

Vasutas

magazin



A MÁV-CSOPORT LAPJA
66. ÉVFOLYAM
2016. augusztus



Kényelmes farmeröltözéket kaptak a mozdonyvezetők
Képriport a 16-17. oldalon

A vasúti közlekedés versenyképességét meg kell őrizni
Interjú dr. Mosóczi Lászlóval, az NFM helyettes államtitkárával

Jótett helyébe...

... jót várj, tartja a közmondás. Nos, Egri Emma, a MÁV Zrt. szerencsi váltókezelője igazán jót tett vasúttársaságunk egyik utasával. Természetes, hogy az elismerés sem maradhatott el.

„Tisztelt MÁV vezetés! Szeretnénk megköszönni Egri Emma munkatársuknak az önzetlen segítségnyújtást! 2016. 07. 05-én a Budapest–Záhony vonalon közlekedő vonaton hagytuk Samsung telefonunkat, melyet munkatársuk talált meg. A mai napon szálláshelyünkre (Kisújszállás) utazva önzetlenül visszahozta lányomnak. Köszönet becsületes munkatársuknak.”

A fenti levelet egy hálás utas írta a MÁV-START Zrt. ügyfélszolgálatának július 6-i keltezéssel. Néhány rövid sor csupán, néhány a sok közül – ér ez annyit, hogy foglalkozunk vele?

Ez a néhány rövid sor az utasnak egy – talán kisebb, talán nagyobb értékű – mobiltelefon árát jelentette. Egri Emma kolléganőnknek a jóleső érzést, hogy segítőkészségét és figyelmességét őszinte hálával és örömmel jutalmazták. A vasúttársaságnak pedig... nos, amit a MÁV-csoport számára jelent egy ilyen levél, annak értéke felbecsülhetetlen.

A konkrét történeten túl ez a néhány sor arról szól, hogy – sugallja bárki is az ellenkezőjét rosszindulatúan, a nyilvánosságot befolyásoló erejével visszaélve – igenis vannak elégedett utasaink, igenis vannak lelkiismeretes, hivatásukat komolyan vevő munkavállalóink, igenis egyre szélesebb körben terjed az utasbarát szemlélet, és a magyar társadalom igenis egyre jobban elismeri azt a munkát, amelyet a köz szolgálatáért végzünk.

A levelek mellett természetesen felbecsülhetetlen értékűek számunkra azok a munkatársaink is, akiknek az ilyen sorokat köszönhetjük. Az olyanok, mint Egri Emma váltókezelő. A MÁV Zrt. nevében Garamvölgyi Mihály miskolci pályavasúti területi igazgató és Bodnár László szerencsi forgalmicsomópont-vezető mondott neki köszönetet egy csokor virág és egy apró ajándékcsomag kíséretében. A jótett helyébe...

Soós Botond



4



24



26

Tartalomjegyzék

- 4 A vasúti közlekedés versenyképességét meg kell őrizni – Interjú dr. Mosóczi Lászlóval
- 8 Derűs vezető, szakmai műhellyel – Kazai Katalin szereti, ha kollégái nemcsak problémákkal fordulnak hozzá, hanem megoldási javaslatokat is hoznak
- 10 Kormányablak épül a Nyugati és a Keleti pályaudvaron
- 12 Vasút, receptre – R riport a Veszprém-Győr vasútvonalról
- 16 Képriport – Kényelmes farmeröltözéket kaptak a mozdonyvezetők
- 18 A peron nem kifutó, a külső mégis számít – külföldi vasúttársaságok egyen-formaruhái
- 20 Csak észszerűen és jogszerűen! – Laboda József egyetért a MÁV-START parancskönyvi utasításával
- 24 Barangolás a Kaukázus legszebb vidékein – Dr. Kormányos László, a hegyek és tengerek szerelmesének tollából
- 26 Vasutas medálgyűjtők – Bóbis Gyula és Bóbis Ildikó négy olimpiáról öt érmet – aranyat, ezüstöt és bronzot is – hozott haza
- 28 Pozitív hozzáállás kérdése minden – Interjú Bori József vezető nemzetközi jegyvizsgálóval
- 30 125 éves az Ipolyság–Balassagyarmat vasútvonal
- 31 VOKE Programajánló

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: Lokál (a felvételen Sotus Attila István mozdonyvezető látható)
Fotók: Gaál Péter, Soós Botond, Szász Adrián
Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Gyüre József, Soós Botond, Szász Adrián

A vasúti közlekedés versenyképességét meg kell őrizni

Dr. Mosóczi László: „Nemzetpolitikai cél, hogy minél több utas használja a közösségi közlekedést”

Új szerepkörében immár ötödik hónapja dolgozik. Helyettes államtitkárként a közösségi közlekedésért is felel. Egészen pontosan mekkora területet ölel fel a szerepköre?

Közút, vasút, légi és vízi közlekedés, valamint a közösségi közlekedés tartozik a helyettes államtitkársághoz. A vízi közlekedésnél például a Duna, a Tisza és a közel 300 komp is a mi ügyünk, hogy csak egy szegmenst említsek a szakterületek közül. Sok teendőnk van, de ezt tanultam, ezzel foglalkoztam világ életemben, és szívesen csinálom.

Talán ön az első olyan helyettes államtitkár, aki a vasút világából érkezve lett állami vezető. Vagy tévedek?

Valószínű, hogy így van. Schwáb Zoltánnak volt köze a vasúthoz, hiszen vasútépítő cégtől érkezett. Az elmúlt tíz évben rajta kívül leginkább közgazdászok kaptak lehetőséget szakmai vezetőként. Vasutas a szakállamtitkári posztot régebben tölthette be.

Kinevezését követően éppen ezért jelenetek meg olyan sorok a sajtóban, hogy konszenzusra törekvő vezető lesz, aki képes lehet bizonyos lobbieredek egyeztetésére.

Minden alágazatnak a helyén kell megfelelően teljesítenie ahhoz, hogy az ország közlekedése működjön. A vasútbarát kormányzati alapállásnak megfelelően a hálózat gerincét a vasútnak kell adnia. A feladatok elvégzéséhez persze elengedhetetlen a színvonalas és biztonságos üzemelést támogató szabályozás közúton, a levegőben és vízen is. Ismeretes, hogy a közúti közlekedés hatékonyabbá tételére korábban már megszületett egy csomag, és kormánybiztos is ki van nevezve ennek a területnek az irányítására. Ennek mintájára keressük azokat a tényezőket, amelyek módosításával a hazai vasúti közlekedést versenyképesebbé lehet tenni más közlekedési módokkal és a külföldi vasúttársasá-



Fotó: Bóhm Katalin

gokkal szemben is. Ezt nagyon fontos célnak tartom. A Hungrail elnöke voltam, amikor elküldtük miniszter úrnak a vasút versenyhelyzetének javítását szolgáló javaslatainkat. Megtiszteltetésnek és kivételes lehetőségnek tartom, hogy már helyettes államtitkárként ennek végrehajtására kaphattam megbízatást.

A vasutasnapon Tasó László államtitkár ünnepi beszédében úgy fogalmazott, hogy a közlekedés húzóágazat. Ezen belül a MÁV központi helyzetben van? Egyáltalán milyennek látja ma a vasúttársaságot?

A közlekedés a nemzeti összterméknek általában közel tíz százalékát adja. Az ágazat teljesítményében komoly tényező a vasút, hiszen

Magyarországon mind a személy, mind az áruszállítás részesedése jobb az európai átlagoknál.

A lehetőségeket persze mindig behatárolja az aktuális világgpiaci, akár politikai helyzet - gondoljunk csak az orosz-ukrán konfliktusra, de elsődleges cél, hogy az áruszállítás volumenét

növeljük, hiszen ez bevételi lehetőség az infrastruktúra üzemeltető és az áruszállító társaságok számára is. Minél több utas kell a személyszállításban, hiszen ez nemzetpolitikai cél. Európa is arra törekszik, hogy mind többen válasszák a közösségi közlekedést az egyénnel szemben, és ezen belül is leginkább a kötöttpályás közlekedést használják. A MÁV a legnagyobb vasúti infrastruktúraüzemeltető hazánkban, hiszen több mint 7 ezer kilométeres hálózata van, a regionális szerepű GYSEV-nek közel 600 kilométer. A MÁV-nak kell megteremtenie azokat a feltételeket, hogy az áruszállítás a piaci, a személyszállítás a közszolgáltatási igényekhez igazodjon.

Elégedett az utóbbi három, négy év változásaival, illetve a MÁV fejlődésével?

Igen! Egy jól működő, pénzügyileg rendezett háttérű MÁV biztos, hogy jobban eleget tud tenni fő feladatának, a vasút üzemeltetésének. Állami közreműködéssel a társaságcsoporthoz teljes adósságállományát a 2010 előtti 300 milliárd forint negyedére sikerült visszaszorítani. Ha ránézünk, az ország vasúti térképére azt látjuk, hogy uniós támogatásokból nagyjából a fő korridorok felújítása vagy megtörtént, vagy helyenként még folyamatban van a pályák korszerűsítése. A Budapestre vezető elővárosi vonalakat is vagy felújították, vagy éppen zajlik, de legalább előkészítés alatt áll a rekonstrukciójuk.

A MÁV igyekszik saját erőforrásait és az uniós támogatásokat igénybe véve, a NIF lebonyolításával olyan beruházásokat végrehajtani, amelyek az üzleti céljait szolgálják.

Az ország elemi érdeke, hogy azt a támogatási összeget, amelyet Brüsszel a közlekedésre és elsődlegesen a vasútfejlesztésre szán, ott költse el, ahol arra valóban szükség van. Ha a járműgyártásra gondolunk az elővárosi közlekedésben, de általában a távolsági közlekedésben is a korszerű motorvonatoké a jövő. A beszerzések

mellett jelentős fejlemény a hazai vasúti járműgyártás újbóli beindítása az IC+ programmal.

Említette az Uniós pénzügyi forrásokat. A támogatás 2020-ban véget ér. Ugyanakkor a magyar állam kötelezettsége, hogy az átadott beruházások műszaki színvonalát meg kell őrizni. Erre honnan lesz forrás?

Szerintem 2020 után is lesz valamilyen támogatás, csak más formában.

Lehet, hogy a nagysága más lesz, de én bizakodó vagyok. Brüsszellel valóban olyan szerződésünk van, amely szerint a támogatásból felújított vasútvonalak, felsővezetékek, biztosítóberendezések építéskori műszaki paramétereit tartanunk kell öt-tíz évig. Egy vasúttársaság azt előre tudja, hogy az értékcsökkenést hogyan tudja beállítani a rendszerébe, és tudja azt is, hogy mikor, mi miatt milyen fejlesztésekre van szükség. Be kell tervezni a szükséges karbantartásokat a költségvetésbe. Ennek megfelelően hiszem, hogy semmi gond nem lesz sem a műszaki tartalmak megtartásával, sem a támogatással. Arról nem is beszélve, hogy az állam az infrastruktúra üzemeltetését mindig is támogatta, erre is van hosszú távú közszolgáltatási szerződés. Vagyis a bevétellel nem fedezett, de jogosan kért költségeket az állam megtéríti, ha a vasúttársaság meg tudja indokolni, hogy miért magasabbak az üzemeltetési költségek.

Korszerű, európai versenyben helytállni képes vasútról beszélünk. A verseny kapcsán jut eszembe, hogy rövidesen liberalizált lesz a személyszállítási piac...

A belföldi személyszállítás a közeljövőben még nem lesz teljesen liberalizált. A negyedik vasúti csomag lehetőséget ad még egyszer a 10 éves közszolgáltatási szerződés verseny nélküli meghosszabbításához. A jelenlegi kontraktus 2023-ban jár le, így tehát 2033-ig bőven van idő felkészülni a versenyhelyzetre. De a személyszállítás részben már most is liberalizált. A nemzetközi személyszállításban már van verseny. A MÁV is megjelenik saját vonataival a külföldi hálózatokon, ahol

Karrier

Mosóczi László a MÁV-nál biztosítóberendezési területen kezdte pályafutását, majd egy ideig e szakterületet vezette. Ezt követően a MÁV pályavasúti vezetője volt a társaság vezérigazgató-helyetteseként. MÁV-os vezetői pályafutása csak akkor szünetelt, amikor az induló MÁV-START Zrt. vezérigazgatója lett 2007 júliusától, hét hónapra. Ezt követően a MÁV Zrt. vezérigazgató-helyetteseként az infrastruktúra fejlesztéséért, majd a nemzetközi kapcsolatok ápolásáért felelős vezetőként dolgozott az államvasutaknál. A szakember 2012-ben távozott a MÁV-tól, és lett a HUNGRAIL – Magyar Vasúti Egyesület ügyvezető elnöke. 2014-től a NIF igazgatója volt, de a vasúti érdekképviselőnek továbbra is elnöke maradt.

A 2016. április 8-i Magyar Közlöny adta hírül, hogy a miniszterelnök határozata alapján dr. Mosóczi László Béla helyettes államtitkárrá történő kinevezése április 1-i hatállyal életbe lépett.

piaci alapokon működik. Hazánkban is várható, hogy megjelennek majd mások. Az áruforgalom nem mellékesen hosszú évek óta piaci tevékenység.

Áruszállítás kapcsán jut eszembe a V0 korridor. Erről ma már senki sem beszél...

A megvalósíthatósági tanulmány elkészült, a nyomvonal kiválasztása megtörtént. Szóba került a kínai közreműködés lehetősége is. Most azonban előnyt élvez a Budapest-Belgrád vasútvonal felújítása. A V0 jogosultságát senki sem vitatja, hiszen azt három áruszállító korridor is tudná használni. Biztos vagyok abban, hogy ez a vonal valamikor megépül. Dátumot azonban még korai lenne mondani.

Mi az, amit ma mindenképpen meg kell lépnie a MÁV-nak?

Nagyon fontos, hogy képzett szakemberekből ne legyen hiány! A képzési és oktatási rendszer megújítására már tett is lépéseket a MÁV. Ezt nem szabad elfelejteni. Mindemellett ki kell használni az ország geopolitikai helyzetét, jó példa lehet erre a már említett Budapest-Belgrád vasútvonal.

nal. Már most el kell kezdeni tárgyalni, kedvező árakat kell kínálni, hogy a Pireuszban elindított áru rajtunk keresztül érjen el Európába. Fontos a személyszállításban a nemzetközi helyfoglaló rendszerek még szélesebb körű kiterjesztése, hogy távoli célállomásokra is lehessen jegyet váltani. Akár egyetlen pénztárban vagy automatánál vonatra, helyközi buszra és metróra is, ha az utas kényelme így kívánja meg.

Hiába a tömeges fejlesztések, az átadás után sem mindig felhőtlen az öröm, a közelmúltban is több hír látott napvilágot nemrégiben elkészült beruházások vélt vagy valós hiányosságairól. Mit tehet a vasúttársaság a megítélését rontó problémák megelőzése érdekében?

A beruházás műszaki tartalmának definiálásában a MÁV-nak határozottabban kell részt vennie. A tartalmi paraméterek kiválasztásakor nem engedhet az uniós normákból. Fontos tehát, hogy az üzemeltető már a beruházás tervezésekor minden körülményre legyen figyelemmel, a kivitelezésnél pedig alapos ellenőrzést végezzen. Csak így kerülhetők el a közmegelegedésre szolgáló fejlesztések sikerét megkérdőjelező, kirívó esetek.

Beszélgetésünk közben eszembe jutott, hogy valószínűleg Ön az egyetlen államtitkár, aki úttörővasutas volt. Vagy tévedek?

Igen, ez így lehet. Gyermekként sze-



Fotó: NFM

rettem meg a vasutat, egyetemistaként pedig a közlekedést, mint egy-egy, összefüggő, az életminőséget alapvetően befolyásoló rendszert. Soha nem is akartam mással foglalkozni, mint ezzel.

Akkor – hiszen a Riói XXXI. Nyári Olimpia Játékok idején beszélge-

tünk – sportos hasonlattal szólva a csúcsra ért.

Igen, ez a szakma csúcsa, 28 éves vasutas pályafutás után a teljes hazai közlekedéshez van közöm. Amit az elmúlt évtizedekben megtanultam, azt most minden hazai utas és fuvarozó hasznára kamatoztathatom.

Gaál Péter

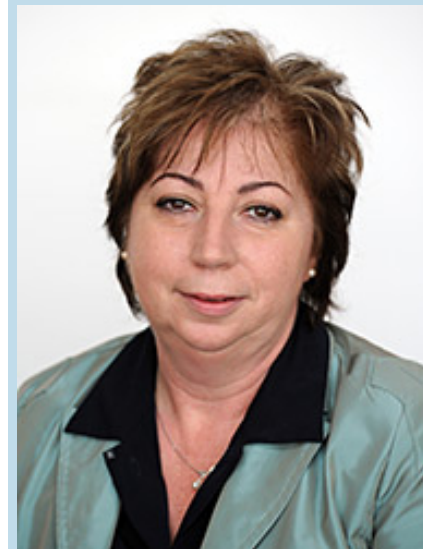
Augusztus 23-án kifizették a bérpótlék-különbözetet

Amint az már köztudott, befejeződött a készenléti jellegű munkakörű munkavállalók hétvégi munkavégzésével kapcsolatos bérpótlék-különbözet elszámolása, amelyet a bevont külső szakértők is felülvizsgáltak. A MÁV Zrt. vezetése azért döntött a minél korábbi és egy összegben történő kifizetés mellett, hogy az ezzel kapcsolatban kialakult helyzet mielőbb megnyugtatóan rendeződhessen. A kollektív szerződés kötésére jogosult szakszervezetek is korábban úgy nyilatkoztak, ez az intézkedés alkalmas arra, hogy a készenléti jellegű munkakörben foglalkoztatott munkavállalók hétvégi munkavégzése

kapcsán felmerült igények rendezettnek tekinthetők legyenek. Ez alapján a 2013. április 1. és 2015. december 31. közötti időszakra vonatkozóan megállapított bérpótlék-különbözet kifizetése még ezen a héten, hóközi kifizetéssel megtörténik, míg az ezen összeg után számított törvényes kamatot majd az augusztusra járó munkabérral egyidejűleg kapják meg az arra jogosult munkavállalók. A 2016. január 1. és 2016. március 31. közötti időszakra járó bérpótlék-különbözetet az augusztusi bérek kifizetésével együtt, szeptemberben kapják meg az érintett munkavállalók, míg az ezen összeg után számított törvényes

kamatot majd a szeptemberre járó munkabérral egyidejűleg fizetik ki. A munkáltató ugyanígy még augusztusban postázza a 2013. április 1. és 2015. december 31. közötti időszak módosított időadatainak változását tartalmazó dokumentumot, valamint az erre az időszakra vonatkozó összevont elszámolást is. A 2016. január 1. és 2016. március 31. közötti időszak módosított időadatainak változását tartalmazó dokumentumot, valamint az erre az időszakra vonatkozó összevont elszámolást a 2016. augusztusra járó munkabérral egyidejűleg, szintén szeptemberben kapják meg az érintettek.

Személyi változás a MÁV Zrt. HR-vezetésében



A MÁV Zrt. Humánerőforrás Vezérigazgató-helyettesi szervezetének vezetői feladatait 2016. augusztus 8. és december 15. között Dorozsmai Éva látja el, aki e megbízatása mellett betölti a MÁV Zrt. humánerőforrás-gazdálkodási igazgatói pozícióját is. Bánhidi-Nagy Attila

2016. augusztus 8-tól december 15-ig a vállalatcsoport kiemelt stratégiai humán projektjeit irányítja.

Dorozsmai Éva a szegedi József Attila Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karának munkaügyi kapcsolatok szakán, valamint a Budapesti Corvinus Egyetem Gazdálkodástudományi Karának gazdálkodás és menedzsment szakán szerzett diplomát, illetve MBA képesítést. 1987-től a Helyelosztó és Információs Központ személyügyi-munkaügyi vezetőjeként tevékenykedett. 2000-ben a MÁV Személyszállítási Szakigazgatóságához került, ahol humánerőforrás osztályvezető-helyettes és projektvezető is volt. Osztályvezető-helyettesként részt vett a szakigazgatóság tevékenységének átvilágításában, a folyamatok racionalizálásában. 2005 és 2014 között a MÁV Zrt. Humánerőforrás Igazgatóságán folyamatmenedzsment osztályvezető,

béren kívüli, jóléti és szociális javadalmazási vezető, majd a Vezérigazgató-helyettesi szervezetben humánerőforrás-menedzsment vezetői pozíciót töltött be. 2014. október 1-jétől 2016. június 30-ig a MÁV-START Zrt. humánerőforrás igazgatói feladatait látta el. 2016. július 1-jétől a MÁV Zrt. humánerőforrás-gazdálkodási igazgatója.

Dorozsmai Éva munkaviszonya mellett társadalmi tisztségeket is betölt, többek között a Vasutas Önkéntes Nyugdíjpénztár igazgatóságában, a Vasutas Országos Közművelődési és Szabadidő Egyesület (VOKE) elnökségében, a Gyermevasutasokért Alapítvány felügyelőbizottságában és a Vasutas Intézmények Nyugdíjait Támogató Alapítvány kuratóriumában. Munkája elismeréseként 2003-ban gazdasági és közlekedési miniszteri elismerésben, 2009-ben a Vasút Szolgálatáért kitüntetés ezüst fokozatában részesült.

Megújultak a székesfehérvári jegypénztárak

2016. július 28-án megnyílt a székesfehérvári vasútállomás teljesen felújított utascarnoka, a jegypénztárak is viszközöltöztek a megszüpült épületbe. Az állomáson hamarosan egy úgyszemint Utascentrum is megkezdte működését, amely minőségi újdonságot jelent a székesfehérvári szolgáltatások körében.

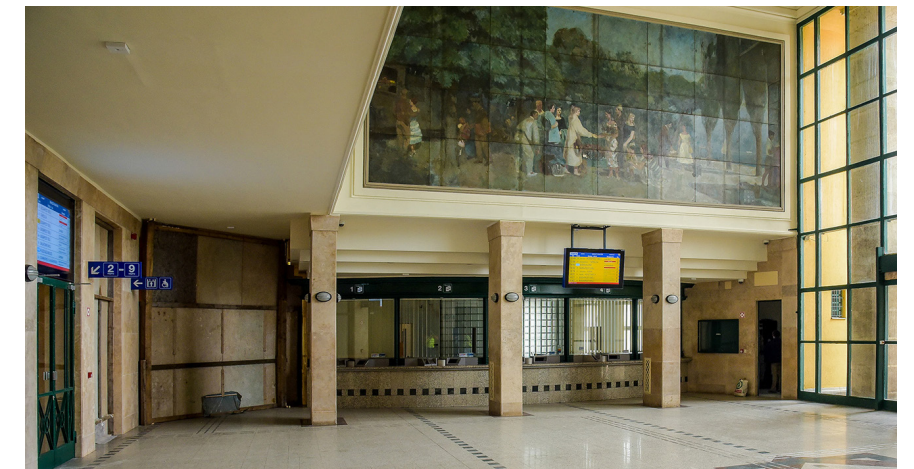
Július vége óta felújított vasúti jegypénztárak állnak az utasok rendelkezésére a székesfehérvári vasútállomáson. A belföldi kasszák hajnali 2 óra 50-től éjfélig, a nemzetközi pénztárak délelőtt 10 órától délután 5-ig tartanak nyitva minden nap. A szolgáltatások bővülnek, a lehető legkorszerűbb elektronikus jegykiadó rendszer szolgálja ki az utazókat. Az e-Ticket jegyvételi szolgáltatás is biztosított, és a jegykiadó automaták is üzemelnek.

Újdonság, hogy egy MÁV-START Utascentrum is megnyitja kapuit Székesfehérváron, ez várhatóan augusztus 15-től áll majd az utasok rendelkezésére.

Az ügyfélszolgálati irodában segíteni fognak az utazás megtervezésében, díjszabási és menetkedvezményi információkkal is szolgálnak majd. A különféle igazolásokat is itt kérhetik el azok az utasok, akik megszakítják útjukat, lemondanak az utazásról, csatlakozást mulasztottak vagy késett a vonatuk. A kedvezményes utazási lehetőséget biztosító START Klub kártya megrendelése és átvétele is az Utascentrumban fog történni, és a szolgál-

tatásaival kapcsolatos észrevételeket is itt fogadja, sőt a talált tárgyakat is itt kezeli majd a vasúttársaság.

A felújítások miatt 2014 decemberében zárták le a székesfehérvári vasútállomás utascarnokát, melyben a jegypénztárak is találhatóak. A felújítás ideje alatt a menetjegyeket az állomásépület bal oldalán található ideiglenes konténerbe áthelyezett pénztárban lehetett megvásárolni.



Derűs vezető, szakmai műhellyel

Kazai Katalin szereti, ha a kollégái nemcsak problémákkal fordulnak hozzá, hanem megoldási javaslatokat is hoznak

Személyszállítási szolgáltatásértékesítési vezető. E szavakat külön-külön, sőt együtt is értjük, mégsem biztos, hogy tudjuk, a napi munkában pontosan milyen feladatokat takarnak. Kazai Katalint, a MÁV-START fenti pozíciót betöltő munkatársát kérdeztük – nemcsak erről, hanem többek között az utasok elégedettségéről, a jó vezető ismérveiről, és a vasúttársaságnál az elmúlt években bekövetkezett változásokról is.

Kezdjük a munkakörével, annak elhelyezésével a MÁV-csoport széles palettáján...

A MÁV-START aktív értékesítési hálózata, a személyszállítási értékesítési folyamatok, csatornák elvi irányítása, fejlesztése, működésük koordinációja, az üzletszabályozás és a menetkedvezményi feladatok tartoznak hozzám. Tudjuk, hogy a társaság fő tevékenysége a személyszállítás, ez azért szerepel külön is a munkakörömben, mert a MÁV-START vonatási és gépészeti szolgáltatást is értékesít. Van tehát az Üzemeltetési Szervezetben egy műszaki „párunk”, a műszaki szolgáltatásértékesítés. Mi pedig felelünk a pénztárakért, a jegykiadó automatákért, a földi, fedélzeti és elektronikus értékesítési csatornákért, illetve azért, hogy a szolgáltatásokat az utasoknak a lehető legszélesebb körben értékesíteni tudjuk, számukra könnyen elérhetővé tegyük.

Mindjárt belekérdezek: a JÉ projekt működéséért is önök felelnek?

Magát a projektet egy külön szervezet gondozza, amely szintén az értékesítési vezérigazgató-helyettes alá tartozik. Mivel a JÉ projektben megvalósuló fejlesztések valamennyi értékesítési csatornára – belföldi és nemzetközi, pénztári, fedélzeti és elektronikus – hatással lesznek, teljesen megújulnak az értékesítési folyamatok, a szakmai közreműködés elengedhetetlen. Azokon az állomásokon, ahol a projekt megvalósult, tehát már új jegyértékesítési rendszer üzemel a megfelelő eszközökkel és a kiképzett pénztárosokkal, ott a mindennapi működésért, a bevételbeszedésért, a szabályos jegyértékesítésért már mi is felelünk.



Sok nehézség adódik veled?

Mint minden újdonságnak, a JÉ-nek is megvannak a gyerekbetegségei. Jelenleg a 306 szolgálati helyből 151 állomáson működik már JÉ pénztári rendszer, a fedélzeti készülékből 798 darab üzemel a vasúti hálózaton. A rendszer még nem végleges, „éles pilótának” nevezném a mostani állapotot. Ez minden nap ad feladatot, de érezhető, hogy az operatív problémái napról napra csökkennek. Bele kell kalkulálni a kezelők rutinszerzésének időszakát is, de a pénztáros és jegyvizsgáló kollégák visszajelzései alapján is van még mit javítani. Minden vasúti fejlesztés átesik egy evolúciós folyamaton: a kezdeti elképzeléshez képest az élet mindig hoz újdonságot, amely változást generál. Más vasúttársaságoknál is rendre hozzányúlnak még a régóta működő jegyértékesítési rendszerekhez is, hiszen változnak a tarifák, új termékek jönnek...

Önnek gyermeke született, másfél év GYES-t követően tért vissza a nyáron ugyanabba a pozícióba, amelyet korábban több mint két éven át már betöltött. Nehéz visszarázódni?

Másfél év kihagyást bárki megérezne, a

visszarázódás valóban jó szó erre. Olyan technológiai váltások, folyamatszervezések történtek időközben ezen a területen, amelyek számomra is újak, például a szolgálati helyek felében már üzemelnek az előbb említett JÉ eszközök. Úgy jöttem vissza, hogy de jó, hogy ezek már megvalósultak, viszont ugyanez kihívás is.

Miben más most a vasúttársaság, mint volt, mondjuk, két éve, vagy még korábban?

A gazdálkodási felelősség mindig is erősen jelen volt, de mostanra még szigorúbbá vált minden téren. Az továbbra is igaz, hogy „mindent az utasért”, de ma már azzal a kiegészítéssel, hogy „a lehető legkisebb költséggel”. Az értékesítési csatornák tervezésénél azt is szem előtt kell tartani, hogy minden állomáson azzal a szolgáltatással legyünk jelenek, amellyel a jegyhez jutást a legolcsóbban tudjuk biztosítani. Ahol viszont indokolt a pénztár, ott megmaradjon. Az elmúlt években vásároltunk automatákat, melyeket az utasok előszeretettel használnak. Van viszont néhány helyszínen, ahol a pénztári szolgáltatás szűkítésével kell

Szakmai névjegy

Kazai Katalin 1998-ban érettségizett Kazincbarcikán, majd Győrben gazdálkodás szakon, a Corvinus Egyetemen emberi erőforrás gazdálkodás szakon végzett, és mérlegképes könyvelői papírja is van.

2003-tól dolgozott a MÁV-CARGO-nál, 2007-től egy rövid banki kitérőt követően a MÁV-START-hoz került. Előbb az elővárosi divízió értékesítési vezetője, majd az értékesítési koordinációs szervezet vezetője lett. Jelenlegi pozícióját 2012 óta tölti be.

az utasokat az automatákhoz szoktatni. Az így megtakarítható pénztárosi erőforrással felszámolhatunk értékesítési hiányosságokat Budapest elővárosai-ban, ahol korábban nem tudtuk a földi jegyváltási lehetőséget stabilan biztosítani. A jegyvizsgáló ezeken a vonalakon a rövid állomásközök miatt nem tud odaérni minden utashoz, így nagyobb a visszaélés esélye, és az ebből származó bevételkiesés. A jegyhez jutást minél szélesebb körben kell biztosítani, hogy minden jogos bevételt beszédhessünk. Az értékesítési költségek csökkentése érdekében racionalizáljuk a pénztári rendelkezésre állást, hogy ott és akkor legyünk nyitva, ahol és amikor az utasok igénye ezt indokolja.

Apropó, mennyire elégedettek velünk az utasok?

Ezt sok tényező befolyásolja. Ahol menetrendfejlesztés, minőségjavulás történt, például új motorvonatok jelentek meg, ott az elégedettség is érezhető. Ez igaz Budapest elővárosaira: az újranyitott esztergomi vonalon már most meghaladjuk a lezárás előtti, 2011-es év adott időszakbeli teljesítményét! És még ezután jön a vonal villamosítása, ami további bővülést hozhat. Ahová viszont még nem értünk oda a járműpark, a menetrend és az infrastruktúra fejlesztéseivel, ott nyilván vannak panaszok, amiket kezelni kell.

A kettes vonal tehát jól teljesít. De mik az általános trendek az utas-szám változásban – az elővárosi, a regionális, illetve a távolsági forgalmat tekintve?

Mielőtt megnyílt a kelenföldi csomópont, a metró, a korszerű aluljáró és az új helyzethez igazodó vasúti csatlakozási rendszer, az elővárosban tizenöt százalékos utas-szám bővülésre számítottunk.

Az élet azóta megmutatta, hogy ezt alulbecsültük! És a növekedést az elővárosi vonalakra koncentrálódó jármű- és menetrendfejlesztés is támogatja. A távolsági forgalomban, a nagy távolságú 180, 220, 240 kilométeres jegyövezetekben azonban utas-szám csökkenést mutat a tendencia. Ez az erős közúti konkurencia, a telekocsi rendszer térnyerésének is betudható, főleg Kelet-Magyarországon. Reméljük, egy ponton túl az utasok rájönnek, hogy a vasút kényelmesebb és az utas-jogokat tekintve kiszámíthatóbb alternatíva. A START Klub kedvezménykártyáinkkal is erre ösztönzünk, ez a termékünk már igen népszerű. A regionális forgalomban pedig kormányzati kérésre csökkentettük a tarifát, mégis stagnál, sőt bizonyos vonalakon sajnos csökken is az utas-szám. Az értékesítési adatok szerint nem feltétlenül van igény bővebb regionális vasúti teljesítményre.

Most egy másik számot kérdezek: hány ember munkáját irányítja?

Jelenleg 98 munkavállaló tartozik hozzám.

Csak mert a következő jellemzéseket sikerült összegyűjtenem Önről, mielőtt leültünk beszélgetni: karakán, munkamániás, örült munkabírási, mégsem hallani rá panaszt a munkatársaktól; néha inkább maga megcsinálja a munkát, minthogy egy kollégára várjon...

Utóbbi egy kicsit hiba is, mert egy vezetőnek tudnia kell delegálni, ugyanakkor nem szeretném elveszíteni a napi rutint. Szeretek tevőlegesen részt venni a folyamatokban. Azt gondolom, hogy a vezető akkor sikeres, ha a kollégái is azonosulnak a céljaival. Az ő felelőssége, hogy a munkatársai úgy érezzék: részük van egy-egy sikerben. Ne azért csinálják meg a feladatot, mert a főnök azt mondja, hanem azért, mert szakmailag egyetértenek vele. Szeretném, ha az irodám egyfajta szakmai műhely volna, ezért rendre összehívom egy-egy probléma kapcsán a szakértőket, hogy „tegye ki mindenki a csizmát az asztalra”, és a végén olyan közös megoldás születessen, amely a feladat sikeres elvégzését szolgálja.

Lehet egy főnök egyszerre kemény és derűs?

Nem gondolom, hogy kemény lennék, ellenben igyekszem derűs maradni. Vallom, hogy két ember között konfliktus

esetén a legrövidebb út a mosoly. Szeretem, ha a kollégák jó hangulatban dolgoznak, mert nyomás alatt kevesebb jó gondolat születik. A gondolkodás képessége pedig fontos: az a jó, ha nem csak problémákat hoznak, hanem megoldásokat is.

Tudatosan készült a vasúti karrierre?

Anyukám vasutas volt, én nem terveztem, de az egyetem után itt kötöttem ki. Volt egy rövid kitérőm egy banknál, de hamar visszatértem! Mert egy multinacionális cégnél, ahol a külföldi anyavállalat határozza meg a szabályokat, a napi munkavégzésben monoton végrehajtás van. A vasúttársaságnál pedig ritka, hogy kétszer ugyanazt csinálja az ember, mindig kell valami új megoldáson törni a fejünket. Az tehát, hogy itt dolgozom, lehet egyrészt az anyukám révén genetikailag meghatározott, de másrészt a mozdonyfűstje is megcsapott...

A hétvégi szabadok, vagy mindig be-esik valami munka, amivel foglalkozni kell?

Az a vezető vagyok, aki hétvégén is elérhető, mert aki olyankor szolgálatban van és segítséget kér, az nem azért teszi, mert engem akar zavarni, vagy nem elég önálló. Sokszor kell egyedi problémákat megoldanunk, hálózati működést érintő döntéseket azonnal meghoznunk és a szükséges segítséget ehhez meg kell adni.

A szabadidő pedig, gondolom, mostanság gyermekneveléssel telik.

Így van, a nagyon minimális szabadidőmet teljes egészében ez az örömteli feladat tölti ki.

Megtalálta már az egyensúlyt?

Ezt még korai kijelenteni, de tanulom a munka-magánélet egyensúlyt. Hiányzott a vasút; örülök, hogy visszajöttem, bár egy kicsit alulbecsültem annak nehézségét, hogy mindkét szerepemben a saját magam által elvárt szinten helyt álljak. De előbb-utóbb belejövök!

Szöveg és kép: Szász Adrián

Magánélet

Kazai Katalin Budapesten él; egy gyermek, a húszhónapos Laura édesanyja. Hobbija az utazás, annak tervezése-szervezése. Legkedvesebb eddigi útja néhány éve Montenegróba vezetett – vasutas kollégákkal, vonattal.

Kormányablak épül a Nyugati és a Keleti pályaudvaron



Pál László, a MÁV Zrt. általános vezérigazgató-helyettese és Ruzsics László ügyvezető, a kivitelezéseket végző Belvárosi Építő – Imola Konstrukt Konzorcium képviselője

A kivitelezési szerződések aláírását követően a Nyugati és a Keleti pályaudvar műemléki épületeiben elkezdődtek a két kormányablak kialakításához szükséges munkálatok. A kivitelezőnek egy év alatt kell befejeznie a felújítást, így 2017 nyarának végén megnyílnak az új hivatalok. A fejlesztéseket Pál László, a MÁV Zrt. általános vezérigazgató-helyettese és Ruzsics László ügyvezető, a kivitelezéseket végző Belvárosi Építő – Imola Konstrukt Konzorcium képviselője mutatta be a sajtónak 2016. augusztus 2-án a Nyugati pályaudvar Ceglédi várójában.

Elkezdődött a kormányablakok építése a főváros két legnagyobb pályaudvarán. A Nyugati pályaudvaron a Ceglédi váró – ahol egyébként több mint harminc éven át, 1877-től 1910-ig a Magyar Királyi Posta működött – válik ügyintézési ponttá. A főépület jobb oldali hátsó részén található „postapavilon” átalakításához kapcsolódó terveket az MG Építész Tervező és Szolgáltató Kft. készítette. A Keleti pályaudvaron a 2008-ban felújított Lotz terem melletti helyiségekben kap helyet a hivatal, a kialakítására vonatko-

zó terveket a közbeszerzési eljárás során kiválasztott Korényi és Társai Építész Kft. jegyzi.

Mindkét kormányablak megtervezésekor tekintettel kellett lenni az országos műemléki védetségű épületekre vonatkozó szigorú előírásokra, de a terveknek igazodniuk kellett a kormányablakokra jellemző arculati elemekhez, elvárásokhoz is. A kivitelezésre kiírt közbeszerzési eljárás nyertese mindkét esetben a Belvárosi Építő – Imola Konstrukt Konzorcium lett.

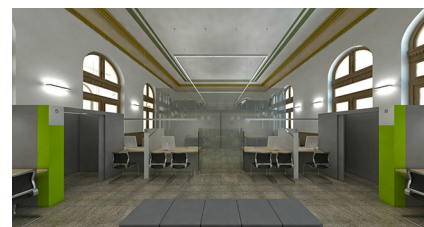
Az Állomásfejlesztési és Integrált ügyfélszolgálat fejlesztési program (kormányablak) megnevezésű projekt keretében megvalósuló, egyenként közel 350 millió forint értékű beruházások kivitelezésére egy év áll rendelkezésre, a kormányablakok a jogerős használatbavételi engedély megszerzése után, jövő nyár végén kezdhetik meg működésüket. Az állomás- és ügyfélszolgálat-fejlesztéssel a vasúttársaság célja az, hogy az egyre bővülő kínálat és a színvonal emelése révén a vasútállomások valódi közösségi térré váljanak, s hogy az utasok minél több szolgáltatást tudjanak egy helyen igénybe venni.



Ceglédi váró

A vasúttársaság archívumában fellelhető adatok szerint a Ceglédi várónak nevezett postapavilon 140 évvel ezelőtt, 1875 és 1876 között épült az Osztrák Államvasút Társaság beruházásában, a Nyugati pályaudvar főépületével egy időben. Az éttermi pavilon – ahol a világ egyik legszebbjének tartott McDonald's étterem működik 1990 óta –, valamint a postapavilon megtervezése és megépítése tehát nem a főépületet megálmódó Eiffel-cég feladata volt, azt ugyanis a vasúttársaság külön kezelte.

A pavilonépületet 1877 októberében, az új pályaudvar átadásával egyidejűleg vette használatba a Magyar Királyi Posta. Eredetileg kétszintesnek épült, összesen 17 iroda, 2 előszoba és 4 raktár volt benne. 1910-ben viszont elkészült az új épület a Podmaniczky utca és a körút sarkán, s több mint 30 év után a posta odaköltözött. A postapavilon innentől kezdve váróteremként szolgált, mivel mögötte alakították ki az elővárosi forgalom peronjait, de a hatvanas-hetvenes években üzemi konyha és étterem, a nyolcvanas években pénztár, a kilencvenes években pedig utazási iroda is működött itt.



Keleti pályaudvari indulási csarnok

Az 1884 augusztusában felavatott Központi, később Keleti pályaudvar hazai erőforrásból, magyar tervezők és kivitelezők közreműködésével épült. A többszöri átalakítás és bővítés ellenére szinte eredeti formájában szolgálja ma is az utazóközönséget. A terveket – két elhelyezési változattal – 1871-ben készítették a Magyar Királyi Államvasutak mérnökei, az 1873-as gazdasági világválság miatt azonban a munkálatokat csak később kezdték meg. A pályaudvar nemcsak a legjelentősebb magyar vasúti épület, hanem a nemzeti kulturális örökség részeként a magyar állam tulajdonában lévő közlekedésszerkezeti műemlék, amelynek ebből a szempontból legértékesebb része az indulási csarnok, amelyet Lotz Károly és Than Mór által készített faliképek, freskók díszítenek. Az innen nyíló oldalfolyosókon keresztül közelíthették meg az utasok az I., II. és III. osztályú várótermeket, majd ezeken át a peront. A II. világháborúban az épület egyes részeit, köztük az indulási csarnokot is több bombatalálat érte. A háborús kár helyreállítását követően változott meg a csarnok funkciója, ettől az időponttól vált kizárólag a pályaudvar Thököly úti főbejáratává.

„Valóban családorvos lettem”

Az üzemorvos szerint ma nyugodtabbak a vezérigazgatóságon dolgozók, mint régen



Dr. Fehér Andrea 1974. szeptember 7-én vette át orvosi diplomáját a Debreceni Egyetemen. Egy hónappal később, október elején Budapesten, egész pontosan Ferencvárosban, a Vontatási Főigazgatóságnál kezdte el üzemorvosi tevékenységét.

Soha nem vágyott klasszikus kórházi karrierre?

A kezdéskor, 1974 októberében itt kaptam leghamarabb állást. Itt is maradtam a MÁV-nál, megszerettem a változatos munkát, ráadásul akkor csak az üzemorvos tarthatott táppénzen bárkit. A MÁV-nak akkoriban volt saját kórháza, ahol 3 év kórházi gyakorlatot is szereztem. Egy évig a belgyógyászatban vettem részt aktívan az osztályos munkában, sokat ügyeltem. Később két évig a reumatológián dolgoztam, ebből szakvizsgáztam. Mindkét területet szerettem, az alapellátásban ráadásul jól lehet hasznosítani az osztályon tanultakat.

Üzemorvos vagyok, de valóban családorvossá is váltam a vasutasok nagy családjában. Üzemorvosi pályámat Ferencvárosban, a vontatási fő-

nökségnél kezdtem. Ennek éppen 42 éve. Azóta folyamatosan a vasúthoz köt a munkám. Voltam orvos a Keleti pályaudvarnál, majd az Utasellátó vezérigazgatóságánál. 1996-ban a MÁV vezérigazgatóságára kerültem, azóta itt dolgozom.

Négy évtized alatt nagyon sok vasutas kollégát megismert. Sőt, talán azt is el tudja mondani, mi jellemzi a vasutasok egészségi és mentális állapotát.

Azt tartom a legnagyobb eredménynek, hogy ennyi év után több olyan családot említhetnék, amelyből az egykori vasutas kolléga után annak gyermeke, majd unokája is hozzám jár. Generációkon keresztül vannak tapasztalataim. Egészen röviden azt is elmondhatom, hogy a korábbi évtizedekhez képest ma sokkal jobb a kollégák egészségi és mentális állapota. Régen sokan aggódtak a munkahelyükért. Feszültek, idegesek voltak az emberek. Mindez már a múlté, amely köszönhető annak is, hogy sokkal fiatalabbak a kollégák. Ebből az következik, hogy ma sokkal nyugodtabbak a vezérigazgatóságon dolgozók.

És vajon orvosként érzékeli azt, hogy a vasutasok – ahogyan szokás mondani – közössége olyan, mint egy nagy család?

Feltétlenül. Baj, baleset és betegség esetén bármikor hirdetünk véradást, a vasutasokra mindig lehet számítani! Valóban érzékelhető, hogy van egy olyan kohéziós erő, ami csak a vasutasokra jellemző. Ezért is szerettem meg ezt a közösséget. Ezért sem volt szándékom pályát változtatni.

Mennyire lepte meg az, hogy az idei Vasutasnapon elnök-vezérigazgatói elismerést vehetett át?

Nagyon, hiszen az ilyen jellegű elismerésnek korábban nem volt hagyománya. Így aztán nem is számítottam rá. A szabadságomat megszakítva, boldogan tettem eleget a meghívásnak. És bár a dicséretet én kaptam, de azt csapatmunka elismerésének tekintem, hiszen a velem együtt dolgozó ápoló kollégáimmal, Szabó Lajosné Erzsikeivel hosszú évtizedek óta dolgozom együtt. Az elismerés éppen ezért őt is megilleti.

Gaál Péter



Vasút, receptre

Annak idején azért építették, hogy sertéseket, ércet és fát szállíthassanak a Bakonyból az ország más tájaira. Volt, amikor a megszüntetését tervezték, napjainkban viszont már műemléki védetségű vasútvonal, amelyen elsősorban turistákat szállít a napi alig fél tucat vonatként. A Vasutas Magazin a Veszprém és Győr közötti 11-es vonalon járt.

A veszprémi katonai lőtér határában egy földúton gyalogok, cipőm talpa alatt cuppog a sár. A kora reggeli napsütés már felszárította a harmatot a fák leveleiről és a fűszálakról, a tocsgós-süppedős nyomvályúkkal azonban hiábavaló harcot folytat. A napsugarak még túl gyengék, az előző esti felhőszakadás pedig túl erős volt, így remény sincs arra, hogy száraz lábbal jussak el célomig. Cupp-cupp-cupp... egy ideig eredményesen lavírozok a vérszesen mélynek tűnő és a kevésbé felázott részek között, de végül csak sikerül közel bokáig süllyednem a sárba. Tudtam, hogy bakancsban kellett volna jönnöm, nem sportcipőben... Isten hozott a természetben, irodakukac!

A Gyulafrátót melletti vasúti viadukthoz igyekszem, hogy megörökítsem,

amint áthalad rajta az asznapi harmadik személyvonat. A harmadik szerelvény abból a napi átlagosan öt-hat vonatként pörög, amely a 11-es vonalon közlekedik Veszprém és Győr között. Az egyvágányú, nem villamosított pálya itt, Gyulafrátót határában kapaszkodik fel a Bakony délkeleti lejtőire, hogy aztán bevegje magát a rengetegbe, s hol patakmedreket keresztezve, hol azokkal párhuzamosan futva, alagutakon és hidakon át kanyarogjon Eplénytől Zirc érintésével Bakonyszentlászlóig. Persze akad látnivaló később is, hiszen a vonatok a pannonthalmi apátság impozáns épületének tövében haladnak tovább Győr felé, de a 11-es vonal mégis elsősorban a bakonyi, azon belül is a Veszprém és Bakonyszentlászló közötti szakaszon vált ismertté.

Most viszont még csak Gyulafrátótnál tartok, a viaduktnál. Vagyis majdnem ott. Már hallom, amint a Veszprémből indult Bzmt kerekai nyögve-csikorogva követik az óriási s betűt formáló pályáivet, látni azonban nem látom a szerelvényt. A hang egyre közeledik, aztán vonatfüttyt hasít a levegőbe, majd néhány másodperccel később ütemes döngés és dübörgés hallatszik, ahogy

a vonat áthalad a viadukton. Szedem a lábam, ahogy csak tudom, de mire az útkanyarulat végén felbukkan előttem a híd, a Bzmt-nak már nyoma sincs. A lassan halkuló nyögésből és csikorgásból tudom: erről bizony lemaradtam... Sebaj, nagyjából 40 perc múlva jön majd ez ellenvonat, így legalább nyugodtan fel tudok készülni a fotózásra.

Másfél órával később – egy újabb cuppogós gyaloglást és egy kis autózást követően, a memóriakártyán az áhított képpel (amely a magazin hátlapján látható) – már a zirci vasútállomás forgalmi irodájában beszélgetek Resperger József forgalmi szolgálattevővel. Egy kollégát helyettesít, viszont a legtöbbször nem itt, hanem Eplényben telje-

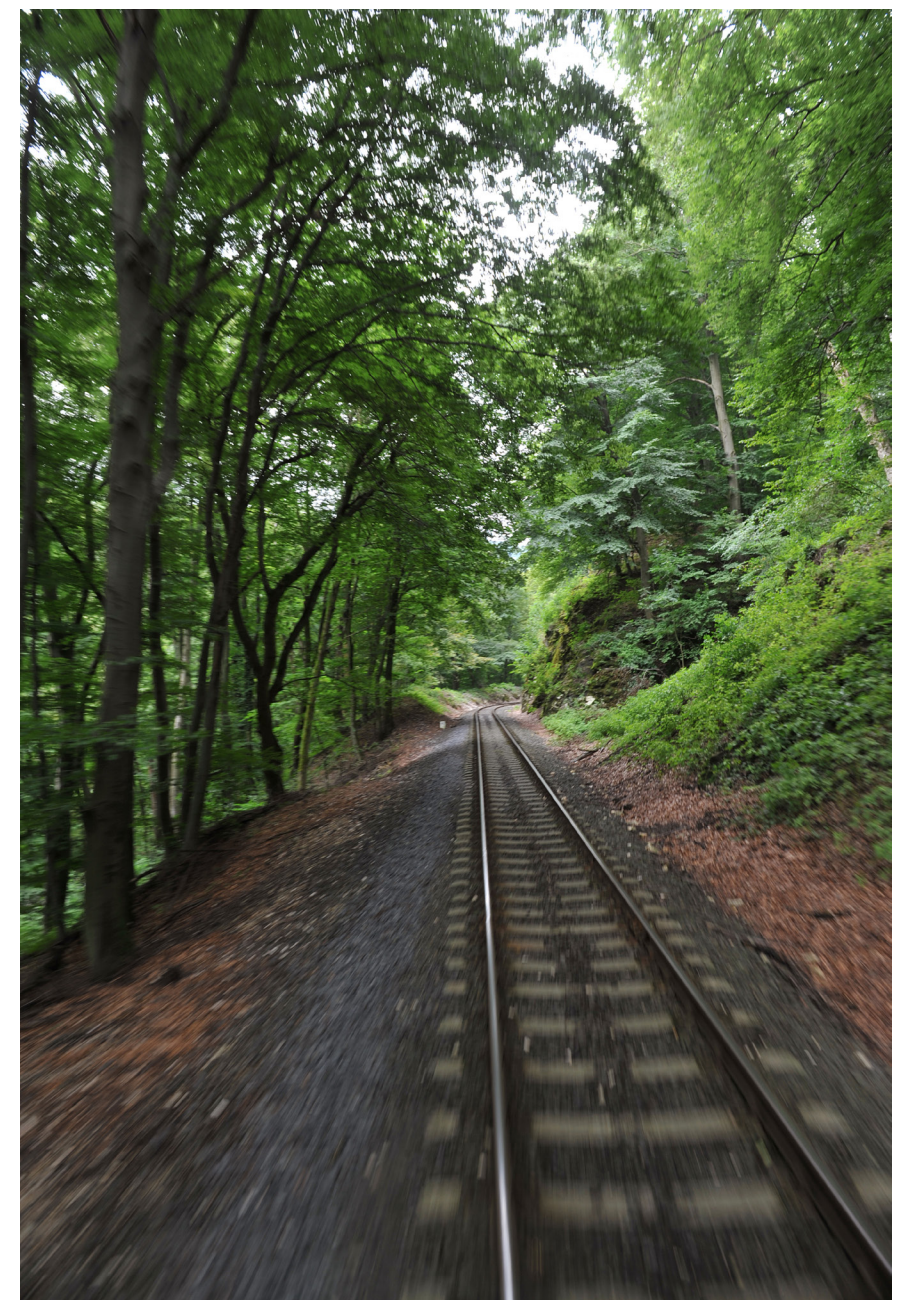


sít szolgálatot. 1987 novemberétől dolgozik a MÁV-nál: ez az első munkahelye, és innen is szeretne nyugdíjba menni.

Úgy sejtem, a helyiség hangulata nem sokat változott azon novemberi nap óta, amikor József munkába állt. A berendezés kissé szocreál, ugyanakkor takaros, kulturált. A sokat látott, kopott íróasztalon munkára készen vár egymás mellett egy telefon, egy tányérsapka, egy indítótárcsa és az aktuális vasúti menetrendi könyv. A vállalati számítógéphez két modern, lapos képernyős monitor csatlakozik, a vonatforgalom adminisztrációját a gépen futó programmal végzik. Egészen pontosan azzal is, hiszen a jó öreg papír sem tűnt el – duplázni kell, egyelőre ez az előírás. Az íróasztallal szemben régi biztosítóberendezés. Jobbra a falon fekete krétatábla és egy személyes fotókkal teletűzdelt parafa üzenőfal. A másik oldalon méretes cserépkályha – ha jól megrakják, biztosan barátságos meleget varázsol a szobába a hideg téli napokon.

Minden nagyon családias, és az a benyomásom, hogy ez nemcsak itt, Zircen, hanem a teljes 11-es vonalon igaz. Ebben József is megerősít: „A kollégák többsége tényleg él-hal a vasútért. Csak egy-két fiatal van, aki annyira még nem, de egy idő után talán ők is megszeretik ugyanúgy, mint mi. Ahogy a könyv címe is mondja: akit a mozdony füstje megcsapott...”

Az a bizonyos füst hamarosan engem is megcsap. Igaz, nem egy gőzösé, hanem egy M41-es dízelé – azé, amellyel két órával korábban a rátóti viaduktnál randevűztam. Kerekes József mozdonyvezető barátságosan invitál fel a magasba. Bemutatkozunk egymásnak, aztán Resperger kolléga jelzésére kigördülünk az állomásról – békés 40 km/h-val. A sebesség később sem nő, de ezért nem a sokat szidott lassújelek a felelősek: a bakonyi szakaszon a kis sugarú ívek miatt mindössze 40 km/h a rendes pályasebesség. A Bakonyszentlászlóig tartó, közel félórás út alatt azt is megtudom, hogy bár a forgalom csekély, a tempó pedig andalító, a 11-es vonal messze nem az a nyugodt, pihentető hely, aminek a messziről jött – s nem kellően tájékozott – ven-



dég gondolná. A természeti adottságok miatt ugyanis a pálya folyamatos gondoskodást igényel. Nyáron a vízalá-

mosások és az iszapátfolyások, ősszel a sínekre hulló nedves falevelek, télen a nagy hó nehezíti meg a mozdonyve-



zetők és pályavasúti kollégák életét, ráadásul pedig ott vannak fakidőlések és a sziklaomlások – állandóan, évszaktól függetlenül. Kívülállóként azonban mindez lényegtelennek tűnik: a hangulatért, a színekért, az élményért, amit ezen a 17 kilométeren átélek, az ember sok mindent meg tud bocsátani.

Azt hiszem, az itt szolgálatot teljesítő vasutasok a számtalan tennivaló ellenére hasonlóan érznek. A bakony-szentlászlói forgalmi irodában kellemes beszélgetéssel eltöltött háromnegyed óra után ismét a vezetőállásban ülök, vissza, Zirc felé. Ezúttal nem kell olyan magasra másznom, mint az M41-esen, a térkínálat sem fejedelmi, mégis vidám a hangulat. „Mi 40-nel megyünk, a nyulak 50-nel” – mondja nevetve Dobos Miklós, a Bzmot mozdonyvezetője, aki immár 30 éve dolgozik a nemzeti vasúttársaságnál. Neki is ez az első munkahelye. Épp arról mesél, hogy – főként hajnalban – rengeteg erdei vadat lehet látni a sínek mentén, amikor hatalmas ragadozó madár száll be elének az űrszelvénybe. Úgy 30 méterrel a vonat előtt, velünk egy irányba repül, de mire előkotorászom a fényképezőgépet, eltűnik a fák között. Pillanatszerű látomás, a Bakony gyorsan elillanó, mindennapi csodája. Miklós korábban sokat dolgozott a 11-es vonalon, ma már ritkábban jár erre felé. „Ez egy szanatórium. Ki kell érdemelni” – mondja.

Úgy másfél órával később, miután Zircről átautóztam Vinyére, már a vasútépítők obeliszkje felé baktatok az erdőben. Teljes nyugalomban haladhatok a töltésen, hiszen a legközelebbi személyvonat bő egy óra múlva érkezik, teherszerelvény és szolgálati járat pedig ma nem várható. Csend és béke vesz körül, én pedig kezdem érteni, mire gondolhatott Dobos úr. A teherkocsik ma már nem szállítanak makkon hizlalt sertéseket a győri piacra, sem bauxitot, mangánércet és szenet a kohókba, a környező falvak hivatásforgalmának jelentős részét pedig a távolsági autóbuszok vették át, a 11-es vonalnak mégis van létjogosultsága. Mert kincs, ajándék, érték. Szanatórium, ahogy a kolléga fogalmazott. Azt tudom ajánlani mindenkinek: „utalja be magát” ide évente legalább egyszer-kétszer. Meglátják: a hatás nem marad el.

Szöveg és kép: Soós Botond

Utásbiztonsági kampány Fonyódon, Nagykanizsán és Pécsen



Augusztus 3-án Fonyódon, 4-én Nagykanizsán, 5-én pedig Pécsen folytatódott a MÁV-csoport és a rendőrség utásbiztonsági kampánya. A szervezők a biztonságos vasúti közlekedésre és a balesetet előidéző magatartásformák elkerülésére szerették volna irányítani az utasok figyelmét.

A kampány tavaly indult hagyományteremtő útjára, idén nyáron pedig Siófok, illetve Veszprém és Balatonfüred után Fonyódra, Nagykanizsára és Pécsre is megérkezett. A rendezvényeket a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., valamint a Fonyódi, a Nagykanizsai és Pécsi Rendőrkapitányság közlekedésrendészeti munkatársai szervezték.

Az akció keretében szakemberek tájékoztatták az érdeklődőket a vonattal

való közlekedés során betartandó – és a tapasztalatok szerint leggyakrabban megszegett – biztonsági szabályokról. A rendezvény elsősorban játékos formában dolgozta fel a fontos és komoly témát. Az érdeklődő felnőttek vasúti totót és KRESZ-tesztet tölthettek ki, a kisebbek pedig színeztek és közlekedési puzzle-t raktak ki. Az utasokban részt vevő összes korosztályt igyekeztek megszólítani a szervezők, akik úgy tapasztalták, hogy az utasok szívesen vettek részt a játékokban. A családok sok esetben közösen töltötték ki a tesztet, amiért meglepetésajándék volt a jutalmuk. Sokan promóciós anyagokkal, informatív szórólapokkal a kezükben távoztak a rendezvény helyszínéről.

A vasúttársaság és a kampányhoz csatlakozó szervezetek az utasok megszólítása során kiemelt figyelmet fordítottak az alábbi témákra: iskolába járás vonattal, az esetleges sérülésveszély mellett szabálysértési eljárás veszélyét is magukban hordozó cselekmények. Utóbbiak közé tartozik például a vágányokon való tiltott átjárás, a mozgó vonatra való fel- és leszállás, amelyekből

igen gyakran származnak súlyos balesetek. A kampány szervezői a szóba hozott témák közül különösen fontosnak tartották a vágányok helyes megközelítését – ezzel együtt az utasok elől elzárt részek, illetve üzemi területek elkerülését –, a kijelölt fel- és leszállóhelyek használatát, a kocsijátók becsukását, az elkésett fel- és leszállás esetén alkalmazandó teendőket, továbbá a személyes értékek megóvását is.

A kampány – amelynek jelmondatai: Utazzon biztonságban! A vasút veszélyes üzem, legyen partnerünk a biztonságban is! – augusztus közepén visszatér két korábbi helyszínre: Balatonfüredre augusztus 12-én és 19-én, Veszprémbe pedig augusztus 20-án.



Kényelmes farmeröltözéket kaptak a mozdonyvezetők

2016 augusztusában megkezdődött a farmerdzsekik, farmernadrágok és térdnadrágok kiosztása a MÁV-START Zrt. mozdonyvezetői számára. A kollekciónak része a vasúttársaság azon arculati változtatásainak, amelyek keretében a vasutasok ruházata is megújul. A korábbi szolgálati öltözéket a kor követelményeinek megfelelő, kényelmes, külső megjelenését tekintve is előnyösebb egyen-formaruházat váltja fel.

Az egyen-formaruhának csak egyik eleme a mozdonyvezetők sportosan elegáns farmeröltözéke, amelyhez kánikulában jól kihasználható térdnadrág is tartozik. A farmerruházat 98 százalék pamut és 2 százalék elasztán keveréke, így – mind a magas pamut-tartalom, mind a rugalmasságot adó elasztán miatt – rendkívül kényelmes viseletet biztosít. Az új ruházat egyéb darabjait is minőségi gyapjúszövet, letisztult szabásvonalak, lélegző alap-

anyagok jellemzik. A férfiak zakót és nadrágot, szövetmellényt, rövid és hosszú ujjú inget, a hölgyek női nadrágot, szoknyát, rövid és hosszú ujjú blúzt kapnak munkakörük függően. Folyamatosan érkeznek az új vászonruházat darabjai, azaz a női, illetve férfi dzsekik, nadrágok, mellények és sapkák is, amelyek mellett természetesen a vörös, illetve kék tányérsapkák is megmaradnak viseletként. A kollekciónak a különböző időjárási viszonyokat sem hagyja figyelmen kívül: esőköpenyt és télikabátokat is osztanak – előbbi már most, utóbbit 2016 szeptembertől. Kendő, nyakkendő és póló teszi teljessé az összeállítást, ezek kiosztása ugyancsak megkezdődött már.

A vasúttársaság arculatváltása fokozatos, az új ruházattal kapcsolatos megrendelések és beszállítások az előzetes ütemezés szerint történnek. Az új darabokat elsősorban az utazóközönséggel

közvetlen kapcsolatba kerülő jegyvizsgálók, pénztárosok, valamint mozdonyvezetők és motorvonat-vezetők viselik, de a beszerzés érinti például a forgalmi szolgálattevőit, a váltókezelőit, a térfőnöki és az ügyeletes tiszt munkakörben dolgozó munkavállalókat is. A MÁV-START Zrt. az érdekképviselők bevonásával döntött a ruházat megújításáról, hogy a vasutasoknak kényelmesebb, mutatósabb megjelenést biztosítson. A munkavállalók elégedettek az új öltözékekkel, a minőségi kifogások nem jellemzők.

A mozdonyvezetők és motorvonat-vezetők farmeröltözékéről Soós Botond, a Lokál és Máthé Zoltán (MTI) készített fotókat a 2014-es MÁV-fotómodellverseny két győztese, Kovács Beatrix és Tóth Miklós, valamint Sotus Attila István mozdonyvezető segítségével. A képgaléria a következő oldalakon tekinthető meg.



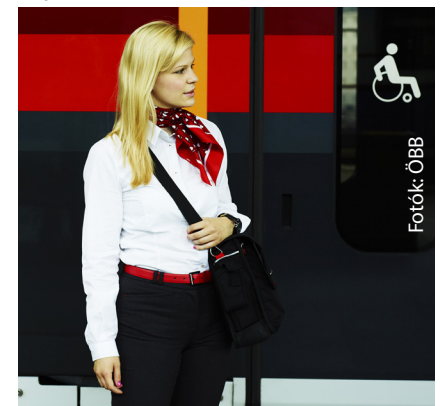


A peron nem kifutó, a külső mégis számít

Fotó: Thalys

Ha olimpia – akkor egyenruha. Megszokhattuk már az elmúlt évtizedekben, hogy ilyenkor a nagy nyugat-európai divatházak körében valóságos sportláz szokott kitörni: vajon ki tud előrukkolni olyan kreációval, amely igazán érvényesül a kivetítőkön és a tévék képernyőjén, maradandó emléket vagy legalább egy pillanatnyi jó benyomást hagyva a nézőben? A kisebb nemzetek egy időben a hagyományos népi motívumok újragondolt változataiba bújtatták a sportolóikat, de már jó ideje nem divat a nemzeti büszkeség jegyében „zászlóba” öltöztetni az olimpikonokat. Persze, a praktikum helyett azért továbbra is a látványosság a legfőbb szempont.

Ha körbenézünk Európában, láthatjuk: nincs ez másként a vasúti divat világában sem. Pár héttel ezelőtt a belga-francia Thalys vasúttársaság adta hírül országunk-világnak, hogy új egyenruhát kapnak a munkavállalói. No, nem azért,



Fotók: ÖBB



Fölösleges rá mérget venni, hiszen e nélkül is szinte biztosra vehető: a Thalys példáját hamarosan a jó öreg belga állami vasúttársaság, a SNCB is követni

mert mondjuk épp szükségük lett volna erre, hanem mert a Thalys most ünnepelte a 20. születésnapját, s mert végre „teljes körű vasúti társasággá alakult”. Hogy ez utóbbi mit jelent, az szinte mellékes is itt, az idén 170. születésnapjánál tartó magyar vasútnál. Az unió egyik legfiatalabb vasúttársaságának a formaruházata a Thalys színvilágát idéző sötétkék-lila-fukszia kombinációjával bár kétségtelenül európai és roppant mód elegáns, de egyáltalán nem fiatalos. És vajon mennyire praktikus? Nos, arról a viselői: a „vonatmenedzserek”, a „stewardessek és hoszteszek” hivatottak mesélni – merthogy ott így hívják az utazó személyzetet. És hogy mit hordanak a háttérben dolgozó munkavállalók? Arról nem szól a fáma: csak a kirakat, a látszat, a marketing a lényeg.

fogja, s munkavállalóival leveteti a híres belga designer, Olivier Strelli által 2010-ben megálmodott – egyesek szerint mára kissé unalmassá vált – egyenruhákat, új életet lehelve a dress code-ba. Pedig akkor a SNCB több mint kétmilliárd forintnak megfelelő eurót költött a ruházatra – igaz, ez az összeg magában foglalta a szállítást és egyes ruhadarabok cseréjét hatéves időszakra. Ma már mindegyik személyszállító szolgáltató számára nyilvánvaló, hogy az utasokkal foglalkozó munkatársai valójában a cég első követői: ők jelenítik meg ugyanis a vállalatot a külvilág felé, tehát nem mindegy, hogy mit viselnek. Azonban míg a fiatal vállalatok a megbízhatóságot szeretnék önmagukról elhitetni, addig a „nagy öregek” inkább fiatalos és dinamikus cég benyomását keltenék magukról. A kontinensen kívüli vasúttársaságok viszont mintha fittyet hányának az elvárásokra: az amerikai mozdonyvezetők formaruházata farmeranyagból készített kényelmes (?) kertész nadrágból és kockás ingből áll, a jeniknél a praktikum a lényeg (épp ezért érthetetlen a fura sapkájuk, amit még a webshopok is árulnak), az ausztráloknál pedig még térdnadrág is van a szettben. Persze – Juli Grbacnak és a gyarmati múltjának köszönhetően – ez kellőképpen elegáns, még a vadonban való lerobbanásra is alkalmas viselet. A laza trend már Magyarországra is megérkezett, de ettől még nincs itt Amerika. Ez persze nem feltétlenül baj.

Gyüre József

Az olaszok vehetik meg a görög TrainOse-t

Görögország TrainOse vasúttársaságát 45 millió euróért (közel 14 milliárd forintért) veheti meg az olasz államvasutak. Az ügylet hivatalosan még nem zárult le, ahhoz ugyanis a görög hatóságok engedélyeit is be kell szerezni, de lapértésülések szerint ez már csak formalitás. A görög állam tulajdonában lévő, több városközi mellett az athéni és a szaloniki helyi érdekű vasút vonalait működtető TrainOse, valamint a ROSCO karbantartó vállalat

magánosításának újraindítását még az év elején jelentette be a görög állami privatizációs ügynökség. Tavasszal még arról szóltak a hírek, hogy a vasúttársaságban, valamint a Thessaloniki kikötőben Oroszország vásárolhat részesedést, a privatizációs tender előminősítési szakaszára ugyanis az orosz vasúttársaság be is jelentkezett. Amikor a közelmúltban Vlagyimir Putyin Athénba látogatott, a kíséretében többek között az orosz államvasutak

vezetője, Oleg Belozarov is részt vett. A görög kormány az ország adósságcspadából való kiszabadulása érdekében kényszerül az állami tulajdonban lévő vállalatok és ingatlanok egy részének értékesítésére.

Forrás: Il Sole 24 ore/MTI



Tiltakozó vonatmenedzserek és mozdonyvezetők Angliában

Az elmúlt öt évtized leghosszabb vasutassztrájkjának indult, öt nap helyett azonban már a negyedik napon felfüggesztették a megmozdulásokat a brit mozdonyvezetők. A Rail, Maritime and Transport (RMT) közlekedési szakszervezethez tartozó 393 fő mozdonyvezető a feladatkörük tervezett bővítése ellen tiltakozva szüntette be a munkát augusztus elején. A Southern vasúttársaság anyavállalata, a Govia Thameslink, illetőleg a szakszervezet között azért mérgesedett el a vita, mert a cég be

akarja vezetni, hogy előbb az új szelvényein, majd később az összes vonaton a mozdonyvezető nyissa és zárja az ajtókat. A hírek szerint jelenleg ötből három járaton a peronőr vagy a vonaton lévő személyzet a felelős ezért, a többi esetben a mozdonyvezető. A szakszervezet szerint egy ilyen változtatás kockára tenné az utasok biztonságát a veszélyeseken túlsúfolt vonatokon és peronokon. A Nagy-Britanniát a kontinenssel összekötő Eurostar vasúttársaság RTM-hez tartozó dolgozói

is sorozatos sztrájkokat helyeztek kilátásba. Szerintük az Eurostar nem tartja tiszteletben az alkalmazottak munkakörülményeinek javításáról 2008-ban létrejött megállapodást: a vonatmenedzsereknek például nehez műszakbeosztásokban kell dolgozniuk. A Virgin Trains East Coast vasúttársaság RTM-es munkavállalói is sztrájkot hirdettek augusztus 19-re, 26-ra és 29-re a tervezett leépítések elleni tiltakozásul.

Forrás: MTI

Testen hordozható kamerát tesztel a Deutsche Bahn

Az erőszakos támadások megakadályozása érdekében testen hordozható kamerák kerültek a Deutsche Bahn biztonsági dolgozóinak egyenruhájára. A tesztjellegű intézkedést egyelőre csak a berlini pályaudvarokon vezette be a német vasúttársaság, de a tapasztalatok azt mutatják, hogy a modern eszközök beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, a készülékek ugyanis elriasztják a lehetséges elkövetőket. (A kamerát viselő alkalmazottak egyenruháján egyébként a „videómegfigyelés” felirat olvasható, a kamerák az eseményeket valós időben közvetítik a központi monitorokra.) A német vasúttársaság adatai szerint idén az első félévben tíz százalékkal több, összesen 950 támadás történt vasúti alkalmazottak ellen, az atrocitások zöme a biztonsági őrök ellen irányult. Az Amerikai

Egyesült Államokban már évek óta használják testen viselhető kamerát a biztonsági erők, a német

rendőrség tavasz óta teszteli ezt a megoldást.

Forrás: Bild am Sonntag



Fotó: Deutsche Bahn AG

Csak észszerűen és jogszerűen!

Laboda József egyetért a MÁV-START parancskönyvi utasításával

Bár a szakszervezeti munkát nem a francia párbajkódex szabályai szerint vívják, olyan stílusban, mint ahogy azt a VDSZSZ teszi, nem lehet tárgyalni a munkáltatóval – mondja Laboda József. A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének (PVDSz) elnöke szerint az érdekképviselőnek nem az a feladata, hogy munkamegtagadásra bujtogassa a dolgozókat.

Kezdjük egy találós kérdéssel: ön szerint mi volt a nyár két legforróbb témája?

Az egyik minden bizonnyal a készenléti jellegű munkakörökben foglalkoztattak bérpótlékának kifizetése.

Ezzel kapcsolatban honlapjukon arról tájékoztatta a tagságot, hogy ebben az ügyben nem írta alá a munkáltató által kezdeményezett megállapodást. De miért döntött így? Elvégre a PVDSz-tagok között is szép számmal vannak olyanok, akik augusztus végéig egy összegben megkapják a 2013-2015 közötti időszakból elmaradt túlórapótlékot.

Először is: szerintem ezt a kérdést akkor lehetett volna egy általános megállapodás keretein belül rendezni, amikor a probléma először felvetődött. Akkor kellett volna a munkáltatónak és a szakszervezeti vezetőknek egy asztalhoz ülni és tisztázni, hogy miként kellene eljárni ebben az ügyben. Talán akkor a pereskedést is mindenki megúsza volna, s a kifizetésre sem kellett volna évekig várni. Másodszor: a munkáltató jelezte, hogy az újraszámfejtés során rendszerhibát talált. Ugyanakkor semmilyen papírokat vagy számításokat nem mutatott be nekünk, semmiféle algoritmust nem tett közzé, csak szóban ismertette az újraszámfejtés módszertanát. Ráadásul, ha a munkavállalónak abban az időszakban nem volt meg a rendes havi munkaideje, akkor most a hiányzó részt utólag a rendkívüli munkavégzésből a munkáltató kipótolja. Mi ezzel nem értünk egyet, és kérdés, vajon ez az utólagos „beszámítási” a bíróság előtt is megállná-e a helyét.



Ezek szerint lesz folytatás?

Nem tudni. A döntés joga ugyanis a munkavállaló kezében van. Nyilván sokan elővették a fiókból a három évvel ezelőtti bérpapírjaikat, és elkezdtek számolgatni. Nem lehet kizárni, hogy bíróságra fognak menni azok, akik úgy vélik: mégsem kapták meg teljes egészében a törvény által a rendkívüli munkavégzés idejére járó pénzt. A PVDSz pedig az említett okokból nincs abban a helyzetben, hogy olyan nyilatkozatot tegyen, vagy olyan megállapodást írjon alá, amivel azt sugallná a dolgozók felé, hogy ebben a kérdésben mindent rendben talált. Úgy korrekt, ha ezt a megállapodást most nem írjuk alá, a döntést

pedig a tagokra bizzuk. A készenléti jellegű munkakörök kibővítését annak idején egyébként a VDSZSZ Szolidaritás szorgalmazta erőteljesen. Hát most mindenki láthatja, milyen zavar lett belőle.

Ugorjunk a második témára.

Segítsen, mert nem tudom, mire gondol.

A két munkamegtagadó jegyvizsgáló menesztésére. Munkajogi szakjogászként mi a véleménye?

A két jegyvizsgáló alapvetően attól tartva tagadta meg a munkát, hogy ők munkajogilag és büntetőjogilag is felelősségre vonhatók, ha akkor törté-

nik valamilyen baleset, amikor éppen ívben áll a vonat, és nem látják be az egész szerelvényt, mert egyedül teljesítenek szolgálatot. A munkavállalóknak azonban azt sem szabad elfelejteniük, hogy őket munkaszerződés köti a munkáltatójukhoz. Azaz ennek megfelelően egyrészt együttműködési kötelezettség is terheli őket – tehát a munkát el kell végezniük, a munkáltatói utasításokat végre kell hajtaniuk –, másrészt a munka törvénykönyve rögzíti a munkáltatói utasítás megtagadásának feltételeit, még ha nem is egzakt módon. A munkáltató utasítását például akkor lehet megtagadni, ha emberi élet, saját vagy mások testi épsége van közvetlen veszélyben. Ebben az esetben viszont közvetlen veszély nem volt.

Mikor lett volna emberélet közvetlen veszélyben?

Ehhez túl sok szerencsétlen körülménynek kellene összejönnie. Persze, az élet és az emberi figyelmetlenség produkálhat ilyeneket, hiszen bármennyire is óvatos a munkavállaló, s előrelátó a munkáltató, ezek sosem zárhatók vagy küszöbölhetők ki teljesen. Baleset akkor is lehet, ha nem egy, hanem két jegyvizsgáló van a vonaton. Ettől persze még mi nem nyugodhatunk bele abba, ha egyetlen jegyvizsgáló teljesít szolgálatot olyan szerelvényen, ahol egyébként kettőnek kellene. Ez ellen mindig tiltakozni kell. De vannak olyan helyzetek, amikor ez adottság. Erre viszont nem lehet az a megoldás a szakszervezet részéről, hogy arra bujtogattja a munkavállalókat, hogy menjenek betegálmányba vagy tagadják meg a munkát. A szakszervezetnek ilyenkor az a feladata, hogy biztosítson védelmet a munkavállalónak. Mi minden olyan dolog mellé odaállunk, ami ésszerű és jogszerű. Azért mondom így, mert lehet valami ésszerű, de attól még távol állhat a jogi szabályoktól.

De mi jelenthet védelmet akkor, ha sem a szakszervezetek által elfogadott Kollektív Szerződés, sem pedig a Nemzeti Közlekedési Hatóság által jóváhagyott forgalmi utasítás nem elég biztos fogódzó?

A tagságban nálunk is vannak jegyvizsgálók. A képviselőn keresztül azt kérték, hogy keressünk megoldást,

amiért én kértem a vasúttársaság vezetését, dolgozza ki: ilyen esetekben mi az elvárás a munkavállaló felé. Mert nem csak cseszegetni kell a munkavállalót, hogy miért nem viszi már el azt a vonatot! Ebből persze más is következik, például ha a jegyvizsgáló végigsétál a vonat mellett, s megnézi, be vannak-e zárva az ajtók, és emiatt késni fog a vonat, akkor ez nem róható fel neki. Bármilyen eset kapcsán a munkavállaló ugyanis azt tudja mondani: ő eleget tett a munkáltató előírásainak. Sosem bíztattam sem ebben az ügyben, sem máskor a dolgozókat arra, hogy tagadják meg a munkavégzést. Inkább követeljük meg ilyen körülmények között is a biztonságos munkavégzés feltételeit.

Ezek szerint egyetért a MÁV-START által kiadott parancskönyvi rendelkezésekkel?

Igen. Már csak azért is, mert mint említettem, ezt magam kezdeményeztem.

A VDSZSZ a parancskönyvi rendelkezés után viszont személyeskedéstől sem mentes bosszúhadjáratot hirdetett a MÁV-START vezetése ellen.

Bár a szakszervezeti munkát nem a francia párbajkódex szabályai szerint vívják, szerintem ilyen stílusban nem is lehet tárgyalni a munkáltatóval. Vannak olyan módszerek, látványos akciók, amikkel nem lehet azonosulni, mert többet ártanak, mint amennyit használnak.

S azzal egyetért, amire a két elbocsátott jegyvizsgáló kapcsán hívták fel a figyelmet egy másik érdekképviselő? A VFSZSZ, a Vasutasok Független Szakszervezeti Szövetsége szerint „a jogosnak vélt igényekre hivatkozó érdekvédelem nem viheti a munkavállaló bőrét a vásárra, azaz valaminek a kikényszerítése érdekében nem buzdíthatja jogszerűtlen vagy tisztességtelen magatartásra”.

Nézzé, én magam nem olvasgatom egyik szakszervezet honlapját sem. Engem nem az igazgat, hogy mit gondolnak a többiek. Annak csak örülni tudok, ha az én álláspontommal összecseng mások véleménye. Egyébként a közösségi médiát sem bújom naphosszat, nincs is saját oldalam.

Kár, mert akkor láthatná, milyen dolgokat oszt meg a Facebookon a volt harcostársa, Bihary Ferenc, aki most a VFSZSZ-t erősíti. Legutóbb épp egy olyan cikkhez fűzött kommentárt, ami arról szólt, hogy

Út a summa cum laudéig

Dr. Laboda József 1954-ben született Budapesten. Pályafutását 1968-ban, a Landler Jenő Járműjavító üzemen ipari tanulóként kezdte. A MÁV-hoz 1971-ben került, soha nem volt más-hol munkaviszonya. Karrierjének, s az akkori szabályoknak is az egyik érdekessége, hogy a lakatos végzettségű fiatalember úgy került be a jogi egyetemre, hogy – bár már előtte állt, de – még nem is volt meg az érettségije. A jogi egyetemet aztán summa cum laude minősítéssel végezte el, a kétezres években pedig az európai jogi, illetve a munkajogi szakjogász diplomát is megszerezte. „Mindig az volt a véleményem, és most is ehhez tartom magam, hogy a vasutas kollégák – miközben helyettem is dolgoztak – lehetővé tették nekem, hogy én egyetemet végezhsek. Amit elsősorban nekik szeretnék honorálni azzal, hogy ügyes-bajos dolgaikban mindenkor segítsek a tudásomnak, képzettségemnek megfelelően. Dolgozzak akár a munkáltatónál, akár, mint most, az érdekvédelem területén” – mondja. Laboda József egy időben a VDSZSZ-nél is dolgozott jogászként. Miután a VDSZSZ ügynevezett kikérési lehetőségei csökkentek, a vezetés visszaküldte a munkáltatóhoz, mondván: három hétig dolgozzon ott, majd egy hetet a szakszervezetnél. „Ilyet azonban egy jogi szakember nem vállalhat fel, ez szakmaiatlan és összeférhetetlen ajánlat volt, ilyen elgondolás is csak az ő hőbortos fejükben születhetett meg” – meséli még ma is hitetlenkedve. A PVDSz-hez 2007-ben került. Először 2010-ben, majd másodszor idén májusban választották meg elnöknek. Harmadszor azonban már nem indul az elnöki székért. Az általa irányított szakszervezet jelenleg 2700 tagot számol, „a létszám azonban folyamatosan változik: most a készenléti történet miatt nekünk is van tagvesztésünk” – ismeri el. Laboda József nős, első házasságából három felnőtt gyermeke van.



A Buzásné Putz Erzsébet vezette MTSZSZ Csipkerózsika-álmát aludta a jegyvizsgálók botránya alatt. Magyarán: nem állt ki időben mellettük.

Még szerencse, hogy a saját oldalunkon az oda nem illő, illetve nem megfelelő színvonalú hozzászólásokat moderáljuk. Nagyon jól ismerem az MTSZSZ jogi képviselőit. Ismerve őket biztos állíthatom: nem hiszem, hogy

elaludtak volna ebben az ügyben. Van olyan dolgozó, aki több szakszervezetnek is a tagja, de nem biztos, hogy mindegyiket felkeresi a problémájával. Ami Bihary Ferencet illeti: annak idején volt egy fegyelmi ügyéből eredő jogvitája a munkáltatóval. Korábbi érdekvédelmi alelnökünk azt mondta – és ezt én is osztottam –, hogy ez ügyben nincs igaza, de ezt nem fogadta el. Úgy tudom el, is bukta a pert.

Bihary úr szerette volna, ha kikérem őt a munkáltatótól, de erre nem volt lehetőségem – bár kétségtelenül lelkes tagja volt a PVDSZ-nek. Ezután ment át a VFSZSZ-hez.

Attól nem tart, hogy mások is elmennek a PVDSZ-től? Mondjuk az elégedetlen jegyvizsgálók, akik saját szakszervezetet alakítanának.

A PVDSZ is úgy jött létre 1998-ban Járasi Ferenc vezetésével, hogy a pályavasúti szakmában dolgozók azt érezték: a nagy gyűjtőszakszervezetek nem képviselik elég hatékonyan az ő érdekeiket. Ezért már csak elvből sem mondanék olyat, hogy a jegyvizsgálók ne gondolkodjanak saját érdekképviseletben. Inkább néhány jó tanáccsal szolgálnék nekik, hogy fel tudjanak készülni a nehézségekre. Mert bár közel háromezren vannak, ha nem tudnak kellő létszámú tagságot verbuválni, akkor súlytalanná válnak, és csak még jobban szétaprózzák az amúgy sem egységes szakszervezeti mozgalmat.

Gyüre József

Megszűnt a jegyvizsgálói technológiai létszámhiány

Megszűnt Budapest Nyugatiban a jegyvizsgálók technológiai létszámhiánya annak köszönhetően, hogy 26 jegyvizsgáló kollégánk befejezte a felügyelet alatti szolgálatát a sikeres vizsgákat követően. Ők augusztustól már önálló második emberként teljesítenek szolgálatot a fedélzeten. Ezen felül további 17 új jegyvizsgáló kollégánk végez még ebben a hónapban, ők augusztusban felügyelet alatt, de szeptembertől már önállóan fognak dolgozni. Így a technológiai létszám felett lesznek a jegyvizsgálók szeptembertől kezdődően, ez által csökken az egyik szakszervezet által kifogásolt – túlórázásból adódó – terheltség.

Augusztustól kezdődően újabb 30 jelentkezővel indul a következő jegyvizsgálói képzés, és ezen felül további

tanfolyamok indítása szerepel még az idei és a jövő évi tervben.

A MÁV-START Zrt. vezetése



Folytatódik a bérek rendezése

A MÁV-START e-hírlevelében adott tájékoztatást arról, hogy a személyszállító vasúttársaság vezetése MÁV-START vezetésével folytatja az alapbérek rendezésével kapcsolatos munkát, amelynek egy újabb állomásaként elkészítette a vezénylői és a vezénylőtiszt munkakörökre is a bértáblát.

Az augusztus 22-én kiadott hírlevelben olvasható: „Célunk, hogy méltó módon elismerjük a kollégák teljesítményét, erőfeszítéseit, az érintettek felelősségét és a munkakör fontosságát, továbbá hogy egy jól kiszámítható és tervezhető jövedelemmel vonzóvá tegyük munkatársaink számára a vezénylői munkakör családot is. A vezénylői és

vezénylőtiszt bértábla sávozásának az alapja az elismert MÁV-munkaviszony ideje, ahogy a jegyvizsgálói munkakör-csoportnál is. A MÁV-START vezetése egyeztetéseket kezdeményez a szakszervezetekkel az új bértábla bevezetéséről, bízva a mielőbbi megállapodásban.

A MÁV-START Zrt. vezetése

Drága és lassú a vasút Szlovákiában



Elavult, kevésbé hatékony, lassú és indokolatlanul drága a vasúti közlekedés Szlovákiában – ezt állítja a szlovák pénzügyi tárcához tartozó Pénzügyi Politikai Intézet legújabb elemzésében. A tanulmány szerint északi szomszédunk ugyan sűrű vasúthálózattal rendelkezik, a kihasználtság viszonylag alacsony. Bár az egy lakosra jutó vasútvágányok hosz-

za Szlovákiában az ötödik legmagasabbnak számít az uniós tagállamokkal összevetve, egy kilométer vasútvonalon nagyjából évi hatezer vonat halad át, ami viszont erősen elmarad az uniós átlagtól. A szakértők úgy vélik, hogy mind a vasúti infrastruktúrát felügyelő Szlovák Államvasutak (ŽSR), mind a személyszállító szolgáltató, a Szlovák Vas-

úttársaság (ŽSSK) teljesen főlegesen üzemeltet egyes vonalakat, illetve szolgáltat egyes vonalokon. A ŽSR például olyan, összességében 400 kilométernyi hosszú vasútvonalat működtet, ahol naponta jó, ha hat vonat közlekedik. A ŽSSK esetében pedig a regionális vasútvonalakon közlekedő szerelvények 56 százalékát kevesebb, mint ötven személy veszi igénybe (miközben egyes vonalak túlterheltek tűnnek). Az intézet a magas üzemeltetési költségeket is kifogásolta, s mivel a vasúttársaságok nem a vonatok és a vonalak függvényében határozzák meg a költségeket, így a gyakorlatban szinte lehetetlen megállapítani, hogy melyik vonatjárat termeli a legnagyobb veszteséget. A vizsgálat végeredménye egyáltalán nem lepte meg a szakértőket. Mint mondják: „naponta előfordul, hogy az autóbuszok és a vonatok egy és ugyanazon a vonalon közlekednek, aminek a következménye az állami pénzeszközök gazdaságtalan felhasználása”.

Forrás: www.aktualne.sk/www.hirek.sk

Megkezdődtek a náci aranyvonat feltárását célzó ásatások

Lengyel és német kincsvadászok láttak hozzá a legendás náci aranyvonat feltárását célzó ásatásoknak a délnyugat-lengyelországi Bagoly-hegységben, ahol a feltételezések szerint a kincsekkel teli, állítólagos szerelvény annak idején eltűnt egy titokzatos alagútban.

Piotr Koper lengyel és Andreas Richter német amatőr történész és keresőcsapata a Wrocław és Walbrzych közötti vasútvonal mentén, három helyszínen kezdte meg az ásatást. Ott, ahol elmondásuk szerint tavaly földradarral megállapították a szovjet előrenyomulás miatt visszavonuló németek által állítólag a föld alá rejtett, az Európából összerabolt kincsekkel teli szerelvény valószínű helyét Walbrzych közelében. A munkát az interneten élőben közvetítik. Az állítólagos aranyvonatot rejtő feltételezett alagutat „magánvállalkozásban” akarja feltárni a kincsvadász páros, mivel a szakértői vizsgálatok nem igazoltak semmilyen hasonló objektumot a mélyben, ezért sem állami, sem önkormányzati szervezetek nem vesznek részt a keresésben. A német-lengyel páros

a feltárásokhoz megkapta a szükséges engedélyeket annak ellenére, hogy a krakkói tudományegyetem szakemberei talajtani vizsgálataik nyomán arra a következtetésre jutottak: nem valószínű, hogy a kincskeresők által feltételezett helyen rejtették el az aranyvonatot. A krakkói szakértők szerint elképzelhető ugyan, hogy egy alagutat rejt a terület, azonban ott semmilyen vonat nincs. A kincsvadászok szóvivője, Andrzej Gaik azt mondta

lengyel újságíróknak, hogy Koper és Richter tisztában van az elmúlt hónapokban végzett tudományos vizsgálatok negatív eredményével, de ez sem tántorítja el őket, teljes mértékben bíznak abban, hogy megtalálják az elveszett vonatot. „Az alagút létezik, ott kell lennie a vonatnak” – hangoztatta Gaik.

Lapzárta után: egyelőre sem vonatot, sem alagutat nem találtak a kincskeresők.

Forrás: MTI/AP/Reuters, Fotó: Wikipédia



Barangolás a Kaukázus legszebb vidékein

Dr. Kormányos László, a hegyek és tengerek szerelmese tollából

A Vasutas Magazin hasábjain immár harmadszor osztom meg az olvasókkal utazási élményeimet. Ezúttal azoknak a figyelmére számítok, akik szívesen vállalkoznának a Kaukázus felfedezésére. Júniusi egyhetes utazásomat a ritka látványosságok és a kedvező árak miatt másoknak is javasolom megismételni.

Budapestről egy baráti társaság tagjaként repülővel indultunk útnak. Isztambuli átszállással Krasznodarba, illetve Majkop városába mentünk. Ez a vidék az „Adigék földje”. Az itt élők nem oroszok. Külön népcsoportról van szó, akikben, úgy láttam, sok a török és grúz beütés. Nyilván a népvándorlás eredményeként. Majkop a fővárosuk. Gyakorlatilag a Kaukázusnak a nyugati végében élnek, a Fekete tengertől nézve a Kaukázus északi lejtőit lakják.

Majkop egy kis város. Az itteni emberek alacsonyabbak, mint az oroszok, és sötétebb a hajuk. Mondhatjuk, hogy a kinézetük kevésbé európai. Számuk nem túl nagy, és a népcsoportok közötti keveredés miatt ma már alig lehet eredeti adigét találni. Majkopból az első úti célunk Lago Naki volt. Ez egy nagy fennsík a Kaukázus nyugati végében. Megjegyzem, maga a Kaukázus a Krím-félszigetet követően kezdődik. Csodálatos látvány a fokozatosan növekvő hegyvonulatok képe, amely végig halad az orosz részen, s amelynek tengerpartján található Szocsi, a legnagyobb orosz üdülőövezet. Utána következik Szuhumi – amely önálló

ország –, Grúzia és Azerbajdzsán. Valamennyi a Kaszpi-tenger mellett fekszik. (Az Azovi-tengertől a Kaszpi-tengerig húzódó területről van szó.) Három napig voltunk ezen a vidéken.

Krasznodar városáról kell még említést tennem. Egy tartományi központról van szó, Dél-Oroszországban, néhány százezer lakóval. Egy nap alatt bepilanthattunk a helyi közlekedés rendszerébe és az itt élők életébe. A városban cseh villamosok alkotnak hatalmas hálózatot. A város minden pontja megközelíthető villamossal! A macskaköves utcákon is jó állapotú a villamoshálózat. Van a városban egy nagy park, ahol haditechnikai bemutató keretében a tankoktól a tengeralattjáróig minden látható. Érdekesség, hogy itt a főbb sugárutak egy részét a hétvégén lezárják. Korzová alakítják, és minden második villanyoszlopon van egy-egy hangszóró, amely aktuális orosz slágereket közvetít az arra járóknak. A város nagy része lakótelep. A Szabadság Parkban a gyerekeket vidámpark várja, a felnőtteket pedig sör és virsli. A trolis- és villamoshálózat mellett a kis iránytaxik alkotják a közlekedési rendszert. Egy napot töltöttünk itt. Ezt követően busszal és taxival közelítettük meg az előbb említett fennsíkot, Lago Nakit. Itt egy turistaházban szálltunk meg, három éjszakát eltöltve.



Ez egy fantasztikus vidék, hihetetlenül zöld erdőkkel és virágos mezőkkel, gazdag állatvilággal. Innen egy nagyobb túrával könnyen el lehet jutni egy-egy magasabb hegycsúcsra. Az első napon egy 34 kilométeres túrát tettünk. Sok hó volt még arrafelé június közepén is, igaz, kétezer méter feletti magasságon jártunk, vadlovak társaságában. Osh-ten a csúcs neve. 2805 méter magasan. Mind a csúcsról, mind a fennsíkról a Fekete-tengert láttuk. Két jégeső ugyan elkapott minket, de a látványért megérte fáradozni; három napot töltöttünk



ebben a természeti környezetben. Meg kell jegyezni, hogy arrafelé, sőt egész Oroszországban minden túranapot be kell jelenteni. A regisztrációs díjat környezetvédelemre költik.

A hegyezés után visszamentünk Majkopba, majd onnan Adlerbe utaztunk vonattal. Így ismertük meg az orosz vasutat. A járat a téli olimpiára beszerzett Siemens gyártmányú Desiro motorvonatokból áll, és Intercity-ként közlekedik. Helyjegyet kell váltani, tehát mindenkinek garantált ülőhelye van. Itt is – ahogyan az egész országban – minden utasnak igazolnia kell a személyazonosságát! A vonaton komoly rendőri felügyelet biztosított, és az összes állomáson minden egyes ki- és belépési ponton a csomagokat, az utasokat átvizsgálják. Tartanak a terrorizmustól. Ezen a járaton a szolgáltatás tökéletes! Új Intercity minőségű vonatról van szó konnektorokkal, utas-tájékoztató rendszerrel. Ám az utazási idő rettenően hosszú! Azt tapasztaltuk, hogy az orosz vasútnál a fedélzeti szolgáltatás fejlesztése ugyan megkezdődött az olimpiának köszönhetően, de a menetrendszerkesztés, illetve az utazási idő fontossága még nem érezhető. Mondhatni nem fontos szempont. A közel 300 kilométeres távolságot 6 óra alatt tette meg a vonat...

Adler voltaképpen vasúti csomópontja Szocsinak, és az üdülőváros szerves részét képezi. A város fontosságát annak köszönheti, hogy innen indul

a téli olimpia volt helyszíneire a vasút. Amit láttunk vasúti infrastruktúra, utas-kiszolgálás és vasúti épületek tekintetében, az megdöbbentő, gigantikus, már-már túlzó. Ez a terület Oroszország nagy hagyományokkal bíró tengerpartja, úgy mond kirakata. A 150 kilométer hosszú tengerpart nagyságát tekintve a világon a második! Nagyon sok a belföldi nyaraló, vagyis Szocsi elsődleges úti cél. Az olimpia miatt a vasúti pályát részben, az épületeket teljes egészében felújították, és a járműparkot is frissítették. De a tengerparti vasútvonal itt is lassú! Nem szempont a minél gyorsabb célba érés. Mások a prioritások, és mások az utasok elvárásai. Az árakat illetően ugyanakkor Oroszország olcsó! Ez részben köszönhető a rubel gyengeségének. A belföldi vasúti jegyárak a mieinknél csak egy fokkal alacsonyabbak. Viszont az étkezés, és általában a közlekedés sokkal olcsóbb. Adler és Szocsi tipikus üdülőhely a maga sajátosságával. Az ezernyi szállodában és étteremben sok a program a gyerekeknek, esténként a felnőtteknek. És mindenütt pálmafák vannak! Nagy a forgalom a 150 kilométeres parton. Kis és nagy buszok mellett vonat is közlekedik, de láthatóan nem használják ki a vasutat a tengerparti települések összekapcsolására. A vasút csak a távolsági utazásban játszik szerepet.

Jártunk a téli olimpia helyszínén Roza Khutorban. Ez egy völgyben található, ahová új vasútvonal épült 160 kilométer per órára alkalmas pályával. Ez a

hely 60 kilométerre fekszik a tengerparttól, ám a Desiro vonat 120-nál gyorsabban nem megy. A szolgáltatás minősége mindemellett abszolút megfelelő! Hatalmas város épült fel az olimpia kapcsán két folyó találkozásánál. Nagyszámú felvonó viszi fel az embereket a környező hegycsúcsokra, sípályákra, sáncokra és bob pályákra. Megnéztük Adlerben az olimpiai falut és a játékokra készült többi létesítményt. A jégcsarnok például a Forma 1-es versenypályával integráltan épült fel. Maga az olimpiai falu is beláthatatlanul nagy. A sportolók egykori szállása ma apartman házak hosszú soraként hasznosul. Ésszerűen épült, hiszen ez a vidék nyaralóhely nyáron, síparadicsom télen. Sok-sok belföldi utazóval.

Hazafelé Adlerből Krasznodarba vonatoztunk. Egy Minszkbe tartó vonatra kaptunk jegyeket, egy fehér orosz vasúti szerelvényre. Fekvőhelyes kocsikról van szó, amelyek egy térben legalább 80 fekvőhellyel bírnak. A vonatok tisztasága, a kiszolgálás és a kiszámíthatóság teljesen rendben van! A hálókocsi-kalauz minden feladatának becsülettel, maximálisan eleget tesz. Felügyel, takarít, teát ad. Mondhatni nagyon katonás a vasút, de a versenyre még nem látom érettnak és felkészültnek a menetidők miatt. A busz, az autó feleannyi idő alatt ér célba.

Ha többeknek lesz autója – olcsó az üzemanyag –, akkor hosszú távon nagyon nehéz lesz a vasútnak fennmaradnia. Magyar turista érrefelé fél áron tankolhat. Az árak az éttermekben is kedvezők, miközben a kínálat és a kiszolgálás jó.

Utazásunk egészét a biztonság jellemezte. Annak ajánlom ezt az útvonalat, aki szereti a szép hegyeket és a tengert, mert a kettőt itt egyszerre élvezheti. Bár az élet olcsó, az említett helyekre eljutni hosszadalmas. Légitforgalmi verseny, éppen ezért olcsó repülőjegy nincs. A vonat jó és megfizethető, de nincs annyi szabadság, ami elég lenne a távolságok leküzdésére. Mégis mindenkinek ajánlom, hogy egyszer keresse fel a Kaukázus vidékét!

Dr. Kormányos László nemzetközi szolgáltatásvezető (MÁV-START Zrt.)

Vasutas medálgyjűtők

Bóbis Gyula és Bóbis Ildikó négy olimpiáról öt érmet – aranyat, ezüstöt és bronzot is – hozott haza

Az elmúlt hetek sokunk számára a riói olimpiáról is szóltak. De vajon hányan tudták közülünk, amikor leültek szurkolni a magyar sportolónak, hogy a MÁV-nak már egy háromszoros olimpiai ezüstérmese, sőt egy „saját” olimpiai bajnoka is van? Ráadásul ketten szoros családi kötelék fűzi össze. Nyilván akad, aki tudta. Aki nem, annak bemutatjuk Bóbis Ildikót, és rajta keresztül egy kicsit az édesapját, Bóbis Gyulát is.

Merthogy volt egy birkózónk, aki 1948-ban, Londonban harminckilenc évesen felállhatott az ötkarikás dobogó legmagasabb fokára. A játékokon szabadfogású nehézsúlyban indult, és megszerezte a második világháború utáni Magyarország első olimpiai bajnoki címét! Volt neki egy lánya is – na, meg négy további gyermeke. Közülük a három legidősebbet aranyérmesként hazaérkezvén már a begördülő vonat ablakán kihajolva átölelte, s a magasba emelte. Mintha csak az akkor hároméves Ildikó és testvérei lettek volna Gyula számára az igazi jutalmak... A ma már nagymama Ildikónak halványan dereng is ez a jelenet, melynek emlékét a sportarchívumban fekete-fehér fotó őrzi (azaz nem kétséges: megtörtént).



Bóbis Ildikó a MÁV olimpiákonat buzdító Keleti pályaudvari kijelzője alatt

Ildikó persze nemcsak nagymama, hanem háromszoros anyuka és négyszeres olimpiai érmes egykori törvívó is, mert a bevezetőben említett három ezüstérme mellé egy bronzot is szerzett, hogy teljes legyen a családi kollekción. A tények: 1968, Mexikóváros – csapatban második hely; 1972, München: csapatban és egyéniben is második hely; 1976, Montreal – csapatban harmadik helyezés. Sőt, közben a vívózsákba került „csak úgy” három világbajnoki cím is...

– Pedig az édesapám tizenkét éves koromban csak a felesleges energiáimat levezetendő vitt el edzeni a BVSC-be. Unta már, hogy mindig fára mászom, meg a földszinti ablakunkból ugrálok kifelé – eleveníti fel Ildikó. – Amikor átköltöztünk egy magasabbban fekvő lakásba, meg is mutatta egyesével nekem és a testvéreimnek, hogy ha ebből az ablakból is kiugrunk, nekünk annyi... De nem is ugráltam volna többet, mert a vívóterem hangulata, illata közben magába szívott. De azután meg azzal piszkált az apukám,

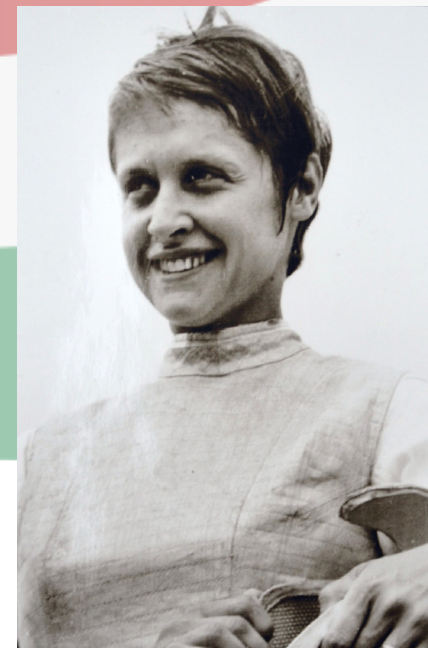
hogy miért érek minden nap olyan későn haza, csak nem a fiúkkal lógok? Pedig csak edzettem. A morgása annyira zavart, hogy „bosszúból” az addigi 4,2-es iskolai átlagomat szintiszta kitűnőre javítottam... Ráadásul még zongoráztam is, amit később, több mint tíz év után a vívás miatt abba kellett hagynom.

Úgy fest, megérte. Még akkor is, ha végül két olimpiai bajnoka nem lett a Bóbis családnak, mert a müncheni olimpiai fináléban egy amerikai-magyar bíró alaposan „elvezette”, sokak szerint konkrétan elcsalta Ildikó mindent eldöntő asszóját. Csak mert előzetesen megvádolták azzal, hogy biztosan a magyarokat támogatja majd, és ő bizonyítani akarta, hogy nem... A vasutas család azon-



Ildikó éppen édesapja halálának évében nyerte meg második és harmadik olimpiai ezüstérmét

ban így is hihetetlenül büszke lehet a soraiból kikerülő érmesekre! Apa és lánya a MÁV-nál dolgozott ugyanis gyakorlatilag egész életében, a sportkarrier mellett. Bóbis Gyula alulról végigjárva a számlébrát, az anyagellátási igazgatóságtól ment nyugdíjba osztályvezető-helyettesként. Bóbis Ildikó pedig a magasépítési főnökségen kezdett, majd a vasúti főosztály házkészítési főnökségére került, az Andrássy útra. A helyszínt már jól ismerte, korábban sokat járt be ide édesapjához. Végül a Keleti pályaudvar kilences vágánya melletti számviteli részlegre ment nyugdíjba. – Utóbbi nem volt egyszerű hely, fizetésnapon hozzánk jártak be reklamálni a dolgozók, pedig mi nem tehettünk semmiről... – emlékezik.



Gyula pályafutása végeztével a sakk, az éneklés, a nyelvtanulás és az irodalom felé fordult, Ildikó pedig vívóedző lett – hol másutt, mint a BVSC-nél. A trénerkedést később többek közt csípőproblémák miatt abbahagyta, ma pedig már nyugdíjasként – ám igen aktív nyugdíjasként – éli életét. Férjét sajnos nemrégiben elveszítette, így a riói olimpiát már egyedül nézte nagytevén az egykori közös Duna-parti nyaralóban, miközben hasizomgyakorlatokat végzett a kedvenc szőnyegén. Nagyon szurkolt a vívók mellett az úszóknak és a vízipólósoknak is, de az atlétikát is imádja. Emellett úszni jár a Balatonra; vonattal utazik, mert a monoton autózévezetéshez alacsony a vérnyomása, és próbál egészségesen étkezni. Szeret fotózni, másik két gyermeke mellett a Párizsban élő lányával és annak csodálatos kiskutyájával találkozni.

– Érdekes, apukám mindig óvott minket a háziállatoktól, ma pedig a családban mindenki kutyát tart – mondja nevetve, majd a legkedvesebb hobbjáról mesél. – A sok év zongorázás megtanított a komolyzene szeretetére, a mai napig rendszeres koncertlátogató vagyok. Annak idején a két-háromnapos, reggeltől estig tartó versenyek között is ez tudott igazán kikapcsolni. Bérletet nem vettem, mert nem tudtam volna kihasználni, de a helyszíneken ismertek már, mint a rossz pénzt, és egy kis zsebpénzért mindig beengedtek, ha beestem az utolsó pillanatban... Hát, igen. Egy ilyen fantasztikus (sport)embernek ugyan ki akart volna nemet mondani?

Szász Adrián

Kép: Szász Adrián, archív

Először szólalt meg olimpián a MÁV Szimfonikusok-féle Himnusz

Rio de Janeiróban a nyári olimpia első napján – augusztus 6-án, a párbajtőröző Szász Emese győzelmét követően – csendült fel először ötkarikás játékokon a Himnusz „új” változata. A most megismert verziót a Magyar Olimpiai Bizottság (MOB) megkeresésére a MÁV Szimfonikus Zenekar készítette el.

Lapunk három évvel ezelőtt már beszámolt arról, hogy a Nemzetközi Olimpiai Bizottság (NOB) kérésére a MOB még 2013 nyarán elkészítette a Himnusznak

azt a 90 másodperces – az Erkel Ferenc Társaság által hitelesített – zenekari változatát, melyet az ötkarikás játékokon játszanak majd le. A zeneművet a MÁV Szimfonikusok előadásában hallhatjuk.

A nemzetközi standard elvárásainak megfelelően az énekszólam nélküli zenekari előadás másfél percben, a közösségi éneklésre is alkalmas B-dúr hangnemben szól meg. A felvétel különlegessége a zeneszerző által a kotta egy külön sorában jelzett, ám a korábbi

hangzóanyagokból hiányzó „Harangs(z)ó”, amely egyértelmű utalás az idén éppen 560 esztendeje történt fényes nándorfehérvári diadalra. Utóbbi esemény emlékére III. Callixtus pápa Európa-szerte elrendelte a déli harangsózt.

Június 6-án mindjárt két magyar aranyéremnek örülhettünk, hiszen Hosszú Katinka világrekordot jelentő idővel győzött 400 méteres vegyes úszásban, így az ő tiszteletére is még aznap felhangozhott Erkel Ferenc műve.

Pozitív hozzáállás kérdése minden

Interjú Bori József vezető nemzetközi jegyvizsgálóval

A Vasút Szolgálatáért ezüst fokozatú kitüntetésben részesült, de nem volt ott a vasutasnapi díjátadón. Merre járt? Kanadában, családlátogatáson. Még januárban lefoglaltuk a repülőjegyet, szívfájdalom volt, hogy nem tudtam részt venni a Vasutasnapon.

És azt nem bánja, hogy ezt a díjat most kapta meg és nem egy év múlva? Hiszen jövőre lesz éppen harminc éve, hogy a vasúttársaságnál szolgálatba állt.

Ez meg se fordult a fejemben.

Ahhoz mit szól, hogy a közel három-ezer jegyvizsgáló közül ön kapta a legmagasabb kitüntetést?

Kétségtelenül nagy megtiszteltetés.

A jegyvizsgálók között akár sztár is lehetne.

Nem szeretem a reflektorfényt. Jobban szeretek a háttérben meghúzódni, végezni a munkámat.

Pedig a szakszervezet akár önt is futtathatná a médiában egy olyan jegyvizsgáló helyett, aki a munkavégzés megtagadásáról híresült el.

Mindkét elbocsátott dolgozót sajnálom, mert tényleg áldozatok voltak. Szerintem felelőtlenség más kenyerével játszani.

A jegyvizsgálók miként értékelik a szakszervezet akcióját?

Mindenkit nagyon elbizonytalanítottak a történetek. Egyrészt azért, mert a jegyvizsgálók eddig a munkáltató bizonyos kérésre ritkán ugyan, de legalább mertek nemet mondani. Most viszont ezt százszor meg fogják gondolni. Másrészt azért, mert kiderült: vitatott esetben a kollektív szerződés sem véd meg minket. Faramuci helyzet. Szerintünk a kollégának is igaza volt, de az is nyilvánvaló, hogy a munkáltatónak is vannak szempontjai és elvárásai, s ezeket is figyelembe kell venni.

Három évtizedes pályafutása alatt hány-szor teljesített egyedül szolgálatot olyan vonaton, ahol elvileg másodmagával kellett volna?

Az utóbbi pár évben gyakran előfordult,



hogy négy vagy annál kevesebb kocsiból áló szerelvényben egyedül voltam.

Egyszer sem fordult meg a fejében, hogy azt mondja az irányítónak: nem dolgozik egyedül a vonaton?

Nem, holott voltak bosszantó körülmények, de sikerült mindig rugalmasan megoldani a problémákat. Sok múlik a kollégák hozzáállásán, akik sajnos nincsenek igazán elismerve a vasúton belül.

Mit ért ez alatt? Alacsony fizetést? Rossz munkakörülményeket?

Nincs meg az a megbecsülés, ami megilletné a jegyvizsgáló társadalmat. Nem kifejezetten a pénzre gondolok. Leginkább az a fájó, hogy mint számokat, statisztikai adatokat kezelnek minket, hiányzik az emberi tényező. Talán most mintha kezdődne valami pozitív változás.

Vajon a tanárok, az orvosok úgy érzik, hogy őket megbecsüli a társadalom?

Persze, más szakmák elismertsége sincs az egekben. A cégen belül talán egy-két

szakma képviselői érezhetik úgy, hogy ők el vannak ismerve. Holott mi vagyunk azok, akik a leggyakrabban találkozunk utasokkal, és a leghosszabb időt töltjük velük. Nekünk minden helyzetben mosolyognunk kell, miközben egyre több a konfliktus. Mi igyekszünk mindenhez jó képet vágni, a nézeteltéréseket elsímítani. Egyetlen percre sem feledhetjük, hogy az utasnak akkor is vissza kell térnie a vasúthoz, ha egy órát késik a vonat.

Hogyan tudna a munkáltató a jegyvizsgálók elismertségén javítani?

A párbeszéd sokat segítene.

De hisz' ez a szakszervezeteknek lenne feladata, vagy nem? Nekik kellene szakmai megbeszélést kezdeményezni, hogy a biztonsági kérdéseket illetően például az érdekképviselők által jóváhagyott Kollektív Szerződés, vagy inkább a Nemzeti Közlekedési Hatóság által elfogadott forgalmi utasítás az irányadó-e.

A szenvedélyes horgász

Bori József 1972-ben született Kiszárdán, vasutas családban. Tizenöt évesen, ifjúmunkásként került a vasúthoz.

Raktárnoknak készült, de mint mondja: jobbnak látta, ha utazhat. A 15 éves fia Debrecenben tanul, felesége a záhonyi Kandó Kálmán Közlekedési Szakközépiskolában tanít. Bori József szabadidejében sem unatkozik: keresetkiegészítés gyanánt négy hektáron almát termeszt, viszont amikor csak teheti, szívesen hódol a szenvedélyének, a horgászatnak. Kitüntetését természetesen nemcsak a családdal ünnepelte meg, hanem Nyékládházán a horgász vasutas haverokkal is koccintott rá egyet.

A szakszervezetek kérdése kényes téma, mert meg vannak osztva. Ettől persze kezdeményezhetnének párbeszédet a munkáltatóval, csak előbb még egymással kellene megegyezni egy közös cél érdekében.

Ön két szakszervezetnek is a tagja. De ha a jegyvizsgálók ennyire elégedetlenek velük, akkor miért nem alakítanak saját érdekképviselőt maguknak?

Volt már rá próbálkozás. Mivel nem jó vezetőket választottunk, ezért mindig ugyanaz lett a vége. Fogd a pénzt és fuss! – ezt játszották velünk. Önálló érdekképviselő létrehozása folyamatosan napi-

renden van, a kollégák egymás közötti beszélgetéseinek is gyakran ez a témája. Egyelőre viszont nincs olyan személy, aki a kezdeményezés élére állna.

A munkáltató kifejezetten azért indította el a jegyvizsgálói körben a bérreformot, hogy jobb kereseti lehetőséget és nagyobb megbecsülést biztosítson a számukra – elvégre ők a vasúttársaság utazó nagykövetei. Mi a véleménye a bérreformról?

Évek óta arra vártunk, hogy végre megmozduljon valami. Hosszú idő után ez az első alkalom, hogy a jegyvizsgálók bérért is elkezdtek rendezni. Záhonyban viszont épp emiatt áll a bál. Rendkívül összetartó társaság volt ott, szinte az egész országban irigykedtek ránk. Három hét alatt azonban felrobbant a csapat. Olyannyira, hogy húsz éves munkahelyi barátságok szakadtak meg: az egykori jó barátok már nem is állnak szóba egymással csak azért, mert valamelyikük aláírta a munkáltató által kezdeményezett új bértábla szerinti foglalkoztatást. Többen tartanak attól, hogy a bérreformmal valamilyen ki nem mondott hátsó szándéka van a munkáltatónak, és a végén mindenki rosszabbul fog járni.

Ön elfogadta a munkáltató ajánlatát? Úgy döntöttem, hogy szeptembertől kipróbálom. Aztán ha nem tetszik, akkor maradok a régi beosztásnál. Én szívesen

dolgozom akár 16 órát is egyhuzamban, mert az több szabadidőt jelent a számomra, és nekem ez a legfontosabb. Ugyanakkor meglehetősen farsztó ennyi órát lehúzni – főleg az ütemes menetrendben.

Az eddigi pályafutása során hány-szor érte atrocitás vagy bántalmazás az utasok részéről?

Szerencsés vagyok, mert igyekszem mindig jól reagálni és a helyükön kezelni a dolgokat. Veszélyes helyzetekbe inkább nem megyek bele, a testi épségemet nem kockáztatom. Ha törekeny nő lennék, nyilván más lenne a tapasztalatom. Ha az utas egyébként azt látja, hogy a jegyvizsgáló segítőkész, akkor ő is pozitívan fog hozzáállni a dolgokhoz. Bár megjegyzem: sokkal nehezebb az utasokat kezelni most, mint pár éve. Ma már nincs olyan tekintélye az egyenruhának, mint amilyen korábban volt.

S ha most kezdené újra a pályáját?

Biztosan sok mindent másképp csinálnék.

Jegyvizsgálónak menne egyáltalán?

Nem kizárt, nincs ezzel a szakmával semmi bajom. Inkább az aggaszt, hogy mi lesz a nyugdíjkorhatárig. Vajon húsz év múlva is szükség lesz-e a munkámra, s ha igen, fogom-e bírni egészséggel?

Gyüre József

Ötven éve üzemel Miskolcon a Domino

Ötven éve, hogy átadták Miskolcon a Domino 55 típusú biztosítóberendezést. A fél évszázados évforduló alkalmából emléktáblát helyezett el a Miskolc-Tiszai pályaudvaron, a Domino épület bejárata mellett a MÁV Zrt. Miskolci Pályavasúti Területi Igazgatósága és a Vasutasok Szakszervezetének (VSZ) területi képviselője. A 2016. július 15-én tartott ünnepségen Kirilly Kálmán, a MÁV Zrt. biztosítóberendezési osztályvezetője és a VSZ részéről Bodnár József TEB szakmai képviselője méltatta a vasutas elődök teljesítményét, az emléktáblát pedig Kiss Gábor, a MÁV Zrt. műszaki hálózati koordinációs vezetője, valamint Magyar Zoltán, a MÁV Zrt. TEB-főosztályvezetője avatta fel. A megemlékezést egy szakmai fotókiállítás megnyitójára, majd retróparti követte. A miskolci Domino 55-ös biztosítóberendezés tervezéséhez 1963 októberében

kezdték hozzá a szakemberek. A több mint 230 millió forintos beruházás mai mércével is jelentősnek nevezhető. Ezen belül a Domino 42 millió forintba került, a rendszerbe 114 fényjelzőt, 182 darab motorikusan állított váltót és egy közúti sorompó vezérlésének lehetőségét építették be. A vágányok és a váltók foglaltságát 232 szigetelt sínmező ellenőrzi. A berendezés ünnepélyes átadására 1966. augusztus 25-én került sor. A bemutatóval egybekötött sajtótájékoztatót dr. Pásztor Pál, a MÁV miskolci igazgatóságának akkori vezetője tartotta.

Az évforduló kapcsán nem szabad megfeledkezni a tervezők és az építők szakmai tudásáról. Elődeink felkészültségét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy fél évszázada biztonságosan működik a berendezés, amelynek kezeléséhez mindössze 3 szakemberre van szükség, ugyanakkor

35 vasutas munkáját képes ellátni. Ritka a mai világban, hogy egy elektronikus berendezés 50 éve üzemképesen működik – ez csakis a szakmájukat szerető, a vasúthoz lojális munkavállalóknak köszönhető.

Bodnár József/MÁV KIG



125 éves az Ipolyság–Balassagyarmat vasútvonal

Ipolyság - szlovákul: Šahy, németül: Eipelschlag -, Szlovákiában, a Nyitrai kerület Lévai járásában található. A mintegy nyolcezer lakosú település egykor Hont vármegye és az Ipolysági járás székhelye volt. Területén már a történelem előtti időkben is éltek emberek. A régészek kőkorszaki és egy 9. századi település maradványait tárták itt fel. A magyarság megtelepedése az Árpád fejedelem és vezér vezette győzedelmes Pozsonyi csatával vette kezdetét a 10. században.

Ipolyságot 1237-ben említik először egy oklevélben, amely szerint IV. Béla király egy malmot és birtokainak egy részét az esztergomi káptalannak adja. 1446-ban Lévai Cseh László cseh zsoldosaival elfoglalta és kirabolta a kolostort. 1451-ben Giskra serege szállta meg, majd erődítményét megerősítette. Hunyadi János foglalta vissza tőle, majd 1552-ben ea törököké lett. 1595-ben szabadult fel. 1704 végén itt fogadta II. Rákóczi Ferenc a fejedelemmé választásának hírére hozó erdélyi küldöttséget.

A város virágzása a 18. század végén kezdődött, 1806-ban a rendek határozata alapján a megyeszékhelyet Kemencéről Ipolyságra helyezték át. 1849. január 11-én a település mellett folyt az 1848–49-es szabadságharc egyik ütközete Guyon Richárd és Anton Csorich csapatai között.

A Vasút 1886-ban érte el a települést, hi-

szen 1884-ben az OMAV (Osztrák Magyar Államvasútpálya Társaság) engedélyt szerzett és megépítette a Párkány-Csata vasútvonalat. Onnan 1886-ban Ipolyságig épült a vonal, amit 1891-ben tovább építettek Balassagyarmatig. Az Ipolyság-Balassagyarmat vonal ünnepélyes megnyitását 1891. augusztus 15-én tartották. Az állomásokat és a megállóhelyeket is ekkor adták át Hont, Drégelypalánk, Ipolyvece, Dejtár és Ipolyszög települések mellett. Balassagyarmaton pedig víztornyot építettek az állomáson, hogy a gőzmozdonyok vízkészletét pótolni tudják. Ez volt az első vasútvonal, ami bekapcsolta Nógrád vármegye egykori székhelyét Balassagyarmatot az ország vérkeringésébe.

Az I. világháború után 1919-ben a Felvidéket megszálló Cseh légionáriusok a demarkációs vonalnak kijelölt Ipoly folyót január 15. hajnalán átlépték és elfoglalták Balassagyarmatot, valamint több bal parti települést is. Az újonnan szerveződött Csehszlovák állam nyíltan magáénak követelte az egész Ipoly-völgyében húzódó vasútvonalat Ipolyság és Losonc között. A magyar polgárok és katonák 1919. január 29-én egy napig tartó harcot követően kiűzték Balassagyarmatról a megszállókat, a következő napokban a katonaság a többi településről is kiverte a cseheket, így Hont és Ipolytarnóc közötti vasútszakasz ismét magyar kézen volt. Ám a békeszerződésben meghúzott határ a vasútvonalat Ipolyság és Hont között szelte át. A békeszerződés értelmé-

ben a csehszlovák szerelvények Ipolyság és Losonc (Lucenec) között Balassagyarmaton keresztül a MÁV vonalán, ún. passage-forgalomban közlekedtek, ráadásul úgy, hogy magyar utasok is igénybe vehették ezeket. A Csehszlovák vasút a szerelvények közlekedését spontán módon végezte, ezért 1924-ben a MÁV tárgyalást kezdeményezett, melynek a vége az lett, hogy a szerelvények menetrendszerűen közlekedtek a vonalon. Az átmenő forgalom azonban a MÁV vonal pályaalapotának romlása miatt 1927-ben leállt.

A II. világháború után, 1945-ben a harci cselekményeket követően nem indították újra a forgalmat Drégelypalánk és Ipolyság között. A pályát az évek során lassan benőtte a gaz.

1963-ban közlekedési minisztérium rendelete alapján felszedték a síneket az észak-déli és kelet-nyugati vasúti tengelyek csomópontját képező, 6,3 kilométer hosszú Drégelypalánk-Ipolyság vasútszakaszon. A megmaradt Drégelypalánk-Balassagyarmat szakasz 1945-óta a Vác-Balassagyarmat vonal részét képezi. A térségben élők továbbra is fontosnak tartanak a hiányzó szakasz visszaépítését.

Forrás: *Vasutak az Ipoly vidékén (Ipoly füzetek 3.) Fodor I. és Kelemen Z.*



A Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetségében működő Vasútmotívumgyűjtő Önálló Szakcsoport és a MABÉOSZ 10002.sz.Vasútmotívum Bélyeggyűjtő Szakkörének tagjai finanszírozták. Az emlékbélyegzőt az ünnepi héten a balassagyarmati 2. számú postánál a küldemények bérmentesítésekor alkalmazzák. Tervezte: Almási Zoltán.



VOKE programajánló



Vasutasok Széchenyi István Művelődési Háza – Budapest

Szeptember 14-én 14 órakor kezdődik a Kártyaklub rendezvénye. Szeptember 21-én 16 órakor a Széchenyi-évforduló kapcsán emléktábla-avatás lesz. Szeptember 30-án 16 órakor Vaday Béla fafaragó kiállítása nyílik meg.

Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár – Békéscsaba

Szeptember 9-én kerül sor a Nostalgia Vasutas Nyugdíjas Klub Szüreti Báljára. Szeptember 29 – október 2. között látható a XII. Vasútmodell Kiállítás és Nagyvasúti Mozdonyparádé. Október 28-30. között Retro Számítógép és Kvarcjáték Kiállítás várja az érdeklődőket. Három nap szól majd a nosztalgiáról: kipróbálható videojátékok, kvarcjátékok és számítógépek segítségével.

VOKE Egyetértés Művelődési Központja – Debrecen

Szeptember 6-án 16 órakor nyílik meg Kádár Nagy Lajos Holló László-díjas festőművész kiállítása. Megnyitja: Erdei Sándor költő-újságíró. Közreműködik: Bartók Boglárka népdalénekes. A tárlat október 2-ig látható. Október 8-án 9 órától 17 óráig tart majd a III. VOKE Musical és Színijátékos Fesztivál.

VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház – Nagykanizsa

Szeptember 25-én 10 órakor kezdődik a nyugdíjasok Ki-Mit-Tud vetélkedője ének, kórus, néptánc és modern tánc kategóriákban.

VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár – Nyíregyháza

Szeptember 14-én 14 órakor „A múlt nyomában” címmel intézmé-

nyünk száz évre emlékezünk. A vasutasság múltját idézzük fel fotókkal élménybeszámolókkal, vetítésekkel. Szeptember 30-án, a Magyar Népmese Napján a kreatív alkotóműhely zenés foglalkozására várjuk az érdeklődőket.

VOKE Vasutas Művelődési Ház – Pécs

80 éves a VOKE Vasutas Művelődési Ház – rendezvénysorozat. Augusztus 31 – szeptember 3. Testvérvárosok Fúvószenesi Találkozója. Szeptember 20-án Kintliné Lizák Mária kiállítása a Vasutas Galériában. Szeptember 23-25. között Fúvószenekarok XIII. Nemzetközi Fesztiválja.

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház – Székesfehérvár

Szeptember 3 – szeptember 4. között Díszmadár kiállítás várja az érdeklődőket. Szeptember 16 – szeptember 18. között a Városi Bélyegkör kiállítása látható. Szeptember 30-ig lehet nevezni az ALBA REGIA Fotópályázatra. További információ, jelentkezési lap és pályázati kiírás kérhető: VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház 8000 Székesfehérvár, Kaszap István u. 6., Tel: 22-315-512, E-mail: mavmuva@digikabel.hu

VOKE Csomóponti Művelődési Központ – Szolnok

Szeptember 2-án, 10 órakor Szolnok Napja alkalmából koszorúzási ünnepség lesz a vasútállomás Czizler épületénél. Szeptember 13-án 14 órakor konferencia keretében emlékezünk meg a Szovjetunióba elhurcolt politikai foglyok drámájáról. Szeptember 27-én 13 órakor kezdődik a Cukorbeteg klubjának rendezvénye.

MAGYAR VASÚTTÖRTÉNETI PARK EURÓPA LEGNAGYOBB, SZABADTÉRI VASÚTI MÚZEUMA



GŐZMOZDONY PARÁDÉ ÉS ÉTKEZŐKOSCI TALÁLKOZÓ 2016. Szeptember 10. (SZOMBAT)

100 TONNÁS VASPARIPÁK SZÁGULDÁSA!

- PARÁDÉS MOZDONYBEMUTATÓ
- UTAZÁSI LEHETŐSÉG IGAZI FELFŰTÖTT GŐZMOZDONYON
- ÉTKEZŐKOSCIK GASZTRONÓMIAI RANDEVÚJA ÉS VERSENYE

KÓSTOLJA MEG A VERSENYZŐ ÉTKEZŐKOSCIK KÍNÁLATÁT, MELYRE ELŐRE ASZTALT IS FOGLALHAT!

H-1142 BP, TATAI ÚT 95. | WWW.VASUTTORTENETIPARK.HU | FACEBOOK.COM/VASUTTORTENETIPARK.HU

Médiatámogatók





Személyvonat a Gyulafrátót melletti vasúti viadukton. A 11-es számú Veszprém–Győr vasútvonalról készített riportunk a 12-14. oldalon olvasható.