

# Vasutas

magazin



A MÁV-CSOPORT LAPJA  
66. ÉVFOLYAM  
2016. március



**Képriport: Látogatás a bécsi Siemens-gyárban**

**„Jó kollégák, jó főnökök mellé sodort az élet”**

**Interjú dr. Szabó Mónikával, a MÁV Zrt. belső ellenőrzési vezetőjével**

# Itt a tavasz!

Az évszakváltás legbiztosabb jele az Utazás kiállítás háromnapos rendezvénye. Az idén március első hétvégéjére megszervezett turisztikai seregszemplén 28 ország 350 kiállítója vett részt. A Hungexpo Budapesti Vásárközpontban 39. alkalommal megrendezett börzén csak az nem talált magának ígéretes vakációs programot, aki nem akart. Hazai és külföldi ajánlatok ezreivel találkozhatott az, akit már most a nyaralás gondolata foglalkoztat.

Bátran állíthatjuk, hogy vasúttársaságunk évről évre színvonalasabb szolgáltatásokkal jelenik meg a kiállításon. Érvelés helyett csak néhány tényt említek: idén újabb 10 perccel csökken a balatoni utazások menetideje, és nő a korszerű, légkondicionált járművek – egyebek között a FLIRT motorvonatok – aránya. Debrecenből, Miskolcra, Nyíregyházáról és Szolnokról a helybiztosítós expresszvonatok akár 30-40 perccel gyorsabban is leérhetnek a magyar tengerhez. Az északi parton pedig továbbra is találkozhatnak az utasok a népszerű Kék Hullám, Katica és Tekergő vonatokkal.

Mindemellett bővülnek az eljutási lehetőségek az Adriai-tengerhez is. A nemzetközi járatok között bizonyára népszerű lesz a Budapest és Varsó között – már december óta – közlekedő Varsovia EC vonatkár, amelynek magas minőségű hálókocsijai egyéjszakás összeköttetést teremtenek a magyar főváros és Moszkva között.

A környezetbarát és biztonságos kötőpályás közlekedés, a wifiszolgáltatás, a jegyértékesítő automaták sokasága, az okostelefonokra ingyenesen telepíthető utastájékoztató alkalmazás, az interneten megvásárolható olcsóbb menetjegy és a bankkártyával történő fizetés lehetősége mind a vasút mellett szól. Ráadásul a belföldi jegyvásárláson kívül már többféle nemzetközi jegy is megváltható online, sőt az elérhető jegytípusok száma is folyamatosan nő.

Pár évvel ezelőtt még azt firtatta egy-egy ilyen jegyzet, vajon mikor érkezünk meg Európába? Hiszem, hogy újabb néhány esztendő elteltével arról szól majd a mostanihoz hasonló írás, hogy a korábban sokkal fejlettebb és gazdagabb vasúttársaságok mezőnyében miként álljuk meg a helyünket és hogyan növelhetjük piaci részesedésünket.

Gaál Péter



4



26



28

## Tartalomjegyzék

- 4 „Jó kollégák, jó főnökök mellé sodort az élet” – Interjú dr. Szabó Mónikával
- 8 „Nyílt lapokkal játszunk” – Beszélgetés Nemeskéri-Kutlán Endrével, a MÁV Zrt. munkajogi vezetőjével
- 14 Hat kontinensen futnak a Siemens gyártmányai – Bécsben üzemel a társaság egyik legfontosabb bázisa
- 16 Képriport: Látogatás a Siemens-gyárban
- 18 „Este legyen, baj ne legyen” – Egy mozdonyvezető csak akkor mehet nyugdíjba, ha három varjút elütött...
- 20 „Ez nem rossz megállapodás” – Interjú Kiss Lászlóval, a MOSZ elnökével

- 23 Gyászba borult Európa
- 26 Mexikó, a megmászható piramisok országa
- 28 Angyal mellettünk – Interjú Rúza Magdival lépcsőfokokról, alkotásról, na meg a kishegyesi vasúti töltésről
- 30 VOKE programajánló
- 31 Postakocsi

### Vasutas Magazin – a MÁV-csoport lapja

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



# „Jó kollégák, jó főnökök mellé sodort az élet”

Dr. Szabó Mónika szerint a belső ellenőrzés szépsége az, hogy erős támogatást tud nyújtani az elsőszámú vezetőknek és a menedzsmentnek



Fotó: Bóhm Katalin

## Doktori címmel bír, a belső ellenőrzés vezetője. Pályaválasztását mi vagy ki alakította?

Általános iskolás korom óta jogásznak készültem, egészen pontosan bírónak. Sem a családom, sem a környezetem nem befolyásolt: közel s távol nem volt egyetlen jogász sem körülöttem. Végül ügyvéd lettem, nem bíró, de egyáltalán nem bántam meg. Nagyon szerettem ügyvédként dolgozni, szép emlék minden év, minden ügy és minden régi kolléga.

A pályáivemet tekintve nagyon szerencsésnek tartom magam, mert mindig jó munkahelyekre, jó kollégák, jó főnökök mellé sodort az élet, nagyon sokat tapasztaltam és tanultam mindenhol. Bár nagyon szeretem a jogi pályát, a jogászokodást, a belső ellenőrzési terület is nagy szerencse az életemben. Megismertem, megszerettem egy olyan szakmát, amit azt megelőzően ugyanolyan kételyekkel fogadtam, ahogyan most fogadnak bennünket a kollégák egy-egy vizsgálat során. A „másik oldalra” átülve egészen máshogy látom az ellenőrzési tevékenységet.

## Felsőfokú tanulmányaira hogyan emlékszik vissza?

Bármikor szívesen lennék újból egyetemista, nagyon jó évek voltak. Pécsre jártam egyetemre, még a klasszikus oktatási keretek között tanultam, nem kreditrendszerben. Így aztán hajtani kellett, mert nem lehetett a következő félévben teljesíteni a vizsgát, ha elbuktunk valamelyik tantárgyból. Ugyanakkor nagy volt a szabadság, mert szorgalmi időszakban semmilyen számonkérés nem volt, aminek persze megérettük a böjtjét vizsgaidőszakban. A jogászok legendásan sokat tanulnak, sokat magolnak – de ez csak azért van, mert előtte 3-4 hónapig sokan lazítanak. Számomra a szorgalmi időszak sem volt soha eseménytelen: minden évben részt vettem tudományos diákköri konferenciákon – a kedvenc területem a büntetés-végrehajtási jog és a sportjog volt –, a polgári jogi és a büntetőjogi tanszéken demonstratorként tevékenykedtem, sőt tagja voltam a diákönkormányzatnak is.

## Tanárai, munkatársai közül ki hatott a leginkább önre?

Már az abszolutórium megszerzése után elkezdtem dolgozni egy ügyvédi irodánál, ahol csak fél évig maradtam. Nem találtam meg a számításom, tele voltam tettvággyal, amit az iroda visszafogott lendülete nem elégített ki. Ekkor ajánlatot kaptam egy másik ügyvédi irodától, ahol az egyetemi éveim alatt kétszer is voltam gyakorlaton – egy ezerfős cég volt ez. Ügyvédjelöltként a hét öt napjából négyet ott dolgoztam. Egyedül, minimális munkatapasztalattal. Az első napon az ügyvédi iroda tulajdonosa bemutatott a társaság vezérigazgatójának, majd még az előszobában elköszönt és otthagytam. Ez nem akármilyen mély víz volt fél éves diplomával, de erre vágytam. Négy és fél évet töltöttem ott, és talán ez volt a legszebb, legmeghatározóbb élményem az ügy-

védi munkával töltött évekből. Az akkori kollégáimmal a mai napig tartom a kapcsolatot.

Meghatározó volt számomra az is, ahogyan Budapestre költözve új munkahelyet találtam. Vidéken az a mondás járja, hogy a pestiek fáradtak, fásultak, rosszkedvűek, barátságtalanok. Ennél a cégnél mindössze tizenhatan voltunk; kedves, barátságos, figyelmes és okos embereket ismertem meg. A mai napig jóban vagyok velük, rendszeresen találkozunk. Nagyon sokat segítettek a nagyvárosi beilleszkedésben – mindenre rácaffoltak, amit a vidékiek gondolnak a budapestiekről.

A MÁV Zrt.-nél az Ingatlan gazdálkodási Igazgatóságon kezdtem a vasutas munkám. Egy ma már nem itt dolgozó kolléga azzal fogadott az első munkanapomon reggel, hogy „jegyezzem meg: ami a MÁV-nál nem fordul elő, az nincs is!” Nem múlik el úgy hét, hogy ezt a mondatot ne látnám beigazolódni.

## Készült valaha erre a szakterületre?

Soha. De egyetlen munkahelyemre, illetve az ott ellátandó feladatokra sem készültem. A már említett ügyvédi irodai munkám során cégek teljes körű képviselője volt a feladatom, amelyek között előfordult bányavállalat, reptér, önkormányzat és építési vállalkozás is. Innen egy mezőgazdasági fő profilú céghez mentem jogtanácsosnak, majd egy EU-s támogatásközvetítő cégnél voltam ugyancsak jogtanácsos. Utána jött a vasút. Mindenhol teljesen más területet kellett megtanulnom.

## „Vasutas” karrier

A széles körű jogi ismeretekkel rendelkező dr. Szabó Mónika 2010 óta a MÁV Zrt. munkatársa. 2011 decemberében a MÁV-START Zrt. projektigazgatójaként kapott vezetői megbízást. 2012. augusztus 1-jétől vezeti a MÁV Zrt. Belső Ellenőrzés szervezetét.

Főleg ezt, vagyis a sok újdonságot élvezem a munkámban. Megvan annak is a szépsége, ha valaki annyira ismer egy területet, hogy semmi újat nem lehet neki mondani, de én szeretem, ha újat mutatnak vagy mondanak. A mai napig szeretek tanulni, élvezem a kihívásokat.

## Mit tart még szépnek a hivatásában?

Arany Jánost kell idéznem, mert ő írta le azt, amit a legjobban szeretek a tanult szakmámban:

„Felderüle a kivánt  
Nap, mely a vitát eldöntse,  
Hogy a fülemile-pörben  
Kinek szolgál a szerencse.  
Ámde a bírót most cserben  
Hagyja minden tudománya,  
És ámbátor  
Két prokátor  
Minden könyvét összehányja,  
S minden írást széjjeltúr is:  
Ilyen ügyről,  
Madárfütyről,  
Mit sem tud a corpus juris;  
Mignem a bíró, haraggal  
Ráütvén a két zsebére  
S rámutatván a két félre,  
Törvényt monda e szavakkal  
A szegény fülemilére:  
Hallja kendtek!  
Se ide nem, se oda nem  
Fütyöl a madárka, hanem  
(Jobb felől üt) nekem fütyöl,  
(Bal felől üt) s nekem fütyöl:  
Elmehetnek.”

Ügyvédként a legszebb és legnehezebb feladat az ügyfél érdekeit minden létező módon védeni, támogatni – úgy, hogy közben a másik fél fejével is mindig gondolkodni kell. A belső ellenőrzési tevékenység szépsége számomra abban áll, hogy erős támogatást tud nyújtani az első számú vezetőknek és a menedzsmentnek. Mindig is csapatjátékos voltam – a szó szoros és átvitt értelmében egyaránt. Szeretem a közös munkát, a közös gondolkodást, a nehézségek és az örömegek megosztását másokkal. Jó érzés látni, hogy a munkám-munkánk által egy bizonytalan pillantás vagy hang magabiztossá válik. Hogy egyértelmű megerősítést vagy cáfolatot tudunk mondani. Azt gondolom, hogy a belső ellenőri munkának ebben rejlik az ereje.

## Eddigi vasutas pályáját hogyan jellemezné?

Színes és szabad. Sokféle területen sok feladattal volt dolgom. A felette-seim mindig bizalmat szavaztak nekem, amit igyekszem megszolgálni. Sok szabadságot kaptam és kapok a munkámban, amivel persze nagyon jól kell tudni gazdálkodni.

## Mit tart eredménynek a munkájában, illetve mennyire kritikus önmagával vagy a beosztottaival szemben?

A beosztottaimmal kapcsolatos kritikám szerintem elég erős, de erről szívesen meghallgatnám az ő véleményüket is. Magammal szemben is kritikus vagyok, kényes mindenre, amit kiadok a kezemből, legyen szó akár tartalmi, akár helyesírási vagy stilisztikai hibáról.

## Vezetői és édesanyai teendői mellett mi az, ami a legjobban kikapcsolja?

Minden esztendő júliusában van egy különleges program, amelyre nagy várakozással készülve megyek el: üveget fújunk a barátaimmal a magunk örömére. A hét közepén, szerdán kezdődik ez a rendkívüli összejövetel a huta begyűjtésével. Péntek hajnalra lesz elég meleg az üveg, amit már meg lehet munkálni. Hosszú évek óta ez a program ad keretet ahhoz, hogy találkozzunk és sokat beszélgessünk. Meghívunk néhány üvegművészt is, akik segítenek, tanítgatnak bennünket. Ezzel az unikális eseménnyel nincs más

célunk, mint magunkat szórakoztatni. Az már csak ráadás, hogy közben mindenki gazdagabb lesz egy-egy olyan tárggyal, amelyet aztán örömmel látnak viszont az otthonunkban.

Gaál Péter

## Öt érdekesség dr. Szabó Mónikáról

„Mindkét nagyszülői ágon vasutas felmenőim vannak.”

„A belvárosban élek, nagyon hamar megszerettem Budapestet, de nem szeretek és nem akarok sokat utazni, így belvárosi is maradok.”

„Ikerlányaim 8 hónaposak. Közhely, de igaz, hogy minden pillanat élvezetes velük. A két lány két teljesen különböző ember. Sem kívül, sem belül nem hasonlítanak egymásra – ezért is nagyon szórakoztató a velük töltött idő.”

„A legkedvesebb időtöltéseimre mostanában kevesebb idő jut: olvasni és utazni szeretek leginkább. Manapság a szabadidőm egy részében korrektori tevékenységet végzek nyomtatott és online sajtó számára.”

„10 éves koromtól kosárlabdáztam. NB I-es csapattagként hagytam abba, amikor másik városba költöztem az egyetem miatt. Ezután néhány évig még játékvezetőként ténykedtem, aztán az is abbamaradt. A sport és a mozgás szeretete azonban ma is tart.”



## Együttműködési lehetőségekről tárgyalt a MÁV-csoport és a Cseh Vasutak

Budapesten tárgyalt a Cseh Vasutak (ČD) vezetősége és a MÁV-csoport menedzsmentje a két vasúttársaság közti együttműködési lehetőségekről 2016. március 17-én. A vendégeket Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója, Pál László általános vezérigazgató-helyettes és Kukoda Bernadette nemzetközi kapcsolatokért felelős igazgató, valamint a MÁV-START Zrt. részéről Csépké András vezérigazgató, Feldmann Márton értékesítési vezérigazgató-helyettes és Schwartz István üzemeltetési vezérigazgató-helyettes fogadta a MÁV-székházban. A ČD vezérigazgatója, Pavel Krtek által vezetett cseh delegáció tagja volt doc. Dr. Ing. Roman Štěrba igazgatósági tag, Radek Dvořák személyszállítási igazgató és Ing. Jiří Havlíček nemzetközi kapcsolatokért felelős vezető.

A találkozó napirendi pontjai között szerepelt a vasúttársaságok eredményeinek ismertetése, a cseh és a magyar vasúti fejlesztések témaköre, illetve a nemzetközi szervezetekben (CER, UIC, OSZZSD) képviselendő álláspontok összeegyeztetésének kérdése. A megbeszélés célja volt a járműgyártással és -korszerűsítéssel, továbbá a saját (hazai) iparra támaszkodó járműfejlesztéssel kapcsolatos tapasztalatcsere is, valamint a nemzetközi, távolsági személyforgalom területén való együttműködés áttekintése.

A tárgyalásokkal kapcsolatban Pavel Krtek elmondta, hogy a ČD egyik kiemelt célja a Prága-Budapest vasútvonalon nyújtott szolgáltatások színvonalának emelése. A vezérigaz-



gató beszélt arról is, hogy lehetőséget látnak általánosabb, szélesebb körű kooperációra is, amelyben a Cseh Vasutak és a MÁV-csoport mellett szerepet kapnának a közép-európai térség más vasúttársaságai is. „A Cseh Vasutak stratégiája hasonló a MÁV-csoportéhoz, és nekünk is hasonló kapcsolataink vannak a környező országokkal, mint Magyarországnak. Ausztria, Magyarország és Szlovákia pedig az Osztrák-Magyar Monarchiában egy országot alkotott, s a három ország vasútja is hasonló egymáshoz: hasonlóak a pályaudvarok, a méretek. A mentalitásban szintén vannak párhuzamok. Mi ezért úgy látjuk, hogy lenne lehetőség az együttműködésre az osztrák, a szlovák és természetesen a magyar vasúttal is. E koncepció teljes mértékben beleillik a Közép-Európáról alkotott elképzeléseinkbe” – mondta Pavel Krtek. Hozzátette: a közép-európai nemzeti vasúttársaságoknak össze kell hangolniuk tevékenységüket, hogy a piacon képesek legyenek megfelelően ellensúlyozni a francia és a német nemzeti vasúttársaság befolyását.

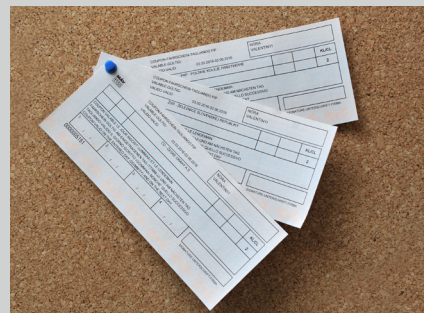
Dávid Ilona a találkozón a V4-ek, azaz a visegrádi országok – Magyarország, Csehország, Lengyelország és Szlovákia – együttműködésének fontosságát hangsúlyozta, tekintettel a közös történelmi gyökerekre és négy állam geopolitikai helyzetére. „Helyzetünk, gondjaink és az előttünk álló kihívások azonosak” – mondta a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója. A V4-ek együttműködése nemcsak az országok, hanem a nemzeti vasúttársaságok szintjén is jól működik: 2014-ben a MÁV Zrt. rendezte Balatonfüreden az érintett vállalatok vezérigazgatóinak [kétnapos csúcstalálkozóját](#), a pályavasúti szakemberek pedig minden évben találkoznak a V4 keretében.

A magyar és a cseh vasúttársaság vezetője az egyik legfontosabb vasútszakmai fórumon, az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közösségében (CER) is közösen képviselheti a két ország érdekeit. Dávid Ilona 2012 óta [tagja a CER vezetőbizottságának](#), amelybe idén februárban Pavel Krtek is beválasztották.

## Változás a FIP-szabadjegyek felhasználhatóságában

A Román Vasutak és a Bolgár Államvasutak tájékoztatása szerint 2016-ban a 1471/1481 // 1480/1470 számú Nesebar vonaton a díjmentes FIP-szabadjegyet nem fogadják el. A jogosult vasutas munkavállalók, vasutas nyugdíjasok és családtagjaik érvényes FIP-igazolvány birtokában a román és a bolgár szakaszra 50 százalékos menetjegyet válthatnak, illetve a MÁV-

START Zrt. által értékesített bármely kedvezményes árú menetjeggyel (pl. City-Star) igénybe vehetik a vonatot. A korlátozás a Budapest és Szófia között közlekedő, IC 73/481/7627 // 480/7626/IC 72 számú Bononia vonatra nem vonatkozik, azon a FIP-szabadjegy igénybe vehető. A FIP-jegyek igényléséről és használatáról szóló tájékoztató [ide kattintva](#) érhető el.



## Újraindul és kibővül az együttműködés a MÁV és az önkormányzatok között



Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és Pápai Mihály, Gyál polgármestere

A MÁV Zrt. már több éve bevonja a helyi önkormányzatokat az állomások utasforgalmi területeinek üzemeltetésével összefüggő feladatok elvégzésébe. Így a települések is érdekelt lettek az állomásépületek, az utasvárók és környezetük tisztaságának fenntartásában, a szolgáltatási színvonal javításában. Ez a program rendkívül népszerű volt az önkormányzatok körében, és az utazóközönség is pozitívan fogadta a változásokat, de a korábban megkötött megállapodások tavaly lejártak. Az összefogás kedvező tapasztalataira alapozva a vasúttársaság nemrég a program kibővítését és újabb önkormányzatok bevonását kezdeményezte. E folyamat első lépéseként került sor 2016. március 7-én a MÁV és Gyál város közötti együttműködésről szóló szerződés ünnepélyes aláírására. A dokumentumot Pápai Mihály polgármester, valamint Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója látta el kézjeggyével Gyál felső vasútállomáson.

A megállapodás értelmében Gyál önkormányzata részt vesz a település területén található vas-

egészen a nyílászárók javításáig vagy a törött ablaküvegek cseréjéig.

A vasútállomások kiemelt szerepet töltenek be a helyi közösségek életében, a lakók és az utasok számára pedig rendkívül fontos, hogy esztétikus környezetben és kényelmesen várakozhassanak a vonatok indulásáig. A MÁV ezért már korábban megkezdte a nagy utasforgalmat lebonyolító állomások korszerűsítését. Többek között Gyál felső vasútállomása is a MÁV saját beruházásának köszönhetően újulhatott meg a múlt évben. A vasúttársaság arra számít, hogy az együttműködési program idén akár 80 új helyszínnel is bővíthet, és sor kerülhet a tavaly lejárt több mint 20 szerződés újrakötésére is.

Gyál jó példával szolgálhat más városok számára, a vasúttársaság pedig nyitott az újabb önkormányzatokkal való együttműködésre. Ez a megoldás ugyanis számos előnnyel jár nemcsak a helyben lakók, hanem az utasok számára is: a vasútállomás üzemeltetése magasabb színvonalon történhet, a helyi erőforrások bevonása pedig kisebb anyagi ráfordítást jelent a vasúttársaságnak.

Fotó: Soós Botond



Gyál felső vasútállomás felújított épülete

# „Nyílt lapokkal játszunk”



*Sok esetben csak egy szűk kör profitál a szakszervezetek létezéséből, a vezetői pozícióval járó elismertségből és a magasabb jövedelemből – mondja a MÁV Zrt. munkajogi vezetője. A bérmegállapodás főtárgyalójától, Nemeskéri-Kutlán Endrétől azt is megkérdeztük: kell-e félni a sztrájkoktól?*

**Ugyanúgy, mint 1848-ban, idén március 15-én is esett az eső. Rajt-hoz állt a rossz idő ellenére?**  
Természetesen! A XVIII. kerületben, ahol jelenleg is lakom, tíz évvel ezelőtt találtam ki az Imre-Lőrinc Futóversenyt, s ezt Pestszentlőrinc-Pestszentimre Önkormányzata azóta is minden évben megrendezi. Most is 8000 méteren indultam, az ötéves kislányom pedig az ovis futamban.

**Azon elgondolkodott-e már, hogyha belépne valamelyik vasutas szakszervezetbe, akkor a hét közül vajon melyiknek lenne esélye versenyt futni az ön „kegyeiért”? Vagy ez összeférhetetlen a munkajogi vezetői beosztásával?**

Mivel én is ugyanolyan magyar állampolgár és munkavállaló vagyok, mint bárki más a vasútnál, akár szakszervezeti tag is lehetnék. Normatív alapon tehát ez nem összeférhetetlen a munkakörömmel. Viszont akkor nem tudnék kellő pártatlansággal és füg-

getlenséggel megnyilvánulni – például a bérekkel vagy a kollektív szerződéssel kapcsolatos tárgyalásokon. Ezért szerencsésebbnek tartom, ha egyenlő távolságra vagyok mindegyiktől, mert így nem érhet az a vád, hogy bármelyik irányba is elfogult lennék.

**Arról azonban minden bizonnyal van véleménye, hogy ma a szakszervezetek mennyire látják el az eredeti feladatukat Magyarországon.**

Eddigi pályafutásom alatt azt tapasztaltam, hogy az érdekvédelmi mozgalom, de az egyes szakszervezetek is igen messzire távolodtak a munkavállalók összességétől, és még a saját tagságuktól is. Ténykedésük manapság erőteljesen öncélú. A szakszervezet sok esetben a kitűzött munkavállalói célok elérése helyett valójában csak egy szűk kör érdekeit szolgálja. Ez a kör profitál a szakszervezetek létezéséből, a vezetői pozícióval járó elismertségből és a magasabb jövedelemből. Ebből a szempontból árnyalatnyi csak a különbség az egyes szakszervezetek között.

**De bármelyiket is nézzük, a tagság mindenhol elégedetlen a februári bérmegállapodással. Nem így látja?**

Az elmúlt két évtizedben nagy hagyománya volt a vasútnál az akár 20 százaléknál is nagyobb bérfeljesztéseknek. Bár ez része volt a vasúti munkakultúrának, arról ma már nem szól a fáma, hogy volt idő, amikor még 30 százaléknál is nagyobb volt az infláció, vagy az adóváltozások miatt gyakorlatilag csökkentek a keresetek. A nagy számokhoz könnyű hozzászokni, ugyanakkor mostanában már csak tizedszázalékokról, s látszólag kevésbé fajsúlyos kérdésekről folyik a vita. A szakszervezetek ezt az ellentmondást nem igazán tudják feloldani és kezelni, pedig a tagság nem tudja megemészteni a segítségük nélkül.

**Önnek mi volt a szerepe a bértárgyalások folyamatában?**

Egyrészt a munkáltató képviselője volt a feladatom, másrészt a megállapodás felé kellett terelgetnem a feleket, és arra kellett törekednem, hogy a végső változatba csak egyértelmű dolgok kerüljenek bele. Többször előfordult már,

hogy a felek nagy hirtelenjében megállapodtak valamiben, gyorsan papírra vetették, majd évekig tartó huzavona és pereskedés vette kezdetét, mert a leírtakat mindenki másként értelmezte.

**S hallgattak önre? Adtak a szavára?**

Régóta ismerem az érdekképviselői élet szereplőit, többségük már akkor vezető beosztásban volt, amikor 16 évvel ezelőtt a MÁV-hoz kerültem. De jól ismerem azokat is, akik a „nagy öregek”, például Borsik János vagy Gaskó István távozása után léptek előre. Mind az emberi, mind a szakmai hitelesség sokat számít ebben a műfajban. Sikerként könyvelem el, hogy meghallgatják, fontolóra veszik, sőt időnként meg is fogadják a javaslataimat. Igaz, a bértárgyalásnál szigorúak a tények: bár viszonylag nagy a szabadság, az alapvonalakat a tulajdonos rajzolja fel. Az általa megszabott pénzügyi kereteken nem tudunk túlterjeszkedni.

**Akkor ezek szerint nincs esélye az MTSZSZ további tárgyalásainak? A Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete elutasította a bérmegállapodást, és most sztrájkot hirdetne a vasúton.**

Megértem őket és el tudom fogadni a szempontjaikat, hiszen a tagságukat érinti a bérmegállapodás veszteségének. Akinek 350 ezer forint fölött van az alapbére, a félszázalékos önkéntes nyugdíjpénztári kiegészítésen kívül másra most nem számíthat.

**Mások örülnének ekkora fizetésnek a vasútnál...**

Óriásiak a végzettségbeli különbségek a közel 38 ezer főt foglalkoztató MÁV-csoporton belül. Ma az informatikus, mérnöki vagy jogtanácsosi állásban dolgozók több diplomával, egyetemi vagy doktori végzettséggel, többéves szakmai tapasztalattal rendelkeznek, ezért nagyobb a bérigényük is. Érthető, hogy mindenki szeretne nagyobb fizetést kapni, de a cég pénzügyi lehetőségei korlátozottak. Kormánydöntés és tulajdonosi elhatározás, vagy további forrásbiztosítás nélkül nehéz lesz konkrét eredményeket elérnie az MTSZSZ-nek. Mi mindig

nyílt lapokkal játszottunk: nincs több ebben a történetben.

**Nem fél a sztrájkuktól? Most akár élesben is vizsgálhat a sztrájktervényt, amelynek módosításában a korábbi vasutassztrájkoknak is volt szerepük.**

Nem szoktunk ijedezni, minden váratlan helyzetre föl vagyunk vértelve szakmailag. Nekünk a sztrájk munkabeszüntetés esetén még meg lehet tenni és még törvényes, és mi az, ami már nem tekinthető annak. Ami a megjegyzését illeti: az igaz, hogy éveken át teszteltük, bombáztuk a bírósági szervezetrendszerrel a beadványainkkal. Nehezen lehetett kezelni ugyanis az olyan eseteket, amikor vasárnap délután kaptunk egy szakszervezeti faxot, hogy este tárgyaljunk, mert ha nem, akkor éjjeltől állni fognak a vonatok. A bíróságnak az akkori jogszabály alapján pedig nem volt lehetősége jogellenessé nyilvánítani az így meghirdetett sztrájkot. A helyzet tarthatatlanságát végül a jogalkotó is felismerte, és változtatott.

**A szakszervezeteknél viszont úgy vélik: átestünk a ló másik oldalára, ellehetetlenült a munkabeszüntetés intézménye.**

Azért érzik így, mert korábban korlátlanul megtehettek olyan dolgokat, amik ellen nem volt semmilyen szolgáltatói-jogalkotói ellenszér. A korábbi munkabeszüntetésekhez képest a mostaniak már tényleg fékezett habzásúak lesznek. A szakszervezeteknek is be kell látniuk: tarthatatlan volt az ed-

digi gyakorlat. Állampolgárként, munkáltatóként vagy utasként is azt tudom mondani, hogy az egy kiszolgáltatott helyzet volt, amellyel nem éltek, hanem húsz éven keresztül visszaéltek a szakszervezetek.

**Az egyik szakszervezet honlapján azt lehet olvasni, hogy a munkáltató az egész hálózaton a munkaszerződéseket módosítását kezdeményezi, hogy az érintettek az eddigi helyett több forgalmi csomóponton végezzék a munkájukat – ugyanennyi béréért. Mi a magyarázat erre?**

A munkavégzés helyét illetően korábban az volt a bevett gyakorlat, hogy mindenkinél meghatározták, az adott csomóponti főnökségen belül melyik állomáson kell munkát végeznie. Ha pedig máshová küldik dolgozni, az már kiküldetésnek számít, aminek persze következményei is vannak az utazási időre vagy a napidíjra nézve. Az élet azonban meghaladta ezt a gyakorlatot, a munkáltató szeretné több helyszínen is bevetni munkavállalóit. Nem tartom értelmes megközelítésnek, ha megfontolás nélkül minden felvetésre egyből nem a válasz. A változtatásokról tárgyalni is lehet, és annak lehetnek kedvező anyagi vonatkozásai is. A munkavállalók ma sokkal kedvezőbb helyzetben vannak, mint tíz éve. Akkor kényszerű leépítésekről szólt a történet, most arról, hogy számtalan munkakörbe toborzunk kollégákat. Ma már senkinek sem kell félnie attól, hogy elveszíti az állását, ha nem fogadja el munkáltatója ajánlatát.

Gyüre József



## Munkajog és vasút

*Nemeskéri-Kutlán Endre 1976-ban született Budapesten. Eredetileg Kutlán, vezetékneve azonban az egyetemi évek alatt a Nemeskéri előtaggal egészült ki – „egy szoros emberi kapcsolatnak köszönhetően.” Ma Kutlánok többnyire Törökországban fordulnak elő; a családi legendárium szerint az 1848-49-es szabadságharc alatt Bem József levert seregéből az egyik felmenő ős, egy Jávorszky nevet viselő lengyel tiszt csak a Kutlánnak hívott szolgálja papírjaival tudott megmenekülni a csatából. Nemeskéri-Kutlán Endre kárpátaljai gyökerekkel is rendelkezik, édesapja a hatvanas években települt át Budapestre.*

*Középiskolai tanulmányait a sárospataki református gimnáziumban végezte. Azonban annyit vonatozott Sárospatak és szülővárosa között, hogy kíváncsi lett a vasút működésének hátterére is. Miután 2000-ben végzett az ELTE jogi karán, azon gondolkodott, miként tudná a két érdeklődési területet – a munkajogot és a vasutat – a munkavállalás szempontjából is összehozni, s nem csak a szakdolgozatában, amelyet egyébként a vasúti sztrájkoknak szentelt. Ezek után nem meglepő, hogy a fiatal jogász MÁV-nál megkezdett szakmai gyakorlatának első napján két héti tartó sztrájkba fogtak a vasutasok. Így lett első, s eddig egyetlen munkahelye 2000-ben a MÁV Rt., ahol kezdetben jogi előadóként, majd a jogi szakvizsga megszerzése után jogtanácsosként dolgozott.*

*Mint mondja, nem tipikus életút az övé. A vasút iránti elkötelezettségét 2009-ben a Vasutas Magazin is bemutatta, részletesen is kitérve arra a saját vasútmegállóra, amelyet a családi ház udvarán lévő melléképületből alakított ki.*

*Nagy hírfogyasztóként követi a közéleti eseményeket, ám megnyilvánulni vagy szerepet vállalni csak szakmai alapon szokott. 2010-től lakóhelyén tagja a Városgazda XVIII. Kerület Nonprofit Zrt. igazgatóságának. 2004-től 2012-ig óraadó egyetemi oktató: nyolc évig önkéntesként tanított az ELTE-n, „ennyivel ugyanis tartozott” alma materének. Oktatóként mostanában a Baross Gábor Oktatási Központban lehet találkozni vele. 2014-ben, a választások környékén a választási törvény szakértőjeként gyakran volt vendég a közmédia műsoraiban.*

*Nemeskéri-Kutlán Endre nő, négy gyermek édesapja. „Feleségem itt dolgozna a folyosó túloldalán, ha nem kellene otthon lennie a kislányokkal. Ezért már hatodik éve kénytelen vagyok nélkülözni a társaságát a munkahelyen.”*

## Jelentősen nőtt a MÁV hálózati díjbevétele 2015-ben

Ismét jó évet zárt a MÁV Zrt. a pályavasúti szolgáltatások területén: 2015-ben 91,5 milliárd forintra nőtt a nemzeti vasúttársaság hálózat-hozzáférési díjából származó bevétele, amely így 1,2 milliárd forinttal haladja meg a 2014-es adatot. Tavaly a magyar vasútvonalakra szerződéssel rendelkező cégek száma 37-ről 43-ra nőtt. Részben az új partner-vállalatok piacra lépésének eredménye, hogy az elmúlt évben csaknem 5 százalékkal, 44 milliárd forintra növekedett a MÁV pályavasúti alapszolgáltatásának díjbevétele a hálózat-hozzáférési bevételben. A vasúti fuvarozók többféle díjat fizetnek ugyanis az általuk megrendelt és igénybe vett infrastruktúráért, így például alapszolgáltatásként a nyílt vasútvonalak használatáért, a jelző- és biztosítóberendezési szolgál-

tatásokért, illetve a forgalom megszerzésért; járulékos szolgáltatásként pedig a megállás céljából igénybe vett állomásokért, a felsővezeték-hálózat és az üzemanyagutak használatáért, továbbá a mozdony- és kocsitárolásért. A járulékos díjából is csaknem 40 milliárdos bevétele keletkezett a MÁV-nak, kiegészítő és egyéb szolgáltatások címén pedig több mint 7 milliárd forint folyt be. A hálózat-hozzáférési bevétel az áru fuvarozó vasútvállalatok számára tavaly visszatért, mintegy 300 millió forintos teljesítményösztönző elem csökkentette. A nemzeti vasúttársaság ugyanis ezzel ösztönzi a fuvarozókat a menetvonalak minél korábbi megrendelésére, de azt is támogatja, ha a szállítmányozók a közút helyett a vasutat mint környezetbarát közlekedési módot

választják. Ez azt a célt szolgálja, hogy növeljék a vasúti áruszállítás versenyképességét más szállítási módokkal szemben, elősegítve a vasúti pályahálózat fenntartásának költséghatékonyságát, az áruforgalom áterelését a vasúti pályahálózatra, és így a közutak tehermentesítését.

A MÁV nyílt hozzáféréssű pályahálózatán közlekedő személy- és áruszállító vonatok 2015-ben összesen 39 milliárd bruttó tonnakilométert teljesítettek. Ennek elérésében fontos szerep jutott a közepes és a kisebb vállalkozásoknak, mert bruttó tonnakilométerben kifejezett teljesítményük 20 százalékkal növekedett. Az áru fuvarozási piac dinamikáját jelenleg ezek a cégek adják, és emellett növelik a versenyt is.

## Korszerűsítik a Szombathely–Zalaszentiván vasútvonalat

A GYSEV Zrt. 2015 őszén sikeresen lezárta a Mosonszolnok–Csorna–Porpác szakasz villamosítását. A vasúttársaság következő lépésként a nemzetközi viszonylatban és az elővárosi közlekedésben is kiemelt fontosságú Szombathely–Zalaszentiván szakaszon is számos újítást tervez. A projekt keretében 48 kilométeres szakaszon épül ki új villamos felsővezeték-hálózat. Jelentős pályamunkákat is el kell végezni: több helyen szükséges a vágányok teljes cseréje, áthelyezése. Hét vasúti útátjáró átépül, a vonal állomásain és megállóhelyein magas peronok létesülnek, kiegészítve padokkal, esőbeállókkal, járdákkal és kerékpártárolókkal. A beruházás az Európai Unió Kohéziós Alapjának 13,3 milliárd forintos támogatásával valósul meg.

A kivitelezés mielőbbi lezárása érdekében a GYSEV a munkák nagy részének fokozott ütemű, koncentrált elvégzése mellett döntött. A vasúttársaság ezért május 17. és augusztus 15. között teljesen leállítja a személy- és teherforgalmat a Szombathely–Zalaszentiván vonalon. A döntő részben a nyári, iskolaszüneti időszakra eső három hónapban a személyvonatokat autóbusszokkal pótolják, a tehervonatok pedig kerülőútvonalon közlekednek majd.



Fotó: Bartoif Ágnes/NFM

A munkálatokat felsővezeteki oszlopok állításával kezdték meg a szombathelyi vasútállomáson március 10-én. Tasó László, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára a rendezvényen emlékeztetett: „Az elmúlt években egymást érték a hazai és európai uniós közlekedésfejlesztési forrásból megvalósított beruházások a GYSEV-nél. A vasúttársaság teljes egészében korszerűsítette a Bécs–Sopron–Szombathely–Szentgotthárd–Graz korridor magyarországi szakaszát; 10 új, gyors és kényelmes motorvonatot szerzett be, és két ütemben

hajtott végre közlekedésbiztonsági beavatkozásokat.”

„A fejlesztésnek köszönhetően a tervek szerint már a 2016/2017-es menetrendi időszak kezdetétől megindul a villamos vontatás Szombathely és Zalaszentiván között, így az utazóközönség itt is találkozhat majd közkedvelt és kényelmes FLIRT motorvonatainkkal” – mondta Kövesdi Szilárd, a GYSEV Zrt. vezérigazgatója.

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium  
Kommunikációs Főosztály  
GYSEV Zrt.

## INKA RE-FX projekt: új (ingatlan)alapon



Nagy Andrea, a MÁV VGI Vagyonkezelés és a RE-FX projekt vezetője

A 2015 júniusában indult INKA1 Alapprojekt után három hónappal az RE-FX projekt is megkezdődött. Utóbbi megvalósítási fázisát a feszített csapatmunkának köszönhetően sikerült tökéletesen felzárkóztatni az alaprojekt ütemezéséhez. Az RE-FX modul a megújulásra érett, régi MTR rendszer ingatlanmenedzsment funkciói közül a helyiség- és területgazdálkodási funkciót veszi át. Komplex és professzionális informatikai megoldást nyújt a MÁV-tulajdonú létesítmények hasznosításához, elősegítve a belső szervezeti egységek optimális területgazdálkodását. A modul bevezetése – az IKSZR közüzemi számlázórendszer interfész integrációjával – a leányvállala-

lati, üzleti és lakásbérleti szerződések nyilvántartását, számlázását és könyvelését is magasabb szakmai szintre emeli. Az MTR rendszerről leválasztott, ingatlankezelési és üzemeltetési feladatokat menedzselő funkciókat az SAP karbantartási (PM) modulja váltja ki. Utóbbi a pályavasúttal azonos folyamatot követve biztosítja a műszaki feladatok teljes spektrumú lebonyolítását és költségeinek átláthatóságát. Mindezekkel párhuzamosan az MTR is megújul. A TopoRail névre hallgató térinformatikai rendszerbe integrált ingatlan-nyilvántartás fogja biztosítani a MÁV joghatályos földhivatali adatainak naprakészen tartását.

A rendszerek beállítása és fejlesztése az üzleti folyamatok újratervezésével teljes szemléletváltást és a mostanitól eltérő működési eljárásrendet hoz, amely során megkezdődött a szakmai utasítások felülvizsgálata és átdolgozása, a jogi terület követelményeivel összhangban.

„Nagyon sok munkatársunkat ösztönöztünk arra, hogy az RE-FX bevezetéséhez kapcsolódó piaci-üzleti gondolkodásmód legyen a jövőbeni munkavégzésük alapja” – mondta Nagy Andrea, a MÁV VGI Vagyonkezelés és a RE-FX projekt vezetője. „Hiszünk abban, hogy az RE-FX bevezetése óriási segítség lesz a változó ingatlanpiaci környezethez igazodó, rugalmas reagáláshoz, értékesítési és hasznosítási

feladataink ellátásához. Olyan naprakész adatnyilvántartást nyújt, amely biztos alapot ad a megalapozott vezetői döntések meghozatalához” – tette hozzá.

Az ingatlangazdálkodáshoz kapcsolódó törzsdatok alapján kialakított migrációs struktúrák szerint kezdődött a heterogén rendszerek adatainak tisztítása. Folyamatban van a kulcsfelhasználók kiválasztása. A felhasználói tesztelés – a felkészítő oktatásokat követően – 2016 júliusában kezdődhet, a rendszer üzemkés átadása 2016 októberében esedékes. Az éles indítás tervezett időpontja 2017. január 1.

A projekten közel 40 fő, a MÁV Zrt. és a MÁV SZK Zrt. munkavállalói dolgoznak. Hozzájuk csatlakoznak a vállalkozói oldal, az SAP Hungary Kft. munkatársai. Az RE-FX modul finomhangolásában szerephez jutó munkavállalók köre hamarosan a leendő kulcsfelhasználókkal bővül. Ők részt vesznek a 2016 márciusában kezdődő adatmigráció tervezésében, és az érintett üzleti folyamatok olyan mélységű kidolgozásában, amely a teszteléshez, a szabályzatok felülvizsgálatához és módosításához, illetve a felhasználók oktatásához szolgáltat alapot. A végfelhasználók oktatását 2016 októbertől tervezzük, így lesz biztosítható, hogy munkatársaink a rendszer éles indulásakor már megfelelő mennyiségű ismeretanyaggal rendelkezzenek.

## Személyi változás a MÁV Zrt.-nél



Március 1. óta Tokaji Róbert látja el a MÁV Zrt. forgalmi üzemviteli igazgatói feladatait, mivel Vólentné Sárvári Piroska munkaviszonya megszűnik. Tokaji Róbert új megbízatása mellett folytatja a Műszaki Felügyeleti és Technológiai Igazgatóság irányítását is. Tokaji Róbert 2016. január 1. óta tölti be a műszaki felügyeleti és technológiai igazgatói pozíciót. Korábban, 2014. június 16-tól a Szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóság vezetésével bízták meg, azt megelőzően pedig a debreceni terület vasútbiztonsági szervezeteinek vezetőjeként tevékenykedett.



## HVG Állásbörze: egyre többen érdeklődnek a MÁV-csoport állásajánlatai iránt



A budapesti SYMA Rendezvényközpont adott otthont március 2-án és 3-án az egyik legjelentősebb hazai karrierkiállításnak, a HVG Állásbörzének, amelyen a MÁV-csoport is várta a látogatókat. A nemzeti vasúttársaság évek óta részt vesz kiállítóként a börzén, ahol folyamatosan nő az érdeklődés a vállalatcsoport iránt – idén

több mint 300-an adták le személyesen jelentkezésüket. A MÁV-csoport standjánál mintegy 600-an fordultak meg, az érdeklődők toborzási-kiválasztási szakembereket, informatikusokat és volt gyakornokokat kérdezhettek a vasúttársaság által kínált álláslehetőségekről. Emellett megismerkedhettek a mozdonyvezetők által

használt [tablettel](#), valamint az [új jegyértékesítési rendszerrel](#), és táblagépeken is tájékozódhattak az állásajánlatokról. Az ország különböző pontjaira meghirdetett, elsősorban műszaki ellenőrzési, előkészítői, fejlesztői és informatikai munkakörökben lévő pozíciókra a MÁV-csoport [honlapján](#) és a HVG Állásbörze [weboldalán](#) is lehetett jelentkezni. A vasúttársaság leendő munkavállalói számára hosszú távú, megbízható álláslehetőséget, határozatlan idejű munkaszerződést, teljes munkaidős foglalkoztatást, széleskörű képzési lehetőségeket, változatos elemekből álló béren kívüli juttatásokat, valamint egészségmegőrző programot és utazási kedvezményt kínál.

A MÁV-csoport az idei állásbörzére új megjelenésű standdal készült, amely a látogatók és a szakemberek tetszését is elnyerte. Többen dicsérték a kiállítóter fiatalos, nyitott hangulatát, a szakmai zsűri pedig a leglátványosabb arculati megjelenés kategóriában – 198 kiállító közül – a legjobb 8 közé sorolta a vasutas standot. A vállalatcsoport számára nem ez volt az első ilyen jellegű elismerés: a 2015. februári HVG Állásbörzén a [Legegységesebb megjelenés címet](#) nyerte el a társaság.

## Plüssnap a Gyermekvasúton

Február 21-én, vasárnap különleges rendezvénnyel várta a családokat a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút. A plüssállattal érkező, 6 és 14 év közötti gyermekek díjmentesen utazhattak a szerelvényeken. A kezdeményezés népszerűnek bizonyult, hiszen a rossz idő ellenére is közel 1400 utas fordult meg – kisebb-nagyobb puha barátokkal karöltve – a budai hegyekben kanyargó kisvasúton. A végállomásokon elhelyezett mérőfalak mellett fényképet is lehetett készíteni a kedvencekről, a legnagyobb plüssállattal érkező család jutalomban részesült. A plüssnap fotói a Gyermekvasút képtárában, [ide kattintva](#) tekinthetők meg.

Fotó: Gyermekvasút képtár



## Több új filmet is bemutattak – a MÁV közreműködésével



Foto: mediaiklikk.hu

kemét és Fülöpszállás között ugyanis forgatási helyszínt biztosított a stáb számára, amely így a 190. és 200. számú vasúti szelvény közötti szakaszon közlekedő nosztalgiamozdonyról készíthetett külső felvételeket.

A Friss Hús Budapest Nemzetközi Rövidfilmfesztiválon volt a premierje Kárpáti György *Gólyatábor* című kisfilmjének. Következő vetítésének időpontját április elsején, pénteken 17 órára tűzték ki a szervezők a fesztiválnak április 3-ig otthont adó Toldi Moziban. A fesztivál magyar programjába összesen harminc filmet válogattak be, köztük a *Gólyatábort*, amelynek elkészültét ugyancsak a MÁV-csoport segítette. A kisjátékfilm belső, vonaton zajló jeleneteit a Nyugati pályaudvar és Záhony között közlekedő, 6202., illetve 6203. számú járatok másodosztályú különcsijában vették fel az alkotók; a külső, állomáson játszódó felvételeknek pedig Angyalföld vasútállomás és a Déli pályaudvar volt a helyszíne.

A Duna World Televízió március 24-25-én mutatta be a Magyarország vasúti építészetéről szóló dokumentumfilmet. Másnap a Duna Televízióval együtt *A fekete bojtárt*, a Balázs Béla-díjas Vitézy László filmrendező legújabb drámáját tűzte műsorára. A Mórincz Zsigmond *Barbárok* című

novellája és Sinka István *Fekete bojtár vallomásai* című önéletrajzi regénye alapján készült film forgatókönyvét Pozsgai Zsolt, valamint az eddig öt Mórincz Zsigmond-filmadaptációt készítő rendező, Vitézy László írta. A film létrejöttében 2015 októberében a MÁV-csoport is közreműködött, Kec-

## Húsvéti forgatag a Vasúttörténeti Parkban

A téli szünet után megszépülve nyitotta meg kapuit március 26-án a Magyar Vasúttörténeti Park. A nyitást megelőző csinosításában a MÁV-csoport 50 vasutas önkéntese segédkezett: gazoltak, murvát terítettek szét, gereblyéztek a sétautakon és a parkolóban, átkenték a kiállított gőzmozdonyokat, valamint lefestették a kerti padokat és asztalokat. A park egy gye-

rekcsatornával összefogva vonatos képekkel és rajzfilmfigurákkal díszített fel egy negyvenméteres falrészlet a Tatai úti bejáratnál, ezzel kedveskedve a látogatóknak és a környéken lakóknak. Húsvéthétfőn pedig már mesehősökkel, nyuszikereső játékkal, tojáspatkolással, állatsimogatóval, zenés műsorral és hajtányozással várta a gyermekeket az Európában is

kuriózumnak számító Vasúttörténeti Park, ahová a Nyugati pályaudvarról indult a Nyuszi expressz. A park területén található csabai tájházban a Békéscsabai Hagyományőrző Kulturális Kör tartott bemutatót és kézművesprogramokat a gyermekeknek, akik a húsvéti állatfarmon kis nyuszt, csibét, kacsát, libát, bárányt, kecskét simogathattak.

## Kiállítás Balassagyarmaton

Immár a hetedik vasútmodell-kiállítást rendezték meg Balassagyarmaton március 18-20-án a Mikszáth Kálmán Művelődési Központban, több mint ezer négyzetméteren. Az érdeklődőket idén is számos újdonság várta. Első alkalommal vett részt ugyanis a rendezvényen a vasútmodelllezők körében népszerű Viessmann cég, amely száz négyzetméteren mutatta be demonstrációs terepasztalát, gyártmányait, valamint a Vollmer és a Kibri márkát. A balassagyarmati csomóponti főnök, Gere József és a helyi vas-

útmodellező klub által szervezett esemény sikerét mi sem bizonyítja

jobban, mint hogy közel kétezeren látogattak el a kiállításra.





## Hat kontinensen futnak a Siemens gyártmányai Bécsben üzemel a társaság egyik legfontosabb bázisa

**A Vasutas Magazin Bécsben járt, ahol a vonat-, villamos- és metrókocsikkal a világ valamennyi szegletét – Los Angeles-től Buenos Airesen át Bangkokig – ellátó Siemens cég ausztriai gyárárt látogattuk meg. A több mint ezer munkavállalót foglalkoztató, 140 ezer négyzetméter területű gyártelepen évente hozzávetőleg 450 jármű készül.**

Már a fentiekből is érezhető, hogy a világ egyik legnagyobb – csaknem 180 évnyi tapasztalatot hasznosító –, kötőtpályás járműveket készítő gyára működik az osztrák fővárosban, a Leberstrassén. A biztonsági és környezetvédelmi szempontok minél hatékonyabb érvényesítését célzó kutatási és fejlesztési tevékenység eredményeként a kocsitek és a nagyobb járműalkatrészek itt a lehető legmodernebb eljárási módok szerint készülnek alumíniumból, acélból és rozsdamentes acélból. A vasúti kocsikat, metrókocsikat, villamosokat és automatizált szerelvényeket robotgépek vonják be környezetbarát színezőanyaggal a gyár egy speciális helyiségében. A Bécsben készülő járműveket optimalizált energiahatékonyság, alacsony súlyú konstrukció és a folyamatosan fejlődő

utaskomfort jellemzi. A gyártó a takarékos anyagfelhasználás mellett a kocsik és a szerelvények dizájnja is nagy hangsúlyt fektet. A gyár az elektromos berendezések teljes körű elektromos és mechanikus integrációjára törekszik. A helyszínen is meggyőződhetünk a precizitásról, amellyel a Siemens szakemberei a járművek ajtóit, fel- és leszállást segítő rendszereit felszerelik, külsejüket-belsejüket tökéletesítik. A fűtő-, szellőző- és légkondicionáló rendszerek minőségi tesztekkel, hogy kiálljanak; a színvonal és a biztonság a legfrissebb nemzetközi sztenderdeknek is megfelel.

A bécsi bázis a városi személyszállítás-hoz használt járművekre specializá-

lódott, vasúti kocsikban 160, villamosokban 130, metrókocsikban 120 éves tapasztalattal bír, automatizált szerelvényeket három évtizede gyárt. Vasúti kocsijai közül a különböző típusú Viaggiók német, osztrák, orosz, cseh, görög és izraeli síneken futnak többek között. Siemens metró-kocsikkal Ausztriában, Németországban, Lengyelországban, Norvégiában, Szingapúrban, Kínában, Thaiföldön, Ausztráliában és az Egyesült Államokban is találkozhatunk. Villamosokkal Ausztriában, Németországban, Hollandiában, Portugáliában, Svájcban, továbbá – Budapesten (Combino) és hamarosan Katarban is! És ez még nem minden...

Szász Adrián



## Bemutatták a világ legnagyobb metró-hálózatához szánt Inspiro szerelvényeket

Újabb mérföldkőhöz ért a világ legnagyobb tömegközlekedési projektje. A Szaúd-Arábia fővárosában, Rijádban megépülő metróhálózat hat vonalából kettőn a Siemens Inspiro típusú vezető nélküli szerelvényei közlekednek majd. Az összesen 1,5 milliárd eurós Siemens projekt részeként a vállalat magyarországi transzformátorgyára vontatási, segédüzemi és inverteres transzformátorokat gyárt. A 175 vágánykilométer hosszú hálózatban a járművek – tetemes károsanyag-kibocsátás nélkül – a nap legfontosabb időszakaiban akár másfél percnél is gyorsabban közlekedhetnek, és óránként 21 ezer embert szállíthatnak majd.

A Siemens összesen 74 darab, Inspiro típusú metrószerelvényt szállít le a projekt során. A vonatok sajátossága, hogy teljesen alumíniumból készült karosszériával rendelkeznek, emellett úgy alkották meg őket, hogy 90 kilométer per óra maximális sebességgel haladhatnak a normál nyomtávú pályán. A kettő és négy kocsis szerelvényeket a szélsőséges éghajlati viszonyok figyelembe vételével tervezték; min-

den eddiginél hatékonyabb légkondicionáló rendszert építettek a járművekbe, amelyeknek ezáltal még a legnagyobb forróságban is megfelelő a hűtési teljesítményük. A szerelvény forgószámolyait, hajtóműveit, a fékeket és az ajtókat speciális elemekkel is felszerelték, hogy megakadályozzák a homok beszívárgását.

A projekten Bécsben és Szaúd-Arábiában dolgozó siemenses kollégák befejezték az első szerelvény fejlesztésével és elkészítésével kapcsolatos feladatokat; a jármű készen áll a közlekedésre a Rijádban uralkodó szélsőséges éghajlati körülmények között. A Siemens különösen büszke arra, hogy a három konzorcium közül elsőként mutathatta be a járművet a nyilvánosságnak.

Az első szerelvényt jelenleg a bécsi RTA (Rail Tec Arsenal) klimatikus szélcsatornájában tesztelik szélsőséges időjárási viszonyokra. A dinamikus vizsgálatok 2016 tavaszán kezdődnek Németországban, a Siemens Wildenrath-i Vasúti Tesztközpontjában. A járművek gyártásán túl a Siemens felel a vasúti rendszerek integrálásá-

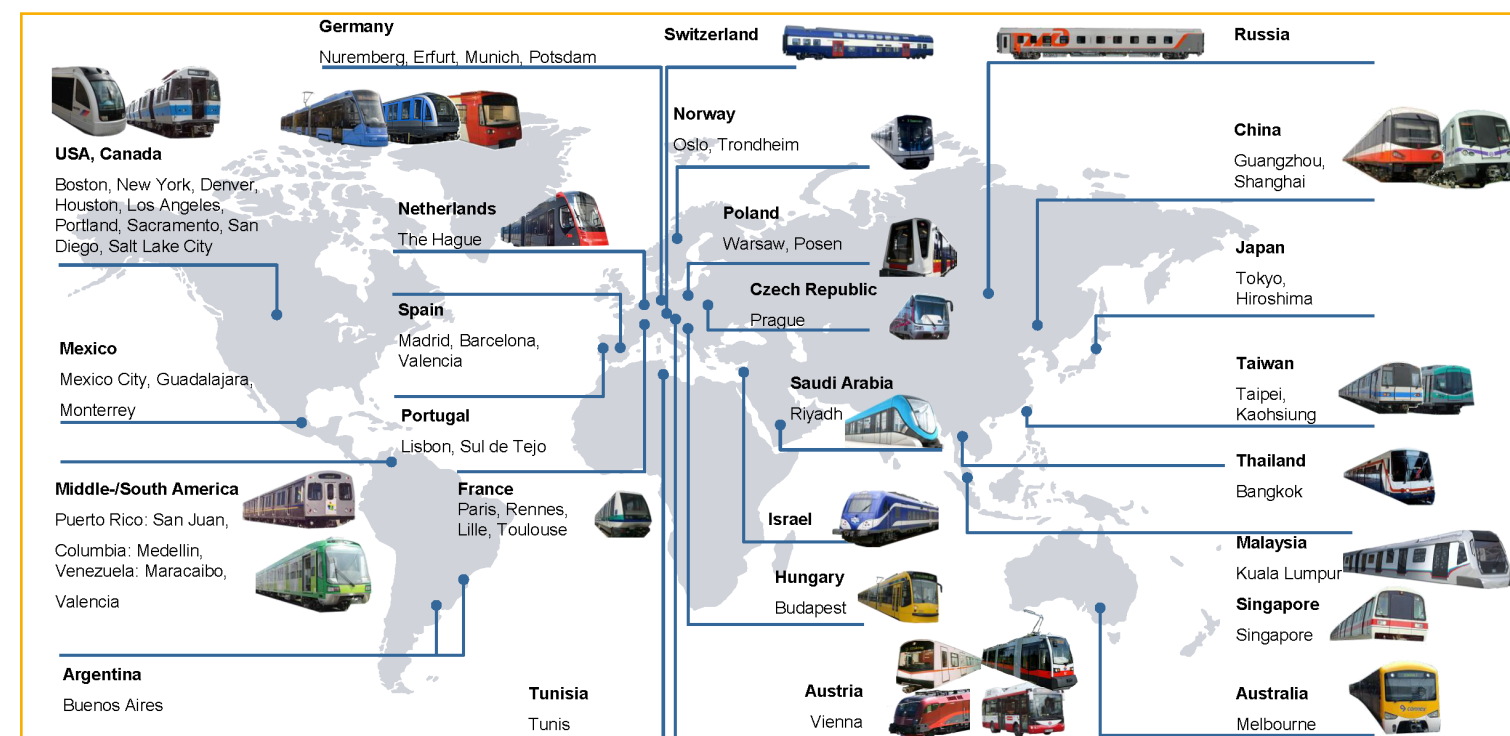
ért is a hálózat 1-es és 2-es vonalán, amelyek hossza összesen 64 vágánykilométer (a teljes rendszer több mint harmada).

A szaúdi főváros beruházásának célja a helyi közlekedési problémák enyhítése, amit nagyban befolyásol az a tény, hogy a főváros lakossága 1990 óta megduplázódott, mára meghaladja a hatmillió főt. Erre válaszul épül a hatvonalas és összesen 175 vágánykilométer hosszú rendszer, mellyel Rijád a földkerekség legnagyobb méretű metróhálózatát építi. A Siemens 2013-ban kapott megbízást a Városfejlesztési Főbizottságtól összesen 74 metrószerelvény leszállítására, a villamosítási rendszer, valamint az egyes és kettes vonalon tervezett vezető nélküli működéshez szükséges jelző- és kommunikációs berendezések telepítésére és üzembe helyezésére. Ezzel a vállalat részesedése a projektből összesen körülbelül 1,5 milliárd euró.

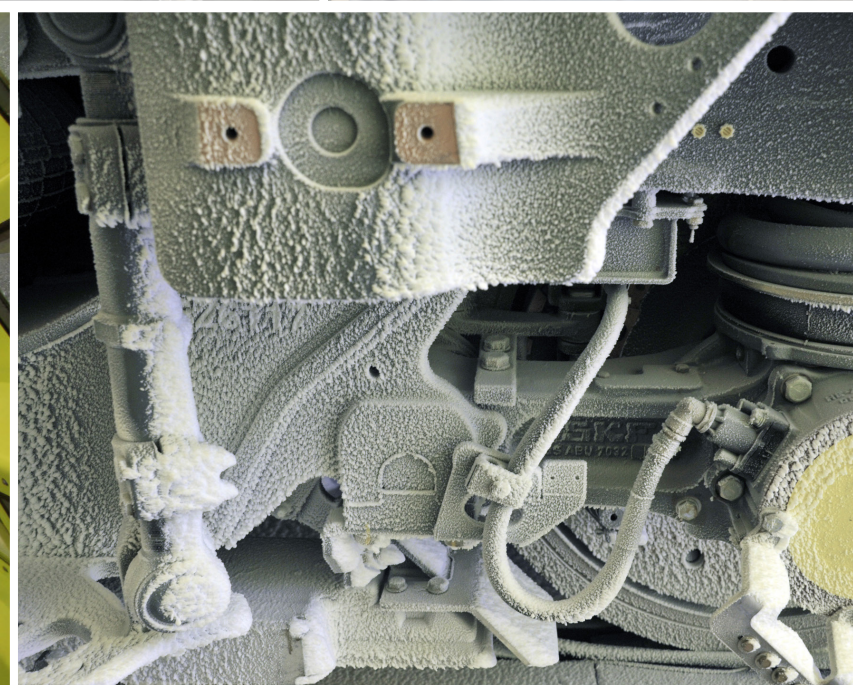
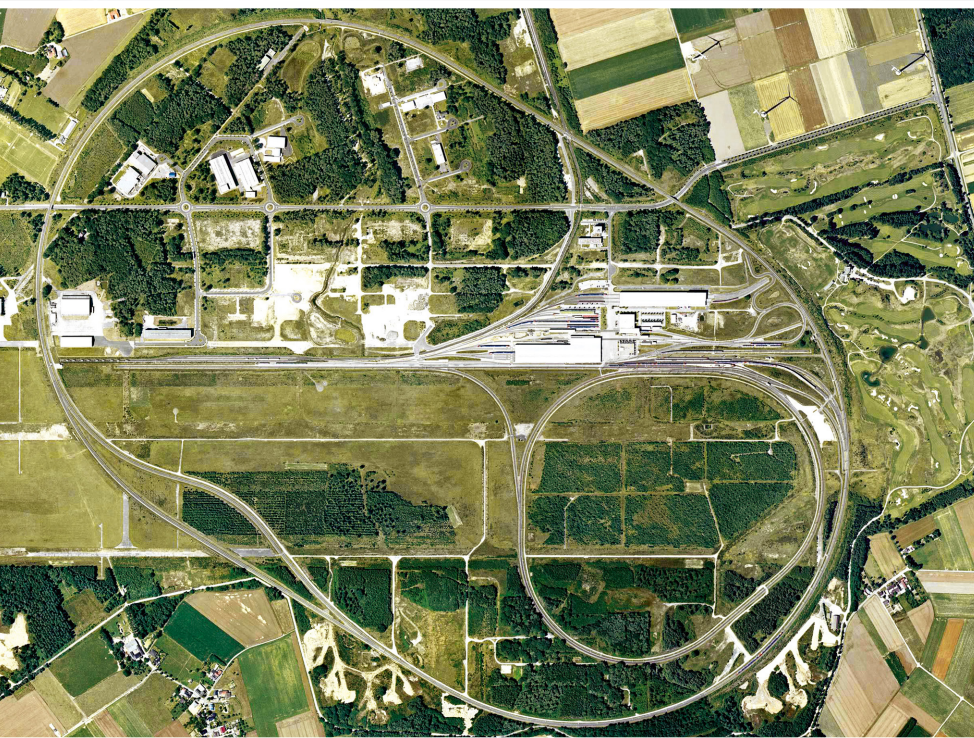
Forrás: Siemens

A következő dupla oldalon olvashatunk a bécsi Siemens-gyár munkájában nyerveket tekintet. A képriportban látható fotókat a Siemens vállalat bocsátotta rendelkezésünkre.

## Siemens-járművek a világban







# „Este legyen, baj ne legyen”

Egy mozdonyvezető csak akkor mehet nyugdíjba, ha három varjút elütött...



**13 óra 40 percet mutat a Keleti pályaudvar hatalmas órája. Indulunk. Életemben először egy vezér úr társaságában utazom, a kocskísérő helyén. Házigazdám öreg róka a szakmában. Aki azt állítja, hogy mozdonyvezetőnként nála többet megélt, az füllent. Bartha Csaba 35 esztendeje vezér úr. Mozdonyvezető. A magánéletben válás, a munkában éjjel és nappal megtett több millió kilométer, és a gázolások felejthetetlen drámája rajzolt mély barázdákat arcéleire.**

Lassan, mondhatni méltóságteljesen kúszik ki a pályaudvarról a vonatunk.

díts, sebesség, fékezés, állj – ennyi az egész, legalábbis kívülről nézve. A vezérlőpulton ügyes kis masina közli folyamatosan, hogy mennyivel haladhatunk, zöld-e vagy piros a következő jelző. Ha a pirosnál a vezető nem állítja meg a vonatot, akkor a gép megteszi azt. Afféle robotgép őrködik a vezetőfülkében, amely különösen éjszaka és ködben jelent segítséget. A felelősség terhe mégis nyomasztó, mert az automata vonatbefolyásoló, a rádiótelefon és bármi más is csütörtököt mondhat. Ember és gép egymásra van utalva.

Egy vezérnek a pályát úgy kell ismernie, mint a saját tenyerét. Nem hátrány, ha sasszeme van, hiszen a műszereket, síneket, jelzőket, táblákat egyszerre kell befognia. És mindezek mellett ott van a jelzési utasítás is, amelyre bizony úgy tekint, mint a bibliájára.

Ne higgye senki, hogy a mozdonyvezetők startja gyors és egyszerű. A vezér úr az indulás előtt két órával végigballag a sínek mellett a régi fűtőházig, egészen pontosan az öltözőig, amely a hetvenes évek hangulatát idézi annak ellenére is, hogy tiszta a padló, fehérek a falak. A rengeteg régi vasszekrény kölcsönöz neki retróhangulatot. Gyors átöltözést követően immár vasutas munkaruhában tartunk a diszpécserhez, az ősz hajú és nagy bajuszú Bélához, aki a vezérállást hagyta ott 35 éve. Azóta 12 órás váltott műszakban felvigyázó. No meg kiváló presszós. Nála issza az összes mozdonyvezető a feketéjét.

Mivel Bartha Csaba egészségesnek és vezetésre alkalmasnak találtatott, nekikezdhethet a műszaki átvizsgálásnak. Módszeresen megnéz mindent, amit a protokoll előír. Pont úgy, mint amikor a pilóták a kifutón a gépadarukat szemrevételezik. A rutinos mozdonyvezető szeme mindent meglát. Alig negyedóra elteltével már hallom is a forgalomnak megtett jelentést: „Minden rendben, készen állok az indulásra.” Izgulok. Rövide-

sen meglódul a mozdony. De nem. Várunk és beszélgetünk. Hivatásról, családról, jó és rossz emlékekről.

Harminc perccel az indulás előtt jelzi a „torony”, hogy a mozdonyhoz hová kell állnia. Végül a masinista rááll a szerelvényre, és alaposan megvizsgálja a fékeket, illetve a fűtés- és a vezérléskábelt. A maradék időben – amíg a kocszivizsgálók és a takarítók ügyeskednek – elballag a vezér úr, és kezébe veszi az utazás biztonságát szavatoló rendelkezéseket. Mióta vasút a vasút, ez így megy. Vaskos papírlapok áttanulmányozásával szerez tudomást a mozdonyvezető arról, hogy hol és miért kell lassítani, netán megállni.

A vezérek „kottából játszanak”. Nagy felelősséggel. Biztos, ami biztos, dupla partitúráról beszélhetünk, hiszen a modern motorvonatok vezérlőpultján már ott vannak az elektronikus táblagépek (tabletek), amelyekre a közeljövőben feltöltik ugyanazokat a rendelkezéseket, amelyeket eddig kézbe vettek a mozdonyvezetők. (Az oktatás már zajlik – a szerk.)

Ma az írásbeli rendelkezés szerint mindössze egyetlen utasításra kell összpontosítani: Gyömrő előtt az útátjáró rossz állapota miatt 40 km/h-ra kell majd a sebességünket csökkenteni. Amíg mi ezt fejbe vessük, a kocszivizsgálók gyorsan végigkopogtatják a mozdonyunk mögé kapcsolt négy szerelvény valamennyi kerekét. Legvégül a jegyvizsgáló tüsténkedik: okostelefonjával lefényképezi a négy személyszállító kocsi QRP-kódját, amelyeket aztán továbbít a mozdonyvezető fedélzeti számítógépére. A műszaki adatok alapján a masina pillanatok alatt kiszámolja, hogy utunkon mekkora fékerőre lesz szükség.

13 óra 40 perc, és már utazunk. Meglódul mind a kilencezer „paci”, és szinte zajtalanul suhanunk a síneken. Nézném a tájat, de olyan tempóban vágat a „ménésünk”, hogy ésszel képzelenség felfogni a látottakat. Csak a hosszan elnyúló házak egybefolyó színeinek sokaságát érzékelem. Szédítő. Jobb, ha magam elé, a sínekre fókuszálok, ám ez a látvány is különös. Falvakat és városokat szelnek át a sínek. Tekintetemet vonzza a két acélcső.

Egy idő után úgy tűnik, mintha nem is mi mennénk előre, sokkal inkább a jobbra és balra hajladozó párhuzamos fénycsík szaladna a mozdony alá.

A mozdonyvezetők szolgálati ideje napi 12 óra 45 perc. A vezetőállásban azonban legfeljebb tíz órát tölthet a mozdonyvezető. A közel háromórnyi különbséggel mi lesz? – kérdezem Bartha urat. „Az indulás előtti előkészítés nem számít bele a vezetési időbe” – mondja a vezér úr, aki hosszasan ismerteti a vezénylés, illetve a nappali és éjszakai beosztások titkait. „Szabály, hogy két szolgálat között tizenkét órányi otthoni pihenést minden mozdonyvezetőnek biztosítani kell. A kéthetes nyaralási szándékot már az év elején be kell jelentenem, mert kevesen vagyunk. Előre kell tervezni, hogy ne legyen lyukas a vezénylés” – magyarázza.

Egész szervezete, valamennyi idege vasból legyen annak, aki erre a pályára adja a fejét, mert bármikor bármi (bárki) a mozdony elé kerülhet. Kutya, macska, figyelmetlen gyalogos, kerékpáros, autós. A ma dolgozó 2900 mozdonyvezető hosszasan mesélhetné a különösebbnél különösebb történeteket. Bartha úr is egy tucatnyi esetről tudna beszélni. Egy biztos: bármit és bármikor elüthet a mozdony, csak varjút nem. A masinisták szerint a varjú okos és gyors is.

Bartha Csaba mosolygós ember. Imádja a hivatását, amire ráment a

házassága is. Új életet kezdett. Adósággal. Ha ez nem nyomasztaná, boldogabb lenne a 22 négyzetméteres belvárosi lakásában.

„Oszt rák kollégáink – jegyzi meg – napi 8 órás munkaidővel havi 3 ezer eurót keresnek. Svájcban egy velem egykorú szaktárs 4 ezret visz haza. Nyomaszt a jövő, a felelősség, a kevés alvás terhe, illetve a háromévente esedékes szakmai vizsga. Összesen 44 típust kell ismernem, és mindből vizsgáznom kell. A kudarc, a bukás a hivatásomtól történő eltiltással járhat.” Majd’ hét esztendő még, mire nyugdíjba mehet.

Nagykátát oda és vissza mindössze két óra alatt megjárjuk. Odafele utasokat szállítunk, visszafelé már csak a négy üres kocsi húzzuk magunk után. „Élvezem a hivatásom, mert szabad lehetek. Járom az országot, Európát. A főnökeim elismernek, számítanak rám. Ennek köszönhetően évek óta ott állhatok a Csíksomlyó expressz vezérállásában. Olyan feladatokkal bíznak meg, amelyek inspirálnak” – mondja búcsúzóul Bartha Csaba.

Mozdonyvezetői körökben beszélnek, a vezér úr nemrégiben megkérdezte a főnökét, hogy tucatnyi gázolás után el lehet-e menni nyugdíjba. S hogy mi volt a nyugdíjazással kapcsolatos kérdésre a válasz? „E! De csak akkor, ha már három varjút is elgázoltál!”

Kép és szöveg: Gaál Péter



# „Ez nem rossz megállapodás”

## Interjú Kiss Lászlóval, a MOSZ elnökével



**Már nem olyan nagy a fluktuáció a mozdonyvezetők körében, mint amilyen korábban volt – ismeri el Kiss László. A Mozdonyvezetők Szakszervezetének (MOSZ) elnökével a szakma előregedéséről, a fiatalítás lehetőségéről beszélgetett a Vasutas Magazin. Az interjúalany nyilatkozatát szokás szerint az általa javított, leegyeztetett formában közöljük.**

**Gyönyörű a zöld Jaguár a székház előtt.**

Mielőtt megkérdezné: nem az enyém.

**Ezek szerint nincsenek tabutémák? Minden kellemetlen kérdést feltehetek?**

Maradjunk annyiban, jelezni fogom, ha kényes a téma, amit firtat.

**Akkor kezdjük február 22-vel. Bontottak-e pezsgőt a bérmegállapodás örömeire?**

Nem. Miért? Kellott volna?

**Elvégre az egyébként is jól kereső mozdonyvezetők jártak vele a legjobban, vagy nem? Magasabb alapbér esetén a 3 százalékos emelés is több pénzt jelent.**

Ez valóban így van, de tegyük hozzá: a mozdonyvezetők mindenütt, így Európában, Amerikában vagy Auszt-

riáliában is jobban keresnek a vasúti dolgozók átlagánál. Magyarországon azonban azzal a kockázattal jár együtt, hogy az időbeosztással, ahogyan a kollégáim dolgoznak, igencsak alulfizetettek. Sokszor azt érzem, hogy az ilyen megjegyzésekkel igazából a vasutasokat akarják ellenünk hangolni. A tárgyalások során korrekt együttműködés volt a szakszervezetek között. A társzakszervezetek nélkül nem írhatuk volna alá a megállapodást.

**Egy televíziós vitaműsorban úgy fogalmazott, hogy a magyar mozdonyvezetők csak román, szerb és bolgár kollégáiknál keresnek jobban. A műsorból az is kiderült, hogy Magyarországon – mindenel együtt – átlagosan bruttó 415 ezer forint körül alakul a keresetük.**

A műsor vezetője a MÁV-tól kapott adatokra hivatkozott. Szerintem ennek is csupán a hangulatkeltés volt a célja.

**Baló György kétszer is rákérdezt, hogy ez így van-e, s ön mindkétszer igennel válaszolt.**

Most sem tagadom, de most is elmondom: nincs úgy megbecsülve ez a szakma, ahogy kellene.

**A 415 ezer forintos bruttó jövedelem talán még több is, mint ameny-**

**nyit a cseh kollégáik visznek haza. Egy közlekedési szakportál szerint Csehországban ugyanis egy mozdonyvezető a kollektív szerződés értelmében százötven órát dolgozhat egy hónap alatt. Bár ezért átlagosan 35 ezer koronát, átszámítva 385 ezer forintot kap, a túlóráért viszont már csak két-, legfeljebb háromezer korona jár.**

A MOSZ tagja annak az európai szövetségnek, amely 16 szakszervezetet tömörít magába. A tagoknál pedig jól ismerjük a jövedelmi viszonyokat. A szlovén kollégák keresetéről nincsenek adataink, a horvátokkal körülbelül egy szinten állunk, a szlovákok egy kicsivel előrébb járnak hozzánk képest, az osztrák mozdonyvezetők fizetések ugyanakkor toronymagasan vezetnek Európában. A csehek leköröznék minket – legalábbis a mi adataink szerint –, és jóval fejlettebb vasutat szolgálnak ki. De szándékosan nem példázom a 3-4 ezer euró körül kereső franciákkal vagy spanyolokkal.

**A 35 éves munkaviszonnyal rendelkező mozdonyvezetők alapfizetése az eddigi 292 ezerről 300 ezer forint fölé emelkedett. Hányan rendelkeznek ma ilyen munkaviszonnyal, és mi a véleménye a tagságnak a megállapodásról?**

A MOSZ döntéshozó testülete közel 90 százalékos arányban fogadta el a bérmegállapodást, de vannak olyan tagjaink, akiknek nem tetszik a megkötött egyezség. Az elégedetlenség benne van az emberi természetben. Ha azonban reálisan tekintünk a hazai társadalmi viszonyokra, akkor be kell látnunk: ez nem egy rossz megállapodás. Persze, nem mondom, hogy nem lehetett volna jobbat elképzelni. Ami az idősebb kollégákra vonatkozó kérdést illeti: a több mint 2900 mozdonyvezető közül körülbelül 700 olyan munkatársunk lehet, aki 35 év vagy még ennél is hosszabb mozdonyozási gyakorlati idővel rendelkezik. Ebben nemcsak a szakma előregedése a riasztó, hanem az is, hogy a kormány 2011-ben végleg megszüntette a kerkedvezményes nyugdíj jogosult-

ság intézményét. 2011 óta próbálunk tárgyalni, eddig nem nagy sikerrel. Hiába tüntettünk emiatt a Parlamentnél, csak annyit értünk el vele, hogy néhol kitapostuk a füvet. De vajon mi lesz azokkal a mozdonyvezetőkkel, akik tisztességgel lehúztak 35-38 évet a MÁV-nál, s a rendszertelen életvitel és időbeosztás miatt tönkrement az egészségük, de még nem érték el a törvényes nyugdíjkorhatárt? A munkáltató sem tud mindenkinek menekülő munkakört biztosítani, pedig amit lehet, azt megteszi, de ez már túlnyúlik az ő hatáskörén.

**Önök a napokban – a két legnagyobb vasutas szakszervezettel együtt – levélben fordultak az ügyben Fónagy Jánoshoz. A sikertelen tüntetés után mit remélnék a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkárától?**

Azt, hogy legalább újraindulnak a kerkedvezményrel kapcsolatos tárgyalások. Előbb-utóbb ugyanis nagy probléma lesz emiatt, s ez a vasúttársaságot keményen fogja érinteni. Fónagy úr ígéretet tett arra, hogy Cseresnyés Péter államtitkár úrral együtt folytatjuk a kerkedvezményről szóló tárgyalásokat.

**A motorvonatvezető- és mozdonyvezető-társadalom fiatalítását mégis mintha leginkább önök blokkolnák. A vasúttársaságnak egy éve külön megállapodást kellett kötnie a MOSZ-szal arról, hogy hány fő számára indíthat járművezetői tanfolyamot. Miért félnek a gyakoronoktól?**

Szíve joga, ha ezt a megállapodást ön így akarja értelmezni. Megalakulásától, 1990. augusztus 23-tól vagyok tagja a MOSZ-nak. Területi ügyvivőként megéltém azt az időszakot, amikor a munkáltató bejelentette: 400 mozdonyvezető hiányzik a rendszerből. A MOSZ-nál mi másként láttuk a helyzetet, amit szerintünk a feladatok átcsoportosításával kezelni lehetett volna. A vezetés nem hitt nekünk. Alig három hónap múlva jelentős létszámtöbblet alakult ki. Ezek után arról kellett tárgyalnunk a munkáltatóval, hogy azokat a mozdonyvezetőket, akiket nem tud az eredeti szakmájukban foglalkoztatni, tegye át a járműjavítóba vagy vegye át kocsivizsgálónak, esetleg kalauznak. Ma senki

sem tudja előre megmondani, hogy tíz év múlva telephelyenként hány mozdonyvezetőre lesz szükség.

**Ezt önök sem gondolhatják komolyan, hogy valaki képes a munkafo-lyamatok alakulását egy évtizeddel előre megjósolni.**

Rendben. Akkor viszont nincs más teendő, mint hogy védjük meg azokat, akik a szakmában vannak, és teremtsünk munkabiztonságot a számukra. Korábban, még a TRAKCIÓ-nak javasoltuk, hogy legyen olcsóbb a túlóra, s a munkáltató inkább túlóra keretében foglalkoztassa a mozdonyvezetőket. Ez nekik ugyanis pluszjövedelmet jelent, a munkáltató pedig rengeteg járulékos költséget megspórol azáltal, hogy az új embert nem kell orvosi vizsgálatokra, drága és hosszú képzésekre küldeni, nem kell számára biztosítani VBKJ-t, formaruhát stb.

**Azt nyilatkozta nemrég a Szabad Földnek, hogy kizsigerelve érzik magukat a mozdonyvezetők, s emiatt súlyos balesetek lehetnek. Mi szükség van az utasok riogatására? S miért fáradtak a mozdonyvezetők? A túlzásba vitt túlórázást vagy a „fuzizást” kell keresni a háttérben?**

Most is ez a véleményem. A néhány évvel ezelőtt bevezetett, IVU-nak nevezett személyzet- és járműtervező rendszer ugyanis tönkretette a kollégák munkához való hozzáállását. A számítógép nem hülye: a rendszer optimalizálása során minden jogszabályt betart, amit betáplálnak neki. Egy dologra viszont képtelen: emberesen kezelni a munkavállalókat. Ezzel a vezénylési formával megszűnt a vezénylők és a mozdonyvezetők közötti emberi kapcsolat. Nemcsak egy csomó abnormalitáshoz vezet az IVU-rendszer, hanem szerintem a működtetése is gazdaságtalan. A MÁV-TRAKCIÓ felügyelőbizottságának tagjaként korábban láttam, hogy milliárdokat ölt a vasúttársaság a kifejlesztésébe, visszavonása már csak ezért sem lehetséges. Azonban a kollégák, ha akarnának, akkor sem tudnának másodállást vállalni. Egyrészt ehhez a munkáltató beleegyezése is szükséges, másrészt az IVU miatt szétdaraboltta vált a kötelező munkaidő teljesítése. Ahhoz, hogy a kötelező munkaórák számát letudják, egy hó-

napban 21-22 szolgálatot is teljesíteniük kell. Számtalanszor előfordul, hogy 13-14 nap is eltelik úgy, hogy nem tud egyetlen normális éjszakát sem otthonában, családi körben eltölteni a mozdonyvezető.

**A kamionsofőröknél sincs ez más-ként. A munkavállalónak az a felelőssége, hogy kipihenten vegye fel a munkát. De ahhoz mit szól, hogy a Cseh Vasutaknál azonnal kirúgják azokat a mozdonyvezetőket, akikről kiderül: a nemzeti vasútvállalat mellett más, konkurens magáncég-nél is vállalnak szolgálatot? A hírek szerint ezt tervezik az osztrákok is. Érthető, ha egy vasúttársaság megtiltja a mozdonyvezetőinek, akiknek a kiképzésére rengeteg pénzt fordított, hogy a konkurenciánál is munkát vállaljanak. Azért azt hozzá kell tenni: a mozdonyvezetők többnyire nem a magánvasutaknál „teremnek”.**

**Azt már többször is kijelentette, hogy a kiképzett mozdonyvezetők a magánvasutakhoz mennek. A számok viszont mintha mást mutatnának. Tavaly 2931 mozdonyvezető közül 74 ment el a MÁV-START-tól, közülük ráadásul 9 később visszatért. Azért ez nem olyan óriási fluktuáció, mint ahogyan ezt a MOSZ szereti beállítani.**

El kell ismerni: már valóban nem olyan nagy a fluktuáció, mint amilyen korábban volt. A vasúti áru fuvarozási piac kialakult, az egyes vasúttársaságoknál telítődött a mozdonyvezetői létszám.

**A beiskolázott mozdonyvezető-gyakornokok kapcsán úgy fogalmazott, hogy a 40 százaléuk nem fejezi be a képzést. Mire alapozta az állítását?**

Én ezt az adatot ismerem. De kérdezze meg Dávid Ilonát, hogy hányan végeztek azon a 20+1-es tanfolyamon, amelyre ő is beiratkozott.

**Nincs rá szükség, az egy motorvonatvezető-képzés volt, több mint három éve. Mozdonyvezető-tanfolyam viszont utoljára tavaly indult gyakoronkoknak, s majd csak ősszel fog véget érni. Az eddigi lemorzsolódás minimális. Ahhoz mit szól, hogy a német szakszervezet példaértékűnek tartja a mozdonyvezetők képzését?**

Azért ennek még várjuk ki a végét! Németországban annak ellenére, hogy eszméletlenül korszerű technikával dolgoznak, betanított munkásként, mondhatni sofőrként kezelik a mozdonyvezetőket.

**Ehhez képest nálunk „fedélzeti pilótaként” tekintenek rájuk, mintha nem is egy FLIRT-öt, hanem legalább egy Concorde repülőgépet vezetnének, s a mozdonyvezetők rendre a felelőségükre hivatkoznak, holott például a korszerű motorvonatokon ma már szinte minden automatizált.**

Csak hogy az előregedett járműpark gerincét nem a FLIRT-ök, a TRAXX-ok vagy a Taurusok alkotják, hanem a velem egyidős V43-asok, M62-esek. Ezek üzemeltetéséhez hatalmas mozdonyvezetői szellemi tőkére van szükség.

**A Rail Cargo Hungaria Zrt.-nél a szakszervezetek még tavaly novemberben kötötték meg a 2016-ra vonatkozó bérmegállapodást. Ott 2 százalékos alapbérfejlesztés valósult meg, és 0,75-ről 1,5 százalékra nőtt az önkéntes nyugdíjpénztári kiegészítés mértéke. Ezt milyennek látja utólag, a MÁV-val megkötött egyezség ismeretében?**

A Cargónál a cargós vezető ügyvivőnk vett részt a tárgyalásokon. Ő volt az, aki a megállapodást aláírta, amelybe mi már csak azért sem szoltunk bele, mert ezeken a tárgyalásokon csak ők vettek részt. A START-os tárgyalásokba sem szól bele sem a GYSEV, sem a Cargo képviselője, mint ahogy a START-osok sem szólnak bele az ő tárgyalásaikba, így személy szerint én sem.

**Rendben, evezünk más vizekre. Egyesek szerint a szakszervezetek azért nem érnek el jelentős eredményeket a bértárgyalásokon, mert a szakszervezeti vezetők a MÁV-tól kapják a fizetésüket. Mások szerint ez még mindig jobb, mint amikor a vezető a sajátjaként kezeli a rábízott szakszervezeti vagyont, s magának osztja a fizetését. Önöknél mi a gyakorlat?**

Szerintem az a jó megoldás, ha erről a tagság dönt. Persze, ha a hatályos jogszabályok szerint szakszervezeti vezetőként lehetősége van arra, hogy más forrásból legyen fedezet a bérré, akkor azzal a szakszervezet pénztárcáját kíméli meg. Egy dolgot nem szabad: titkolózni.

Fontos, hogy akinek ezekről a dolgokról tudniuk kell, azok tisztában legyenek a tényekkel. A MOSZ tisztségviselői tisztában vannak ezzel. A költségvetés többek között ezért is nyilvános.

**Mint ahogy a mérlegbeszámolója is. Ebből tudható, hogy az elnök és a két alelnök összesen 38 millió forintot keresett 2014-ben.**

A [mérlegbeszámoló](#) értékelése tévedés. A szakszervezeti vezetők státuszát Halasi elnök úr már elmagyarázta előző lapjukban. Az ön által „felfedezett” összeg a MOSZ 12 fő területi vezetőjének tiszteletdíját tartalmazza – ideértve a GYSEV és a Dunaferr szakszervezeti vezetőit is –, akik aktív mozdonyvezetői munkájuk mellett látják el területenként több száz mozdonyvezető érdekvédelmét.

**Ön szerint mennyire építi a szakszervezet hitelességét, mennyire segíti a kitűzött célok elérését az, hogy az alelnökök korábban vezetőként a MÁV-nál dolgoztak magas beosztásban?**

Ennek mindig van hátránya is, nem-

csak hozadéka. Viszont azt mutatja, hogy egy ilyen kis létszámmal dolgozó szakszervezetnél az ügyvezető alelnöki poszt legalább akkora értéket képvisel, mint a túloldalon egy vezérigazgató-helyettesé. Ez a két munkakör bármikor csereszabatos.

**A VDSZSZ-nél fölvetődött, hogy egy elnök legfeljebb két cikluson keresztül tölthesse be ezt a tisztséget. Ön 1998 szeptembere óta a MOSZ elnöke. Mi a véleménye erről?**

Ilyen felvetéssel könnyű nagy népszerűsége szert tenni, de ennek szerintem nincs különösebb értelme. Miért kellene kidobni egy vezető szakmai tekintélyét, tudását, kapcsolati tőkét az ablakon csak azért, mert már lejárt a nyolc év? Sokkal fontosabbnak tartom, hogy elnökként az ember négyévente megmértesse magát a tagsággal. Bár volt kihívóm, 2014-ben rám esett a választás. Azonban ettől függetlenül én nem Kiss László, a MOSZ elnöke vagyok, hanem egy gyakorló mozdonyvezető Kiskunhalasról.

Gyüre József



Fotó: Gaál Péter



Fotó: MTI/Mohai Balázs

## Gyászba borult Európa

Több mint harmincan meghaltak és háromszáznál is többen megsebesültek március 22-én a Brüsszelben elkövetett kettős robbantásban. A terroristák az egyiket a Zaventem nemzetközi repülőtérén, a másikat az uniós intézmények közelében található Maelbeek metróállomáson követték el. A gyanúsított személyek egy részét már másnap azonosították a belga hatóságok: az öngyilkos merénylőket elkövetőit, az el-Bakraoui fivérek jól ismert a rendőrség. A testvérpár egyik tagja bérelte hamis papírokkal Brüsszel egyik negyedében azt a lakást, amely Salah Abdeslamnak is rejtékhelyül szolgálhatott az elmúlt hónapokban. (A novemberi párizsi terrortámadások fő szervezőjét, Abdeslamot a robbantásokat megelőző héten fogta el a belga rendőrség.) Ibrahim el-Bakraoui, aki a repülőtérén robbantott, végrendeletet hagyott, amit később megtaláltak egy laptopon. Fivére, Khalid el-Bakraoui a Maelbeek metróállomáson robbantotta fel magát az egyik szerelvényen, a gyanú szerint volt segítője is.

Ibrahim el-Bakraouinak két társa is volt, őket a repülőtér kamerái rögzítették. A hatóságoknak lapzártánkig viszont csak az egyiküket sikerült azonosítaniuk: Najim Laachraoui már korábban is körözés alatt állt. A 24 éves, marokkói származású, de belga állampolgárságú férfi DNS-ét ugyanis korábban megtalálták a párizsi merénylőkben használt robbanószerkeken. Az ötödik

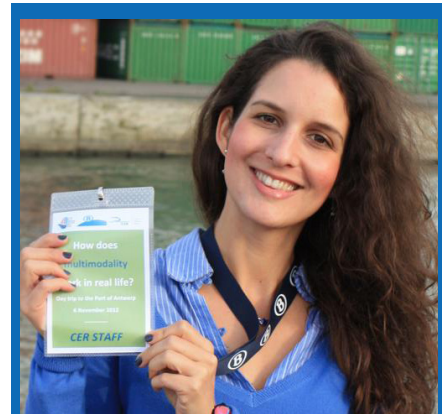
gyanúsított továbbra is beazonosítatlan: ő az, aki elbizonytalanodhatott, és végül nem robbantotta fel magát, hanem elmenekült.

(A repülőtér várócsarnokában két bomba is robbant: az American Airlines check-in pultja, illetve a Starbucks kávézó mellett. A hatóságok azonban találtak egy harmadik pokolgépet is, ami nem robbant fel.)

A merénylőket követően megbénult Brüsszel és szinte egész Belgium tömegközlekedése: lezárták a repülőtereket, a metró- és vasútállomásokat és a főpályaudvarokat. Az Eurostar, amely a Csalagúton át közlekedtet szuperekszeket, felfüggesztette a London és Brüsszel közötti vasúti forgalmat. A cég aznapi közleményében azt javasolta a belga fővárosba utazni szándékozók, hogy ha tehetik, halasszák egy későbbi időpontra a tervezett utazást. Felajánlotta, hogy

ingyenesen átcseréli más célállomásra és időpontra a március 22-re Brüsszelbe szóló menetjegyeket. Ugyanezt a Thalys társaság is felajánlotta. Miután a tragédia következtében a francia-belga határt is lezárták, átmenetileg a nagy sebességű Thalys-vonatok sem közlekedtek. Bár Brüsszel déli és északi pályaudvarát fokozott biztonsági óvintézkedések közepette még a tragédia délutánján újra megnyitották, a két vasútállomásra ötszáz katonát vezényelt a kormány. Többek között Franciaországban, Ausztriában és Hollandiában is megerősítették a közlekedési csomópontok, a repülőterek és a vasútállomások védelmét. Főleg azután, hogy az iraki hírszerzés egyik tisztviselője az Iszlám Állam belső forrásaiba hivatkozva azt állította: a terrrorszervezet az elmúlt két hónapban több olyan terrortámadást tervezett Európában, amelyek célpontjai légitikítők és vasútállomások.

Gy. J.



### A CER egyik munkatársa is a terror áldozata lett

A március 22-i brüsszeli terrortámadásban életét veszítette az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közösségének egyik munkatársa is. A szervezet kommunikációs osztályán dolgozó Aline Bastin munkába menet abban a metrókocsiban utazott, amelyben a robbantás történt. Aline Bastin augusztusban lett volna 30 éves.



## Átadták a méregdrága New York-i pályaudvart

Dollárról átszámítva közel 1100 milliárd forintba került New York legújabb pályaudvara, amelyet március elején nyitottak meg részlegesen az utasforgalom előtt. A vasútállomást a 2001-es terrortámadásban megsemmisített ikertornyok helyén felhúzott felhőkarcolók szomszédságába álmolta meg a világhírű spanyol építész, Santiago Calatrava. A 111 méter hosszú, ovális formájú Oculus (a latin szó jelentése: szem) máris az amerikai nagyváros egyik új jelképe lett. A beruházásnak a tervek szerint 2009-ben kellett volna elkészülnie; a csúszás oka az, hogy az építkezéssel egyidejűleg a közösségi közlekedést nem lehetett felfüggeszteni, és ez nemcsak a költségeket növelte meg, hanem a munkálatok idejét is jelentősen kitolta. Az eredetileg kétmilliárd dollárosra tervezett

beruházás végül majdnem dupla költségű lett, a számla végösszege ugyanis megközelíti a 3,9 milliárd dollárt. Az új pályaudvar New Jersey regionális vonalait köti össze New York 11 met-

róvonalával. A hatalmas épületben bevásárlóközpont, több üzlet és vendéglő is helyet kapott, ám ezek csak nyár végén nyitnak majd ki.

Forrás: MTI



Foto: Wikipedia/Paul Wilkinson

## Névváltozás a Deutsche Bahn leányvállalatainál

Különválasztotta és önálló cégekbe szervezte logisztikai és vasúti tevékenységét a Deutsche Bahn. A folyamat lezárásaként március elsejétől az anyavállalat globális logisztikai

szolgáltatásokat nyújtó leányvállalata továbbra is a DB Schenker, a vasúti fuvarozással foglalkozó cége viszont már a DB Cargo elnevezést használja. A német vállalatcsoport-

nak az átalakulás után változatlanul az a célja, hogy integrált vasúti és logisztikai szolgáltatásokat nyújtson Európa-szerte.

Forrás: www.deutschebahn.com

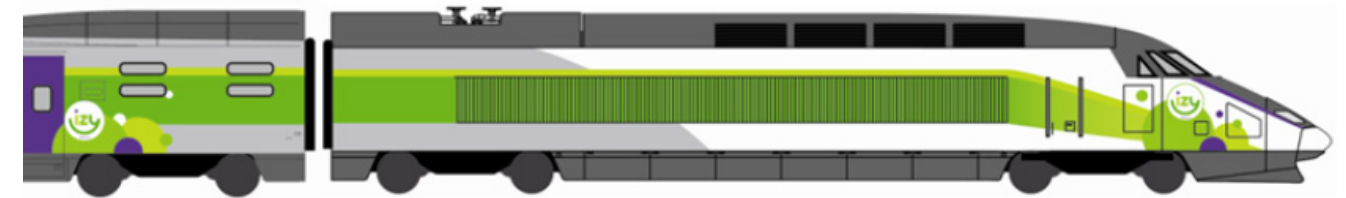
## Fapados vonat Párizs és Brüsszel között

Április 3-án indítja fapados vonatját Brüsszel és Párizs között a francia-belga tulajdonban lévő Thalys vasúttársaság. Az Izy nevet viselő, zöld-lila színvilágú szerelvények naponta két-három alkalommal közlekednek majd a két főváros között. Az új járatok diszkont jellege többek között abban nyilvánul meg, hogy a 315 kilométeres távolságot 2 óra 15 perc

alatt teszik meg az ugyancsak a Thalys által üzemeltetett nagy sebességű expresszek 1 óra 22 perces menetidejével szemben. A megszokott szolgáltatások színvonalából is visszavesz a vasúttársaság, a járatokon például nem lesz étkezőkocsi. Ennek megfelelően a jegyek is alacsony árszínről indulnak: a legolcsóbb 19 euróba kerül az eddig megszokott 40-70 euró helyett.

Gyermekek esetében 12 éves kor alatt 10 euróba kerül egy jegy, ez főleg a többgyermekes családok számára lesz kedvező. A cég vezérigazgatója, Agnès Ogier hangsúlyozta: az új szolgáltatás bevezetésével szeretnék az utasokat meggyőzni arról, hogy vonattal gyorsabb, olcsóbb, biztonságosabb és kényelmesebb utazni, mint autóval.

Forrás: www.thalys.com



## Sokan megsérültek a kansasi balesetben

Az Amtrak vasúttársaság és az egyesült államokbeli Országos Közlekedésbiztonsági Tanács szakemberei közösen vizsgálódnak a március 14-i vonatbaleset helyszínén. Mint ismeretes, az amerikai vasútvállalat helyi járata Los Angelesből tartott Chicago felé, amikor a

szerelvény öt kocsija hirtelen kicsúszott a sínekről a kansasi Dodge City közelében. A balesetben sokan megsérültek, 32 embert kórházba is szállítottak, de szerencsére senki sem sérült meg közülük életveszélyesen. A hatóságok szerint az sem kizárt, hogy a személyszállító

vonat kisiklása előtt a vasúti sínpálya már korábban megrongálódhatott egy be nem jelentett járműbaleset következtében. A kilenc vagonnal közlekedő járaton egyébként 131 utas és a 14 tagú személyzet tartózkodott.

Forrás: www.usnews.com

## Új vasúti áru fuvarozási folyosó Közép-Európában?

A közép-európai országok új vasúti áru fuvarozási folyosó létrehozását javasolják, Lengyelország, Szlovákia és Magyarország közlekedési miniszterei pedig már alá is írták a 11. számú vasúti áru fuvarozási folyosó megvalósításáról szóló szándéknyilatkozatot – olvasható a CER Monitor idei 10. számában. A dokumentum kiemeli a Borostyánúton nyújtandó magas színvonalú vasúti áru fuvarozási szolgáltatások fontosságát. Az útvonal régen a borostyánkőnek a Balti-tengertől a Földközi-tengerig való eljuttatására szolgáló kereskedelmi útvonal volt. Az új vasúti áru fuvarozási folyosó Nyugat-Magyarországon át kapcsolja majd össze a Szlovéniában található koperi kikötőt Szlovákia és Lengyelország ipari központjaival. Peter Gašperšič szlovén infrastruktúráért felelős miniszter szerint valamennyi tervezett összeköttetés további ösztönzést jelent

Szlovénia számára a koperi kikötő által nyújtott szolgáltatások továbbfejlesztésére, és további lendületet ad

Szlovéniában a vasúti infrastruktúra és a vasúti áruszállítás fejlesztésének.

Forrás: CER Monitor



# Mexikó, a megmászható piramisok országa

**Észak-Amerika déli részére, azon belül is a Mexikói Egyesült Államokba (Mexikó hivatalos neve) utazni hatalmas kaland. Az ország területe majdnem kétmillió négyzetkilométer, lakosainak száma 91 millió fő. Miután a spanyol konkvisztádorok 1521-ben legyőzték az aztékokat, az ősi indián civilizációk és a spanyolok katolikus európai kultúrájának keveredéséből született az ország vonzó, egyéni arculata. Kulturális öröksége és természeti adottságai életre szóló élményt jelenthetnek a turistáknak. A Vasutas Magazin Világutazó rovatában többnyire olyan kollégák számolnak be világtárasokról, akik vasúttal utaznak. Mexikóban erre nem nagyon van mód, így jelen írás kivétel.**

Noha Mexikó eredeti vasútvonalainak jó része még megvan, a privatizált vasutak új tulajdonosai a legtöbb személyszállító vonatot megszüntették, és a forgalom zöme közúton zajlik. A vasútvonalakat szinte csak teherszállításra használják. Marad tehát tömegközlekedési eszközként a repülő és a busz. Mexikóváros nemzetközi repülőteréről a nagyobb városok mindegyikébe indul busz, ezeket magántársaságok üzemeltetik. Nagyobb távolságokra a luxus vagy első osztályú, kényelmes és modern járműveket célszerű választani. Végző esetben autót is lehet bérelni. A jobb minőségű, többsávos utak fizetősek, a díjmentes utakon gyakran találunk úthibákat. A nagyobbakra tábla figyelmeztet, amit azonban nem jeleznek, de fel kell rá készülni: akár az út fele vagy az egész is hiányozhat egy-egy szakaszon. Az utakon és a kempingekben rengeteg a lakókocsi, mivel az ország kedvelt turisztikai célpont az USA-ból. Szegényebb térségekben a helyiek lóval, számmal vagy gyalog közlekednek. Van, aki egész életében nem járt a szomszéd falunál, ültetvényénél távolabb.

A vidéki városokban a helyi buszok vezetői az ajtó zárását rugalmasan kezelik, az ajtó gyakran a lépcsőn álló utas ellenére is nyitva van. A furgonok hátsó platóján is láthatunk utasokat. Mexikóban – hasonlóan néhány dél-amerikai országhoz – a gyalogosoknak felfestett zebra ritka, inkább tájékoztató jellegű, így a lassú áthaladás nem ajánlott. Nagyobb városokban, többsávos utakon az életünkért futhatunk, ha nem



„szán meg” egy autós, azaz jelzi, hogy mikor érdemes átkelni.

Ha taxizunk, nem árt, ha tudunk alkudni. A fővárosban szintén busszal (ez igen olcsó megoldás), illetve metróval és taxival közelíthetjük meg tervezett célállomásainkat. A főváros metróhálózata jó, és nem drága. A metró gyakorlatilag behálózza a várost. Tizenkét vonala mellett két pályán metróvasút is működik. A világon másutt nincs olyan, mint Mexikóvárosban: csúcsforgalom idején külön vagonokban utaznak a férfiak, a nők és a gyerekek. 2005 óta jellegzetes tömegközlekedési eszköz a metróbusz, amely külön sávban közlekedik, és a felszállás külön erre a célra kialakított peronokról történik.

A fővárosban való autóvezetésről mindenképp lebeszélnek. Léteznek közleke-

dési szabályok, de ezeket a helyiek kreatívan értelmezik. A közlekedési morál kritikán aluli. A szabálytalan sávváltás éppen olyan természetes, mint a piros jelzés figyelmen kívül hagyása. Parkolni pedig lehetetlen. Mindemellett a rendőrök körében óriási a korrupció. Egyetlen dolgot vesznek nagyon komolyan, az ittas vezetést. Hatalmas bírsággal, sőt az autó hosszabb idejű leállításával is „díjazzák” a vétkeket.

Mexikó éghajlata változatos, akár egy kéthetes nyaralás alatt is jelentős hőingadozással számolhatunk. Köszönhető ez a sok tengerrel és óceánnal határolt területnek és a több ezer méteres magasságkülönbségnek. A két óceán partján és azok közelében októbertől májusig szárazság van, májustól októberig esős évszak. Nem árt tudni, hogy Mexikó nagy része földrengésveszélyes zóna. A Karib-tenger vidéke pedig a hurrikánok által érintett övezetben fekszik. A hurrikán szezon júniustól november végéig tart. Bármikor kialakulhat olyan trópusi vihar, illetve hurrikán, amely a Karib-tenger partján lévő üdülőhelyeket érinti.

Turisták számára létfontosságú, hogy a vizet még fogmosásra sem szabad használni. Rengeteg a kétes tisztaságú utcai ételárus. Indulás előtt célszerű az ÁNTSZ által javasolt oltásokkal

is készülni. Vidéken az orvosi ellátás korlátozott: van, hogy öt-hat órással utazással találunk csak doktort, ebből következően a helyi emberek jelentős része a szociális és orvosi ellátás hálóján kívül él.

A főváros, Mexikóváros forgalmas, kulturális örökségekben gazdag. A központtól távolabb található a kontinens legnépszerűbb búcsújáró helye, Guadalupe. A modernizáció elérte a vallást is, az új bazilikában ötletes kialakítással a mise alatt is megtekinthető a látogatók számára a Guadalupei Szent Szűz képével díszített köpeny. Az alagsorban mozgójárdát alakítottak ki, amelyről feltekintve látható az oltár felett elhelyezett híres ereklye.

Mexikóváros közelében szinte azonnal megkezdhetjük a várva várt piramislátogatást és -mászást. Itt található Teotihuacán jó állapotban megmaradt azték piramisai. Tekintettel arra, hogy a Nap és a Hold piramisának kialakított lépcsők magasak és szűkek, jómagam is egy kellemes izomlással és – tériszonyosként – némi szédüléssel „gazdagodtam”.

A nagyvárosok, főleg Mexikóváros szélén megdöbbentő látványnak lehettem szemtanúja: bádorgalvak alakultak ki ugyanis. A nincstelen földművesek a jobb élet reményében a városok szélén található üres telkekre zsúfolódva élnek. Először mindenféle közműellátás nélkül, majd amikor már kezelhetetlen a helyzet – túl sok a lakos –, az önkormányzat megkezdi a közműkiépítést. A földterületek eltulajdonítását senki sem vizsgálja, illetve nem kérdőjelezi meg.

Az országon áthaladva felváltva találkozhatunk spanyol típusú kisvárosokkal, gyönyörű templomokkal, főterekkel és indián hagyatékokkal. Taxco, Puebla, Oaxaca, Mérida és a többi gyarmatkori város rendezett és kellemes lehetőséget biztosít a városi élet megismeréséhez. Mexikóban jócskán találunk természeti kincseket is. Gyakori látvány például a kaktuszerdő. Fantasztikus élmény hajózni a 800 méter mély Sumidero-kanyonban,

és sétálni az Agua Azul (Kék Víz) vízesésnél. Kitartást és jó kondíciót kíván Palenque, Uxmal, Chichén Itzá és Tulum maja piramisok megtekintése, némelyik megmászása, miközben egy kicsit az indiánok kultúrájába is betekinthe-tünk. A mexikói indiánok spanyolul jól beszélnek, emellett 56 különböző ősi nyelvüket is ápolják. Megdöbbentő benyomásokat szereztem Chiapas államban, két – szomszédos – indián faluba érve. Zinacantan a fejlődés útjára lépett, az őslakosok növénytermesztéssel foglalkozva viszonylagos jólétben élnek. Chamula lakói ezzel szemben az utcán árulják filléres kézműves portékáikat, miközben koldu-

rok vásárlása közben egy kézi szőtttest áruló kereskedőtől tudtam meg, hogy a gránátalma szinte mindent zöld színűre fest. Az agave kaktuszából pedig tüt, sőt cénát is lehet készíteni. Nem mellékesen agavéból készül az ország két híres alkoholja, a tequila és a mezcal is. Utóbbi füstös íze mellett az üvegben található hernyóról lehet megismerni, amely bizonyítja, hogy az ital az állat konzerválásához elegendő alkoholtartalommal rendelkezik. Egy kisebb mezcalüzemet meglátogatva az alkohol mellett a kukacot is megkóstoltam. A füstös íz miatt az italt – és persze a kukacot is – minden bizonnyal könnyen ki fogom hagyni a jövőben is az étrendemből.



ló gyerekek próbálnak a turistáktól pénzt kérni, illetve lopni.

Chamula templomába lépve időutazásban is részem volt, legalább ezer esztendő ugrottam vissza az időben. A templom földjét szalmával szórták fel, amelyen sok beteg ember kuporgott. Valamennyi elesetten a helyi sámánok és gyógyítók próbáltak segíteni. A pogány rítusokhoz elengedhetetlenül szükséges hozzávalók – a szertartás elején még élő tyúk és némi Coca-Cola (!) – sem maradtak el. A kulturális sokk és a hosszú utazás után jólesett egy kicsit kikapcsolódni és strandolni a gyönyörű Yucatan-félszigeten, a cancúni szállodasoron.

A mexikói kultúra mellett a helyi kézműves ipar is sokszínű. Az obszidiánszob-

A mexikói konyha ma már itthon sem ismeretlen, hiszen könnyen hozzájuthatunk tortillalaphoz, jalapeño paprikához. Ehetünk mexikói étteremben a húshoz keserű és csípős mole szósz, tacót, quesadillát vagy éppen burritót. Amit itthon nem találunk meg, pedig érdemes kipróbálni – szerintem kifejezetten finom –, az a pirított szöcske, amit a mexikói piacokon többféle ízesítéssel árulnak. A fűszeres konyha nagy kedvencemmé vált éppen úgy, mint a fantasztikus mexikói kultúra. A látni- és kóstolnivalók felejthetlenné tették mexikói nyaralásomat annak ellenére is, hogy az időeltolódással terhelt első éjszakán, hajnali háromkor a következő sms-t kaptam: „Csödbe ment a Malév, mivel jössz haza?”...

Fotó és szöveg: Széles Marianna



# Angyal mellettünk

Interjú Rúzsza Magdival lépcsőfokokról, alkotásról, na meg a kishegyesi vasúti töltésről

**Egy évtizede van a pályán, és február végén két este alatt összesen 18 ezer nézőt vonzott a Budapest Sportarénába. (A MÁV félárú vasúti jegyváltási lehetőséggel támogatta a dupla koncertet.) A Megasztár tehetségkutató harmadik szériájában feltűnt Rúzsza Magdi ma már az egyik legelismertebb magyar énekesnő. A Vasutas Magazin e siker titkát is kutatta, amikor interjút készített a vajdasági születésű előadóval.**

**Néhány hete gyakorlatilag másfélszer megtöltötte az Arénát. Mondhatjuk, hogy eddig ez volt élete koncertje?**

Tulajdonképpen igen. Tíz éve is az Arénában nyertem a tehetségkutatót, akkor tapasztaltam meg először a hely eufórikus hangulatát. Csak akkor még mások dalait énekeltem. Azóta tudatosan készültem rá, hogy egyszer visszatérjek a saját közönségemmel és dalaimmal. Sőt, szeretnék még többször is! Lassan építkezem: a cél, hogy egy-egy lépcsőfokot egymásra ott meg is tartsam magam. Az Aréna fontos lépcsőfok, szeretnék rajta sokáig megmaradni.

**Érzi már, hogy azon kevés előadó közé tartozik, akik nem megosztják az embereket, hanem viszonylag egyöntetűen elismerést váltanak ki belőlük?**

Szerintem azért megosztó vagyok, de ezt alig érzem, mert főként a saját bázisomtól kapok visszajelzéseket, amelyik szerencsére elég nagy. Aki a személyiséget is szereti a dalok mögött, az mind-egyik zenei kalandomat örömmel fogadja. Aki nem szeret, az pedig meg sem hallgat. Gyerekkorom óta tapasztalom, hogy a hangomra ki így, ki úgy reagál; mindenkinek lehetetlen megfelelni. Zenehallgatóként én sem vagyok oda például a szép vékony hangokért, ha nem érzem bennük a karaktert. Hálás vagyok a sorsnak, hogy felismerhető hangot kaptam.

**A Megasztár előtti időkben gondolta volna, hogy egyszer ennyi rajongója lesz?**

Szülész nőnek készültem, a zenével tudatosan csak középiskolában kezdtem el foglalkozni. Akkor még nem ezt vártam tőle. Volt otthon zenekarom; tudtam, milyen órákon át énekelni, ismertem az éjszakai életet, amelyekben nem vagy sztár, mégis ott állsz és énekelsz. Azt is szerettem! De először csak a tévéműsor körüli felhajtásból éreztem, hogy lehet ezt sokkal komolyabb szinten is üzni. Örülök, hogy a tehetségkutató után jó döntéseket hoztam.

**Amelyeknek köszönhetően nem tűnt el a süllyesztőben, és nem is „szállt el magától”.**

Talán, mert az egészben mindig is az alkotás érdekelt a legjobban. Sőt egyre inkább abban élem ki magam! Nem akartam címlaplány lenni, a zenélés számított, a nehezebb utat választottam. A „fél-playbackes” világban – amelybe kénytelen voltam belesüllyedni – megfulladtam volna. Nem arról szólt, amit kerestem: nem karaokézni akartam, hanem alkotni. A dalaimmal érzéseket kiváltani a közönségből, ami egy adott pillanatban lemérhető reakció. A váratlan inspirált. Az, hogy igazi muzsikuskusok álljanak körülöttem, akikkel megteremtünk valamit a színpadon. Fontos, hogy legyen lemez, de még fontosabb a koncert, az élő koncert!

**Az is tudatos döntés eredménye, vagy már a sors rendezte úgy, hogy a „régiek” közül is egyre több szakmai nagysággal – Zorán, Hobo, Presser Gábor – dolgozhat együtt?**

Presser Gáborral a kezdetektől együttműködünk, és minden dal, amit nekem írt, sikeres lett. De az igazi „összebútorozás” az *Angyal mellettem* című szerzeménnyel indult. A többiekkel pedig magától alakult így – hiszek abban, hogy az élethez szerencse is kell. Fiatal kis tacsókóként rengeteget tanultam tőlük, akik már oly sokat láttak. Az eltelt évek alatt éreztem, mennyi mindenben igazuk volt! Például abban, hogy nagyon fontos saját dalokat írni és előadni, amihez saját gondolatok kelljenek. Az pedig, hogy úgy ítélték meg, „ezzel a gyerekekkel” szívesen dolgoznának együtt, nyomatékosította bennem, hogy jó úton járok.

**Jó úton, néha a határokon is túl. Milyen egy-egy koncertélmény az anyaországon kívüli magyarlakta területeken?**

Olykor egészen kicsi falvakba is eljutunk, ahol tudják, hogy hosszú útról érkezünk, és hozza a helyi néni a kis kiflijét, hogy valamivel megkínáljon, feldobjon. Kedves gesztusok ezek. Egyre inkább úgy érzem, bármerre is járok, otthon vagyok, akkora szeretettel fogadnak!

**Emlékszem a Magdaléna Rúzsza című színházi előadásából egy különleges járműre, amelyről mesélte, hogy még diákként a Vajdaságban sokat közlekedett vele. Egy sztorit is kapcsolt hozzá. Mi is volt ez?**

A sínó! A magyarországi közönség először nem értette, mert a szót a vajdasági szerbek, magyarok és svábok együtt alkothatták, de sínbuszt jelent. Egy rövidebb távokon a síneken közlekedő, kicsi szerelvényt. Az idézett történetben Szabadkáról Zentára utaztam vele, egy tehetségkutatóra. Csak a tanárom unszolására, de megnyertem. Nem nevezném nagy sikernek, összesen négyen indultunk ének kategóriában... A Megasztár azért izgalmasabb volt!

**Van más vasúti élménye, kötődése is akár gyermek-, akár felnőttkorából?**

Hogyné! A vasút mindig közel állt a szívemhez, a középiskolát is végigvonatoztam. Internátusban laktam, vonattal jártam haza. Apukám cukorgyárban dolgozott, ők voltak a „vagonosok”. Én pedig imádtam a falunkban, Kishegyesen a vasúti töltésen ücsörögni. Van ott egy hidacska, az alatt folyik a Bács-ér; aki oda kiül, látja az egész kishegyesi határt. Mindig oda szöktem el álmo-

dozni... Persze amikor jött a vonat, le kellett mászni. Azon is gondolkodtam, milyen szép az állomás épülete, csak fel kellene újítani. Arról pedig, hogy semmi sem történik véletlenül: a sors később összesodort Presser Gáborral, akinek szintén fontos szerepet játszanak az életében a vonatok. Elég, ha az LGT-re gondolunk...

**Ha manapság kiülne a kishegyesi töltésre, miről álmodozna?**

Hogy tudjak annyit és olyat alkotni, amivel megmaradhatok az említett lépcsőfokokon. Mert a mi szakmánk folyamatosan arra készíti, hogy megújuljunk. Nem kívánnék mást, csak hogy alakuljanak szépen a dolgaim, sok jó koncertet adhassak és legyen rám kíváncsi a közönség.

**Legközelebb a Presserrel közös Angyal mellettem turné áprilisi állomásain, aztán...**

...a nyári turnémon, amely városi rendezvényeket, falunapokat és egy-egy fesztivált is érinteni fog. Ígérhetem: a legkisebb zsákfaluba is ugyanazzal a műsorral, technikával és lelkesedéssel érkezünk majd, mintha a fővárosban adnánk nagykoncertet!

Szász Adrián



## VOKE programajánló



### Vasutasok Széchenyi István Művelődési Háza – Budapest

Április 6-án 14 órakor vasutas veterántalálkozó.  
Április 15-16-án pingpong-körmérkőzések.  
Április 22-én 16 órakor VOKE intézmények fotókiállítása.

### Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár – Békéscsaba

Április 1-jén 17 órakor *Mester és tanítványa* címmel nyílik kiállítás.  
Április 16-án 9 órától babaruha- és játékbörze.  
Április 23-án 9 órától gyógyító és egészségnap lesz.

### VOKE Egyetértés Művelődési Központja – Debrecen

Április 5-én 16 órakor nyílik Benke Józsefné festőművész, a Hajdú-Bihar megyei Őszi Tárlat különdíjasának kiállítása.  
Április 6-án 19 órától a Tavasz Színházi Esték keretében Harsányi Gábor *Szerelmes komédiások, avagy Miss Arizona* című vígjátékát adja elő a Négy Arc Színház.  
Március 14-én 14 órától a Garabonciás Gyermekszínház keretében Jonathan Swift *Gulliver Lilliputban és az Óriások földjén* című darabját mutatja be az Óperenciás Bábszínház.

### VOKE József Attila Művelődési Központ – Dunakeszi

Április 1-én 18 órakor Magna Cum Laude-koncert lesz.  
Április 2-án 18 órától Papp Lajos szívsebész tart előadást.  
Április 7-én 19 órakor kezdődik a Dunakeszi Teátrum előadása a Veres 1 Színház tolmácsolásában. A darabot Woody Allen írta, Galla Miklós fordította. Címe: *Semmi pánik*.  
Április 8-án 18 órakor nyílik Sajdik Ferenc grafikusművész kiállítása.

### VOKE Arany János Művelődési Ház – Győr

Április 15-én 17 órakor a TIT Országos Fotópályázatának eredményhirdetése után kiállítás nyílik, amely május 13-ig látogatható.  
Április 15-én 20 órakor indul a Cserefa zenekar moldvai táncháza. Táncot tanít Fábíán Szabolcs.  
Április 30-án 10 órakor nyitja meg kapuit a XIII. Győri Asztrológiai Nap.

### VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház – Hatvan

Április 4-én 14 órakor tavaszi játszótér.  
Április 19-én 10 órakor kezdődik a IV. Vasutas Irodalmi Vételkedő.  
Április 26-án 15 órakor kiállítás nyílik Perei Zoltán grafikáiból.

### VOKE Művelődési Ház – Kiskunhalas

Április 11-én költészet napja – VERSvonat.

### VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház – Miskolc

Április 2-án 10 órától Agykontroll Klub gyermekeknek.  
Április 8. és 10. között vasútmodell-kiállítás.  
Április 11-én költészet napja a Dallamok Szárnyán Művészeti Klub szervezésében.  
Április 23-án kézműves-foglalkozással egybekötött tánc ház gyerekeknek, majd felnőtt tánc ház.

### VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház – Nagykanizsa

Április 7-én 14.30-tól Lancsák Lajos kertész mérnök tart előadást *Dísznövények és díszkertek* címmel.  
Április 15-én 19 órakor kezdődik a Rudán Joe Band koncertje.  
Április 23-án 11 és 18 óra között ezoterikus és életmód napra várjuk a nyugdíjas vasutasokat.  
Április 26-án 15 órakor kezdődik a vasutas teadélután.

### Vörösmarty Mihály Művelődési Ház – Székesfehérvár

Április 4-én 18 órakor nyílik meg a MÁV Fotó kör bemutató tárlata. A kiállítás április 28-ig látogatható.  
Április 9-én 15 órakor kezdődik a Vörösmarty Vasutas Nyugdíjas Klub I. negyedéves közös névnap ünnepsége.  
Április 11-én 15 órakor kezdődik az irodalmi délután.  
Április 30-án 15 órától tánc ház és kézműves-foglalkozás a Fejér Megyei Népzenei Műhellyel.

### VOKE Csomóponti Művelődési Központ – Szolnok

Április 8-án 14 órakor Operettgála indul. Fellép Bozsó József, Teremi Trixi és Bozsóné Fazekas Rozika.  
Április 12-én 9-13 óráig veradás.  
Április 19-én 17 órakor fotókiállítás-megnyitó Demény István képeiből, a Föld napja alkalmából.

### VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár – Nyiregyháza

Április 11-én hétfőn 10 órától költészet napi rendezvényre várjuk az érdeklődőket a Dongó együttes közreműködésével.

### VOKE Vasutas Művelődési Ház – Pécs

Április 8-án 18 órakor kezdődik Berecz András előadói estje *A világnak mese kell!* címmel.  
Április 9-én 10 órakor kezdődik a VI. Országos Nyugdíjas Ki Mit Tud regionális elődöntője.  
Április 26-27-én a Vasutas Nyugdíjasklubok Országos Találkozásának ad otthont a művelődési ház.

### VOKE Batsányi János Művelődési és Oktatási Központ – Tapolca

Április 5-én a Kormányablak bemutatása a Batsányi Vasutas Nyugdíjasklub tagjainak.  
Április 16-án kerül sor a II. Tánc együttesek Baráti Találkozására.  
Április 19-én *A kis herceg* című darabot adja elő a Görbetűkör Színi Társulat.



## Százéves vasutast köszöntöttek Szegeden

Rutai Gergely István 1916. március 12-én született Szegeden. Testvér nélkül nőtt fel. Édesanyja nehéz körülmények közepette, egyedül nevelte. Az elemi iskola elvégzése után inasként dolgozott, majd 1937-ben a Magyar Államvasutaknál helyezkedett el. Kezdetben kocsivizsgálóként szolgált, majd 1954-től a MÁV Szegedi Igazgatóságán főelőadóként – a IV. Vontatási Osztály munkatársaként – látta el feladatait. 1976 augusztusában főtanácsosként vonult nyugdíjba. Nagyon szerette vasúti munkáját, amit lelkiismeretesen, hittel és odaadással végzett. Alapítója volt a Szeged-Rókuson üzemelő kocsiműhely vasutas szak szervezeti helyi csoportjának. Tíz éven át áruszállító tehervagonok műszaki átvételéért volt felelős. Figyelemmel kellett kísérnie a vagongyártás folyamatát, annak minőségét.

Fiatalon – 17 évesen – ismerkedett meg feleségével, akivel 22 évesen házasodott össze. Házasságukból egy leánygyermek született. Családjával sokat utazott, vonattal járták be Európát. Szenvedélyes fotós volt, szívesen és jó szemmel örökítette meg a fontos

pillanatokat, a mindennapok történéseit is. Feleségével, Ilonka nénivel 2006-ban ünnepelték házasságuk 65. évfordulóját. A különleges eseményt éttermi ebéddel és püspöki áldással koronázták meg. Felesége halála óta Gergely bácsi a lányával él, ő segíti a mindennapokban. A százszentendős ünnepelt a sportolásnak köszönheti jó kondícióját, hosszú életét. Fiatalon tizenégy évig vízilabdázott és úszott a Szegedi Vasutas Sportegyesületben. A sport mindig is hozzátartozott az életéhez. Még majd' kilencven évesen

is heti háromszor lejárt az uszodába edzeni. Manapság csak televízión keresztül követi a sportvilág történéseit. Szeret újságot olvasni, keresztrejtvényt fejteni, és még ma is szívesen gondol vissza az elmúlt évtizedekre, vasúti szolgálatára.

Századik születésnapja alkalmából vasutas „szobatársa”, Nagy József, a Vasúttörténeti Alapítvány titkára is felkereste és köszöntötte őt. Isten éltesse, Gergely bácsi!

Szentes Bíró Ferenc



Fotó: Nagy József

## FISAIC-fotópályázat vasutasok számára

A Nemzetközi Vasutas Kulturális és Intellektuális Szövetség (FISAIC) magyar szövetsége *Vasutas Fotóbarátok Pályázata* címmel hirdetett fotópályázatot. A szervezők két témakörben (A – *A mi vasútjaink és a mi vasutasaink*; B – *Szabadon választott*) várják a fekete-fehér (I. kategória) és a színes (II. kategória) képeket. A pályázaton csak olyan fotók vehetnek részt, amelyek a FISAIC által szervezett fotóverse-

nyen még nem nyertek semmilyen díjat, illetve a FISAIC kiállításain és prezentációin nem kaptak *elfogadott* minősítést.

A pályázaton aktív és nyugdíjas vasutasok, valamint azok gyermekei és unokái vehetnek részt. A résztvevők témánként és kategóriánként legfeljebb 4, azaz összesen legfeljebb 16 képet nevezhetnek a pályázatra; a fotókat digitális formában és papírkép-

ként is be kell nyújtani. A részletes nevezési információk és a nevezési lap az [Intranetrol](http://intranetrol.com) tölthetők le. A képek beérkezésének határideje: 2016. április 8. Postázási cím: VOKE Arany János Művelődési Ház, 9021 Győr, Révai utca 5. További információ: a +36 96 312-446-os telefonszámon Fülöp Péternél, illetve a +36 20 428-4528-as telefonszámon Vágusz Ernánál.

VOKE Arany János Művelődési Ház  
MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság



**MAGYAR VASÚTTÖRTÉNETI PARK**

# MAGYAR VASÚTTÖRTÉNETI PARK

EURÓPA LEGNAGYOBB, SZABADTÉRI VASÚTI MÚZEUMA

**KÉRJÜK, ADÓJA 1%-VAL TÁMOGASSA A MAGYAR VASÚTTÖRTÉNETI PARK ALAPÍTVÁNYT, HOGY FELÚJÍTHASSA AZ M63-AS DÍZELMOZDONYT.**

Adószám: 1 8 1 6 8 3 4 1 - 2 - 4 2
Köszönjük segítségét!

H-1142 Budapest, Tatai utca 95. | Tel/Fax: (+36 1) 450-1497 | E-mail: [info@vasuttortenetipark.hu](mailto:info@vasuttortenetipark.hu)





Az igen látványos új bécsi főpályaudvarról (Hauptbahnhof Wien) a Vasutas Magazin következő számában közlünk képriportot

