyék, kézműves ékességek

**Szeptemberben hirdetett eredményt az állomások és megállóhelyek közötti háziverseny, „A legrendezettebb vasútállomás 2018” országos bírálóbizottsága. A második körbe jutott tizennyolc állomás kora őszi bejárásán a zsűri szemlészett, keresett-kutatott, és olyat látott, hogy azon maga is meglepődött. Vagyis inkább megilletődött.**

Nehéz dolog a zsűrizés, különösen nehéz az almát a körtével összehasonlítani, és eldönteni: miért jobb az egyik a másiknál. Márpedig a versenykiírás pont ilyen helyzetet eredményezett. A legrendezettebb vasútállomás címéért bármely felújított vagy fel nem újított vasútállomás és megállóhely indulhatott, ha személyzete úgy gondolta, érdemes megmérgettenie szűkebb munkahelyi környezetét, az utasforgalmi tereket és az adott helyre jellemző sajátosságokat, érdekességeket.

A felhívásra 45 állomás jelentkezett, ami szép szám, ha azt nézzük, hogy állomások közötti csinosítási versenyre utoljára a '70-es években volt példa (lásd keretes írásunkat – a szerk.). A megmérgettetés hírére sokan talán úgy gondolhatták, hogy a szemlészés csak a hiányosságok kipécézésére irányul, esetleg maguk sem hittek abban, hogy munkájuk és gondoskodásuk mások szemében is érték, ezért inkább a távolmaradást választották.

Tény, hogy a bírálóbizottságok akkurátusan vizsgálták a tisztaságot, a műszaki és a zöldterületek karbantartottságát, a növények ápoltságát, a tárolt anyagok rendezettségét, és belestek a szolgálati helyiségekbe, valamint az utasok számára fenntartott melléképületekbe is. De a győzelemhez nem csak a pontokban mérhető „megfelelőség” vezetett. A lényeg ugyanis nem az állomások műszaki állapotának összehasonlításában volt, hanem valami egészen másban. Olyan dologban, amit csak közelről, a látszat mögötti okokat kutatva vehetünk észre.

A második forduló bejárásán három állomás is elérte a maximális 90 pontot. Az erős mezőnyben Ófehértó mellett Pocsaj-Esztár és Zalaszentiván is hibapont nélkül hozta a legszebb formáját, ezért a bírálók „célfotóelemzéssel” választották ki a győztest. A zsűri végül az alapján hozta meg a döntést, hogy az állomások személyzete – mint közösség – mit tesz a vasúti környezet szépítéséért és barátságossá tételéért.

A győztes ófehértói állomás dolgozói minden lehetőséget megragadtak arra, hogy az utasok számára otthonossá te-

gyék az állomást. A helyi kollégák szabadnapjaikon – saját szakipari kivitelezésben – olyan maradandó értékeket hoztak létre, amelyek nagyban javítják a településen élők és az utasok komfortérzetét. A szépen karbantartott zöldterület és a saját beszerzésű évelő növényekkel is tarkított virágágyások, a színesre festett padok, peronok, virágtartók és épületoszlopok mellett az állomás dolgozói azzal is igyekeztek az utazóközönség kedvében járni, hogy a régi, nehezen használható biciklitároló



Tiszaújváros és Biharkeresztes



helyett a MÁV által biztosított anyagokból újat építettek, valamint a felvételi épület és az utasvécé közötti hétméteres szakaszon járdát alakítottak ki. Az ófehértói vasutasok azzal is hozzájárultak a településképvé javításához, hogy az állomás előtti, szilárd burkolat nélküli úton körforgalom kialakítását kezdeményezték az önkormányzatnál, majd annak megépítését és virágosítását kétkézi munkájukkal is segítették. Az utasforgalmi terek tisztán tartása mellett az állomási személyzet naponta felsepri a vágányközöket is, ami nemcsak rendezettséget mutat, de hatékony a gyomok ellen is.

Az ófehértóiak elvitték a pálmát, de a többi résztvevő is minden tőle telhetőleg megtesz, hogy állomása – és ezen keresztül a MÁV – jó benyomást keltsen az

utasokban. Ha csak a pályázaton induló állomások patyolattiszta váróterméit, gondozott növényeit és pompás virágait, vagy éppen Pocsaj-Esztár faragott kopjafáját és az állomásokon fellelhető más, kézzel alkotott ékességeket, a vitrinekben féltve őrzött vasúti ereklyéket vagy a nógrádkövesdi állomáson minden évben fehérre festett szobrot nézzük, észrevesszük a bennük rejlő értékeket. Az odafigyelést, a gondoskodást és a törődést, amelyek mind az elhivatottságból fakadnak. Igen, a hivatásszeretet az, ami – verseny ide vagy oda – az igazi kincs.

Haraszi Katalin  
Fotó: MÁV Zrt.



# VILÁG PROLETÁRJAI EGYESÜLJETEK!

# SZOCIALISTA VASÚTÉRT

A VASÚTI FŐOSZTÁLY ÉS A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK HETILAPJA

## Volt egyszer egy rendszerhiba – anno 1955

Az 1950–70-es években módi volt az állomástisztasági mozgalom- és versenyszervezés. E vasutas „hagyomány” történetének kutatása során egy 1955-ből származó érdekességre bukkantunk.

Történt, hogy a budapesti Keleti pályaudvar üzembizottsága az augusztus 14-i Vasutasnap tiszteletére tisztasági versenyre hívta ki a Nyugati és a Déli pályaudvart. Az augusztus 4-én elindított kihívásról a budapesti területi igazgatóság csak augusztus 9-én értesült, ezért nagy sietve kivonult szemlézni a három pályaudvarra. A szemlére kilátogató igazgató döbbenten tapasztalta, hogy a Nyugati pályaudvart nem értesítették a versenyről. Emiatt az ötletgazdához, a Keleti üzembizottsági elnökéhez fordult, akit tájékoztatott az értesítés elmaradásáról, valamint arról, hogy a versenyben maradt két pályaudvar között nem egyenlők a feltételek: „Bp. déli-pu előnyösebb helyzetben van, s így a ver-

seny nem hozza meg a kívánt eredményt”. A üzembizottsági elnök gondoskodott a verseny meghosszabbításáról, de a Nyugati így sem tudott részt venni a megmérettetésen.

Az ügyirat tanúsága szerint a versenyben maradt két pályaudvar között azért nem álltak fent az egyenlő feltételek, mert a Délben – a közelgő vasutas ünnep tiszteletére – szépítési munkát végeztek, a Keletiben pedig éppen akkor jelentős renoválás volt folyamatban. Igen-igen, jól olvasta, kedves Olvasó: a verseny idején komoly építési munkálatok folytak a Keletiben, ez az aprócska körülmény azonban elkerülte a versenyt kitaláló helyi üzemi tanács figyelmét!

Az ügyirat ezt követően pontokba szedetten rója fel a kihívó üzembizottság szervezési hibáit, amelyeken az a történetbeli csavar sem tudott szépíteni, hogy

később kiderült: a Nyugati pályaudvar is megkapta a versenykihívást, de az akkor folyó élüzem ünnepek, valamint a vasutasnap jutalmazások megszervezése és végrehajtása miatt a küldeményt valahová „elkönyvelték”. Így történt, hogy a legtisztább állomás címét végül egyik állomás sem nyerte el.

S hogy még egy érdekességet hozzátegyünk: az ügyirat tulajdonképpen a fiasco kivizsgálása során keletkezett feljegyzéseket tartalmazza. A vizsgálat pedig azért indult, mert a Szocialista Vasútért – A Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezete hetilapjának levelezési rovatvezetője dörgedelmes hangú levélben követelte a vizsgálatot, hogy kiderüljön, „hol történt mulasztás és kit terhel felelősség azért, hogy a dolgozók jó kezdeményezését így hagyták semmibe veszni.”

Forrás: MÁV SZK Archivum

# „Nagy fegyvertény, hogy ismét van magyar vasútijármű-gyártás”



Fotó: Vető Dániel/MÁV-START Zrt.

**Merre tart ma a vasútijármű-gyártás Európában? Hol foglal ebben helyet a magyar járműipar? Mennyire álljuk a versenyt ezen a téren a lengyelekkel vagy a szlovákokkal? Meddig lehet feltartóztatni a kínaiakat? Ezeket a kérdéseket vitattuk meg egy asztalnál Dunai Zoltánnal, a Stadler Trains Magyarország Kft. ügyvezető igazgatójával, valamint Csépe Andrással, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatójával.**

**Milyen volt Berlinben az idei InnoTrans? Melyik cég standjánál időztek el hosszabban?**

**Dunai Zoltán:** A konkurensekhez illik benézni, s illik megkérdezni: hogy vannak, mivel foglalkoznak, milyen kihívások érdeklik őket mostanában. Én is felkerestem a magyar kiállítókat, a MÁV-START-ot említeném első helyen,

de a Ganz Motor Kft. standjánál is megálltam beszélgetni, véleményt cserélni. Az InnoTranson egyébként talán a Stadler volt a legnagyobb kiállító: hét járművet vittünk Berlinbe. Visszatérő résztvevőként azt tapasztalom, hogy rendezvényről rendezvényre 15-20 százalékkal nő a kiállítók és a látogatók száma.

**Csépe András:** Szakmai szempontból ismét nagy élmény volt az InnoTrans. A MÁV-START immár negyedszer vett részt az eseményen, az utóbbi három alkalommal mindig kiállított egy-egy járművet a vasúttársaság. Négy éve az IC+ kocsik prototípusát, két éve az FMK-008-as síndiagnosztikai mérővonatot, most pedig az IC+ kocsik sorozatgyártásának első darabját mutattuk be a nagyközönségnek. Nem csak az udvariasság beszél belőlem, amikor azt mondom: nagy kíváncsisággal néztük meg a Stad-

ler kiállított KISS emeletes motorvonatát, ugyanis nagyon várjuk már ennek az esztétikus és professzionális járműnek a megjelenését a hazai síneken.

**Mi volt a benyomásuk Berlinben? Egyes szakújságírók szerint szédítő iramban fejlődik a vasúti technológia, s húz el mellettünk Európa és a világ. De vajon mi, magyarok hol tartunk most a többiekhez képest?**

**Cs.A.:** Azt tapasztaltuk, hogy meglehetősen szegényes volt a felhozatal a MÁV-START személyszállító járművéhez hasonló hagyományos, négytengelyes gyorsvonati interciti kocsikból. De engedjen meg egy megjegyzést: én is beszélgettem Berlinben – épp az IC+ kocsinkban – egy magát szakújságírónak tartó személlyel, aki az égvilágon semmi mással nem foglalkozott, mint hogy mi-

nél több hibát találjon a járművünkben. Csak mosolyogni tudtam rajta, mert nyilvánvaló: ha a MÁV-START járműfejlesztéséről beszélünk, egy pillanatra sem hagyhatjuk figyelmen kívül a tőkeszegénységünket, az innováció terén való lemaradásunkat. Viszont éppen ebből kifolyólag még a járműgyártás beindítása előtt alaposan át kellett gondolnunk, melyik az a terület, ahol labdába rúghatunk. Motorvonatok vagy mozdonyok kifejlesztésében és gyártásában teljesen esélytelen lett volna maradandót alkotnunk, mivel ezeknek hatalmas a tőkeigénye. Az első lépéseket megtettük, a vasúti személykocsi sorozatgyártását beindítottuk; magától értetődő, hogy a jövőben folyamatosan fejlesztenünk kell a gyártástechnológiánkat. Ezért is vitünk ki Berlinbe konstrukciós és műszaki szakértőket, hogy tájékozzanak a fejlesztés és a továbblépés lehetséges irányait.

**D.Z.:** Sokat lehetne vitatkozni azon, hogy a fejlett nyugat-európai országok járműipara hol tart ma a magyarhoz képest, és sok mindent lehetne mérlesezni ebből a szempontból. Azt azonban le kell szögezni: nagy fegyvertény, hogy több évtizednyi kihagyás után végre ismét van Magyarországon vasútjármű-gyártás. Hazánkkal ellentétben a konkurenciának számító közép-európai államokban töretlen maradhatott a fejlődés, így náluk kevésbé jelent gondot az utánpótlás a mérnök- vagy a szakképzés terén. Magyarországon a fiatalok azért nem választották ezeket a szakmákat, mert a képzés után egyszerűen nem tudtak hol elhelyezkedni. Nagyon meg kell becsülnünk tehát mindazt, amit eddig el tudtunk érni a magyar járműgyártás terén. A további fejlődésnek egyetlen valós gátja van: a szakképzett munkaerő hiánya. Ennek is két oka van. Az egyik a nagymértékű kivándorlásban, a másik az erőteljesen növekvő magyar gazdaság javuló munkaerő-felszívó képességében keresendő. Gondolom, ezt nem csak mi érezzük, hanem a MÁV-START is. Évek óta gondolkodunk azon, hogy a komponensgyártástól el kellene jutni a komplett járműgyártásig – létrehozva az ehhez szükséges mérnökkapacitást is –, de ezt még nem tudtunk megcélni.

**A most fuzionáló Alstom és Siemens, vagy a Bombardier mellett milyen lehetőségei vannak Európában a Stadlernek? Sokak szerint a helyzet a svájci cégnek kedvez, mivel a nagyok még sokáig el lesznek foglalva belső szervezeteik átalakításával, így a piaci igényekre gyorsabban reagáló Stadler jó esélyekkel szerepelhet a kisebb tendereken.**

**D.Z.:** A két óriásvállalat fúziója több évig is eltarthat, s ez piaci réseseket nyit meg számunkra. Jónak látom ezeket a lehetőségeket, mert már nemcsak a városi, elővárosi és regionális közlekedési szegmensben, hanem egyre inkább a távolsági és a nagy sebességű vasúti közlekedésben is piacokat tudunk szerezni. Nehéz megjósolni, mi lesz a végkimenetele a fúciónak, s hogy milyen hatással lesz majd az európai piacra. Azt valloim, hogy mindig a következő lépést kell jól megtenni.

**A két legnagyobb európai vasúti gyártó közösen próbálja felvenni a versenyt a kínai konkurenciával szemben. Mit gondolnak a kínai tőke európai megjelenéséről?**

**Cs.A.:** Szerencsés vagyok, mert már jártam Kínában, és részt vehettem egy gyárlátogatáson is. A kínaiak tényleg hihetetlen kapacitásokkal rendelkeznek, az azonban jól látható, hogy az Európai Unió igyekszik ellenállni a terjeszkedésüknek. Hiába voltak az ázsiai országnak cégfelvásárlási szándékai a régióban, ezek egyelőre mind megghiúsultak. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az európai nemzeti vasúttársaságok igényeihez az uniós cégek tudnak igazán rugalmasan alkalmazkodni. Európa pedig igyekszik védeni a belső piacát. Igen látványos például, hogy a német Siemens – amely szintén jelentős gyártási kapacitással rendelkezik – rendszeresen kap nagy megrendeléseket az osztrák és a német vasúttársaságoktól. Ebből persze az is kikövetkeztethető,

hogy a német és az osztrák vasút komolyan gondolja a személyszállítás jövőjét, és terjeszkedést tervez. Azt gondolom, hogy bár sokat javult a kínai termékek minősége, de vasútbiztonság szempontjából akkor lehetünk nyugodtak, ha európai mérnökök munkája szavatolja utasaink biztonságát.

**D.Z.:** Egyetértek, de úgy látom, hogy nem lehet sokáig ellenállni a kínaiak

## A berlini InnoTrans és az IC+ kocsik számokban

A nemzetközi közlekedési szakvásáron **61 országból 3062 kiállító** vett részt, a MÁV-START az immár sorozatgyártásban készülő IC+ kocsit mutatta be a rendezvényen. A multifunkcionális járműben a kerekesszékes utasoknak emelőszerkezetet, az utastérben biztonságos utazást biztosító **három helyet** és mosdót alakítottak ki, ami az alacsony padlós járműveknél sztenderd szolgáltatás, de az IC-kocsikban még nem – nyilatkozta a vasúttársaság vezérigazgatója az MTI-nek. Csépe András hozzátette: a multifunkcionális kocsik újdonsága, hogy **nyolc kerékpár** szállítására is alkalmas, az utastér **47 ülőhelyéből pedig 10 családbarát**. Ez azt jelenti, hogy **két darab ötszemélyes** részt alakítottak ki, amelyek a kisgyerekekkel utazóknak komfortosabb utazást biztosítanak.

Az IC+ multifunkcionális kocsiból idén **10 darabot** készítenek, ezek egy része belföldi, másik része nemzetközi forgalomban közlekedik majd. A belföldi forgalom számára további **30 darab** IC+ járművet, 2020 elejétől pedig **35 darab** első osztályú kocsit gyártanak. Utóbbiak újdonsága, hogy visszatér a büfészolgáltatás, továbbá elhelyeznek a járműben két businessfülkét egyenként **négy kényelmes** üléssel, valamint kialakítanak **két darab hatszemélyes** fülkét, amelyekben teljes csendet biztosítanak az utazáshoz. A 2019-es menetrendváltáskor a **160 km/h-s** pályafelújítások lehetőségeit kihasználva „gyorsítanak” – mondta a vezérigazgató. Az IC+ szolgáltatást nyújtó vonatok minden második órában közlekednek majd, a szerelvényekbe az új gyártású, első és másodosztályú IC+ kocsikat állítják be. E járatok jobb menetidőt biztosítanak, a hagyományos IC-khez képest ugyanis kevesebb helyen fognak megállni. Csépe András megjegyezte: a MÁV-START IC+ járműcsaládjából hiányzik a vezérlőkocsi. Ennek tervezését jövő év elején kezdik, a prototípust várhatóan **három-négy év múlva** mutatják be.

(Forrás: MTI)



Fotó: Nyers Péter/MÁV-START Zrt.



Fotó: Vető Dániel/MÁV-START Zrt.

## „Akkor lehetünk nyugodtak, ha európai mérnökök munkája szavatolja az utasok biztonságát.”

térnyerésének. Európai referenciák hiányára hivatkozva csak ideig-óráig lehet őket távol tartani a komolyabb európai közbeszerzésektől és az uniós piacától. Nyilvánvalóan ennek az lesz a vége, hogy a kínai cégek európai gyárat fognak fölvasárolni. Ezt viszonylag könnyen megtehetik, mert az unióban átláthatók a játékszabályok. Ugyanez Kínáról aligha mondható el. Mivel szándékukban áll megvetni a lábukat az EU piacán, és ehhez elegendő tőkéjük is van, az európai gyártók nem tehetnek mást, mint hogy ezt a kegyelmi időszakot saját piaci pozíciójuk megerősítésére használják fel.

### Az InnoTrancon milyen volt a kínaiak standja?

**Cs.A.:** Nagy erővel vonultak fel, mint általában. Pedig nyolc-tíz éve, amikor először jártam a berlini kiállításon, kínaiakat még csak fényképezni láttam.

**D.Z.:** Most is óriási standdal voltak jelen, bár azt nem a biztonsági előírásoknak megfelelően építették meg, így a szervezők – talán tűzvédelmi okok miatt – nem engedélyezték az egész emelet használatát.

**A Stadler a Greater Anglia számára készülő FLIRT-öt, valamint az előbb említett, a svéd Transitio megrendelésére készített emeletes KISS motorvonatot mutatta be. A kiállított járművek miben különböznek az itthon közlekedő FLIRT-öktől, illetve a váci és a ceglédi vonalra szánt KISS-ektől?**

**D.Z.:** A svédek által megrendelt KISS-ek kisebb kapacitásúak, a Magyarországon megjelenők másfélszer nagyobbak,

hatrészesek lesznek. Az új generációs FLIRT-ünkkel pedig már most is lehet találkozni, a GYSEV ugyanis tíz darabot vásárolt belőle. Remélem, hogy a MÁV-START is követi majd a példát. Egyébként az angol piacra készülő FLIRT-ök különlegessége, hogy bimodálisak. Nagy-Britanniában rengeteg nem villamosított vonalszakasz található; ahol van felsővezeték-rendszer, ott elektromos árammal megy a jármű, ahol nincs, ott átvált dízel üzemmódra.

**Cs.A.:** Hasonlóra nekünk is nagy szükségünk lenne, hiszen a több mint 7000 kilométeres pályahálózat alig harmada villamosított. A hibrid megoldású járművek így óriási előnyöket jelentenek a vasúttársaságnak. Biztos vagyok benne, hogy Angliához hasonlóan nálunk is ez lesz majd az irány a járműbeszerzésben, miután korszerű motorvonatokkal, FLIRT-ökkel és KISS-ekkel „lefedtük” Budapest elővárosát Győrtől Egerig, Veszprémtől Szolnokig.

**Kérdés, tudja-e tartani a menetrendet a Stadler. Korábban a cég azt ígérte a Közlekedésvilágnak, hogy 2019 augusztusában átadják az első szerelvényt, így már februárban-márciusban elindulhat itthon az engedélyezési eljárás.**

**D.Z.:** Remélhetőleg tudjuk tartani az ütemezést. A jármű fizikai előállítása kevésbé okoz gondot, az engedélyeztetés folyamata viszont kiszámíthatatlan. Problémát jelenthet, hogy jövőre már az ERA, az Európai Vasúti Ügynökség fog engedélyező hatóságként eljárni.

**És hol tartanak a tram-train gyártásával? A szeged.hu máris látni vélte a járművet a kiállításon.**

**D.Z.:** Érthető a várakozás, mert egy ez különleges jármű lesz a magyar közlekedés történetében. Egyszerre kell megfelelnie a városi villamosokra és a vasúti járművekre vonatkozó hatósági előírásoknak. Hogy egy példát említsek: mást jelent az alacsony padló a városi, és megint mást a vasúti közlekedésben. Ugyanakkor mindkét esetben alapköve-

telmény az akadálymentesség. Rengeteg műszaki kérdés vár még megoldásra. Nem véletlen, hogy hosszabb szállítási határidőt, 37 hónapot szabott nekünk a MÁV-START. Talán a következő InnoTrancon már be tudjuk mutatni a tram-traint.

### Az IC+ kocsinak milyen volt a fogadtatása Berlinben?

**Cs.A.:** Mint minden bemutatott vasúti járműre, az IC+ kocsi is szinte lehetetlen volt feljutni az első napokban a hatalmas érdeklődés következtében – örömmel tapasztaltuk, hogy a járművünk előtt sorban álltak a látogatók. A szakma nagyon ki van éhezve az újdonságokra. Ez a kiállítás – túl azon, hogy a tájékozódást és a tanulást szolgálja – remek lehetőséget kínál az üzletkötésekre is. Komoly felkéréseket kaptunk, hogy vegyünk részt például dán vagy holland tendereken. Gyártókapacitásunkkal ugyanis olyan szektorális igényt tudnánk kiszolgálni, amellyel a nagy konszernek nem foglalkoznak, mert nekik ez már nem éri meg. Azt tapasztalni, hogy egész Európában nagyobb sebességre kapcsolt a vasúti fejlesztés: egyre erősebb a mobilitás iránti vágy, s ahogy emelkedik a sebesség a kötöttpályás közlekedésben, úgy választják egyre többen a vasutat a légi közlekedés helyett, mert nem lehet a végtelenségig bővíteni a közúthálózatot. Ettől függetlenül irdatlan a lemaradásunk Nyugat-Európához képest.

**D.Z.:** Nemcsak a közutak teltek meg, az európai légtér is rettenetesen zsúfolt. Elég, ha a mobiltelefonunkon megnyitjuk a Plane Finder alkalmazást, máris láthatjuk: rengeteg a repülőgép felettünk.

**A hagyományos vasúti személykocsigyártók közül a lengyelekkel és a szlovákokkal mennyire tudjuk állni a versenyt?**

**Cs.A.:** A szlovákok mostanában nem hajtottak végre fejlesztéseket a ruttikai gyárukban, ezért nekik most nincs TSI-konform, azaz a nemzetközi átjárhatósági műszaki előírásoknak megfelelő járművük. Bár meg kell hagyni: ügyesen

# „A kínaiakat csak ideig- óráig lehet távol tartani a komolyabb közbeszerzésektől és az unió piacától.”

építenek vasúti kocsikat, amelyek általában kísértetiesen hasonlítanak valamely nagy nyugat-európai gyártó termékére. A lengyeleknél is hasonló a helyzet: fölvetődött, hogy a poznańi gyár beszállíthatna nekünk, de nincs TSI-kompatibilis forgóvázuk. A járműgyártásnak egyébként folyamatosan nőnek a költségei: az újabb és újabb európai előírások exponenciálisan drágítják a végterméket, közben mindenki csodálkozik egy-egy tender után azon, hogy miért ilyen borzasztóan drágák a vasúti járművek. Nem beszélve arról, hogy rendkívül magas kockázatot kell viselnie annak, aki vasúti személykocsit gyárt: egyetlen apró hiba hatalmas károkhhoz vezethet emberéletben és anyagiakban egyaránt.

## Ezzel magyarázható a magas árrés is?

**D.Z.:** Attól függ, mit értünk árrés alatt. Ha az üzemi eredményt – ami magában foglalja az anyagi, a személyi, illetve az egyéb jellegű kiadásokat –, akkor egy komplett járművön jó esetben 3-5 százalékot lehet realizálni. Ha sikerül az értékesítés mellé szervizjellegű szerződést is kötni, akkor 10-15, ha a szerződés az alkatrész-utánpótlásra is kiterjed, akkor 30 százalék is elérhető. Ha az árrést szűken értelmezzük, azaz csak az anyagbeszerzés és az eladási ár közötti különbséget nézzük, és mással nem számolunk, akkor ez valóban lehet 40-50 százalék is. Miközben azt pletykálják, hogy a piacon szép számmal kötnek olyan szerződések is, amelyek gyakorlatilag veszteséget jelentenek a gyártónak.

## A MÁV-START egyedülálló, ha azt vesszük, hogy személyszállító közszolgáltatóként saját járműgyártó kapacitással is rendelkezik. Kapott erre vonatkozó kérdéseket Berlinben?

**Cs.A.:** Ezen leginkább a hollandok értetlenkedtek, de megjegyzem: ez egyáltalán nem szerencsés állapot. Állami tulajdonban lévő, közszolgáltató vállalként ugyanis közbeszerzési kötelezettség alatt állunk.

## Azért, mert míg egy piaci alapon dolgozó cég saját belátása szerint vá-

laszthatja ki a beszállítóját, addig egy közszolgáltató társaságnak még erre is pályázatot kell kiírnia?

**Cs.A.:** Nem csak ez okoz nehézséget. Ha a piacra gyártanánk, akkor a vevők extra igényeit, elvárásait nem tudnánk kezelni a közbeszerzési kényszer keretei között. A közbeszerzési eljárásokban az ajánlattevők pedig nemcsak a folyamat lassítására, de akár a megakasztására is képesek. Ráadásul a dokumentációs köztötségekkel sem tud mindenki megbirkózni. Az idei gyártási tervünkben húsz kocsi elkészítésével számoltunk, de csak tízet tudunk teljesíteni, mert az egyik német beszállító partnerünk nem nyújtotta be időben az ajánlatát. Így nem tudtuk lefolytatni a szükséges eljárást.

**D.Z.:** Ez természetes, ha azt vesszük, hogy 25-30 év kimaradt a magyar vasúti jármű-gyártásban. Hiszen ez a kiesés nemcsak a gyártókat, hanem a hazai alkatrész-beszállítókat is egyformán sújtotta. Ennél fogva alig találni magyar beszállítót. A vasúti jármű-gyártás helyzete viszont korántsem egyedi: elég, ha felidézünk a hazai buszgyártás felélesztésére, fejlesztésére tett erőfeszítéseket. Ott is ugyanezek a problémák: nincs elegendő munkaerő, hiányoznak a mérnökök, nincsenek megfelelő kis- és középvállalkozások, a meglévő beszállítók túlterheltek, ezért késnek, az élelme-sebbek pedig kereskedőként beállnak a gyártók és a megrendelők közé. Azt kell mondanom, a gondokhoz képest a vasúti jármű-gyártás ügye egész jól áll.

## Mostanában arról szólnak a hírek, hogy az egyiptomi állami vasúttársaság egymilliárd eurós megrendelést adott 1300 kocsi legyártására a Transmashholding vezette orosz-magyar konzorciumnak. A Stadler Trains Magyarország ügyvezető igazgatójaként, illetve volt kairói kereskedelmi attaséként mit szól a hírhez?

**D.Z.:** Sok sikert és sok szerencsét kívánok a konzorciumnak. Egyiptom nehéz piac nehéz üzemeltetési körülményekkel, a járművek fokozott igénybevételével, embert próbáló éghajlaton.

**Cs.A.:** A MÁV-START-nak is jól jönne,



ha egymilliárd eurót járműbeszerzésre költhetne. Ha Egyiptomhoz hasonlóan a magyar kormány is ennyi pénzt áldozna erre a célra, akkor ebből akár az egész járműgyártási iparágat fel lehetne építeni, illetve felfuttatni, amely akkor már minden elemében hazai lenne.

## Tegyük fel, hogy 2043-at írunk. Hyperlooppal vagy hidrogénüzemű járművekkel fogunk közlekedni Európában?

**D.Z.:** Tudom, hogy egyik pillanatról a másikra sok minden megváltozhat, s ami ma lehetetlen, az rövid időn belül valószínűvé válhat, de én mindkét járművet a fantázia világába sorolom. A Stadler a fejlesztéseivel az akkumulátoros járművek irányába megy.

**Cs.A.:** Álmodozni jó, a németek például gazdaságilag meg is engedhetnek maguknak ilyenféle kísérleteket, tudva azt, hogy egyetlen sikertelen próbálkozás sem haszontalan.

## Mit gondol: 25 év múlva a MÁV-START is ott fog tartani gyártóként, ahol ma a Stadler? Elvégre a svájci családi cég is kicsiben kezdte.

**Cs.A.:** Elég élénk a fantáziám, de ez még nem fordult meg a fejemben. Inkább abban bízom, hogy ha sokat dolgozunk, illetve ha határozottan kitarunk az elképzeléseink mellett, akkor talán nem fogják meggyilkolni a hazai vasúti jármű-gyártást az ellenlábasai. Ehhez az is kell, hogy a kormány támogatásokkal álljon mögé, a hazai kvv-k pedig észrevegyék az ebben rejlő hosszú távú üzleti lehetőségeket. Egyetlen hazai beszállító sem gondolhatja azt, hogy csak mert magyar, neki nem kell jó áron jó minőségű terméket előállítania.

Gyüre József







Fotók: K. M., Kóthy Zoltán, P. GY., Holchauer Béla, MÁV-START, innotrans.com

## Hónapokon belül újraindul a vasúti személyszállítás Zólyom és Ipolyság között

Januártól visszatérnek a személyvonatok a Zólyom és Ipolyság közötti vasúti pályaszakaszra. A hírt az ipolysági vasútállomáson jelentette be október elején a szlovák közlekedési miniszter, Érsek Árpád. A szlovák vasút már megtette a szükséges intézkedéseket, így a vonal 15 év után újból az utazókat fogja szolgálni. Első lépésként húsz vonat bevezet-

téséről van szó, amelyek elsősorban az iskolába és munkába ingázók igényeihez igazodva közlekednének hétköznapi szinten, egyelőre a Zólyom–Korpona és a Gyűgy–Ipolyság vonalon. A minisztérium folyamatosan értékeli majd az új szakasz kihasználtságát: amennyiben az utazóközönség részéről nő az érdeklődés, a járatokat bővíthetik, és a hétfé-

vonatközlekedést is bevezethetik. A Zólyom–Ipolyság vasútvonalon 2003-ban szűnt meg a személyforgalom, mivel ezen a szakaszon kevés utazó érdeklődött a vasúti közlekedés iránt. Az utóbbi 15 évben a vonalszakaszt csak a teherszállítás céljaira tartották fenn.

Forrás: bumm.sk

## Európaiakat kérdeztek a vasúthasználatról



úton, addig az 55 év felettieknek csupán 8 százaléka ül fel egy-egy szerelvényre hetente. A vasúthasználat a közösség országában és hazánkban is leginkább a szabadidős tevékenység része, míg munkába vagy iskolába járás céljából átlagosan a megkérdezettek kevesebb mint ötöde ül vonatra. Az uniós polgárok 59 százaléka elégedett a járatok pontosságával. Arányuk Portugáliában, Spanyolországban, Írországban, Ausztriában és Lettországban a legmagasabb (Magyarország esetében ez 49 százalék). A járatsűrűséggel való elégedettség tekintetében Ausztria, Hollandia, Dánia és az Egyesült Királyság vezet. A kocsik tisztaságával és műszaki állapotával az európaiak 56, a magyarok 35 százaléka elégedett.

Forrás: ec.europa.eu/publicopinion  
Fotó: MÁV-START Zrt.

Szeptemberben tette közzé az Európai Bizottság az Eurobarometer 2018. január-februári statisztikáit az uniós polgárok vasúthasználati szokásairól és a szolgáltatásokkal való elégedettségükről. Az EU lakosságának 13 százaléka legalább heti egy alkalommal közlekedik vonaton, azaz gyakori vasúthasználónak minősül. Ez az arány Ausztriában a legnagyobb (27%), utána jön Németország (22%) és Szlovákia (21%); hazánkban a

megkérdezettek 7 százaléka vesz igénybe heti rendszerességgel kötőpályás személyszállítási szolgáltatást. Az elővárosi személyszállítás a legnépszerűbb vasúti szolgáltatás az unióban: a vonatkozó 11 százaléka rendszeresen használja ezt a közlekedési formát (Magyarországon ez az adat 7 százalék). Az EU-ban a 15–24 éves korosztály számít a leggyakoribb vonatkozó: míg a fiatalok 30 százaléka viszonylag gyakran utazik vas-

# 13%

**legalább heti egy alkalommal közlekedik vonaton az EU lakosai közül**

## Újabb üzletet kötött az ABB és a Stadler

Az ABB több mint százmillió dollár értékben nyert el megbízásokat a svájci vasúti járműgyártó vállalatától, a Stadlertől. A rendelések alapján az ABB a legmodernebb technológiai színvonalú vontatási berendezéseket szállítja több mint 160 vonatszerelvényhez, amelyek Európa és az Egyesült Államok városi, elővárosi és távolsági vonalain közlekednek. Az ABB villamos motorvonatokhoz gyár-

tott vontatási technológiái könnyebbek és kompaktabb kivitelűek, mint a piacon elérhető más vontatási rendszerek. Ez a megoldás a felsővezetékéről kapott villamos energiát a vonat vontatómotorjaihoz szükséges feszültség- és frekvenciaszintre alakítja át, és tápellátást biztosít a szerelvény villamos rendszereinek. Az ABB vontatási rendszerei javítják a vonatszerelvények energiahatékony-

ságát és üzemi teljesítményét, kisebb helyigényűek, és növelik az utasok kényelmét – jelentette ki Sami Atiya, az ABB Robotika és Gyártásautomatizálás divíziójának vezetője. Az ABB most megrendelt vasúti alkalmazásait kiállították a világ első számú közlekedéstechnikai kiállításán, a Berlinben megrendezett InnoTranson is.

Forrás: ABB Magyarország



## 10 TELEPÜLÉS,

Nagyberezna, Malomrét, Eszeny, Feketeardó, Rakasz, Borzsava, Bustyaháza, Técső, Aknaszlatina és Kölcsény teherszállítást is lebonyolító vasútállomásra tenne lakatot az ukrán vasúttársaság.

## 13,4 MILLIÁRD EURÓT,

átszámítva 4355 milliárd forintot szán a vasúti infrastruktúra fejlesztésére a francia közlekedési minisztérium 2022-ig. A pályahálózat-működtető SNCF Réseau 35 milliárd eurós (11 375 milliárd forintnak megfelelő) adósságának átvállalásáért cserébe a francia állam azt kéri, hogy a vállalat tíz éven át évi 3,6 milliárd euró (1170 milliárd forint) értékben fejlessze gördülőállományát. Az elkövetkező négy esztendőben 2,6 milliárd eurós (845 milliárd forintnak megfelelő) összeget fordítanak a közepes méretű városok kulcsfontosságú vasúti csomópontjainak kapacitásnövelésére. Az összeg felét a központi költségvetés, a fennmaradó részt pedig az állami vasúttársaság és a regionális kormányzatok állnák.

## 14 DARAB

hidrogénmeghajtású vonatot szállít Alsó-Szászországnak az Alstom 2021-ig. A világ első hidrogén-üzemanyagcellás motorvonata szeptember 17-én állt forgalomba Németországban. A 140 km/h-s csúcsebességre képes jármű egy feltöltéssel akár 800 kilométert is meg tud tenni.

## 84,1 MILLIÓ EURÓVAL,

(átszámítva 27,3 milliárd forinttal) járul hozzá az Európai Regionális Fejlesztési Alap a lengyelországi Łódź és Dębica közötti 25-ös vasútvonal 100 kilométer hosszú szakaszának felújításához. Több állomást és megállóhelyet is korszerűsítettek, a munkálatok 2020-ban fejeződhetnek be.

## 135 ÉVE,

1883. október 4-én indult el az első luxusvonat a Párizst és Konstantinápolyt összekötő úton, vagyis az Orient expressz vonalán.

## Új vezérigazgató a cseheknél

Szeptember 11-én Miroslav Kupec okleveles gépészmérnök váltotta Pavel Krteket a Cseh Vasutak (České dráhy, ČD) vezérigazgatói székében. Kupec 1983-ban a Poldi Kladno nevű acélipari vállalatnál állt munkába, ahol 1985-ben üzemvezetővé léptették elő. 1990-től a ČKD gépgyártó vállalat egyik üzemének vezérigazgatójaként tevékenykedett, 1994-ben pedig az F. X. Meiller nevű németországi építőipari és hulladékkezelő vállalat cseh leánycégénél lett ügyvezető igazgató. 2001-től a pilseni Škoda Machine Toolnál elnöki és vezérigazgatói pozíciót töltött be, később az ostravai Škoda Vagonka élére került. 2009-ben indított saját, tanácsadással foglalkozó vállalkozást. Kupec 2013-ban került a ČD-csoporthoz, ahol a ČD Cargónál igazgatóként a járműkarbantartásért felelt. 2014-ben a társaság prágai járműszín-igazgatójává választották. Kupec két éve a ČD műszaki és járműkezelési ügyekért felelős igazgatósági tagja. Cseh vasúti szakértők szerint Miroslav Kupec legfőbb célkitűzése, hogy elérje a társaság közszolgáltatási szerződéseinek meghosszabbítását a 2019 utáni időszakra. (A Vasutas Magazin 2016 júniusában készített interjút a most távozó vezérigazgatóval. Pavel Krtek az európai vasúti beruhá-



zásokban megjelenő kínai tőke szerepéről, az utasok és a munkavállalók megtartásának lehetőségeiről fejtette ki a véleményét, de arról is beszélt, miként tudnák a közép-európaiak összehangolni a tevékenységüket, hogy képesek legyenek ellensúlyozni a francia és a német nemzeti vasúttársaságok befolyását.)

Forrás: CER, MÁV Zrt. NKI  
Fotó: zeleznicar.cd.cz

## Az üzleti életben folytatja Christian Kern



Végleg távozik az osztrák politikából Christian Kern. A volt kancellár a tavaly decemberi, jobboldali győzelmet hozó választások után kényszerült megválni posztjától; kormányfői megbízatása előtt mintegy hat éven át az osztrák állami vasúttársaságot vezette. Christian Kern az üzleti életben folytatja pályafutását, de lapunknak korábban kifejtette: a vasúttól soha nem fog tudni teljesen elszakadni.



# Az élet nem áll meg

**Szürke hétköznapi volt. Nyári reggel, a szokványos. A kecskeméti vasútállomás órája 7 óra 32 percet mutatott. Épp érkezett a Bz Lajosmizse felől. Az idős bácsi a felvételi épület előtti padon ült és köhögött. Egyre csűnyábban. Aztán elcsendesedett. Végigdől a barnára mázolt léceken, és nem mozdult. Az ő arca is szürke lett.**

„Infarktus. Iszonyú. Inkább nem nézek oda. Isten nyugosztalja.” Így is történhetett volna. A Bz fogadására váró Csábi Gábor viszont odanézett, és nem fordította el a tekintetét. Néhány pillanattal később már ott recsegett a valószerűtlen mondat a vonali tolatásvezető rádiójában: „Bea, szerintem ez a bácsi meghalt.” Szabó Beáta külső forgalmi szolgálattevő vidám, életigenlő nő. Nem az a típus, aki sokat mérlegel egy ilyen helyzetben. Kít érdekel, hogy mit gondolnak az emberek?! Néhány másodperccel később már a padnál térdepelt két fiatal lány – utasok – társaságában, és teli torokból kiabált: „Van itt valaki, aki tud újraéleszteni? Van itt orvos önök között?”

Volt. Épp jegyet vett, Budapestre szeretett volna utazni. A doktornő tudta, hogy mit kell tenni: szívmasszázs azonnal. Azt azonban nem tudta, hogy mi van a fal túloldalán, bent, az épületben. Egy defib-

rillátor, a DB Schenker Rail Hungária Kft. adományosa. Színes mozaikcsempés háttér előtt, egy zöld dobozban várta közel három éve, hogy egyszer szükség legyen rá. „Az állomáson és annak környezetében naponta több ezer ember fordul meg. Ha közülük csak egy személy életét is megmenti majd a készülék, a MÁV-csoport szerint már érdemes volt elhelyezni” – szövege annak idején a hivatalos sajtóközlemény. Érdemes volt.

Beáta a készülékért rohant, majd a padhoz visszatérve tovább segédkezett. Szó nélkül tette a dolgát. Sánta Béla forgalmi szolgálattevő ugyanígy cselekedett: szó nélkül vette át kolléganője feladatait, ment ki a peronra fogadni és indítani a vonatokat. Az élet nem állhatott meg – sem a padnál, sem a vágányokon. Nemsokára megérkezett a mentő, amit a lányok hívtak ki, és úgy háromnegyed óra múltán a bácsit kórházba szállították. Kész, vége. Mindenki mehet a dolgára. Ilyen egyszerű, nem igaz?

Persze, hogy nem. Beát nem hagyta nyugodni a dolog, egész nap nyomozott, telefonált, hogy megtudja: jól segítettek, eleget segítettek? Tényleg sikerült segíteni? Sikerült: a bácsi koszorúér-tágító műtéten esett át, állapota stabil – ez volt az utolsó információ

róla. És eszébe jutott az édesanyja is, aki négy éve szintén szívinfarktuson esett át. Gábort másképp érintették meg a történetek. Tolatásvezetőként szemtanúja volt tragikusabb eseteknek is, köztük olyanoknak, amelyben huszonéves fiatal volt az áldozat, nem egy nyolcvanon túli öregember... A halál itt van köztünk, az elmúlás bármikor utolérhet bennünket. Semmik vagyunk. Mulandók, mint egy falevél – mondja.

Igaza van. De ez nem jelenti azt, hogy ne lennének képesek nagy dolgokra. Beátát, Gábort és Bélát feletteseik még aznap kitüntetésre terjesztették fel. Hármójuk közül Bea és Gábor hivatalosan is hétköznapi hős lett. Béla nem, pedig az életmentéshez rá is ugyanúgy szükség volt, mint az orvosnőre, a két fiatal lányra, a mentősökre és a kórházi dolgozókra. S bár az emberi élet értékét nem lehet forintokban mérni, Beáta és Gábor is azt találta helyesnek, ha megosztja Bélával az elismeréssel járó pénzjutalmat. Csak úgy, egyszerűen, minden felhajtás nélkül. Mert az igazán emberi tettekhez nincs szükség színes rivaldafenyre – bőven elegendők a szürke hétköznapiak.

Szöveg és kép: Soós Botond

# „Szerелеmből dolgozom”

*A Baross Gábor-díjat azok a szakemberek vehetik át, akik a közlekedés érdekében végzett munkájuk során kiemelkedő, példamutató teljesítményt nyújtottak. Kollégánk, dr. Fenyves László négy évtizeden át tartó szakmai munkásságával érdemelte ki az elismerést, amelyet a 68. Vasutasnapon vehetett át.*

## Hogyan került a vasút büvökörébe?

Több mint ötven évvel ezelőtt, általános iskolásként sokat jártam a budai hegyekben, ahol gyakran találkoztam az úttörővasúttal. Megtetszett. Sőt, foglalkoztatni kezdett a gondolat, hogy miként lehetne minél közelebb kerülni ehhez a területhez – így lettem úttörővasutas. Gyakorlatilag Hűvösvölgyben kezdtem a vasutas pályafutásomat. Az általános iskola után természetszerűen a Rippl-Rónai utcai Vasútforgalmi Szakközépiskolában tanultam tovább, az érettségit követően pedig egyenes út vezetett a Budapesti Műszaki Egyetemre.

## Mi volt az erénye a szakközépiskolának, és mit tanult meg az egyetemen?

A vasútról már a középiskolában megtanultam mindazt, amit csak lehetett. Könnyen ment, mert olyan tanáraink voltak, akik évtizedes szakmai gyakorlattal bírtak, és át is tudták adni az ismereteiket. Ez nagy erénye volt a szakközépiskolának. Az egyetemen a mérnöki szemléletet sajátítottam el. Az öt év alatt folyamatosan az foglalkoztatott, hogy a vasút üzemeltetéséről és fejlesztéséről minél több ismeretet szerezzek. Kimondottan örültem annak, hogy a BME Közlekedésmérnöki Karán a hajózástól a repülésig, a közúti közlekedéstől a vasútiig széles körű ismereteket kaptunk. Ennek köszönhetően könnyen érvényesülhetett az, akinek voltak ambíciói.

## Öt év egyetemi tanulás után látott munkához, de közben tanult tovább, és egyetemi doktorátust is szerzett. Mi volt a célja?

Speciális érdeklődésem, a vasútüzemi folyamatok modellezése és azon keresztül a várható kapacitáskihasználás becslése vitt ebbe az irányba. Igyekeztem ezen a téren a lehető legtöbb tudást megszerezni.

## Tehát kisgyermekkorától egyenes út vezetett a vasúthoz?

Olyannyira, hogy tanulmányi szerződés is volt a MÁV-val, hiszen mindig is azt éreztem, hogy érdemes lesz idejönni. Negyven évvel ezelőtt Ferencvárosban kezdtem el a munkát. Nagy élmény volt, mert kiemelkedően jó kollégák közé kerültem. A főnököm, egyben az állomás főnöke az állami díjjal is kitüntetett Berendi Tibor volt. Az, hogy hozzá kerültem, nagy dicsőség volt.

## Negyven éve a vasút alkalmazottja. Soha nem akart a közlekedés más területén szerencsét próbálni?

Eszembe sem jutott más terület felé kacsingatni, mert a főnökeim többnyire olyan munkákat, feladatokat osztottak rám, amelyeket szívesen végeztem el.

## Mondana egy-két példát?

Ilyen volt például a folyamatos sebességszabályozás tesztelése Ferencváros-Keleti rendező pályaudvaron. Ez teljesen új technológiai módszer volt akkor a MÁV-nál. Nagy lehetőséget jelentett, hogy elsőként én elektronizálhattam a menetrendszerkesztést. Elmondhatom, hogy előremutató, új dolgokkal foglalkozhattam, irányító szerepem volt a sok ezer vasutas kolléga által kezelt árufuvarozási informatikai rendszer, a SZIR fejlesztésében. Azt gondolom, hogy az ezekben a fejlesztésekben elért eredményeket foglalja össze a Baross Gábor-díj.

## Volt kedvenc szakterülete?

A forgalomirányítás volt mindig is a kedvencem, az foglalkoztatott a legjobban.

## Egész pályája során azt csinálhatta, amit szeretett, amit érdekesnek talált?

Igen, zömében olyan feladatokat kaptam, amelyek szakmailag izgattak, és amelyekkel szívesen is foglalkoztam. Természetesen a negyven év alatt néhány kurzust ki kellett szolgálni, és néha meg is kellett alkudni. Ilyenkor tudomásul kellett venni, hogy a főnök dönt.

## Milyen gondolatokat ébresztett önben az elismerés?

Az első az volt, hogy értékelték a munkámat, a törekvéseimet, amelyekkel hozzájárultam a vasút működéséhez. Valljuk be, hogy ez ritkán fordul elő. Én azonban szerencsés helyzetben vagyok, mert a pályafutásom vége felé éppen olyan főnökeim vannak, akik engem javasoltak, és „ki is harcolták” nekem ezt az elismerést.



## Jól értem, hogy tervezi a nyugdíjba vonulást?

Tervezem, és azt látom sokak reakcióján, hogy nem hiszik el ezt, mert látják a változatlan tempómat. Csakhogy ezek a kollégák nem tudják, hogy e mögött a negyven esztendő mögött mekkora mennyiségű munka van. Én a mai napig a hivatásomnak élek, nem dolgozni járok, hanem a kihívások megoldását keresem. Így aztán nem ritkán többet vagyok a munkahelyemen, mint otthon. Én szerelemből dolgozom. Számomra a munka szemlélet és hozzáállás kérdése, amit nem lehet órákban mérni. És bizony elfárad az ember. Terveim szerint 2019 áprilisának végén, 64 évesen nyugdíjba megyek. A főnökeimmel a rendszeres munkáim nagyobb részét már áttekintettük – a továbbvivő kollégák kijelölésének gondolatával. Van még jó pár szakmai feladat, amelyre ugyancsak meg kell találni az utódot vagy az átmeneti megoldásokat, ideértve a húsz éven keresztül szerkesztett FORGALOM című szaklapot is, ugyanis „kívülről” nem lehet ezt a kiadványt készíteni.

## Milyen nyugdíjas szeretne lenni?

Aktív, aki a családjának és a kedvteléseinek él. A vasutat persze nem lehet elfelejteni. Ennek megfelelően unokáimmal majd folytatom a régen félretett vasútmodellezést, és síeléssel, túrázással, dzsesszkoncertekkel képzelem el a jövőt a mindennapok mellett.

Szöveg és kép: Gaál Péter

## Forgalombiztonsági vetélkedő a MÁV-HÉV-nél

Idén is megrendezték a MÁV-HÉV Zrt., illetve jogelődjeinek hagyományos forgalombiztonsági vetélkedőjét. A döntőben három kategóriában – forgalomirányító, forgalmi járművezető és járműfenntartási járművezető – versenyeztek a kollégák. A személyes megmérettetések mellett munkahelyi közösségek is versengtek egymással, így a legjobb forgalmi szolgálat és a legjobb járműműszaki szolgálat is átvehette kitüntetését.

A verseny ezúttal is az elméleti feladatok kitöltésével kezdődött, majd a versenyzőket forgalmi szolgálattevő és járművezető kategóriába osztották. A forgalmistáknak egy tolatási (körbejárási) feladatot kellett időre elvégezniük Cinkotán az LVII-es mozdonnyal és két pórekocsival. A járművezetőknek egy hibás szerelvényt kellett üzemképessé tenniük és elindítani a kocsiszínbén. Ezt követően Csömörön egy ügyességi feladatban kellett helytállniuk: a vonattal egy adott ponton kellett megállni úgy, hogy a járműből kiálló rúd minél közelebb legyen a kijelölt ponthoz.

A forgalomirányító kategória első helyét Gáspár Gábor (Csepel–Ráckeve)

szerezte meg, mögötte Herman Gábor (Szentendre), Sági Imre (Csepel–Ráckeve) és Rhédey Gábor (Gödöllő) végzett. A forgalmi járművezetők között Tóth Sándor (Gödöllő) bizonyult a legjobbnak; a képzeletbeli dobogó második fokára Balogh Zsolt (Csepel–Ráckeve), a harmadikra Szabó Zoltán (Csepel–Ráckeve) állhatott fel, a negyedik helyet pedig Rábel Krisztián (Szentendre) szerezte meg. A járműfenntartási járművezetőknél Szabó Csaba (Csepel–Ráckeve), Molnár Gyula (Szentendre), Molnár Gábor (Szentendre), Varga Csaba (Gödöllő) lett a végső sorrend. A legjobb forgalmi szolgálat díját Gödöllő, a legjobb járműműszaki szolgálatnak járó elismerést Szentendre csapata vehette át. Gratulálunk!

A MÁV-HÉV menedzsmentje elkötelezett az iránt, hogy a munkatársakat a versenyben elért helyezésekért kiemelten jutalmazza, ezért a résztvevők és a helyezést elért kollégák a korábbi évekhez képest magasabb díjazásban részesültek.

Szöveg és kép: MÁV-HÉV Zrt.



## Újabb fejlesztésre kapott megbízást a MÁV FKG

A MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavitó (FKG) Kft. a MÁV Zrt. felkérésére nyolc darab MFS-35 sorozatú, ágyazatkő szállítására, lerakódására és adagolására szolgáló vasúti munkagép gyártását kezdi meg a társaság jászkiséri központi gépészeti telephelyén. Amellett, hogy a beruházás a pályakarbantartás jelentős fejlesztése lesz, olyan innovatív tevékenység is, amely hozzájárul a gépészeti

üzletág magas szintű mérnöki tevékenységének (tervezés, új gépek gyártása) fenntartásához.

A jármű kiválóan beépíthető a különféle pályaeépítési feladatok kiszolgálására is, csökkentve az ilyen irányú feladatok elvégzésére bevonandó alvállalkozói hányadot, növelve ezzel a MÁV-csoport hatékony, gazdaságos működését.

Reméljük, hogy ezen beruházás folytatásaként – mintegy teljessé téve a pályakarbantartó gépek palettáját – rövid időn belül sikerül egy modern ágyazatrostáló gépet is beszereznie a MÁV-csoportnak. Ez a gépsor együttesen a vasúti fővonalak korszerű karbantartásának alapja lehet.

Szöveg és kép: MÁV FKG Kft.



# Ismét elindult a Pályakezdő Diplomás Program



Szeptember második hetében 54 fővel újra szabad jelzést kapott a Pályakezdő Diplomás Program. Az orientációs modul öt napja során a fiatalok együttműködés-fejlesztő tréningen, vasútszakmai helyszínbejáráson, interaktív tudásmegosztáson és vezetői kerekasztal-beszélgetéseken vehettek részt. A MÁV Zrt. utánpótlásprogramjának célja a friss diplomás pályakezdő szakemberek felvétele és hatékony integrálása a vasúttársaság szervezetébe, lojalitásuk erősítése, elkötelezettségük fenntartása, motivációjuk növelése. Az elmúlt tíz évben közel 350-en nyertek felvételt a Pályakezdő Diplomás Programba, közülük sokan ma már operatív szintű vezetői vagy szakértői munkakörben tevékenykednek.

A vállalat szervezetfejlesztési csapata célul tűzte ki, hogy hosszú távú szakmai kapcsolódásokat és egyben élményt biz-

tosítsion a résztvevők számára. A fiatalok a különböző feladatokon és gyakorlatokon keresztül megismerhették egymást, elmondhatták véleményüket a vasútról, megtapasztalhatták az együtt gondolkodás és a közös munka lehetőségeit. Csapatversenyekben is részt vehettek, amelyek során több kreatív és érdekes feladatot oldhattak meg. A menedzsmenttel közös kerekasztal-beszélgetésen azonnali párbeszédet indíthattak a vállalatok első számú vezetőivel, izelítőt kaphattak a szervezeti kultúrából, és meghallgathattak személyes karriertörténeteket is.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója közvetlen hangnemből, de komoly szándékkal köszöntötte a csapatot a program felső vezetői találkozásánál. Felhívta a figyelmet arra, hogy a vasúttársaság feladata a teljes magyar társadalom kiszolgálása. Mindenki, aki

fiatalként ehhez a vállalathoz kerül, egy patinás, de megújulással teli, feladatokban gazdag cég munkavállalói között kezdheti meg pályafutását – mondta a MÁV-csoport vezetője. *„A vasúti életpálya nem munka, hanem hivatás”* – tette hozzá.

A másfél éves program végén a résztvevők lehetőséget kapnak tapasztalataik, építő jellegű javaslataik és meglátásaik bemutatására a TALENT konferencián. Diplomás munkatársaink a későbbiekben különböző készségfejlesztő programokon vehetnek részt, amelyek célja az egyéni kompetenciák, illetve a munkavégzés során szükséges személyes hatékonyság fejlesztése.

*MÁV Zrt. Humánerőforrás  
Vezérigazgató-helyettes Szervezet*

*Fotó: Vető Dániel/MÁV-START Zrt.*

## Új elnök a Mozdonyvezetők Szakszervezeténél



Barsi Balázst (képünkön), a MÁV-START Budapest-Keleti telephelyének mozdonyvezetőjét választották meg a küldöttek a Mozdonyvezetők Szakszervezetének (MOSZ) új elnökévé a szeptember közepén megtartott 8. kongresszuson. Barsi Balázs pályafutását 1985 szeptemberében mozdony-

vezető gyakornokként kezdte a Keleti fűtőházban. 1988-ban tett mozdonyvezető vizsgát, majd a Budapest-Keleti Vontatási Főnökségre került. Közben vasútszakmai gyakorlati oktatói képeztést is szerzett. 1998-tól a Mozdonyvezetők Szakszervezetének tisztségviselője: először a helyi csoport tagja, majd 2010-től a MOSZ Budapest-Centrum területi vezetőjeként tevékenykedett. Jelenleg a Budapesti Területi és

Személyszállítási Vontatási Igazgatóság (TSZVI) üzemi tanácsának elnöke, a MÁV-START Központi Üzemi Tanácsának tagja. Barsi Balázs nő, három gyermek édesapja.

Az elnökválasztásra azért volt szükség az érdekvédelmi szervezetnél, mert Kiss László – aki húsz éven keresztül töltötte be a MOSZ elnöki tisztségét – nyugdíjba vonult.

# Személyi változások a MÁV-csoport vezetésében



Október 1-jétől Völgyesi Zsolt tölti be a MÁV Zrt. stratégiai vezérigazgató-helyettesi pozícióját. A szakember a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskolán végzett üzemmérnökként 1985-ben. A MÁV Kecskeméti Pályafenntartási Főnökségén 1991-ig dolgozott, majd a Strabag Hungária technológusa, építésvezetője volt 1995-ig. A Főber Rt.-nél 1998-ig a főmérnöki, a Nantucket Mérnöki Kft.-nél 2000-ig a műszaki igazgatói feladatokat látta el. Az ezredforduló után ismét a Főber kötelékében dolgozott projektvezetőként, projektigazgató-helyettesként számos autópálya építésénél, egészen 2006-ig. Pályafutása 2006 és 2009 között a Swietelsky Építő Kft. ügyvezető igazgatójaként folytatódott, és közben a marosvásárhelyi székhelyű Drumserv Rt. vezérigazgatói tisztségét is betöltötte. 2010 júniusában lett a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ főigazgatója, majd két év elteltével a MÁV FKG Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft. irányításával bízták meg, de a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium miniszteri főtanácsadójaként és a MÁV Zrt. felügyelőbizottságának elnökeként is találkozhatunk vele. Völgyesi Zsolt 2014-et követően a Magyar Közút Nonprofit Zrt. vezérigazgatói és a Swietelsky Vasúttechnika Kft. ügyvezetői feladatait látta el.

Szintén október 1-jétől a tulajdonosi jogokat gyakorló miniszter Pál Lászlót nevezte ki a Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt. vezérigazgatójává és igazgatóságának tagjává. A szakember 1986-tól dolgozott a MÁV Zrt.-nél, ahol több vezetői pozíciót is betöltött. Utolsó munkakörében a Stratégiai Vezérigazgató-helyettesi Szervezetet vezette, emellett irányítása alatt valósult meg a MÁV-HÉV Zrt. integrációja a MÁV-csoportba. Munkája elismeréséül 2009-ben a Vasút Szolgálatáért kitüntetés bronz fokozatát vehette át.



A vasúttársaság jogi igazgatói pozícióját október 1. óta dr. Nemeskéri-Kutlán Endre tölti be, aki párhuzamosan ellátja korábbi, munkajogi vezetői feladatait is. A jogász végzettségű, jogi szakvizsgával rendelkező szakember 2012 szeptember óta vezeti a MÁV Zrt. Humán erőforrás

Vezérigazgató-helyettes Szervezetének munkajogi részlegét. Dr. Nemeskéri-Kutlán Endre 18 éve dolgozik a vasúttársaságnál: 2000 és 2007 között jogi előadóként, jogtanácsosként és igazgatási osztályvezetőként dolgozott a Jogi Igazgatóságon, majd ezt követően HR-területen kiemelt humánpolitikai szakértőként is tevékenykedett. Munkajogi vezetőként feladatai közé tartozott a munkaügyi kapcsolatok körébe tartozó egyeztetések és megállapodások megkötésének szervezése, kiemelten a Kollektív Szerződés kezelése és karbantartása.



Október 15-től Vólentné Sárvári Piroska tölti be a MÁV Zrt. üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi pozícióját. A szakember 1986-ban a MÁV-nál kezdte pályafutását mint forgalmi szolgálattevő, majd dolgozott a vasútüzemvitellel összefüggő számos más munkakörben is. 1993-tól különböző vezetői beosztásokat töltött be: volt állomásfőnök, forgalmi csomóponti vezető, személyszállítási csomóponti vezető, forgalomfelügyeleti csoportvezető és működtetéstámogatási vezető. 2013-tól 2016-ig pályavasúti üzemeltetési főigazgatói és forgalmi üzemviteli igazgatói munkakörben tevékenykedett. A MÁV-tól való távozását követően tanácsadói, tréneri és mediátori tevékenységet végzett, de vasúti vizsgáit mindvégig megtartotta, szerepel a vasútszakmai oktatói névjegyzékben is. Vólentné Sárvári Piroska négy diplomával rendelkezik, korábbi tevékenységeiért több kitüntetésben részesült.

Völgyesi Zsolt stratégiai vezérigazgató-helyettes 2018. október 15-től Veszprémi László korábbi üzemeltetési vezérigazgató-helyettest kérte fel a MÁV Zrt. Stratégiai és Fejlesztési Főigazgatóságának vezetésére. Kiss-Becze Eszter korábbi stratégiai és fejlesztési főigazgató munkaviszonya a MÁV Zrt.-nél október 7-én megszűnt, pályafutását a Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt.-nél folytatja.

A MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóságát 2018. október 8-tól Loppert Dániel vezeti. Egyetemi tanulmányait Debrecenben kezdte történészként, 2008-ban az ELTE-n végzett. 2010-től 2017-ig a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. kommunikációs



vezetője volt. Nős, egy gyermek édesapja. Szabadidejében olvas, kocog, kedvenc sportja a futball. Morvai Katalin korábbi kommunikációs igazgató közös megegyezéssel távozik a társaságtól, pályafutását a MÁV-csoporton kívül folytatja.



A MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatói pozícióját 2018. szeptember 15-től Keresztes Péter tölti be. A közlekedésmérnök és okleveles közgazdász végzettségű szakember korábban a MÁV-HÉV Zrt. felügyelőbizottságának tagjaként, illetve az Innovációs és Technológiai Minisztériumban miniszteri tanácsadóként tevékenykedett. A vasúti közlekedéshez több szálon is kötődik: dolgozott a BKV Zrt.-nél, illetve a MÁV-HÉV Zrt. jogelődjeinél is, iskolásként pedig a Gyermekvasúton teljesített szolgálatot. Keresztes Péter 2018. szeptember 17-től Kazai Katalint bízta meg a társaság üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi feladatainak ellátásával. Kazai Katalin 2007-től dolgozott a MÁV-START Zrt.-nél különböző vezetői pozíciókban. Idén január 1-je óta a MÁV-HÉV Zrt. munkatársa, részt vett a társaság szolgáltatásainak – utastájékoztató, online járműkövetés, üzletszabályzat, menetrendi kínálat – fejlesztésében.



A MÁV-HÉV gazdasági vezérigazgató-helyettesi feladatait 2018. október 1-jétől Szabó Ágota látja el. A közgazdász végzettségű szakember korábban tőkepiaci területen, valamint az Állami Számvevőszéknél szerzett szakmai tapasztalatokat.

MÁV Zrt. Humán erőforrás Vezérigazgató-helyettes Szervezet; MÁV-HÉV Zrt.

Fotó: Fülöp Ildikó, MÁV Zrt., Soós Botond, archív, MÁV-HÉV



# Újranyitott a Déli pályaudvar



A budapesti Déli pályaudvar 2018. október 4-én megkezdett karbantartása október 17-én este ütemezés szerint befejeződött, így másnap hajnalban újraindulhatott a vonatközlekedés. A mostani első ütemben olyan munkálatokat végeztek el, amelyek jelentősen emelik a pályaudvar szolgáltatási színvonalát, javítják a vonatok menetrendszerűségét, és felére csökkenhet a közlekedést akadályozó műszaki üzemzavarok száma.

Az utasok kényelmének és biztonságának fokozása érdekében a szakemberek 2800 négyzetméteren újraaszfaltolták a botlásveszélyes peronszakaszokat, kijavították

a járófelületeket. A peronoknál 80 darab nagyobb fényerejű, kisebb fogyasztású lámpával modernizálták a térvilágítást, a korrózióvédelem miatt pedig újrafestették a 20 darab oszlopot. A vonatforgalom és a menetrend stabilitását szolgálja a mintegy 400 talpfa, illetve betonalj, összesen 3336 méternyi sín, valamint váltók és ágyazatok cseréje. Karbantartást végeztek a teljes felsővezeték-hálózaton a meghibásodások, szakadások megelőzése érdekében: az elhasználódott szigetelők, tartószerkezeti elemek, kábelek és sodronyok 30 százalékát kicserélték. Jelentős javítási munkákra került sor a váltó- és biztosítóberendezések alkatrészein (állítódob, vonóvezeték,

vonóvezeték-csatorna stb.) a váltóállítási hibák és üzemzavarok, valamint az ezekből eredő késések megelőzése érdekében.

Két helyen, a Kuny Domokos utcánál és a Győri út mellett több mint 140 köbméternyi támfalat erősítenek meg és építenek újjá. Az üzemi területen belül a vasutas munkavállalók biztonságos közlekedése érdekében a sínek közötti gyalogosátjárókat korszerű, gumieleemes felületűre építették át. Egyes üzemi épületeken tetőszigetelést, vakolatjavítást is végeztek a munkakörülmények javítása érdekében, továbbá 200 négyzetméteren szigetelték az első és a második vágány alatti kábelalagutat, amely vágánybontással és építéssel is együtt járt. A 150 szakemberrel és 25 munkagéppel, vasútiüzemi és közúti járművel végzett karbantartás 477 millió forintba került.

A karbantartás második ütemében a metrószint, a csarnok és a perontetők almenyerezetének cseréje, illetve az oda beépített világítótestek korszerűsítése mellett sor kerül majd a Délibe vezető alagút Kelelföld felőli végén a korábbi rézsűcsúszás végleges helyreállítására. Emellett három korszerű utastájékoztató monitort helyeznek el a pénztár csarnokban. A vonatforgalmat már nem befolyásoló munkálatok 2019 júniusában fejeződnek be.

MÁV KIG, Fotó: Soós Botond

## Két hét:

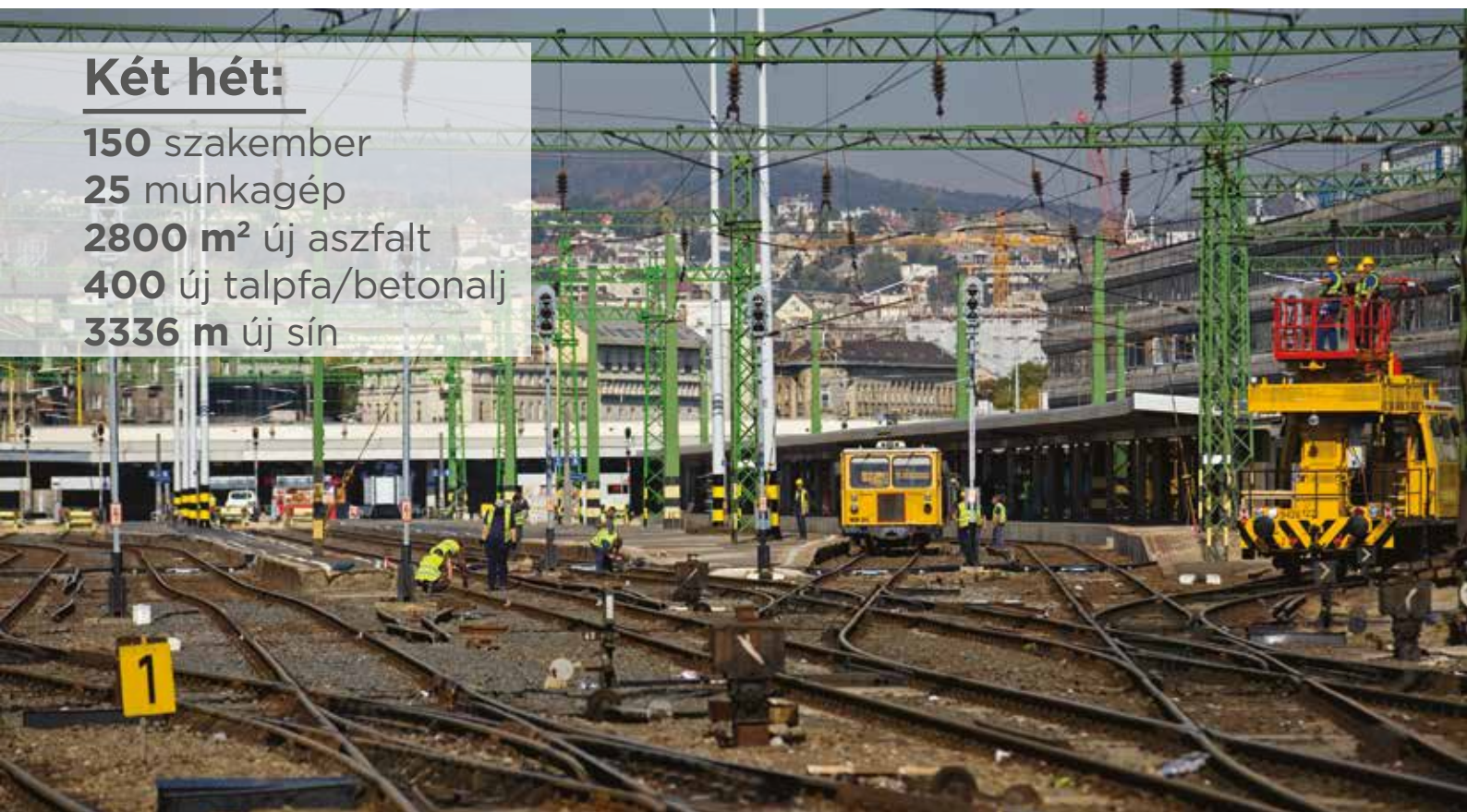
**150** szakember

**25** munkagép

**2800 m<sup>2</sup>** új aszfalt

**400** új talpfa/betonalj

**3336 m** új sín



# Hidászok a szakma csúcsán – és a vár fokán



Vörös József, a Vasúti Hidak Alapítvány kuratóriumi elnöke

**Szeptember 26. és 28. között rendezte meg Sümegen a X. Jubileumi Vasúti Hidásztalálkozót a Vasúti Hidak Alapítvány, a MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. Az eseményen több szakmai díjat is átadtak.**

A konferencia több mint kétszáz résztvevőjét Végh László, Sümeg polgármestere üdvözölte, majd a MÁV Zrt. nevében Veszprémi László üzemeltetési vezérigazgató-helyettes köszöntötte a megjelenteket. Nyitóbeszédében többek között a szakmai szimpózium szerteágazó, több vasúti szakterületet is érintő, de jól felépített programjára hívta fel a figyelmet. „A hidászkonferenciának nagy múltja van, hiszen már tizedik alkalommal rendezik meg a szakma” – mondta Veszprémi László, aki hangsúlyozta: „Most, amikor a diagnosztikai alapú karbantartás felértékelődik, és a vasútvonalak átépítésével nagyszámú vasúti műtárgy épül vagy újul meg, különösen nagy szükség van a fiatal utánpótlásra.”

Lukács György, a MÁV Zrt. Szombathelyi Pályavasúti Területi Igazgatóságának vezetője hangsúlyozta: a megyeszékhely környéke földrajzi szempontból nagyon változatos,

sok vasúti híd és műtárgy található a régióban. Itt van például az ország legnagyobb vasúti völgyhídja és az egyedülálló galériás sziklavédőmű is. Az igazgató tisztelettel adózott azon nagy vasutas elődök emléke előtt, akik munkájukkal megalapozták a mai korszerű vasutat. Ikker Tibor, a GYSEV frissen kinevezett általános vezérigazgató-helyettese a MÁV és a GYSEV közötti jó együttműködésről beszélt, amire példaként hozta fel a konferencia közös megszervezését, valamint azt a tényt, hogy a rendezvény kiadványai mindkét vasúttársaság szakmai anyagait tartalmazzák.

Vörös József, a Vasúti Hidak Alapítvány kuratóriumi elnöke beszédében végigvette az idei év fontos jubileumait: „170 éve született Baross Gábor, a vasminiszter, 150 éves a MÁV, 60 éves a Sínek Világa című szakmai folyóirat, 25 évvel ezelőtt Szegeden került sor az I. Vasúti Hidásztalálkozóra, s 15 éve adtuk ki a Vasúti hidak a Debreceni Igazgatóság területén című sakkönyvet, amely a régió legfontosabb vasúti hídjait mutatja be ábrákkal, adatokkal, fotókkal.” (A sorozat befejező kötete egyébként a sümegi találkozó elé időzítve jelent

meg.) A nyitóbeszédok szónokai a konferencia valamennyi résztvevőjének sikeres munkát kívántak.

A X. Vasúti Hidásztalálkozón összesen 25 előadás hangzott el. Többségük a MÁV és a GYSEV vasútfejlesztéseivel, a hazai és külföldi vasúti hídépítésekkel, a Déli összekötő vasúti híd tervezett átépítésével, a vonali hídépítésekkel, üzemeltetői érdekességekkel, aléptménnyel kapcsolatos kérdésekkel, valamint új műszaki megoldásokkal és technológiákkal foglalkozott. Az előadások közül 23 írásban is megjelent a Sínek Világa 2018. 4–5. számában, amit a jelenlévők is kézhez kaptak a rendezvény helyszínén.

A szakmai programon a Vasúti Hidak idei díjait is kiosztották. A legmagasabb kitüntetést, a Vasúti Hidak Alapítvány által 2002-ben létrehozott Korányi Imre-díjat a kuratórium dr. Dunai László tanszékvezető egyetemi tanárnak (jobb oldali képünkön), a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagjának ítélte oda több évtizedes kiemelkedő munkájáért. A szakmai nívódíjat Bárdosi László, a MÁV Zrt. szombathelyi területi pályalétesítmenyi osztályának híd- és aléptménnyi szakértője kapta kiváló szakmai munkájáért. Az alapítvány kuratóriuma az MSc Kft. tervezői kollektíváját tervezői nívódíjban részesítette a Budapest-Keleti pályaudvar és Kelenföld közötti vonalszakaszon található, a Bartók Béla út felett futó híd háromvágányú tervváltozatának kidolgozásáért.

A Vasúti Hidak Alapítvány a közelmúltban fotópályázatot írt ki épülő és bontás alatt lévő vasúti hidak, üzemelő vasúti hidak, valamint műemlék vasúti hidak kategóriában. A jelíges pályázatra száznál is több fotó érkezett, amelyekből a zsűri ötvenet talált alkalmasnak a konferencián való bemutatásra. A helyszínen kialakított tárlat képeire mobiltelefonon lehetett szavazni. A közönség díját a legtöbb szavazat alapján Horgos Dániel kapta.

A programot a szünetekben szakmai kiállítások és bemutatók színesítették. A rendezvény második napjának délutánján a résztvevők megismerkedhettek a sümegi várral, valamint történelmi lovasjátékon vehettek részt. Az eredményes konferenciának köszönhetően a jelenlévők áttekintették az előző szakmai összefoglaló ajánlásainak teljesítését, és elfogadták a X. Vasúti Hidásztalálkozó ajánlásait. A következő szimpóziumot a MÁV Zrt. Debreceni Pályavasúti Területi Igazgatósága fogja megszervezni 2021-ben. A rendezés jogát szimbolizáló hídvizsgáló kalapácsot Hadnagy Attila területi igazgató vet-

te át a szombathelyi házigazdától, Lukács Györgytől. A konferencia Virág István pályalétesítményi igazgató zárásával ért véget.

A Magyar Mérnöki Kamara azzal ismerte el a konferencia magas szakmai színvonalát, hogy a tervezői, szakértői és egyéb vasúti szakterületre érvényes jogosultsággal rendelkező mérnökök részvételét a kamara tartószerkezeti és közlekedési tagozata elfogadta éves kötelező szakmai továbbképzésként.

Rege Béla kurátor, emeritus



Fotó: Gyukics Péter

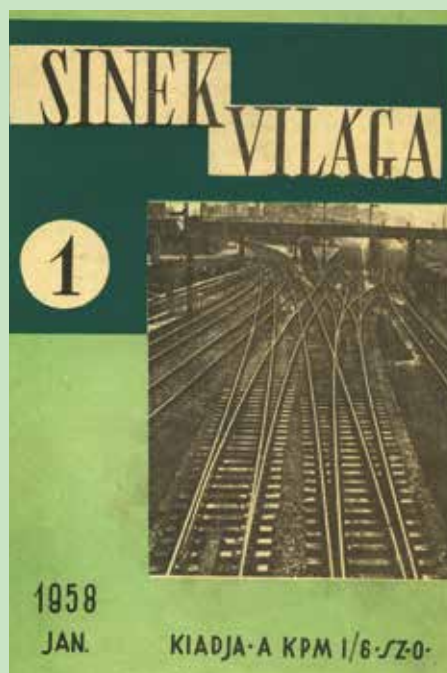
## 60 éves a Sínek Világa

Ki hitte volna, hogy még a humán beállítottságú olvasók számára is tartogat igazán érdekes olvasmányokat a Sínek Világa, a MÁV Zrt. pálya- és hídszakmai folyóirata? Az izgalmak felfedezéséhez pedig nincs másra szükség, mint nyitottságra és türelemre. Az idén 60. évfolyamánál tartó, a Magyar Tudományos Művek Tára által akkreditált újság a vasúti hidászok szeptemberi jubileumi konferenciája elé időzítve tematikus dupla számmal jelentkezett. (Itt érdemes megjegyezni, hogy keresve se találni olyan folyóiratot ma a hazai sajtópiacra, amely a beharangozott szakmai rendezvényvel egy időben tárna a résztvevők, valamint a széles olvasóközönség elé a konferencián elhangzó tanulmányokat.)

A komoly írások feldolgozását látványos grafikonok, adatgazdag táblázatok, ábrák és tervrajzok segítik, a cikkeket fotók tömkelege színesíti. A 124 oldal bőséges olvasnivalót kínál, néhány írásról mindenképp érdemes egy-két mondatot ejteni. Vegyük mindjárt a vasúti fejlesztések és a pályaüzemeltetés viszonyát elemző, a korszerűsítéseknek az üzemeltetésre és a karbantartásra gyakorolt hatását boncolgató tanulmányt. A téma első hallásra valószínűleg kevés embert hoz lázba, pedig a szerző közérthetően végigveszi a pályakarbantartási filozófiák terén végbement paradigmaváltásokat. Megtudhatjuk, mi volt az előnye a rendszerváltás előtti korszakra jellemző tervszerű megelőző karbantartásnak, s hogy a források szűkülésével és a pályadiagnosztika fejlődésével párhuzamosan hogyan erősödött meg a diagnosztikai alapú, a pálya állapotától függő karbantartási rendszer.

Több írás is foglalkozik a Déli összekötő vasúti Duna-híddal. Van, amelyik a múltját ismerteti (a Feketeházy János tervezte híd volt a Lánchíd és a Margit híd után a főváros harmadik hídja, amit 1877 októberében adtak át forgalomnak; a jelenlegi hídszerkezet azóta már az ötödik a sorban), képekkel is illusztrálva, hogy milyen károkat okozott benne a II. világháború (1944 őszén kétszer is súlyos légitámadás érte, 1944. december 29-én pedig felrobbantották). S van, amelyik a felújítás menetrendjét mutatja be – látványtervvel. Persze, a híd múltjának ismerete elengedhetetlen az átépítési munkák megtervezéséhez. Arról nem is beszélve, hogy „szakértők szerint a légi bombák ötöde nem robbanhatott fel”, ezért felújítás közben bárhol, bármilyen mélységben számítani lehet nagy erejű löszerre. (Az átépítés valamelyest így is akadályozni fogja a vasúti forgalmat; még belegondolni is rossz abba, mivel járna, ha egy háborús bomba épp a felújítás következtében robbanna fel. A hídon bonyolódik a MÁV Zrt. hálózatának legnagyobb vasúti forgalma, kiesése beláthatatlan gazdasági és társadalmi károkat okozna...)

De ha már a háború szóba került: a folyóiratból „mellékesen” az is megtudható, hogy az első világháború után, 1922-ben azért alakult meg Párizsban az UIC, a Nemzetközi Vasútegylet, hogy „a kontinens területén lévő gazdtalan vasúti járműveket leltározza, kategorizálja, és visszajuttassa az eredeti tulajdonosának.” (Az UIC alapítói között volt a MÁV is.) És még mindig a háborúnál vagy a hadviselésnél maradva: a nagy szilárdságú acélok hidépítésben



betöltött szerepéről szóló cikk például a NATO szabványainak megfelelő, Fast Bridge 48 névre keresztelt, katonai célra kifejlesztett hidat is bemutatja, amit 90 (!) perc alatt lehet összeszerelni, és természetesen lazán elbírja a súlyos tankokat...

Azoknak, akik inkább a békésebb témákra, az értékmentésre fogékonyak, a műemléki védelmet élvező 11-es vasútvonalról szóló írás ajánlható. Az 1897-ben épült, 74 kilométer hosszú bakonyi vonal az ország kevés hegyi vasútjának egyike: 20 százalékos emelkedőkkel tűzdelt szakaszán egymást követik a kis, 200 méter sugarú ívek. Egyik részén három alagút is található, és itt van az ország egyedülálló sziklafogó galériája is. Hogy a vonal miként kapta meg a műemléki védelmet, és ez milyen feladatokat ró a fenntartóra, kiderül a Sínek Világából.

Gy. J.

Fotó: MÁV SZK Archivum

# Történelmi hullámvasút

**Ötven évvel ezelőtt, 1968. október 17-én fogadta el a magyar parlament a közlekedéspolitikai koncepciót. A projekt – mely a magyar vasút történetének legnagyobb vonalbezárási programjával együtt a körzeti állomások rakodásának gépesítését, a körzeti vágányok korszerűsítését, a nagy forgalmú vasútvonalak fejlesztését, a gazdaságtalan árukezelési helyek felszámolását, illetve az áruforgalom körzetesítését is célul tűzte ki – végül egy bő évtizeddel élte túl az új gazdasági mechanizmus halálát. Gazdaságossága, indokoltsága körül még ma is tart a vita.**

A magyar közlekedés modernizációjára vonatkozó terv, amelynek kidolgozása már az '50-es évek elején elkezdődött, a közúti személy- és áru fuvarozás fejlődésével, elterjedésével jelentkező kihívásokra kívánt reagálni – a távolsági buszközlekedés és a teherautós fuvarozás energiaigénye ugyanis a számítások szerint számos esetben alacsonyabb volt, mintha ugyanazon a távolságon ugyanannyi embert vagy ugyanannyi árut vasúttal szállítottak volna. Ráadásul a '60-as évtized közepétől előkészített és 1968. január 1-jén bevezetett „új gazdasági mechanizmus” termelővékenységgé nyilvánította az áruszállítást, és ebben a szektorban is versenyt hirdetett. Így „a közlekedéspolitikai koncepció atyja”-ként aposztrofált közlekedésügyi tárca vezető, Csanádi György a központi tervutasításos gazdálkodás megszüntetésével fontos adut kapott a kezébe a program elfogadtatásáért folytatott játszmában. Így tudta „átverekedni” az első ütem végrehajtását; ahogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1972. január 18-i tájékoztatójából kiderül, a bezárára ítélt 2240 kilométerből 1971 végéig 586 kilométert szüntettek meg.

A nagy- és kispolitikai, illetve gazdasági érdekkörök közt lavírozó miniszter számára azonban nem hoztak jó híreket a '72-'73-as évek. A szovjet reformfolyamatok elakadása után a magyar gazdasági enyhülési folyamat sem lehetett hosszú életű, az 1973-as első olajválság pedig alapvetően megkérdőjelezte a közúti fuvarozás alacsonyabb energiaigényének tételét. Ráadásul – ahogy *A vasútmegszüntetések társadalmi, néprajzi hatásai a Kádár-rendszerben* című

tanulmányában Balázs Géza nyelvész, néprajzkutató fogalmaz – „a megszüntetett vonalak miatt sok helyen kerülőkre kényszerült közúti szállítások sok ágazatban többszörösére növelték a szállítási költségeket, ez pedig kihatott a termékek és termények árára. De további gazdasági, társadalmi és kulturális következmények sora is fölmerült.” Frisnyák Zsuzsa történész – a *Közlekedés, politika, 1945–1989* című kötet szerzője – ugyanakkor felhívja a figyelmet egy fontos körülményre: Csanádi „közlekedéspolitikai koncepciójának sikere érdekében úgy használta ki az új gazdasági mechanizmus (...) körüli reformhangulatot, hogy azt nem kapcsolta össze az új gazdaságpolitikával. Ellenállt a kísértésnek, hogy beszédeiben távoli-közeleli párhuzamot vonjon a két egyidejű reformfolyamat között, így aztán az 1972 körül bekövetkezett gazdaságpolitikai visszarendeződés csak közvetve érintette a közlekedéspolitikai koncepciót, illetve nem kérdőjelezte meg annak létjogosultságát.” A program így végül folytatódott. Az első számú motorjának számító Csanádi azonban 1974-ben elhunyt, ráadásul az útépités időközben lényegesen drágább lett, a gazdaságossági elvek – hol helyi „erős

---

**„Összesen 1691 kilométernyi vasútvonalat számoltak fel.”**

---

emberek”, hol a Honvédelmi Minisztérium beavatkozása nyomán – számos esetben felpuhultak, az 1979-es második olajválság pedig végképp indokoltá tette a gazdaságossági számítások felülvizsgálatát. Nem mellesleg: az egyes vonalak bezárásának gazdaságosságát vitató, koncepció ellen tiltakozó lokálpatrióta politikusok, helyi lapok és újságírók, vasutasok alkalmi szövetségéből kisebbszajta „ellenmozgalom” kerekedett – a rendszernek pedig értelemszerűen nem volt érdeke, hogy a vita a gazdaságról politikai síkra terelődjön. A program a '80-as évek közepén csengett le végérvényesen: Bajusz Rezső MÁV-vezérigazgató összefoglalója szerint 1984 végéig 634 kilométer normál és 360 kilo-

méter keskeny nyomközű vonalat, illetve 697 kilométer gazdasági vasútvonalat (összesen 1691 kilométert) számoltak fel. Az 1985 májusi előterjesztés azt is megemlíti, hogy a forgalomátterelési programból 384 kilométer normál és 164 kilométer keskeny nyomközű vonal, illetve 55 kilométer gazdasági vasútvonal (összesen 603 kilométer) maradt hátra. Végül a MÁV vezérigazgatósága arra jutott, hogy „18 vasútvonalból 17 vasútvonal megszüntetése és forgalmának közútra terelése népgazdasági szinten nem lenne gazdaságos, tehát népgazdasági szempontból indokolt a további üzemeltetésük.”

A közlekedéspolitikai koncepció elfogadása és végrehajtása idején többen sejtettek rejtett motivációkat a program megalkotása mögött, a vasutasok körében is szárnyra kaptak különböző „magyarázatok”. Vajda Sándor, a szegedi MÁV-igazgatóság nyugalmazott osztályvezetője például egy 1991-es Délmagyarország-interjúban úgy nyilatkozott: „...tudom, hogy a vasutat csonkító Csanádi közlekedési miniszternek sógora volt a Volán vezérigazgató.” Ugyanennek a „megfejtés”-nek egy másik változata Moldova György Akit a mozdony füstje megcsapott... című, a maga idejében nagy port felvert könyvében is olvasható: „...tájékozottabb vonatvezetők és kalauzok azt is rebesgetik, hogy az egykori vezetőnek a veje a Volánnál dolgozik, és családi ajándékként passzolta át azokat a jó vasúti vonalakat az autóbuszvállalatnak.” Csanádi György rokonságáról nincsenek információink, az viszont tény, hogy a Vasúti Tudományos Kutatóintézet az ötvenes évek elejétől fogva dolgozott a vasút és a közút közötti munkamegosztás elvein, az MSZMP Politikai Bizottsága pedig már 1958. május 6-án elfogadta a közlekedés forgalmegosztásáról szóló határozatát, amelyet a szakirodalom a közlekedéspolitikai irányváltás első mérföldkövének tart. Csanádi azonban csak 1963. december 7-én került (1956-os, rövid első minisztersége után újra) a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium élére. Kevésbé életszerű tehát, hogy a több mint egy évtizeddel korábban kezdődött, számos érdekcsoport és lobbizás küzdelmeiben formálódó koncepcióra komoly hatása lett volna bármilyen familiáris kapcsolatnak.

S. M.



# Program/ajánló

## **VOKE Egyetértés Művelődési Központja, Debrecen**

November 6-án 16 órakor kezdődik a Debreceni Fotóklub kiállításának megnyitója.

November 7-én 19 órakor – az Őszi Színházi Esték c. sorozat keretében – a Pótszék Társulat Helyet az ifjúságnak, avagy zűrzavar a Mitrópában c. produkcióját tekinthetik meg az érdeklődők.

## **VOKE József Attila Művelődési Központ, Dunakeszi**

November 6-án 19 órakor kezdődik Aranyosi Péter Borsodi homályos c. önálló estje.

November 7-én 14 órakor a Dunakeszi Nyugdíjas Kiránduló Klub tart rendezvényt. A szervezők és a résztvevők Wass Albert íróra emlékeznek.

November 9-én 19 órától – a Dunakeszi Teátrum szervezésében – az Azt meséld el, Pista! c. előadást láthatja a közönség.

November 13-án 19 órától a Volver La Vida group (Bojta Zsuzsanna – mezzoszoprán, Manuel B. Camino – basszbariton, Csáki András – gitár, Szászvárosi Sándor – cselló) latin estje várja az érdeklődőket.

November 16. és 30. között látható a Dunakesziek a nagy háborúban c. kiállítás,

amely az I. világháború befejezésének századik évfordulójára jött létre.

November 23-án 19 órakor kezdődik a Dunakeszi Szimfonikus Zenekar Északi tájakon c. koncertje (Farkas Ferenc zenei bérlet, 2. előadás). Repertoáron: Sibelius: Finlandia, Grieg: a-moll zongoraverseny, Grieg: Peer Gynt szvit – részletek. Kar-mester: Farkas Pál.

## **VOKE Arany János Művelődési Ház, Győr**

November 9-én 17 órakor Képek az ország vasútjairól címmel nyílik fotókiállítás, a MÁV megalakulásának 150. évfordulója alkalmából. A tárlatot Dallos István fotóművész, a zsűri elnöke nyitja meg.

## **VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház, Hatvan**

November 6-án 15 órától Tompa Gyöngyvér pszichológus tart előadást a hatvanas korosztályt leginkább érintő lelki problémákról.

November 13-án 15 órakor kezdődik az Őszi virágos város c. fotótárlat megnyitója.

November 21-én 14 órától vidám találkozóval búcsúztatják a színeken gazdag évszakot.

## **VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház, Miskolc**

November 22-ig tekinthető meg a Tiszai pályaudvar utasforgalmi csarnokában a Kolozsvári Dezső fotóiból nyílt, Az angol vasút hétköznapjai c. kiállítás.

## **VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház, Nagykanizsa**

November 16-án 13 órakor kezdődik a generációk napja, „amikor együtt mulat a város apraja és nagyja”.

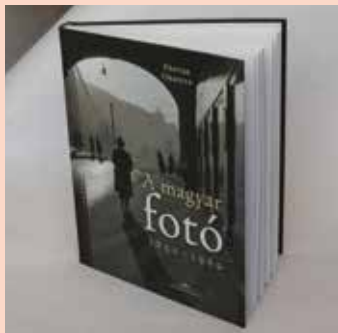
November 30-án 11 órakor kezdődik a XI. Országos Vasutas Népművészeti Kiállítás és Verseny. Négy kategóriában (hímzés, csipkeverés és horgolás, fafaragás, illetve egyéb) hirdetnek versenyt, aktív és nyugalmazott vasutas alkotók számára.

## **VOKE Csomópointi Művelődési Központ, Szolnok**

November 8-án 17 órakor kiállítás nyílik a nagykarolyi alkotóközösség munkáiból.

November 14-én 13 órától – a diabétesz nemzetközi világnapja alkalmából – a cukorbetegség veszélyeiről hallhatnak előadást az érdeklődők.

## **Különleges pályaudvari képek világhírű magyar fotósoktól**



*Az elmúlt százötven évre nem csak a magyar vasúttársaság emlékezik vissza szívesen. Péntek Orsolya A magyar fotó 1840–1989 című, a Látóhatár Kiadó gondozásában nemrég megjelent albuma például a magyar fotográfia másfél évszázadának remekműveit gyűjtötte s foglalta össze.*

*A kiadványban szereplő képek*

*sok mindent elárulnak arról a korról, amelyben születtek, a világról, amelyet megörökítettek, s az emberről, aki készítette őket. „Látszólag a múltról szólnak, egy megállított vagy megkonstruált pillanatról, de amit láttatnak, időtlen és örök emberi. A kötetben fellelhető fényképek százötven esztendő lenyomatai, ám ennél jóval többet adnak: érzelmileg is hatnak és esztétikai élményt nyújtanak. Megmutatják, honnan indul és milyen utat járt be másfél évszázad alatt Magyarországon a fotográfia” – olvasható a kötet előszavában. Amikor a kiadó munkatársai elhatározták, hogy egy összegző, összefoglaló kötetet készítenek a magyar fotográfiáról, még nem tudták, milyen nehéz feladatra vállalkoznak. A világhírű magyar fotóművészek életművének*

*jelentős része ugyanis külföldön található: párizsi, New York-i, amszterdami galériákban, gyűjteményekben. A végeredmény látva azonban megérte a rengeteg energia és munka, mert átfogó, hiánypótló és szép album született. És hogy csak néhány életművet említsünk a magyar és az egyetemes fotótörténetből: André Kertész, Robert Capa, Moholy-Nagy László és Lucien Hervé képei ugyanúgy megtalálhatók a kiadványban, mint ahogy a méltatlanul elfeledett tehetség, Kinszki Imre alkotásai is. A könyvben Kinszkiné a Keleti pályaudvar várócsarnokáról 1934-ben készített fotója is helyet kapott, a brassói születésű Brassainak (Halász Gyula) pedig a Gare de l'Estet – Párizs legnagyobb és legrégebb pályaudvarát – megörökítő 1932-es felvétele is bekerült a válogatásba. De akár Korniss Péternek az 1980-as évekből származó, A vendégmunkás című sorozatát is említhetjük, amelynek egyik darabja épp a Nyugati pályaudvar előtt készült. Az értékes albumot ugyanakkor a vasúti vonatkozásokon túl is érdemes lapozgatni, olvasgatni; azoknak lesz igazán hasznos olvasmány, akik többet szeretnének megtudni a magyar fotográfia különleges és varázslatos világáról, a fényképezés örök csodájáról.*



Péntek Orsolya: A magyar fotó 1840–1989  
Látóhatár Kiadó, Budapest, 2018. Ára: 6900 Ft.





**Esztergomi zónázó Ürömnél**  
Fotó: Fülöp Ildikó

# XII. Országos VASUTAS VÉRADÓ Nap

2018. november 8.

Adni a legjobb!



Kérjük, személyi igazolványát,  
taj- és lakcímkártyáját hozza magával!

## **Budapest 11.00–17.00**

Nyugati pályaudvar, Királyi váró

## **Debrecen 10.00–13.00**

Nagyállomás, kultúrváró

## **Dombóvár 13.30–15.30**

Vasútállomás, váróterem

## **Kaposvár 13.00–16.00**

Vasútállomás, váróterem

## **Miskolc 10.30–13.30**

Műszaki Klub, Kinizsi utca 21.

## **Nagykanizsa 10.00–14.00**

VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház, Csengery út 67.

## **Nyíregyháza 09.00–12.00**

Vasútállomás, váróterem

## **Pécs 09.00–12.00**

MÁV-igazgatóság, tanácsterem, Szabadság u. 39., I. em.

## **Szeged 15.00–18.00**

A Vasút a Gyermekéért Alapítvány Szegedi Óvodája  
Szenháromság utca 47.

## **Székesfehérvár 10.00–14.00**

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház, Mártírok útja 2.  
(bejárat a Lövölde u. 46. sz. felől)

## **Szolnok 10.00–15.00**

VOKE Csomópointi Művelődési Központ, Jubileum tér 1/A