

VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

67. ÉVFOLYAM
2017. július-augusztus

Gratulálunk a végzett tiszteknek és a kitüntetetteknek!

Riportok a Vasutashétről Juliális-melléklettel



A vasutasokat a miniszterelnök és a miniszter is köszöntötte

Kedves Barátaim!

Tisztelettel köszöntöm Önöket a 67. Vasutasnap alkalmából!



„Egy hivatás nagysága elsősorban talán abban van, hogy egyesíti az embereket; csak egyetlen igazi fényűzés van: az emberi kapcsolatoké.”
Antoine de Saint-Exupéry gondolata a vasutas hivatásra különösen igaz. A vasút érdemi és jelentős szolgáltatás az emberek mindennapi életében. A vasút átszövi mindennapjainkat – összefűzi a családokat és a barátokat, összeköti a szülőt a munkahellyel, a gyermeket az iskolával, lehetővé teszi, hogy az utasok gyorsan, biztonságosan és kényelmesen utazhassanak – az Önök áldozatos munkájának köszönhetően.

A magyar kormány és a magam nevében köszönetemet fejezem ki elhivatott munkájukért. Nemcsak a Vasutasnapon, de egész évben tisztelettel adózunk az Önök felelősségteljes, nagy múltú hivatása előtt.

Hazánkban a közlekedés meghatározó terület, fontos szerepet tölt be a gazdaság versenyképességének javításában. A vasút ebben kulcsfontosságú szerepet játszik. A kormány a nemzet fejlődésének egyik zálogaként tekint a vasútra, ezért a következő években kiemelten kezeljük a vasúti beruházásokat – melyek nemcsak az utasok kényelmét, hanem a vasúti dolgozók munkakörülményeinek javítását is szolgálják.

A vasutasok a nemzet egészségéért, a nemzet jövőjéért dolgoznak. Az Önök erőfeszítései és elhivatottsága – amely több mint egy foglalkozás, igazi hivatás, sőt életforma – minden megbecsülést megérdemel. Elismertségük közügy, úgy, ahogy a munkájuk is, amely része a nemzetstratégiának. A kormány kötelességének érzi, hogy biztosítsa azt a minőséget, amely munkájuk elvégzéséhez szükséges, és éreztesse a közösség megbecsülését, amely természetesen az anyagi megbecsültséget is jelenti. Ezért is döntöttünk úgy, hogy az egyik legnagyobb mértékű béremelést Önök, vasutasok kapják.

A kormány nevében köszönöm elhivatottságukat!

Minden magyar vasúti dolgozónak további jó egészséget és jó munkát kívánok!

Dr. Seszták Miklós
nemzeti fejlesztési miniszter



4



18



24



28

Tartalomjegyzék

4 TISZTAVATÁS

7 KITÜNTETÉSÁRADÁS

10 VÁLLALATI ÜNNEPSÉGEK

13 BÜSZKESÉGEINK

Elismerésben részesültek listája

18 INTERJÚ

Keszmán János szerint nehéz ma megtanulni a vasutasszakmát

20 RIPORT

Amikor a víz az úr

22 HÍRVONAL

24 RIPORT

Erdei vonatozás a budai hegyekben

26 KÖRNYEZETVÉDELEM

A környezetterhelés mértékének csökkentése a szállításban

27 KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Rizsavi Tamás: Figyeljünk a vasúti átjárónál!

28 KULTÚRA

Interjú András Ferenc filmrendezővel

31 POSTAKOCSI

Kollégáink mesélték...

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság • Felelős kiadó: Morvai Katalin kommunikációs igazgató
Főszerkesztő: Gyüre József • Főmunkatárs: Gaál Péter • Hírszerkesztők: Gyüre József, Soós Botond
Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.
Telefon: 06 1 511-7310 • E-mail: ujsag@mav.hu
Szerkeszti a szerkesztőbizottság • Terjesztés: Varga Zsuzsanna
Címlap: Csatlós Norbert
Fotók: Csatlós Norbert, Gaál Péter, Pusztai László, Soós Botond, Vető Dániel
Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Gyüre József, Somogyi Marcell, Soós Botond



„A legnagyobb kihívás a szakmai utánpótlás biztosítása”



Az idei Vasutasnap sem maradt jubileum nélkül. Az ünnepi esemény délelőtti, első részében, a tisztavatáson ugyanis az épp 130 éves Baross Gábor Oktatási Központ (BGOK) frissen végzett 163 hallgatója tett tiszti fogadalmat. A kerek számnak is köszönhető, hogy a VIP-ek első sorában, Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgató asszonyának jobbán Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára, balján viszont dr. Tura Svetlana, az oktatási központ vezetője foglalt helyet. Az esemény fényét emelte, hogy a végzetek idén először a szép új formaruhában és alaki szempontból is hibátlanul vonultak fel a színpadra már-már.

„Az édesapám Nyíregyházáról jön föl, együtt jövünk ki a parkba, vajon mikortól ülhet majd be a nézőtérre?” – kérdezte az egyik hölgy az avatandó tisztek közül még a csütörtöki főpróbán, amikor már túl voltak mind a három próbabevonuláson és fogadalmötletlen. Azt feleltük, mindegy, milyen korán jönnek, az Orient csarnok hajnali 5-től nyitva lesz, hogy egy kicsit áthúljön. Azt meg csak magunkban nyugtáztuk: lám, milyen fontos esemény ez a vasutasok életében, olyasmis, amire büszkék a szüleik előtt is!

Persze lehetnek is, a tiszti vizsgát letenni komoly felkészülést jelent. A Hivatás, haladás, hagyomány BGOK-s jelmondatnak megfelelni korántsem egyszerű. Azok pedig, akik képesek jelesre vizsgázni – az idei esztendőben a 163 végzett hallgató közül ez 45 kollégának sikerült –, minden tiszteletet megérdemelnek. Nem véletlen, hogy nevüket külön is felsorolta Lócsei Virág, az esemény moderátora. De ne szaladjunk ennyire előre! A 10 órakor kezdődő esemény úgy indult, hogy a MÁV Szimfonikus Zenekar eljátszotta Erkel Ferenc Hunyadi László című operájának nyitányát, majd Vangelis zenéjére – Keszmann Jánossal, a BGOK képzésfejlesztési és szabályozási vezetőjével és a zászlóvivőkkel az élen – bevonultak az avatandó tisztek. A nézőtér állva fogadta őket. Megható volt látni, ahogy egyenruhában vonulnak, s szinte teljesen betöltik a színpadot.

A Himnuszról a lábujjhegyen járásig
A Himnusz a hagyományokhoz híven most is Pászti Szilvia művésznő énekelte zenekarunk kísérete mellett. Ezt a jelentéstétel és annak elfogadása követte, a szolgálati fogadalmötlet szövegét pedig ezúttal Fenyvesi Csaba László, a felsőfokú pályaeépítési és fenntartási levelező tagozat hallgatója mondta elő. A tisztek ezután levonultak ülőhelyük-

re, hogy meghallgassák Dávid Ilona elnök-vezérigazgató asszony ünnepi beszédét.

„Az 1800-as évek utolsó évtizedeiben a »vasminiszter« felismerte, hogy a haladás záloga az infrastruktúra-fejlesztések és a



hálózatok magas szintű üzemeltetésében rejlik, ezért máig ható strukturális átalakításokat hajtott végre a hazai közlekedésben, ezen belül a vasút működésében is” – emlékeztetett Dávid Ilona. Majd így folytatta: „A vasúti oktatás célja ma is ugyanaz: a mindenkori igényeknek megfelelő vasút megvalósításához és működtetéséhez elhivatott, jól felkészült szakemberek képzése.” Dicsérte a BGOK tevékenységét, és – a központ éléről más fontos beosztásba kerülő dr. Tura Svetlánára nézve – megerősítette, hogy az intézet nélkülözhetetlen pillére a magyar vasútszakmai elit utánpótlásának. „Köszönettel tartozunk azoknak a fogadalmtevő kollégáknak is, akik vasutas hivatást választottak, elhatározásukat tettekre váltották, áldozatot hoztak és képezték magukat, hogy megfeleljenek az elvárásoknak. De ugyanúgy köszönet jár a családtagoknak is, akik támogatták, segítették tisztképzős szeretteiket, a vizsgák előtti napokban »lábujjhegyen jártak« ott-hon azért, hogy ma ünnepelhesünk.”

„Ez a MÁV már nem az a MÁV!”

A tennivalók közül Dávid Ilona kiemelt pár eredményt, amelyek jól jelzik, hogy „ez a MÁV már nem az a MÁV!” Ilyenek a felújított vasútállomások, az új villamos motorvonatok, az utasbarát szemléletmód, az állomási és fedélzeti, vezeték nélküli internetelés, az online jegyértékesítési rendszer, a modern jegykiadó automaták, az okostelefonos vasúti alkalmazás, valamint a korszerű állomási utastájékoztató berendezések. De örömmel nyugtázta azt is, milyen jól áll a végzősöknél az új egyenruha. „Az egyenruha kötelez. Mostantól önökön is múlik, hogy a magyar vasút hogyan halad tovább a megkezdett úton” – mondta végezetül, és szívből gratulált mindenkinek.

Szalagkötők

Hagyomány, hogy a fogadalmötlet és az ünnepi beszédek után a Baross Gábor Oktatási Központ zászlajára a tagozatonkénti legkiválóbbak szalagot köthetnek. Az idén ők helyezhették fel a hat szalagot a közönség felé hajtott zászlóra:

Felsőfokú forgalmi levelező: **Kovács Imre – MÁV Zrt.**

Felsőfokú pályaeépítési és fenntartási nappali tagozat: **Murányi István (képünkön) – MÁV FKG Kft.**

Felsőfokú pályaeépítési és fenntartási levelező tagozat: **Bognár Róbert – MÁV Zrt.**

Felsőfokú erősáramú mesteri tanfolyam: **Hajdú Róbert – MÁV Zrt.**

Felsőfokú személyszállítási tisztképző (kereskedelmi) tanfolyam: **Vass Krisztina – MÁV-START Zrt.**

Felsőfokú személyszállítási tisztképző (technológia) tanfolyam: **Márta Zoltán – MÁV-START Zrt.**



mondani, hogy a vasúté a jövő!” – ezekkel a szavakkal köszöntötte a programsorozat résztvevőit Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára. Elmondta, hogy a vasutasnapi rendezvények legfelelősebb eleme a tisztavatás, és bíz benne, hogy a tisztté avatott kollégák tartósan is elkötelezik magukat a magyar vasút és a nemzeti vasúttársaság mellett. Hogy így lehessen, annak érdekében a kormánynak, a szakpolitikai irányításnak és a vállalatvezetésnek továbbra is együtt kell dolgoznia. Ez a garancia arra, hogy a vasutasok életpályája, pályafutása jelen választásukat a legnagyobb meglepetésükre igazolja majd vissza.

A 2010 előtti időszak azt bizonyította, hogy a kötöttpályán is majdnem végzetesen el lehet tévedni – utalt államtitkár úr azokra az évekre, amelyek a vonalbezárásokról, a kivont erőforrásokról és az alulfinanszírozottság miatti adócsapdáról szóltak. De a mai helyzetkép igazán örömteli, „a magyar vasút működési keretrendszere hosszabb távon is kiszámítható és tervezhető, fejlesztési irányai és lehetőségei ismertek és biztatók”. Fónagy János kiemelte többek közt, hogy a MÁV-cso-

port a 300 milliárd forintos adósságállományt 2016 végére ötödére, 64 milliárdra szorította, s hogy 2010 óta munkabéke van, ami a nemrégiben megkötött, három évre szóló bérmegállapodások fényében a továbbiakban is megőrizhetőnek látszik. Végül azzal zárta mondanóját: meggyőződése, hogy a vasutas társadalom érti és támogatja a vasúttal kapcsolatos kormányzati terveket, valamint a vállalatvezetés szándékait, és bízik benne, hogy a most tisztté avatottak az elődökhöz méltóan, hozzájuk hasonló igyekezettel és egyszerűséggel dolgoznak a vasútért.

Hát ez Király!

Az államtitkári beszéd után újabb hagyományos műsorlem következett, mégpedig a jeles eredménnyel végzetek név szerinti felsorolása, majd a mindeddig a színpad jobb szélén a munkatársak által tartott BGOK-zászló felszalagozása (mellesleg az egyik kollégánő nem bírta a hőségben az egy helyben ácsorgást, de Csépké András úr, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója még időben odaugrott és lesegítette). Hat, jeles eredménnyel végzett új tiszt kapott lehetőséget tanfolyamuk nevében az ünnepélyes ak-

tusra. És már tényleg nem sok maradt hátra, a tisztavatás résztvevői ízelítőt kaptak a délutáni kitüntetésátadás felépítő mősorából. Király Viktor – saját zenekara, valamint a MÁV Szimfonikusok társaságában – a Solo című számot énekelte, testvére, Linda pedig mosolyra fakadt (Smile). A műsor végén Lőcsei Virág az új tisztet, családtagjait és a VIP-vendégeket meghívta a svédasztalos fogadásra.

Morvai Katalin

Jeles eredményt elért fogadalomtevők

A felsőfokú pályaépítési és -fenntartási nappali tagozaton:

Kiss László • Murányi István

A felsőfokú pályaépítési és -fenntartási levelező tagozaton:

Bognár Róbert • Fenyvesi Csaba László • Varga-Nagy Iлона Zsuzsa

A felsőfokú forgalmi levelező tagozaton:

Baranyai Gábor • Czap Ferenc • Csipes Ádám • Farkasné Breckska Magdolna • Hoffmann Ferenc • Kántor Mariann • Kovács Imre • Kovács Péter • Kovács Zoltán • Kuczkóné Pintér Andrea • Mozsai Krisztián • Poór Csaba • Szabó Balázné • Szürös Tamás • Váradi István • Varga Ferenc

A felsőfokú erősáramú mesteri tanfolyamon:

Bányai Zsolt • Hajdú Róbert • Horváth Ádám • Imre Dancs József • Kovács László • Köhegyi István • Magyar József • Orosz László

A felsőfokú személyszállítási tisztképző tanfolyam kereskedelmi tagozaton:

Bor Istvánné • Kiss Ágnes • Pásztor Sándorné • Száz Ferenc • Szegedi Éva • Szövérdffy Beáta • Szűcs Anikó • Tóth László Viktorné • Vass Krisztina

A felsőfokú személyszállítási tisztképző tanfolyam technológia tagozaton:

Alföldi Györgyi Iлона • Gáspár Imre • Kelemen Attila • Kelemen Istvánné • Márta Zoltán • Seres Gyula

Gratulálunk a végzősöknél!



„Új korszak a vasút történetében”

„Csak a hagyomány tisztelete és a hivatás teljesítése lehet a haladás záloga” – jelentette ki Dávid Iлона, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a Vasutasnap kitüntetésátadó ünnepségén. Csépké András vezérigazgató szerint nemcsak a MÁV-START-nál, hanem az egész vállalatcsoportnál a fordulat éve volt a tavalyi. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára pedig azt hangsúlyozta: „A kormány törvényben rögzítette, hogy a közösségi közlekedés, és azon belül is a kötöttpályás az elsőbbség. Ezért egyértelmű, hogy a vasúté a jövő.”

Ahogy a kitüntetésátadás előtt fogytak az üres helyek az Orient csarnokban, egyre több legyező nyílt ki a kollégák és a hozzátartozók kezében. Úgy tűnt, hiába reménykedtünk abban, hogy a meteorológusok által beígért felhősülés a vártnál esetleg mégis korábban érkezik: a Magyar Vasúttörténeti Parkban is rekkenő hőség volt. Aztán szép lassan megjelentek a széksorok. Az ünnepelteknek fenntartott ezüst szektorban túlnyomórészt férfi kollégákkal, a kék szektorban pedig nővel: feleségekkel, édesanyjakkal, barátnőkkel. Hiába, minden sikeres férfi mögött egy nő van a háttérben – tartja a mondás, s ezt a mellettem ülő hölgy – egy kolléga felesége – is igyekezett nyomatékosítani. „Ha ez így van, ak-

kor a vasúttársaság a mostani, női vonalon megerősített menedzsmenttel tényleg igazán sikeres lesz” – épp ilyen gondolatokról váltottunk szót szomszédommal, amikor Urbán Attila helyettes szóvivőnk határozott hangjára kezdetét vette a Vasutasnap második felvonása: a kitüntetések átadása.

Kezet fogni és összemosolyogni

Zádori László vezényletével, a MÁV Szimfonikus Zenekar előadásában felcsendült Johann Strauss A cigánybáró című operettjéből a Bevonulási induló, a zenére gyermekvasutasok vonultak be zászlókkal a csarnokba, majd a Himnusz is a zenekar, illetve Pásztai Szilvia előadásában hallgathatta meg a közönség. A dicséretes átadása előtt Dávid

Iлона mondott ünnepi köszöntőt. A MÁV elnök-vezérigazgatója hangsúlyozta: a Vasutasnap és a kitüntetések átadása a magyar vasutas társadalom egyik legszebb tradíciója. Régi hagyomány, hogy a nemzeti vasúttársaság elismeri a MÁV Zrt. és leányvállalatai, valamint az együttműködő szervezetek dolgozóinak áldozatkész munkáját. „De vajon a 21. században is kellene ezek a tradíciók? A mai, digitalizált világban nem idejétmúlt dolog ünnepelni, a kitüntetettekkel kezet fogni, összemosolyogni?” – tette fel a kérdést Dávid Iлона, aki szerint a válasz egyértelmű: „A kézfogás és a személyes köszönetnyilvánítás méltóságát egy munkáltatói »lájka« vagy egy közösségi oldalra írt bejegyzés sohasem fogja helyettesíteni.” A délelőtti tisztavatáson sokszor lehetett hallani a Hivatás, haladás, hagyomány hármasszavát. A vállalat első embere szerint a hazai vasutasoktatás mottója mindannyiunk számára azt üzeni, hogy „csak a hagyomány tisztelete és a hivatás teljesítése lehet a haladás záloga”. A vasutasok feladata pedig nem más, mint hogy – az elődök eredményeire támaszkodva – hivatásukat a jövő szolgálatába állítsák.

Kétségtelen, hogy egyre több felújított vasútállomással, korszerűsített vasúti pályával és nyugat-európai színvonalú járművekkel büszkélkedhet a magyar vasúttársaság, amely – modern műszaki





Kisteleki Mihály projektmenedzsernek Fónagy János államtitkár adta át a Baross Gábor-díjat

és informatikai megoldásokat is bevétve – folyamatosan arra törekszik, hogy évről évre javítsa szolgáltatási színvonalát. Ma már a fiatalok körében is „trendi” a vonatkozás: fesztiválokra vagy a nagyszülőkhöz utazáskor mind többen választják a vasúti közlekedést. De nemcsak a magyar, hanem a külföldi utasok körében is növekszik a hazai vasút népszerűsége, amit – a MÁV elnök-vezérigazgatója szerint – a beérkező észrevételek és a közösségi oldalakon megjelenő bejegyzések is igazolnak. Dávid Ilona hoztette: „Mindezek alapján bátran ki lehet jelenteni, hogy a magyar vasúttársaság új korszakba lépett.”

Elnehezült a szív, s a torok elszorult

Az új leányvállalat, a MÁV-HÉV Zrt. révén új arcokkal, új kollégákkal is megismerkedhettünk. És persze – ugyanúgy, mint tavaly – most is volt néhány megható pillanat. Amikor például a vállalatvezetők a nézőtérre siettek, hogy a MÁV Vagon Kft.-nél dolgozó, mankóval közlekedő kitüntetett kollégánknak ne kelljen a magasan lévő színpadra fáradnia.

Ilyen gesztusokat látva mindig az jut az ember eszébe, hogy nem hiába van a cégcsoportnak esélyegyenlőségi terve, amely nem csak a megváltozott munkaképességű kollégákat emeli a kölcsönös tisztelet és az egyenlő bánásmód értékeire épülő humán erőforrás-politika középpontjába. És persze akkor is elnehezült a szívünk és elszorult a torkunk, amikor – Lőcsei Virág szövegíró felhívásának engedelmességgel – felállva tisztelegtünk azon kollégák emléke előtt, akik kitüntetésük átvételét sajnos már nem érhették meg. Együttérettünk az elhunytak jelenlévő családtagjaival, jól tudva: fájdalomukban csak osztozhatunk, de azt teljes mélységében átélni nem tudjuk, s bár a kitüntetés egy egész életút munkáját ismeri el, az sohasem pótolhat, nem helyettesíthet egy végigdolgozott emberi életet.

Mintha ezt érezte volna meg Cakó Ferenc is, amikor elkészítette a magyar vasút történetét bemutató homokanimációját. A levetített, gyönyörű, festményeszerű képek azt üzenték a jelenlévőknek,

hogy nemzedékek szívós munkája tartja ma is mozgásban a 171 éves magyar vasutat. A kisfilm alatt Dvořák IX. szimfóniájának (*Az új világból*) negyedik tételét játszotta a MÁV Szimfonikus Zenekar, a homokból pedig gőzmozdonyok és FLIRT-ök elevedtek meg; a vasutat hol a messzi útra induló utasok, hol a vasútmodellekért rajongó gyerekek, hol pedig a mozdonyvezetők szemszögéből láttuk.

A rendezvényt mi sem hűvös távolságtartással figyeltük, már csak azért sem, mert a Kommunikációs Igazgatóság munkatársai rendkívül sokat dolgoztak azért, hogy a teljes hétté terebélyesedő vasutason ünnepség szervezési feladatait a legprofibban hajtsák végre. S mivel állítólag minden szentnek maga felé hajlik a keze, így aztán hogyan is lehetnének éppen mi kivételek? Muszáj tehát e helyütt megemlítenünk, hogy igazgatóságunkról ketten is elnök-vezérigazgatói dicséretben részesültek: Tóth Dezsőt dübörgő taps fogadta, Volcsánszky-Schár már Katalinnál pedig még a háttérzene is nagyobb hangerőre kapcsolt.

2016 a fordulat éve volt

A MÁV Zrt., a MÁV Szolgáltató Központ Zrt., a MÁV Vagon Kft., valamint a MÁV Nostalgia Kft. után a MÁV-START Zrt. munkavállalóinak adományozott dicséretet átadását is nagy figyelem övezte. A vezérigazgató, Csépké András szintén remek beszédet mondott, s úgy fogalmazott: nemcsak a MÁV-START-nál, hanem az egész vállalatcsoportnál a fordulat éve volt a tavalyi. Állítását egy beszédes számmal támasztotta alá: „2016-ban 2,3 millió utassal többen vették igénybe a vasúttársaság szolgáltatásait, és a növekedés dinamikája az idei első félévben is megmaradt.” Csépké András egymás után sorolta az eredményeket: a menetrendszerűség érdemi javítását,

a pálya- és állomásfelújításokat, a villamosítást, a motorvonatok beszerzését, és ígéretet tett arra is, hogy „jövő tavasszal már Szolnokon készített IC+ vonattal is utazhatunk.”

A személyszállító társaság első embere kitért a három évre szóló, összességében 30 százalékos idei bérmegállapodásra is. Elismerte, hogy „a kormányzat segítségével a legjobbkor érkezett”, amelynek köszönhetően a vasútnál sorra vezetnek be azokat a bértáblákat, amelyek a vasutas életpályamodell alapjait jelentik. Csépké András sikerként értékelte, hogy a jegyvizsgálók 74 százaléka önként csatlakozott

ahhoz a jegyvizsgálói bértáblához, amelynek bevezetését tavaly a munkáltató kénytelen volt az érdekképviseletek támogatása nélkül, egyoldalúan elindítani. (Emlékeztetés: a hónapokig tartó előkészítés és egyeztetések ellenére a szakszervezetek végül nem járultak hozzá, hogy a vasútvállalat elkezdje emelni a jegyvizsgálói munkakörökben dolgozók jövedelmét.) A vezérigazgató szerint azonban ma már lényegesen jobb a helyzet: az érdekképviselettel konzultálva zajlik a vasúttársaságnál a bérréform. A miniszteri elismerő okleveleket, a Közlekedésért érdemermeket, valamint a Baross Gábor-díjat a Nemzeti Fejlesztési

Minisztérium parlamenti államtitkára adta át. Fónagy János beszédében arra figyelmeztetett, hogy „hajlamosak vagyunk a rosszat és a múltat elfelejteni: pedig emlékezni kell arra, hogy 10-15 évvel ezelőtt a közéletben a MÁV-csoport esetében még a létszámleépítésről folyt a vita, ma viszont a legnagyobb kihívást a szakmai utánpótlás biztosítása jelenti a vállalat számára. A kormány 2013-ban ugyanakkor törvénybe foglalta, hogy a közösségi közlekedés, és azon belül is a kötöttpályás az elsőbbség. Ezért ne féljünk kimondani, hogy a vasúté a jövő.”

Gyüre József



„... amikor a háttérzene is nagyobb hangerőre kapcsolt...”



„... és amikor dübörgő taps tört ki...”

„Maradj a jó úton!”



Énekeltünk a hivatásról és a nagy utazásról, kizökkentünk a hétköznapiakból, mozogtunk és tapsoltunk a Vasutashét első vállalati rendezvényén, a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. kitüntetésátadóján. Az X-Faktor-győztes Oláh Gergő jó alaphangot adott az ünnepi hét teljes eseménysorozatához.

Rendhagyó módon a MÁV-csoport budapesti székházának udvarán felállított rendezvénysátorban ünnepelt a MÁV Szolgáltató Központ, s a vezetői dicséret átadásával július 3-án kezdetét vette a Vasutashét. Közvetlenül a kezdés előtt jött a hír, hogy Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója is jelen szeretne lenni az eseményen – a szervezők és a vendégek legnagyobb öröme. Az ünnepség a vasúttársaság 170. évét bemutató kisfilm levetítésével indult, majd Zala Viktor vezérigazgató – aki 2017. május 1-jével „kívülről” csatlakozott a MÁV SZK-hoz – köszöntötte a vendégeket. Beszédét személyes megjegyzéssel kezdte. Mint mondta: sok új arcot lát, másoknak pedig nyilván az ő személye számít új-

Kitettek magukért

Természetesen a szervezők idén is frissítővel (üdítővel, kávéval) és aprósüteménnyel kedveskedtek a vállalati ünnepségre érkező kitüntetetteknek és vendégeknek, a hivatalos program utáni állófogadásokon pedig minden esetben többfogásos ebéd várta az egybegyűlteket.

donságnak, hiszen még csak néhány hét telt el a kinevezése óta. Új megbízatását óriási kihívásnak és lehetőségnek, de egyúttal nagy felelősségnek is nevezte, hiszen egy olyan vállalat élére került, ahol a vasúttársaság jövőjét meghatározó fejlesztések zajlanak. Ezek közül példaként az INKA- és a JÉ-projektet emelte ki.

A MÁV Szolgáltató Központ „rendkívül színes és szerteágazó szolgáltatási tevékenységet folytat” – hangsúlyozta. Bizonyíték erre, hogy egyrészt üzemelteti a MÁV-csoport számviteli-pénzügyi rendszereit, elvégzi a humán erőforrás-gazdálkodással összefüggő feladatokat, ugyanakkor – az informatikai szolgáltatásokon kívül – menedzsment- és ügyviteli támogatást is nyújt, de integrált (többek között központosított közbeszerzési, logisztikai, eszkozigazdálkodási) szolgáltatásokat is biztosít a leányvállalatok számára. A kiterjedt tevékenységi körből Zala Viktor nem felejtette el megemlíteni a Baross Gábor Oktatási Központot sem, amely idén ünnepli fennállásának 130. évfordulóját. A vezérigazgató fő célként azt szeretné elérni, hogy a MÁV SZK igazi tudásközpontként, valódi kompetenciacentrumként működjön.

A vezetői dicséreteket Zala Viktor adta át, a díjazottnak rajta kívül dr. Hoffmann Zsuzsanna (menedzsmenttámogatási és ügyviteli vezető), az üzletágvezetők – Tóthné Kobra Mária (Integrált Ellátási Üzletág), Szaniszló Ágnes (Humánüzletág), dr. Kaliczka Nándor (Gazdasági Üzletág) és Sáránci Attila (IT-üzletág) –, valamint dr. Vigh Péter vezető jogtanácsos gratulált. A ceremónia után az X-Faktor tehetségkutató verseny harmadik szériájának győztese, Oláh Gergő szórakoztatta a díjazottakat és hozzátartozóikat. A közmunkásból lett népszerű előadóművész igazán kitett magáért, interaktív módon igyekezett bevonni a közönséget a produkciójába: hol éneklésre kérte a résztvevőket, hol pedig arra, hogy az összetartás jegyében fogják meg a szomszédjuk kezét – legalább egy dal és egy közös, MÁV-SZK-s–Oláh Gergő-s szelfi erejéig. Oláh Gergő dalain kívül Stevie Wonder *Part time lover* című dala, valamint egy régi Piramis-szám (*Szállj fel magasra*), illetve Koltai Róbert *Sose halunk meg* című filmjének Dész László és Bereményi Géza által

írt főcímdala, a *Nagy utazás* is elhangzott – ez utóbbi az énekes átdolgozásában. A produkció végére felszabadult, családi hangulat alakult ki a rendezvénysátorban, s búcsúzóul természetesen Oláh Gergő is gratulált a kitüntetetteknek, de a Vasutas Magazin is sikeres pályafutást kíván nekik az előadóművész slágerlisták éléről ismert, *Győz a jó* című dalának egyik sorával: „*Pendüljünk egy húron / Maradj a jó úton!*”

Gyüre József

Fotók: Pusztai László/MÁV Zrt.



„Ledől a bizalmatlanság fala”



Igazi családi ünnepség volt a MÁV-START Zrt. július 4-i kitüntetésátadója, a rendezvényen összesen negyvenkilencen vehettek át elismerést. Köszöntőbeszédet Csépké András mondott, a szórakoztatásról pedig Janicsák Veca gondoskodott.

A MÁV-START – a Szolgáltató Központ-hoz hasonlóan – a székház udvarán hétfőn „felavatott” és remekül bevált sátorban tartotta vasutasnapi rendezvényét; Dávid Ilona elnök-vezérigazgató asszony természetesen kedden is együtt ünnepelt a kollégákkal. A vasúttársaság 170. évét bemutató kisfilm és a Himnusz eléneklése után Csépké András, a személyszállító társaság vezérigazgatója köszöntötte a vendégeket. Első szava a köszöneté volt: megköszönte mindazok

munkáját, akik részt vettek az ünnepség megszervezésében. „*Végre egy olyan rendezvényen vehetünk részt, amely méltó az esemény rangjához, és méltó a vasutasnap hatvanhét éves hagyományához*” – fogalmazott.

2016 komoly mérföldkő volt a MÁV-csoport életében: az utas végre díjazta az elmúlt évek törekvéseit, azt a rengeteg munkát, amit a munkatársak a szolgáltatási színvonal fejlesztéséért tettek – jelentette ki a MÁV-START első embere. „*Az utas nagyon egyszerűen díjaz: igénybe veszi a szolgáltatásainkat. A 2014–15-ös évek jelentős utasszám-csökkenéseit sikerült közös erővel megfordítanunk*” – tette hozzá Csépké András, aki arra számít, hogy a 2016-os, 2,3 milliós utasszám-növekedés után idén akár már a 3 millió főt is sikerül elérni.

A vezérigazgató felidézte a tavalyi Vasutasnapot, amikor ígéretet tett rá, hogy a vasúttársaság még nagyobb lendülettel folytatja a megkezdett munkát, valamint több energiát fordít a munkatársak megbecsülésére és az utánpótlás biztosítására. „*Azt mondják, hogy a jó kapusnak van szerencséje*” – fogalmazott a társaság első embere, utalva a kormányzati segítségre, amely nélkül „*nyilván nem letünk volna képesek három évre szóló, átlagosan 30 százalékos béremelést jelentő bérmegállapodást kötni*.” Csépké András ugyancsak komoly előrelépésnek nevezte, hogy az érintett munkatársak mintegy 70 százaléka csatlakozott önként a jegyvizsgálók bérreformjához, a vállalat diplomával rendelkező 1234 munkatár-

sábol pedig már 409-en jelentkeztek a vezetők utánpótlását biztosító *Perspektíva* programra. „*Ledől a bizalmatlanság fala*” – fogalmazott a személyszállító társaság első embere.

A vezérigazgató beszéde után következett a kitüntetések átadása. Negyvenegy kolléga vezérigazgató-helyettesi, öt munkatárs pedig igazgatói dicséretet vehetett át Csépké Andrásól; a díjazottnak a színpadon gratulált Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója, Schwartz István, a MÁV-START általános vezérigazgató-helyettese, Támis Norbert beszerzési igazgató, Kakuk István biztonsági igazgató és Ughy Kálmán üzelmeltetési igazgató is.

A ceremónia után a színpadon Janicsák Vecaé volt a főszerep. Az első X-Faktor legjobb női hangja, egyben *A nagy duett* friss győztese négy dallal érkezett az ünnepségre: a *Könnyek az esőben* és a *Labirintus* című saját számok mellett a *Piramis Ha volna két életem* és a *Quimby Most múlik pontosan* című slágerét adta elő óriási elánnal, teljes átéléssel – talán csak egy apró, a vasutasoknak szóló személyes gesztust vártunk volna még, hogy azt érezzük, „*csak itt, csak nekünk*” énekel. Persze, a kitüntetettek így is találva érezhették magukat, mikor a *Labirintus* refrénje szólt: az, hogy ilyen magas elismerésben részesültek, bizonyítja, hogy pályafutásuk során, a hétköznapi harcokban mindannyian „*átléptek száz-ezer akadályt*”.

Somogyi Marcell

Fotók: Vető Dániel / MÁV-START Zrt.



„Hé, helló, vasutas!”



Három a magyar igazság: július 5-én, szerdán eljutottunk a vállalati rendezvények közül a legnagyobbhoz, a MÁV Zrt. ünnepségéhez. Minden ugyanúgy zajlott. Csak kicsit másként. A kitüntetettekhez Pál László beszélt, a 62 díjazottat Lócsei Virág szólította föl a színpadra, és Kovács Tibor – egy újabb X-Faktor-győztes – a kedvünkért átírta egyik dalának refrénjét „Hé, helló, vasutas!”-ra. Nagyon megszerettük érte.

A harmadik ünnepnapon a korábbiaknál is több kollégát ünnepeltünk; volt is egészséges nyüzsgés és izgalom a kezdet előtt a színház földszintjén. De aztán mindenki megtalálta az ülőhelyét – az ünnepelteknek persze névre szóló szék dukált.

Elsőként Lócsei Virág sajtófőnök köszöntötte az egybegyűlteket, majd a Himnusz elhangzása után Pál László stratégiai vezérigazgató-helyettes állt a pulpitushoz. Azzal

kezdte, hogy óriási öröm, hogy ilyen sokan összegyűltünk hivatásunk hagyományos ünnepén, majd így folytatta: „A hétköznapokban, a közös munka során és most is azt érzem, összetartozunk, egy család vagyunk.” Elmondta, hogy a fejlődés soha nem tapasztalt erővel járja át a működésünket, és hogy boldogan látja, mennyire óhajtja ezt a fejlődést a vasutasság. Felsorolt pár kiemelkedő beruházást, vonali fejlesztést, és annak a meggyőződésének adott hangot, hogy „nincs messze, amikor a 160 km/h-s sebesség már megszokottá válik a hálózat egyes szakaszain.”

2020-ig ezermilliárd forintnyi fejlesztési forrás áramlik a vasútba, de mit ér a sok pénz az ember, a szakember nélkül? A szakembert meg kell találni, rá kell ébreszteni arra, mivel több ez a hivatás, mint más munkakörök esetében, és persze meg is kell tudni tartani. „Folyamatosan azon dolgozunk, hogy kitűzött céljaink mindennapi valósággá váljanak, kollégáink saját maguk is érezzék a megbecsülést akár a bérek, akár a munkakörülmények tekintetében” – mondta Pál László, majd megköszönte az ünnepeltek munkáját, szakmaszeretetét és a vasút iránti lojalitását.

Következtek a kitüntetésátadások – a színpadon valamennyi vezérigazgató-helyettes és Dávid Ilona elnök-vezérigazgató asszonnyal. Először Bádofainé Szikszay Erzsébet gazdasági vezérigazgató-helyettes négy, majd Dorozsmai Éva humánerőforrás vezérigazgató-helyettes két kitüntetettje kapott oklevelet. Pál László egy projektbonyolítót tüntetett ki, majd ettől a ponttól a hatalmas üzemeltetési szervezet ünne-

peltjeinek szólt a taps. Csuda jó volt hallani a színpadra szólításnál a sokféle munkakört. Mert a vasút csak így, a különböző munkafolyamatokat és szakterületi tudásokat, teendőket integrálva működik. Veszprémi László vezérigazgató-helyettesétől kapott itt oklevelet karbantartó szakmunkás, felsővezeték-szerelő, tengelytárcsaszakmunkás, főpályamester és persze állomásfőnök is. Az első, aki egy kis önálló „show-t” csinált a színpadon, Kovács Ernő hídstruktúra-karbantartó volt, aki a kézfogást puszival toldotta meg, majd oklevelével lecövekelte Dávid Ilona és a vezetők körében, teret engedve a spontán családi fotózásnak is.

Az igazi műsort persze nem a vasutasok adták. Arra egy „tiszteltbeli vasutas” – ahogy kollégánknak felkonferálta, a tavalyi pécsi Juliálison már fellépő Kovács Tibor – vállalkozott. A hat évvel ezelőtti X-Faktor győztese hét dalt énekelt két blokkban. Ahogy mondani szokás: odatette magát, MÁV-kék ingéből facsarni lehetett volna a vizet a végén. És persze imádtuk őt, amiért az utolsó előtti „Helló, Budapest!” című dal refrénjét átköltötte „Hé, helló, vasutas!”-ra. Nem rímelt ugyan mindenhol („Negyed hét körül nem sokat tud a test / (...) hé, helló, vasutas!”), de kedves volt tőle. Úgy éreztük, ez a produkció itt és most tényleg nekünk – és persze elsősorban az ünnepelteknek – szól.

Az esemény zárásaként – útravalóul a hétköznapokra – Lócsei Virág az amerikai író, Nora Roberts sorait idézte: „Nincs jutalom munka nélkül, győzelem erőfeszítés nélkül, győztes csata kockázat nélkül.”

Morvai Katalin
Fotók: Soós Boton



Elismerésben részesültek

Baross Gábor-díj

Kisteleki Mihály projektmenedzser, MÁV Zrt., Stratégiai Vezérigazgató-helyettesi Szervezet

Közlekedésért érdemérem

Csipak Antal területi TEB-osztályvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged; **Filó Gábor** ügyvezető, MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.; **Vizi Tibor Zolt** beruházáslebonnyító igazgató, MÁV Zrt., Beruházáslebonnyító Igazgatóság

Miniszteri elismerő oklevél

Bakó István állomási operatív koordinátor, Rail Cargo Hungaria Zrt., TÜK - Záhony; **Balogh Lajos** tolatástervező, Rail Cargo Hungaria Zrt., Üzemviteli Logisztika; **Bátyi Zolt** területi pályalétesítési osztályvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Erősné Nagy Krisztina** forgalmi szolgálatvezető, MÁV-HÉV Zrt.; **Janó László** kirendeltségvezető, Rail Cargo Hungaria Zrt., TÜK - Kelet, Kiskunfélegyháza; **Józan Gábor** kereskedelmi igazgató, Rail Cargo Hungaria Zrt., Kereskedelmi Igazgatóság; **Kukoda Bernadette** nemzetközi kapcsolatokért felelős igazgató, MÁV Zrt., Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság; **Mátyus Szabolcs** egyetovábbító szakértő, Rail Cargo Hungaria Zrt., Üzemviteli Logisztika; **Németh Gyula** munkaidőbeosztás-készítő, MÁV-START Zrt., TSZVI Irányítás, Szombathely; **Suba Péter** egyetovábbító szakelődő, Rail Cargo Hungaria Zrt., Üzemviteli Logisztika; **Tóth László** tarifacsoporthoz tartozó szakértő, Rail Cargo Hungaria Zrt., Számlázásmenedzsment; **Varga László** készlet- és raktárgazdálkodási osztályvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Beszerzési Igazgatóság; **Veres Andrea** tolatástervező, Rail Cargo Hungaria Zrt., Üzemviteli Logisztika

A Vasútért kitüntetés

Berzai Zolt rendőr alezredes, Országos Rendőr-főkapitányság; **Fülep Zoltán** tűzoltó ezredes, BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság; **dr. Kustos Zolt** üzemorvos, Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft., Győr; **Pregun Tamás** rendőr alezredes, Készenléti Rendőrség

A Vasút Szolgálatáért arany fokozat

Ács Zoltán üzembiztonsági szakértő, MÁV Zrt., Biztonsági Főigazgatóság, Vasútbiztonság; **Badó László** váltókezelő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged; **Bráda Ferenc** kocsivizsgáló, MÁV-START Zrt., JBI Miskolc; **Csábi József** biztosítóberendezési főnökségvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Egyed László** biztosítóberendezési vonallelenőr, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc; **Ferenc Tibor** SAP HR-üzemeltetési szakértő, MÁV Szolgáltató Központ Zrt., Humán Adatfeldolgozás és Adatszolgáltatás; **Hangó Pál László** területi személyszállítási és vontatási igazgató, MÁV-START Zrt., TSZVI Szombathely;



Hoprik Ferenc mozdonyvezető, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Kovács István** munkavezető, MÁV FKG Kft. Veszprémi Fő-építésvezetőség; **Lehel Attila** műszaki művezető, MÁV-START Zrt., JBI Pécs; **Oláh Ferenc** területi fő-üzemirányító, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely; **Pöstyéni György** személyzetbiztosítási vezető, MÁV-START Zrt., TSZVI Miskolc; **Puch Ferenc** műszaki szakelőadó, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs; **Sebő Gábor Tamás** művezető, MÁV-START Zrt., JBI Budapest; **Szücs Imre** forgalomirányítási koordinátor, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Varga Zoltán** gazdasági igazgató, MÁV-START Zrt., Gazdasági Igazgatóság

A Vasút Szolgálatáért ezüst fokozat

Aranyosi László tehergépjármű-vezető, MÁV FKG Kft., Miskolci Fő-építésvezetőség; **Bujdosó János** járműbiztosítási igazgató, MÁV-START Zrt., JBI Debrecen; **Horváth János** kiemelt beruházási projektkoordinátor, MÁV Zrt., Beruházáslebonylító Igazgatóság; **Horváth László** területi pályalétesítményi szakértő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged; **Horváth László** ellenőrzési szakértő, MÁV-START Zrt., Belső Ellenőrzés; **Kelemen Béla** tűzvédelmi szakelőadó, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Kiss Mária** HR-projektekért felelős vezető, MÁV Zrt., Operatív HR-igazgatóság; **Kondor Balázs** forgalmi csomóponti főnökségvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Kovács Attila** kiemelt fejlesztő szakértő, MÁV Szolgáltató Központ Zrt., IT Üzleti Elemzés; **Kovács Zsoltné** biztonsági szakértő, MÁV-START Zrt., Biztonsági Igazgatóság; **Kozma Gábor** járműszerelő, MÁV-START Zrt., JBI Debrecen; **Nagy Ákos** hiddiagnosztikai osztályvezető, MÁV KfV Kft.; **Nagy Andrea Ágnes** üzleti adminisztrációs koordinátor, MÁV-START Zrt., TSZVI Szeged; **Reizinger Tibor** mozdonyvezető, MÁV-START Zrt., TSZVI Pécs; **Rostási József** mester, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely; **Sándor Zoltán** SZIR-szakelőadó, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc; **Stánicz János** járműbiztosítási és termeléskoordinációs vezető, MÁV-START Zrt., Műszaki Igazgatóság; **Stósz István** műszaki fejlesztési igazgató, MÁV-START Zrt., Műszaki Fejlesztési Igazgatóság; **Szövérdffyné Mátrai Éva** pénztárfőnök, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Tóth József** szakaszmérnök, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs; **Urvald Anikó** pénzügyi szakértő, MÁV Zrt., Pénzügyi Igazgatóság; **Vascsakné Petrás Mariann** személyszállítási szakértő, MÁV-START Zrt., Értékesítési Igazgatóság; **Vidra Imre** vagyonvédelmi és portfólióbiztonsági vezető, MÁV Zrt., Biztonsági Főigazgatóság

A Vasút Szolgálatáért bronz fokozat

Bodnárné Hegedüs Rita területi vagyongazdálkodási szakértő, MÁV Zrt., Területi Gazdasági Szervezet Budapest; **Borbo-la András József** személyzetbiztosítási vezető, MÁV-START Zrt., TSZVI Szeged; **Csordás János** mozdonyvezető, MÁV-START Zrt., TSZVI Debrecen; **Csóke Károly** lakatos, MÁV Nosztalgia Kft., Gözsjavító műhely; **Dégi Attila** vagyonkezelési és gazdálkodási szakértő, MÁV Zrt., Vagyonkezelési és Gazdálkodási Igazgatóság; **Fehér György Géza** kontrollingszakértő, MÁV-START Zrt., Gazdasági Igazgatóság; **Feketéné Darvassy Csilla** anyag- és eszközgazdálkodási szakelőadó, MÁV-START Zrt., JBI Budapest; **Földvárszki Jánosné** pénzügyi szakértő, MÁV-START Zrt., Gazdasági Igazgatóság; **Gáspár Pál** mester, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs; **Gulyásné Baló Katalin** kategóriamenedzser, MÁV Szolgáltató Központ Zrt., Általános Anyagbeszerzés; **Jóvér Balázs** fejlesztőmérnök, MÁV Zrt., TEB-főosztály, Technológiai Központ; **Kass István** művezető, MÁV-START Zrt., Vasúti jármű-javítás; **Kiss Sándor** pályafenntartási főnökségvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Komáromi Gábor** járműreszortos, MÁV-START Zrt., JBI Szeged; **Kondás Zoltán** pályafenntartási főnökségvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc; **Koszepek Attila** területi ingatlankezelési egységvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Kovács Gábor** vonatási reszortos, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Kurucz Sándor** balesetvizsgáló, MÁV Zrt., Területi Vasútbiztonság Budapest; **Lovrek János** művezető, MÁV-START Zrt., JBI Pécs; **Makó Lajos** területi fő-üzemirányító, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc (posztumus); **Mándli János** karbantartó szakmunkás, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely; **Medovarszki Pál** ingatlankezelési művezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged; **Mihályi Gabriella** személyügyi ügyintéző, MÁV FKG Kft., Humán erőforrás-menedzsment; **Mlecsenkov András** humánpolitikai szakértő, MÁV-START Zrt., Humán erőforrás Igazgatóság, Humán erőforrás-menedzsment; **Papp Sándorné** számadó és jegypénztáros, MÁV-START Zrt., TSZVI Debrecen; **Rózsás Péter** főenergetikus, MÁV-START Zrt., Műszaki Igazgatóság, Működéstámogatás; **Sass Imre** főpályamester, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Sümege Imre** külsős mozdonyfelvigyázó, MÁV-START Zrt., TSZVI Szombathely; **Szőnyi Péter István** műszaki előkészítési főosztályvezető, MÁV Zrt., Beruházáslebonylító Igazgatóság; **Támis Norbert** beszerzési igazgató, MÁV-START Zrt., Beszerzési Igazgatóság; **Tóthné Lódriz Gizella** pályavasúti szakértő, MÁV Zrt., Üzemeltetési Működéstámogatás; **Váradiné Szabó Tünde** társasági gazdálkodási vezető, MÁV Szolgáltató Központ Zrt., Társasági Gazdálkodás; **Végh Kálmán László** készletgazdálkodási koordinátor, MÁV Zrt., Pályavasúti Beszerzési Igazgatóság

Elnök-vezérigazgatói kitüntetés (külsős)

dr. András István rektor, Dunaújvárosi Egyetem; **dr. Barabás Orsolya**, döntés-előkészítő szakértő, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium; **Faicsiné Adorján Edit** tagintézményvezető-helyettes, Miskolci Szakképzési Centrum Kós Károly Építőipari Szakgimnáziuma; **dr. Fiedler Mária** foglalkozás-egészségügyi szakorvos, Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft., Miskolc; **dr. Ladányi Gáborné** pedagógus, Miskolci Szakképzési Centrum Baross Gábor Közlekedési és Postaforgalmi Szakgimnáziuma; **Szabó Lajosné** üzemápoló, Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft., MÁV-székház

Elnök-vezérigazgatói dicséret

Ali Adél általános ügyviteli szakelőadó, MÁV Zrt., Jogi Igazgatóság; **Angyal Zoltán Antal** vezető auditor, MÁV Zrt., Belső Ellenőrzés; **Arany Zoltán** projekt-előkészítési szakértő, MÁV Zrt., Infrastruktúra-fejlesztési Igazgatóság; **Boros Ferencné** humánpartner szakelőadó, MÁV Zrt., Területi Humánpartner Szervezet Debrecen; **Csetneki Lászlóné** általános ügyviteli előadó, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs; **Csuri László** forgalmi szolgálattevő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Domokos János** fegyveres biztonsági őr, MÁV Zrt., Területi Vasútbiztonság Szeged; **dr. Gallai Pál** jogiroda-vezető, MÁV-HÉV Zrt., Jogi Iroda; **dr. Héjja Dániel** jogtanácsos, MÁV Zrt., Jogi Igazgatóság; **dr. Tura Szvetlana** oktatásiközpont-vezető, Baross Gábor Oktatási Központ; **Feith László** karbantartó szakmunkás, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Ferencz Ildikó** kiemelt szakértő, MÁV Zrt., Controllingigazgatóság; **Fischer Árpád** művezető, MÁV Vagon Kft., Alkatrészgyártási részleg, Székesfehérvár; **Forrai Imre** távközlési főnökségvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged; **Galló István** területi erőáramú szakértő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Gulyás Katalin** pályalétesítményi vezető mérnök, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Hága Antalné** humánpolitikai szakértő, MÁV Zrt., Operatív HR-igazgatóság; **Hajdu László** egyéb vasúti jármű-vezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged; **Hetényi Zsolt** portfóliófejlesztési szakértő, MÁV Zrt., Controllingigazgatóság; **Ihász Antal** hosszúsín-gyártó szakmunkás, MÁV Zrt., Pályavasúti Beszerzési Igazgatóság; **Kádas Józsefné** elemző-gazdálkodó szakelőadó, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Karsai Béla** vagyonkezelési és gazdálkodási szakértő, MÁV Zrt., Vagyonkezelési és Gazdálkodási Igazgatóság; **Kerestély András** művezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Beszerzési Igazgatóság; **Kiss Gyula** forgalmi szakértő, MÁV Zrt., Forgalmi Főosztály; **Kovács Viktor** controlling-szakértő, MÁV Zrt., Controllingigazgatóság; **Kovácsné Besenyei Katalin** területi humánpartner-vezető, MÁV Zrt., Területi Humánpartner Szervezet Budapest; **Lakos Gábor** területi biztosítóberendezési szakértő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Németi Gizella** HÉV-üzemegységi diszpécser, MÁV-HÉV Zrt., Csepel-Ráckeve Forgalmi Szolgálat; **Neszvecskó Tamás** műszaki szakértő, MÁV Zrt., TEB-főosztály, Technológiai Központ; **Pálinkás Ferenc** kiemelt tervezőmérnök, MÁV Zrt., Beruházáslebonylító Igazgatóság; **Polák József** egyéb vasúti jármű-vezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely; **Rónyai Gábor László** területi működéstámogatási koordinátor, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc; **Szabó Vince** balesetvizsgáló, MÁV Zrt., Területi Vasútbiztonság Debrecen; **Szabóné Farkas-házy Erzsébet dr.** nemzetközi szakértő, MÁV Zrt., Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság; **Szeghy Péter** biztosítóberendezési szakértő, MÁV Zrt., Infrastruktúra-fejlesztési Igazgatóság; **Szentesi Gábor** lakatos, MÁV Nosztalgia Kft., Vasútkocsijavító-műhely; **Szőnyi Zoltán** kiemelt beruházási projektkoordinátor, MÁV Zrt., Beruházáslebonylító Igazgatóság; **Tóth Dezső** kommunikációs szakértő, MÁV Zrt., Kommunikációs Igazgatóság; **Varga István** biztosítóberendezési műszerész, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs; **Virosztkó József** stratégiai és koordinációs vezető, MÁV Zrt., Stratégiai Vezérigazgató-helyettesi Szervezet; **Volcsánszky-Schärmár Katalin** kiemelt szakértő, MÁV Zrt., Kommunikációs Igazgatóság

Vezérigazgatói dicséret

Baksa Mária Piroska szakmai titkár, MÁV-START Zrt., Vezérigazgatói Kabinet; **Berdán László** belföldi vezető jegyvizsgáló, MÁV-START Zrt., TSZVI Pécs; **Bodnár Lajosné** anyag- és eszközgazdálkodási szakelőadó, MÁV-START Zrt., JBI Budapest; **Bögyösné Szakács Éva** üzleti adminisztrációs szakelőadó, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Deák Bálint Pálné** pénztár-ellenőr, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Fegyverneki Attila** járműreszortos, MÁV-START Zrt., JBI Debrecen; **Galambos Imre** járműszerelő, MÁV-START Zrt., JBI Szeged; **Hegedüs Csaba** járműszerelő, MÁV-START Zrt., JBI Pécs; **Hompsz Roland** műszaki támogatási koordinátor, MÁV-START Zrt., JBI Szombathely; **Kátai Katalin** személyszállítási ügyeletes, MÁV-START Zrt., TSZVI Miskolc; **Kiss Lajosné** oktatási szakértő, MÁV-START Zrt., Humán erőforrás-igazgatóság, Képzés- és Oktatáskoordináció; **Kisvári József Zsolt** belföldi vezető jegyvizsgáló, MÁV-START Zrt., TSZVI Miskolc; **Kuczora Ernőné** bevétel-ellenőrzési szakelőadó, MÁV-START Zrt., Működésfelügyelet, Bevételellenőrzés; **Major Lajos** művezető, MÁV-START Zrt., JBI Budapest; **Márton Erzsébet** személyszállítási szakértő, MÁV-START Zrt., Üzemeltetési Igazgatóság, Technológiatervezés; **Mundrákné Marján Margit** személyszállítási technológus szakelőadó, MÁV-START Zrt., TSZVI Szeged; **Müller Lajos** műszaki szakértő, MÁV-START Zrt., Műszaki Igazgatóság, Járműbiztosítás és Termeléskoordináció; **Paulovicz János** műszaki szakértő, MÁV-START Zrt., Műszaki Igazgatóság, Járműmérnökség; **Stergerits Tibor** vezénylőtiszt, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Suhajda István** raktárvezető, MÁV-START Zrt., Vasúti jármű-javítás; **Szabó Pál** területi személyszállítási főirányító, MÁV-START Zrt., TSZVI Szeged (posztumus); **Szabó Sándor** CNC-megmunkáló, MÁV-START Zrt., Vasúti jármű-javítás; **Szép Tibor** nemzetközi vezető jegyvizsgáló, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Szlabik Andrásné** adminisztrátor, MÁV-START Zrt., Utasellátó Központ; **Szmolnik Sándor** járműszerkezeti lakatos, MÁV-START Zrt., Vasúti jármű-javítás; **Szücs József** raktárvezető, MÁV-START Zrt., JBI Miskolc; **Vaszily János** mozdonyvezető, MÁV-START Zrt., TSZVI Miskolc; **Zsiros Istvánné** általános ügyviteli előadó, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Zsolnai Ferenc** művezető, MÁV-START Zrt., Vasúti jármű-javítás; **Heiterné Drexler Zsuzsanna** beszerzési és értékesítési vezető, MÁV Vagon Kft.; **Apostol Attila** képzésfejlesztési kiemelt szakértő, MÁV SZK Zrt., Képzésfejlesztés és -szabályozás; **Hámorszky-Kovács Zsófia Zsuzsanna** szolgáltatómenedzsment munkatárs, MÁV SZK Zrt., IT Szolgáltatás- és Projektmenedzsment; **Husoczki Zoltán István** művezető, MÁV SZK Zrt., Vasúti Járműbontó; **Marosfői Krisztina** számviteli kiemelt szakértő, MÁV SZK Zrt., Gazdasági Szolgáltatómenedzsment; **Nagyné Tóth Katalin** számviteli szakelőadó, MÁV SZK Zrt., Bejövő Számlakönyvelés; **Pogány Tamás** számviteli szakelőadó, MÁV SZK Zrt., Tárgyieszköz-könyvelés; **Radácsi Sándor** környezetvédelmi területi szakmai vezető, MÁV SZK Zrt., Területi Környezetvédelem, Kelet-Magyarország

Vezetői dicséret

Drozgyik Péterné számviteli szakelőadó, MÁV SZK Zrt., Beszámolóképzés MÁV; **Pongrácz Csabáné** számviteli szakelőadó, MÁV SZK Zrt., Beszámolóképzés MÁV; **Antal Judit Mária** jövedelemelszámolási koordinátor, MÁV SZK Zrt., Jövedelemelszámolás; **Balatinác András Márk** humánpolitikai szakértő I., MÁV SZK Zrt., Társasági HR-menedzsment; **Hajdúné Nagy Erika** szakmai oktató, MÁV SZK Zrt., Időszakos Oktatás; **Gerstenbrein Éva** rendszertámogató, MÁV SZK Zrt., Támogatás és Adminisztráció; **Hazafi Gergely** kategóriamenedzser, MÁV SZK Zrt., Szolgáltatás-, Eszköz- és IT-beszerzés; **Huszár Tamás Péter** beszerzési szakértő, MÁV SZK Zrt., Általános Anyagbeszerzés; **Póllai István** rendszermérnök III., MÁV SZK Zrt., Szerverinfrastruktúra-üzemeltetés; **Sipos Tibor** kiemelt fejlesztő szakértő, MÁV SZK Zrt., IT Üzleti Elemzés; **Zákány Mihály Attila** IT-szakértő III., MÁV SZK Zrt., Debreceni Területi Központ; **dr. Antal Hajnalka** jogtanácsos I., MÁV SZK Zrt., Jog; **Aranyos Rózsa** DMS-érkeztető-postázó, MÁV SZK Zrt., Ügyvitel Szeged; **Fritz Péterné** ügykezelési és dokumentációs koordinátor, MÁV SZK Zrt., Ügyvitel Szombathely

Vezérigazgató-helyettesi dicséret

Antal Tamásné általános ügyviteli előadó I., MÁV-START Zrt., TSZVI Pécs; **Anda Tamás** digitális gyengeáramú mérnök, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Bagi Imre** karbantartó szakmunkás, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Bakos László** mozdonyvezető, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Bálint Ferenc István** forgalmi szolgálattevő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Bartha Ferenc György** számadó és jegypénztáros, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Beleznai János** vezető jegyvizsgáló (belföldi), MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Béres Barna** forgalmi üzemirányítási osztályvezető, MÁV Zrt., Forgalmi Üzemirányítási Osztály; **Béres Sándor** üzemviteli szakelőadó I., MÁV-START Zrt., JBI Debrecen; **Bernáth István**, területi TEB-osztályvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc; **Bernáth Jánosné** számadó és jegypénztáros, MÁV-START Zrt., TSZVI Miskolc; **Bernáthné Kuruczleki Judit** általános pályavasúti előadó, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs; **Bese-Csekő Diána** pályavasúti szakértő, MÁV Zrt., Üzemeltetési Vezérigazgató-helyettesi Szervezet; **Boda Árpád** biztosítóberendezési mérnök, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Borbély Károly** felsővezeték-szerelő csoportvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Bögyös János** kocsimester, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Csákiné Hegyesi Erika** területi vagyongazdálkodási szakelőadó, MÁV Zrt., Területi Gazdasági Szervezet Szeged; **Cseh István Zoltán** műszaki szakelőadó, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs; **Denhoffer István** mozdonyvezető, MÁV-START Zrt., TSZVI Pécs; **Ellenberger József** forgalmi vonalirányító, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs; **Eperjesi Tibor** területi pályavasúti kontrolling-vezető, MÁV Zrt., Területi Gazdasági Szervezet Miskolc; **Farkas László** pályavasúti szakértő, MÁV Zrt., Üzemeltetési Működéstámogatás; **Farkas Zoltánné** általános pályavasúti előadó, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely; **Fehér László** karbantartó szakmunkás, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Földes László** egyéb vasúti jármű-vezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Frey Ágnes** általános ügyviteli előadó I., MÁV-START Zrt., TSZVI Pécs; **Füzér Tamás** művezető I., MÁV-START Zrt., JBI Budapest; **Gadó József** karbantartó szakmunkás, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs; **Gál János** rendelkező forgalmi szolgálattevő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc; **Gáspár Zoltán** tengelyszerelő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Gilányi Erika** vezető jegyvizsgáló (belföldi), MÁV-START Zrt., TSZVI Debrecen; **Haszara János** mester, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Hegedüs Gábor** pályavasúti szakértő, MÁV Zrt., Pályalétesítményi Főosztály; **Holhos Imre** műszaki szakelőadó, MÁV-START Zrt., TSZVI Miskolc; **Horváth Dániel** gépészeti diszpécser, MÁV-START Zrt., JBI Szeged; **Horváth Ernő** távkezelő állomás forgalomirányítója, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely; **Horváth Gábor Benedek** főpályamester, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Horváth János** vezető jegyvizsgáló (belföldi), MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Józsa László** kábel- és hálózatszerelő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Kacsó Károly** vezető jegyvizsgáló (nemzetközi), MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Kajtár János** járműszerelő III., MÁV-START Zrt., JBI Szeged; **Kaltenecker István** vonali tolatásvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Káplár István** mozdonyvezető, MÁV-START Zrt., TSZVI Debrecen; **Károlyi Zoltánné** távkezelő állomás forgalomirányítója, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Katona Sándorné** vezető jegyvizsgáló (belföldi), MÁV-START Zrt., TSZVI Debrecen; **Kazuska Zsolt** villamoshálózat-felmérő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Király Béla** járműszerelő II., MÁV-START Zrt., JBI Budapest; **Kósa István** egyéb vasúti jármű-vezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Kovács Ernő** hídszerkezet-karbantartó szakmunkás, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Kovács Ottó** személyszállítási ügyeletes, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Kreiner István Jánosné** személyszállítási technológus szakelőadó I., MÁV-START Zrt., TSZVI Szombathely; **Kupecz Tamás** területi vontatási főirányító, MÁV-START Zrt., TSZVI Szeged; **Lakatos László** mester, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc; **Lukácsné Nagy-Szűcs Krisztina** nemzetközi személypénztáros, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Magyar József** energiaellátási művezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Majorné Dömösi Mónika** műszaki szakelőadó, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged; **Máriás András** mozdonyvezető, MÁV-START Zrt., TSZVI Szeged; **Marosi Edina** eszközgazdálkodási koordinátor, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Marótiné Gál Anikó** nemzetközi személypénztáros, MÁV-START Zrt., TSZVI Szeged; **Martus László** kitérőlakatos, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged; **Mihály Erzsébet** humánpartner, MÁV Zrt., Humánpartner Szervezet Budapest; **Mihályfi Csaba** mozdonyvezető, MÁV-START Zrt., TSZVI Szombathely; **Molnárné Sebők Zsuzsanna** üzleti adminisztrációs szakelőadó I., MÁV-START Zrt., TSZVI Szeged; **Mozga István** forgalmi szolgálattevő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Nagy Béla László** állomásfőnök, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged; **Nagy György** kábel- és hálózatszerelő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Nagy Istvánné** vezénylő, MÁV-START Zrt., TSZVI Debrecen; **Nagy Péter** kontrollingszakértő, MÁV Zrt., Kontrollingigazgatóság; **Neuzer Rudolfné** számadó és jegypénztáros, MÁV-START Zrt., TSZVI Debrecen; **Nyiri Ferenc Zoltán** távközlési vonalellenőr, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged;

Pálfi József előmunkás, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Pandur József** járműszerelő II., MÁV-START Zrt., JBI Pécs; **Papp Gyöngyi** pénztárellenőr, MÁV-START Zrt., TSZVI Pécs; **Patai Károly** karbantartó szakmunkás, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged; **Péter Géza** vezető jegyvizsgáló (belföldi), MÁV-START Zrt., TSZVI Szombathely; **Pilipár Valéria** vagyongazdálkodási szakelőadó, MÁV Zrt., Vagyongazdálkodási és Gazdálkodási Igazgatóság; **Rabi Rita** rendelkező forgalmi szolgálattevő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged; **Rózsa Zoltán** karbantartó szakmunkás, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely; **Samók Miklósné** humánpartner, MÁV Zrt., Humánpartner Szervezet Miskolc; **Szabó Gyula** vasútépítő, karbantartó, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely; **Szabó Imre** felsővezeték-szerelő csoportvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely; **Szabó László Tamás** járműszerelő III., MÁV-START Zrt., JBI Debrecen; **Szamosi István** művezető I., MÁV-START Zrt., JBI Budapest; **Szaszkó Nándor** vezető jegyvizsgáló (nemzetközi), MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Szegedi Lászlóné** gazdálkodási koordinátor, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc; **Szlezák Zoltán** gépészeti diszpécser, MÁV-START Zrt., JBI Budapest; **Szombati László** pályamunkás, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs; **Szűcs Andrea** nemzetközi személypénztáros, MÁV-START Zrt., TSZVI Budapest; **Takács Miklós** vonali tolatásvezető, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Tamás Béla** pályamunkás, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs; **Tamásné Karácsony Beáta** főpályamester, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc; **Tanács Károly** biztosítóberendezési mérnök, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged; **Tánczos Andrásné** karbantartási szakelőadó, MÁV-START Zrt., JBI Szombathely; **Tóth József** általános karbantartó I., MÁV-START Zrt., JBI Miskolc; **Tóth Sándor** külsős forgalmi szolgálattevő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Törökné Árvai Adrienn** értékesítési szakértő I., MÁV-START Zrt., Értékesítési Centrum; **Turányi András** állomásfőnök, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest; **Vajda Melinda** kontrollingszakértő III., MÁV-START Zrt., Gazdasági Igazgatóság, Controlling; **Várai István** rendelkező forgalmi szolgálattevő, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs; **Várkony Gyula Zoltánné** eszközgazdálkodási koordinátor, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Miskolc; **Vaskó Ferenc** vonalgyógyító, MÁV Zrt., Pályavasúti Területi Igazgatóság Debrecen; **Viszoly Béla** projektkezelő, MÁV Zrt., Beruházásleboncoló Igazgatóság, Műszaki Leboncoló Osztály Miskolc; **Zilahy István** munkaidőbeosztás-készítő, MÁV-START Zrt., TSZVI Debrecen

Igazgatói dicséret

Csekné Garaba Zsuzsanna asszisztens, MÁV-START Zrt., Biztonsági Igazgatóság; **Lajkó Norbert** gazdasági szakelőadó I., MÁV-START Zrt., Beszerzési Igazgatóság, Készlet- és Raktárgazdálkodás; **Pál Csaba** beszerzési koordinátor, MÁV-START Zrt., Beszerzési Igazgatóság, Gépészeti Beszerzés; **Borzák Endre** üzemviteli szakelőadó I., MÁV-START Zrt., Üzemeltetési Igazgatóság, Technológia-tervezés; **Steczina Zsolt** üzemviteli szakelőadó I., MÁV-START Zrt., Üzemeltetési Igazgatóság, Technológiatervezés





Fotó: Soós Borbónd

Pályára állítva

Nem könnyű ma megtanulni a vasutasszakmát

„A hivatás továbbadható érték, még ha sokszor nem is könnyű a mai fiatalokat a vasút iránt elkötelezett munkavállalókká formálni” – véli Keszmann János. Magyarország legnagyobb felnőttképzési intézménye, a 130 éves múltra visszatekintő Baross Gábor Oktatási Központ képzésfejlesztési és szabályozási vezetőjét a sikerekről és a hatósági vizsgák sikertelenségének okairól kérdeztük.

Hányadik alkalommal vezette fel a Vasutasnapon a leendő tiszteket fogadalmotételre, s hányadszor jelentett az elnök-vezérigazgatónak?

1998 óta én vezetem fel az ünnepségen az avatandó tiszteket, de volt, amikor a Baross Gábor Oktatási Központ vezetője jelentett. 2009 óta viszont én adom a jelentést is.

Most 163 tiszt végzett. Ez sok vagy kevés?

Tavaly nagyobb volt a létszám, a mostani inkább átlagosnak nevezhető. Ha egy évfolyamon 180 körül fejezik be a tanulmányaikat, az már jónak mondható.

S ha úgy kérdezem: van-e elegendő diák, illetve tanár, és van-e megfelelő tananyag?

Kezdjük a diákokkal. Az idők folyamán sokféle tisztképző alakult ki. Először csak forgalmi és kereskedelmi jellegűek voltak, s majd csak utána jelent meg a műszaki – így a pályaeépítési és -fenntartási, a távközlő és biztosítóberendezési, a gépészeti, valamint a vontatási területen is – a tisztképzés igénye. Közben az árufuvarozás és a személyszállítás is mind jobban elkülönült egymástól, s mivel vasúti árufuvarozással

ma már több magántársaság is foglalkozik, ezért időről időre egy-egy tanfolyami csoportot sikerül elindítanunk. A személyszállítás területén két-három évente indul egy-egy nagyobb csoport, igaz, több tagozatra osztva. Így idén is volt kereskedelmi és technikai tagozat, de pályaeépítési és -fenntartási, forgalmi, illetve erősáramú felsőfokú tanfolyamon is sokan végeztek. Azonban nem mindig tudunk vasútgépészeti, azaz a vasúti személykocsik és a vonatjárművek fenntartásával foglalkozó tanfolyamot indítani. Mint ahogy távközlő és biztosítóberendezési tisztek is utóljára tavaly végeztek nálunk.

Mi a helyzet az oktatókkal?

Sok jó szakember van a vasútnál, de aki a szakmáját magas színvonalon műveli, nem biztos, hogy a tudását is át tudja adni. Ez egy külön hivatás, ha úgy tetszik: egy másik szakma, egy másik kihívás. A remek szakemberekre a munkahelyükön is nagy szükség van, ezért nehezen tudjuk őket bevonni az oktatásba vagy a tankönyv-írásba. Például vasútgépész tanár sem minden bokorban terem, még az egyetemeken, főiskolákon sincs ilyen specializáció. Érezhető az oktatói állomány elöregedése: több vasúti szakember már csak nyugdíjasként jön vissza hozzánk tanítani. A tisztképzés esetében 50-60 főből áll a tanári kar, de az alap- és középfokú tanfolyamainkon tanító külsősökkel együtt 250-300 fős az oktatói gárdánk. Főállású oktatóink ebben az évben többnapos továbbképzéseken, tréningeken vesznek részt, ahol próbatanításokat kell tartaniuk, amelyeket videóra veszünk, kielemezzük, hiszen az oktatók továbbképzése és folya-

matos fejlesztése képzéseink magas színvonalának zálogát jelentik.

Ezek szerint nem állhatnak jól korszerű tananyagokból sem...

Ezen a téren vagyunk talán a legnagyobb bajban. Sokféle képzésünk van, így rengeteg szakmai tárgyat tanítunk. A jogszabályok, a különféle utasítások és az üzletszabályzatok viszont igen sűrűn változnak, ezért nehéz maradandó, igazán jó jegyzetet, tankönyvet összeállítani. Ennek ellenére idén is több jegyzettel rukkoltunk elő. Az egyik a személyszállítás területén a belföldi személyszállítással, a másik a nemzetközi díjszabással foglalkozni. Készül egy vasútföldrajzi tankönyv, de hiánypótló munka lesz a vasúti pályaeépítő kigépekről szóló összefoglalónk is. Tavaly a jelzési, 2017-ben pedig a forgalmi utasítások feldolgozását tűztük ki célul.

Mennyire követik a változásokat?

A *Vasútiüzemi ismeretek* című könyvnek már a harmadik kiadása jön ki a nyomdából, most is frissítettük, javítottuk. Ebbe például már beletettük a JÉ-projekt új jegyértékesítő gépeinek ábráját, néhány szavas leírását is. Sok esetben az okoz nehézséget – legfőképpen a gépészsakmánál –, hogy a gyártók leírásai, műszaki rajzai szabadalmilag védettek, azokat csak az adott gépet vagy járművet üzemeltető vállalat használhatja. Tehát azokat mi segédanyagként, oktatási célokra nem használhatjuk.

Öt éve jelent meg kolléganőjével, Nagy Erikával közösen írt, a BGOK történetéről szóló cikkük a *Sínek Világában*.

Abban úgy fogalmaztak: a vasúttársaságnak már az 1860–70-es években is fontos volt, hogy „kifogástalanul képzett személyzetet alkalmazzon”. Vajon a frissen felavatott tisztek ma is kifogástalanul képzettek? Az újonnan felvett munkavállalók esetében „nagy számú sikertelen vizsgáról” lehet hallani.

Nagyon szubjektív, hogy mit is értünk a „kifogástalan képzettség” szóösszetétel alatt. A BGOK-nak az a célja, hogy a szükséges legjobb szaktudással felvértezve engedje ki a gyakorlati életbe a tiszteket. E cél megvalósításához a lehető legjobb tárgyi feltételeket és felkészült, kiváló szaktudású oktatókat igyekszünk biztosítani. Azt tapasztaljuk, hogy a vasúttársaságoknak egyre határozottabb elképzelésük van arra vonatkozóan, hogy a tisztképzés keretében milyen ismeretekkel bővítsük munkavállalóik tudását. Azt érzékeljük, hogy a tiszt képzéseket ismét kiemeltebb figyelemmel kezelik a megrendelő partnerek. Ami a hatósági vizsgákat illeti: nem könnyű ma a vasutasszakmát megtanulni. A vasúti vizsgaközpont vizsgakövetelményei nagyon szigorúak a vasúti közlekedés biztonságának védelme érdekében. Ugyanakkor az utóbbi években igencsak felgyorsult a képzés. Évekkel ezelőtt az új kollégák több hónapot terepen töltöttek: akklimatizálódtak, megszokták a vasútnyelvezetést, s volt lehetőségük megismerkedni a vasúti munka jellegzetességeivel. Most az újonnan felvett munkatársak egyből a jelzési és forgalmi utasítások kemény és tömény világába csöppennek. Ezért is találtuk ki, hogy legyen egy 56 órás vasúti alapismeretek tanfolyam, ami megelőzi ezeket a nehéz tantárgyakat, s betekintést enged a vasút működésébe. Így a munkáltatónak és a munkavállalónak is van lehetősége arra, hogy időben eldöntse: kinek érdemes belevágni a hatósági képzésbe.

Az elmúlt időszakban a vizsgák eredményességének növelése érdekében folyamatos az együttműködés az illetékes szakterületekkel és a vasúti vizsgaközponttal.

Ha a BGOK-t más, felnőttképzéssel foglalkozó cégekkel hasonlítjuk össze, akkor hová helyezné a palettán?

A BGOK Magyarország legnagyobb, felnőttképzésre szakosodott cége: az egész MÁV-csoport tanfolyamait mi szervezzük, mint ahogy az időszakos oktatás lebonyolítása is a mi feladatunk. Ez utóbbi éves szinten több mint 23 ezer munkavállaló rendszerez, többnapos képzését jelenti. Hasonló nagyságrendű képzést nem igazán találni a felnőttképzés piacán, de az oktatási palettát tekintve is nálunk a legnagyobb a választék. Az újonnan felvett munkavállalók felkészítése, oktatása azonban óriási erőforrásokat igényel mind az oktatói, mind a tantermi, mind pedig a tanfolyamszervezői kapacitásokban. Jelenleg a vasútszakmai képzések megreformálása és oktatásaink színvonalának javítása köti le minden erőforrásunkat.

A 130 éves múltra visszatekintő BGOK jelszava: „Hivatás, haladás, hagyomány”. Most mit érez ebből a hármashból erősebbnek?

A haladást tartjuk a legfontosabbnak és egyben a legnagyobb kihívásnak. A hagyományok tisztelete és megőrzése az egyik alapköve a BGOK falainak. A hallgatók és az oktatók is komolyan veszik a képzést, a tisztavatást pedig ma is úgy élik meg, mint ahogy azt annak idején a vasminiszter, Baross Gábor elképzelte. A hivatás továbbadható érték, még ha sokszor nem is könnyű a mai fiatalokat a vasút iránt elkötelezett munkavállalókká formálni. A haladásért viszont mindennap tenni kell. Reményteljesnek találok, hogy minden évben sikerül olyan embereket pályára állí-



tanunk, akik képesek középvezetői szinten elhivatottan segíteni, támogatni a vasutat.

Gyüre József

A Gyermekvasútról a tisztképzőbe

Keszmann János 1965-ben született Budapesten, s még gyerekkorában, egy családi utazás alkalmával határozta el, hogy vasutas lesz. Annyira vonzotta a közlekedés világa, „a felelősségteljes munka” és „a gyerekek szép egyenruhája”, hogy ötödik osztályos diákként jelentkezett az Úttörővasúthoz. 1977 júniusában avatták fel, de még középiskolás korában is visszajárt ifjvezetőnek. „A pályaválasztásomra és a középiskola kiválasztására is kihatott a vasútszeretetem. Jó tanuló voltam, de a szüleim ragaszkodtak ahhoz, hogy legalább egy szakmám legyen. Ezért a Mechwart András Ipari Szakközépiskolába mentem vasúti járműszerelő szakra, ahol 1984-ben végeztem. Majd egy év katonaság következett, utána a Műegyetemen tanultam vasútgépész mérnök szakon” – mesélt a kezdetekről Keszmann János, akit az egyetemi évek után a gyermekvasutas táborok és a vasútmodellező szakkör vezetésével bíztak meg.

Karrierje a vasúttársaságnál 1990-ben indult: „A Keleti fűtőházban mérnökgyakornokként álltam munkába. Letettem a nagy vasúti szakvizsgákat, a mozdonyvezetőit, a vontatásit, minden olyat, ami alapfeltétel egy fűtőházban dolgozó mérnök esetében. A műszaki szakterületen a reszortosi munkakörök foglaltak voltak, így kerültem a műszaki és a forgalmi oktatás területére. A Keletiben rangos mozdonyvezetői munka folyt, azt igyekeztünk segíteni” – folytatta. 1993-ban, amikor a Keletit összevonták a ferencvárosi fűtőházzal, felkérést kapott a Gyermekvasút vezetésére. Másfél év múlva a tisztképzőre került. 1997-ben felnőttképzési osztályvezető, majd 2006-ban képzésfejlesztési vezető lett.

Keszmann Jánosnak két fia van. A hét- és tízéves fiúk olyannyira szeretik a vasutat, hogy évente többször is el kell vinni őket hol a Gyermekvasútra, hol a Magyar Vasúttörténeti Parkba. „Ez az életünk része” – mondta büszkén a családapa, aki természetesen egy vasúti terepasztalt is épített nekik (is). „Nem biztos, hogy vasutasok lesznek, de azt feltétlenül szeretném elérni, hogy tiszteljék ezt a szakmát és ezt a különös világot, amit általam megismertek.”

Amikor a víz az úr

Május 13-án a kora esti órákban Gyöngyös környékére viharos erejű széllel kísért felhőszakadás és jégeső csapott le. A hirtelen lezúduló, nagy mennyiségű csapadékot a talaj nem tudta elnyelni, így a víz megindult a mélyebb fekvésű területek felé. Mozdonyvezetők bejelentés alapján derült ki, hogy Hort-Csány és Vámosgyörk, illetve Vámosgyörk és Ludas között, a 852-es és a 952-es szelvények környékén a víz veszélyezteti a vasutat. A történetről Nagy Tibor vezető mérnök, a Miskolci Pályavasúti Területi Igazgatóság Pályafenntartási Főnökségének szakembere számolt be a Vasutas Magazinban.

Este 7 óra előtt 5 perccel a riasztott készenlétes főpályamester, Ficsór Kálmán a helyszínre érve azt tapasztalta, hogy Vámosgyörk és Ludas állomás között, Karácsondnál az árkokban, a vetésen át lezúduló vizet a vasút északi oldalán a töltés visszaduzzasztotta. Az M3-as autópályától Karácsond megállóhelyig összegyűlt víz az összes búza- és napraforgótáblát elárasztotta, több ezer hektáron csak víz és víz volt látható. Karácsond alsó részén az ár a kerteket is elöntötte. A közeli műtárgyak, a 950-es és a 962-es szelvényben lévő teknőhid, illetve kerethíd a vizet a vasút túloldalára átvezette, a 954-es szelvényben lévő, egyméteres nyílású teknőhid a hordaléktól eltömődött. A 949-es és a 956-os szelvény között a felduzzadt víz a bal vágányokon – akkor még a sín talpa alatt – folyt át.

Később, este 9 óra 50 perckor már a sínkoronán átbukva zúdult a vízfolyam a valamivel alacsonyabban fekvő jobb vágányra, és az ár a 952-es szelvénynél két helyen 10 méter hosszan megbontotta a zúzott kőből épített ágyazatot. Ekkor mindkét vágányt kizárták a forgalomból. A katasztrófavédelem Karácsond belterületén, a vasúti átjáró fölött mintegy 80 méterrel átvágta a közutat, így a víz megindult Ludas irányába, elősegítve a gyors apadást. A Hort-Csány–Vámosgyörk állomásközből, a 851-es szelvényben, a bal vágány mellett az árok külső rézsűjét egy ásónyom szélességben – a földtől feljebb – a földtulajdonos átvágta. A hőmpolygó és egyre szélesebb folyam hordaléka a vasúti árokban kötött ki. A lezúduló víz a vasútra merőlegesen érte el a bal vágányt, amely alól a zúzott követ 10 méter hosszan teljesen ki is mosta. Ficsór Kálmán főpályamester azonnal lezárta a bal vágányt.

Kovács Béla főpályamesterrel már a helyreállítás után beszélgettünk. A munka május 14-én, a reggeli órákban kezdődött. Az elsődleges cél az volt, hogy a közlekedés minél hamarabb újraindulhasson. Hat kocsinyi zúzott kő került a pályára, amelyet a fűzesabonyi és a vámosgyörki készenlétesek dolgoztak a sín alá. Délben, egészen pontosan negyed egykor a Vámosgyörk–Ludas szakasz bal vágányát, majd délután fél ötkor a Hort-Csány–Vámosgyörk szakasz bal vágányát ideiglenesen helyreállították. A



Kovács Béla főpályamester

munka során a MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító (FKG) Kft. biztosította a vágány „kiszabályozásához” szükséges gépláncot.

Kovács István, az MÁV FKG divízióvezetője a kárhelyhez legközelebbi, 22-es számú géplánc személyzetét riasztotta. „Elismeréssel kell szólnom a munkatársak hozzáállásáról” – mondta a szakember. Hozzátette: „Bár pihenőnapja volt valamennyi kollégának, mégis pillanatok alatt elindultak, hogy segítségükkel megkezdődhessen a helyreállítás. 13 órakor érkezett meg a géplánc Kál-Kápolna ál-



Az elmosott ágyazat a 851-es szelvénynél

lomásra; a személyzet jelentkezett a kárhelyparancsnoknál, és munkához látott. Dicsérem kell a géplánc vezetőjének és személyzetének konstruktív hozzáállását, hiszen valamennyi kolléga munkára kész állapotban jelentkezett, s maradéktalanul teljesítette a rábízott feladatot. Munkatársainknak köszönhetően rövid idő alatt normalizálódott a helyzet, így nem volt szükség a vágány további kizárására. A vonatok közlekedésében sokkal nagyobb zavar is előállhatott volna. A géplánc vezetője Kovács János volt; Léhi József, Papp József, Szikszai Gábor, Kovács Miklós, Gulyás Zoltán, Kiss Sándor és Emödi Norbert alkotta a személyzetet.”

Ez a káresemény nemcsak a helyszínen, hanem a MÁV FKG Kft. miskolci központjában is komoly szervezési munkát igényelt, mert a géplánc két napig a helyszínén dolgozott, ezért át kellett szervezni az ütemezett munkákat, új vezénylést kellett készíteni a gépláncnak és a kétkezi munkásoknak is. A szervezési munkában részt vevő kollégák is szó nélkül végezték a munkájukat. Ennek köszönhetően a Vámosgyörk–Ludas szakasz bal vágányát 14-én negyed egykor, a Hort-Csány–Vámosgyörk szakasz bal vágányát délután fél ötkor visszaadták a forgalomnak 40, illetve 20 km/h-s sebességkorlátozással. A legjobban sérült részen, a Vámosgyörk–Ludas szakasz jobb vágányán 15-én délelőtt még zajlott a zúzott kő „anyagolása”, amit a gépláncos vágányszabályozás követett, de délben már itt is megindult a forgalom 40 km/h-s sebességgel. További szabályozásra került sor a másik két vágányszakaszon is, ami lehetővé tette a sebesség növelését.

Jelenleg – vagyis a Vasutas Magazin lapzártájakor – a Hort-Csány–Vámosgyörk szakasz bal és a Vámosgyörk–Ludas szakasz jobb vágányán 60 km/h-s, a Vámosgyörk–Ludas szakasz bal vágányán 80 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben. A végleges helyreállítás előkészületei már zajlanak, a tervek szerint a kivitelezés augusztus végén, szeptember elején valósítható meg. Az alépítmény súlyos károkat szenvedett, a helyreállítás komoly földmunkát igényel.

Nagy Tibor vezető mérnök, a Miskolci Pályavasúti Területi Igazgatóság Pályafenntartási Főnökségének szakembere a helyreállítást illetően optimista, a jövőt tekintve viszont aggodítk. A heves esőzés következtében az összegyűlt csapadékvíz olyan helyeken okozott károkat a vasúti pályatestben, ahol ilyesmire korábban nem volt példa. Ebből következik, hogy hasonló jelenségekre kell számítani a jövőben is. A vasúti ár-

kok állapota általánosan rossz – sokkal több figyelmet és pénzt igényel ez a terület.

A legnagyobb gondot az okozza, hogy a pár hektáros birtokok megszűntek. Helyükön több száz hektáros gazdaságok működnek. A kisgazdák egykori vízátereszit beszántották, ma már sehol sincsenek vízelvezető árkok. Így, ha a vasúti műtárgyak át is vezetnek a pálya alatt, a víz nem tud megfelelő módon és sebességgel továbbjutni, felduzzad, és a vasúti pályában tesz kárt. Bebizonyosodott, hogy az árkok hiánya miatt van annyi belvizes terület, ráadásul a vasút melletti földek gazdái a vasúti árokba csapolják a belvizet, ami nyilván nem erre a célra szolgál. A gond óriási, ráadásul túlmutat a vasúttársaság keretein. A problémák teljes körű kezelésére valószínűleg programot kell majd indítani.

Gaál Péter

Fotó: Kondás Zoltán PFT főnökségvezető, Gaál Péter



A víz megbontotta a zúzottkő-ágyazatot (922-es szelvény)



Az átvágott részsű

Átadták a felújított balatonfüredi vasútállomást

A 21. század utazási igényeinek megfelelő, modern vasútállomás és buszpályaudvar 2017. július 10-i átadónapságon dr. Kontrát Károly, a térség országgyűlési képviselője, dr. Bóka István, Balatonfüred polgármestere, Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója, Papp László, az ÉNYKK Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. vezérigazgatója és Kazai Katalin, a MÁV-START Zrt. értékesítési igazgatója tájékoztatta az érdeklődőket és a sajtó képviselőit a felújításokról.

A több mint negyvenéves épület rekonstrukcióját a MÁV 2013-ban kezdte el. A műszaki szempontból indokolt szerkezeti és épületgépészeti munkákat a vasúti szolgáltatások modern technikai követelményei szerint, az európai állomásfejlesztési trendeknek megfelelően hajtották végre. Megújult az épület homlokzata, korszerűbbé váltak az utasokat kiszolgáló és a vasúti infrastruktúra működéséhez szükséges irodák, technikai helyiségek, valamint az információs rendszer is. Felújították az állomásházakat, a burkolatokat, az üvegfalakat, a világítást, az aluljárót és a peronokat is; új padokat és szemeteseket helyeztek ki. Akadálymentessé tették az utastereket, a mosdókat, az aluljáró és a peronok kö-

zött pedig három karfaliftet szereltek be, továbbá vakvezető sávokat alakítottak ki a peronra vezető lépcsők tetejéig. Az utasok az állomás területén – a kiépített wifi-hálózatnak köszönhetően – ingyenesen internetezhetnek, biztonságukról videokamerás térfigyelő rendszer gondoskodik. A rekonstrukció részeként a vasútállomás és a buszpályaudvar közvetlen környezete is újjászületett. Az állomás északi részén ötven férőhellyel rendelkező (ebből kettő akadálymentes), közvilágítással és térfigyelő kamerákkal ellátott P+R parkolót, valamint – 30 kerékpár részére – B+R parkolót alakítottak ki a csatlakozó utakkal együtt. A vasútállomás Balatonfüred frekvenciált részén, a szintén felújított buszállomás mellett található, amely a helyközi és a helyi autóbuszok csatlakozását biztosítja a MÁV járataihoz. A két állomás megújulásának köszönhetően egy korszerű, intermodális jellegű csomópont jött létre.

A Közép-dunántúli Operatív Program (KDOP) keretében végrehajtott beruházás mintegy 1,1 milliárd forintba került, jelentős részben a MÁV saját költségvetéséből, európai uniós támogatásból, továbbá az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ forrásából valósult meg. A MÁV 700 millió forintot költött a felújításra, az

Európai Unió Regionális Fejlesztési Alapjából származó rész 350 millió forintot, önrő-támogatásként a magyar költségvetésből juttatott rész pedig 58 millió forintot tett ki.

Vizes vb a MÁV-START-tal

A Vasutas Magazin 2017. júniusi számában már beszámoltunk arról, hogy a MÁV-START Zrt. a 17. FINA Világbajnokság nemzetközi szállítópártereként jelentős utazási kedvezményt biztosít a versenyszámokra jegyet vásárló nézők számára, és segítséget nyújt a rendezvény megszervezéséhez nélkülözhetetlen 3500 önkéntes, valamint a FINA Mastersre akkreditált versenyzők és technikai személyzet utaztatásához. A személyszállító vasúttársaság emellett egy felmatriázott Taurus mozdonyral is népszerűsíti a vizes vb-t.

A MÁV-START-tal azonban nemcsak a vasútvonalakon, hanem a világbajnokság helyszínein is találkozhatnak a szurkolók. A budapesti Duna Aréna mellett kialakított, belépő nélkül is látogatható vásártéren vasúti jegypénztárral, utazási ajánlatokkal, nyereményjátékkal és kézműves-foglalkozással várják az érdeklődőket, a Margit-szigeten és Balatonfüreden pedig pénztárral állnak a szurkolók rendelkezésére. Emellett a vb ideje alatt a MÁV-START és a Budapesti Közlekedési Központ (BKK) közös jegyeket értékesít, amelyek kedvezményes utazási lehetőséget biztosítanak a versenyhelyszínekre. A BKK által kibocsátott új jegy a BKK Online Shop felületén, a vasúttársaság által kiadott jegyek pedig a MÁV-START jegypénztáraiban vásárolhatók meg.

Az aktív élsportolók számára kiírt világbajnokságot július 14. és 30. között rendezték meg Budapesten és Balatonfüreden; a szeniorok versenyére ugyanezen helyszíneken kerül sor augusztus 7. és 20. között.



Munkavállalói ajánlási program a MÁV-nál



A MÁV Zrt. a hiánymunkakörökre vonatkozó álláshirdetések esetében bevezeti a munkavállalói ajánlás lehetőségét. Ez azt jelenti, hogy az ilyen pozíciókra – meg-

határozott területre – a MÁV Zrt. bármely munkavállalója ajánlhat jelentkezőt ismerősei köréből egy ajánlószevénnyel kitöltésével. A program célja, hogy a MÁV Zrt. által évente felülvizsgált és közzétett munkakörökbe a vasutas kollégák tapasztalatára támaszkodva keressenek új jelentkezőket. Ha a munkatárs által ajánlott jelöltet felveszik, próbaideje lejár, és az előírt hatósági vizsgát vagy más, a munkakör betöltéséhez szükséges követelményt sikeresen teljesíti, az ajánló részére 35 ezer forint „ajánlási bónuszt” folyósítanak.

Az ajánláshoz a MÁV Értesítő 2017. július 7-i számában megjelent *Munkavállalói ajánlási program működtetésének szabá-*

lyozása című utasítás 2. számú mellékletét kell kitölteni. A kitöltött ajánlást a jelöltnek önéletrajzával együtt csatolnia kell jelentkezéséhez. A *Munkavállalói ajánlás* az intranetről is letölthető, kitöltéséhez a humánpartner kollégáktól kérhető segítség. Az álláshirdetések megjelenését követően a következő munkaköröknél várják a kollégák ajánlását: felsővezeték-szerelő gyakornok, forgalmi szolgálattevő gyakornok, kocsirendező gyakornok, pályamunkás, pályamunkás betanított munkás, pályavasúti gyakornok, TEB-műszerészgyakornok, technikusgyakornok, váltókezelő gyakornok.

MÁV Zrt. Humánerőforrás-gazdálkodási Igazgatóság

Több ponton egyszerűsödött a vasúti képzés

A MÁV-csoport munkáltatói a KTI Vasúti Vizsgaközponttal együttműködve, a rendelkezésre álló gyakorlati tapasztalatok alapján számos javaslatot tettek a 19/2011. (V. 10.) számú NFM-rendelet – az úgynevezett képzési rendelet – módosítására. A Nemzeti

Fejlesztési Minisztérium által elfogadott módosítások a 20/2017. (VI.22.) számú NFM-rendelet részeként jelentek meg, és a képzési rendelet vonatkozásában 2017. július 7-től léptek hatályba. A változtatások az elmúlt időszak tapasztalatai alapján pontosították, illetve egy-

szersítették a vasútszakmai képzésekre vonatkozó követelményeket és előírásokat. A 20/2017. (VI.22.) számú NFM-rendeletnek a képzési rendeletet módosító kivonata az Intraneten érhető el.

MÁV Zrt. Képzésszervezés

Elismerés a MÁV-csoport hűséges munkavállalóinak

A MÁV-csoport és az érdekképviseletek között 2017. március 13-án aláírt bérmegállapodásban az aláíró felek vállalták, hogy bevezetik a MÁV-csoportnál a munkaviszonyban eltöltött időhöz kapcsolódó jutalmazást, a senioritás rendszerét, amelynek keretében a MÁV-csoporttal való lojalitást egyszeri kifizetés formájában jutalmazzzák. A legalább 15 év folyamatos vagy annak elismert vasutas munkaviszonnyal rendelkező munkavállalók esetében 3 évente ismerik el ily módon a vállalat iránti elkötelezettséget. Ez azt jelenti, hogy a megállapodás ideje alatt minden, legalább 15 év vasutas munkaviszonnyal rendelkező munkavállaló biztosan részesül a jutalmazásban. A kifizetésére minden évben az adott naptári év júniusára jár munkabérrrel együtt, a Vasutasnappal egy időben kerül sor azok részére, akik az előző naptári év június 1. és a tárgyév május 31. között érik el a meghatározott szolgálati idők valamelyikét. A munkáltató vállalta, hogy valamennyi, fent részletezett vasutas munkaviszonnyal rendelkező munkavállaló, így a gyesen vagy gyeden lévő, a tartós beteg stb. kollégák is részesülnek a kifizetésben. A munkáltató azt is vállalta, hogy akinek a bérmeg-

állapodás hatálya alatt nyugdíjazására való tekintettel szűnik meg a munkaviszonya, és egyszeri kifizetés még nem illette meg, részére a munkaviszony megszűnéskor a még el nem ért, következő szolgálati időhöz tartozó összeget fizetik ki. A munkáltató és az érdekképviseletek három év lejárta után közösen felülvizsgálják a rendszer tapasztalatait és annak jövőbeli fenntartásának lehetőségét, így lefektetve egy hosszú távú senioritási rendszer alapjait.

| MÁV-csoportos szolgálati idő (év) | Egyszeri kifizetés összege (Ft/fő) |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 15 | 15 000 |
| 18 | 18 000 |
| 21 | 21 000 |
| 24 | 24 000 |
| 27 | 27 000 |
| 30 | 30 000 |
| 33 | 33 000 |
| 36 | 36 000 |
| 39 | 39 000 |
| 42 | 42 000 |
| 45 | 45 000 |
| 48 | 48 000 |

Az egyszeri kifizetés összege a munkaviszony hosszának függvényében

Kitüntetés Dávid Ilonának

A Soproni Egyetem Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kara Lámfalussy Sándor Emlékéremmel tüntette ki Dávid Ilonát, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatóját, a GYSEV Zrt. igazgatósági elnökét az egyetem karáért végzett tevékenységének elismeréséül. A kitüntetést 2017. július 6-án a közigazdaságtudományi kar dékánja, dr. Fábián Attila adta át Dávid Ilonának.



Több százan látogattak el a Gyermekvasútra a Múzeumok Éjszakáján

Erdei vonatkozás a budai hegyekben



Fotó: Dimitrov Marcell

Megújult múzeum, minden kocsiban más-más színű hangulatvilágítás, hajtányozás, fáklyás túra. Cimszavakban így lehetne összefoglalni a Múzeumok Éjszakája 2017-es rendezvényének gyermekvasúti programját – a különleges éjszakai kisvonatozáson kívül.

A MÁV-csoport évről évre egyre több helyszínnel csatlakozik a Múzeumok Éjszakája rendezvénysorozathoz, idén – két év kihagyás után – ismét várta a látogatókat a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút is. Már délelőtt megnyitotta kapuit a nagyközönség előtt a hűvösvölgyi járműtelep, ahol az érdeklődők megtekinthették a különlegesebb, napi forgalomban nem közlekedő kisvasúti járműveket. Az üzemi vágányokon sorakoztak az utasok számára szinte soha nem látható teherkocsik, illetve több, felújításra váró személykocsi is. A kicsik legnagyobb öröme most lehetőség nyílt felszállni a mozdonyok vezetőállására, a személyzet a kíváncsiskodók minden kérdésére igyekezett választ adni.

Az egyik legérdekesebb jármű az 1950-ben készült, 490,056 pályaszámú gőzös, amely 2000 óta szolgál a budai hegyekben; reméljük, a jövőben ismét láthatjuk majd személyvonatok élén is. A gyerekek másik nagy kedvence a C50-es mozdony rövidke szerelvénye volt, amelyen utazhattak is az érdeklődők. Hazánk legidősebb ilyen típusú dízelmozdonya ereje teljében van: az elmúlt hónapokban egyre többször közlekedik a vonalon betétjáratként, pedig a Gyermekvasút történetében

azelőtt ilyen jármű nem koptatta a síneket. A Csepel-motoros kismozdony a nyílt napon egy lórét vonatott, amely a vonalra az 1905-ben Aradon gyártott, nyitott peronos zöld kocsival szokott kijárni. A vonatási telep vágányain még a kézi hajtányt is ki lehetett próbálni, az ország egyetlen keskeny nyomközű fordítókorongján pedig egymást követték a különböző kisvasúti járművek. A legkisebbeket kézműves-foglalkozások és alkotóház várta az egyik szalonkocsiban. A háromvágányos fűtőházban a mindennapi forgalmat lebonyolító Mk45-ös dízeleken kívül ott állt a felújítás alatt lévő Mk49,2006 pályaszámú mozdony is, mely a hatvanas évek Úttörővasútjának meghatározó vonatójárműve volt, majd 30 évig Széchenyi-hegy állomáson kiállítva várta sorsa jobbra fordulását. Az igazi gépek árnyékában, a fűtőház egyik sarkában LGB méretű modellvasút robotgott.

A hűvösvölgyi végállomás épületében található a Gyermekvasút múzeuma, amely idén májustól megújult kiállítással várja az utasokat. A kiállítóteremben új vitrinekben láthatók a kisvasút történetéről, működéséről szóló archív anyagok, különböző méretű járműmakettek. Több témában bővült a bemutatott tárgyi emlékek gyűjteménye: az úttörőeletről, a járművek történetéről és a pénztári szolgálatról is külön tárlók emlékeznek meg.

Újabb fotóhelyszínt is kialakítottak: a dunajvárosi Muki gőzmozdony eredeti fülkéjébe is beállhatnak egy fénykép kedvéért a legkisebbek. Az egyik vitrin aljában folyamatosan üzemelő

LGB-kisvonat fut az úttörő- és gyermekvasutas hétköznapiakat bemutató felvételek előtt. A múzeum legújabb kiállítási tárgya az Úttörővasút megnyitásától idén áprilisig Hűvösvölgy állomáson üzemelő, mechanikus retesz biztosítóberendezés, amit a forgalmi irodában jóval modernebb társa, egy Domino 70 típusú berendezés váltott fel. Láthatók még távközlő berendezések, régi egyenruhák, illetve a MÁV hálózatán a nyolcvanas évek második felétől használt, MAEF3 típusú jegykiadó gép is. Külön vitrin foglalkozik a külföldi gyermekvasutakkal ápoltszerekkel: rengeteg ajándék, fénykép, prospektus emlékeztet a német, orosz és ukrán csereutakra. (Idén nyáron Budapesten lesznek szolgálatban drezdai, cottbusi és moszkvai gyermekvasutasok, és persze ifjú magyar kollégáik is vendégeskednek majd náluk.) A múzeum május elejétől



Közel 5 ezer látogató a vasúti programokon

A MÁV-csoport 2017-ben is számos programmal készült a június 24-i Múzeumok Éjszakájára, a nemzeti vasúttársaság programjain mintegy 4800-an vettek részt. A MÁV-START Zrt. Keleti pályaudvari személykocsiműhelyének egyik látogatója ezt írta a vendégkönyvbe: „Felejthetetlen, különleges élmény volt, hálásan köszönjük. Végtelenül kellemes délután-este volt; a MÁV Szimfonikusok csak emelték a program hangulatát. Megunhatatlan, továbbra is ez a fő program.” A debreceni állomáson szervezett programok közül a bunkerépület iránt volt a legnagyobb az érdeklődés. Mátészalkára elsősorban helyből és a környék településeiről érkeztek látogatók. Nagykanizsán a MÁV-START Pécsi Járműbiztosítási Igazgatóságának műhelye mutatkozott be, a regisztrált látogatók száma 133 volt. A szegedi MÁV-székházba a 19 és 22 óra közötti nyitvatartás előtt és után is szinte özönlöttek a vendégek. Szombathelyen a kis vasúti múzeum mellett egy igazi különlegesség, az igazgatósági épület pincészetjén található, római kori magtároló várta az érdeklődőket. A budapesti Magyar Vasúttörténeti Park szokásos repertoárjával készült a Múzeumok Éjszakájára.

augusztus végéig naponta, az év többi időszakában hétfőként várja az utasokat.

A Hűvösvölgybe este érkezőket a múzeumon kívül a peronon felépített ideiglenes hajtány-pálya, illetve az állomás alatti téren álló, Ikarus 280 típusú csuklós buszban berendezett modellkiállítás fogadta. A BKK-végállomástól felvezető úton, az egykori mozgólépcső gépházában működik a Gyermekvasutasokért Alapítvány vasútmodellező szakköre, amely ugyan csak szívesen látta az érdeklődőket.

A kisvonatok a nappali üzemidő vége után éjjel fél 3-ig közlekedtek. Óránként indultak járatok dízelmozdonyos, hagyományos nyári kocsikból álló szerelvényekkel Hűvösvölgytől Csillebércig, az idén 88. születésnapját ünneplő nosztalgia-motornovon pedig a Hűvösvölgy-Szépjuhászné szakaszon ingázott. Az éjszakai vonatközlekedés meglepetéseket is tartogatott: minden személykocsiban más színű világítás tette hangulatossá az utazást. Az egyik hagyományos szerelvény piros, kék és citromsárga, a másik pedig zöld, narancs és lila fényű kocsikkal közle-

kedett; a nosztalgia-vonat kék és rózsaszín világítást kapott. Mindegyik járat időzött kicsit a hárs-hegyi panorámaívben, ahonnan a tiszta időnek köszönhetően páratlan kilátás nyílt az éjszakai fővárosra. Már ki lehetett próbálni azt a két nagy kilátókocsit is, amelyek – teljes felújítást követően – nyár elején álltak forgalomba: ezek a kívül-belül megszépült járművek abban is eltérnek típusaiktól, hogy az esővédőik átlátszók, tehát az utasok az útközben esetleg érkező záporok miatt



leengedett ponyvák ellenére is kilátnak. A két felújított kocsival egyébként már a napi forgalomban is találkozhatunk, sőt – a Múzeumok Éjszakája után az utasoktól kapott kedvező visszajelzéseknek köszönhetően – a különböző színű belső világítás is megmarad nyár végéig minden kilátókocsiban – igaz, a nappali vonatkozás alkalmával ezt csak a hárs-hegyi fordítóalagúton való áthaladás idejére kapcsolják fel.

Szépjuhászné állomásról – a vonatérkezésekhez igazodva – fáklyás vezetett túrák indultak vissza Hűvösvölgy állomásra. A kisvasút nyomvonalát követve – a Kis-Hárs-hegyen érintve a Makovecz Imre-kilátót – mintegy háromnegyed óras, kényelmes erdei sétával lehetett lejutni az alsó végállomáshoz. A Múzeumok Éjszakáján nyolcszáznál is többen választották a kisvasúti utazást, egy forró nyári nap után üdítő volt a hangulatos er-



dei vonatkozás a budai hegyekben. Sokan kezdték a Gyermekvasúton a szombat estét, hiszen a járműtelepen a nyílt nap már napközben várta a látogatókat, utána még szürkületig egy oda-vissza utazás is belefért, mielőtt a városban elkezdődtek a múzeumi programok.

A Gyermekvasút augusztus végéig a hét minden napján üzemel, a nyári menetrend szerint munkanapokon óránként, hétvégén 45 percenként indulnak a járatok.

Váczai Viktor
Fotók: Gyermekvasút



Látogatók száma

| | |
|---|------|
| Magyar Vasúttörténeti Park, Budapest | 2139 |
| MÁV-START, JBI Budapest, Keleti pu. | 898 |
| MÁV, Széchenyi-hegyi Gyermekvasút, Hűvösvölgy állomás | 803 |
| MÁV, PTI Szeged, MÁV-székház | 460 |
| MÁV, PTI Szeged, Szegedi Forgalomirányítási Központ | 135 |
| MÁV-START, JBI Pécs, Nagykanizsa telephely | 133 |
| MÁV, PTI Debrecen, Debrecen állomás | 93 |
| MÁV, PTI Debrecen, Mátészalka állomás | 52 |
| MÁV, PTI Szombathely, MÁV-székház | 50 |
| MÁV, PTI Debrecen, MÁV-székház | 28 |
| MÁV, PTI Debrecen, Püspökladány állomás | 14 |

A környezetterhelés mértékének csökkentése a szállításban

A vasútspecifikus küldemények közötti szállításánál az optimális útvonal kiválasztása, a párhuzamos járatok kiküszöbölése, a járművek kihasználtságának növelése nemcsak gazdaságossági szempontok, hanem a környezet védelme miatt is rendkívül fontos.

A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. INTELL Környezetvédelem, Energia és Szállítás szervezet Szállítás és Flottakezelés szervezete 157 fős létszámmal látja el a tevékenységi körébe tartozó közúti szállítási, fuvarozási és flottaüzemeltetési feladatokat. A kollégák feladatköre kiterjed a MÁV-csoport (és a külső, szolgáltatói szerződéssel rendelkező társaságok) vasútspecifikus küldeményeinek (például levelek, csomagok, különféle anyagok, rakományok) kezelésére, közúti továbbítására, ennek hatékony és gazdaságos megszervezésére, lebonyolítására. A szervezet szállítási, szolgáltatási tevékenysége kettős: egyrészt csomaglogisztikai küldeménytovábbítás, másrészt fuvarozásvételezői, címzetti kiszolgálás teljesítése.

A csomaglogisztikai (vagy másképpen vonali postaszolgáltatási) tevékenység vonatkozásában hét régiót hoztak létre, budapesti központtal. A régiókon belül úgynevezett csomagjáratú útvonalakat alakítottak ki (bizonyos megállóhelyek érintése meghatározott idő alatt), amelyeken gépjárműveink adott járatszámmal közlekednek. A vonali postaszolgáltatási tevékenységet informatikai szempontból az INTELL Szállítás és Flottakezelés szervezete által üzemeltetett, vonalkódalapú, csomag- és levélpostai küldeményeket kezelő alkalmazás (PackTrack) segíti, amely a küldemények nyilvántartására, nyomon követésére, különböző riportok generálására is alkalmas. Ez 2016-ban több mint 550 000 küldemény továbbítását tette lehetővé.

A fuvarozásvételezői kiszolgálásokat magukban foglaló szállítási, fuvarozási feladatok végrehajtására jelenleg 25 tehérgépkocsi áll a szervezet rendelkezésére, de gépjárműparkban kisebb kapacitású dobozos, illetve platós járművek is találhatóak. A szervezet jövőbeli tervei között a gépjárműállomány

korszerűsítése, szükség esetén speciális eszközök beszerzése és beszerelése, valamint olyan fejlesztések is szerepelnek, amelyek a munkafolyamatok maradéktalan elvégzését támogatják. Tavaly átlagosan ötmillió darab áru fuvarozása történt meg ilyen formában. A küldeménytovábbítási, áruszállítási feladatok terén a fő irányelv az egyes régiókon belüli optimális járatútvonal meghatározása a futásteljesítmény minimalizálásával, az előírt küldeménytovábbítási, átfutási idők betartásával, a párhuzamos gépjárműfutások csökkentésével, illetve megszüntetésével. A járatkihasználtság növelése és a járművek fölösleges közlekedtetésének elkerülése nemcsak gazdasági szempontok, hanem a környezet védelme miatt is rendkívül fontos, hiszen minden fel nem használt üzemanyag csökkenti a környezet terhelését.

A szállítási és fuvarozási tevékenységet minden esetben központilag felügyelik, a feladatok kivitelezését regionálisan irányítják. Ennek az összehangolt szervezői munkának köszönhetően képes a szervezet a magas gépjármű-kihasználtságot megőrizni. Mielőtt ugyanis a gépjármű az adott feladat elvégzése után visszaérkezne a kiindulási telepへlyére, más fuvarokat is tud vállalni visszafelé.

A szervezet közúti gépjárműparkját idén lecserélik. Ennek részeként Euro 6-os motorokkal ellátott gépjárműveket fognak hasznosítani a környezettudatosság jegyében – ezzel is csökkentve a károsanyag-kibocsátás mértékét. A kiszolgálás színvonalának megtartása, javítása, és a továbbítandó áruk megfelelő körülmények közötti szállítása érdekében egyre több speciális járművet vesznek igénybe, többek között elektromos autókat is. A jelenlegi gépjárművek már a kezdetektől GPS-es nyomkövető rendszerrel felszerelve látják el a fuvarfeladataikat, így a napi futásteljesítményt, üzemanyag-felhasználást, gépjárműmozgást megfelelő rendszerességgel tudják kontrollálni. Mindez az új gépjárműflotta esetében is változatlanul marad.

MÁV Szolgáltató Központ Zrt.
INTELL Szállítás és Flottakezelés

Szállítójárművek a MÁV Szolgáltató Központnál



Fotó: Rizsavi Tamás

Tartsuk tiszteletben a vasúti átjárót!

Kedves barátaim!

Elnézést kérek, hogy a tölem megszokott vidám vagy fotós tartalmaktól eltérően kicsit komolyabb hangvételben írok most nektek!

Egy gyors elköszönés? Egy otthon felejtett dolog? Visszarohanás a ki nem húzott kávéfőző miatt? Tényleg fontos ennyire rohanni? Két percet a biztonságra szánni az életből? Csak két perc! Szóval megéri ennyire sietni? Megéri a saját testi épségedet és másokét kockáztatni? Megéri bemenni úgy egy vasúti átjáróba, hogy a fény- és a félsorompó tilos jelzést ad? Megéri kockáztatni? Öt éve szolgálom mozdonyvezetőként a vasúttársaság kötelékében, s már öt kollégát vesztem el hasonlóan értelmetlen baleset miatt! Nektek csak egy szám: 5 (öt). Ha nem emelem ki, csak átsiklotok a sorokon. Öt ember, akiket hazavárt a család, akik csak a munkájukat végezték. Akik reggel elmentek dolgozni, de már nem tértek haza.

Lehet, a következő a te barátod lesz? Lehet, a következő a te családtagod lesz? Lehet, hogy a következő TE leszel, mert nem méred fel a helyzetet és nem figyelsz? Lehet, a következő én leszek, aki csak végzi a munkáját, mert a figyelmetlenségeddel veszélyeztetsz? Mindenki haza szeretne élni, és ez jusson eszedbe mindig, amikor egy átjáróhoz érkezel!

Mielőtt bárki is félreérti, ezt most nem a mozdonyvezetők védelmében írom le, hanem egyszerűen mindenki védelmében, aki jelen van, aki közlekedik, aki csak

annyt gondol magában: „*Ah, még úgyis átérek!*”

Mindenkit hazavárnak. Megéri két percet hamarabb hazaérni vagy bárhová, mint sehová, soha többet? Soha többet!

Leírom azt is, amit a média kreál annak érdekében, hogy a kommentekkel és a szócsatákkal fenntartsák a posztjukat. Jöhet a jogos (?) kérdés, hogy mi van akkor, ha a fényorompó fehéren villog, miközben jön a vonat? Nos, mostanság felkapott és „kedves” téma az újságíróknak, akik az üres tartalmakat próbálják kitölteni ilyen cikkekkel, úgy, mintha tömegbalesetet előidéző körülmény történné. De kezdjünk egy másik fontos témát ezzel kapcsolatban, hiszen a hírportálokon gyakran lehet „*Vonat jött, pedig fehér volt a fényorompó! Majdnem tömegkatasztrófa lett!*” és ehhez hasonló szalagcímekeket olvasni. (És a cikk alatt pedig fröcsögő kommenteket. Alapvetően jó kattintáshajhász cím, nem?)

Persze, mert nem tudod, hogy a vasúti utasítás mit ír elő akkor, ha a fényorompó használhatatlan (alapvetően nem is kell tudnod). De mi az átjárót ilyenkor legfeljebb 15 km/h-val közelíthetjük meg, és kötelesek vagyunk folyamatos hangjelzést adni. Mi a sorompó meghibásodásáról értesítést kapunk. A képeken persze jól néz ki, hogy a csapórudak az égnek állnak, a vonat mégis az átjáróban van. Miért van az, hogy a balesetek mindig jól működő sorompónál történnek?

Pedig a KRESZ-ben leírtak szerint a vasúti fényorompó villogó fehér fényjelzése azt

jelenti, hogy a továbbhaladás, a vasúti átjáró megközelítése csak fokozott óvatosság mellett lehetséges, és ilyenkor is meg kell győződni arról, hogy egyik irányból sem közelít vasúti jármű.

Arról nem is beszélve, hogy mennyi szándékos (öngyilkosság) és nem szándékos baleset történik! Számtalan dologra figyel egy mozdonyvezető úgy, ahogy egy kamionos vagy bármelyik szállítmányozással foglalkozó kolléga. De azt nem várhatjátok el, hogy egy 2000 tonnás járművel, kötött pályán pikk-pakk megálljunk a jelentkező akadály előtt! Egy vonat fékútja akár 1 kilométer is lehet! Ezer méter! Bármennyire is figyel egy mozdonyvezető, és kezd el már idejében „vérszékegni”, a fizika törvényei szerint akkor sem fog tudni megállni a jelentkező akadály előtt. Egy szó, mint száz, tartsuk tiszteletben azt az átjárót! A vonat nem kerékpár és nem is autó, nem tud megállni pár tíz méter alatt.

Megállás, körbepillantás – ezzel saját életedet és másokét is megmentheted...

Rizsavi Tamás
mozdonyvezető

(Kollégánk azután írt bejegyzést saját közösségi oldalára, hogy 2017. június 20-án Szatymaz és Kiskundorozsma között, jól működő fényorompó mellett az IC713. számú vonat egy szerb kamionnal ütközött. A Hírös IC mozdonyvezetőjét kórházba szállították. Rizsavi Tamás bejegyzését – engedélyével – szerkesztett és rövidített formában közöljük.)

Az Aranyvonat vezérállásától a filmvászonig

Nyakunkon az augusztus, a nagy szabadságolások ideje; valami jó nyári vasutas történet kéne a lapba, amiben van egy kis napfény, egy kis Balaton is – érkezett a kérés a főszerkesztőtől. Beindult a témavadászat, számtalan lehetőség felvetődött, de a nyerő tippet végül Kavalecz Imre kolléga adta: egy közös ebéd alkalmával felidézte a Veri az ördög a feleségét című magyar mozi Balaton-felvidéki jeleneteit, a filmbeli vasutascsalád emlékezetes bemondásait. Így jött az ötlet, hogy felkeressük a rendezőt, András Ferencet: meséljen az éppen negyven évvel ezelőtt készült alkotás kulisszatitkairól és családjá vasutas gyökereiről.



Budapesten született, mégis számos filmje (Veri az ördög a feleségét, Az utolsó nyáron..., Törvénytelen) játszódik a magyar tengernél, sőt az év nagy részét is itt, a Káli-medencében tölti. Honnan ered, mikortól datálódik a tó és a környező táj iránti rajongása?

Valóban Pesten láttam meg a napvilágot, de – Sinkovits Imre szép szavával élve – igazi „felnevelőföld” volt Sümeg, ahol a nagyszüleim éltek. A gyerekkorom tekintélyes részét ebben a gyönyörű dunántúli városkában és környékén, a Tapolcai-medencében, a Balaton-felvidéken töltöttem. A Veri az ördög a feleségét című film cselekménye is itt zajlik, a kiinduló történet azonban érdekes mód egy kis Duna-menti községben jutott az eszembe. Az első feleségem családjának volt egy nyaralója Neszmélyen, és egy nyári napon ide állított be vendég-

ségbe a pesti szomszéd, aki történetesen az akkori egészségügyi miniszter volt. A két világ találkozásából adódó kínos és komikus helyzetek sokasága adta az alapötletet, de rengeteg, jártamban-keltemben látott-hallott történetet is beépítettünk a Bereményi Gézával közösen írt forgatókönyvbe. Sokat utaztam vonattal, sokféle emberrel beszélgettem, és nemcsak azt figyeltem, mit mesélnek, de azt is, hogy hogyan – a színészek, „figurales”-nek nevezik ezt a módszert. A sztorik egy része ilyen vasúti élményekből, találkozásokból jött, de kiapadhatatlan forrás volt öregapám, Csizsár János is, akinek matróz- és vasutasélményei meghatározták egész gyerekkori fantáziavilágomat: több mint tíz évig szolgált az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészeténél, majd két évtizeden át a Magyar Államvasutaknál.

Ezek szerint tőle származnak a filmben elhangzó MÁV-os történetek?

Szinte kivétel nélkül. Nagypapám 1888-ban Sümegen született, és mikor bevonult katonának – remek fizikumú, csaknem kétméteres srácként – a haditengerészetbe, Pólába (vagy ahogy a horvátok hívják: Pulába) került. Az Erzherzog Ferdinand Max nevű hajón szolgált, hat év alatt talán kétszer két hétre engedték haza. Mikor letelt a katonai ideje, hazajött, megnősült – de néhány hónap múlva kitört „a nagy háború”, újra be kellett vonulnia, és az 1918-as összeomlás után még jó ideig eltartott, míg visszajutott Sümegre. Mire végre hazavergődött, már nem volt se Monarchia, se tengerünk, így a flotta is megszűnt. Szerencsés-

re a tapolcai fűtőházban kapott munkát, így lett vasutas. Nagyon szerette a munkáját, meg is becsülte rendesen – nagy szó volt akkor a nyugdíjas állás! –, és őt is megbecsülték, mert egy idő után felkerült a Keleti pályaudvarra, ahol hamarosan mozdonyvezető lett belőle. Sokszor elmesélte, hogy 1931. szeptember 12-én, mikor Matuska Szilveszter felrobantotta a biatorbágyi viaduktot, ő volt beosztva éjszakára a bécsi gyorsra, de a váltótársa, bizonyos Burján Zsiga megkérte: cseréljenek műszakot, mert valamilyen elintéznivalója akadt. Nagypapám készséggel cserélt a kollégával – ennyin múlt, hogy nem ő zuhant a mélybe a viaduktról, hanem Burján Zsiga.

A Veri az ördög a feleségét című filmben szereplő nagypapa szintén vasutas, és többször említi, hogy 1938-ban ő vezette az úgynevezett Aranyvonatot, amely körbevitt az országban a Szent Jobbot. Ez is valóságos, Csizsár János életéből vett történet?

Igen; mivel a főnökei elégedettek voltak a munkájával, idővel afféle sztármozdonyvezető lett – az Orient expresszen, Párizs és Isztambul között is számtalanszor szolgált –, majd 1938-ban (ami az államalapító király halálának kilencszázadik évfordulójának tiszteletére Szent István-év, és egyben a Budapesten rendezett, XXXIV. Nemzetközi Eucharisztikus Kongresszus éve is volt), amikor a Szent Jobbot vonattal körbevitték az országban, „rábírták” az Aranyvonatot. Örömmel hallottam nemrég a hírt, hogy a Dunakeszi Járműjavítóban most rekonstruálják az eredeti, elképesz-

tően szép díszítésű kocsit. S valóban úgy volt, ahogy a filmben a nagypapa szájából elhangzik: vitte Pacelli bíborost – a későbbi XII. Piusz pápát – is, sőt olaszul gyónt a vonaton. Az öreg annak idején ugyanis magyar matrózként együtt szolgált bosnyákokkal, csehekkel, morvákkal, horvátokkal, németekkel, olaszokkal, osztrákokkal, szlovákokkal, szlovénekkal, így a Monarchia összes fontosabb nyelvén tudott meséket, verseket, történeteket, és szót értett a birodalom összes nemzetiségével.

Meddig szolgált a MÁV állományaiban?

1940-ben, ötvenkét éves korában műszaki tisztként akasztotta szögbe a vasutas-egyenruhát. Nagyon szép nyugdíjjal „szerelt le”, úgyhogy tudott venni egy házat Sümegen, illetve a már meglévő szőlőben építeni egy takaros kis pincét, présházat; kapált, permetezett, szüretelt, mindig volt saját bora. De tartott baromfit és disznót is, plusz volt öt hold földje – krumpli, kukorica, rozs, búza, kis konyhakert –, megtermett ott jóformán minden. Boltba nem is nagyon jártunk, legfeljebb cukorrért, dohányért, apróságokért. Nem éltünk nagy lábon, de megvolt mindenünk, mindig volt disznótor, mindig volt csirke az udvaron, amit le lehetett vágni.

Szó szerint úgy, mint a filmbeli Kajtár családnál. Hogyan nem a nagyszülői porta volt a forgatási helyszín?

A szűkebb környezet pont jó lett volna, de Koltai Lajos gyönyörű képeihez kellett a balatoni távlat, a hatalmas víztükör csillogása a háttérben. Úgyhogy Sümegen csak a temetői jelenetet vettük fel, mikor a ragyogó napsütésben hirtelen elered az eső – azaz „veri az ördög a feleségét”.

És hogy fedezte fel azt a tóra néző, kiváló adottságú házat, ahová a stáb hetekre beköltözött?

Úgy, hogy elindultam Kenesétől, és végigmentem gyalog az északi parton, egészen Keszthelyig. Majd’ mindegyik települést körbejártam, és Révfülöpön találtam meg az ideális helyszínt: volt szőlő, pince, kilátás a tóra, és volt egy gyönyörű veranda. Egyedül nyári konyha nem volt, azt a díszleteseknek kellett odavarázsolni, de az épület egyébként tökéletesen passzolt a forgatókönyvhöz. A stáb is imádta: mindenki lent lakott a Balatonon a forgatás alatt, együtt éltünk, este nagy pingpongszatók, nagy beszélgetések voltak – és nemcsak a filmben volt óriási lakoma (nem véletlenül szokták „a magyar nagy zabálás”-ként is emlegetni), de kamerán kívül, a forgatás után is jókat ettünk. Ennél a filmnél a színészek kiválasztása volt az egyik legkomolyabb feladat: lényegében a Kárpát-medence összes



Az Aranyvonat 1938-ban Újdombóvár állomáson

színházát végigjártam, a Felvidéktől Erdélyig, hogy minden szerepre megtaláljam azt, aki a leghitelesebben tudja eljátszani. Az anyaországi színészek közül Pécsi Ildikó akkor már igazi sztár volt, de ma is a három legkedvesebb filmje közt emlegeti a Veri az ördög...-öt. Pásztor Erzszi pedig – akit sokan csak a Szomszédok Janka nénijeként ismernek – azóta is hálás az akkori lehetőségért. Ez volt élete első főszerepe a vásznon, és rögtön „berobbant” a magyar filmbe: a magyar filmkritikusok neki ítélték a legjobb női alakítás díját. Koltai Lajos ugyanitt a legjobb operatőrnek járó díjat, maga a film pedig a nagydíjat kapta meg, de 1978-ban a Karoly Vary-i nemzetközi fesztiválról is elhozta a fődíjat. És amire a legbüszkébb vagyok: François Truffaut, a francia mozilegenda bevalógatta a száz kedvenc filmje közé.

Internetes videómosztókon most is komoly nézettsége van, de az egykori

statisztikák mai ésszel egyszerűen fel-foghatatlanok: a premierhéten 110 ezren váltottak rá jegyet, két hónap alatt 600 ezren látták. A nagypapa megérte a bemutatót, a példátlan sikert?

Sajnos nem; a nyugdíjba vonulása után még élt huszonöt esztendő, de a film csak 1977-ben készült el, azt már nem láthatta. Időskorában már nem szolgált igazán jól az egészsége; az első világháborúban kapott egy srpnelt a lábába, azzal sokat kínlódott, meg a sok fizikai munka is elnyűtte, elhasználta. Fantasztikus figura volt, óriási humorral és olyan dumával, hogy még felnőttnél is szájátva hallgattam. Engem tulajdonképpen ő nevelt fel; ötvenkét éve, 1965 augusztusában halt meg, de nincs olyan nap, hogy ne gondolnék rá. Leginkább neki, az egyszerű sümegi parasztyereknek, az egykori mozdonyvezetőnek köszönhetem, hogy vittem valamire az életben.

Somogyi Marcell



Pásztor Erzszi és Pécsi Ildikó a film egyik jelenetében

Nemzedékváltás: fiú követi az apát

„38 évnyi szolgálat után búcsúzott szeretett mozdonyától és munkahelyétől Pap László. A mozdonyvezető a kaposvári állomáson dolgozott az elmúlt évtizedekben, utolsó munkanapján a személyvonatot hozta haza Kaposvárra Gyékényesről” – adta hírül a sonline.hu. Azonban nem marad masiniszta nélkül a család: Pap László fia, Gábor – aki jelenleg mozdonyvezető-gyakornokként sajátítja el a szakmát – apja nyomdokaiba lép majd.

Forrás: sonline.hu, Koszorús Rita
Fotó: Lang Róbert



Fejtsd meg!

A helyes megfejtést beküldők között könyvnyereményt sorsolunk ki. A megfejtés beérkezésének határideje: **2017. augusztus 31.**
Cím: ujsag@mav.hu; postacím: Vasutas Magazin, 1426 Budapest, Postafiók 98.

Júniusi feladványunk megfejtése: „Azt mondják, minden utazásban az elindulás a legnehezebb.”
Gratulálunk a nyertesnek, Libertényi Zoltánnának Hatvanból!
Nyereményét postán küldjük el. Köszönjük, hogy velünk játszottak!

| | LISZTES MAGVŰ NÖVÉNY | HARCRA SZÓLÍTÓ JEL | ABBA AZ IRÁNYBA | AZ IDŐ JELE A FIZIKÁBAN | UNITED KINGDOM, RÖVIDEN | ÓCSKA, ÉRTEKTELEN HOLMI | OSZLOP-SOROS | ÉNEKLŐ-SZÓCSKA | MÉLY HANGÚ BÉKA | NEWTON | ADNAK NEKI | AZ A MÁSIK | TE ÉS Ő | EZEN A HELYEN | AZ ÚT JELE A FIZIKÁBAN | FRANCIA ÍRÓ (ÉMILE) | |
|----------------------------------|----------------------|--------------------------------------|-------------------------|---------------------------|------------------------------|-------------------------|------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|----------------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | T |
| ... MAIL; LÉGI-POSTA | | | | IDŐ ELŐTT SZOLGALÉLKÜ | | | | | | AMELY DOLGOT AZ A BIZONYOS | | | | | OERSTED, RÖVIDEN | | |
| KOSSUTH-DÍJAS SZÉNÉSZNŐ (MARGIT) | | | | | MAGYAR KUPA, RÖV. FELVIGYÁZÓ | | | KERTI SZERSZÁM RITKA FÉRFINEV | | | | | HINTÓ-PORFÉLE AUTÓVAL FAROL | | | | |
| ARRA A PONTRA CÉLOZVA TÚZEL | | | | | | DINAMÓ TERMELE KIVÁN | | | | A SZÉLEIN ZÁRT! SÁNCOL A SAKKBAN | | | | HÍM KUTYA AJTÓN ZÖRGETŐ | | | |
| JAPÁN DRÁMAI MŰFAJ | | | BÖVEN ÖMLŐ EINSTELNIUM | | | | ARGON ELEM PÁRÁNYRA NATKOZÓ | | | NORVÉGIA FŐVÁROSA FOGASRA TESZ | | | | | GYAKORI IGEVÉGZŐDÉS AFFÉLE | | AZ ELEKT-RON JELE MOZGATÓ-RUGÓ |
| HATÁ-ROZOTT NÉVELŐ | | A KÖZE-LEBBI GÖRÖG BETŰ | | | TRÓPUSI CSERJE KOROS, ÉLTES | | | | | | | | | | | | |
| 2 | ZÚDUL | | | | | | | | | | | | | | | | IKTATVA, RÖVIDEN |
| KVINTETT TAGJAI-NAK SZÁMA | | | KÖZ-TERÜLET AJTÓT KITÁR | | | | ÉVEKIG MOSÓ-POR-MÁRKA | | | | ARANY J. MŰVE SZIKI MADÁR | | | | | | |
| MASSE-NET OPERÁJA | | | | | A TÁRGY RAGJA SZEDI A LÁBÁT | | LONDONI SUGÁRÚT ... ROID (TANDORI) | | | | | FÜRGE HÜLLŐ GRAZI SP.KLUB | | | | | |
| RÓMAI 50-ES | | ... KIRÁ-LYA; LALO OPERÁJA TEPSIVÉG! | | | VÉG-HAJRÁ A DON PARTJAI! | | | | SZÍNÉSZNŐ (ÉVA) ASZTÁ-CIUM | | | | | | | KÖZÉPEN KETTŐZŐ! A FÖLD FELE | |
| ISKOLA, GYEREK-SZÓVAL | | | | AUTÓ-KÜRT AZ ELE-JÉN ÜLŐ! | | | | DUNÁNTŰ-LI MEGYE KÉRDŐ-SZÓCSKA | | | | | | CITROM NEDVE NANO- | | | |
| 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | ! |

Kollégáink mesélték

Egy csokor idős néni ül a vonaton, a Délibé tartunk. Arról beszélgetnek, hogy milyen jót tesz a citrom az arcbőrnek. Odaérek hozzájuk, kérdezem: mit kell vele csinálni? Felkesen mesélik, hogy félbe kell vágni és bekenni vele az arcomat. Megköszöntem – elvégre ma is tanultam valamit. Szárliget, a néni leszállnak, mi megyünk tovább. Egy óra múlva indulunk vissza a Déliből, Szárliget állomáson az utasok le- és felszállnak. Épp indulna a vonat, amikor egyszer csak nagy kiabálás a felüljáróról. Fut az egyik néni, hogy várjam meg, várjam meg! Hozott nekem egy hatalmas citromot.



Mulatságos vagy megható történeteiket a sztori@mav.hu címen várjuk!

Utolsó járat, Tatán szalad egy fiatalember a vonathoz, eléri, felszáll. Amikor odaérek, látom, hogy a kezén bilincs lóg. Két rendőrtől szabadult, könyörög, hogy engedjem Tatabányáig elmenni, mert ott már el tud bújni...



- Egy középkorú hölgy egyedül utazott a vonaton, amikor jegyvizsgálatra került sor. Am előtte a nő kérte a jegyvizsgálót, hogy mutassa meg a tenyerét, mert ingyen jósol neki belőle. Mire a jegyvizsgáló kolléga azt válaszolta: ő meg látatlanból megmondja, hogy a nőnek nincs jegye...

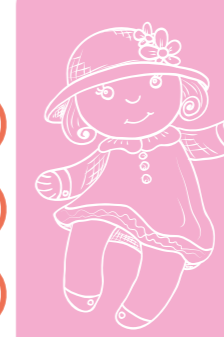
Egy csodás napon felszállt a vonatomra egy ismerős – renitens – bliccelő utas. Megláttam, majd mosolyogva megkértem: kivételesen most olyan mesét adjon elő arról, hogy miért nincs jegye, amit eddigi pályafutásom alatt még egyszer sem hallottam. „Cserébe” felajánlottam, hogy elutazhat velem a kívánt állomásig. Hosszas fejvargatás után elkezdte: „Tudja, kedves kalauz asszony, az történt, hogy indulás után mennem kellett a mellékhelyiségbe. Eddig minden stimmel, majd tudatosult bennem, hogy nincs vécépapír! Egyetlen papír volt csak a kezemben... Ha lett volna vécépapír, akkor bizony nekem is meglenne még a jegyem!” El kellett ismernem, hogy ilyen vagy ehhez hasonló bliccelős sztorit eddig még nem hallottam. Nevetve váltunk el egymástól.

A pénztárban történt:
Utas: Kérek egy gyerekjegyet.
Pénztáros: Kinek kell?
Utas: A részemre.
Pénztáros: Szabad lenne megnézni a diákigazolványát?
Utas: Az nincs, de mindannyian Isten gyermekei vagyunk...

Karácsony előtt pár nappal történt: kezelem a menetjegyeket, egy utas boldog karácsonyt kíván és ad két puszit, arébb megyek, megint két puszit kapok, a következő utastól szintén. Egy bácsihoz érek, kérem a menetjegyet. Azt kérdezi: maga mindenkítől puszit kap?! Mire én: nem, van, akitől csokit. Kétségbeesett, hogy ő most mit adjon. Majd felcsillant a szeme: van egy kis kolbásza!



Harmencöt év körüli nő Bicskén felszáll babakocsival, benne egy kisfiú, a kezét egy 8 éves forma fogja, a kenguruban a nőre csatolva a legkisebb. Messziről legalábbis ez látszik. Közelebb megyek, a kenguruban a gyermek nem mozog, hangja nincs, alig látni... Kiderült, hogy az utas egy játék babát öltöztetett be, és azt hurcolta magával, hogy igénybe tudja venni a nagycsaládos kedvezményt...



Pontosítás

Májusi számunkban, a Vigyázz, ha jön a vonat! című interjúban hibásan írtuk Szógi Sándor, a Nyugati pályaudvar egykori állomásfőnökének nevét. Elnézést kérünk!



Következő lapszámunk szeptember végén jelenik meg.