

VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

68. ÉVFOLYAM
2018. szeptember



Izgalmas időszak elé néz a MÁV

- mondja Homolya Róbert, az új elnök-vezérigazgató

Születésnapj járműparádé a Füstiben

A történet folytatódik



1846. július 15-én Pestről Vácra elment az első vasúti szerelvény.
1869. október 1-jén Mikó Imre közmunka- és közlekedésügyi miniszter aláírta a Magyar Királyi Államvasutak alapítólevelét.

1877. október 28-án megnyílt a Nyugati pályaudvar Budapesten.
1889 augusztusában Baross Gábor zónatarifa-rendszere lehetővé tette a tömegek számára a vasúti utazást.
1920-ban a trianoni döntés leszakította Közép-Európa vasúti hálózatáról a ma magyarnak tudott hálózatot.

2001. május 16-án – évtizedek óta első új vonalként – átadták a Zalalövő–Bajánsenye szakaszt.

2007. március 3-án a Gyurcsány-kormány 14 mellékvonalon, 2009. október 20-án a Bajnai-kormány 33 mellékvonalon leállította a személyforgalmat.

2010. július–december: a második Orbán-kormány 10 mellékvonalon visszaállította a személyforgalmat.

2013-ban a személyszállítási szolgáltatásokról szóló törvény a vasutat sorolta első helyre a közlekedési közszolgáltatók sorában...

...és a 172 éves történet folytatódik. Szándékaink és reményeink szerint jó irányba. A magyar vasút, elsősorban a Magyar Államvasutak és társaságai biztosítják mintegy 37 ezer család megélhetését és – több mint évi egymillió vonat továbbításával – 139 millió utas utazását. Lépésről lépésre fejlődik és korszerűsödik a hálózat, előbb modern szerelvények tucatjai, majd százai szolgálják az utasok kényelmét. A kép természetesen árnyaltabb, szép számban vannak lassújelek, csökkenő mértékben, de vannak bosszantó késések, van tehát tennivaló bőven. Az elmúlt évtizedek mélypontja után a vasút fejlődik, a vasutasok társadalmi megbecsülése helyreállt. A magyar vasút – megszenvedve az idők megpróbáltatásait – alkalmas arra, hogy a társadalom előtt mint a legyen kötelességtudatban, fegyelemben, hivatástudatban. Javuló jövedelmi viszonyaival adjon megélhetést a vasutasok tízezeinek és biztos jövőt a várt fiatal szakembereknek, a vasutasok következő generációjának.

Fónagy János
nemzeti vagyonnal kapcsolatos parlamenti ügyekért felelős államtitkár

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság • Felelős kiadó: Morvai Katalin kommunikációs igazgató
Főszerkesztő: Gyüre József • Hírszerkesztők: Haraszi Katalin, Soós Botond
Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.
Telefon: 06 1 511-7310 • E-mail: ujsag@mav.hu
Szerkeszti a szerkesztőbizottság • Terjesztés: Varga Zsuzsanna
Címlap: 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



9



15



24

Tartalomjegyzék

6 INTERJÚ

Izgalmas időszak elé néz a MÁV – Homolya Róberttel, az új elnök-vezérigazgatóval beszélgettünk

9 INTERJÚ

A bizalom mindig kétirányú – mondja Dávid Ilona, a Volánbusz Zrt. új vezetője

11 HÍRVONAL

12 VISSZATÉRŐK

Maradni? Menni? Visszatérni!

15 JÁRMŰPARÁDÉ

Születésnap ünnepség a Füstiben – beszámoló és képriport az eseményről

16 KÉPRIPORT

18 HÍRVONAL

20 FRONTVONALBAN

Vizi Judit főrendelkező

22 VILÁGUTAZÓK

- See you – Splitben!
- Újvidékről vonattal Montenegroba

26 RIPORT

Csillagok Egernek

28 HÍRVONAL

29 PROGRAMAJÁNLÓ

30 POSTAKOCSI

A hónap

száma:

39 milliárd forintba

kerül az az újabb nyolc nagy kapacitású motorvonat, amelyek beszerzéséről kormányhatározat jelent meg a Magyar Közlönyben. A MÁV-START Zrt. és a Stadler Bussnang AG tavaly kötött keretmegállapodásának köszönhetően múlt év áprilisában már tizenegy KISS emeletes motorvonatot rendelhetett meg a vasúttársaság.



híre:

A négy visegrádi ország illetékes miniszterei megállapodtak arról, hogy jövő őszig megvalósíthatósági tanulmány készül egy Budapestről Pozsony és Brünnön át Varsóig tartó gyorsvasút megépítéséről. „Olyan vasutat kell elképzelni, amelynek végsebessége 250 km/h felett lesz” – közölte a dél-lengyelországi Krynícában rendezett gazdasági fórumon Szijjártó Péter külgazdasági és külügyminiszter. A magyar kormány 1,5 milliárd forintot biztosított a tanulmány kidolgozására. A közbeszerzési eljárást még az ősz folyamán kiírják.

Forrás: MTI



munkavállalói:



Szabó Beáta külső forgalmi szolgáltatóként és Csábi Gábor vonali tolatásvezetőként meghatározó szerepe volt abban, hogy sikerült újjáéleszteni egy idős utast, s így megmenteni az életét. A férfi a kecskeméti vasútállomás peronján lett rosszul, várakozás közben összeesett. A 82 éves bácsi azóta sikeres szívműtéten esett át.

évfordulója:

150 évvel ezelőtt, 1868. szeptember 26-án jelent meg a Közmunka- és Közlekedési Minisztérium első rendelete a vasúti egyenruha viselésére és a ruhaellátásra vonatkozóan.



képe:



A MÁV augusztusban „150 év, 150 like” címmel hirdetett fotópályázatot Instagram-oldalán, a jubileumi év tiszteletére ünnepi díszbe öltöztetett mozdonyról készült fényképek közzétételére buzdítva követőit. A játékban azok a felhasználók vehettek részt, akik a százötven nyelven feliratozott Taurus mozdonyról készítettek, és #máv150, valamint @mavcsoport.hu jelöléssel ellátott fényképeiket megosztották a közösségi oldalon. A legjobb fényképet @markgalovics Instagram-felhasználó készítette, de a zsűri különdíjasokat is hirdetett.



Izgalmas időszak elé néz a MÁV

Becsülendő és példaértékű, amit a vasúttársaság vezetői körében láttam: komoly életutakat ismerhettem meg a váltókezelőktől egészen az igazgatókig – mondja a MÁV-csoportnál szerzett első tapasztalatai kapcsán Homolya Róbert. A MÁV Zrt. új elnök-vezérigazgatójával arról is beszélgettünk, vajon ő építene-e járdát a szomszéd telkére, lesz-e tram-train Debrecen és Nagyvárad között, s mikor lehet a magyar gyorsforgalmi úthálózathoz hasonlóan fejlett a vasúti pályahálózat.

A Vasutas Magazin olvasóinak alig ha kell önt bemutatni: tavaly áprilisban – igaz, még közlekedéspolitikai államtitkárként – már nyilatkozott lapunknak. Azt azonban valószínűleg kevesen tudják, hogy jogászként kezdte a pályafutását. Ügyvédként mi állt önhöz közelebb: a védekezés vagy a támadás?

Ha arra kíváncsi, vajon konfliktuskerülő vagy inkább konfliktuskereső vagyok-e, akkor azt válaszolnám, hogy egyáltalán nem félek a kihívásoktól vagy a vitáktól. Sőt, szeretek érvelni a kitűzött céljaim elérése érdekében.

Ezek szerint kemény menetekre készül? Esetleg keresi is a konfrontációra alkalmas helyzeteket?

Nem kell keresni, az élet hozza magával azokat.

A vasúttársaság is egyre többször válik különféle támadások célpontjává. A Magyar Kétfarkú Kutya Párt például eltökélte: ha tetszik, ha nem, ők bizony átfestik a vasútállomásokat, és bringautat építenek vasútüzemi területre. Mit szól ehhez a „gerillamarketinges” politikai húzáshoz? De akár a MátészalkaLeaks csoport csigajelmezés akcióját is említhetnénk.

Mielőtt belemennék a konkrétumokba, azt azért megállapíthatjuk, hogy minden sajtóorgánumban, de legfőképpen az elektronikus médiában igencsak egyoldalú nyilatkozatokat olvashatunk a vasúttársasággal kapcsolatban. Sem a véleményformáló újságírók, sem egyes politikusok nem veszik figyelembe, hogy ennél a cégnél 38 ezer ember dolgozik azért, hogy működjön a közösségi közlekedés, és az utasok a lehető legjobb körülmények között jussanak el a választott célállomásra. Az újságok azt akarják elhitetni az olvasókkal, hogy a MÁV szándékosan nem tesz semmit a problémák megoldása érdekében. Egyáltalán nem esik szó arról, hogy a kollégáknak nap mint nap meg kell küzdeniük az utasok

elégedettségéért, ami sokszor igencsak nehéz. Szintén nem esik szó azokról az erőfeszítésekről sem, amelyeket a vasúttársaság tett az elmúlt évtizedben. Arról pedig végképp mindenki mélyen hallgat, hogy milyen terhes örökséggel kellett megküzdnie a vállalatnak a rendszerváltás után. Azok a politikusok, akik egyéni politikai ambícióik érdekében hecckampányt indítanak a vasúttársaság ellen, bele sem gondolnak, hogy egy olyan cégcsoport társadalmi megbecsültségét rombolják, amely a legtöbb munkavállalót foglalkoztatja az országban. Ezt rendkívül károsnak és felelőtlennek tartom.

„A biztonságos és óvatos közlekedés államtitkárként is mindig szívügyem volt.”

A MÁV egy olyan bokszzsák, amelyet mindig mindenki előszeretettel püfölhet?

Igen, mert ehhez nem kell különösebb teljesítmény vagy erőfeszítés. A MÁV nagy költségvetéssel gazdálkodik, hiszen a vasút drága üzem, talán az egyik legdrágább közlekedési forma mind a pálya, mind a gördülőállomány tekintetében. Ilyen szempontból tehát kiváló támadási célpont. Nézzünk egy éppen aktuális példát. Elfogadhatatlan az, hogy valaki elkezdjen egy idegen tulajdonban lévő területre kerékpárutat építeni! Ez nonszensz! Éppen olyan, mintha én a szomszéd telkére járdát építenék csak azért, hogy le tudjam rövidíteni az utamat. Rákosrendezőnél azért nincs kerékpárút, mert az egy rendkívül veszélyes vasúti átkelőhely: naponta 300-400 vonat halad ott át. Ez azt jelenti, hogy az átjáróban 2-4 percenként közlekedik vonat. Éppen ezért ezt a területet nem lehet úgy kezelni, mintha elhagyott, üzemben kívüli hely lenne, ahol felszámolták a korábbi tevékenységet! Mindez persze nem kerül be a híradásokba, mert ennek nincs hírértéke.

Annak viszont valószínűleg lesz hírértéke, ha ott kerékpárost fog gázolni a vonat. Akkor ki fogja vállalni a felelősséget? A Kétfarkú Kutya párt? Elég sokan közlekednek arra a szabályokat megsértve, a piros sorompójelzés ellenére a síneken keresztül, a saját életüket is kockáztatva.

Nyilvánvaló, hogy az üzemeltető felelőségét vizsgálják baleset esetén. Ha már itt tartunk: a tragédiák 80-90 százaléka emberi figyelmetlenség miatt következik be és nem valamilyen vasútüzemi tevékenységből fakadó probléma miatt, nem azért, mert a vasutasok rosszul végeznék a munkájukat, netán felelőtlenek lennének a mozdonyvezetők. Többször egyébként éppen a közúton közlekedők akadályozzák a vasúti közlekedést. Amikor bekövetkezik egy útátjárós baleset, a helyszínelés vagy kármentés idejére teljesen le kell állítani a vasútforgalmat az adott szakaszon. Sok helyen csak egyetlen sínpárunk van, ezért a vasút nem tud azonnal alternatív útvonalat felkínálni, a baleset következményeit nem tudja rögtön felszámolni. A késések pedig átgyűrűznek, kihatnak a többi vonalon zajló vonatközlekedésre is. Erről sokan elfeledkeznek. A biztonságos és óvatos közlekedés államtitkárként is mindig szívügyem volt.

Említette, hogy a vasúttársaság jelentős erőfeszítéseket tesz a terhes örökség ledolgozására, de mikor fog megváltozni a róla kialakult egyoldalú, néha meglehetősen torz kép?

Önmagában a MÁV nem tud ezen változtatni. Egy közszolgáltatási feladat ellátását nem lehet teljesen piaci alapon megközelíteni, miközben a közszolgáltatást nyújtó céggel szemben a társadalomnak piaci elvárásai vannak. Az emberek jelentős részében pedig még mindig ugyanaz a kép él a MÁV-ról, mint 40-50 évvel ezelőtt. Ez érthető, hiszen sok esetben még ugyanazokkal a járművekkel közlekedünk, ugyanazokat a pályákat használjuk, mint ötven éve. Viszont ahogy az életünk és a társadalom is gyökeresen átalakult a rendszerváltás után, ugyanúgy a MÁV-nál is történtek változások. Ha megnézzük, miként alakult az utasszám a hatvanas-hetvenes évektől kezdve napjainkig, akkor azt látjuk, hogy folyamatosan csökkent – miközben drasztikusan megnőtt a személyautók száma. Ugyanakkor a vasúttársaságnak még mindig ugyanazt a kapacitást és szolgáltatást kell biztosítani, mint évtizedekkel ezelőtt, noha az utasok száma az akkori 400 millióról mára az egyharmadára esett vissza. A hálózatból kétezer kilométeren évente ötezerrel is kevesebb utast szállítunk, ami napi 14-15 főt jelent. Ez így gazdaságilag-társadalmilag fenntarthatatlan, valamit kezdeni kell vele. Mint ahogy azzal is, hogy a MÁV költségvetésének mindössze 18-20 százaléka származik jegyértékesítésből.



Ha több lenne az utas és a jegyárbevétel, kevesebb kiegészítést kellene adnia az államnak. Arról nem is beszélve, hogy a teljes hálózatot nézve a járatok átlagos kihasználtsága 32-35 százalékos – persze ez más az elővárosban és más a mellékvonalakon közlekedő vonatok esetében. Ezekre a tendenciákra reagálni kell.

Hogyan? Vonalbezárásokkal?

Az államnak – közszolgáltatási feladatai keretében – valamennyi település elérhetőségét biztosítani kell az ott lakók érdekében, akár busszal, akár vonattal. Eddig állandó vita tárgya volt, vajon a „vaskerek” vagy inkább a „gumikerék” élvezzen-e elsőbbséget. Magyarán: milyen legyen a vasúti és a közúti személyszállítás szerepe, jövőképe, s milyen legyen a munkamegosztás a két ágazat között. A vitáról várhatóan rövid időn belül döntés születik kormányzati szinten. Ez a döntés remélhetőleg hozzásegít majd bennünket ahhoz, hogy növeljük az utasszámot és javítsuk a vonatok kihasználtságát. Érdemes továbbá azon is elgondolkozunk, hogyan lehetne kiszorgálni és „a vasútüzembe csatornázni” a nagyobb gyárakat, valamint miként tudnánk a személyszállítás megerősítésével besegíteni például a kecskeméti Mercedesnek vagy a Debrecenben felépülő BMW-gyárnak.

Milyen jelenségekre, kihívásokra kell még reagálni?

A MÁV utasainak több mint fele a budapesti agglomerációban utazik, ingázik a munkahelye és az otthona között. Az elővárosban, ahol sok fejlesztés történt az utóbbi időben, az emberek szívesen ülnek ismét vonatra s pártolnak vissza a vasúthoz, mert jó a szolgáltatás színvonala: gyors és kényelmes az

utazás. Egyértelmű, hogy Budapesten belül már nem lehet tovább szélesíteni a bevezető utakat, ezért az agglomerációban található vasútállomások melletti parkolókat kell fejleszteni, mégpedig gyors ütemben. Korszerű közlekedési kapcsolatokra, intermodális csomópontokra is szükség van ahhoz, hogy az emberek a vonatot válasszák. 2020-tól kezdve 19 darab emeletes motorvonat áll majd forgalomba, ami azt jelenti, hogy a 11 400 új, korszerű ülőhely-kapacitásnak köszönhetően az agglomeráció egy részében jelen-

„Mindenféleképpen indokolt a bérfejlesztés folytatása.”

tősen javul majd a vasúti szolgáltatás színvonala. Az elővárosban közlekedők kiszorgálása mellett a távolsági személyszállítás terén látok kitörési pontokat, elsősorban az utazási idő csökkentésével, az utasok igényeinek megfelelő menetrend kialakításával és a komfort növelésével. A magyar közlekedéstörténet egyik legnagyobb fejlesztésének köszönhetően 2500 milliárd forintból mintegy 900 kilométernyi gyorsforgalmi út épül az országban. Kétszer kétsávos, fejlett úthálózat köti majd össze a megyeszékhelyeket a fővárossal. E feladatban közlekedési államtitkárként nekem is jelentős szerepem volt. A vasút területén is szeretnék hasonló eredményeket felmutatni. A menetrendalapú infrastruktúra-fejlesztések révén érdemben lehet emelni a szolgáltatási színvonalat.

A kormány szerint 2022-re hazánk a V4-es csoport egyik legjobb gyorsforgalmi úthálózatával fog rendelkezni. Mikor mondhatjuk el ugyanezt a magyar vasúthálózatról?

Az európai közlekedési politikában hangsúlyeltolódás érzékelhető: a következő uniós pénzügyi ciklusban várhatóan a vasúti fejlesztések kerülnek előtérbe. Így a jelenleginél talán még izgalmasabb időszak elé nézhet a vasúttársaság. Új ötletek, új tervek kellenek, hogy milyen fejlesztésekre szeretnénk elkölteni ezeket a pénzeket. Ha megnézzük a nyugat-európai országokat, azt látjuk, hogy ott bizony már 200 km/h-s sebesség fölött közlekednek a vonatok. Lengyelországban is vannak már erre alkalmas vonalak, például Krakkó és Varsó között. A forgalmi adatok alapján nálunk Budapest és Hegyeshalom között ez indokolt lenne. A V4-országok versenyképessége részben azon is múlik majd, hogy milyen lesz közöttük a vasúti kapcsolat színvonala.

A nyárutó igencsak mozgalmas volt a vasúttársaság szempontjából. Volt idő az átadás-átvétel lebonyolítására? Milyenek voltak az első benyomásai?

A vezetőikkel természetesen már találkoztam, a területi igazgatók is bemutatkoztak. Becsülendő és példaértékű, amit a vasúttársaság vezetői körében láttam: komoly életpályákat ismerhettem meg, a váltókezelőktől egészen az igazgatókéig. Szeretném a területi igazgatóságokat is bejárni, a vidéki rendszereket is közelebbről megismerni. A számok, a főbb mutatók jók, de nem elégedhetünk meg, forrásaink optimális felhasználására, bevételeink növelésére kell törekedni. A leányvállalatok csoportszintű együttműködésében még látok kiaknázatlan lehetőségeket, s a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. által lebonyolított vasútfejlesztések is mehetnének gördülékenyebben. A naturáliáknál azonban sokkal fontosabb a 38 ezer munkatársról beszélni, mert egyáltalán nem mindegy, hogy milyen feltételek mellett, milyen javadalmazási és munkakörülmények között dolgoznak a vasúttársaság munkavállalói. A három évre megkötött bért megállapodás a jövő év végére kifut. Látván az ország jelenlegi munkaerőpiaci helyzetét, mindenféleképpen indokolt a bérfejlesztés folytatása, valamint speciális intézkedések kidolgozása a munkaerőhiány enyhítésére.

Morvai Katalin – Gyüre József
Fotó: Fülöp Ildikó

A bizalom mindig kétirányú

„A vasutas munkavállalók lojálisak a vasúttársasághoz, mindegyik vezetés bizalommal számíthat és támaszkodhat rájuk.” Így foglalta össze a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójaként szerzett tapasztalatait Dávid Ilona, akivel már új munkahelyén, a Volánbusz Zrt. székházának elnök-vezérigazgatói szobájában beszélgettünk a fogadtatásról, a kihívásokról, a vasúti és a közúti személyszállítás összehangolásának lehetőségeiről.

Bizonyára máris beiratkozott valamelyik autóbussz-vezetői tanfolyamra. Gondoltam már rá, csak még nem volt időm utánajárni és megszervezni. A Volánbusznál arányaiban talán még több férfi munkavállaló dolgozik, mint a vasúttársaságnál, hiszen az autóbusszofőri szakma sem egy nőies hivatás. Épp ezért valószínűleg a Volánbusznak is jót fog tenni a női energia.

Ezek szerint volt ideje feltöltődni? Meglehetősen gyors és gördülékeny

volt a vasút- és az autóbussz-társaság élén a vezetőváltás.

Sokat gondoltam azon, hogy jó-e két hét szabadságra menni, mielőtt átveszem a vállalat vezetését, vagy inkább pihenés nélkül álljak munkába. Az élet visszaigazolta, hogy szükség volt egy kis szünetre. Le kellett zárnom magamban a MÁV-nál töltött időszakot, hogy nyitott szívvel és nyitott elmével tudjam fogadni az új kihívásokat, s teljes erőbedobással tudjak az új munkámra koncentrálni.

Milyen benyomásokra tett szert az új munkahelyén?

Senkinek sem könnyű, amikor új felső vezető érkezik. A volt MÁV-os kollégák most ugyanazt élik át, mint amit itt a volánbuszos munkatársak. Nem könnyű a vezetőnek, mert bizalmat kell építenie új kollégái körében, a munkatársaknak pedig másképp kell dolgozniuk, mint ahogy megszokták. Alkalmazkodniuk kell, adottságként kell kezelniük az új vezető személyét, el kell fogadniuk, végre kell hajtaniuk az utasításait. Ugyanolyan ez, mint amikor új taggal bővül egy baráti társaság. Eleinte mindenki tartózkodó az ismeretlen személlyel, a régi barátok pedig azt figyelik és arra kíváncsiak vele kapcsolatban, vajon mit miért tesz, hogyan áll bizonyos dolgokhoz, miről mit gondol, s miként próbál beilleszkedni a közösségbe.

Hogyan lehet bizalmat építeni?

Ez hosszú és kemény munka. A tiszteletet ugyanis nem lehet kikövetelni. Ugyanakkor a bizalom mindig kétirányú. Nekem is meg kell tudnom bízni a közvetlen munkatársaimban, hogy amit ők állítanak, az tényleg úgy van; de nekik is bennem, hogy amit én mondok, az tényleg úgy is lesz. A személyes példamutatás és az őszinte érdeklődés mindig sokat segít. Mert nemcsak a kérdések fontosak, hanem a válaszok is. Nekem szerencsém van, mert bár nő vagyok, mindig is érdekelték a műszaki kérdések, s szívesen mélyedek el bennük. Talán ennek tudható be, hogy elfogadtak a vasutas kollégák. Azt szoktam mondani: azért, hogy minél jobb szolgáltatást tudjunk nyújtani, mindenekelőtt az adott vállalat alaptevékenységére kell fókuszálni. A MÁV-nál a vasúti pályára és a vonatokra, a Volánnál értelem szerűen az autóbuszokra. És természetesen legfőképpen mindazokra, akik ezeket működtetik: a kollégákra.

A MÁV élén mennyire támaszkodhatt a vasutas munkavállalókra?

Elmondható, hogy a vasutasok nemcsak pénzkereseti lehetőségnek, hanem hivatásnak is tekintik a szakmájukat. Sokan nőttek fel vasutas családban, el sem tudnának képzelni más munkahelyet. A munkavállalók többsége lojális a vasúttársasághoz, mindegyik vezetés bizottsággal támaszkodhat rájuk – ez az alapja a vállalati kultúrának. Érdekes volt viszonylag rövid időn belül a két társaság családi rendezvényén részt venni: július elején a Vasutasnapon, augusztus végén pedig a Volán családi napján, ahol egyszerre három ezer em-

ber előtt mutakozhattam be. Ugyanúgy, mint a vidéki vasutas rendezvényeken, itt is sokan jöttek oda hozzám kezekt fogni, beszélgetni. Nagyszerű volt megtapasztalni, hogy ez a közeg is nyitott, befogadó és barátságos.

Mire emlékszik vissza a legszívesebben a MÁV-nál eltöltött évekből?

Nehéz lenne egyetlen pillanatot kiemelni, mert mindig jött egy más szempontból emlékezetes esemény vagy történet. Én örömmel járok be a munkahelyemre, a problémákban pedig inkább a kedvező lehetőséget látom meg, s igyekszem kihozni belőlük a lehető legtöbbet, legjobbat. Ennek ellenére, bármennyire színes és változatos munkakör, egyáltalán nem volt könnyű a MÁV elnök-vezérigazgatójának lenni. Bonyolult feladat volt, sok energiára és kitartásra volt szükség. Nem véletlen, hogy az elődeim nem húzták sokáig, maximum két-három évig. Rendetegszer kellett felelősségteljes döntést hozni.

„Mi sem unatkoztunk, de a MÁV-csoport új vezetése sincs irigylésre méltó helyzetben.”

Ha ma kellene – a vasúttársaság élén megszerzett tapasztalat és tudás birtokában – a MÁV elnök-vezérigazgatói székébe ülnie, mit csinálna másként?

A MÁV-nál ma már más a feladat, mint ami 2012-ben volt. A MÁV-csoport akkor teljesen széttörődezett struktúrában működött, a leányvállalatok egészen más problémákkal küszködtek. Azt tulajdonosi, kormányzati szinten is mindenki elismeri, és a gazdasági élet szereplői is méltányolják és vissza is igazolják, hogy a vasúttársaságnál most már az összes folyamat átlátható: a párhuzamosságokat jórészt felszámoltuk, a gazdálkodást rendbe raktuk, és az üzleti, üzemi folyamatok kerültek a működés fókuszába. Most mindennek a fenntartása, alakíthatása, a szolgáltatás színvonalának javítása a feladat. Ez sem kis munka. Nagyon jól tudható, mi van még hátra: rendbe kell tenni a nagy fejlesztéseket, hiszen mindenki látja, hogy néz ki a Nyugati, a Keleti vagy épp

a zuglói és a kőbánya-kispesti vasútállomás. Ezek már projektszervezési és fejlesztési feladatok, amelyekhez legfőképpen források kellene. Mi sem unatkoztunk, de a MÁV-csoport új vezetése sincs irigylésre méltó helyzetben, mert még bőven vannak kihívások. Egyrészt folyamatban van hazánk második legnagyobb beruházása, a Budapest–Belgrád vasútvonal átépítése – amelyet nagyságrendjében csak a paksi atomerőmű bővítése előz meg –, másrészt Magyarország bekapcsolása a nemzetközi gyorsvasúti hálózatba.

Említette, hogy kedvező volt a fogadtatása a Volánbusz dolgozói körében, de milyen állapotban találta a Volánbusz Zrt.-t? Meglehetősen kevés hírt lehet olvasni a cégről – a szolgáltatás színvonalával elégedetlenkedők szokásos Facebook-bejegyzésein kívül.

Nagyon fogunk vigyázni arra, hogy ez így is maradjon, hogy minél kevesebb legyen a negatív hír vagy újságcikk a céggel kapcsolatban. De nem hiszem, hogy a Volánbusz dolgai különösebben foglalkoztatnák a Vasutas Magazin olvasóit.

Pedig sok közös pontot és párhuzamot lehet találni a két vállalat között. Talán kevesen tudják, hogy a Volánbusz Zrt. elődjét is a MÁV hozta létre 1927-ben MAVART néven. 1935-ben ebből lett a MÁVAUT, a Magyar Államvasutak Közúti Gépkocsi Üzeme. A különválás hosszú évtizedei után a személyszállítás vasúti és közúti állami vállalatok most összefogással, tarifaközösséggel, az átszállási kapcsolatok javításával készülne a piacnyitásra. A működési rendszerek összehangolására jó példa lehet Pest megyében a 10-es számú főút térségében közlekedő autóbuszjáratok hozzáigazítása a 2-es számú vasútvonalon közlekedő vonatokhoz. Az új szereposztás lehet a liberalizáció ellenszere?

Mindenki tudja, hogy – uniós elvárások szerint – 2020-ban megnyílik a helyközi közúti közösségi közlekedés piaca. Az államnak pályázatokat kell majd megmérettetnie a jelentkezőknek, s csak ezután köthet közszolgáltatási szerződést a nyertessel. Nekünk az a feladatunk, hogy készen álljunk a tulajdonosi döntések végrehajtására.

Morvai Katalin – Gyüre József
Fotó: Soós Botond

Személyi változások a MÁV-csoport vezetésében



Dr. Homolya Róbert



Magyar Beatrix



Pálfi Sándor

Bártfai-Mager Andrea nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter dr. Homolya Róbertet nevezte ki a MÁV Zrt. élére 2018 augusztusától. A nemzeti vasúttársaság új vezetője jogász és közlekedéspolitikai szakember; 2015 és 2017 között a Miniszterelnökségen töltött be miniszterelnöki biztos, majd kormánybiztosi pozíciókat, 2017-től pedig a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkáráként látta el a szakterület irányítását.

Dávid Ilona, a MÁV Zrt. korábbi elnök-vezérigazgatója közös megállapodással távozott a vállalattól, pályafutását a miniszter felkérésére a VOLÁNBUSZ Zrt. elnök-vezérigazgatójaként folytatja. Bártfai-Mager Andrea a Volán-társaságok

reorganizációjával, megújításával bízza meg a sikeres menedzsert, elismerve ezzel vállalatvezetői, gazdasági és szervezőtechnikai erényeit. Dávid Ilona vezetése alatt a MÁV-csoport modern, adósságait megbízhatóan, jó ütemben törlesztő, sikeres, az elmúlt két üzleti évet már nyereséggel záró nagyvállalattá alakult.

Személyi változás történt a MÁV Zrt. pénzügyi vezetésében is: a gazdasági vezérigazgató-helyettesi pozíciót 2018. szeptember 1. óta Magyar Beatrix tölti be. A közgazdász végzettségű szakember 2012 és 2016 között a Magyar Közút Nonprofit Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettese volt, majd ezt követően a HÉV-nek a BKV Zrt.-ből való kiválását és a MÁV-csoportba történő integrálását

vezette mint a MÁV-HÉV Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettese.

A MÁV-START Zrt. vezetésében szintén személyi változásra került sor: a biztonsági igazgatói feladatokat 2018. szeptember 1. óta Pálfi Sándor látja el. A szakember a felsőfokú építési és pályafenntartási vasúti tisztai képzés, valamint különféle vezetői képzések elvégzése után kommunikációtechnikai mérnöki diplomát szerzett 2002-ben, 2005-ben pedig általános menedzsmentszakértői képesítésre tett szert. Kakuk István, a MÁV-START korábbi biztonsági igazgatója 2018. augusztus 31-ével távozott a társaságtól, szeptember 1. óta a MÁV Zrt.-nél folytatja szakmai pályafutását.

NVTNM, MÁV KIG, MÁV-START
Fotó: MÁV-START, Soós Botond

INKA2: folytatódik a vasúttársaság megújulása

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium 3,6 milliárd forint értékű támogatási szerződést kötött az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) keretében belül a MÁV-START Zrt. és a MÁV Zrt. közötti konzorciummal. Az *Infrastruktúra- és gördülőállomány-karbantartó szoftver és IT-alkalmazás-konzolidáció II. ütem (INKA2)* elnevezésű közlekedésfejlesztési projekt a csoport szintű gördülőállomány-karbantartás és az erőforrás-tervezés újratervezett üzleti folyamatait támogató, integrált és konszolidált infor-

matikai rendszer bevezetését tűzte ki célul. A másfél éves informatikai fejlesztés végrehajtására a vasúttársaság a DXC Technology Kft.-vel szerződött 2018. augusztus 31-én.

Az INKA2 projekt keretében megvalósuló informatikai megoldások – a MÁV-csoport 2017 januárjában bevezetett egységes vállalatirányítási rendszeréhez illeszkedően – a gördülőállomány műszaki folyamatai és az erőforrás-tervezés (személyzet és jármű) mellett logisztikai és adattárház jellegű funkció-

kat támogatnak. A MÁV-csoport vezetői biztosak abban, hogy a projekt megvalósítása komoly lépés a vállalat működés korszerűsítésének folyamatában, aminek előnyeit az ügyfelek is érezni fogják.



Maradni? Menni? Visszatérni!

Kitérő után is visszavár a MÁV



Nőnek a hazai keresetek – ebben komoly szerepe van a MÁV-csoportra is kiterjedő hároméves bérfejlesztési megállapodásnak –, és csökken a külföldön munkát vállalók száma: 2010 és 2016 között összesen körülbelül 60 ezer honfitársunk vándorolt vissza külföldről szülőhazájába. A munkavállalók többsége a magasabb fizetés reményében vált munkahelyet és gyakran országot is, viszont csak később derül ki számukra, hogy bizony elhamarkodottan döntöttek.

Az előzetes adatok és az elemzők várakozásai alapján a 15 és 74 év közötti magyar dolgozók összlétszáma nyáron valószínűleg elérte a 4,5 milliót. Hogy egy kicsit érzékeltessük e szám jelentőségét, jó, ha felidézünk: a '80-as évek óta nem állt munkában ennyi magyar. Bár 2018. II. negyedévére még nincsenek hivatalos adatok, a korábbi évek kedvező tendenciája egyértelműen alátámasztja az elemzői várakozásokat: a foglalkoztatottak száma 2013-ban érte el újra a válság

előtti szintet, 2014-ben már meghaladta (100 ezer fővel) a 4 milliót, és a következő években is ütemesen növekedett: 2015-ben 4 millió 210 ezren, 2016-ban 4 millió 352 ezren, 2017-ben 4 millió 421 ezren álltak alkalmazásban.

A foglalkoztatottak számának növekedésével ellentétben a külföldön munkát vállalók számát tekintve ellentétes folyamat figyelhető meg: itt csökkenést hozott a 2017-es év. Mint ismert, az Egyesült Királyság, Írország és Svédország EU-csatlakozásunkkal egy időben, 2004. május 1-jén nyitotta meg munkapiacát a magyarok előtt, 2009-ben hasonlóan tett Belgium és Dánia is, Németország és Ausztria azonban csak 2011-ben oldotta fel a kezdeti korlátozást. Ez meg is mutatkozott az adatokban: míg például 2004 és 2010 között 73 ezren jegyeztették be magukat külföldi munkavállalóként, 2012-ben már 82 ezren, 2013-ban mintegy 98 ezren, 2014-ben csaknem 100 ezren, 2015-ben több mint 111 ezren, 2016-ban pedig 116 400-an jelöltek

meg a munkavégzés helyeként országhatáron túli települést.

A növekedés legnagyobb része egyértelműen annak a következménye volt, hogy a két német nyelvű ország liberalizálta álláspiacát: magyar szemmel Bajorország vagy Baden-Württemberg sincs elérhetetlen távolságra, az ausztriai munkavégzést pedig sokan napi ingázással együtt is vállalják. (Ezért költöznek sokan az osztrák határ mellé a dél-alföldi vagy az északkelet-magyarországi, munkalehetőség és különösen bérek szempontjából sokkal kedvezőtlenebb helyzetben lévő régiókból, és részben ez a magyarizata a nyugat-magyarországi lakáspiacra az utóbbi néhány évben tapasztalható árobbanásnak is.) Aki nehezen bírja a napi vagy heti oda-vissza utazás nyűgét, alkalmasint megpróbál kint letelepedni, és – a nem ausztriai lakcímen bejelentett gyerekek családi pótlékának megvonásával – az osztrák állam is igyekszik erre ösztönözni a külföldi munkavállalókat. De a magyar

dolgozóknak pont az jelenti a nagy vonzerőt, hogy a kinti bérviszonyok mellett az itthon árviszonyoknak megfelelően tudnak költeni. A kiköltözés keményebb dió, és számos körülmény tartja vissza azokat, akik esetleg a külföldi egzisztenciateremtést fontolgatják: kezdetben sokaknál a megfelelő nyelvtudás hiányzik, illetve sokan nem szeretnék örökre a szakmájuktól távol eső munkakörben ragadni, és felnőtt fejjel persze már új kapcsolatokat sem olyan könnyű teremteni. Az is igaz, hogy a legtöbben csak időszakosan gondolkodnak külföldi munkavállalásban: amíg – érettségi vagy diplomaszerezés után – világot látnak, amíg visszafizetik az adósságokat, amíg összeszednek egy kis tartalékot, vagy amíg anyagilag egyenesbe jön a család... Persze, az itthoni gyökerek, a családi, baráti kötelékek elszakíthatatlansága mellett minden bizonnyal az emelkedő hazai bérek játsszák a legkomolyabb szerepet a külföldön munkát vállaló magyarok számának csökkenésében. Tavaly a 2016-ban mérthez képest csaknem hétezerrel kevesebben, 109 600-an jelöltek meg a munkavégzés helyeként országhatáron túli települést. Az idei első negyedévben

(ebből az időszakból származik az utolsó publikált adat) pedig már 100 ezer alá ment a szám: január-február-márciusban 96 500-an voltak a külföldi munkavállalók, ami 13,6 százalékkal kevesebb, mint az előző év azonos negyedévében mért adat.

A hazai vállalatoknak ugyanakkor nem csak a határon túli munkáltatókkal kell versenyezniük a munkavállalóért. Ahogy a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) I. negyedéves jelentése jelzi: „A megfelelően képzett munkaerő megtartásáért folyó verseny ma már nemcsak az azonos vagy rokon iparágban tevékenykedő gazdálkodók között folyik, de a bérstruktúra kialakításánál egyre inkább számolni kell a külföldi munkavállalás alig csökkenő vonzereje mellett a magasabb kereseti színvonalú, vagy kedvezőbb munkakörülményeket kínáló területek munkaerő-elvonó hatásával is.” Azt a KSH elemzése is hangsúlyozza, hogy az állami tulajdonú vállalatokra – így a MÁV-csoportra is – kiterjedő hároméves bérfejlesztési megállapodásnak érezhető bérfelhajtó szerepe volt, az új munkavállalóért folytatott (bér)verseny tehát továbbra is erősnek

ígérkezik, amit a kormány jövőre a tervezett 5 százalékon felül további 8 százalékos béremeléssel enyhítene lapértésülések szerint. A MÁV-csoport jelenleg több mint kétszázféle munkakörbe várja (vissza) a dolgozókat; az ajánlatokat végignézve jól látható, hogy a mérnöki, a biztosítóbereendezési és távközlési műszerészi, a forgalmi szolgálattevői, a járműszerelői, a felsővezeték-szerelői, a váltókezelői, a pénztárosi, a tolatásvezetői és a jegyvizsgálói álláshelyekre jelentkezők a legkapósabbak. De miközben rengeteg elemzés és vita tárgya a külföldi munkavállalás, addig meglehetősen kevés hivatalos információ van a hazatérőkről: a KSH becslése szerint a külföldi munkát a megkérdezette 71 százaléka nem gondolja véglegesnek. A hazaköltözőket a visszatérésben pedig leginkább a családi okok motiválták. 2010 és 2016 között összesen körülbelül 60 ezer Magyarországon született magyar állampolgár vándorolt vissza külföldről szülőhazájába, vagyis az ugyanebben az időszakban távozó 41 százaléka. A Vasutas Magazin most néhány olyan kolléga történetét mutatja be, akik rövid kitérő után ismét a vasúttársaságnál álltak munkába.

A visszatéréshez is kell a bátorság



„Jól éreztem magam Ferencvárosban. A munkabeosztásom pedig kellőképpen rugalmas volt abból a szempontból, hogy még az otthoni, ház körüli dolgokat is el tudtam végezni mellette. Ha nem jött volna ez a németországi álláslehetőség, eszembe se jutott volna

elhagyni a céget” – így kezdte a beszélgetést Stark Tibor. A fegyveres őrként dolgozó kolléga 2013 februárjában jött a MÁV-hoz, szolgálati helye a ferencvárosi pályaudvar. Tavaly augusztusban mondott fel a vasúttársaságnál egy németországi munka miatt: a 26 éves fia ugyanis már jó ideje kint dolgozott Németországban villanyszerelőként, s ő is kiment utána. „Én is villanyszerelőként dolgoztam, igaz, a fiammal ellentétben nekem nem ez a szakmám, de értek hozzá, még ha nincs is róla papírom. Ám a fiam fél évvel később úgy döntött, hogy hazatér Magyarországra. A német munkaadóval eredetileg úgy szöjt az egyezés, hogy csak a város 30 kilométeres körzetén belül kell majd dolgozni, ám idővel már 250 kilométert is kellett autózni. A fiamnak ebből lett ele-

ge, én pedig nélküle már nem akartam kint maradni” – foglalta össze röviden a lényegét.

A hazatérés után Stark Tibor nem is gondolkodott abban, hogy a vasúttársaság helyett máshol vállaljon állást – a munka melletti szabadidő nyomos érvnek bizonyult. Így 2018 márciusától már ismét a MÁV-nál dolgozik, ugyanúgy, mint előtte. Reggelenként negyed ötkor ismét a buszon ül – Tatárszentgyörgy és Budapest között ingázik. Megkérdeztük tőle, vajon a kollégái hogy fogadták, pizskálták-e a visszatérés miatt. Mint mondja, ilyenre nem került sor, de ha lett is volna példa hasonló szurkálódásra, csak annyit válaszolt volna, hogy neki legalább volt mersze elmenni, és volt mersze hazajönni.

Multicég helyett Gyermevasút

Fiatalkor ellenére Badovszky Adrienn – mondhatjuk így – már 20 éve vasutas. Harmadikos kisiskolásként egy óvodai barátjának köszönhetően ugyanis gyermekvasutas lett a nővérel együtt, majd a budai kisvasút szolgálatában maradván 2003-tól hét éven keresztül ifjvezetőként is tevékenykedett. A Pázmány Péter Ka-

tolikus Egyetem Vitéz János Tanárképző Központjába járt Esztergomba, ahol szociálpedagógusként végzett, de mellette az Általános Vállalkozási Főiskola közösségi-civil szervező felsőfokú szakképzését is elvégezte. 2014-ben már nevelőtanárként tért vissza a Gyermevasúthoz. 2016-ban ismerősök által Svájcba került,

ahová mindig is vágyott: egy svájci diplomatacsalád leinformálható, megbízható magyar au pairt keresett, hogy a magyarul beszélő 4 és 6 éves gyerekek az idegen nyelvi közegben se felejtsek el a nyelvet. „Olyan a személyiségem, hogy tőlem távol áll a rizikóvállalás. Biztos állásra mentem, biztonságos környezet várt rám, ahol

szállást, étkezést és némi fizetést is kaptam. Több mint egy évig éltem Svájcban. A külföldi munkavállalás szerintem annak éri meg igazán, aki tud az adott ország középmezőnyéhez tartozni. A nyugati országokban azonos munkával sokkal jobban keresnek az emberek, mint Magyarországon, viszont Svájcban például sokkal többet kell fizetni a lakhatásért, és az étkezés is meglehetősen drága. És ott sem kolbászból fonják a kerítést, mint ahogyan azt sokan gondolják. A svájciak között is vannak, akik keveset keresnek, s akik épp-hogy csak fenn tudják tartani magukat. Mielőtt nekivágunk a nagyvilágnak, érdemes letisztázni magunkban, hogy mi a célunk. Nem mindegy, hogy csak a lakhatás és a megélhetés miatt gürizünk külföldön ugyanúgy, mint idehaza, vagy azért, hogy a külföldi létet kiélvezzük. Én abban

a kivételes helyzetben voltam, hogy a megkeresett pénzem egy jelentős részét utazásra költhettem, és megismerhettem a svájci kultúrát, miközben gyönyörű tájakat fedezhettem fel. Tulajdonképpen olyan volt ez az egy év, mint egy nyaralás, mint egy önismereti tréning.” Adrienn azt is végiggondolta, hogy mi lesz akkor, ha „a nagy svájci boldogságból” vissza kell térnie a magyar valóságba. „Egy darabig bennem volt, hogy Magyarországon majd egy multinacionális céghez megyek, ahol ki tudok teljesedni, de végül inkább a biztosat választottam. A Gyermekvasútnál, a fiatalos környezetben jól éreztem magam, s tudtam, hogy visszavárnak. A kollégák pedig támogatók és befogadók voltak, így kétszeresen is hazatértem.”



„Kiszakadni a megszokott környezetből”



ton túl már nem lendül tovább a karrierje. A magánvasutaknál viszont nem csak a papírt nézik, hanem azt, hogy a felvételre jelentkező munkavállaló milyen erős a saját szakmájában, mennyire rátermett és mekkora tapasztalattal rendelkezik. Úgy gondoltam, hogy közel három évtized után jó lesz kiszakadni a megszokott környezetből. Vonzott az új munkakör változatossága és természetesen a magasabb fizetés is” – nyilatkozta a Vasutas Magazinak Szabó Gamos István.

A 24 órás munkarenddel azonban nem számolt: „A munkaidőt tényleg végig kellett dolgozni. Folyamatosan a monitorok előtt kellett ülni és figyelni a különféle informatikai rendszereket. Szerintem egy portás vagy egy biztonsági őr elláthat 24 órás szolgálatot, de egy diszpécser nem, mert neki a munkaköréből adódóan sokkal nagyobb a felelőssége. 47 éves vagyok, nemcsak engem, hanem a családomat is megterhelte ez a munkarend. Ráadásul diszpécserként több ember munkáját kell végezni (forgalmi és gépészeti irányító, menetvonalak rendelkezése/lemondása, vezénylések kezelése, kapcsolattartás a rakodóhelyekkel stb.), így a feladatok összetettebbek voltak, mint a korábbi beosztásaimban. Pedig eleinte épp ez a változatos tevékenység tűnt vonzósnak. Egy hónap után ezért úgy döntöttem, nem maradok tovább, megpróbálok visszatérni. Azt azonban hozzá kell tenni, hogy rengeteget tanultam ez idő alatt is, amit elfelejtene nem lehet.”

Természetesen a pénz is szóba került a beszélgetés során, hiszen a munkavállalók többsége a magasabb fizetés reményé-

ben dönt a váltás mellett. Szabó Gamos István azt mondja, hogy a visszatérésében ez is szerepet játszott – a ferasztó, 24 órás szolgálat mellett. „A hároméves bér-megállapodásnak, illetve a munkaköröként differenciált emelésnek köszönhetően ma már nincs jelentős eltérés az állami és a magántulajdonban lévő vasúttársaságok között. Azt ugyanakkor sokan nem veszik számításba, hogy egy profitorientált magáncégnél a munka során elkövetett hiba pénzügyi következményekkel is járhat. Mint ahogy hajlamosak vagyunk elfeledkezni a többletjuttatásokról is: a SZÉP-kártyára utalt, alanyi jogon járó pénzről vagy a munkáltató által adott nyugdíjpénztári kiegészítésről.” Utóbbiak például csak három hónap eltelté után jártak volna. Kollégánk nem szeretne volna az évek kemény munkájával megszerzett rutint elveszíteni, ezért az első adódó lehetőséget kihasználva visszatért a MÁV-hoz. Mint mondja: „jó érzés volt megtapasztalni, hogy az embert a MÁV-nál nem felejtik el: se a kollégái, se a főnökei.” Retorziótól nem tartott, inkább a negatív kritikák zavarták volna, de a kollégái nem tettek se kárörvendő, se rosszindulatú megjegyzéseket. Jelenleg is az óbudai, valamint az építés alatt lévő esztergomi KÖFI-központban dolgozik. A MÁV-os munkaviszony töretlenségéből adódó előnyöket viszont elveszítette. „A munkahelyváltás előtt ezt is számításba kellett volna vennem” – tette hozzá.

Gyüre József, Somogyi Marcell
Fotó: Fülöp Ildikó, Soós Botond

Születésnapj járműparádé

A MÁV idén ünnepli fennállásának 150. évfordulóját. A jubileum alkalmából igazi vasutas örömmünnepet rendeztek a budapesti Magyar Vasúttörténeti Parkban: a szeptember 7. és 9. közötti Nemzetközi Vasúti Járműparádé egyúttal a MÁV Nostalgia Kft. 25. „születésnap bulija” is volt. Az ünnepeltek mintegy 8 ezer látogató „köszöntötte” a hétvége során.

Másfél évszázados a magyar állami vasúttársaság. Igen, tényleg elérkeztünk ide: a MÁV-csoport jogelődjét, a Magyar Királyi Államvasutakat 150 évvel ezelőtt, 1868-ban alapították. Egy ilyen jeles évfordulót illik méltóképpen megünnepelni, ezért a vasúttársaság az idén 25 éves MÁV Nostalgia Kft.-vel karöltve közös „születésnapot” tartott a budapesti Magyar Vasúttörténeti Parkban, vagy ahogy sokan ismerik, a Füstiben. A szeptember 7. és 9. közötti Nemzetközi Vasúti Járműparádé első, pénteki napja zárt körű szakmai rendezvény volt, amelyen – házigazdaként – dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója köszöntötte a vendégeket. „A mai napon nem csupán a múltat ünnepeljük, hanem az előttünk álló jövőt is” – utalt a MÁV 150 éves történetére, majd leszögezte: a MÁV-csoport mára egy gazdaságilag átlátható, eredményesen működő vállalatcsoport lett. „Munkatársaimmal és

partnereinkkel együtt szeretném folytatni a nemzeti vasúttársaság 21. századi megújítását, amelynek első lépéseit a 2012 óta tartó átszervezésekkel már sikeresen megtettük” – jelentette ki a MÁV-csoport első embere.

Dr. Fónagy János nemzeti vagyonnal kapcsolatos parlamenti ügyekért felelős államtitkár ünnepi beszédében kiemelte: „A Magyar Államvasutak és társaságai biztosítják mintegy 37 ezer család megélhetését és több mint évi egymillió személyszállító vonat továbbítását.” Lépésről lépésre fejlődik és korszerűsödik a hálózat, előbb modern szerelvények tucatjai, majd százai szolgálják az utasok kényelmét – tette hozzá. Dr. Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára pedig azt hangsúlyozta, hogy „a hazai kötőpályás közlekedés 2010 óta egyre nyilvánvalóbb megújulása az utasok számára elsősorban a járműpark korszerűsítésében érhető tetten.” Az államtitkárok és az elnök-vezérigazgató beszéde után Jean-Pierre Loubinoux, a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) vezérigazgatója videóüzenetben köszöntötte a rendezvény résztvevőit.

Az ünnepelés szombaton és vasárnap már a nagyközönség bevonásával folytatódott. A Magyar Vasúttörténeti Park különleges vasúti járművek bemutatói-

val, gőzmozdonyversennyel, mozdony-szépe-választással és számos külföldi járművel várta az érdeklődőket. Volt itt minden, mi a vasútrajongó szem-szájnak ingere: a klasszikus hazai gőzösöktől – 424-es Bivaly, 411-es Truman – kezdve a NOHAB-okon át a ritkán látott motorkocsikig rengeteg érdekesség. Többet közülük működés közben is meg lehetett csodálni, néhányal pedig az utazás élményét is meg lehetett tapasztalni, még ha csak néhány száz méter erejéig is. Aki hosszabb útra vágyott, a MÁV Nostalgia Kft. ez alkalmából indított járataiból választhatott: szombaton NOHAB-os élményvonat közlekedett a Nyugati pályaudvarról Szentendrére, Óbudától a MÁV-HÉV vonalán haladva; vasárnap dupla NOHAB-os szerelvény indult – szintén a Nyugatiból – Tapolcára, Budapesten pedig gőzfelhős csillagtúrát szerveztek, amelynek indulási és végállomása a Magyar Vasúttörténeti Park volt.

A két nap során természetesen ki lehetett próbálni a Füsti elmaradhatatlan interaktív programjait is, többek között kerti vasutazás és hajtányozás szerepelt a „menüben”. A szó szerint mozdonyfűtős hétvégén mintegy 8 ezren látogattak el a parkba – biztosak vagyunk benne, hogy mindannyian életre szóló élményekkel tértek haza.

Képriportunk a következő oldalon. ▶





Fotó: Fülöp Ilaió, Soós Botond

Kollégákat is kitüntettek a nemzeti ünnep alkalmából



Az augusztus 20-i nemzeti ünnep alkalmából az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) magas szintű állami elismerésben részesítette Béli Jánost, a MÁV Központi Felépítményvizsgáló (KFV) Kft. ügyvezető igazgatóját (fent jobbra), aki a Magyar Ezüst Érdemkereszt polgári tagozat kitüntetését vehette át Fónagy János nemzeti vagyonnal kapcsolatos parlamenti ügyekért felelős államtitkártól. Béli János több mint két évtizede, megalakulása óta vezeti a MÁV-csoport egyik legeredményesebben működő társaságát, a MÁV KFV Kft.-t. Irányítása alatt rendelte meg a társaság a Magyarországon tervezett és gyártott, kétrészes, dízel-hidraulikus erőátvitellel rendelkező síndiagnosztikai mérővonatot, az FMK-008-at, amelyet Berlinben, a 2016-os InnoTrans vasúti jármű- és közlekedéstechnikai szakkonferencián mutattak be. A fejlesztést a sinkárosodási hibákat kimutató mérő-



rendszer korszerűsítésének igénye és az előregedett síndiagnosztikai járműpark indokolta. Béli János tevékenységéért korábban is több alkalommal részesült elismerésben: Baross Gábor-díjjal és A Vasút Szolgálatáért arany fokozatával is kitüntették.

Szintén a Magyar Ezüst Érdemkereszt polgári tagozat kitüntetését vehette át – magas színvonalú szakmai munkájáért – dr. Kopjár Vilmos Gábor háziorvos, a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. foglalkozás-egészségügyi vasútszakmai igazgatóhelyettese, a Pécsi Tudományegyetem Általános Orvostudományi Kar Alapellátási Intézetének akkreditált oktatója. Az Emberi Erőforrások Minisztériumának (EMMI) elismerését Rétvári Bence, a minisztérium parlamenti államtitkára (lent balra) adta át augusztus 17-én. Dr. Kopjár Vilmos Gábor a vasútegészségügyben eddig eltöltött közel három évtized alatt bizonyította elkötelezettségét, hozzáértését, széles látókörű hozzáállását.

Magas szintű megyei kitüntetését kapott a nemzeti ünnep alkalmából Kondor Balázs, a MÁV Zrt. szolnoki forgalmi csomóponti főnökségvezetője (lent jobbra) is. Munkatársunkat a megyei közgyűlés Jász-Nagykun-Szolnok Megyéért Díjban részesítette a megye fejlődésének elősegítése, felemelkedésének előmozdítása, hírnevének öregbítése, értékeinek növelése érdekében kifejtett kimagasló, példamutató tevékenységéért. Az elismerés jelképezi és tovább erősíti a

MÁV-csoport és Jász-Nagykun-Szolnok megye, illetve kiemelten Szolnok városa közötti szoros és eredményes együttműködést is. Kondor Balázs korábban több kitüntetésben részesült: idén tavasszal A Közlekedésért Érdeméremet, a 2017-es Vasutasnapon pedig A Vasút Szolgálatáért ezüst fokozatát vehette át.

A Vasutas Magazin legutóbbi számában azoknak a kollégáknak a névsorát közöltük, akik a júliusi Vasutasnap alkalmából magas szintű elismerésben részesültek: Baross Gábor-díjat, A Közlekedésért Érdeméremet, miniszteri elismerő oklevelet, vagy A Vasúttért kitüntetést vehettek át, illetve vezérigazgatói vagy elnök-vezérigazgatói dicséretet kaptak. Elmaradt kötelezettségünknek teszünk most eleget, amikor azoknak a nem vasutas munkavállalóknak a névsorát is közreadjuk, akik külsőként részesültek elnök-vezérigazgatói dicséretben: Kogler Judit, dr. Kovács Gábor, dr. Pető László, dr. Szakács Imre (Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft.) és Neuschl Gyula (A Vasút a Gyermekéért Alapítvány).



Hungrail-konferencia a vasút előtt álló kihívásokról

Szeptember 13-án Magyar Vasút 2018 címmel rendezett konferenciát a Hungrail Magyar Vasúti Egyesület Budapesten. A meghívott vendégeket Dávid Ilona, az egyesület elnöke köszöntötte (aki a GYSEV Zrt. elnöke, illetve a Volánbusz Zrt. elnök-vezérigazgatója is egy személyben). Tóth Péter, az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) közlekedésért felelős helyettes államtitkára nyitó előadásában a magyar vasút gazdasági jelentőségéről beszélt. Kiemelte: a vasútállalati engedéllyel rendelkező 48 hazai cégnél mintegy 60 ezer munkavállaló dolgozik. A magyarországi vasútállalatok éves árbevétele tavaly meghaladta a 600 milliárd forintot, az ágazat éves szinten mintegy 150 millió utast és több mint 52 millió tonna árut szállított.

„Folytatni kell a vasút megújítását és a dolgozók munkakörülményeinek javítását” – jelentette ki Homolya Róbert. A MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója hangsúlyozta: a MÁV és a MÁV-START bevételeinek mindössze 18-20 százaléka származik a jegyértékesítésből, és a teljes hálózatot nézve a járatok átlagos kihasználtsága 32 és 35 szá-

zalék körüli. „Ezek a számok, és ez a realitás. Ahhoz tehát, hogy működjön a vasútüzem, négyszer annyit kell hozzátenni a magyar államnak az adófizetők pénzéből. Ezen javítani és módosítani kell, hiszen társadalmilag és gazdaságilag így nem igazán tartható fenn ez a rendszer.”

A rendezvényen a külügyi és kül gazdasági miniszter is részt vett. Szijjártó Péter közölte: 2022-ig 1500 milliárd forint segíti a magyar vasút fejlesztését. A kormány jelenleg intenzív tárgyalásokat folytat a Kínai Export-Import Bankkal a Budapest–Belgrád vasútvonal építéséhez kapcsolódó hitel-szerződés feltételeiről. „Egyezség van a kamatról, a futamidőről, a pénznemről, viszont még nincs megállapodás a rendelkezésre állási díjról. Közös célkitűzés a kínai féllel, hogy még az idén lezáruljon a pénzügyi feltételekről szóló tárgyalás.” A Budapest–Belgrád vasútvonal műszaki kivitelezésére vonatkozó tenderdokumentációt egyébként 30 szereplő váltotta ki, közülük két konzorcium lett alkalmas a végleges ajánlattételre. Az eredményhirdetés novemberben várható, és még idén aláírhatják a szerződést a nyertessel.

Csendben örültünk



Augusztus 15-én reggel egy szökésbarna, kedves arcú, négy és fél éves kisfiú szállt le a Szolnok felől érkező vonatról a budapesti Keleti pályaudvaron. Vasutas édesapja kezét fogva, örömtől és izgatottságtól csillogó szemekkel nézett körül a felvételi épület hatalmas csarnokában. Ez a nap róla és a vasútról szólt, de ő nem szólt egy szót sem.

Botond immár két éve nem beszél, azóta, hogy egy súlyos baleset következtében két hónapig kómában feküdt. Okos, életvidám kisfiú, a fejlesztő rehabilitációnak köszönhetően ma már min-

denre emlékszik, és ügyesen megérteti magát – szavak nélkül. Persze már ez is egy csoda, hiszen annak idején sokáig nem reagált semmilyen külső ingerre. Aztán egy napon kedvenc vonatos meséje, a Chuggington pályaudvar zenéje megtörte a jeget...

A balesete előtt Botond nagyon szerette a vasutat, s úgy tűnik, ezt a vonalmat a történetek sem tudták eltörölni. Édesapja, Juhász-Fekete Sándor hídszerkezet-karbantartó kollégánk a MÁV Zrt. Nyaral a család! című sorsolós nyereményjátékára jelentkezett a kisfiú történetével idén nyáron. Vakációzást nem nyertek, levelük azonban néhány vasutas kollégát arra indított, hogy valami különlegeset szervezzenek Botondnak. Valamit, ami vonatos, valamit, ami örömet okoz neki és szeretteinek. Valamit, ami talán segíthet áttörni a hallgatás falát... Igen, titokban mindannyian ebben reménykedtünk. Botond és családja fél napot töltött a fővárosban, egy nagyon szép és megható

A tervezési és engedélyezési munka a jövő év elején kezdődhet meg, a vasútvonal építésének 2023-ra kell befejeződnie. A miniszter felidézte: a visegrádi országok miniszterelnökei – a történelmi hátrányt leküzdendő – regionális gyorsvasúthálózat kiépítéséről állapodtak meg. Hangsúlyozta: „250 km/h-s közlekedésre alkalmas külön vasúti pálya építésére van szükség.” Egy év van arra, hogy a Budapest és Varsó közötti gyorsvasútra elkészüljenek a megvalósíthatósági tanulmányok. A 800 kilométeres távolságot jelenleg 11 óra 53 perc alatt teszik meg a vonatok, a cél, hogy ez 4 és fél órára csökkenjen. Ez már a légi közlekedéssel is versenyképes lenne.

A konferencián Csépe András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója is tartott előadást, aki a vasúttársaság terveiről, például a Teletáv szolgáltatás bevezetéséről beszélt. A MÁV humán erőforrás-vezérigazgató helyettese, Dorozsmai Éva pedig lengyel és cseh kollégáival a munkaerőpiaci helyzetből adódó gondokat vitatta meg egy kerekasztal-beszélgetésen.

MÁV KIG



„Tudatosan készültem a szolgálatra”

Hajnalban indultam útnak, hogy a Keleti pályaudvar „toronyában” még a műszak kezdetén Vizi Judit főrendelkezővel találkozassak. Van némi túlzás a megfogalmazásban, mivel a „torony” egy épületgyűttes második emeletén található. Törtem is a fejem, vajon honnan eredhet e szóhasználat? Lehet, hogy tévedek, de talán a repülésirányítás szakzsargonját vehették át valamikor a vasutasok. Amúgy a toronynak nevezett, két szobából álló, 50 négyzetméternyi helyiség nem más, mint a Keleti forgalomirányító központja.

Amikor megbeszéltük a találkozót, azt mondta, hogy a „Keleti toronyban” találkozunk. Most mégis egy forgalomirányító központban vagyunk, ami egy épületgyűttesben található.

Igen, tényleg azt mondtam, hogy a Keleti toronyban találkozunk. A torony kifejezés a Keleti esetében már a vasúttörténelem, a hagyomány része. A Keleti pályaudvaron ugyanis 1989-ig valóban létezett az I. és a II. torony; az ablakon kitekintve még mindig látni az utóbbit. Mindkettő azért épült, mert a korabeli technika és technológia szükségessé tette a váltóközvet és a vágányok megfigyelését a tolatási mozgások szabályozása, illetve a vonatközlekedés biztonságos lebonyolítása érdekében. Most valóban egy épületben vagyunk, és a torony kifejezés helyett azt kellett volna mondanom, hogy találkozunk a forgalomirányító központban. A mai technikával már nem kell állandóan megfigyelni a teret, mert a biztosítóberendezés folyamatosan jelzi a tolatási mozgások térbeli alakulását, a vonatközlekedés helyzetét, így az állomás munkáját a biztosítóberendezés információinak kiértékelésével irányítjuk.

Magyarország egyik legforgalmasabb állomásán teljesít szolgálatot főrendelkezőként. Bemutatná a munkahelyét?

A Keleti pályaudvar forgalomirányító központjában teljesít szolgálatot a főrendelkező forgalmi szolgálattevő, aki az állomás teljes területén irányítja a vasúti üzemeltetést: szabályozza a vonatforgalmat, biztosítja a menetrend szerinti közlekedést, kapcsolatot tart az operatív üzemirányítással, illetve a szomszéd állomások forgalmi szolgálattevőivel. Jelenleg rendelkezői feladatokkal vagyunk megbízva, és kollégákkal együtt



az állomás két kezelési körzetében szabályozzuk a tolatásokat, ellátjuk a fővágányok vasúti üzemeltetését, valamint beállítjuk a vágányutakat a vonatközlekedéshez. Az állomás naponta 420 vonat közlekedéséhez biztosítja a szükséges feltételeket. Itt most négyen dolgozunk, mert az egyik kolléga – aki a felügyeletem alatt tanul – a helyismereti vizsgájára készül.

Mit csinál még egy főrendelkező?

Az utasok akkor találkozhatnak ezzel a tevékenységgel, amikor megérkeznek az állomásra vagy elindulnak onnan. Ugyanakkor az állomásnak vannak olyan technológiai feladatai is, amelyek a személyszállításhoz kapcsolódó egyéb funkciók kiszolgálását biztosítják. Ilyen a szerelvények külső mosásának biztosítása, a fűtőház és a műszaki bázis – ahol a MÁV-START Zrt. járműparkjának napi vizsgálata zajlik – kiszolgálása. A járműjavító üzemmel is közvetlen technológiai együttműködésben vagyunk. Szerelvényeket tárolunk, illetve „energián tartunk”. Az egyes technológiai folyamatokat az állomás üzemeltetője szabályozza, alapvetően ennek megfelelően végzzük a munkánkat. Csakhogy a vasúti üzemmel együtt jár az is, hogy a napi tevékenység során bizonyos dolgok megváltoznak, rendkívüli helyzetek adódhatnak. Ilyenkor aztán – például vágányzári munkák miatt – az alapmenetrendtől eltérő közlekedési rend szerint közlekedünk. Az is

előfordul, hogy a járművek műszaki állapota miatt kell az általánostól eltérő munkafázisokat beiktatni az üzemmenetbe. Ezeknek a változásoknak az operatív irányítója a Keleti pályaudvaron a főrendelkező, aki kapcsolatot tart a műszaki kollégákkal, a forgalmi ügyeletes tiszttel, és – a szükséges információkat összegyűjtve – rendelkezik az elvégzendő feladatokról. A döntéseit úgy kell meghoznia, hogy az érkező vonatokat ne kelljen feltartani, azok akadálytalanul tudjanak megérkezni az állomásra, illetve az induló vonatokat menetrend szerint induljanak el. A Keleti pályaudvar fő tevékenysége a személyszállító vonatok közlekedtetése, az utasok kiszolgálása, utazásuk biztonságos és pontos lebonyolítása. Ez átgondolt, de gyors döntéseket igényel, és roppant nagy felelősséget követel minden szolgálatban lévő kollégától.

Most viszont – ahogy említette – nem főrendelkezői, hanem rendelkezői feladatokat lát el.

Szívesen ülök a kezelőpult elé. Főrendelkezőként tervezek és döntök, rendelkezőként viszont lehetőségem van arra, hogy a tervekben megvalósítsam a vonatforgalom szabályozását és a tolatási mozgások végrehajtását. Úgy kell szerveznem a tolatócsapatok munkáját, úgy kell megterveznem a felügyeletem alá tartozó kezelési körzetben a vasúti üzemeltetési folyamatokat, hogy a főrendelkező elképzelései, döntései érvényesüljenek, és a

vonatok menetrend szerinti közlekedését biztosítsam. Ez újabb és újabb kihívásokat eredményez, de ez teszi érdekessé a munkámat.

Hogyan lett vasutas?

Az Úttörővasúton kezdtem a pályafutásomat, ott találkoztam először a vasúti utasításokkal, ott ismerkedtem meg a vasút világának rejtelmeivel, szépségeivel. Gyerekként szembesültem először a felelősséggel, ott tapasztaltam meg először azt, hogy a tudásom és a munkám eredményeképp vonatok közlekednek. Szolgálatonként több száz utas biztonságáért voltam felelős. Persze, ott voltak a felnőtt szakemberek, akik felügyelték és segítettek a munkánkat. Ennek az élménynek a hatására vasútforgalmi szakközépiskolába mentem, és már tudatosan készültem a nagyvasúti szolgálatra. Munkavállalóként Kékestető, majd Kőbánya-Kispest állomáson kezdtem. Később elvégeztem a felsőfokú szakmai tanfolyamot is. Rákos állomáson, majd Kőbánya felsőn folytattam a gyakorlati munkavégzést – ezeken az állomásokon annak idején jelentős volt az áru- és a személyforgalom. 1997 óta dolgozom a Keleti pályaudvaron. Mindig olyan helyeken teljesítettem szolgálatot, ahol láttam a kihívásokat, ahol alkalmazhattam az elméleti tudásomat, ahol tevékeny részese lehettem a forgalom lebonyolításának, ahol alkotó módon tudtam részese lenni a kollégáim által alkotott csapatnak.

Hogyan tudja összeegyeztetni a munkát a magánélettel, a családdal?

Életem másik nagy kihívása a család! Három gyermekem van, ezért nehéz volt összehangolni a mindennapokat. A gyerekeknek korán hozzá kellett szokniuk, hogy a jövő vasutasok. Ritkán voltunk együtt teljes létszámban a családi ebédnél. A mindennapok feladatai, a család életének szervezése volt az életem másik fele. A gyerekek ma már nagyként büszkeséggel tölt el, hogy mindhárom azzal foglalkoznak, amit szeretnek, és szorgalommal, tanulással, ráteremtéssel élnek az életüket.

Amikor épp nincs szolgálatban, mivel tölti a szabadidejét?

Akkor a családommal vagyok. Egy-egy szolgálat nagy szellemi leterheltséggel jár, főleg, ha rendkívüli helyzet áll elő. Szabadidőmben sokat kirándulok, biciklizek, fényképezek. Ez az aktív pihenés sokat segít abban, hogy a következő szolgálatra frissen és kipihenten érkezsek. Az életemben jelentős szerepet kap a zene, a mostani páromat is a zenének köszönhetően találtam meg. Közösén járunk koncertekre, bulikba. A rockzene meghatározó mindkettőnk életében.

Ön szerint milyen lesz a jövő vasútja?

Ez nehéz kérdés. Én még a régi vasúton kezdtem a munkát, de az azóta eltelt idő alatt is rengeteg változás történt. A számítógépek megjelenése, a különböző informatikai rendszerek alkalmazása a vasúti forga-

lomszabályozás területén már a mindennapi munkánk részévé vált. Az új technológiák új viszonyokat teremtenek, a személyes kapcsolatok háttérbe szorulnak, elektronikus leveleken keresztül kommunikálunk, kicsit személytelenebbé válik a munka. A jövő vasútja korszerű lesz, de szerintem sivatárba, unalmassá válik a forgalmi szolgálattevői munka. A Keleti pályaudvar akkor is izgalmas kihívásokat fog tartogatni a szolgálattevők számára, az itt folyó munkát ugyanis nem lehet kizárólag gépekkel megoldani. Nincs olyan program, amely kivátaná az emberi gondolkodást és ítélőképességet. Remélem, a jövő vasutasai, akik szorgalmasak, lelkesek, szakmailag felkészültek lesznek, ugyanígy hivatásuknak fogják majd tekinteni a vasúti szolgálatot, megtalálják a céljukat, és boldogan fogják élni a szakmai életüket. Legalább olyan boldogan, ahogy én élem a mindennapjaimat itt, a Keleti pályaudvaron.

Mit tervez a jövőt illetően?

Folytatom a szolgálatomat. Tanulok, képezem magam, hogy kezelni tudjam az újabb és újabb technológiákat, forgalomszabályozási rendszereket, és a munkámat tisztességgel el tudjam látni. Régióta vagyok vasutas, már a vasúti szolgálatom vége felé járok. A nyugdíjba vonulás más életvitelt, más életcélokat jelöl ki számomra, úgy gondolom, erre tudatosan kell készülni. Abban viszont biztos vagyok, hogy nem szakadok el a vasúttól.

Gaál Péter

Fotó: Gaál Péter, Soós Botond



See you – Splitben!

Vajon milyen lehet munka után, este 7 órakor felszállni a vonatra, és meg sem állni a tengerpartig? És mindezt két gyerekkel „logisztikázva”? Hogy fog ez elsülni? Ilyen és ehhez hasonló kérdések vetődtek fel bennem, amikor úgy döntöttünk: idén nyáron 3 és 8 éves lányainkkal látogatjuk meg a dalmát tengerpartot. Augusztus egyik hosszú hétvégéjén került sor az útra, amely összességében kiválóan sikerült!

Mióta megvannak a gyerekek, minden évben „csak” a Balaton a mi Rivieránk. Közel van, itthon van, két kicsi gyerekkel biztonságot adó érzés a magyar tenger-nél pancszizni. Már majd elfelejtettem, milyen beleszippantani a tengerparti levegőbe... De idén júliusban hirtelen határozottunk: menjünk Splitbe! Mivel még nem vonatoztam külföldön, tapasztalt kollégákat kérdezgettem: mire kell figyelni? Hogyan kell megvenni a jegyeket? Fekvőhelyes vagy hálókocsival érdemes menni? Gyorsan FIP-jegyet igényeltünk, szállást foglaltunk. A jegyvásárlás is hamar megvolt, bár akkor még nem tudtuk, hogy a három férőhelyes hálókocsinál a fekvőhelyes kocsik (couchette) négyőnknek sokkal jobb választás.

Indulás egy húzós nap végén

Az indulás hetében már az egész család lázban égett. A gyerekek hitetlenkedve hallgatták, hogy sós vízben fognak fürdeni, és izgatottan várták az éjszakai vonatozást is. Mi, szülők azért izgultunk (pontosabban: csak én...), hogy mi lesz a vonaton, mi lesz a szállással, hogy min-



Konoba Duga, hajóutunk első állomása

den rendben legyen, senki se legyen beteg stb. Tehát mindenben.

Mindketten munka után indultunk a Keletibe, míg a gyerekek a nagyszülőktől siettek a vonathoz. Fura és szokatlan volt, hogy nem hajnalban indulunk, mint az eddigi útjainkon, hanem gyakorlatilag az íróasztaltól – egy végighajtott nap végén.

A Keletiben a szokásos tömeg fogadott minket, és a gyors családgyógyosítás után már közösen találtuk meg a nemzetközi vonatot. Mentünk a hosszú szerelvény mellett és böngészünk a kocsik számozását, amikor az utasellátós kolléga kedves köszöntés után ripsz-ropsz felemelte egyáltalán nem kicsi bőröndünket a vonatra. A kabinok között haladva feltűnt, hogy szinte csak mi vagyunk magyarok a hálókocsiban: főként nyugat-európai fiatalok igyekeztek az Adriára ezzel a vonattal. A hálókocsi méretét látva majdnem elájultam, ugyanis a kabin egy másodperc alatt megtelt a csomagjainkkal, és még nekünk is be kellett valahogyan préselni magunkat. A hálókocsi korát elnézve már majdnem a Vasúttörténeti Parkban éreztük magunkat, amikor a „ki hol alszik?” kérdés gyakorlati szintre terelte a figyelmet. Ettől kezdve hosszan tartó logisztika és alkudozás következett: a három fekvőhely elosztása négy fő részére úgy,

hogy mindenkinek jó legyen, szinte reménytelen vállalkozásnak tűnt. Ráadásul a gyerekek lelkesen és izgatottan rohagáltak, és persze felváltva követeltek helyet maguknak a legmagasabb fekvőhelyeken, mi pedig arra vártunk, mikor pihenhetünk végre.

Így gyorsan elosztottuk a „kuckókat”, és már aludtunk is. Az út nyugodtan telt, csak a határon, az útlevél-ellenőrzés miatt kellett felkelni, és nem volt feltűnő az éjszakai állás sem, amelyre már horvát területen került sor. Viszont meglepő volt, hogy a nappali forróság miatt dunsztos kabin éjszakára teljesen kihűlt, sőt meglehetősen hideg lett.

Végül megérkeztünk. Reggel, ébredés után szuper volt a vonatablakon kinézve a dalmát hegyekben gyönyörködni és a felkelő napot látni. Suhantunk egészen a tengerig.

Ideális tengerpart a gyerekeknek

Előre elterveztünk mindent, mi hogy lesz majd Splitben. Az itthon is népszerű lakásközvetítő oldalon lefoglaltunk egy kicsi apartmant. Már Budapesten kinéztük térképen, melyik szállás esik a lehető legközelebb a vasútállomáshoz. El akartuk kerülni, hogy sokat kelljen cipekedni, ezért az interneten, a Google Street View



segítségével virtuálisan is bebarangoltuk a környéket. Így pontosan tudtuk, hol található a legfontosabb helyszínek, s még otthonról felfedeztük a közeli boltokat és a jó kávézókat.

A vonat a 14 órás út dacára sem késett. Volt egy szabad óránk a szálláshelyünk elfoglalásáig, ezt a kikötővel szembeni hangulatos kávézóban töltöttük el, a lakás és a vasútállomás között félúton: figyeltük a hatalmas kikötőbe érkező és az onnan távozó kompkokat, a lüktető tengerparti várost.

Split fő vasútállomása alig öt perc gyaloglásra van a történelmi belvárostól, és egybeépült a kompikikötővel, illetve a távolsági buszmegállóval. Egyszerű továbbindulni más településekre vagy szigetekre, de mi most örültünk, hogy megérkeztünk. A népszerű strand szintén alig egy ugrásnyira van az állomástól, úgyhogy amint lepakoltunk, rögtön a tengerpartra indultunk. A Bačvice strand kialakítása a görög színházakéra hasonlít: a „nézőtéri szinteken” lehet letelepedni, és középen ott a lényeg, a víz! Persze tömve volt, de a „balatonosan” lassan mélyülő, homokos tengerpart tökéletes terepnek ígérkezett a gyerekeknek a tengerrel való megismerkedésre. Egyből be is mentünk a hullámok közé.

Vicces volt találkozni a horvát strand-sporttal: családok, baráti társaságok játszották az úgynevezett picigin labdajátékot. Összefutottunk magyarokkal is, velük beszélgetve derült ki, hogy van Uber a városban, ami jelentősen

megkönnyítette utazási céljaink elérését. A Budapestről ismert applikáció még megvolt a telefonunkon, így szerencsésen megoldódott a város távolabbi, szebb strandjaira való eljutás problémája. Az Uber esetében a fizetés is egyszerű, mert az app rögtön a bankkártyáról veszi le a pénzt, az UberBOAT szolgáltatással pedig kisebb hajókkal lehet elmenni a közeli szigetekre – igaz, ezt mi nem próbáltuk ki.

Viszont a következő négy napban ki próbáltuk az összes helyi strandot, így a Bačvice mellett a gyönyörű Kašćunin is töltöttünk egy-egy csodaszép napot. Kristálytisza víz, jól szervezett kiszolgálás, boldogan fürdőző gyerekek, koktélozó szülők. Szuper pihenés volt mindannyiunknak...

Ódon utcácskák és hangulatos helyek

Reggel és este sétálgattunk a jachtkikötőben, a tengerparti promenádon, a Riván, Diocletianus palotájában és a középkori negyedben. Az egyedi, gyönyörűen megmaradt római kori emlék és a benne kivirágzó középkori Spalato szűk utcácskái elképesztően szépek, tele felfedezendő helyekkel, emlékekkel, kicsi kávézókkal, éttermekkel.

A legjobb vendéglátóhelyekre egy másik mobiltelefonos applikáció segítségével bukkantunk: a lakásközvetítő szolgáltatáshoz hasonlóan ez is a közösségi értékelésen alapul. Megírhatjuk jó és rossz tapasztalatainkat egy-egy étteremről, kávézóról, de akár fotókat is feltölthetünk – ez az alkalmazás segített

megtalálni kedvenc, egyedi helyeinket. Ha már egyediség, érdemes legalább egyszer korábban felkelni és elmenni a piacra, ahol finomabbnál finomabb horvát pékárukat, sonkákat, sajtokat és gyümölcsöket lehet venni.

A városban egyébként úton-útfélen hajóutak szervezőibe botlottunk; végül mi is befizettünk egy kirándulásra. A hajó a közeli varázslatos szigetekre vitt el minket, így – rövid időkre megállva – megismerhettük a blue lagoonnak nevezett búvárparadicsomokat, és bepillanthatunk oda, ahova általában csak a vitorlással nyaralók jutnak el: a szigetvilág kisebb kikötőinek privát strandjaira. És az a mennyei grillezett hal! Ebédre az egyik kis kikötő helyi specialitásait kóstoltuk meg.

Sajnos hamar elérkezett a visszaút napja. Kicsit szomorúan, de feltöltődve indultunk délután az állomásra. A vonaton az utasellátók most is nagyon kedvesek voltak, és a visszaútra választott fekvőhelyes kocsik kényelme is kellemes meglepetés volt. Tágasabb fülkék, családi méretű kabinok – gyorsan meg is beszéltük, hogy legközelebb csak és kizárólag couchette-tel megyünk külföldre. És abban is mindannyian biztosak voltunk, hogy jövőre is visszatérünk. Már gördült ki a vonat a spliti vasútállomásról, amikor a kisebbik lányunk kihajolt az ablakon, és integetve ennyit mondott: „Szia, Split, jó volt nálad!”

Tehát see you Split jövőre is!

Kép és szöveg: Varga Zsuzsa



Újvidékről vonattal Montenegróba

Montenegró gyönyörű, változatos természeti adottságokkal rendelkezik, a kalandokra vágyó turistáknak pedig nincs igazán nehéz dolguk, mert a tengerparttól viszonylag kis távolságok – meredek szerpentinekkel tűzdelt útszakaszok leküzdése – után akár 2000 méter feletti hegycsúcsokig is eljuthatnak.

A montenegrói tengerpart hossza majdnem 300 kilométer. Nagy részén a hegyek és a tenger lenyűgöző találkozásában gyönyörködhetünk, majd az albán határ felé közeledve egyre inkább a végláthatatlan homokos főveny lesz a jellemző. A nagyobb városok is főként a tengerpart közelében találhatók, közös bennük, hogy gyönyörű óvárosi részekkel büszkélkedhetnek. A hegyekbe is érdemes ellátogatni, Montenegróban található ugyanis Európa egyik utolsó őserdeje és legmé-



lyebb kanyonja is, nem beszélve a híres Fekete-tóról. A téli hónapok során többméteres hóréteg is összegyűl erre felé, a síelők előszeretettel utaznak fel ilyenkor a magasabban fekvő részekre a tengerparti településekről.

A nyaralás megtervezésekor egyértelmű volt, hogy vonattal vágunk neki a hosszú,

átszállással együtt 22 órás útnak. Mivel Budapestről nem lehet közvetlenül eljutni Montenegróba, némi logisztikázás után, kedves kollégák segítségével sikerült az Újvidékről induló vonat hálókocsijába jegyeket szerezni. Maga az út a hegyi szakaszokon válik igazán érdekessé: a szerelvény számos alagúton és a világ egyik legmagasabb vasúti völgyhídján is áthalad. Sok helyen – a vágánytól alig néhány méterre – elképesztő mélységű szakadékok nyílnak, félelmetes látványt nyújtva az ablakból bámultatóknak.

Mivel montenegrói tartózkodásunk első egy-két napját a hegyek között akartuk eltölteni, a fővárosban, Podgoricában szálltunk le a vonatról. Az autóbussz a vasúti pályaudvar melletti buszvégállomásról indult a Durmitor Nemzeti Parkban található Žabljakba. Szerencsére a menetjegyeket már előre megvettük az interneten, így elkerültük a sorban állást a jegypénztárnál. Az átszállásra majdnem másfél óra állt rendelkezésünkre a menetrend szerint, azonban így is szűkösen értük el a buszt. Hosszú, többórás utazás végén jutottunk el a tengerszint felett 1442 méteres magasságban fekvő városka központjába.



A szállás elfoglalása után rögtön indultunk is tovább a környék látványosságainak felfedezésére. Első utunk a híres Tara-kanyonhoz vezetett, amely Európa legmélyebb ilyen földrajzi képződménye. Az út busszal alig több mint fél óra volt. A kanyon legmélyebb pontja 1300 méter mélyen található, így lenyűgöző látványt nyújt a szakadék felett átívelő híd tetejéről.

A visszautat úgy terveztük, hogy maradjon még idő sötétedés előtt körbejárni a nemzeti park másik híres látnivalóját, a Fekete-tavat (montenegrói nyelven: Crno jezero). A szigorúan védett területre csak némi belépődíj ellenében lehet bejutni. Ez a legnagyobb, legmélyebb és legismertebb gleccsertó Montenegróban, területe 0,5 négyzetkilométer. Két kisebb tóra osztható: a Nagy (Veliko jezero) és a Kis tóra (Malo jezero). A két tavat egy keskeny szoros köti össze, és egy fenyőfákkal szegélyezett, 3,5 kilométeres sétaút veszi körül, amelyet átlagos erőnléttel is kényelmesen végig lehet járni. A kis testmozgás mindenképpen megéri, már csak a gyönyörű környezet miatt is.

A hegyekben töltött másfél nap után indultunk tovább Montenegró tengerpartjára, első körben Kotorba, Montenegró egyik legszebb városába. A település a Kotori-öböl legvégén, az Orjen és a Lovćen hegy tövében fekszik. Látnivalóként elsősorban a jó állapotban megmaradt óvárost lehet ajánlani, amit hatalmas várfal vesz körbe. A fal magasabban lévő részeiről gyönyörű kilátás nyílik az öbölre, ez már önmagában megér egy kis mászást. A Kotorban töltött éjszaka után Budva városába mentünk. Itt több napig marad-

tunk, mivel a közelben több szuper strand is található, nem beszélve a fantasztikus óvárosról. A kikötőből motorcsónakkal negyed óra alatt el lehet jutni a gyönyörű Sveti Stefan-szigethez, amit különleges hangulata miatt mindenképpen érdemes meglátogatni.

Budvából a legnagyobb kikötővel rendelkező montenegrói városba, Barba vezetett az utunk. A város nem rendelkezik különösebben jó strandokkal, viszont a közelben olyan látványosságok találhatók, amelyeket a hazautazás előtt még szerettünk volna megnézni. Az egyik ilyen a Balkán-félsziget legnagyobb tava, a Shkodrai-tó volt, amely Albánia és Montenegró határvidékén terül el. A tavat – Barból indulva – érdemes vonattal megközelíteni, mivel egy rövid út végén, Virpazar településnél leszállva, kis gyaloglással már el lehet érni a partot. A tónál sokféle csónakos túra közül lehet választani, ezért érdemes alkudni. A túrák általában három

órát vesznek igénybe, ez idő alatt a tó egy kisebb részét járhatjuk be – félórás úszással egybekötve. A tó a pelikánok utolsó európai élőhelye és egyben a kontinens legnagyobb madárrezervátuma is.

A hazautazás napja már csak boltlátogatásokkal és csomagolással telt. A vonatunk délután, nem sokkal 5 óra előtt indult Újvidékre, így maradt időnk alaposan összekészülni. Az indulás előtt a pályaudvaron sikerült lencsevégre kapni a Lovćen nevű gyorsvonattal közlekedő két darab, jó állapotban lévő szalonhálókocsit is.

A hazautazás napja már csak boltlátogatásokkal és csomagolással telt. A vonatunk délután, nem sokkal 5 óra előtt indult Újvidékre, így maradt időnk alaposan összekészülni. Az indulás előtt a pályaudvaron sikerült lencsevégre kapni a Lovćen nevű gyorsvonattal közlekedő két darab, jó állapotban lévő szalonhálókocsit is.

Mindent összevetve, felemás érzésekkel indultunk haza a montenegrói nyaralásról. Bár az ország lélegzetelállító természeti értékekkel és látnivalókkal rendelkezik, a környezet sok helyen szemetes és a legtöbb strand kimondottan zsúfolt. Az árak nagyjából a horvát árakkal vetekednek, mindezért viszont sok esetben nem azt kapja az ember, amit elvárna. Pozitívum ugyanakkor, hogy még mindig viszonylag jó áron lehet foglalni minőségi szállásokat, és a helyiek általában nagyon barátságosak.

Kép és szöveg: Tóth Dezső



Csillagok Egernek

Az utazás a kiindulóponttól, esetünkben a vasútállomáson kezdődik, s ott is ér véget. Mondják, hogy nem mindegy, milyenek az első benyomások a közlekedési cégről, amelynek szolgáltatását az utazó igénybe veszi. Ezért törekszik a vasúttársaság arra, hogy minél több állomása megszépüljön és utasbarát szolgáltatóhelyé váljon. Az egri állomás pedig pont ilyen.

Szépen felújították az állomás formás épületét, és a környék is rendezett. Szemmel láthatóan az itt dolgozók és az utasok is megbecsülik, magukénak érzik ezt a helyet. Jó ilyen állomásról vonattal útra kelni, vagy ide megérkezni. Bevallom, kedvelem az egri állomást. Időnként eltöltök néhány napot a lakóinak hősiességéről, kitarásáról híres történelmi városban. Ámde ahhoz, hogy tényleg kellemesen induljon az utazás, nemcsak esztétikus környezetre van szükség, hanem az ott dolgozó vasutasok mindennapi precíz munkájára is. Eger állomáson ez is adott. Amikor az állomásfőnökkel, Csósz Istvánnal elkezdtem a beszélgetést, rögtön a forgalomról faggattam.

Ütemes és kiszámítható menetrend

„Nagy a forgalmunk, megfelelő a vonatmennyiség, és az utasok száma is növekedett az utóbbi időben” – hangsúlyozta Csósz István. Kétóránként érkeznek és indulnak gyorsvonatok, amelyek Budapest és Eger között viszik az utasokat. Ennek köszönhetően a hevesi megyeszékhely és a főváros között rendszeres, ütemes és kiszámítható a menetrend, átszállás nélkül lehet utazni – ezt a szolgáltatást naponta hét pár vonat biztosítja. Ezenkívül hétköznapon-



Csósz István



ként óránként közlekednek vonatok Eger és Füzesabony között, a hivatásforgalom megfelelő kiszolgálására tizenhét vonattal áll az utasok rendelkezésére. Tavasztól őszig négy vonattal jár Eger és Szilvásvárad között.

Az állomásfőnök öröndetesnek tartja, hogy a budapesti szerelvények immár korszerű FLIRT motorvonatokból állnak. Ezeket a járműveket megkedvelték az utazók, ugrásszerűen megemelkedett a fizető utasok száma. Most a hatvani elővárosi vonal átépítése miatt sajnos ideiglenesen nélkülözniük kell a közvetlen szolgáltatást, mert Füzesabonyban minden vonatról át kell szállni a miskolci és a budapesti InterCity-járatokra, amelyek gyorsvonati kocsikat is továbbítanak.

Több vonat, még több utas

Azt már az utasoktól tudtam meg a peronon, hogy a diákok iskolába való eljutása, valamint a nagy turistaforgalom miatt Szilvásvárad felé szükség lenne több vonatra.

Az egri vasutasok igyekeznek, amikor szükséges, nagyobb szerelvényt küldenek, de ha több vonat menne arrafelé, akkor elképzelhető, hogy több utast is vonzana Egerből Szilvásvárad és környéke. A nagyvállalatok új telephelyeket építenek, a frissen létrehozott munkahelyekre a környékről járnak be a dolgozók – ez is indokolná az esetleges vonatbővítést.

Arra is kíváncsi voltam, milyen fejlesztésekre lenne szükség annak érdekében, hogy a vonatközlekedés zökkenőmentesebb legyen. Az Eger és Füzesabony közötti egyvágányú vonalon, illetve a háromdrótos állomási vágányhálózaton átmenő sűrű vonatforgalom okoz-e gondot, kisebb nehézséget a forgalom szervezésében? (Ugyanis csak az állomás három vágánya fölött van felsővezeték, ami bizonyos esetekben hátráltatja a lehetőségeket.)

„Annyira nem jelent nagy problémát, de mindenképpen gondos odafigyelést követel. Főként akkor törhetjük a fejünket, amikor va-

lamilyen esemény miatt borul a menetrend, s így operatív intézkedésekre van szükség a menetrendszerű vonatközlekedés visszaállítására” – mondta az állomásfőnök.

A négy indító- és fogadóvágány közül csak három felsővezetékes. Ez a szűk keresztmetszet erősen behatárolja a különvonalak közlekedtetését, amire pedig volna igény. Hasonló a probléma a peronokkal is. Az állomásnak egy magas peronja van, az első és a második vágány között. Van egy rövidebb, szilárd burkolatú peron is, ami csak rövid vonatok fogadására alkalmas. Szükség lenne még egy felsővezetékes vágányra és egy magas peronra, valamint a váltók átalakítására is, mivel Eger állomáson helyszíni állítású váltók és kulcsrögzítő berendezés van, ami az egri rendező pályaudvaron lévő, D55 típusú, ellenmenetet és utolérést kizáró biztosítóberendezéshoz kapcsolódik.

Az állomásfőnök bizakodik, hogy egyszer ezekre a fejlesztésekre is sor kerül. Azt már csak én teszem hozzá, hogy indokolt is lenne az elképzelés, gördülékenyebbé tenni a munkát. Ahogy azt is el kell mondanom: némelyik sínpár elég régi, így az összkép egy kicsit elüt a rendezett környéktől. Ennek ellenére a sínek között is rend van, nincs eldobott szemét, mint ahogy a kijáratnál lévő kis parkban sincs, ott is szép a környezet. Jó is oda leülni a minden tavasszal vasutaszöldre festett padokra, inni a szépen megtartott és működő, friss, hűtővizet adó kútból. Innen figyelve, a koros fák lombjai alatt ücsörögve jó érzés fog el. Békés, hangulatos városi állomás, nyugtató utasok, szorgoskodó vasutasok. Mintha mindenki ismerné egymást: odaköszönnek az utazónak, tanácsokat, információkat adnak. Él és mozog az állomás, igazi pályaudvari hangulat van, s ez így van jól: emberközelis és utasbarát városkapu fogadja az érkezőt.

Novajidrányból Egerbe

A MÁV-START vezérigazgatóságának illetékes munkatársaitól megtudtam, hogy az idei esztendő első nyolc hónapjában nyolc százalékkal nőtt az utasok száma. Az adatok szerint közel 450 ezer fizető utas fordult meg az egri állomáson augusztus végéig. Szolgáltatásértékesítőik szervezésében Miskolcra, Szegedre, Debrecenre, Budapestre, Pécsre és Szombathelyre is nagyobb létszámú csoportok utaztak Egerbe és Szilvásváradra. A nyári zárás eredménye: huszonnyolc nagy létszámú csoport 2100 utassal.

Az utasok egyébként korszerű feltételekkel vásárolhatják meg jegyeiket, bérleteiket.

Az állomáson 2016 óta kezdve üzemel a JÉ-pénztárgép; 2017 elején telepítettek egy második hasonló gépet, amely már egyaránt alkalmas belföldi és nemzetközi jegykiadásra is. Idén június végén újra fejlesztették a START-osok, az állomásépület aulájában egy új típusú automatát helyeztek üzembe – segítségével azóta 1143 belföldi jegyet váltottak az utasok. A jegyértékesítő automatából belföldi és nemzetközi jegyek is nyomtathatók.

Az állomásfőnöki beszélgetés végén azért még az is érdekelt, milyen szakmai előlétele van a gondosan vezetett és irányított egri állomás vezetőjének, s mióta teljesít itt szolgáltatást. Csósz István főnöki tekintélyt parancsoló bajsza mögül derűs arccal válaszolt: 1979. január 1. óta dolgozik a vasútnál. Váltókezelőként kezdte a novajidrányi állomáson, a segédtisztai tanfolyam elvégzése után forgalmi szolgálattevő besorolásban dolgozott a Felsőzsolca–Hidasnémeti vonalon, illetve Göncön és Mádon. Hidasnémetiben és Felsőzsolcán nagy

tapasztalatot szerzett rendelkező forgalmi szolgálattevőként. Vonali tartalékosként helyettesített állomásfőnököt, személypénztárost, számadó pénztárost; egy ideig kocsirányító volt Hidasnémeti állomáson. Közben elvégezte a tisztai tanfolyamot, majd két diplomát is szerzett. 2004. május 1-jétől áll az egri állomás élén. Azt gondolom, ilyen vasutasokra, állomásfőnökökre és állomásokra van szüksége a nemzeti vasúttársaságnak.

Búcsút intve a városnak és az állomásnak, a vonatablakból kitekintve feltűnik a távolodó bazilika sziluettje és a Nagy-Eged-hegy. Történelmi, nagy hagyományokkal rendelkező város. A vasút is a hagyományokra épül, mai munkatársai folytatják az elődök munkáját, gondosan, szépen, fegyelmezetten, utasok és vasutasok megaláztatására. Az egri vasutasok biztosítják a vonatok útját, a célba érést nap mint nap. Jó ide visszatérni.

Kép és szöveg: Kavalecz Imre

Interpelláció 1869-ből

Gróf Mikó Imre közlekedési miniszter válasza Csiky Sándor országgyűlési képviselő 1869. június 9-én beadott parlamenti interpellációjára:

„Eger városnak a hatvan-miskolci vasúttal szárnyvonal által leendő összeköttetése iránt eddig azon oknál fogva nem kötött még szerződés és nem történt végintézkedés, mert biztos kilátás volt arra, hogy a szárnyvonal építését egy magán-társulat fogja elvállalni. S ezen társulat csakugyan késznek nyilatkozott az eger-füzesabonyi szárnyvonalat állami biztosíték nélkül gőzerőre kiépíteni, s az e részbeni engedélyért e hó 12-én folyamadt is, s ennél fogva az engedélyezési tárgyalások legközelebb meg fognak indíthatni. Egyébiránt interpelláló úr megnyugtatóra kijelentem, hogy azon esetre, ha az alkudozások a társulattal eredményre nem vezetnének, kötelességemnek fogom tartani, a szárnyvonalnak államköltségen leendő kiépítéséről gondoskodni. – A mi végre a maklár-egri állomást illeti, arra nézve megjegyzem, hogy e név alatt eredetileg Maklárnál tervezetett egy állomás, később azonban technikai, közforgalmi, s üzleti szempontokból Füzesabonyra helyeztetett át, minél fogva jelenleg a maklár-egri állomás helyett a füzesabonyi fog épülni.”

Forrás: MÁV SZK Archivum



Nyaral a család!



Meglepetten fogadtuk, hogy kisorsoltak bennünket a harkányi nyolcnapos nyaralásra. Öt gyermeket nevelünk, három fiatalabb lányunkkal, Hannával, Kincsóval és Jázminnal oszthattuk meg ezt az élményt. Örömmel készülődünk, csomagoltunk, kerekpárokkal felpakolva indultunk útnak. A szálláson kedvesen fogadtak bennünket, egy kényelmes szobát kaptak a szülők, egyet pedig a lányok; gyorsan berendezkedtünk az előttünk álló egy hétre. Már első este körbekerekeztük a várost, vidám fotót készítettünk a HARKÁNY feliratnál. Gykezünk minden napra változatos programot összeállítani, hogy mindenkinek élvezetes legyen a nyaralás. Központi helyen, a szállástól száz méterre található a harkányi fürdő, a felnőtteknek termálme-

dence, pezsgőfürdő, a fiataloknak hétféle csúszda és egy „lepkemedence” enyhítette a nyári forróságot. A másik fontos program a kerekpározás volt. Elkezdtünk a 8 km-re fekvő Drávaszabolcsra, ahol hajóztunk a Dráván, s gyönyörködtünk az érintetlen természet szépségében. Hogy legyen energiánk, mindennap finom és bőséges reggeli, ebéd, vacsora várt minket a szépen megterített asztalon. Siklósi vármező és villányi borkóstoló túrán is részt vett a család, így – 60 km biciklizéssel – hősieen végigtékertünk a nem éppen jól karbantartott Siklós–Máriagyűd–Villány kerekpárúton is. Harkány kedves, virágos, hangulatos kisváros, ahol szabadtéri filmvetítéssel búcsúztatták a nyarat. Mi az *Ausztrália* című filmet néztük meg közösen. Az egyik legemlékezetesebb nyaralásunk volt a harkányi: jó hangulatú, pihentető, a családot összetartó, változatos programokkal teli. Igazi ajándék. Köszönjük!

Szöke Tamás és családja

Mi is a „Nyaral a család!” pályázaton nyertünk egy balatonfüredi egyhetes nyaralást. Augusztus első napjaiban utaztunk. Az időjárás tökéletes, a Balaton vize 27 fokos, a szállás csendes és kényelmes, az ellátás kifogást-



lan volt. Rengeteget kirándultunk, bejártuk a környék nevezetességeit. Megnéztük a Tamás-hegyi kilátót és a Lóczy-barlangot is. Voltunk a veszprémi állatkertben és Magyarország legnagyobb dinoszauruszparkjában, illetve ellátogattunk Tihanyba is. A római kor hangulatát megidéző Apáti-hegyi „örtorony”-ból gyönyörű kilátást nyílt a Tihanyi-félszigetre és szinte az egész Balatonra. Nagyon jól éreztük magunkat, és rengeteg szép élménnyel tértünk haza.

Kalacsi József

Boldog lett a buldog – de a gazdája is

Egy reggel 6.45-kor egy aggódó hölgy hívott minket, aki pilisi otthonukból eltűnt francia buldogját kereste. A kutyát – egy Facebook-poszt nyomán – a 2879-es vonaton kereste, mert úgy tűnt, hogy valaki erre tette fel a négy lábút. A hívást fogadó kollégánk, Ferencziné Hosszú Ágnes felvette a kapcsolatot a vonaton

szolgálatot teljesítő jegyvizsgálóval, Valentin Balázssal, aki elmondta, hogy a kutyát – több lelkes utassal együtt – már pártfogásába vette és Kőbánya-Kispest állomáson a külsős forgalmi szolgálattevői irodába vitte. Kollégánk továbbadta a kapott információkat a betelefonálónak, a hölgy pedig azonnal elindult

Kőbánya-Kispestre. Az eb a forgalmi irodán kapott vizet, és rövid idő elteltével a gazdája is megérkezett. A hölgy megköszönte a vasutas dolgozók és az utasok segítségét és odafigyelését.

*Muhari Aliz
túrvezető*

Ügyfélszolgálat – MÁVDIREKT

Pécsi kollégák utasbiztonsági kampánya Zamárdiban



A pécsi területi vasútbiztonsági dolgozók már negyedszer szerveztek utasbiztonsági kampányt a Balaton partján. Szokás szerint augusztusban rendezik meg Zamár-

diban a Strand Fesztivált, amely évente közel százezer látogatót vonz; erre a népszerűsége építve kívánták megszólítani a vonattal közlekedőket a kollégák, akik a fesztivál kezdetéhez igazodva, augusztus 22-én és 23-án állították fel a rendőrséggel közös standjukat a vasútállomáson. Az ajándékokkal megrakott asztalnál sokan álltak meg kíváncsian. A rejtvény vagy a totó kitöltése után senki nem távozott üres kézzel: „zsákbamacska” mindenkinek járt. A nyaralóknak jó szolgálatot tett a nyerevényül kapott strandlabda vagy frizbi. De nemcsak a fesztiválozók kaptak ajándékokat: a nyugdíjasok is vihettek az unokáknak fényvisszaverő bokapántot vagy akár

– nevelési céllal – szórólapot. Leginkább mégis a kicsiket lehetett az asztalhoz ültetni: amíg ők a mozdonyos színezőkkel töltötték az időt, a szakemberek ellátták a szülőket hasznos közlekedési tanácsokkal, a balesetek elkerülésére figyelmeztető szórólappal és a rendőrség bűnmegelőzési felhívásaival. Azok a kisiskolások, akik megfejtették a nekik készített rejtvényt, ezután már biztosan tudni fogják, hogy a vasúton a legfontosabb a biztonság.

*Orbánné Smátrola Beáta
védelmi szakértő*

Pécsi Területi Vasútbiztonsági Szervezet

