

# VASUTAS MAGAZIN

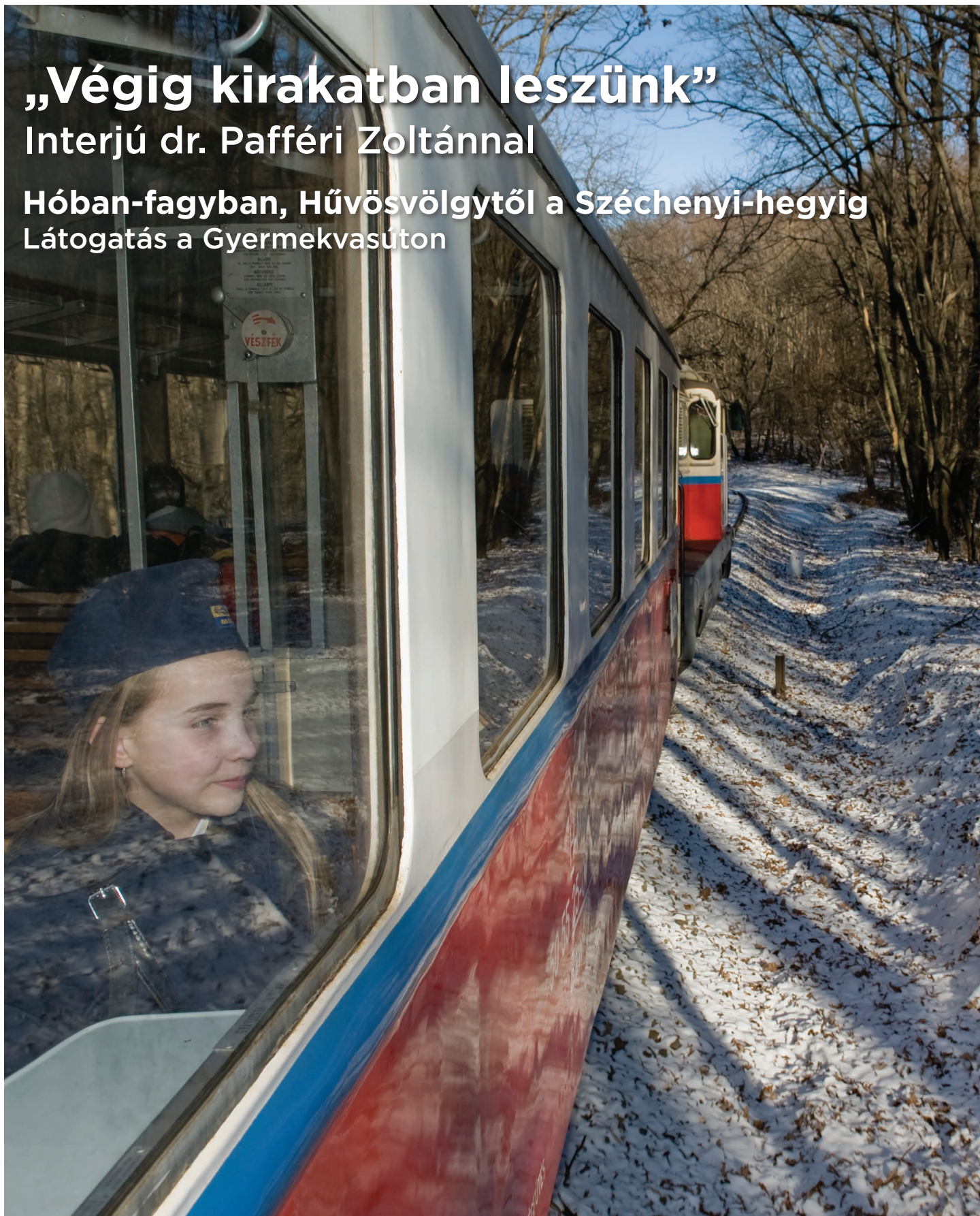
A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

67. ÉVFOLYAM  
2017. január

## „Végig kirakatban leszünk”

Interjú dr. Pafféri Zoltánnal

Hóban-fagyban, Hűvösvölgytől a Széchenyi-hegyig  
Látogatás a Gyermekvasúton



# Új remény



Az idei első munkahéten a Széchenyi-hegyi Gyermekvasútra látogathattam el Somogyi Marcell kollégámmal együtt, hogy riportot készítsünk Magyarország legismertebb, egy ideje már Guinness-rekorder kisvasútjáról.

Marci figyelt, kérdezett és jegyzetelt – a riportot a 12. oldalon olvashatják –, én képeket készítettem. Ropogó hó, szikrázó napsütés és metsző hideg várt bennünket a budai hegyekben, és én is nagyon, szinte gyermeki kíváncsisággal vártam a találkozást, hiszen korábban egyszer sem jártam a Gyermekvasúton. Olyan volt, mint egy klassz – bár kis létszámú – osztálykiándulás. Igazán jól kezdődött az év.

Jó volt látni a csodálatos téli tájban futó szerelvényeket, a havon megcsillanó napfényt, az utasok mosolygós arcát, de leginkább azt volt jó látni, ahogy az ott dolgozó gyermekek feladataikat végezték. Igazi lelkesedéssel, egyszerűen, gondtalanul, nyomasztó terhek felhői nélkül. Őszinte életöröm sugárzott róluk, az, hogy szeretik és komolyan veszik ezt a hivatást, és a rájuk bízott munka felelőssége nem összenyomja, hanem felemeli őket.

Az új évet rendszerint új reményekkel, új célokkal, új elhatározásokkal kezdjük. Elkezdhetünk például lépcsőzni, ahogy erről a 9. oldalon olvashatnak, kiadhatjuk ismét nyomtatott formában a Vasutas Magazint, ahogy mi tesszük itt, a Kommunikációs Igazgatóságon. De a legjobb, amit tehetünk mind magunkért, mind a vasúttársaságért, ha lélekben mi is gyermekké, gyermekvasutasokká válunk, legalább egy kicsit. Ha van valami, amitől csak jót remélhetünk, ez biztosan az.

Soós Botond



4



12



22



28

## Tartalomjegyzék

### 4 INTERJÚ

Dr. Pafféri Zoltán: „Végig kirakatban leszünk”

### 7 HÍRVONAL

### 10 SZERVEZETFEJLESZTÉS

Szervezeti változások a MÁV Zrt.-nél

### 12 RIPORT

Hóban-fagyban, Hűvösvölgytől a Széchenyi-hegyig

### 16 NAPTÁR

### 18 ESZIG

Vasúti bérlet személyesen önnek!

### 20 170 ÉVE EGYÜTT

510 ajándék gyűlt össze a nagycsaládos kollégák gyerekeinek

### 22 VILÁGUTAZÓ

Lipcse – Európa egyik legszebb vasútállomása

### 25 HÍRVILÁG

### 28 KULTÚRA

170 éves a vasút – ünneplés színházi produkciókkal

### 30 VOKE-PROGRAMAJÁNLÓ

### 31 POSTAKOCSI

#### Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos 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: Soós Botond  
Fotók: Gaál Péter, Morvai Katalin, Soós Botond  
Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Gyüre József, Somogyi Marcell, Soós Botond

# „Végig kirakatban leszünk”

Interjú dr. Pafféri Zoltánnal

**Rendkívül szép és izgalmas feladat, műszaki szempontból pedig igazi kihívás lesz 166 kilométer hosszú vasúti pályát komplexen átépíteni a Budapest–Belgrád projekt keretében. Az elmúlt évtizedekben nem volt ilyen nagy léptékű vasútfejlesztés hazánkban – állítja dr. Pafféri Zoltán. A MÁV Zrt. kiemelt projektjeinek jelenlegi vezetőjét a Budapest–Belgrád vasútvonal fontosságáról és új munkahelyéről, a Kínai–Magyar Vasúti Nonprofit Zrt.-ről kérdeztük.**

**Van már kínai névjegykártyája?**  
Nincs, de már láttam, hogy fog kinézni.

**És jár már kínai nyelvtanfolyamra a Konfuciusz Intézetbe?**

Még nem, viszont ezt már el tudom mondani: 中匈铁路非盈利封闭股份有限公司 – zhongxiong tielu feiyingli fengbi gufen youxian gongsi.

**Azaz?**

Azaz Kínai–Magyar Nonprofit Zrt. Ez a vegyesvállalatunk hivatalos kínai neve. Rengeteg tárgyaláson vagyunk túl, ennek is köszönhető, hogy ma már a beszélgetések során sokszor kihallunk és értünk szavakat, felismerjük az arcokat. Azért az elején ez korántsem volt könnyű.

A MÁV-nak 15, a két kínai vasúttársaságnak 85 százalékos tulajdoni hányada van a vegyesvállalatban, amit így mi kisebbségi tulajdonú leányvállalatként kezelünk.

**A Kínai–Magyar Nonprofit Zrt.-nek lesz egy másik, egy kínai vezérigazgatója is. Vele milyen a kapcsolat? Hogy értenek szót?**

Természetesen angolul, nem hivatalos alkalmakkor németül. Szerencsére Kong Qi (孔琦) úrral is sikerült jó munkakapcsolatot kialakítani, s remélem, hogy ez a közös döntéshozatal is megkönnyíti majd. Lassan három éve ismerem, s mondhatom: igazi vasutas. Több mint harmincöt éve dolgozik a kínai vasútnál, karrierjét a „terepen” kezdte, forgalmi területen. Tanult és dolgozott külföldön is, a kilencvenes évek végén, a kétezres évek elején Franciaországba, majd Németországba küldték. Részes volt az első, Peking és Tiencsin között közlekedő gyorsvasút megépítésének is, amit egyébként annak idején egy francia vállalat bevonásával valósítottak meg a kínaiak.

**Milyen a munkamegosztás önök között?**

A kínai partner elsősorban a Budapest–Belgrád projekt műszaki menedzsment-

jéért felel, nekünk pedig az a feladatunk, hogy biztosítsuk a vegyesvállalat működéséhez szükséges pénzügyi és jogi-beosztásokat, feltételeket, gondoskodjunk a projekt EU-s és magyar szabályoknak való megfeleléséről. A kitűzött célok gyors eléréséhez ugyanis megfelelő támogatottságra van szükség a szabályozási és az engedélyezési folyamatokat illetően.

**Tegyük fel, hogy minden a terveknek megfelelően alakul, s 2021-ben vagy legkésőbb 2022-ben Belgrádból kigördül az első szerelvény, amely már 160 km/h-s sebességgel robog Budapest felé. Szijjártó Péter külügyminiszter szavaival élve: „Közép-Kélet-Európa legnagyobb infrastrukturális beruházásából” hová lehet továbblépni?**

Azért ennyire ne szaladjunk előre az időben, van addig elég teendő, még ha kínai barátaink azt mondogatják is, hogy nekik bizony már megvan a következő céljuk. Határozott elképzelésük van arról, miként lehetne kiépíteni Kínán kívül a gyorsvasúti struktúrát, ezért biztosak lehetünk benne, hogy nem fognak Budapestnél megállni. Néha viccesen meg is szoktam jegyezni a vezérigazgató társamnak: ha nem hozzuk időre a várt

eredményeket, akkor kénytelenek leszünk egy olyan új országot keresni magunknak, ahol a kínaiaknak nincs semmilyen befolyásuk.

**„A kontinens teljes vasúthálózata bedugulna, ha az Európába hajón érkező árukak akár az egy százalékát átterelnénk a vasútra.”**

**Ezek szerint nemcsak állandó politikai keresztűzben, hanem folyamatosan nagy nyomás alatt kell teljesíteniük? Mit szólnak azokhoz a felvetésekhez, amelyek rendre megkérdőjelezik a Budapest–Belgrád projekt értelmét és sikerét, mondván: a beruházás csak 2400 év múlva fog megtérülni, s kamatokkal együtt 700 milliárd forintnál is többet fog kerülni az országnak?**

Azt, hogy a projekt mindvégig „kirakatban” lesz, úgy kell kezelnünk, mint egy tőlünk független külső adottságot. Fontos azonban tisztán látni és egyértelműen meghatározni, hogy kinek hol húzódik a felelőssége. A politikai jellegű kérdésekről a politikusokat kell megkérdezni. Nekünk, vasúti szakembereknek viszont az a feladatunk, hogy a vállalatra kiszabott munkát a magyar és az európai jogszabályoknak, szabványoknak megfelelően, a műszaki ésszerűség és a szakmaiság követelményének betartásával elvégezzük. Nyugodtan kijelenthetjük, hogy hazánkban az elmúlt évtizedekben nem volt ilyen nagy léptékű vasútfejlesztési projekt. Rendkívül szép és izgalmas feladat, műszaki szempontból a mérnök kollégák számára pedig igazi kihívás lesz a 166 kilométer hosszú



vasúti pályát komplexen átépíteni. Az a cél, hogy a felújított vonal végül az ország javát szolgálja, a 150. számú vasútvonalon szolgálatot teljesítő kollégáink pedig a legmodernebb technológiák alkalmazásával, megújult munkakörnyezetben bonyolítsák a megnövekedett vasúti forgalmat. Érdekeség a vasútvonal történetében, hogy már 1914-ben elkészült csaknem a teljes vonalon a második vágány alépítménye, így most csak minimális kisajátítással kell számolnunk, a mai kor követelményei szerint épülő, nagy sebességű ívekben. A második vágány építése pedig annak idején két szakaszon be is fejeződött, de aztán közbejött a háború: Magyarországnak a trianoni békeszerződés alapján vissza kellett bontania a már elkészült részeket.

**S miért kellett ennyi időt várni az újabb nekilövdülésre? Az előző rendszerben, a KGST idején sem állt érdekében senkinek, hogy leporolják a terveket?**

Ez mindig is napirenden volt, de új helyzet állt elő azzal, hogy a világ ötödik legnagyobb hajózási vállalata, a kínai COSCO előbb koncessziós jogot, majd többségi részesedést szerzett a görög piruszi kikötők termináljait üzemeltető cégben. Egyre nagyobb ugyanis az Ázsiából Európába érkező, mély merülésű hajók forgalma, a kínaiak deklarált célja a hajóról vasútra történő átrakás volumenének jelentős növelése.

**Hogy egy kicsit más irányba is menjünk: ha megvalósul a Budapest–Belgrád projekt, az egyúttal a záhonyi különleges övezet sorsát is megpecsételheti?**

A kettő külön dolog. Ha ugyanis az Európába hajón érkező árukak – mondjuk – akár az egy százalékát most áttelelnénk a vasútra, akkor a kontinens teljes vasúthálózata bedugulna. Tehát az áruszállítás szempontjából érdemes más, alternatív kereskedelmi útvonalakat is kialakítani. Erről szól a kínaiak *Egy övezet, egy út* nevet viselő stratégiája, amelynek az a lényege, hogy a régi Selyemúthoz hasonló szárazföldi és vízi kereskedelmi útvonalak jöjjenek létre Európa és Ázsia között. Vasúttársaságunk épp ezért nagy erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy az orosz embargó és az orosz–ukrán konfliktus közepette is megőrizze Záhony különleges szerepét és logisztikai jelentőségét. A MÁV jelentős munkáltató a térségben annak ellenére, hogy ott ma már csak 2-3 ezer embernek biztosít megélhetést a vasút, míg a rendszer-

## Nemcsak a korát, a kihívásokat is vállalja

*Bár előzetes információink nem volt róla, de épp a születésnapján beszélgettünk Pafféri Zoltánnal. A részben sváb családból származó fiatalember 1985-ben született Szolnokon. Az állomás közlemben felnőve látta, ahogy a kivonuló szovjet csapatok tankjait vonatra rakták – ez meghatározó gyerekkori élménye. (Később – már MÁV-osként – a korábban pusztuló, ma már repülőmúzeumként működő szolnoki indóház, valamint a járműjavító területén lévő víztorony megmentésében is közreműködhetett.)*

*Pafféri Zoltán az ELTE jogi karán szerzett diplomát, egy évet a németországi Jénában tanult. Nős, egy 20 hónapos fiúgyermek édesapja. Érdekl a gazdaságtörténet, de leginkább a XX. század gazdaság- és társadalomtörténete. Kikapcsolódásként dzsesszt hallgat, és legszívesebben robotgóján robogná át a várost, ha lenne rá szabadideje. 2010 júliusában közbeszerzési szakértőként került a vállalatcsoporthoz, majd – számos projekt és a 2012-ben megalakult Projektiroda vezetését követően – kiemelt fejlesztési vezető lett. 2015 óta Záhony-Port Zrt. felügyelőbizottságának elnöke. Nemrég a Budapest–Belgrád gyorsvasút fejlesztéséért felelős kínai–magyar vegyesvállalat társ-vezérigazgatójává választották. Meggyőződése, hogy az elsöre lehetetlennek tűnő feladatokat kemény munkával, csapatban meg lehet oldani. Ezért nemcsak a korát, de a kihívásokat is vállalja.*

váltás előtt a vasutas munkavállalók létszáma meghaladta a 8 ezret. Záhony a régi hírnevét valószínűleg már nem fogja visszakapni, de különleges gazdasági övezetként még kihasználhat egy szeletet az ömlesztett vagy akár a konténeres áruk szállításból. Az orosz Transzszibériai Szállítások Koordinációs Tanácsa például az egyre nagyobb mértéket öltő postai szállítások szabályozására készül, akár ez is egy kitörési pont lehet. Bizonyára ön is rendelt már terméket Kínából az Aliexpressen keresztül. Ezt a speciális kereskedelmi formát a kínai állam is támogatja, ezért a postai küldemények vasútiállításának növekedése Záhony szempontjából is fontos lehet. Egy másik kitörési pont szintén nem új keletű: ha már meg kell állnia az árunak a nyomtáv-váltás miatt, akkor a logisztikai láncban teremtsünk Záhonyban hozzáadott ér-

téket vámszabad terület kialakításával, feldolgozóüzemek létesítésének ösztönzésével. Ez és a szlovák útiránnyal szembeni versenyelőny megteremtése hozhat több árut a térségbe.

**Csakhogy Záhony szempontjából rosszul kezdődött az év: Kínából január 1-jén kísérleti jelleggel tehervonatot indítottak – Orosz-, Fehérorosz-, Lengyel- és Németországon át – Nagy-Britanniába.**

A lengyelek felé eddig is jelentős volt ez az áruforgalom. Nyilván ehhez az orosz-belarusz vámunió is hozzájárul, ami eggyel kevesebb vámolási pontot jelent. Az végig szárazföldi út, a Budapest–Belgrád projekt esetében viszont a hajóútról terelődik vasútra az áruforgalom, s ezen az útvonalon a szlovák, a cseh és a dél-német autógyárak, valamint az osztrák iparvállalatok is elérhetők. Ez lehet az egyik legfontosabb hozadék a projektnek azonkívül, hogy a személyforgalomban a magyar és a szerb főváros között a jelenlegi 8 órától akár 2,5-3 órára rövidülne a menetidő. De arról se feledkezzünk meg, hogy a nemzetközi tenderen kiválasztandó nemzetközi tervező, kivitelező és szállító vállalatok Magyarországon létesíthetnek hidfőállásokat.

**Mivel a kínaiak finanszírozzák a projektet, nyilván elsősorban rájuk gondol, nem?**

A kínaiak már megvetették a lábukat Európában. Rengeteg jól menő céget vásároltak fel Németországban, sőt a német vasúthálózat közel felére vonatkozó GSM-R hálózatfejlesztésre kiírt tendert is ők nyerték legutóbb. Nagyon fontos, hogy a Budapest–Belgrád projektet nem Kína kapja, hanem a Kínai–Magyar Vasúti Zrt.-nek EU-konform, versenysemleges, nyílt tenderezés keretében kell kiválasztania a legjobb ajánlatot tevő vállalkozókat... Az a cég első feladata, hogy még tavasszal kiírja a Budapest–Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának fejlesztésére, kivitelezésére a pályázatot a 2016. évi XXIV. törvényben a nemzetközi szerződéssel együtt kihirdetett beszerzési szabályzatnak megfelelően. A beszerzési szabályzat az unió irányelveinek megfelelően készült, és sok esetben még az uniós és a magyar közbeszerzésnél is szigorúbb. Viszont lehetővé teszi, hogy bárki beszálljon a versenybe. Így amerikai, új-zélandi, ausztrál vagy akár orosz jelentkezők is indulhatnak. A konkrét munka, a tervezés, az engedélyezés, majd a kivitelezés azonban csak akkor indulhat el, ha a magyar állam megkötöti a finanszírozási szerződést a nemzetközi megállapodás szerint. A kö-

zös vállalat működésének második szakasza ekkor kezdődhet: a projektmenedzsment tevékenység.

**Úgy fog menni minden, mint a karika-csapás?**

Egyre erőteljesebben haladunk az absztrakciótól a konkrét feladatok irányába. A projekt valójában most indul igazán. Az elmúlt pár hónap ugyanis a cég létrehozásával, a szervezeti struktúra kialakításával, a pénzügyi feltételek megteremtésével, a felelősségi körök meghatározásával telt, s mindezt rendkívül szűkös idő állt a rendelkezésünkre. Ugyanúgy, mint a józsefvárosi pályaudvaron felépült Sorok Háza esetében: eleinte ott sem bíztam senki abban, hogy záros határidőn belül sikerül teljesítenünk a feladatot, de a végére megmutattuk, hogy összefogással, csapatmunkával mindent meg tudunk csinálni. Két hónap alatt száznál is több tárgyalást folytattunk le a kollégákkal, s közben három közbeszerzési eljárást is levezényeltünk, a ránk kiszabott feladat teljesült, az épület és a környezete megújult. Mi elvégeztük a feladatunkat, az intézményt most már tartalommal kell feltölteni. De ez már nem a MÁV kompetenciája.

Dr. Haraszti Katalin – Gyüre József

## Teljessé vált a MÁV-START FLIRT-flottája



Csépe András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója

December közepén újabb mérföldkövhez érkezett a magyar vasúti személyszállítás fejlesztése: az utolsó FLIRT motorvonatot is átadta a gyártó, és forgalomba állt az a 6+15 jármű, amelyről a MÁV-START Zrt. még 2015 nyarán írt alá szerződést a Stadlerrel. Ezzel teljessé vált a vasúttársaság FLIRT-flottája, amelyben megta-

lálható a 2007 és 2010 között beszerzett 60 motorvonat, valamint a 2013 óta több ütemben megvásárolt 63 egység is.

Csépe András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója a 2016. december 19-i projektátadó rendezvényen úgy fogalmazott: „Nem elhanyagolható szempont, hogy a

teljes FLIRT-flotta éves energiamegtakarítása meghaladja a 4,1 milliárd forintot, a motorvonatok megjelenése, gyorsasága és kényelmi szolgáltatásai pedig mind hozzájárultak arculatunk modernizálásához, szolgáltatásaink színvonalának emeléséhez, és ahhoz, hogy az utasok szemében egyre vonzóbb alternatíva lett vonattal utazni.”

A pálya- és járműfelújítások, valamint a kedvező menetrendi struktúra mellett az új motorvonatoknak is köszönhető, hogy 2016-ban 3 millióval sikerült növelni az utasszámot. Budapest elővárosában a vonatok csaknem kétharmadát lehet FLIRT-ökből kiállítani, vagyis évente 34 millió utazást, az éves utazások negyedét tudja a MÁV-START korszerű motorvonatokkal kiszolgálni. Az új járművek érkezésének ráadásul nemcsak az agglomeráció utasai váltak nyerteseivé, hanem az ország más területein utazók is, hiszen a budapesti elővárosban felszabaduló, jobb minőségű kocsikat át lehetett csoportosítani oda, ahol korábban idősebb, használt járművek jártak.

## Befejeződött a székesfehérvári állomás felújítása



A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) Zrt. által megvalósított beruházás keretében 19 kilométer hosszan építették át a vágányokat, kilenc személypályaudvari vágányt korszerűsítettek, négy magas peron és három szigetperon, három peronlift, valamint perontetők épültek. Megújult a térvilágítás is, továbbá korszerű utastájékoztató és vagyonvédelmi térfigyelő rendszer

létesült az állomás egész területén. Megújult a felsővezetési hálózat is, és tengelyszámlálós vonatérzékelésű elektronikus állomási biztosítóberendezést építettek ki 89 központi állítású váltóval. Moha és Börgönd felé új, tengelyszámlálós, ellenmenetet és vonatutolérést kizáró berendezést telepítettek. A műemlék állomásépület részlegesen újult meg: új utasaluljá-

rót és két csarnokliftet alakítottak ki. A csarnokliftek az akadálymentes közlekedést biztosítják az aluljáró felé, illetve az egyik lift a galérián építendő kormányablakot is ki fogja szolgálni. Az állomási parkot felújították, és zajvédő fal épült a Mártírok útján.

„A székesfehérvári vasúti csomópontot legutóbb 60 évvel ezelőtt korszerűsítették, azóta előregedett a vágányhálózat és a biztosítóberendezések is. A fejlesztésnek köszönhetően az átmenő fővágányokon 100 km/h-ra emelkedett a megengedett sebesség” – mondta Pál László, a MÁV Zrt. általános vezérigazgató-helyettese a fejlesztés 2016. december 19-i átadásán.

NIF Zrt.



Fotó: NIF Zrt./Bjélik István





# Szervezeti változások a MÁV Zrt.-nél



Pál László



Kiss-Becze Eszter



Veszprémi László



Vidra Adnrás



Szalai Zsolt



Nagy Krisztián

**A jelenleg zajló közlekedésfejlesztési programokban kiemelt szerepet kaptak a vasúti beruházások, emiatt a MÁV-csoportot érintő beruházások, felújítások száma az elmúlt időszakban jelentősen növekedett, és várhatóan tovább fog nőni. A folyamatos beruházások és felújítások megfelelő előkészítése, összefogása, felügyelete, valamint átfutási idejük gyorsítása érdekében a MÁV Zrt. szervezetében szétválasztották a pályavasúti üzemeltetési és a beruházási, felújítási tevékenységet.**

A Stratégiai Vezérigazgató-helyettesi szervezet a MÁV Zrt. eredményességét és a vasúti közlekedés versenyképességét szolgáló fejlesztési, beruházási, felújítási és hálózati szintű karbantartási tevékenység teljes körű forrásallokációját, műszaki előkészítését, koordinációját, lebonyolítását és utókövetését végzi. A stratégiai vezérigazgató-helyettesi pozíciót **Pál László** tölti be. A szakember 1986 óta a MÁV munkavállalója; 2010 és 2012 között kisebb kitérőt tett a GYSEV Zrt.-hez, ahonnan visszatért a MÁV Zrt. kötelékébe, és 2012 óta általános vezérigazgató-he-

lyettesként tevékenykedett. Feladata a jövőben – a pályavasúti szolgáltatások hatékony és színvonalas biztosítása érdekében – a pályavasúti infrastruktúra fejlesztési, beruházási, felújítási és hálózati szintű karbantartási tevékenységéhez szükséges, költségtérítésből, célzott költségvetési forrásból, európai uniós vagy egyéb támogatásból finanszírozott projektek megvalósításának irányítása, lebonyolítása, koordinálása.

A Stratégiai és Fejlesztési Főigazgató-ság a felelős a fejlesztések, beruházások

összefogásáért, csoportszintű monitorozásáért, a hálózati szintű forrásallokációért, a kiemelt projektek kezeléséért, valamint a beruházások lebonyolításáért felelős. A stratégiai és fejlesztési főigazgatói pozíciót **Kiss-Becze Eszter** tölti be. 1994-ben Hatvanban, forgalmi területen kezdte pályafutását: forgalmi gyakornok, hangosbemondó, igazgatási ügyintéző és anyaggyártási előadó munkakört töltött be. 2001-től a budapesti területi igazgatóságon belső ellenőri, majd az Ellenőrzési Főosztályon szakértői feladatokat látott el. 2007-ben pályafutását a MÁV-START belső ellenőrzési szervezetében ellenőrzési koordinátorként folytatta. 2012-ben – mint az általános vezérigazgató-helyettes szakmai titkára – tért vissza a MÁV Zrt.-hez. 2014-től pályavasúti koordinációs vezető, majd pályavasúti működtetéstámogató pozíciót töltött be. A szakember közgazdász és jogi szakokleveles közgazdász diplomával, és több vasúti végzettséggel rendelkezik.

Az üzemeltetési (pályalétesítmény, ingatlan, forgalom) tevékenység, a pályavasúti szolgáltatások (korábbi pályavasúti értékesítési főosztály), valamint a pályavasúti területi igazgatóságok szakmai felügyeletét az elnök-vezérigazgató közvetlen irányítása alatt az üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi pozíciót **Veszprémi László** tölti be. A szakember 1986. június 30-án Szakály-Hőgyész állomás váltókezelőjeként kezdte pályafutását, majd 1993-tól állomásfőnök, 1997-től csomóponti gazdálkodási vezető, 2001-től már forgalmi csomóponti főnök lett. 2003-tól a pécsi

területi forgalmi osztály vezetője, majd 2005-től területi központvezetője. 2009-től Budapesten folytatta pályafutását, ahol vezetőként először forgalmi osztályvezetői, majd 2013. június 1-jétől pályavasúti területi igazgatói feladatokat látott el. Négy diplomával (vasútüzem-mérnök, mérnök-üzemgazdász, minőségügyi és munkavédelmi szakmérnök) és számos szakmai végzettséggel rendelkezik.

A távközlési, erősáramú és biztosítóberendezési szakterület, valamint az infokommunikáció az elnök-vezérigazgató közvetlen irányítása alatt működő Infokommunikációs és Technológiai Rendszerek Főigazgatóság irányításával működik tovább. Az infokommunikációs és technológiai rendszerek főigazgatói pozíciót **Vidra András** tölti be. Vidra András 2016. december 31-ig infokommunikációs igazgatóként tevékenykedett, amely tevékenysége mellett – 2016 nyara óta – ellátja a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. informatikai vezetői feladatait is. Az új főigazgatóság célja a MÁV-csoport üzleti és funkcionális folyamataihoz szükséges infokommunikációs és technológiai rendszerek zavarmentes és biztonságos működtetésének felügyelete, a rendszerek korszerűsítésének és az új rendszerek megvalósításának felügyelete, irányítása és koordinálása, valamint az alkalmazott csoportszintű infokommunikációs és társasági szintű technológiai rendszerek integrációjának megteremtése.

A Pályavasúti Beszerzési Igazgatóság, valamint a Beszerzési Stratégia szervezet által ellátott tevékenységeket a

Beszerzési Főigazgatóság szervezete látja el, a beszerzési főigazgatói pozíciót **Szalai Zsolt** tölti be. A szakember 2014 novemberében csatlakozott a MÁV Zrt. felső vezetéséhez, azóta irányítja a Beszerzési Stratégia szervezetét. 2017. január 1-jétől a Beszerzési Főigazgatóságba integrálódott a Pályavasúti Beszerzési Igazgatóság, így a MÁV Zrt. beszerzési tevékenysége egy irányítás alá került. A beszerzési főigazgatóság célja – a felügyeleti, ellenőrzési, fejlesztői, szakértői és megrendelői szerepkörnek megfelelően –, hogy hozzájáruljon a MÁV Zrt., valamint a MÁV-csoport beszerzési, készletgazdálkodási, logisztikai és központi energiagazdálkodási stratégiájának végrehajtásához a keresztfinanszírozás kizárásával.

A budapesti pályavasúti területi igazgatói pozíciót **Nagy Krisztián**, míg a debreceni pályavasúti területi igazgatói pozíciót **Tokaji Róbert** tölti be 2017. január 1-jétől.

A bemutatott változásokon felül a 2016-os év működési tapasztalatai, valamint az INKA-projekt 2017. január 1-jei éles indulása által generált változásokat – az optimális működés megteremtése érdekében – a szervezetek feladatleírásaiba átvezették.

Új szervezeteink működését a Vasutas Magazin soron következő lapszámaiban mutatjuk be.

A Működési és Szervezeti Szabályzat egységes szerkezetben, letölthető formátumban elérhető a <http://intranet.mav.hu/MSZSZ> címen.





# Hóban-fagyban, Hűvösvölgytől a Széchenyi-hegyig

**Jövőre ünnepli hetvenedik születésnapját a Gyermekvasút, amely évi 300 ezer utasával a budai hegyvidék egyik legnépszerűbb látványossága. Megnéztük, milyen egy csendes, januári hétköznap a Hűvösvölgy és Széchenyi-hegy között közlekedő kisvasúton.**

Az év egyik leghidegebb napján, friss, szikrázó hóban lépünk a hűvösvölgyi végállomás felé – az Országos Meteorológiai Szolgálat a teljes fővárosra elsőfokú figyelmeztetést adott ki, itt, a budai hegyek árnyékában pedig még zordabbnak tűnik az idő: teljesen átfagyva lépünk be a Gyermekvasutas Otthon jól fűtött épületébe. Jó párszor utaztunk már a Széchenyi-hegyről a lenti végállomásig, de itt még sosem jártunk. Pedig lényegében innen irányítják a vonal teljes forgalmát, itt tartják a kéthetes nyári tábor és a téli szabadidős programokat is. Itt vár minket Váczi Viktor, aki 1993-ban végezte el a gyermekvasutas tanfolyamot; különböző státuszokban – továbbszolgálóként, illetve a szintén Hűvösvölgyben található múzeum egyik „motorjaként” – azóta is folyamatosan itt volt-van, 2004 óta pedig nevelőtanárként dolgozik a Magyarország vasúti személyszállítási térképén 7-es számmal jelölt vonalon.

Most nyoma sincs a tavaszi-őszi ünnepeken vagy a gyereknap hétköznapokon szokásos óriási tömegnek, csendes, nyugodt nap van, de nem bánjuk – így legalább van időnk alaposan szétnézni, és nyugodtan beszélgetni a szolgálatot teljesítővel. A téli időszakban a hétfő üzemszüneti nap, de egyébként keddtől péntekig hét, szombat-vasárnap pedig nyolc vonatpár közlekedik. „Az az idő szerencsére elmúlt, hogy egész nap nincs utas” – utal a 1990-es évekre Viktor, aki elárulja: amikor ő gyermekvasutas lett, a téli időszakban hétfőn és kedden se jártak a vonatok, sőt '93 telén arra is volt példa, hogy két hónapig teljes üzemszünet volt. Akkoriban senki sem viselte igazán szíven a budai-hegységi vonal sorsát: a rendszerváltás utáni néhány évben ütött vissza az, hogy több mint negyven évig Úttörővasútként üzemelt.

Bár a történészek tudnak róla, hogy a magyar cserkészek már az 1947-es franciaországi világdzsemporiról egy kisvasút építésének ötletével tértek haza, és hozzá is kezdtek a terv megvalósításához, tény, hogy a Magyar Kommunista Párt támogatását élvező úttörők gyorsan magukhoz ragadták a kezdeményezést: 1948 nyarán már a „hídverő és vasútépítő” Gerő Ernő avatta

fel az első, három kilométeres szakaszt, amely rohamtempóban, alig hatvanhat nap alatt készült el. (Érdekesség, hogy az első járaton együtt utazott Gerő, Rákosi Mátyás és Rajk László – utóbbi még belügyminiszteri minőségében, néhány nap múlva azonban leváltották a poszt-ról, alig egy év múlva pedig már a Rákosi-korszak hírhedt koncepció perének elsőrendű vádlottjaként várta a halálos ítéletet. Mindezek fényében kísérteties visszanézni az Úttörővasút avatásáról készült filmhíradó-felvételt, ahol a „kalauz pajtás” bliccelésen kapja a nagyhatalmú politikust: „Rajk pajtásnak nincs jegye? Fizessen bírságot!” – hordja le a minisztert a kis úttörő.)



Váczi Viktor

Mennyire kellett megküzdenie a Gyermekvasútnak az Úttörővasút árnyékával? – kérdezzük Váczi Viktortól, aki elárulja: a '90 utáni néhány évben a bezárás lehetősége is felvetődött. A vonalat addig a MÁV, az úttörők és a Magyar Posta tartotta fenn, de az utóbbi kettő kiszállt az üzemeltetésből: a Magyar Úttörők Szövetsége néhány év után meg is szűnt, a Posta pedig a továbbiakban nem kívánt gyerekek oktatásával foglalkozni. „'93-ban, mikor én jártam tanfolyamra, még volt postaképzés, vizsgáznunk is kellett, de már soha semmilyen postai szolgálatot nem láttunk el” – meséli a nevelőtanár. A három egykori „gazda” közül a MÁV maradt meg; viccesen azt is szokták mondani, hogy itt dolgozik a MÁV Zrt. összes mozdonyvezetője – hiszen a többiek a MÁV-START állományaiban vannak. A „hét szűk esztendő” után szerencsére elég hamar sikerült túljutni a mélypontra, és az utóbbi negyedszázad igazolta a Gyermekvasút létjogosultságát.

Közben az otthontól felballagunk a peronhoz, és körbejárjuk az állomás épületét is. „Annak idején, az építéskor az volt az elv, hogy a teljes vonalon minden épület más-más stílust mutasson be; ez az oka, hogy itt nincs két egyforma állomás vagy biztosítóberendezés. Hűvösvölgyet eleve kétszintesnek építették: eredetileg alul volt a pénztárcsarnok, a felső szinten pedig a várók és az étterem, aztán a '70-es-'80-as években ezt megcserélték” – mondja kalauzunk. Ma már minden vasúti funkció – így a pénztár is – a felső szinten található. Jókor érkezünk: az Mk45-ös mozdony indulásra kész, már utasok is vannak a szerelvényen – kisgyerekekkel, szánkóval, ahogy kell –, így épp csak annyi időnk marad, hogy megismerkedjünk a szolgálatot teljesítő két gyerekvasutas jegyvizsgálóval: Gaál Vivienel és Sajben Ákossal. Vivi ötödik osztályos, a Fejér megyei Iváncsán lakik; szolgálati napon 5-kor kel, Érdig vonattal jön, onnan pedig kocsihoz. Ákos hetedikes, Százhalombattáról jár be; ha iskola helyett Hűvösvölgybe kell jönnie, 4-kor szokott kelni. – Vivien jár messzebből, mégis később kel, mint te? – viccelődünk Ákossal, de kiderül, hogy ő – komoly felsősként – áttért a kockázatosabb reggeli bepakolásra, így már mindent értünk. Illetve majdnem; van itt még egy ellentmondás: Ákos családjában ő első „igazi” vasutas („bár apukám dolgozott raktárosként az Északi Járműjavítóban, nem tudom, ez mennyire számít” – teszi hozzá), mégis ő az elkötelezettebb „MÁV-os”. Háromévesen, egy itteni

kiránduláson csapta meg a mozdony füstje, a tavaly februári tanfolyamra sikerült bekerülnie, nyolcadik után pedig jelentkezni fog az ifjvezető-képzésre (ők szervezik a gyerekvasutasoknak a szabadidős programokat). Ha felnőtt, mozdonyvezető szeretne lenni. Vivi apukája vasutas, ő mégis csak a ballagásig tervezi a jövőt: sem ifjvezetőnek, sem MÁV-os pályára nem készül. – Miért, mi leszel, ha nagy leszel? – kérdezzük, de nem avat be minket a terveibe. – Az nem ide tartozik – mondja nagy komolyan.

Bár kint tombol a tél, a kocsi belsejében jó meleg van; negyven perc alatt érünk fel a Széchenyi-hegyi végállomásra, ahol a felnőtt szakemberek segítségével a mozdony átkerül a vonat másik végére, Ákos pedig addig – szakképzett zárfékezőként – betekeri a kéziféket a kocsi végében. Bő tíz perc múlva már indulunk





hogy ilyet tegyen. A kollégáknak meg kell szokniuk, hogy csak a háttérből figyeljék a gyerekek munkáját.”

Jánoshegy állomás után Vivien és Ákos még elvitatkozik azon, hogy a „next station” vagy a „next stop” a helyes angol kifejezés a következő megállóra, de a végállomásnál Ákos – a kézfeje írt adatokból puskázva – a spanyolokat is ügyesen tájékoztatja az átszállási lehetőségekről. Amíg a mozdonyt lekasztják, elbúcsúznak a két gyerekvasutastól; még bekukkantunk a forgalmi irodába és a felújítás előtt álló múzeumba, a vontatási telepen pedig muszáj megnéznünk Magyarország egyetlen keskeny nyomtávú fordítókorongját. Aztán Hűvösvölgytől és a csaknem hetven éves vonaltól is elbúcsúznak, de legkésőbb áprilisban, a Gyermekvasút napján biztosan visszatérünk. A tavalyi rendezvényen gyalog, fáklyával lehetett végigjárni a hárs-hegyi alagutat, és közúton közlekedő, gumikerekű kisvonattal lehetett lecsorogni egészen a Széll Kálmán térig – az idei attrakciókról még nincs hír, de az biztos, hogy a szervezők megint valami különleges programmal fognak előrukkolni. Hiába, ide nem elég egyszer eljönni.

Szöveg: Somogyi Marcell  
Fotó: Soós Botond

is vissza. Ezúttal spanyol turisták is utaznak a szerelvényen, így Ákos angolul is mindenhol bement, melyik állomás következik. Vácsi Viktortól egyébként megtudjuk, hogy a külföldi utasokkal folytatott kommunikációban is igyekeznek minél nagyobb önállóságra nevelni a gyerekeket: „Mindenkinek ott lapul a zsebében a főbb tudnivalókat tartalmazó segédlet, ebben angolul, németül, franciául és oroszul is ott vannak a legfontosabb

mondatok, tehát még cirill betűs írással is meg tudják mutatni a választ az utasnak, ha beszélni nem is tudnak vele. Az a jó, ha feltalálják magukat, nem az, ha mindig kisegítjük őket. Sok felnőtt, aki idekerül, eleinte nehezen bízik meg a gyerekekben, de aztán látja, hogy az, aki már elvégezte a tanfolyamot, tényleg tudja, mit kell csinálni, és, mondjuk, nem fog aláváltani a vonatnak. Ezt egyrészt a biztosítóberendezés sem engedné, másrészt fel sem merül,



## Előre tekintsen, aki az eke szarvára tette a kezét!



**A 45 éves vasútépítő mérnök, Radvánszky Kázmér 16 éve a MÁV munkatársa. Róla aztán igazán elmondható, hogy messziről érkezett: Erdély 21., Románia 52. legnépesebb településén, a Hargita megyei Csíkszeredán nevelkedett és élt. Székelyföldön járt iskolába, és ott kezdte vasutas pályafutását is, miután diplomát szerzett a temesvári műszaki egyetemen. 2001-ben kerekedett fel családjával, és telepedett le Nagykanizsán. Jelenleg a Szombathelyi Pályavasúti Területi Igazgatóság munkatársa, illetve a Pályafenntartási Főnökség vezetője. A tavalyi vasutasnapon A Vasút Szolgálatáért kitüntetés ezüst fokozatát vehette át.**

**Ha jól számolom, akkor az 1989-es román forradalmat követően, a '90-es évek elején lehetett egyetemista, és a diplomáját átvéve talán 5 vagy 6 évig volt a román vasút dolgozója. Úgy 30 évig bírta a romániai megpróbáltatásokat. Felnőtt fejjel telt be a pohár?**

Úgy valahogy, holott optimistán néztem az új világot, ám hamar kiderült, hogy semmi ok nincs a derűlátásra. 1996-ban pályafenntartási szakaszmérnökként kezdtem a munkát Csíkszeredában. Először szakmai okok miatt költöztem át a családommal Magyarországra, mert magyarként nem láttam annak az esélyét, hogy a szakmámban karriert építsek. Bár nagyon szerettem és lelkiismeretesen végeztem a munkámat, előrelépésre esélyem sem volt, és még rosszul is fizettek.

**Miért választotta épp a vasutas hivatást? Talán a szülei is vasutasok voltak?**

Nem, senkim sem volt vasutas. A pályaválasztásomat egyetlen szempont vezérelte: arra vágytam, hogy a mérnöki munkámmal értéket teremtsék, hogy maradjon utánam valami kézzelfogható teljesítmény. Öt év helyállás után éltem a felajánlott lehetőséggel, és gyakorlatilag egyetlen nap alatt átköltöztem a családommal Nagykanizsára.

**Miért pont oda?**

A MÁV nagykanizsai és a román vasúttársaság, a CFR csíkszeredai PFT-főnöksége között volt szakmai-baráti kapcsolat, így aztán mi, erdélyi vasutasok gyakran találkoztunk a MÁV-os kollégákkal. Így kerültünk Magyarországra, és Kanizsán jó barátokra leltünk. Ennek köszönhetően a beilleszkedés nem okozott nehézséget. Gyökeresen megváltozott az életünk, és végre szabadon beszélhettünk magyarul a munkahelyünkön is.

**Mekkora a családja?**

Öten vagyunk. A feleségemet még a gimnáziumi évek alatt ismertem meg, majd a temesvári egyetem ideje alatt házasodtunk össze. Ő szintén MÁV-os, építőmérnök, alépitményi szakértő. A legnagyobb lányunk 19 éves, építőművésznek készül, jelenleg Pécsen tanul. Két fiúgyermekünk közül a nagyobbik 17, a kisebbik 10 esztendő. Szabadidőmben próbálok minél több időt tölteni a családommal, gyermekeimmel; ha kell, tanulunk, ha kell, játszunk, vagy csak meghallgatom őket.

**Nyolcesztendei szakaszmérnöki teljesítményét elismerve 2009-ben vezető mérnök lett a szombathelyi pályavasúti igazgatóságon, ahol aztán újabb 6 év elteltével a pályafenntartási főnökség vezetésére kérték fel. Két éve tölti be ezt a szerepkört. Ilyen karrierre vágyott?**

Erdélyben legfeljebb szakaszmérnök lehettem. Itt kaptam meg azokat a feladatokat, amelyek révén valóban elmélyülhettem a szakmai teendőimben. Mérnöki gondolkodásom fejlődésében sokat számított az is, hogy a szakaszmérnöki szerepkör mellett műszaki ellenőrként is tevékenykedhettem. Jó iskola volt. Odaát is kaptam fontos megbízást, ilyen volt például a gyimesi vasút Csíkszentmihály és Gyimesközéplek közti szakaszának átépítése, ami magába foglalta a 1223 méter hosszú lóvési alagutat és a 64,44

méter magas, 264 méter hosszú völgyhíd átépítésének utómunkálatait. Mint mondtam, arra vágytam, hogy olyan munkám legyen, amelynek révén a szabadban dolgozhatok és értéket teremthetek. Vezetői babérokra nem törtem. Lelkiismeretem szerint főnökként nem lehet más a célom, mint a szakma maximális képviselője, a presztízs megőrzése. De még ennél is fontosabb szempont, hogy vezetőként a besoroztaimmal tökéletes együttműködést kell elérnem.

Már az első években kiderült, hogy szeretek emberekkel foglalkozni. Talán azért is érzem jól magam a jelenlegi helyemen, mert igazán családias légkör jellemzi az igazgatóságunkat, éppen úgy, mint a pályafenntartási főnökséget. 250 munkatársam között van fizikai dolgozó és négydiplomás szakember is, mindannyiuknak kijár a tisztelet és megbecsülés a becsülettel elvégzett munkájukért. Feladatunk a pálya üzemeltetése, karbantartása, a zavar- és hibaelhárítás, illetve a vasúti korszerűsítések előkészítése, lebonyolítása, amiben tevékenyen részt is veszünk. Az utóbbi két évben az alépitményhibás pályarészek javítása, a vízvezetési problémák megoldása, műtárgyaink felújítása, valamint a Boba és Celldömölk közötti pályaszakasz 5,5 kilométer hosszú jobb vágányának felújítása igényelt tőlünk sok munkát.

**És még nem beszélt arról, hogy a témérdek teendő mellett tanít is...**

Nagy élvezettel teszem. Szombathelyen, a BGOK keretén belül van lehetőségem arra, hogy vasúti pályaismereteket oktassak. Nagy felelősség ez, mert hasznos ismereteket kell átadni a hallgatónak. Ugyanakkor megtiszteltetés is, hogy taníthatok. Mindezt úgy teszem, hogy a vasút iránti szeretetet és elkötelezettséget is próbálok átadni.

**Az idei, 2017-es év legjelentősebb tenivalója vajon mi lesz?**

Egyértelműen az INKA-rendszer bevezetése és a 20-as vonal alépitményhibáinak helyreállítása. Előbbi révén hamarosan valódi vállalatirányítási rendszer működhet majd a területi igazgatóságon. A 20-as vonal korszerűsítésével pedig jobb szolgáltatást és nagyobb biztonságot tudunk szavatolni. Nem lesz könnyű, de előre tekintsen, aki az eke szarvára tette a kezét!

Gaál Péter





# eSZIG: vasúti bérlet személyisen önnek!



**Támás a hó első napjának reggelén szokása szerint besétált a pusztasabolcsi vasútállomás jegypénztárába, hogy megvegye Budapestig szóló havi MÁV-START-bérletét. Előbb a bankkártyáját „csippantotta” le, aztán a személyijét, hiszen a bérlet arra „kerül fel”, és a vonatok a jegyvizsgálók is azt olvassák be ellenőrzéskor. A papírozás (majdnem) elfelejtve. Túl szép történet ahhoz, hogy igaz legyen? Nem hiszik, tamáskodnak? Akkor olvassanak tovább, mert bizony ez már (majdnem) a valóság.**

Hamarosan kezdetét veszi ugyanis a próbaüzem a 40a vasútvonalon, amelynek keretében az új típusú, elektronikus személyazonosító igazolvánnyal (eSZIG) rendelkező utasok elektronikus bérletet válthatnak a Pusztasabolcs-Budapest viszonylatra. A bérlet ebben az esetben nem egy nyomtatott dokumentum lesz, hanem az eSZIG-ben található csipre „írják fel”, vagyis azon rögzítik digitálisan a megvásárolt terméket. A vonatokon teljesítő jegyvizsgáló kollégák a JÉ-rendszerrel együtt bevezetett új fedélzeti eszközökkel tudják majd ellenőrizni a bérlet érvényességét – hasonlóan, mint a nyomtatott menetjegyek esetében.

Egyszerűnek hangzik, igaz? Pedig rengeteg munkára és a fejlesztésben részt vevő szervezetek szoros együttműködésére volt szükség ahhoz, hogy a rendszer kevesebb mint egy év alatt működőképessé váljon, és kezdetét vehesse a tesztidőszak.

Az elektronikus személyigazolványok hazai bevezetését a Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala (KEKKH) kezdte meg, majd a feladatot a Belügyminisztérium (BM) vette át, miután a hivatal 2016. december 31-én megszűnt. Mivel az eSZIG csipjén számos adat tárolható, adta magát az ötlet, hogy az új kártyát utazási igazolványként is lehetne használni. A BM 2016 tavaszán a MÁV-csoportot bízta meg azzal, hogy ezt az elméleti lehetőséget – próbajellel – átültesse a gyakorlatba. Azért esett a választás a nemzeti vasúttársaságra, mert a közösségi közlekedési szolgáltatók közül jelenleg egyedül a MÁV-START Zrt. rendelkezik a célra megfelelő jegyértékesítő rendszerrel (a JÉ-vel) és fedélzeti eszközökkel.

A JÉ-t – amelynek éles próbaüzeme ekkor már javában folyt – üzleti és informatikai szempontból is úgy tervezték, hogy rugalmasan alakítható legyen, és úgynevezett utazási médiát (jelen esetben az elektronikus csipkártyát) is hozzá lehessen illeszteni – mondja Nagy Levente, a MÁV Szolgáltató Központ (SZK) Zrt. IT-projektirodájának vezetője. A szakemberekre két feladat várt: a kártyaműveletekhez (termék felírása, majd olvasása ellenőrzéskor) szükséges titkosított kommunikációval kapcsolatos fejlesztés, valamint a pénztárakban és a vonatok fedélzetén használt eszközök szoftverének ehhez történő igazítása. Az előbbi feladattal a vasúttársaság a Pénzjegynyomda Zrt.-t bízta meg, mivel a titkosított kártyakommunikáció a cég egyik szakterülete, míg a közvetlenül a JÉ-t

érintő fejlesztéseket a MÁV SZK végezte. A pontos üzleti igény meghatározásában és a tesztelésben természetesen részt vettek a MÁV-START munkatársai is.

Ezzel párhuzamosan egy másik fejlesztésre is szükség volt: ahhoz, hogy maguk az igazolványok kezelni tudják az utazási termékekre vonatkozó információkat, megfelelő alkalmazással kellett ellátni őket. Ezt a programot (NEK-applet) az állami tulajdonú IdomSoft Zrt. készítette el. Az első e-személyik – a 2016. januári bevezetéstől november közepéig kiadott kártyák – még nem tartalmazták a szoftvert, de utólag azokra is telepíthető. A MÁV-csoport vállalta, hogy lehetővé teszi a NEK-applet felírását az érintett jegypénztárakban a 2016. január és november közepe között kiadott kártyákra. A feltöltéshez szükség lesz az eSZIG átvételekor kapott PIN-kódra.

A hamarosan induló tesztüzem során az elektronikus személyivel rendelkező utasok három helyszínen – a budapesti Déli pályaudvaron, a százhalombattai mobil jegypénztárban és Pusztasabolcs állomáson – vásárolhatnak majd elektronikus bérletet. Az érintett pénztáros és jegyvizsgáló kollégák oktatása már folyamatban

## Mi az eSZIG?

Elektronikus tárolóelemet (csipet) tartalmazó, vizuális és elektronikus személyazonosításra alkalmas igazolvány, hétköznapi nevén e-személyik – ez az eSZIG. Bevezetésének fő célja – az okmány biztonságának növelése mellett – az egyszerűbb és gyorsabb e-ügyintézés lehetőségének megteremtése volt.

Az igazolványban lévő csipen számos adat tárolható: a korábbi személyigazolványok adatai (név, születési hely és idő stb.) mellett tartalmazza az állampolgár társadalombiztosítási azonosító jelét (tajsámát) és adóazonosító jelét (amennyiben az okmány igénylésekor rendelkezik ezekkel), valamint – a 12. életév betöltését követően, ha a kártyatulajdonos szeretné – az ujjnyomatát is. Az eSZIG alkalmas elektronikus dokumentumok minősített elektronikus aláírással történő ellátására, teljes bizonyító erejű magánokiratok elektronikus elkészítésére is.



van, de a rendszer használata szerencsére nem túl bonyolult, és új eszközre is csak a jegypénztárakban lesz szükség.

Egy, a PayPass rendszeréhez hasonló készüléket kell elképzelnünk, az utasnak ehhez kell majd hozzáérintenie e-személyijét a termék, azaz a bérlet feltöltésének idejére – avat be a gyakorlati alkalmazás részleteibe Varga Gyula, a MÁV-START Zrt. JÉ-projektjének szakértője. Egy másik készülék segítségével tölthető fel a szolgáltatás igénybevételéhez szükséges applikáció a 2016. november közepe előtt kiállított eSZIG-ekre. A jegyvizsgálóknak ezzel szemben nem lesz szükségük új eszközre: mint már említettük, a JÉ-rendszerhez tartozó fedélzeti készülékekkel tudják majd ellenőrizni a bérletek érvényességét.

Az elektronikus megvásárolt bérletekre ugyanazok a szabályok vonatkoznak (pl. visszatérítés stb.), mint hagyományos társaikra. A papírozás pedig azért nem felejtendő el teljesen, mert a vásárlás után természetesen nyugta jár, továbbá – az Európai Unió előírásainak megfelelően – az elektronikus termékről egy „tartalomjegyzéket” is kell nyomtatni, amely egyfajta emlékeztetőként szolgál az utas számára arról, hogy pontosan mit vásárolt (a bérlet milyen viszonylatra vonatkozik, meddig érvényes stb.). Ilyen tartalomjegyzék egyébként később is bármikor kérhető a tesztüzemben részt vevő pénztárakban.

Hogy a jövő mit hoz, egyelőre kérdéses. Az viszont biztos, hogy ha ez az úttörő fejlesztés a vasútnál beválik, és a tesztidőszak után széles körben is elterjed, az iránymutató lesz Magyarország többi közösségi személyszállító vállalata számára.

Soós Botond

Fotó: Árvai Károly/www.kormany.hu

## Titkos? Titkos!

Joggal merül fel az emberben a kérdés: mi történik az adatainkkal, ha már a vasúti jegypénztárban is az e-személyiket olvasgatják a számítógépek? Megnyugtathatunk mindenkit: semmi. A vasúti bérlettel kapcsolatos információkat kétszeresen is leválasztották a személyes adatoktól: egyrészt az említett NEK-alkalmazás az eSZIG-en belül el van különítve, másrészt ezen alkalmazáson belül a vasúti bérlet mint termék egy úgynevezett közlekedési zsebbe kerül. Ennek és a titkosítási technológiának köszönhetően a pénztárakban alkalmazott, illetve a jegyvizsgálók által használt eszközök nem férnek hozzá a kártyán tárolt személyes adatokhoz.



Illusztráció: Ambrus Miklós







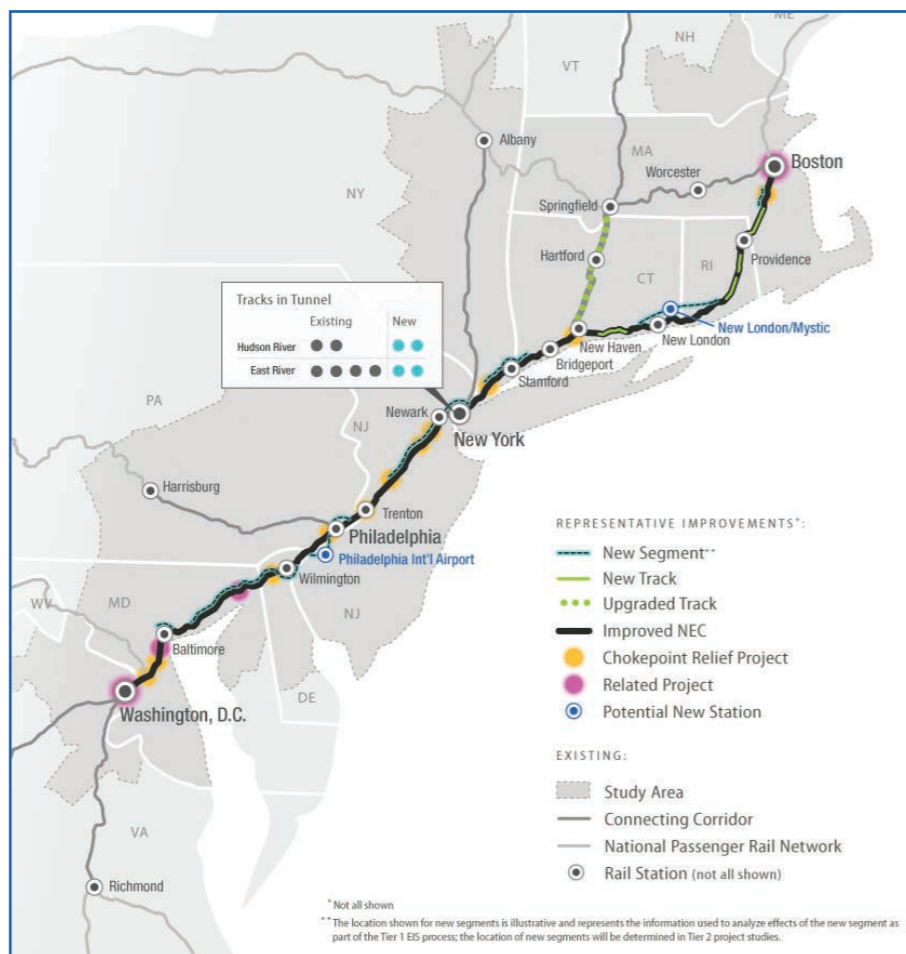
## Új vasúti beruházás az Egyesült Államokban

Négy évig tartó szakmai és civil egyeztetést követően a múlt év végén jelentette be a Boston–New York–Washington 735 kilométer hosszú tengelyt érintő fejlesztési javaslatát az Amerikai Egyesült Államok Szövetségi Közlekedési Minisztériumának vasúti közlekedésért felelős szervezete.

A következő 30 évben megvalósuló fejlesztés 72 ezer új munkahely létrejöttét segítené elő, és jelentősen csökkentené a személyszállító vonatok menetidejét. Az infrastrukturális és közlekedésszervezési beruházás során a vasúti pályán helyenként négy vágányt alakítanak ki, ami lehetővé tenné a prémium intercity, a helyi és a regionális járatok elkülönítését.

A fejlesztéseknek köszönhető menetidő-csökkenés következtében évente mintegy 70 millió óra utazási idő megtakarítását remélik a szakemberek. A Boston–New York útvonalat például a mostaninál 45 perccel rövidebb idő alatt, 2 óra 45 perc alatt lehetne megtenni, a New York–Washington viszonylat pedig 35 perccel lenne rövidebb, azaz 2 óra 10 percig tartana az út.

Forrás: fra.dot.gov és www.necfuture.com



## Ambiciózus építési tervek Kínában

Nagysebességű vasúttal kötik össze a nagyobb kínai városok 80 százalékát 2020-ra. A hálózat hossza a jelenlegi 19 ezerről 30 ezer kilométerre nő – jelentette be a múlt év végén Jang Jü-tung közlekedési miniszterhelyettes. Kína a 13. ötéves tervben, vagyis 2016 és 2020 között 3500 milliárd jüant (átszámítva 148 ezer milliárd forintot) költ vasútfejlesztésre. Jelenleg az ázsiai országban működik a világ második leghosszabb – 121 ezer kilométeres – vasúti hálózata, ezen belül a világ leghosszabb – 19 ezer kilométeres – nagysebességű vasúthálózata. Kínában 2016 utolsó napjaiban adták át Sanghaj és Kunming között a világ egyik leghosszabb, öt tartományon keresztülhaladó, 2252 kilométeres

nagysebességű vasútvonalát, amely 35-ről 10,5 órára rövidíti le a menetidőt a virágzó keleti partvidék és az elmaradottabb délnyugati térség között, s amely számos jelentős turisztikai

desztinációt is érint. A beruházás egy újabb szupervasút építésével folytatódik Kunming és a tőle délkeletre fekvő Nanning között.

Forrás: MTI



## Több száz sérült egy New York-i vonatbalesetben



Szerencsére nem követelt halálos áldozatot az a New York-i vonatbaleset, ami azért következett be, mert egy Long Islandről érkező szerelvény a vágány végi baknak ütközött és kisiklott január 4-én a brooklyni állomás Atlantic Termináljában. A balesetnek mintegy 700 sérültje volt, mert a pályaudvarra érkező vonaton utazók jó része a leszálláshoz készülődve már állt a mozgó szerelvényen. Kórházba 11 embert kellett szállítani. Az Egyesült Államok Nemzeti Közlekedésbiztonsági Testülete (National Transportation Safety Board – NTSB) még vizsgálja a baleset körülményeit.

Forrás: www.nts.gov

## Az Alstom is beszáll a szenegáli gigafejlesztésbe



relvények a 14 állomást érintő, 57 km-es utat 45 perc alatt teszik majd meg a városközpont és a Ndiass város közelében fekvő Blaise Diagne nemzetközi repülőtér között. A Dakar Express Regional Rail néven közlekedő motorvonatok várhatóan napi 115 ezer utas kényelmét szolgálják majd. Az első szerelvényeket már 2017-ben szállítja a gyártó. A nyugat-afrikai állam jelentős erőfeszítéseket tesz a vasúti közlekedés fejlesztése terén. Szenegál a múlt év során Malival közösen kezdett bele a 2,7 milliárd dollár (783 milliárd forint) értékű, 1286 km hosszú – a Kínai Vasútépítési Vállalat (China Railway Construction Corporation, CRCC) közreműködésével létrejövő – Bamako–Dakar vonal fejlesztésébe, amely a munkálatok megkezdésétől számított négy év alatt el is készülhet.

forrás: www.railwaypro.com

Tizenöt darab Coradia Polyvalent típusú motorvonat szállítására szerződött az Alstom, miután Szenegál Fejlesztési és Szárazföldi Szállítási Minisztériuma győztesen hirdette a nyugat-afrikai ország fővárosának regionális vasútfejlesztési tendere-

rén. A szenegáli kormányzat elvárásai szerint az új szerelvényeknek meg kell felelniük a 2030-ra várhatóan ötmilliós nagyvárossá fejlődő Dakar megnövekedő igényeinek. A 160 km/h sebességre képes, kettős üzemmódú (dízel-villamos) sze-

## Egységes közlekedésirányítási rendszert vezetnének be Európában 2023-ra

Az Európai Bizottság 2023-ig létrehozna az Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszert (ERTMS), amely az eltérő tagállami szabályozásokat és rendszereket váltaná fel – megkönnyítve a nemzetközi vasúti közlekedést. Az uniós bizottság tájékoztatása szerint 25 uniós tagállam eltérő vasúti közlekedésirányításának egységesítése közvetlenül járul majd hozzá az európai vasutak versenyképességéhez és biztonságához. Az egységes jeladó- és sebességellenőrző rendszer jóvoltából megvalósuló transzeurópai vasúti térségben a szerelvények könnyebben és gyorsabban haladhatnak át majd az országhatárokon. A bizottság szerint a különböző vasútforgalmi rendszerek ugyanis nagy akadályt jelentenek a gyorsan bővülő

vasúti áruszállítási piac fejlődése előtt. Az ERTMS számos előnye ugyanakkor kihasználatlan marad, ha csak egyes országokban, elszigetelten működik. Az Európai Unió az egységes és átjárható vasutak megteremtése, a személyszállítás és teherszállítás hatékonyabbá tétele érdekében döntött arról, hogy az európai nemzetközi vasúti folyosókon bevezeti az Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszert.

Az ERTMS-t az Egységes Európai Vonatbefeolyásoló Rendszer (ETCS) és a GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway) egységes európai szabványokon alapuló, vezeték nélküli kommunikációs infrastruktúra együttesen alkotja. A vasúti kommunikációs

hálózat a biztosítóberendezések és a vasúti járművek közötti adatkommunikációt, a szabványos hangalapú összeköttetéseket teszi lehetővé. A rendszer kiépítésének gyakorlati haszna, hogy bármely ország vasúti szerelvénye közlekedhet a tagországok vasúti folyosóin úgy, hogy határátlépéskor nem kell megállnia, átállnia az egyes országok különböző rendszereire, és nem szükséges mozdonyt vagy mozdonyvezetőt váltani – ezzel is csökkenthető a menetidő. A ERTMS létrehozására a program indulása óta eltelt két évben az Európai Unió 700 millió eurót (217 milliárd forint) fektetett a rendszer tervezésébe és tagállami kiépítésébe.

Forrás: www.ec.europa.eu/MTI



## 170 éves a vasút – ünneplés színházi produkciókkal

**A magyar vasút 170 éves fennállását ünneplő jubileumi rendezvénysorozat három díjmentes színházi előadás zárta, amelyekkel nagycsaládos dolgozóit, illetve hűséges munkavállalóit jutalmazta a MÁV-csoport – egyrészt azokat, akik immár több évtizede a vasúttársaságnál dolgoznak, másrészt azokat, akik öt éve pályakezdőként csatlakoztak a MÁV-csoporthoz. A kiválasztott kollégák egy-egy hozzátartozójuk kíséretében vehettek részt az előadásokon.**

Az első jutalom-előadást 2016. december 21-én tartották a Pesti Magyar Színházban, ahol Bereczki Zoltán karácsonyi koncertjén vehettek részt a MÁV-csoport munkavállalói. A második alkalommal, 2017. január 5-én a Fame – A hírnév ára című musicalt tekinthették meg kollégáink a Budapesti Operettszínházban, január 19-én pedig ugyanitt az Isten pénze című musical előadásán vehettek részt. A MÁV Zrt. Humánerőforrás-vezetés szervezete segítségével kiválasztott munkatársak mellett a szabadon maradt helyekre a MÁV-csoport további munkavállalói is jelentkeztek. A Fame előadása egy váratlan műszaki hiba miatt az első felvonás után félbeszakadt, amiért – bár nem a mi hibánkból történt – ezúton is a kollégák szívés elnézését kérjük. Ugyanakkor, amint mondani szokás, minden rosszban van valami jó: az Operettszínház februárban az idei évad

egyik leginkább várt produkciójával, az Ének az esőben című musicallel kárpótolja a vasutasokat. A darab egy feledhetetlen történet a showbusinessről és a szerelemről: a némafilmek sztárja, Done Lockwood és állandó partnere, Lina Lamont élete első hangos mozijára készülnek, ám kiderül, hogy Lina hangja elviselhetetlen a vásznon. Don barátja, Cosmo Brown a feltörekvő fiatal színésznőt, Kathy Seldent javasolja hangdublőrnek, akibe természetesen beleszeret a sármos színész. Az eredeti, 1952-es film hatalmas sikere Nacio Herb Brown eredeti hollywoodi zenéjének, a Comden–Green szerzőpáros romantikus történetének, Arthur Freed szellemes szövegeinek, valamint a lehangoló szteppjeleneteknek volt köszönhető.

A darabban szerepet kap Szulák Andrea és Gömöri András Máté is – mindketten játszanak egyébként a már említett Fame-ben, Gömöri pedig az Isten pénzében is. A Vasutas Magazin arról beszélgetett a művészekkel, hogyan készülnek a világhírű musical premierjére. Elsőként Gömöri András Mátét kérdeztük.

**VM: Don szerepében lehetőség adódik a sikerre. Tavaly a szegedi Dóm téren már átélhette a közönség szeretetét. Mennyire lesz más a kőszínházi produkció?**

GAM: Tavaly nyáron óriási élményt jelen-

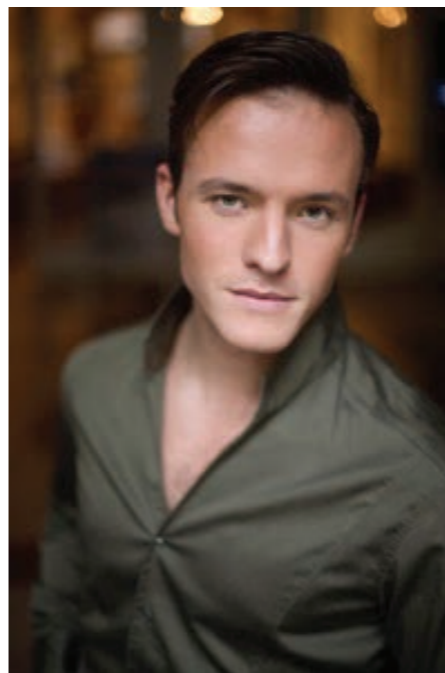
tett ez az előadás. A mű, a zene, a sok humorral megírt szövegkönyv, a rengeteg látványos tánc, valamint a szenzációs szereplőgárda garantálja a sikert.

**VM: Szabadtéren, grandiózus méretű színpadon jól mutatott a produkció. Sokkal kisebb játszóterén nem nehezebb feladat a rendező eredeti koncepcióját megvalósítani?**

GAM: Szerintem nem. Ami a szegedi előadásban elegendő volt játékban és táncban, az a Nagymező utcában sok lenne. Vagyis a mi feladatunk ezúttal a finomhangolás lesz.

**VM: A szereposztás parádés. Játzó-társa lesz Jenés Kitti, Szulák Andrea és Kerényi Miklós Máté. A másodszereposztásban Szinétár Dóra, Szabó P. Szilveszter és Gálvölgyi János játéknak örülhet a közönség. Izgul?**

GAM: Van az emberben druk, de csak azért, hogy minden tökéletesen sikerüljön az előadás. Napi tíz óra kemény munkát jelent a felkészülés, hiszen a próbákon túl hihetetlen sokat kell énekelni és táncolni. Annyit kell gyakorolni a szteppelést, hogy a lehető legkönnyebbnek tűnjön minden mozdulat, miközben már lépni is fáj. De ez semmi ahhoz az izgalomhoz képest, hogy a színpadon szakadó eső lesz. Látványos előadásra, zajos sikerre számítok. Egy biztos, én ezúttal bőrig fogok ázni.



### Gömöri András Máté

Tizenhárom éve, 2004-ben lépett először a nagyközönség elé gyermek Józsuéként a Miskolci Nemzeti Színházban, a Mózes című darabban. Műszaki középiskolát végzett, de közben megismerkedett a zenés színházzal a Miskolci Musical- és Dalszínház amatőr társulatának tagjaként, ahol később több szerepet is játszott. 2011-től a Pesti Magyar Színiakadémia tanulója volt. A következő évben az Országos Musical Bajnokságon duett kategóriában partnerével első helyezést ért el, és megnyerte a verseny fődíját is. Ebben az évben csatlakozott a Budapesti Operettszínházhoz. Tanulmányait a Vasutas Zeneiskola Pesti Broadway Stúdiójában folytatta. Az Operettszínházban az Elisabeth című musicalben, Rudolf szerepében debütált, azóta pedig az Ördögölő Józsiás Boriczájaként, illetve a Rómeó és Júlia Benvoliójaként is bemutatkozott. 2013-tól látható az Elfújta a szél című musicalben Peter Fontaine szerepében. Tavaly már az Ének az esőben és a Marie Antoinette című musicalben is bizonyította tehetségét.

Szulák Andrea szintén nagy izgalommal várja a darab bemutatóját, de más okokból.

**VM: Az elmúlt húsz év alatt minden évadban egy-egy főszerepben aratott nagy sikert. Az Ének az esőben című musicalről azt nyilatkozta tavaly, hogy Dora Bailey szerepe voltaképp jutalom-**

### játék. Miért gondolja ezt?

SZA: Mert valójában nekem írták ezt a karaktert, két szerepből. Mindez azért fordulhatott elő, mert az alkotók szerették volna, hogy én is részt vehessek a produkcióban. Sokat dolgoztunk együtt az elmúlt években, és mindannyian vágytunk egy közös jutalomjátékra.

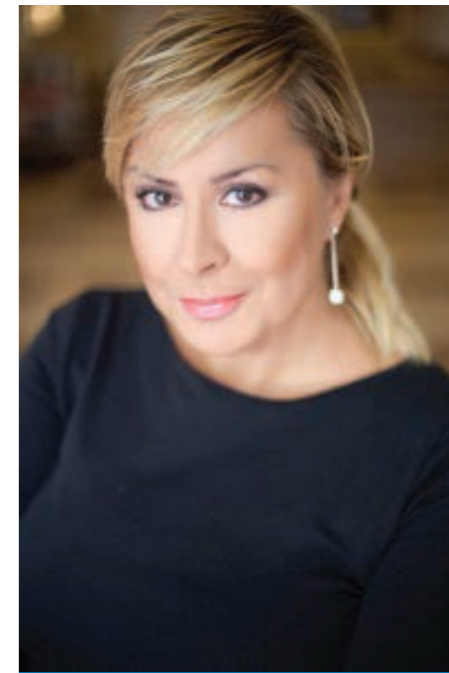
**VM: A produkció tavaly a Szegedi Szabadtéri Játékokon debütált. Hogyan fogadta a többzres közönség?**

SZA: A szegedi dóm előtt játszani hatalmas élmény, ugyanakkor az óriási tér miatt képtelen vagyok érzékelni a közönség reakcióit. Azt szoktam mondani, hogy Szegeden nincs nagy siker. Legalábbis én nem hallom. A barátaim szoktak megnyugtatni, hogy igenis nagy siker volt, csak én nem észleltem.

**VM: A színházi premier február közepén lesz. Nyolc nappal később vasutasok töltik majd meg a nézőteret. Miért ajánlaná ezt a musicalt az érdeklődőknek?**

SZA: Ez a zenés darab gyermekkorom meghatározó filmélménye volt. Ezen nőtem fel. Hogy miért érdemes megnézni? Mert igazi esőt a színházban még aligha láthattak a nézők. Ráadásul kimondottan szórakoztató produkcióra számíthatnak azok, akik eljönnek. Kiváló a zene, jobbnál jobb énekesek szerepelnek, és fantasztikus táncosok láthatók. Sok humorral fűszerezett, jókedvű 2-3 órát tölthet el az, aki megnézi a darabot – és persze engem!

Gaal Péter



### Szulák Andrea

Sokáig tánczenész volt külföldön, majd 1990-ben, a Neoton Família kettészakadása után lett az új Neoton énekesnője. 1994-ben az év énekesnőjévé választották. Színházi karrierje 1998-ban indult az Operettszínház színpadán a Hotel Mentholal. Sokoldalúsága vitathatatlan, számtalan műsort vezetett és vezet, sőt filmekben is láthattuk. Színházi szereplései mellett számos lemezzel és szólólemezzel büszkélkedik, amelyek egytől egyig nagy sikerűek. 2007 óta boldog anyuka.



A kettős szereposztás összes színésze egy képen





# Lipcse – Európa egyik legszebb vasútállomása

Riportunk a 22. oldalon

