

Vasutas

magazin

HA



A MÁV-CSOPORT LAPJA
66. ÉVFOLYAM
2016. január

**NAGY LESZÉK,
VASUTAS LESZÉK!**

0480 012-8
START

strich-Gewährt bis: 09:1
k-Firma: PPG: PUR

OKLEVÉL
A NAGY LESZÉK

Széles Marianna: Hiteles gazdálkodás – kevesebb hitellel
Átláthatóan és racionálisan működő vállalattá lettünk

Modellértékű jótékonykodás
A komáromi állomásfőnök vállalkozóként is eredményes

„Ha nagy leszek, vasutas leszek!”

Hányszor hallottuk már a fenti sort a saját gyerekeinktől, vagy mondtuk magunk is gyermekkorunkban. És gondoltunk arra, milyen jó lenne, ha mi is büszkén „feszíthetnénk” az állomáson egyenruhában, meneszthetnénk vonatot vagy netalán mi magunk vezet(het)nénk a mozdonyt! De ez a gondolat az esetek többségében megmarad a gyermeki álmok szintjén.

Hogy a mai digitalizált világban ezek a vágyak továbbra is felszínre törhessenek, tavaly ősszel a nemzeti vasúttársaság – Európában egyedülálló módon – kiírt egy gyermekrajzpályázatot 8-12 éves gyerekeknek „Ha nagy leszek, vasutas leszek!” címmel.

Rengeteg – majdnem 600 – pályamű érkezett, csak úgy kapkodtuk a fejünket a színesebbnél színesebb, főként ceruzával, festékkel, zsírkrétával készített rajzok láttán! De ami megfogott a rajzokban, az mégsem a többnyire magas fokú rajzolási technika volt, hanem az, amit a rajzokon láthattunk. Mert azt láttuk, hogy a gyerekek számára jó érzés vonaton utazni, vonatot csodálni, pályaudvaron várakozni... Egyszóval részese lenni a vasút világának!

És talán ez az, ami némi reményre ad okot a jövő vasutas nemzedékével kapcsolatban. Ha ennyi gyermek fantáziáját megmozgatja a vasút világa – persze nyilván a felajánlott díj (mozdonymatrica) is sokat nyomott a latban –, akkor talán nem kell annyira aggódnunk a magyar vasút jövője miatt. A pályázat főnyereményét – a nyertesek (merthogy holtverseny alakult ki) rajzával készült matricázott mozdonyt – sokat láthatjuk majd a 2016-os esztendőben főbb vasútvonalainkon.

Köszönjük, Haidekker Zsófi és Farkas Andris, hogy amikor találkozunk a matricázott járművel, mindig kicsit derűsebben, pozitívabban tekinthetünk a jövőbe, a magyar vasút jövőjébe!

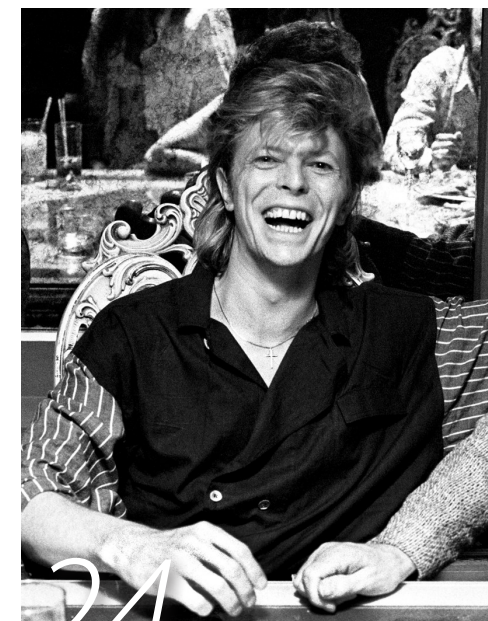
Volcsánszky-Schármár Katalin



4



17



24

Tartalomjegyzék

- 4** Hiteles gazdálkodás – kevesebb hitellel – Interjú Széles Mariannával, a MÁV Zrt. pénzügyi igazgatójával
- 7** Tíz évre szóló pályaműködtetési szerződést írt alá a kormánnyal MÁV és a GYSEV
- 8** Modellértékű jótékonykodás – Beszélgetés Lajos Albert komáromi állomásfőnökkel
- 12** Körkérdés: Mit vár az idei évtől?
- 14** Drága-e a mozdonyvezetők tabletje?
- 17** Megapályaudvar gigaösszegből

- 20** Képriport: Ha nagy leszek, vasutas leszek!
- 22** Bér, álláshirdetés, tarifa és további fejlesztések – Csépe András, a MÁV–START Zrt. vezérigazgatója a Magyar Időknek nyilatkozott
- 24** Világutazó: Vasút angol módra
- 26** Születésnap: vonat érkezett Zalaszentgrót állomásra
- 28** Fábry is dicsérte a dizájnt – Vasutasok mutatták be a tévében az új egyen-formaruhát
- 30** VOKE programjánló
- 31** Postakocsi

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport lapja

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

Hiteles gazdálkodás – kevesebb hitellel

Széles Marianna: „Nincs olyan multinacionális vállalat, amelynél ekkora gazdálkodási szabadságot tennének lehetővé a működési folyamatok.”

„Sikerült a vasúttársaságot az adósságspirálból kivezetni és fejlődési pályára állítani. Az elmúlt három évben a korábbi 300 milliárdról 100 milliárd forint alá csökkent a MÁV-csoport adósságállománya” – mondta el a Vasutas Magazinak Széles Marianna, a MÁV Zrt. pénzügyi igazgatója.

Ennél egyenesebb pályaképet aligha láttam. Tinédzserkora óta folyamatosan közgazdásznak készült?

Igen. Mióta az eszemet tudom, ez foglalkoztatott a legjobban. A pályaválasztásom és a munkahelykeresésem sem volt bonyolult kérdés, hiszen előbb a főiskolán, majd az egyetem MBA képzésén is MÁV-ösztöndíjas voltam, amit mozdonyvezető édesapámnak és az akkori szombathelyi MÁV-os foglalkoztatáspolitikának köszönhetek, amiért azóta is hálás vagyok. Ki merem mondani, hogy sima út vezetett a vasúttársasághoz.

Meg tudná fogalmazni, hogy mi a szép a hivatásában?

A számok világa nekem mindig is egyértelmű volt. Magolni sohasem szerettem, közgazdászként éppen ezért azt élvezem a legjobban, hogy semmi másra nincs szükségem, csak logikára. A mai napig az vonz, hogy kiszámoljak valamit, vagy épp átalakítsak, szabályozzak és hatékonyra tegyek bizonyos folyamatokat. Az önálló gondolatok, a kreatív ötletek megvalósítása az, ami ma is széppé teszi a munkámat.

MÁV-ösztöndíjasként nem csoda, hogy a vasúttársaságnál kezdett dolgozni. Immár 15 éves tapasztalattal a háta mögött nem is keresett új helyet, hűséges maradt. Miért?

Azért, mert szerintem a MÁV az ismeretek tárháza. Sokrétű a feladat, újabb és újabb ismeretekkel gazdagodhat az ember, és ezek birtokában maga hozhat döntéseket, folyamatosan vannak újabb kihívások akár a napi feladatokban is. Ez persze felelősséget is jelent. Nincs olyan

multinacionális vállalat, amelynél ekkora gazdálkodási szabadságot tennének lehetővé a működési folyamatok.

Másfél évtized alatt mennyit változott a vasúttársaság? Pontosabban fogalmazva: a korábbi évekhez képest mennyire tekintenek másként Önre egy-egy tanácskozáson, ha úgy mutatkozik be, mint a MÁV pénzügyi igazgatója?

Óriási a különbség! Egykoron, a rendszerváltást követően a vasúttársaság arról volt híres, hogy veszteséges, jelentős késedelmekkel fizeti ki a partnereit, és a sajtóban folyamatosan arról lehetett olvasni – megjegyzem: tévesen –, hogy a munkavállalók után fizetendő társadalombiztosítási járulékot is csak több hónappal később képes az államnak befizetni. Hosszú ideig ezért azt mondta mindenki, hogy a MÁV eladósodott, veszteséges, rosszul gazdálkodik és megbízhatatlan. Ezzel szemben napjainkban már szinte mindenhol elismerő szavakkal szólnak rólunk. Nőtt a tekintélye a társaságnak. Nem is csoda, hiszen az elmúlt három év alatt a MÁV-csoport 100 milliárd alá szorította vissza a korábbi 300 milliárd forintos adósságállományát. Sikerült a csoportot, a társaságot átalakítani, hatékonyra tenni, és az önértő mellett az állam segítségével adósságai jelentős részétől megszabadítani. Egyértelműen tervezhető, átláthatóan és racionálisan működő vállalattá lettünk. Ezt már mindenki elismeri.

Ez elsősorban annak köszönhető, hogy az állami szerepvállalás jelentős megváltozott...

Igen, annak is köszönhető. Hosszú évtizedekig az állam nem térítette meg a vasút szolgáltatásaival arányos költségeket. Az áttörést a 2011-ben megszületett első, 5 évre elfogadott pályaműködtetési szerződés jelentette. Ennek és bizonyos adósságoknak az átvállalásával sikerült a MÁV-ot az adósságspirálból kivezetni, majd fejlődési pályára állítani. Tavaly decemberben már 10 évre szóló szerződést köthettünk az állam-



Karrier:

Közgazdasági szakközépiskola után a Pénzügyi és Számviteli Főiskolán tanult tovább, 1998-ban szerzett oklevelet.

Azonnal jelentkezett a Corvinus Egyetem kiegészítő szakára, és két év után okleveles közgazdász diplomát vehetett át. Tanulmányait MÁV-ösztöndíjasként abszolválta.

Első munkahelye 1998-ban a MÁV szombathelyi pénzügyi és számviteli hivatala volt.

Fél év elteltével Budapestre került, a MÁV vezérigazgatóság Likviditási Osztályán kapott szakértői feladatot.

2003-ban már a Bank- és Partnerkapcsolati Osztályt vezette, amely 2007-ben átalakult Pénzgazdálkodási Osztállyá, amelynek ugyancsak vezetője lett.

2015. január 1-jétől a MÁV Zrt. pénzügyi igazgatója.

mal. Ennek révén még tervezhetőbbé, stabilabbá, illetve hatékonyabbá válhat társaságunk működtetése. Ez nagy előrelépés a korábbi évtizedekhez képest.

Hogyan halmozódhatott fel az Ön által említett 300 milliárdos adósság? Nem hiszem, hogy csak a korábbi vezetők tehettek erről, sokkal inkább az akkori szemlélet lehetett a hibás.

A hitelfelvételekre korábban azért volt szükség, mert a költségtérítés nem volt elégséges, és mind a működéshez,

mind a beruházásokhoz hitelt vett fel a társaság. Ez 2011-ig igaz, hiszen a pályaműködtetés addig nem kapta meg a szükséges forrásokat. Ezért 2010-2011-ben kötvényt bocsátottunk ki a beruházásokhoz, illetve a működéshez. Így alakult ki a közel 300 milliárdos csoportszintű hitelállomány, amelynek jelentős részét mára rendeztük.

Hitelszerződéseink 2020-2022 végén futnak ki. Ma már főleg eszközfedezetű és egyenlő törlesztésű hitelekéről beszélünk, de azon dolgozunk, hogy azokat is előbb számoljuk fel, mint azt az adott szerződés kimondja. Tehát folyamatosan csökkentjük az adósságainkat. A ma fennálló hitelekre korábban azért volt szükség, mert az akkori MÁV keretein belül működő gördülőállományt fel kellett újítani, illetve szereztünk be újakat is, gondoljunk az első FLIRT motorvonatokra vagy a Talentekre. Ezeknek az eszközöknek már a MÁV-START-nál lenne a helyük, hiszen a MÁV pályaműködtető, és nem 1800 kocsit, illetve motorvonatot kezelő eszközmenedzser cég.

Egyébként ezek az eszközök voltak azok, amelyek a hitelek fedezetét is jelentették, így lett zálogjoga ezeken a banknak. Nem is tudtuk átadni ezeket a MÁV-START-nak 2007-ben, amikor az megkezdte működését. Így csak azokat az eszközöket kapták meg, amelyek tehermentesek voltak, a többit viszont

ma is bérlik tőlünk. A MÁV-nál maradtak a hitelek és az ezekhez kapcsolódó eszközök, ezért az államadósság a MÁV-START kiszervezésével, tevékenységének megkezdésével nem nőtt. A fennálló adósság rendezésével pont az az egyik legfontosabb célunk, hogy az eszközök a MÁV-START-hoz kerüljenek.

Ma tehát átlátható gazdálkodás jellemzi a vasúttársaságot. Ez a brókerbotrányok és a banksődök korában tényleg teljesítmény. A jelenlegi viszonyok között mire kell vigyázni?

Átláthatóan kell gazdálkodni, ez a lényeg! Látjuk, hogy bankok, hitelintézmények mennek csődbe. Önkormányzatok, cégek és szerény megtakarításokkal bíró magánszemélyek veszítik el a pénzüket. Megfontoltan kell tehát tennünk azt, amit teszünk. Ha például van pénzünk, biztonságos befektetési formát keresünk, betétben kötjük le azt vagy állampapírt vásárolunk. Nem egy bankkal tárgyalunk, hanem többel, és valamennyit versenyeztetjük.

Vigyázunk a pénzre és hatékonyan használjuk. Bevezettük például a cashpool rendszert, amelynek lényege, hogy a tagvállalatok napi pénzmozgásait együtt kezeljük. Ezzel növeljük a cég pénzügyi mozgásterét és stabilitását. Ha ugyanis egy cégcsoport együtt kezeli a tagvállalatok pénzét, akkor jókora összegeket spórolhat meg.



Széles Marianna és unokaöccse, Patrik

Hobbi

A pénzügyi igazgató Budapestén, egy lakóparki ingatlanban él. Édesanyja Szombathelyen, vállalkozó öccse egy Dublin melletti városkában lakik a családjával.

Fanatikus olvasó, képes bújni a könyveket az utcán, séta közben is.

Hobbija az utazás. Tavaly Kubában járt, előtte pedig egy Panamától El Salvadorig tartó körutazáson. Eddigi legnagyobb élménye a mexikói piramisokat felfedező, mintegy 2000 kilométeres utazás volt.

Kedvenc könyve Szilvási Lajos Egymás szemében című műve, amely két fiatal története mellett egyben sajátos korrajz is a 70-es évekről. A könyvben pont ez ragadta meg, hiszen születésének évében íródott.

Kedvenc filmje a báró Orczy Emma könyve alapján készült Vörös Pimpernel.

A zenét illetően mindenevő, Vivalditól a Tankcsapdáig.

Szenvedélyesen szeret mozogni, évek óta minden esztendőben jelen van Riminiben a 4 napig tartó aerobikfesztiválon.

Egy-egy tárgyaláskor mennyire érzi, hogy az üzleti élet szereplői más szemmel tekintenek a MÁV pénzügyi vezetőjére?

Egyértelműen nőtt a renoménk! Ebben nagy szerepe van a mai vezetésnek és annak is, hogy változott a kommunikációnk. Sikerült napi partneri kapcsolatot kiépíteni az állami szervezetekkel és a gazdasági élet szereplőivel. Azt is tapasztalom, hogy sikerült magunkról olyan hiteles képet kialakítani, amelynek következtében mindenhol elfogadják azt, amit mondunk.

Az idei év a személyes tennivalóit, terveit tekintve hozhat újdonságot?

Átalakítottuk a Pénzügyi Igazgatóságot, és ezzel a vezetői szűk keresztmetszetek megszűnhetnek. Ennek eredményeként létrejöhet minden vezető álma: a hétvégék szabadok lehetnek. Sőt! Néha még színházba is lesz időm elmenni. Eddig ez álmoknak tűnt. A január 1-jétől életbe lépett új szervezeti felállással három részre tagolódott a Pénzügyi Igazgatóság. Ebben az évben bebizonyosodhat, hogy az új vezetőkkel együtt még hatékonyabban tudunk működni.

Kép és szöveg: Gaál Péter

Hatékonyabb működést hoz a MÁV-csoport új szervezeti felépítése

A MÁV Zrt. mint független pályahálózat-működtető tevékenységeinek racionálisabbá, szakmailag tagoltabbá tétele, valamint az áttekinthetőség érdekében felülvizsgálták a társaság szervezeti felépítését. Az új MSZSZ hatékonyabbá teszi a MÁV-csoport működését azáltal, hogy a korábban különböző szervezeti egységekben párhuzamosan végzett, de egyébként összetartozó tevékenységeket összevonja.

A MÁV-csoport 2012-ben megkezdett átalakítása tavaly jelentős mérföldkőhöz ért azzal, hogy a MÁV Zrt.-nél biztosítottá vált a gazdasági háttér egy jól működő szervezet kialakításához. A folyamat újabb, következő lépése az volt, hogy a MÁV Zrt. 100 százalékos tulajdonában lévő MÁV Létesítményüzemeltető és Vasútör (MÁV LV) Kft., valamint a társaság kizárólagos tulajdonában lévő MÁV Tervező Intézet Kft. és annak 100 százalékos leányvállalata, a VITECO Kft. 2015. december 31-én beolvadt a MÁV Zrt.-be. E lépés hatékonyabbá teszi a MÁV-csoport működését azáltal, hogy a korábban különböző szervezeti egységekben

párhuzamosan végzett, de egyébként összetartozó tevékenységeket összevonja.

A MÁV Zrt. mint jogi, szervezeti és döntéshozatali szempontból független pályahálózat-működtető függetlenségének biztosítása, a tevékenységek racionálisabbá, szakmailag tagoltabbá tétele, valamint az áttekinthetőség érdekében felülvizsgálták a társaság szervezeti felépítését is. A beolvadás során a tevékenységek párhuzamos végzését megszüntették. A MÁV LV Kft. által végzett szakmai tevékenységek a MÁV Zrt. hasonló tevékenységet végző szervezeteihez kerültek. A MÁV Szolgáltató Központ Zrt.-ből jogutódlással a MÁV Zrt.-hez került a pályavasút-működtetéssel összefüggő beszerzési és anyaggazdálkodási tevékenység, s ennek keretében új szervezetként létrejött a Pályavasúti Beszerzési Igazgatóság.

A MÁV LV Kft. beolvadásával egyidejűleg megjelent a MÁV Zrt. frissített Működési és Szervezeti Szabályzata (MSZSZ), amely az új szervezeteket és feladatokat is tartalmazza. Az integráció kapcsán új szervezeti egységek

kialakítása, illetve a már létezők átalakítása vált szükségessé az Általános Vezérigazgató-helyettesi szervezet, a Vagyonkezelési és Gazdálkodási Igazgatóság, valamint a Jogi Igazgatóság struktúrájában. Az ingatlan-üzemeltetés és -fejlesztés a Műszaki Felügyeleti és Technológiai Igazgatósághoz került. A pályavasúti területi igazgatóságok mostantól közvetlenül az általános vezérigazgató-helyettes irányítása alá tartoznak. A Biztonsági Igazgatóság látja el a MÁV LV Kft. által korábban végzett tevékenységek közül az őrzés-védelem és ahhoz kapcsolódva a fegyveres biztonsági őrseg feladatait.

A MÁV Zrt. 2016. január 1-jétől érvényes szervezeti ábrája [itt](#) tekinthető meg.

A MÁV-START Zrt. 2016. január 1-jétől érvényes szervezeti ábrája [itt](#) tekinthető meg.

A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. 2016. január 1-jétől érvényes szervezeti ábrája [itt](#) tekinthető meg.

Forrás: MÁV Zrt. Operatív HR-igazgatóság

Fokozottan ellenőrzik a menetjegyeket a Budapest–Hatvan vasútvonal járatain

Januárban többször is fokozott jegyellenőrzést tart a MÁV-START Zrt. a Budapest–Hatvan vonal elővárosi vonatain. A kampánnyal nem a bliccelők büntetése a cél, a vasúttársaság inkább a jegyváltásra, illetve az elővételes és az online vásárlási lehetőség használatára szeretné ösztönözni az utasokat. A csúcsforgalmi időszakokban több jegyvizsgáló lesz a vonatokon.

Januárban is többször kell fokozott jegyellenőrzésekre számítani a Budapest–Hatvan vasútvonalon a csúcsidőszakokban. Az intézkedéssel a MÁV-START Zrt. célja, hogy visszaszorítsa az érvényes menetjegy vagy bérlet nélküli utazásokat, a kedvezmények jogosu-

latlan igénybevételét, illetve ráirányítsa a figyelmet az előzetes jegyvásárlás fontosságára.

A céllenőrzések alkalmával esetenként már a felszállás előtt, a peronon is kérhetik az utasoktól a jegyeket, bérleteket. Éppen ezért a MÁV-START minden, az ellenőrzés során érintett állomáson és megállóhelyen – a pénztár üzemidejében, illetve a jegykiadó automatákból – biztosítja a menetjegyváltást, de a vonatokon erre már nem lesz lehetőség. A hatékony fellépés céljából a vonatokon szolgálatot teljesítő nagyobb jegyvizsgálói létszám lehetővé teszi, hogy az ellenőrzési időszakban a jegy nélkül utazókat minél előbb kiszűrjék és leszállítsák a vonatról. A kiemelt ellenőrzés hatósági kíséretét a

Készenléti Rendőrség biztosítja, mivel jelenlétüknek köszönhetően a korábbi alkalmakkor sem történt atrocitás.

A tavalyi elővárosi akciók tapasztalatai szerint jellemző, hogy a vonatokra várakozók csak az ellenőrzést észlelve igyekeznek megvásárolni menetjegyüket. Gyakran az utolsó pillanatban sietnek a személypénztárakhoz, hirtelen megnövelve ezzel a sorban állás és a várakozás időtartamát. A vasúttársaság ezért azt kéri, hogy az utasok előre tájékozódjanak a menetjegyváltási lehetőségekről, és utazásuk megkezdése előtt vásárolják meg a menetjegyeiket.

Forrás: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Tíz évre szóló pályaműködtetési szerződést írt alá a kormány a MÁV és a GYSEV

A 2011-től 5 évig hatályos pályaműködtetési szerződések lejártát követően, 2016-tól immár 10 évre bízta meg a kormány a MÁV Zrt.-t és a GYSEV Zrt.-t vasúti pályahálózataik működtetésével, üzemeltetésével. A 2015. december 21-én aláírt megállapodásoknak köszönhetően tovább javulhat a vasúti szolgáltatások minősége.

Az új pályaműködtetési szerződések a kormányzati szándékokkal összhangban tervezhetővé teszik a két vasúttársaság finanszírozását, rendelkeznek a vagyonkezelésről, lehetőséget adnak a költséghatékonysági ösztönzők elszámolására, és új alapokra helyezett környezetvédelmi feltételrendszert is tartalmaznak. A megállapodásokat a budapesti Keleti pályaudvaron tartott sajtótájékoztatón látta el kézjeggyével a megrendelő magyar állam képviselőiben Tasó László, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára és Banai Péter Benő, a Nemzetgazdasági Minisztérium államháztartásért felelős államtitkára. A pályahálózat-működtető társaságok részéről a MÁV Zrt. szerződését Dávid Ilona elnök-vezérigazgató, a GYSEV Zrt.-ét pedig Kövesdi Szilárd vezérigazgató írta alá. A hosszú távon kiszámítható finanszírozás érdekében, valamint a MÁV-START Zrt.-vel és a GYSEV-vel 2013-ban kötött személyszállítási közszolgáltatási szerződésekkel összhangban idén már 10 évre szóló megállapodás született a pályaműködtetésről.

„Fontos az a kiváló teljesítmény, amelyet a MÁV és a GYSEV az elmúlt években felmutatott, mert megalapozta, hogy az állam újabb 10 évre a két vasúttársaságra bízta e jelentős feladat ellátását. A fejlesztési tárca úgy érzi, hogy az ágazatba fektetett sok energia eddig sem veszett kárba, és ezután sem fog” – mondta az aláírási ceremónián Tasó László.

Banai Péter Benő úgy fogalmazott: „A kötöttpályás közlekedés jó kezekben van. 2010 óta az államháztartás és a magyar vasút párhuzamos fejlődést mutatott, hiszen adósságai csökkentek,

gazdálkodása rendezetté vált. A most aláírt két hosszú távú megállapodás kiszámíthatóságot, példaértékű stabilitást eredményezhet a jövőre nézve is.”

Dávid Ilona kiemelte, hogy miután idén a hazai vasúti szabályozás is az EU irányelvéhez igazodott, a költségtakarékos gazdálkodást is az uniós célokkal összhangban honorálja hosszú távú bizalommal a pályaműködtetési szerződés. Hozzátette: „A megállapodás jól egészíti ki a vasúttársaság szintén 10 éves személyszállítási közszolgáltatási szerződését.”

Kövesdi Szilárd elmondta, hogy a szerződés biztonságot és tervezhetőséget jelent az infrastruktúrát a rá bízott vonalakon folyamatosan fejlesztő vállalatnak. „A bizalmat azonban nem elég megkapni, meg is kell szolgálni, vagyis a vasúti szolgáltatások minősége a nyugat-dunántúli térségben még tovább javulhat” – mondta a vezérigazgató.

Az európai pályaműködtetési szerződéses sztenderdek megfelelő megállapodások hatálya többek között kiterjed a pályavasúti szolgáltatások feltételrendszerére és a vagyonkezelésre vonatkozó rendelkezésekre, amelyeket a Recast is kötelező tartalomként jelöl meg. A vasúti fejlesztések alapelveinek, jellemzőinek pályaműködtetési szerződésbe foglalása a költségvetési és az

európai uniós támogatások vonatkozásában vasúti törvényi kötelezettség, megtartva a konkrét támogatási feltételek külön szerződésekbe foglalását. A szerződés kiemelt funkciójából adódóan az állam megtéríti a pályaműködtetőknek a bevételeikkel nem fedezett indokolt költségeiket, továbbá lehetővé teszi az eredményes gazdálkodást és a költséghatékonyságot ösztönző kiegészítő támogatás elszámolását is. Az áthúzódó költségtérítés felhasználásának lehetővé tétele összhangot teremt az éves költségvetési szemlélet és a pályafenntartás hatékonyságához szükséges gördülő szemlélet között. A rugalmasabb gazdálkodás érdekében megoldhatóvá válik az üzemeltetési és a felújítási költségtérítési elemek közötti átcsoportosítás is. A felek a környezetvédelem kérdéskörét is teljesen új alapokra helyezték és a szerződések mellékletében szereplő részletes feltételrendszerhez kötötték. A szerződést a MÁV Zrt. már mint független pályahálózat-működtető alkalmazza 2016. január 1-jétől, miután a Nemzeti Közlekedési Hatóság Vasúti Igazgatási Osztálya mint vasúti igazgatási szerv helyt adott a MÁV független pályaműködtetői státusz megállapítására vonatkozó kérelmeknek.

Forrás: NFM Kommunikációs Főosztály/NGM Sajtó és Kommunikációs Titkárság/MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság



Dávid Ilona, Tasó László, Banai Péter Benő és Kövesdi Szilárd az új pályaműködtetési szerződések aláírásán

Modellértékű jótékonykodás

Harminc éve vasutas, gyerekkora óta rajong a vasúti modellekért. Olyannyira, hogy gyerekkori szenvedélyéből mára egy sikeres vállalkozást is létrehozott. A komáromi állomásfőnököt, Lajos Albertet üzletről, játékról és hivatásról kérdezte a Vasutas Magazin.

Mit szólt a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójának személyes felajánlásához? Dávid Ilona a korábban a tárgyalójában lévő, Ön által felújított, 1:87-es méretarányú vasúti diorámát és a hozzá tartozó, Fuggerth gyártmányú V43-as mozdonyt kínálta fel a közmédia karácsony előtt megrendezett *Jónak lenni jó!* jótékonyági kampányára.

Teljes mellszélességgel kiálltam mellette, amikor megtudtam, hogy a kampány célja a Nemzetközi Gyermekmentő Szolgálat támogatása. Úgy gondolom, ezzel más vasutasok számára is példát mutatott.

Mit kell tudnunk a diorámáról? Miért volt szükség a felújítására?

Elnök asszony jó néhány évvel ezelőtt kért meg először a személyes tulajdonában lévő dioráma felújítására: szinte minden lekopott róla, gyakorlatilag működésképtelen volt. A talapzattól kezdve a hídon át a vágányzatig mindent újra kellett építeni. A barátaimmal akkor még analóg jelfogó mechanikus szerkezetekkel élesztettük újjá, de az idő ezen is túlhaladt. A felajánlás előtt már korszerű digitális elektronikával láttuk el a modellt, amely immár tökéletesen működik!

Ön régóta szakértője a vasúti modelleknek. Honnan jött ez a szenvedély?

Tizenkét éves korom óta érdeklődöm a vasútmodellezés iránt: ha volt egy kis zsebpénzem, máris a győri Arrabona áruház játékosztálya felé vettem az irányt. Az idő tájt többnyire még csak NDK-s gyártmányú Piko vagy Zeuke modelleket lehetett kapni. A gyűjtés ezért inkább a rendszerváltás után kezdett egyre tudatosabb tevékenységgé válni. Akkor már egymás után jelentek meg a különféle nyugati gyártók termékei: ad-



dig nem is láttunk Rocót, Fleischmannt vagy Märklint. A szenvedélyemet pedig csak erősítette, hogy 1987. február 12-én a vasútnál helyezkedtem el. A gyűjteményemet közben sikerült fokozatosan külföldi modellekkel is kibővíteni vásárlás útján, illetőleg barátok és ismerősök közötti csereberével is. Egyszer csak azt vettem észre, hogy már több bőrdnyyi modellvasutam van a szekrény alatt, a szekrényben és a szekrény tetején.

Hány darabból áll jelenleg a gyűjteménye, és van-e kedvence?

Már rég nem számolom. Mozdonyból 400 is lehet, kocsikból több ezer van. Kedvenc pedig nincs. Mindig a legújabb a szívem csücske: az, aminek a megszerzéséért több évig kellett kitartóan küzdeni. Olyan ez, mint a szerelem. Mindig jön egy újabb, s az ember boldogan emlékszik vissza a régebbiekre.

A szerelem vége a házasság, de a gyűjtőszendvedélyből hogyan lett saját gyártás?

Miután a hazai modellezőtársadalomban a speciális, kis szériás magyar modellek iránti igény is megjelent, a modellkészítés ötlete is megfogalmazódott bennem. Arra gondoltam, miért ne lehetne megvenni a gyári alapmodelleket, hogy aztán azokat szétszed-

Névjegy:

Lajos Albert 1966-ban született Tatán. 1985-ben érettségizett a győri Bercsényi Miklós Szakközépiskola és Gimnáziumban.

1991-ben szerzett oklevelet a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola Közlekedési és Postaüzemi Intézet vasútüzemi szakán mint üzemmérnök.

1987-ben Almásfüzitő felsőn váltókezelőként indult vasúti pályafutása. 2012-ben egyéni vállalkozásából hozta létre a játékgyártással, játék-nagy- és kiskereskedelemmel foglalkozó Albert Modell Kft.-t

(www.albertmodell.com), amelynek azóta is egyik ügyvezetője.



ve, lemosva, majd újrifestve és újr feliratozva élethűbb és autentikusabb modellekkel lepjük meg a magyar gyűjtőket. Ezeket a kis szériás darabokat eleinte munka mellett csináltam. Így lett a hobbiból egyéni vállalkozás a kétezres évek vége felé. Majd 2012-ben félmillió forintért elkészítettem egy általam kigondolt fröccsöntő szerszám rajzait. Ezzel egy barátom javaslatára, későbbi üzlettársammal és barátommal, Molnár Bélával felkerestünk egy piliscsabai fröccsöntő szerszámkészítőt, aki osztott és szorzott, végül mondott egy számot. Először azt hittük, hogy nem jól hallunk. Percekig alig kaptunk levegőt, annyira meglepett a 24 millió forintos ajánlat. Látna döbbenetünket, viccesen meg is jegyezte: „Srácok, ha ti ebből tényleg szeretnétek valamit csinálni, vigyék Kínába!”

Gondolom, előtte nem sűrűn fordult meg az ázsiai országban.

Egy év internetes keresgélés után találtunk egy fröccsöntő szerszámok készítésével foglalkozó kínai gyártót. A kölcsönös bizalmatlanság legyőzése azonban egyik oldalon sem ment könnyen. Mi egy tisztántúli céget

bíztunk meg azzal, hogy világítsa át leendő kínai partnerünket. Nem szertünk volna parkoló pályára kerülni, ha már ennyi pénzt rászántunk a gyártás elindítására. Attól tartottunk ugyanis, hogy a végén se pénzünk, se szerszámunk nem lesz. A kínai cég átszámítva a korábbi összeg kétharmad részéért vállalta a fröccsöntő szerszámok elkészítését.

Volt ennyi a mellényzsebben?

Családtagoktól, rokonoktól, barátoktól kaptunk kölcsön, de még így se jött össze a teljes összeg. Kínai üzletfelünk szerencsére az utolsó részletet meghitelezte nekünk,

és elkezdte a modellek gyártását, mi pedig az értékesítés hasznából törlesztettük a hitelt. A bizalom kiépítését követően persze már ők is láttak fantáziát az üzletben. Mi azonban szerettük volna a fröccsöntő szerszámokat Magyarországra hozni, miután kifizettük a teljes vételárat. Azt terveztük, hogy itthon fogunk „fröccsönteni”, festeni, feliratozni, összerakni, dobozolni és végül értékesíteni. Mi is osztottunk és szoroztunk, s a számok azt mutatták, hogy így a modelleket csak 60 százalékkal drágábban tudnánk eladni. A termékeink viszont ezzel az árszínvonallal nem lettek volna versenyképesek az

Dioráma mint közös pont

Lajos Albert még a Láng Művelődési Házban megrendezett Országos Vasútmodellbörzék valamelyikén ismerkedett meg Dávid Ilonával, aki a vasútert rajongó fiával gyakran kilátogatott a kiállításra. A későbbi elnök-vezérigazgató az idő tájt került a MÁV-hoz, Lajos Albert pedig modelljeit vitte a rendezvényre. A kapcsolatfelvételt egy tájékoztató szakmai beszélgetés és mozdonyozás követte (vasúti vezetőként Dávid Ilona rendelkezett az ehhez szükséges engedélyekkel). „A szakmai program végén egy üveg Hilltop neszmélyi bort kaptam. Felnevettem, mert neszmélyi származású vagyok. Ekkor derült ki, hogy Dávid Ilona a szomszédos faluból, Dunaalmásból való. Hiába volt a szocializmusban Almásneszmély néven összevonva a két település, mi sosem találkoztunk. Még csak nem is hallottunk egymásról. Megismerkedésünkhöz a vasút kellett” – tette hozzá Lajos Albert.



Fotó: figyelo.hu

női szakon, kötőtpályás rendszerek és közlekedésszervezés-logisztika szakirányon. 2009 és 2011 között a BKV Zrt. közlekedésmérnök-gyakornoka lett az egykori Metró és HÉV Forgalmi Főmérnökségen, később pedig a Forgalmi Üzemeltetési és Tervezési Szakigazgatóságra került. 2011-ben saját céget alapított, a HRS-TRAFFIC Kft. vasúti kézi jelzőlámpák gyártásával indult. 2013-ban egy szakújság az év ifjú reménységének választotta. „Nagy megtiszteltetés volt számomra Dávid Ilonától, a MÁV első emberétől átvenni a díjat, aminek az értékét csak növelte, hogy akkor először osztották ki” – emlékezett vissza az üzletember, akit ugyanabban az évben a Példakép Alapítvány az 50 fiatal vállalkozó példakép közé is beválogatott.

Az új gazda is a szakma megszállottja

Az elnöki felajánlást követően a dioráma rögtön vevőre talált. Új gazdája, Hájas Róbert Sándor ugyancsak megszállott és elhivatott rajongója a

kötőtpályás közlekedésnek. A fiatal szakember tanulmányait a győri Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszékén végezte közlekedésmér-

európai gyártók modelljeivel. Akik nem mellesleg ugyancsak Kínában gyártatnak. A patrióta érzelmeket így aztán az Albert Modell Kft. esetében is felülírta a pénzügyi ésszerűség.

A cég melyik modelljére a legbüszkébb?

Az idei palettából egy Shmms pőre tekerccsszállító kocsira, amely igényesen cizellált, autentikus darab. Ez a Duna-ferr speciális szállítójárművének méretarányosan kicsinyített változata. Dunaújvárosban ezt csak „specikocsiként” emlegetik, az acélgyárnak mindössze 21 darab van belőle. Az anyagi sikert viszont kétségkívül az Eams teherkocsik jelentik.

S hogyan lehet vasutasnak és vállalkozónak is lenni egyszerre? Nem gondolkodott még azon, hogy feladja a hivatást?

Amikor elvállaltam a komáromi állomásfőnökséget, egy kedves komáromi kollégám, Kiss Dániel azt kérdezte tőlem, hogy sokat fizetnek nekem vagy inkább elment az eszem? 2005. április 1-jén, bolondok napján mentem Komáromba. Mentem, mert hívtak. Pedig senki sem akarta elvállalni ezt az állást, még lepkehálóval sem találtak oda embert a 2004-es, nagy közfelfűtést keltő baleset után. Talán emlékszik rá, egy GYSEV-es konténerszállító vonat ütközött egy tolatást végző mozdonnyal s pár kocsival. Jelentős, egymilliárd forintos anyagi kár keletkezett. A baleset után a cso-

mópontvezetőt nyugdíjazták, az állomásfőnököt nevezték ki a helyére. A megüresedő posztra Szeiler László kinevezett csomópontvezető, szintén vasútmodellező barátom hívta fel a figyelmemet. Kihívást láttam benne, pedig akkor alig telt el olyan hónap, hogy ne kaptunk volna szigorú forgalombiztonsági és más ellenőrzést annak ellenére, hogy az állomás átépítése is folyamatban volt. A vasút a szerelmem, s a vasútmodellezéssel kapcsolatos szenvedélyem is ebből táplálkozik! Szerelmes embernek pedig nem lehet azt mondani, hogy inkább másba legyen szerelmes. Így a kettőt, ha akarnám, sem tudnám szétválasztani.

Szöveg: Gyüre József

Fotók: Soós Botond

Jótekonny vásárló Salgótarjánból

A MÁV Zrt. és a MÁV Nosztalgia Kft. által alapított Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány egy muzeális értékű tárgycsoportot kínált fel a közmédia Jónak lenni jó! jótekonysági akciójára, amelynek célja a Nemzetközi Gyermekmentő Szolgálat támogatása volt. Az alapítvány a Széchenyi- és Ybl Miklós-díjas vasútépítész, Kubinszky Mihály Az én vasutam című könyvét, egy korábban szabványban lévő tányérsapkát, illetve három muzeális értékű, Dombóvár, Kaposvár, Nagykanizsa lenyomatú, fanyelű bélyegzőt ajánlott fel. A tárgyakat a meghirdetett áron Magyar Zoltán vásárolta meg Salgótarjánból, aki persze egy Salgótarján feliratú bélyegzőnek örült volna a legjobban, ám ilyet hiába kerestek, végül nem találtak a Vasúttörténeti Park munkatársai.



Jövőre indul az IC+ vasúti kocsik gyártása

Jövőre megkezdődik a MÁV saját fejlesztésű IC+ vasúti személykocsijainak gyártása. Első ütemben 20 darab nemzetközi forgalomra alkalmas kocsit készítenek Szolnokon – közölte január 13-án dr. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium parlamenti államtitkára Ander Balázs jobbikos országgyűlési képviselő írásbeli kérdésére válaszolva.

A tervek szerint az első sorozatgyártást követően a kormány és a vasúttársaság továbbviszi az IC+ programot, amelynek finanszírozási lehetőségeiről még egyeztetnek – jegyezte meg az államtitkár, aki a levélben kifejtette, hogy a jelentős hozzáadott értékkel megvalósuló gyártáshoz a műszaki tervek már rendelkezésre állnak. Szolnokon a műhelykapacitás is megvan, a helyszínt felszerelik a sorozatgyártáshoz nélkülözhetetlen gépekkel, berendezésekkel. Az infrastruktúra-fejlesztések előkészítése is

megkezdődött tavaly, az átadások, leszállítások 2016 második felében várhatók. A 2017-ben induló sorozatgyártás a további gyártáshoz szükséges alkatrészek beszerzésével folytatódik, így a megteremtett kapacitással biztosítható a nagyobb mennyiségű, belföldi célú sorozatgyártás – olvasható a levélben. A Szolnokon kifejlesztett, új generációs IC+ vasúti kocsik két prototípusa 2014 októbe-

rétől utasforgalmi próbaengedéllyel szállított utasokat, majd 2015 júniusában megkapta a típusengedélyt a hazai és a nemzetközi közlekedésre. Az IC+ innovációs fejlesztési projekt összköltsége 1,4 milliárd forint volt, amelyhez 460 millió forint európai uniós támogatási keretösszeget nyert el a vasúttársaság.

Forrás: MTI



Fejleszteti tiszavasvári üzemét a budapesti Járműszerelvényt Gyártó Zrt.



Újabb csarnokot épített tiszavasvári üzemében a budapesti Járműszerelvényt Gyártó Zrt. A magyar tulajdonú társaság vezérigazgatója, Forgács József Péter elmondta, hogy a cég a Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei kisvárosban lévő telephelyén harmadik üzemcsarnokát építteti fel, amely várhatóan június 30-ig készül el. A beruházás értéke a csarnok techno-

lógiai felszerelésével és az épületben létesülő új irodai résszel együtt mintegy 400 millió forint. Ezzel a 2012-ben kezdődött fejlesztés eléri az egymilliárd forintos beruházási értéket. A vezérigazgató kiemelte: a fejlesztést követően azt tervezik, hogy önállóul a tiszavasvári üzem, saját könyveléssel és elszámolással rendelkezik majd. A beruházás lét-

számfejlesztéssel is jár, a mostani 65 fős alkalmazotti létszám 90-re nő majd a szabolcsi telephelyen.

Forgács József Péter hozzátette: a zrt. célja, hogy az önállóul tiszavasvári üzem a cég 2015-ben elért 3,5 milliárd forint összegű árbevételének felét hozza a következő években. Tavaly a telephely bevétele a még nem végleges adatok alapján mintegy 800 millió forint volt. A Járműszerelvényt Gyártó Zrt. a múlt évben több mint 400 milliós árbevétel-növekedést ért el a 2014-es 3,1 milliárd forinthez képest. A társaság vasúti személykocsikhoz gyárt belső szerelvényeket, így például ajtókat, ablakokat azok korszerű vezérlésével, mozgatótechnikájával együtt, valamint poggyásztartókat, információs paneleket, üveg válaszfalakat, burkolatokat, fogantyúkat, légcsatornákat, légbefúvó rácsokat és különböző tartókat, gyűjtőket. A termékek 99,85 százalékát exportálják.

Forrás: MTI

Mit vár az idei évtől?

Dr. Kökényesi Antal biztonsági igazgató (MÁV Zrt.)



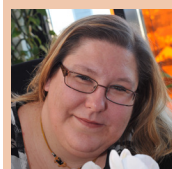
Nagyon bízom abban, hogy az előző évek kedvező folyamatai a biztonság tekintetében folytatódnak. Ebben az esetben a szolgáltatásainkat igénybe vevők (utasok, áruszállítók, stb.) még elégedettebbek lesznek, ami viszont az egész vállalatcsoport eredményeiben is megmutatkozhat.

Dr. Szántó Anita jogi igazgató (MÁV Zrt.)



Az új esztendő a szoros kapcsolatok mellett folytonos kontrollt ígér, hiszen a működésimodell-váltás megtörtént, így jelenleg a napi működés kialakítása a feladat. A hatékonyság, a gyorsaság és az egységes képviselési elvek érdekében a jövőbeli területi jogi előadók jelentős szerepük mellé szoros „felügyeletet” kapnak.

Széles Marianna pénzügyi igazgató (MÁV Zrt.)



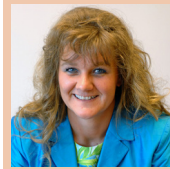
Az új év új kihívást jelent. Változik a szignózási rendje, és ez érinteni fogja a műszaki területet is. Hogy ennek mi lesz a haszna? Az, hogy valamennyi döntéshozó vezető több információ birtokában, kevesebb kockázattal, határidőben határozhat úgy, hogy minden egyes döntésnek jelentősen lehet csökkenteni a rizikóját.

Dr. Soltész Mária fogorvos



2016 az egészségügy oldaláról nézve nehéz év lesz... Nő a betegek száma, csökken az orvosok létszáma, a negyvenes korosztály tagjai között arat a rák. Nagy szükség lesz a megfelelő fizikai és lelki kondícióra. Javasolom, mindenki kezdjen egészséges életmódot választani, ez tűnik a legbiztosabb megoldásnak!

Bádonfainé Szikszay Erzsébet gazdasági vezérigazgató-helyettes (MÁV Zrt.)



Ezt az évet, sőt a következőket tekintve is nagyon optimista vagyok, hiszen december végén megszületett a MÁV első 10 évre szóló pályaműködötetói szerződése. Kiszámíthatóan tervezhetünk, gazdálkodhatunk. Ennél jobb hírünk nem is lehetne!

Csépke András vezérigazgató (MÁV-START Zrt.)



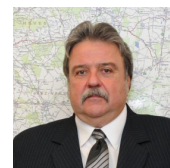
Óriási várakozással tekintek az esztendő elé! Bízom abban, hogy megfordítjuk az utasszámcsökkenést, hiszen szolgáltatási színvonalunk az előző évekhez képest is jelentősen javulhat.

Lajos Albert komáromi állomásfőnök (MÁV Zrt.)



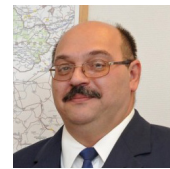
Hatékony és célirányos intézkedéseket, a szolgálati felsőbbbség nagyobb segítőkészségét és a problémák megoldását várom. Továbbá: az állomás kedvező baleseti statisztikájának megtartását, a hiányzó létszám pótlását megfelelő felkészültségű munkavállalókkal, valamint munkavállalóink erkölcsi és anyagi megbecsülését.

Horváth László igazgató, Budapesti Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság (MÁV-START Zrt.)



Nyugodtabb esztendőben bízom. Az új pályák és járművek adóttak, nincs más hátra, mint megfelelő színvonalú szolgáltatásokkal az utasok elé állni. Meggyőződésem, hogy a munkakörnyezet és a dolgozók szociális helyzetének javításával zavartalanabban láthatjuk el feladatainkat.

Ispán László csomópontvezető, Budapest-Keleti Forgalmi Csomóponti Főnökség (MÁV Zrt.)



A 2016-os esztendőben kerül sor a FOR rendszer új moduljainak bevezetésére. Minden munkatársnak fontos feladata lesz az informatikai rendszeren keresztül megjelenő adatok, információk pontos és megfelelő kezelése. Budapest-Keleti pályaudvaron az idei év kiemelt eseménye a régi „Százlábú” híd még ott lévő pillérének bontási munkája, és a vasútüzemi feladatok kezelése. Ennek előkészítése és pontos lebonyolítása áll az első helyen.

Lőcsei Virág sajtófőnök (MÁV-csoport)



Kommunikációs szakemberként a legfőbb vágyam azt elérni, hogy az újságírók és az utasok ne ütni való bokszzsákként tekintsenek a vasúttársaságra. Ez nem azt jelenti, hogy ne fogalmazzanak meg jogos kritikákat, sőt! Tartsanak elénk tükröt, de ismerjék el a pozitív kezdeményezéseket, történeket, változásokat. Ezért dolgoztam eddig is, és ezt tekintem a jövőben is a legfontosabb feladatommak.

Támis Norbert beszerzési igazgató (MÁV-START Zrt.)



A 2016-os évtől alapvetően azt várom, hogy a MÁV-START beszerzései terén a 2015-ben elindult pozitív folyamatok folytatódjanak, így a hatékonyságunk tovább javul. A beszerzések terén új kihívás az idei évre, hogy a készlet- és raktárgazdálkodási feladatok is szervezetünkhöz kerültek, amelynek révén a gépészeti szakanyagokhoz kapcsolódó ellátási lánc minden eleme „házon belül” csoportosul. E folyamatok újragondolása, hatékonyabbá tétele is az új év nagy kihívásai, feladatai között szerepel.

Dr. Pafféri Zoltán kiemelt projektek vezetője (MÁV Zrt.)



Újabb izgalmas feladataink lesznek, így a kollégákkal közösen újra megtagasztalhatjuk: nincs lehetetlen! Bízom benne, hogy a kiemelt projektekhez kijelölt munkatársaink együttműködésével a váratlan feladatok is kiszámíthatóbbá válnak. Az idei esztendő első tennivalója éppen ezért az, hogy megköszönöm a kollégák tavalyi segítségét. Számítok rájuk, mert a Budapest–Belgrád vasútvonal fejlesztésével kapcsolatos tárgyalások folytatódnak.

Schvéd Norbert ügyvezető igazgató (MÁV Nostalgia Kft.)



Szeretnénk megőrizni piaci pozícióinkat valamennyi szegmensben, de igyekszünk az értékmentésre is nagyobb hangsúlyt fektetni. Talán több fontos járművet újítottunk fel (M40-114, 006-os NOHAB), amelyeket idén újabbak követnek. Szeretnénk kibővíteni a holtpontról a Golden Eagle-lel közös iráni projektünket, hogy március végén újra útnak indulhassunk a Budapest–Teherán–Budapest viszonylaton. Idén ismét lesz Isonzó expressz.

Dr. Szabó Mónika belső ellenőrzési vezetője (MÁV Zrt.)



Valahol azt olvastam nemrég, hogy a páros évek szerencsésebbek, mint a páratlanok, úgyhogy érdeklődve várom, mi minden történhet idén! Szerencsésnek érzem magam, hogy egy fiatal, energikus és mindig vidám csapattal dolgozhatok együtt. Az életben kinek több, kinek kevesebb terve valósul meg úgy, ahogyan szeretné, ezért én nem a megvalósulást kívánom mindenkinek, hanem azt, hogy maradjon meg a jó hangulata, amely átsegít a mindennapokon!

Bánhidi-Nagy Attila humánerőforrás vezérigazgató-helyettes (MÁV Zrt.)



2012-ben elnök-vezérigazgató asszony felé megfogalmaztam egy vágyamat, amely arról szólt, hogy csak egy vál-

alat legyen: a MÁV! Lefordítva ezt egy HR-es nyelvére: egységes kollektív szerződés... Jó úton haladunk vállalatcsoportunk kollektív szerződéseinek (KSZ) egységesítése felé, ami hol egy-egy leányvállalat integrációjával, hol egy-egy vállalati KSZ módosításával valósul meg. Kollégáimmal nagyon sokat dolgoztunk ezért, és ígérhetem nekik, hogy 2016-ban legalább ugyanennyi, ha nem több feladatunk lesz! Ehhez viszont a szakszervezetektől együttműködést várok.

Pál László általános vezérigazgató-helyettes (MÁV Zrt.)



Meggyőződésem, hogy jó pályára álltunk, eredményeink is ezt mutatják. Megalapozza hitemet, hogy egyre erősebben látszik: van forrásunk az infrastruktúra karbantartására, fejlesztésére. Jobbak a pályáink az előző évekhez viszonyítva, szép motorvonatok gördülnek rajtuk – már több mint 100 darab! A 2016-os esztendőből mindezek alapján elsősorban szakmai sikereket várok, amelyeket valamennyi szakma közös részvételével, segítségével, profi munkavégzéssel tudunk elérni. Hiszem, hogy a befektetett munka megtérül, s hogy olyan vasutat tudunk építeni, amelyet partnereink, a vasútvállalatok növekvő megelégedéssel fognak használni! Szeretném, ha folytatni tudnánk a közös gondolkodást, a jövő tervezését és építését, mert még hosszú út áll előttünk.

Szepessy Zsuzsa menedzsmenttámogatási vezetője (MÁV Zrt.)



Tekintettel arra, hogy ez az év a kínai horoszkóp szerint ismét a majom éve lesz – hasonlóan a születésem évéhez –, kihívásokra és egyben sikerekre is számítok. 2016-ban ugyan még „csak” a hatodik évemet kezdem a MÁV Zrt.-nél, de úgy érzem, ez az esztendő kimagaslóan érdekes, ugyanakkor nehéz feladatokhoz a munkánkban. Az eltelt évek bizonyították, hogy ha együtt és nem egymás ellen dolgozunk, akkor a reménytelennek tűnő feladatokat is sikeresen tudjuk megoldani! Azt ígér-

tem minden vasutasnak, hogy – amint eddig is – munkatársaimmal együtt mindent megteszünk, hogy az általuk előkészített döntések minél hatékonyabban, rövid idő alatt megszülethessenek. Mindenkinek egészséget és kellő időt kívánok ahhoz, hogy a napi munka mellett mindig jusson energiája a szeretteire és a kapcsolódásra!

Dávid Ilona elnök-vezérigazgató (MÁV Zrt.)



Barátaim, ismerőseim, közeli családtagjaim szerint engem mindig megtalálnak a feladatok, kihívások: ha szeretném azokat, ha nem, ha tervezem őket, ha nem. Ahogy eddig, úgy 2016-ra is sok feladatot tűztünk ki kollégáimmal: kisebbeket, nagyobbakat annak érdekében, hogy folyamatosan javítsuk, csiszoljuk működésünket. Ha pedig újabb és újabb kihívások elé állít bennünket az élet, akkor azok elől sem fogunk megfutamodni. Mindannyian tudjuk, érezzük: nagyok az elvárások velünk, vasutasokkal szemben, hiszen mi a köz szolgálatára adtuk fejünket, aminek nem könnyű megfelelni.

A vasutasság nem egy foglalkozás a sok közül, hanem hivatás. Ha szolgálatunk során úgy indulunk munkába, hogy tudásunkból, tapasztalatunkból a lehető legjobbat szeretnénk nyújtani, és a szolgálat végén mi magunk elégedettek vagyunk az aznapi teljesítményünkkel, amikor tükörbe nézünk, akkor mindenki hozzátette a részét a közös sikerhez. Ha közösen, együtt tudunk gondolkodni, dolgozni, akkor a 2016-os év is sikeres lesz a MÁV és a vasutasok számára.

Az idei évre mindenkinek azt kívánom, nézzen ki néha a napi rutin mögül munkája, magánélete során, dobbanjon néha nagyobb a szíve a szokásosnál, vegye észre az örömteli pillanatokat, ne hagyja azokat tovasuhanni. Ahogyan a dalszöveg is mondja: „Kezdetek el élni, hogy legyen mit mesélni / Majd az unokáknak, mikor körbeállnak / Mikor körbeállnak, az ágyadon ugrálnak / Hogy legyen mit mesélni, kezdetek el élni!”

Gaál, Gyüre, Morvai, Soós

Drága-e a mozdonyvezetők tabletje?

Sok-e 385 ezer forint egy ipari kivitelű tabletért?

A hazai sajtó december végén kezdett komolyabban cikkezni a MÁV egy érdekes tenderéről, amelynek keretében 3100 darab ipari kivitelű tabletet vásárolt a vasúttársaság a mozdonyaira. Az augusztusban lezárult tenderen a Szinva Net Zrt., az M & M Computer Kft. és az M & S Informatikai Zrt. alkotta konzorcium nyert a tajvani Winmate M101B típusával. A teljes kontingenst lényegében két részletben, tavaly év végéig kellett leszállítani. A tender eredményéről szeptemberben több lap is hírt adott.

A projektet egy, az MTI által december 22-én kiadott közlemény hozta vissza a köztudatba. A közlemény arról adott hírt, hogy lezárult az a 80 százalékos európai uniós forrásból támogatott fejlesztési projekt, amelynek keretében ipari laptopokat is beszerzett a vasúttársaság. A hír kapcsán a Magyar Nemzet alaposabban is foglalkozott a tenderrel december 29-én megjelent lapszámában. A lap egy forrására hivatkozva azt írta, hogy „ilyen volumenű megrendelésnél könnyen el lehet érni 30-40 százalékos kedvezményt, a szóban forgó táblagépek beszerzési árát viszont több ezer darab esetében se nagyon lehetett volna 350 ezer forint alá szorítani, hiszen csúcsmínőségű, ipari, félkatonai használatú eszközről van szó, amelyet nem az átlagos fogyasztói igényekre szabtak, kiskereskedelmi forgalomban nem is lehet kapni.”

Két nappal később a lap újabb cikket szentelt a témának. Ehhez 30 darabos szállításra kértek ajánlatot közvetlenül a tajvani gyártótól. Egy 3G-s modemmel szerelt típusra a gyártó 1480 dolláros (mintegy 428 ezer forint) árat adott. Mivel a MÁV 383 520 forintos darabáron vásárolta az eszközöket, a lap arra a következtetésre jutott, hogy „a MÁV nem tudott vagy nem akart eléggé alkudni”.

Az év utolsó napján az atlatszo.hu – valószínűleg a sajtóban megjelent hírek



nyomán – közérdekű adatigénylással fordult a MÁV-START-hoz, amelyben csupán egy kérdést tettek fel: miért nem volt elég a 7-8 inch képátlójú eszköz, amely az Átlátszó információi szerint mintegy feleannyiba kerül, mint egy 10 inches tablet?

Újabb lépés a digitalizált vasút felé
Megkerestük a beruházó MÁV-START-ot. Többek között azt szerettük volna megtudni, hogy milyen körülmények indokolták a valóban magas költségű eszközök beszerzését, és milyen módszerrel választották ki a győztest.

„...a beruházást az indokolta, hogy a MÁV olyan rendszer fejlesztésébe kezdett, amellyel kiválthatja a papírdokumentumok használatát.”

A vállalatától, illetve a MÁV-START informatikai vezetőjétől, Sárándi Attilától kapott információk szerint a beruházást az indokolta, hogy a MÁV olyan rendszer fejlesztésébe kezdett, amellyel kiválthatja a papírdokumentumok használatát. Ezek a dokumentumok a mozdony- és vonattovábbítás elengedhetetlen feltételei, ezért a mozdonyokat is el kellett látni elekt-

ronikus eszközökkel, praktikus táblagépekkel. A műszaki paramétereket a mozdonyokon uralkodó körülmények alapján foglalták meg. Hogy a követelményeket pontosabban meg tudják határozni, a 2015-ös év folyamán 30 táblagéppel végeztek el egy-egy hosszabb tesztet, és a tapasztalatok alapján alakították ki az eszközök specifikációját.

Ezek voltak a fő szempontok

A specifikációban 8 órás minimális akkumulátoros üzemidőt írtak elő. Ezt azzal indokolták, hogy a vasúti szállítás zavartalanságának biztosítása miatt rendkívüli események esetén is garantálni kell a táblagép működését. Ilyen rendkívüli helyzet lehet például az is, ha nem lehet biztosítani az eszköz töltését egy 8 órás szolgálat alatt. Az előzetes tesztek alatt kritikus pontnak bizonyult a tabletek képernyőjének felbontása és fényereje a mozdonyfedélzeten a vezetőállásba betűző, beszűrődő napfény miatt. Kiderült, hogy a 1024×768 képpont felbontású, 400 cd/m²-nél kisebb fény-sűrűsége képes kijelzőkön bizonyos fényviszonyok között olvashatatlanok a vonattovábbításhoz szükséges információk. A specifikációban ezért ezeknél magasabb értékeket határoztak meg. A mozdonyok fedélzetén az irodaihoz képest extrém körülmé-

nyek vannak, így a specifikációban elvárásokat kellett megfogalmazni a rezgés-, ütés- és vízállóságra vonatkozóan is. Hasonló volt a helyzet a hőmérséklettűrőssel. A MÁV-START mozdonyainak ugyanis csak ellenyésző százaléka légkondicionált, így a tableteknek tűniük kell az évszaktól függő szélsőséges hőmérsékletet, valamint a nagy hőingadozást. Mindezek a paraméterek kiegészültek az 5 éves (az akkumulátorok esetében 2 éves) garanciával. A beruházás ugyanis 80 százalékos uniós forrásból valósult meg, és ilyen esetekben a beruházónak vállalnia kell a beruházás 5 éves fenntartását.

Mennyit lehetett volna alkudni?

Arra a Magyar Nemzet cikkei is utalnak, hogy ha nem is annyit, mint egy konzumer eszköznél, de itt is lehetett volna jobban alkudni. Egy, a közbeszerzésekben otthonosan mozgó informátorunk azonban más véleményen volt. Szerinte ugyanis ez a közbeszerzési eljárás esetén nem igazán működik.

Mint mondta, vannak ugyan olyan eljárások is, amelyeknél a pályázók eleve tudják, hogy mekkora a kiírás keretösszege, de ez nem általános. A tendereknél a kiíró nincs alkupozícióban, legfeljebb annyiban, hogy – az értékelés előre meghatározott szempontjai alapján – melyik ajánlatot választja. A tenderbontáskor elhangzik ugyanis a pályázók által kínált ár, ami később nem módosítható. Az ajánlatkérőnek az eljárás korábbi szakaszában van arra lehetősége, hogy az értékelési szempontok kapcsán megmondja, hogy az egyes szempontokat mekkora súllyal veszi figyelembe a döntésnél.

„...három ajánlat érkezett, ezek két gyártó két típusát tartalmazták. Információink szerint a Winmate az ipari és katonai mobil eszközökben szintén komoly gyártónak számít, amerikai Getac eszközeivel versengett.”

Három pályáztak

A MÁV-START kérdésünkre a tenderről annyit árult el, hogy három ajánlat érkezett, ezek két gyártó két típusát tartalmazták. Információink szerint a Winmate az ipari és katonai mobil eszközökben szintén komoly gyártónak számít, amerikai Getac eszközeivel versengett. Mindhárom ajánlat megfelelt a specifikációknak és az előírásoknak, azaz érvényes volt, így a vállalat közlése szerint a végső döntést 100 százalékosan az ár határozta meg.

Kerestünk néhány hasonló, a specifikációban előírtaknak valószínűleg megfelelő típust. A neten talált árak egyedi megrendelésre vonatkoznak, tehát értelemszerűen magasabbak, mintha ezres tételben rendelnénk, de az arányokra így is rámutatnak. A 10,1 inches kijelzővel rendelkező Getac F110 – információink szerint ez a típus is szerepelt az egyik ajánlatban – ára 2000 dollár fölött indul, a dokkoló hozzá még több mint 600 dollár. Ha mobil kommunikáció is kell – a típuscsaládnak csak 4G-s modellje van –, akkor az újabb 700-800 dollárnyi plusz. A Panasonic, amely szintén erős az ipari és katonai tabletek, notebookok gyártásában, még magasabb árakkal dolgozik. Egy, a specifikációnak megfelelő eszköz, például a Toughpad FZ-G1 ára inkább a 3 ezer dollárhoz közelít, igaz, hogy ez már alapból 4G-képes modell.

Mitől lesz egy tablet ilyen drága?

Megkerestük a tenderre beadott és a MÁV által kiválasztott eszközök vizsgálatát elvégző független szervezetet, a Certuniv Vasúti Tanúsító és Műszaki Szakértő Kft.-t. A 2007-

ben alakult cég elsősorban a vasúti közlekedés műszaki biztonsági kérdéseivel foglalkozik, és a Nemzeti Közlekedési Hatóság által kijelölt, az Európai Unió tagállamainál bejelentett megfelelőségértékelő és -tanúsító szervezetként vesz részt vasútfejlesztési beruházások szakmai értékelésében, a vasúti biztosítóberendezések, távvezérlő rendszerek és járműfedélzeti berendezések vonatkozásában. A cég részt vett a már kiépítés alatt álló GSM-R rendszer jogszabályi környezetének előkészítésében is.

Kérdéseinket a cég vezetőjének, dr. Tarnai Gézának tettük fel, aki egyben a BME Közlekedés- és Járműirányítási Tanszékének professor emeritusa. Arra voltunk kíváncsiak, hogy milyen szempontok alapján vizsgálták az eszközöket, és arról is megkérdeztük a véleményét, hogy szerinte indokolt volt-e, hogy a MÁV-START előírta a 10 inches kijelzőméretet. Megtudtuk tőle, hogy a Certuniv Kft. feladata az volt, hogy ellenőrizze, megfelelnek-e az ajánlatokban szereplő tabletek paraméterei a MÁV-START által előírt műszaki specifikációnak, illetve a környezetállósági előírásoknak. Ennek során – az ilyen vizsgálati módszertanoknál szokásos módon – készüléktípusonként háromdarabos mintát vizsgáltak. A Certunivnak azokat a szempontokat kellett követnie, amelyeket a MÁV-START előírt a felhasználói, ergonomiai és vasúti szabványokban foglalt követelmények alapján. „A tabletek az előírásoknak megfeleltek, egy speciális esetet kivéve” – írta válaszában



Winmate M101B



Funmate Ip67



Toughpad G1



Getac F110

Tarnai Géza. Az egyik vizsgált eszköz sérült az ejtési tesztek során, amikor abban a nagyobb méretű akkumulátort használták, de normál méretű akkumulátorral már nem jelentkezett ez a probléma.

Kíváncsiak voltunk arra is, hogy vizsgálták-e a készülékek illeszthetőségét a kiépülőben lévő GSM-R rendszerhez. Mivel a követelményekben előírták különböző interfészek (USB, Ethernet, Wi-Fi, GSM, Bluetooth) meglétét, amit a Certuniv vizsgált is, azokkal ki lehet elégtíteni a későbbi illeszthetőségek iránti igényeket – írta a professzor.

A Certuniv így látja a piaci árakat

Az ipari célú tabletek választéka aránylag szűk spektrumon mozog az otthoni felhasználásra szánt eszközökhöz képest. Jelentősen kisebb a piac, így kevesebb a gyártó cég, és ezek az eszközök

jóval kisebb darabszámban készülnek, mint a konsumer eszközök.

„Fontos megjegyezni – írta a Certuniv ügyvezetője –, hogy sok gyártó kínál

„Az ipari kivitel – az IP-védetség mellett – jó néhány egyéb környezetállósági kritériumot is magában foglal. Ilyen például a kiterjesztett működési hőmérséklet-tartomány, valamint az ütés- és rázásállóság.”

valamilyen fokú IP-védetséggel rendelkező tabletet és telefont, de ettől azok még nem ipari kivitelű eszközök. Az ipari kivitel – az IP-védetség mellett – jó néhány egyéb környezetállósági kritériumot is magában foglal. Ilyen például a kiterjesztett működési hőmérséklet-tartomány, valamint az ütés- és rázásállóság. Ezeket a gyártók általában az Egyesült Államok hadserege által kidolgozott MIL-STD 810G szabvány előírásainak megfelelően garantálják. Emellett az ipari eszközök kijelzője nagyobb fényerejű. Nagyobb kapacitású és kivehető akkumulátorral rendelkeznek, amely ráadásul kikapcsolás nélkül cserélhető (hot-swap). Ezen túl rendelkeznek külső antennacsatlakozási lehetőséggel mind a GSM/3G/4G-modem, mind pedig a GPS tekintetében. Mindezek együttesen indokolják az ilyen eszközök magasabb árát. A MÁV-START

esetében további árnövelő tényező még az elvárt 5 év garancia.” Ez utóbival kapcsolatban a professzor külön kiemelte, hogy például az ipari kivitelű számítógépeket gyártó amerikai Getac Inc., amely ennek a piacnak egy meghatározó, jelentős szereplője, csak 3 év garanciát vállal a tabletjeire. Tarnai reagált az Átlátszó közérdekű adatigénylésére is. Véleménye szerint a használati körülmények egyértelműen indokolják a nagyobb kijelzőméret előírását. „A kijelzőn található információkat a mozgó vezetőállásban, adott esetben nagy haladási sebesség mellett kell tudni biztonságosan elolvasni és kiértékelni – írta. – A szövegeknek és a számadatoknak megfelelő méretűeknek és jól olvashatóknak kell lenniük. A mozdonyvezetők által használt célszoftver nagy mennyiségű szöveget és számadatot jelenít meg, például a menetrendet, továbbá a grafikus elemeknek, piktogramoknak, grafikonoknak is jól láthatóknak kell lenniük.”

Igaz ugyan, hogy az atlatszo.hu által példaként hozott 7,85 inch kijelzőjű tablet olcsóbb, mindössze 499 dollár (kb. 145 ezer forint), de a vízállóságon kívül semmilyen környezetállósági szabványnak nem felel meg, a kijelzője pedig a gyártó bevallása szerint is csak 286 nit (cd/m²) fényerősű, ami napsütéses időben olvashatatlan – írta a professzor. – Ráadásul a gyártó csak az amazon.com-on létezik, a garanciáról pedig semmilyen információ nem található.

Cikkünk a bitport.hu szakportál engedélyével jelent meg



Megapályaudvar gigaösszegből

Bár részlegesen már 2012 végén átadták, Bécs új főpályaudvara csak a közelmúltban nyílt meg teljesen a nemzetközi forgalom előtt. A „sógorok” legújabb büszkesége kapcsán itthon is sokan teszik fel a kérdést: vajon lesz-e, s ha igen, mikor Budapestnek is hasonló modern megapályaudvara? Épp ezért nem árt felidézni az osztrák építkezés tanulságait.

Hosszú, többéves előkészítés után, nagy felhajtás közepette gördült ki az utolsó személyvonat 2009. december 13-án Bécs Déli pályaudvaráról, a Südbahnhofról. Az eredetileg az 1873-as világkiállításra épült, 1955 és 1961 között jelentősen átépített Südbahnhof épületét néhány héttel később, 2010 januárjában már el is kezdték bontani. Az új főpályaudvar (Hauptbahnhof Wien) építése miatt így 2012 végéig az ugyancsak Bécsben található Meidling pályaudvar bonyolította le mindazt a vasúti forgalmat, amely korábban a Déliben zajlott. Bezárása előtt ugyanis a Süd-

bahnhof volt a keleti és a déli irányba tartó belföldi vasútvonalak bécsi végállomása.

Az ideiglenes átköltözés a belföldi és a nemzetközi járatokat egyaránt érintette, s nem kevés kényelmetlenséggel, illetve zsúfoltsággal járt az osztrákok, valamint a külföldi utasok számára. Annál is inkább, mivel a meidlingi már az átszervezés előtt is a harmadik legforgalmasabb vasúti pályaudvarnak számított, s a forgalom áttelése becslések szerint 50 százaléknál is nagyobb utasforgalom-növekedéssel járt együtt. A munkába ingázók vagy a hosszabb útra induló utasok bosszúságát pedig aligha enyhítette az építkezés szomszédságában 4 millió euróból (átszámítva több mint 1,2 milliárd forintból) felhúzott, Bahnorama névre keresztelt kilátótorony, ahonnan az építkezésre és az 59 hektáros felvonulási területre lehetett rálátni.

A „meidlingi átszállás” első napjai az osztrákok minden igyekezete ellenére látványos összeomlást hoztak. A vona-

tok jó része legalább egyórás késéssel indult, hetek teltek el, míg normalizálódott a helyzet, s végül beállt a menetrend. Az osztrák vasúttársaság a beruházás elszabaduló költségei miatt kapta, ráadásul sokan gyanús összefonódásokat véltek felfedezni az Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) és a beruházást elnyerő generálkivitelező cég, a Porr építőipari vállalat vezetése között.

Bár máig vitatott, hogy a beruházás kezdeti költségeit 220 millió vagy inkább 886 millió eurótól kell-e, illik-e számolni, egy biztos: mindennel együtt bő egymilliárd euró (átszámítva bő 300 milliárd forint) lett a számla végösszege. Azt persze senki sem vitathatja, hogy az új, impozáns osztrák főpályaudvar a transzeurópai vasúthálózat egyik legfontosabb találkozási pontja lett, amely az eddiginél jóval nagyobb befogadóképességével az észak-déli és a kelet-nyugati vasútvonalak jelentős csomópontjává avatta az osztrák fővárost.

Gyüre József



A szlovák állami vasúttársaság alulmaradt



Pavol Gábor, a vasúttársaság vezérigazgatója közleményben adott tájékoztatást arról, hogy a ZSSK Pozsony és Kassa közötti InterCity járatai 2016. január 18-tól megszűntek. Az ok egyszerű: a cseh magánvasút piacra lépése óta jócskán visszaesett az állami vasúttársaság IC-járatainak kihasz-

náltsága. A ZSSK szakemberei osztottak-szoroztak, és végül belátták, hogy bármennyire is racionalizálnak, akár milyen új szolgáltatásokat vezetnek be, a vonatok veszteséget termelnek.

A RegioJet piacra lépésével egyébként is árháború kezdődött a vonalon, s az addigi 20 eurós jegyárból egyszer csak 10, sőt bizonyos napokon és járatokon 9 euró lett. A ZSSK beletörődött, hogy ilyen körülmények között nem képes tovább csökkenteni a veszteséget, és kénytelen felhagyni az IC-járatok közlekedtetésével. (Az IC-járatokat az utóbbi 4 évben állami támogatás nélkül, kommersz szolgáltatásként üzemeltették,

a tavalyi veszteség becslések szerint elérte az 1,2 millió eurót.) A RegioJet azonnal válaszolt a lépésre: megnövelte IC-járatainak kapacitását (13 kocsis szerelvényeket ígérnek), sőt a kereslet függvényében további járatokat is bevezetnek majd.

A ZSSK gondozásában maradnak a Pozsony és Kassa között kétórás ütemben közlekedő, a közösségi közlekedést kiszolgáló gyorsvonatok, valamint a személy- és sebesvonatok országszerte. Kivételt képez a Pozsony–Komárom vonal, ahol éppen a RegioJet a vasúti szolgáltató.

Forrás: Korcsmáros Gábor/Prága

Nyomon követi a vonatokat a román vasúttársaság

A romániai vonatok nyomon követését biztosító internetes rendszert vezetett be a román állami vasúttársaság (CFR), amelynek járatai – a vasúti pályák állapota miatt – évek óta jelentős késésekkel közlekednek. Az állami szolgáltató most lehetővé tette az utasoknak, hogy interneten is tájékozódhassanak a járatokról, és idejében megtudhassák, hogy azok késéssel közlekednek-e – írta a hotnews.ro hírportál. Romániában már az év elején megnehezítette a közlekedést a téli időjárás. Főleg az ország déli részén

mintegy 10 centiméternyi hó hullt, a hőmérséklet pedig jóval fagypontra alá csökkent. Egyes vonatok emiatt jelentős, akár kétórás késéssel közlekedtek. A CFR az utasok dolgának megkönnyítése érdekében saját honlapján (www.cfr.ro) olyan internetes alkalmazást vezetett be, amely lehetővé teszi a felhasználóknak, hogy minden járatról valós idejű adatokhoz jussanak.

A felületen megjelenik, hogy egy járat legutóbb melyik állomást hagyta el, mikor várható a következő állomásra

érkezése, és hány perc késése van a menetrendhez képest. Tavaly év végén a román határrendőrség is üzembe helyezett egy olyan információs rendszert, amely a határrendőrség honlapján (www.politiadefrontiera.ro/traficonline/) keresztül lehetővé teszi az utazóknak, hogy ellenőrizzék, mekkora a várakozási idő a romániai határátkelőkön. A rendszert azért vezették be, hogy a járművezetők idejében tájékozódhassanak az esetleges torlódásokról, és elkerüljék azokat.

Forrás: MTI

USA: csökkenő vasúti teherforgalom

Javuló foglalkoztatási és lakásépítési adatok ide vagy oda, a vasúti teherforgalom csökkenése okot ad némi aggodalomra az amerikai gazdasági növekedés kilátásait illetően – idézi a Bloomberg hírügynökség a Bank of America elemzését, amely szerint a vasúti teherforgalom 6 éve a legnagyobb visszaesést szenvedte el tavaly az Egyesült Államokban, és az idei kilátások sem valami biztatók.

„A vasúti teherforgalom alakulása jelzésértékű a gazdaság állapotára nézve” – írja a tanulmány. „A teher szállítmányok volumene az elmúlt 11 hét mindegyikében több mint 5 százalékkal csökkent éves összevetésben. A visszaesések a vasúti teherfor-

galomban rendszerint rövid életűek szoktak lenni, amit viszonylag hamar növekedés vált fel. A mostanihoz hasonló, hosszú ideig tartó csökkenésre 2009 óta nem volt példa” – mutat rá az elemzés. A Bank of America szakértői az elmúlt 30 év adatai alapján arra a következtetésre jutottak, hogy a vasúti teherforgalomban a mostanihoz hasonlóan hosszú ideig tartó folyamatos visszaesést mindig gazdasági lassulás követte.

A vasúti teherforgalom csökkenését részben megmagyarázza a széntüzelésű energiatermelés jelentőségének csökkenése és a feldolgozóipari teljesítménynövekedésének lassulása – jegyzi meg a tanulmány. Az elemzők

azonban a fogyasztási cikkek szállítványozására jellemző konténerforgalomban is visszaesést mutattak ki. A konténerforgalom a tavalyi első negyedévben 1 százalékkal, a másodikban pedig 3,6 százalékkal emelkedett, a negyedik negyedévben viszont éves bázison 1,7 százalékkal csökkent.

Forrás: Bloomberg/MTI



Extrém szállás Brüsszelben



Látott már olyan szobát, amelynek az egyik fele egy vonat, és olyan, mint ha le akarna esni egy ház tetejéről? A nemrég megnyílt brüsszeli Train Hos-

tel extrém szálláshellyel csábítja a turistákat. Egészen pontosan azzal, hogy a Train Hostel tetőtéri szobájának felét egy vonatból alakították ki. François Schuiten dizájnner olyan helyiséget álmodott meg, amelyben a viktoriánus kor elegáns utazójának képzelhetjük magunkat. Ne felejtjük el, hogy nem szállodáról, hanem hostelről van szó, csak hogy a kétágyas szoba reggelivel együtt 99 euróba (31 ezer forintba) kerül! A vonatrajongóknak ezenkívül kötelező látnivaló a közelben található Train World múzeum is.



2016 holland elnökséggel kezdődött

2016. január 1-jétől Hollandia vette át az Európai Unió Tanácsának soros elnökségét Luxemburgtól, és a következő 6 hónapban ők is töltik be ezt a fontos szerepet.

A holland félév során a közlekedési napirend középpontjában az áll majd, hogy a közlekedés, a logisztika és a mobilitás hogyan járul hozzá a Juncer-bizottság munkahelytereméssel,

gazdasági növekedéssel és beruházásokkal kapcsolatos tervéhez. A holland elnökség kiemelten kezeli azokat az erőfeszítéseket, amelyek az ágazat versenyképesebbé tételére irányulnak, a jól működő piacot, az innovációt, az infrastrukturális beruházásokat és az intelligens szabályozást állítva a középpontba. Várható, hogy az Európai Parlamenttel folytatott, a negyedik vasúti csomag piaci pilléréről szóló

tárgyalások a holland elnökség alatt lezárulnak. Mi több, a holland elnökség a COP21 eredményéből, a párizsi megállapodásból fog kiindulni a klímaváltozással kapcsolatos jövőbeni tárgyalások során. Azt tervezik, hogy márciusban az Európai Tanáccsal is megvitatják a COP21 kimenetelét, valamint az európai klíma- és energiacsomag 2030-ig való végrehajtását.

Forrás: CER Monitor

Testvérré válna a japán Boldogság és a tajvani Szerelem pályaudvar

„Testvérpályaudvari” kapcsolatot létesítené egy japán-tajvani baráti társaság a japán Boldogság és a tajvani Szerelem vasútállomás között. Mindkettő rendkívül népszerű a turisták körében a neve miatt.

Az 1956-ban megnyílt Kofuku (Boldogság) pályaudvar a japán nemzeti vasúttársaság egy ma már használaton kívüli vonalán fekszik Hokkaidó szigetén, Tokacsi alprefektúra központjában, Obihiroban. A pályaudvart a közeli Aikoku, vagyis a Szerelem országa nevű állomással együtt az 1970-es években kezdték el nagy számban látogatni a turisták, miután elterjedt a „Szerelem országából a Boldogságba” jelmondat, amellyel a Hiro és az Obihiro közötti járatot népszerűsítették.

A vonalat 1987-ben megszüntették, a Boldogság pályaudvart azonban az elmúlt években felújították, és 2013 no-

vemberében turistalátványossággként újra megnyitották. 2015 áprilisa és szeptembere között a vasútállomást csaknem 130 ezren keresték fel, köztük sok külföldi, főként tajvani látogató, hiszen a pályaudvar széles körben ismert Tajvanon és Kínában. A két állomás közkeletű nevét egy több mint

50 évvel ezelőtti esetről kapta, amikor is egy középiskolás fiú hosszan futott egy vonat után, amelyen a szerelme ült. A Boldogság és a Szerelem vasútállomás közötti „testvérpályaudvari” kapcsolat létesítését ugyan a tajvaniak javasolták, de Japánban is felkarolták az ötletet.

Forrás: MTI/Kyodo





Haidekker Zsófia rajza alapján készült



Gyermekvasutasok



Az egyik nyertes: Haidekker Zsófia



A másik nyertes: Farkas András



A Pi-Cinke gyermekkórus



A mesemondó Stuchlik Gergő



Farkas András rajza alapján készült

Felavatták a MÁV-START gyermekrajzokkal díszített mozdonyát

A január 18-i ünnepélyes ceremónia óta már forgalomba is állt a MÁV-START azon TRAXX mozdonya, amelyet a *Ha nagy leszel, vasutas leszel!* című gyermekrajzpályázat győztes alkotásai díszítenek. A pályázatot holtversenyben a 9 éves, budapesti Haidekker Zsófia, illetve a 12 éves, zagyaréki Farkas András nyerte, így az ő rajzaik kerültek fel a mozdony két oldalára.

Vasúttársaságunk tavaly ősszel 8-12 éves gyermekekhez fordult – Európában szinte egyedülálló módon – felhívá-

sával, hogy készítsenek rajzokat egy mozdony feldíszítéséhez. A kezdeményezés nagy sikert aratott, a vártnál is többen küldték el rajzaikat: több mint 500 kisiskolás ceruzával, festékkel, tollal, filctollal, illetve zsírkrétával készítette el pályamunkáját.

A könyvillusztrátorból és a MÁV szakembereiből álló zsűri a rajzkészség mellett azt is figyelte, hogy az alkotások a vasúttal kapcsolatos élményekről szóljanak. A legjobbnak ítélt két munka alkotója a mozdonymatrica mellett

– osztálytársaikkal közös – látogatást nyert a budapesti Magyar Vasúttörténeti Parkba. Az új esztendőre a főnyeremény, vagyis az érintett TRAXX mozdony matricázása is elkészült. A járművet a Vasúttörténeti Parkban avattuk fel ünnepélyes keretek között. Az utasok a forgalomban az 1-es (Budapest–Hegyeshalom), a 8-as (Győr–Sopron) és a 30-as (Dél-Balaton), valamint a 80-as (Budapest–Miskolc), a 100-as (Budapest–Szolnok–Záhony) és a 120-as (Budapest–Szolnok–Békéscsaba) vasútvonalon találkozhatnak a feldíszített mozdonyal.

A MÁV-csoport évről évre egyre több alkalommal él az úgynevezett werbelokok, azaz a festés és/vagy matrica formájában reklámokat hordozó mozdonyok forgalomba állításával. A módszert Ausztriában és Németországban is előszeretettel használják. Arra azonban, hogy nem reklámozási céllal gyermekrajzok kerüljenek egy mozdonyra, nemigen van példa. A közelmúltban az Egyesült Királyságban (lásd cikkünket a 24. oldalon) az egyik magán-vasúttársaság díszített fel ilyen módon két különleges, karácsonyi vonatot.

Bér, álláshirdetés, tarifa és további fejlesztések

Csépke András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója nyilatkozott a Magyar Idők című országos napilapnak



Fotó: Gaál Péter

Sztrájkkal fenyegetnek a szakszervezetek a bértárgyalások folyamán. Visszatérhet a 2006–2008-as munkabeszüntetések korszaka?

Nincs sztrájkhangulat a MÁV-START-nál, és megítélésem szerint okuk sincs a szakszervezeteknek sztrájkolni. A MÁV-START sem az a cég, amely 2006-ban volt, a jogi környezet is megváltozott. Nem számítok munkabeszüntetésre.

Abban lehet igazságuk a szakszervezeteknek, hogy az alacsony bérek hozzájárulnak a munkaerő elvándorlásához. Állítólág az osztrák vasutaknál ma is sok magyar mozdonyvezető dolgozik.

A magasabb bér elszívó ereje természetesen nálunk is tapasztalható, de a mozdonyvezetőkkel kapcsolatban az a helyzet, hogy ha dolgoznak is magyarok nyugati vasúttársaságnál, azok nem tőlünk mentek el. Komoly képzéseken kell átésniük azoknak, akik mondjuk az ÖBB-nél akarnak dolgozni, ami időben is, pénzben is nagy akadályt jelent, és akkor a magas szintű nyelvtudásról még nem beszéltem. Másfelől a mi mozdonyvezetőinknek nem kell külföldre menniük, ha munkaadót akarnak változtatni: a magánvasutak évek óta komoly elszívó hatást gyakorolnak rájuk. Éppen ezért elég magas a jövedelmük is. Inkább

a jegyvizsgálóink keresnek munkát Nyugat-Európában, de ők sem a szakmájukban helyezkednek el.

Ezeket az állásokat hirdetik az elővárosi vonatok utastájékoztató tábláin? Már ekkora lenne a baj?

Először is hadd mondjam el, hogy ez a nálunk még új módszer más országok vasúttársaságainál már bevált gyakorlat. A vonatokon elhangzó álláshirdetés hatásosságát mutatja, hogy már több mint 800 önéletrajz érkezett, és azért nem olyan vészes a munkaerőhiány. A körülbelül 9 ezres mozdonyvezetői, jegyvizsgálói és karbantartói létszámból 150-150 mozdonyvezető és jegyvizsgáló hiányzik. Jelenleg 130 mozdonyvezető-gyakornok képzése zajlik a Baross Gábor Oktatási Központban, melynek első tanfolyama 2016 szeptemberében zárul, 2016–2017-ben pedig további 150 fő oktatását fogják elindítani. Egy mozdonyvezető kiképzése 16 hónapot, egy motorvonat-vezetőé pedig nagyjából egy évet vesz igénybe. A jegyvizsgálóknál valóban nagyobb a fluktuáció, de ennek részben az az oka, hogy ez kifejezetten nehéz munka. Minden héten ér egy-egy munkatársunkat szóbeli vagy tettleges támadás. Ezért erősítjük a fedélzeti jelenlétet, ha két-két jegyvizsgáló jut egy vonatra, nagyobb biztonságban

vannak. Ami a karbantartó szakmunkásokat illeti, valóban tapasztalható elöregedés. Ennek ellensúlyozására tanuló szerződéseket kötünk a képző intézetekkel. Még annyit a szakszervezetek panaszaiával kapcsolatban: a munkaerőhiányt nekünk túlmunkával kell ellensúlyoznunk, ami többletjövedelmet jelent azoknak, akik vállalják. Sok embernek jól jön ez a pluszpénz.

Sok a panasz az ősszel átadott esztergomi vonallal kapcsolatban. Nagy a zsúfoltság, kimaradnak járatok, hosszú a menetidő. Mi ennek az oka, és mikor lesz jobb?

Minden elővárosi vonalra igaz, hogy a csúcsidőszakban – praktikusán az utazók munkaidejének kezdete előtt – hatalmas az igény, más napszakokban lényegesen kisebb. Ezt a csúcsigényt nem könnyű kiszolgálni, például az esztergomi vonalon ilyenkor a kevésbé kényelmes ingavonatokat kell bevetnünk a Desiro motorvonatok helyett. Lehet, hogy más kényelmetlenségekkel együtt, amelyek a műszaki átadás elhúzódnásából származtak, úgy tűnik, a 2-es vonal nincs rendben, de az adataink mást mutatnak. Az utasok száma már 30 százalékkal meghaladja a felújítás előttit, és a menetrendszerűség bőven 90 százalék fölötti. Persze jobb lett volna, ha a villamosítás elkészül a felújítás végéig, mert akkor már FLIRT vonatok járnának, amelyek gyorsabban és üzembiztosabbak a Desiróknál. Jövőre, ha villamosított lesz a vonal, lényegesen rövidül a menetidő, és nem tartok elképzelhetetlennek akár 100 százalékos utasszámbővülést sem.

Hogyan érinti a MÁV-START-ot a kormányzat és a főváros vitája az agglomerációs közlekedésről? Átveszik a HÉV-eket? Készülnek a dugódíjra?

Semmilyen hivatalos tudomásunk nincs arról, hogy a nemzeti vasúttársaság kezelésébe kerülnének a HÉV-vonalak. Ami a dugódíjat illeti, ha bevezetik, az elővárosi közlekedésben ez jelentős forgalomnövekedést eredmé-

nyezhet majd a vasúton is. Az idei évre ettől függetlenül is 1,5 százalékkal, 2 millió utassal nagyobb forgalmat várunk. Erre készülünk is, folyamatosan vásároljuk a villamos motorvonatokat, már több mint 100 szerelvény üzemel a főváros környéki forgalomban, amelyek egyébként az idei menetrendben távoli városokban is feltűnnek. További motorvonatok beszerzését tervezzük, 50, a meglévőknél nagyobb befogadó képességű, legalább 300 ülőhelyes motorvonatot vásárolnánk. De emellett szükség lesz a hagyományos ingavonatok használatára is, ezért felgyorsítjuk a felújítási programunkat.

Várható-e, hogy kereskedelmi jellegű árendeményeket vezetnek be, például bizonyos időpontokban, irányokban, elővételben vásárolva

olcsóbban lehet majd utazni?

- A tarifa ügyében a tulajdonos dönt, miként a kedvezmények mértéke is kormányzati hatáskör. Mint üzemeltető, mi csak javaslatokat tehetünk. Az kétségtelen, hogy a nálunk sokkal gazdagabb országok és vasúttársaságok is igyekeznek a csúcsidőszakok kapacitásigényeit tompítani, időben elhúzni. Már szóba került, hogy az elővárosi forgalomban a munkaidő kezdetén és végén sokkal nagyobb az utasigény, mint napközben. Ha ezekben a kitüntetett időszakokban csak a munkába járók utaznának, akkor kisebb lenne a zsúfoltság. Amikor egy-egy hétre intenzív jegyellenőrzésbe kezdünk valamelyik elővárosi járatunkon, akkor akár 20 százalékkal is visszaesik az utaslétszám, a jegybevétel viszont nem csökken. Ez azt mutatja, hogy ilyenkor a bliccelők nem szállnak fel.

Ismét 100-zal roboghatnak a Lencsék

A szélvédőcsere után Debrecen, Győr, Veszprém és Pécs környékén folytatják eddigi szolgálatukat a MÁV FKG Kft. saját fejlesztésű és gyártású darus járműszerelvényei.

A Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) előírásainak megfelelően új, törésálló biztonsági szélvédő üveggel látták el a MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító (FKG) Kft. saját fejlesztésű és gyártású darus vasúti járműszerelvényeit, a Lencsákat. Miután a négy darus jármű a szélvédőcsere után sikeresen szerepelt a hatósági szemléken a múlt év végén, az NKH ismét visszamelte a szerelvények megengedett sebességét 100 km/h-ra. A 14 milliméter vastag biztonsági üveget Svájcban gyártották, erre cserélték le az eredetileg Salgótarjánban és Törökországban készített, 7 milliméteres szélvédőket. A most készülő újabb négy Lencsébe viszont már eleve a svájci üvegeket építik be.

Mint arról 2014 februárjában a Vasutas Magazin beszámolt, a korszerű, kétdarus járműszerelvények akár 160 tonnányi vontatmány továbbítására is képesek, valamint hosszabb sínszaklak, nehéz pályaszerkezeti elemek emelésére és rakodására is alkalmasak. Az első négy Lencséhez előre felszerelhető hótoló is készült Bányaterenyén,

de az újabakra már markolókanalat kért a megrendelő. Bár eddig még egyszer sem kellett hókotrásra bevetni a Lencsákat, ettől függetlenül a következő negyénél is kiépítik a hótoló egység helyét, s a működtetés lehetőségét. Természetesen ezekre is lehet majd vasúti aljak rakodására használható rönkfogót vagy épp bozótirtó adaptert szerelni, és sínek, illetve nagyobb vasúti felépítmények rakodását segítő tartozékokkal is ellátják őket.

A MÁV, azon belül a pályavasút vezetése még 2009 decemberében kérte fel az FKG-t, hogy a 30-40 éve még korszerűnek számító, de mára elavult, UDJ (univerzális darus jármű) típusú gépek helyett egy új, a kor követelményeinek megfelelő jármű tervezésére és gyártására adjon előzetes műszaki ajánlatot. A MÁV vezetése 2010-ben bólintott rá az elképzelésekre, s így kezdetét vehette a tervezés, a kiválasztott főegységek beszállítóival a tárgyalássorozat.

Az indulásnál a műszaki dokumentáció összeállításában négy gépész és egy elektromossági szakember vett részt, és mivel teljesen új konstrukcióról volt szó, a legnagyobb kihívást a főegységek (motor, hajtómű, forgóváz, daru, hidraulikus, pneumatikus és elektronikus rendszerek) beépítése, illetve működésük összehangolása

Egy RailJet vonatjegy árértékű bárki megnézheti Bécsben, milyen egy XXI. századi főpályaudvar. Budapestnek mikor lesz méltóképpen reprezentatív és korszerű, nagy pályaudvara?

Kétségtelen, hogy az elővárosi vasúti forgalom fejlesztéséhez szükséges a Keleti és a Nyugati, valamint ezek technológiai területeinek műszaki megújítása. Ha megvalósulna Kelemenföld és a Nyugati föld alatti összekötése, akkor utóbbi betölthetné egy minden igényt kielégítő, átmenő rendszerű főpályaudvar funkcióját. Az említett összekötés jelenleg nincs napirenden, de a Keleti és a Nyugati rekonstrukciója tudomásom szerint 2020-ig megtörténik.

Magyar Idők/Jámbor Gyula

jelentette. Az új járműnek ugyanakkor nemcsak a megrendelő elvárásainak kellett megfelelnie, hanem az érvényben lévő hatósági előírásoknak és szabványoknak is; a gyártás pedig legalább ekkora nehézséget okozott. A gépet összeállító szakemberek bebizonyították, hogy valóban mesteri szinten művelik a szakmájukat. Az eddig elkészült négy Lencse sikerrel teljesít szolgálatot Debrecen, Győr, Veszprém és Pécs környékén.

Gyüre József



Fotó: MTI

Vasút angol módra

Így zakatolt az ünnepek alatt a brit főváros

Londonba kis túzással már csak azért is megéri kiutazni, hogy egy jót „tömegközlekedjen” az ember! Anglia fővárosában ráadásul a tömeg szó szerint értendő, pláne a téli ünnepek idején. Még jó, hogy a közlekedési vállalatok tájékoztatása az aktuális forgalmi változásokról, lezárásokról – mert ilyenek mindig vannak – igen gondos. Leegyszerűsítve: mindenhol kiírnak és bemondanak mindent, a kiterjedt kötött-pályás, illetve buszhálózat ellenére (vagy éppen azért) szinte lehetetlen eltévedni. Ha el is téved, a nap végére biztosan hazatalál az ember oda, ahol aludni tervezett...



Az is lehet persze, hogy éppen a céltalan kóborlás a célja, ahogy sokaknak karácsony környékén, hogy a város hangulatát magukba szívják. Vagy nem is sietnek annyira haza, akár csak a fiatalok szilveszterkor, hiszen olyankor a legjobb még az óévben nekiindulni, de már csak az újesztendő napján nyugovóra térni, némi mulatozás után. Odakint, mondjuk, már a karácsony is inkább a közös szórakozás ünnepe, semmint a meghittségé, ahogy mifelénk.

Sajtra whisky, kekszre tej

A magyar léleknek mindez kicsit fura, de így mindjárt megértjük, miért volt például az angol Virgin Trains vasúttársaság egyik fő ünnepi ajándata az, hogy az első osztályon utazóknak prémium minőségű helyi alkoholos italokat kínált. Szájról szájra járt – nemcsak a pohár, hanem – az információ, hogy karácsonykor érdemes csak igazán vonatra ülni és megkóstolni a macclesfieldi erdőből származó fűszeres gint, a díjnyertes whiskyket és vodkákat! A vállalat büszke volt, hogy ezzel nemcsak az utasait részesíti elsőrangú kiszolgálásban, hanem a környékbeli vállalkozók boldogulását is segíti. Ne feledjük persze: a termékek palettája a szesz mellett friss tejből, manchesteri teából, prestoni sajtból és glasgow-i kekszből is állt!

Amber és Madeleine saját vonata

Ugyancsak a Virgin Trains ötlete volt – egy kicsit a MÁV-csoport gyermekrajzpályázatához hasonlóan –, hogy két motorvonatát is a megszokott „Virgin-piros” helyett kék színűre festi, és általános iskolás diákok által tervezett karácsonyi illusztrációkkal díszíti. Ha a fent említett ételek és italok a nagyoknak, a kipingált vonatok a kicsiknek szerezhettek boldog ünnepi pillanatokat. Főleg a 9 éves Ambernek és a 11 esztendő Madeleine-nek, ők ketten nyerték ugyanis a kiírt pályázatot, és alkotásaik a hatalmas járműveken kelhettek életre. „Egy álmom vált valóra, amikor láttam a rajzomat Londonba begördülni” – lelkesedett Amber, Madeleine pedig hozzátette, hogy ezért még izgatottabban várta a 2015-ös karácsonyt. A két vonat a két kis tervező nevét viselte egyébként, rajzolásra inspirálva más tehetségeket is.

Információbőség

A díszes vonatok egész decemberben járták a Virgin hálózatát, amelyen utazók egy másik, az ünnepek idején bevezetett újítást is üdvözölhettek. A társaság információközlő monitorai új adatokkal bővültek ugyanis, enyhítendő a különösen forgalmas időszak nehézségeit. A képernyő már jelezte a vonatok várható érkezési – esetleges késési – idején túl azt is, hogy melyik

célállomásokra várhatóan mikor futnak be, melyik kocsiukban hány szabad ülőhely van, illetve merre kell a kerékpárszállító és az akadálymentes kocsit keresni a szerelvényben. A társaság mindezt a 2016-ban bevezetendő sok-sok újdonsága előfutárának nevezte.

Munkaszünet munkával

A brit vasúti infrastruktúrát működtető Network Rail állami vállalat eközben éppen az ünnepekre időzített egy gigantikus – 150 millió fontos (átszámolva több mint 60 milliárd forint) – felújítási programot. A társaság legalább húszezer munkatársa fáradozott karácsony és szilveszter idején több mint 500 projekthelyszínen, a fővárosban és közelében. Állomásépületeket építettek, illetve modernizáltak, peronokat, vágányokat hoztak rendbe és bővítettek ki, új felszerelési tárgyakkal látták el a megállókat. A munkálatok december 24-től január 3-ig tartottak, de senkit nem értek váratlanul, mert Angliában szinte minden hétvégén és munkaszüneti periódusban javítanak, lezárnak pályaszakaszokat, csak kisebb volumenben. A pályafenntartó ráadásul nemcsak annak örülhetett, hogy minden elkészült időben, hanem annak is, hogy a társaság akadálymentesítésért felelős vezetője, Margaret Hic-

kish – aki maga is kerekesszékes – az év utolsó napján munkájáért magas állami kitüntetésben részesült.

Az Úr és a három angyal

Míg az ország északi része árvízzel küzdött, London környékén tehát minden rendben ment. A szó valamennyi értelmében színes utazóközönség használta a járatokat, de persze nemcsak a vonatok, hanem a metrókat és a buszokat is. Karácsony napját – ez az egyik véglet – jóformán mindenki otthon töltötte, így 24 órára megállt az élet, de kezelhetetlen tumultus szilveszter éjszakáján – ez pedig a másik – sem alakult ki, noha akkor boldog-boldogtalan (inkább előbbi) ingyenesen használhatta a tömegközlekedést. Volt olyan elővárosi vonat, amelyen már kora este pukkantak a pezsgők, és ismeretlenek biztatták egymást éneklésre, táncrea. Ebbe a vidám káoszba lépett be egy hittérítő hölgy, aki az Úr jótéteményeiről kezdett mesélni, mire egy magányos, borgőzös férfigang közbeszólt: „Ha ilyen jóban van kegyed az Úrral, szólhatna neki, hogy ma este küldjön nekem három angyalt!” Mindenki nevetett, a járat pedig robogott tovább, a fedélzetén nyilván még sok hasonló angol humorbonbonnal...

Szokatlan „sunshine”

Mi pedig legközelebb már az új évben mosolyogtunk egy jót az angol vasúton, amikor a hírekben azt olvastuk: „Fennakadást okoz az erős napsütés a

brit vasúti közlekedésben...” A magyarázat: télen alacsonyabb szögben süt a nap, és – ahogy azt a Southeastern vasúttársaság egy internetes közösségi oldalon kifejtette – azért adódnak késések London környékén, mert a vonatvezetők az erős napsütéstől nem látják a menetirányítási információkat közlő monitorokat. Hát igen, hol mi a megszokott, és mi nem az... Mi mindenesetre együttérettünk a társaság munkavállalóival, amikor a világhálón a hozzászólóktól kaptak hideget-melegget a fura indok miatt. Vajon megérkezt-e azóta a szolgálati napszemüveg?

Bowie elment, de visszánéz

Jelentjük: bizonyos helyszínekre a napszemüveg igen, ha nem is szolgálati, és nem is úgy, ahogyan azt vártuk. A londoni King's Cross és a liverpooli Lime Street pályaudvaron ugyanis a 2016-os év rocklegendáiról szóló kiállítással indult! Az említett desztinációkra érkező utasok így a 60-as, 70-es és 80-as évek könnyűzenei ikonjaival nézhetnek farkasszemet, legalábbis azokkal közülük, akik nem napszemüvegben pózolnak Denis O'Regan fotóin. Nevezett úriember több mint 40 éves pályája során a Rolling Stones, a Duran Duran, a Queen, a Pink Floyd, Paul McCartney és David Bowie hivatalos fotója is volt – kell ennél több? Mi mondtuk, hogy érdemes kiugrani Londonba „csak” tömegközlekedni!

Szász Adrián

Fotó: Denis O'Regan, Network Rail, Szász Adrián, Virgin Trains



Karbantartás mindenekelőtt



Tömeg, az volt; szerencsére közlekedés is



A karácsonyi vonatoknak kicsi és nagy is örült



Rocklegendák kiállítása a King's Crosson



Születésnapra érkezett Zalaszentgrót állomásra



2015. december 15-én ünnepelték Zalaszentgróton a Zalavölgyi HÉV (Zalaszentgrót–Balatonszentgyörgy vasútvonal) átadásának 120. évfordulóját. A vonal az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció áldozatává vált, így aztán 1974-ben a vágányt Zalaszentgrót és Sármellék vasútállomás között felszedték. Ezzel Zala megye belseje és a Balaton között a legrövidebb és leggyorsabb közlekedési kapcsolat megszűnt. A vonalnak csupán egy csekély hányadát kitevő, mindössze 6 kilométeres hosszon maradhatott meg a kötőpályás, vegyes forgalmú közlekedés Zalabér-Batyk és Zalaszentgrót állomás között, utóbbi jelentős lélekszáma és komolynak mondható mezőgazdasági, valamint ipari aktivitása miatt. Végül 2007. március 3-án az utolsó szerelvény is – megemlékezést és koszorúzást követően – kifutott az állomásról.

A 24-es vonal fizikailag még létező kis egysége oly sok társához hasonlóan a forgalomszüneteltetés sorsára jutott. Azóta a vasútvonal műszaki állapota csupán elhanyagolható mértékben romlott, ami a róla meg nem felelő és a kedvező fordulatban bízgó vasúti dolgozók lelkiismeretes fenntartási munkájának köszönhető. A közlekedésre vágyó település sem mondott le véglegesen a vasúti közlekedés lehetőségéről. Lelkes civilek,

állomás melletti Béke ligetben pedig – immár hagyományosnak számító módon – Az Én Fám – Az Én Városom elnevezésű program keretében faültetésekre kerül sor.

Az áldozatos munka és az aktív szerepvállalás teremtett kedvező feltételeket ahhoz, hogy a vonal 120. születésnapjához közeledve ünnepi keretek között újra vonat érkezessen a zalaszentgróti állomásra. A város és a MÁV Zrt. közös szervezésében december 15-én négy pár személyvonat egyedileg szerkesztett menetrenddel kínált közlekedési lehetőséget Zalabér-Batyk és Zalaszentgrót állomás között, amit Zalaszentgrót óvodásai és iskolásai nagy örömmel igénybe is vettek.

Kovács Ákos



Kétegyházán 45 éve működik a Márki Sándor Nemzetiségi Nyugdíjasklub

A Vasutas Nyugdíjasklubok Országos Szövetsége (VNYKOSZ) támogatásával december 5-én ünnepelte fennállásának 45. évfordulóját a kétegyházi Márki Sándor Nemzetiségi Nyugdíjasklub. A jubileumi eseményre az ország minden tájáról, sőt még határainkon túlról – Erdélyből – is érkeztek vendégek. A 220 fős sokadalom csak a helyi Táncsics Mihály Művelődési Házban fért el.

A vendégek fogadását követően valamennyi résztvevő megtekinthette azt a kiállítást, amelyet az ünnepi alkalomra hoztak létre a házigazdák. Fényképek, emléklapok, kézműves munkák idézték fel az elmúlt négy és fél évtized alatt létrejött közösség emlékeit, értékeit, történeteit.

Járasi Károlyné, a klub gazdasági vezetője felidézte, hogy az 1970-es megalakulás óta immár 21 klubbal tart szoros kapcsolatot a kétegyházi nyugdíjas közösség. Az ünnep alkalmából Horváth László, a VNYKOSZ elnöke is üdvözölte az 54 fős szervezet valamennyi tagját és a vendégeket. Mint mondta: „Kétegyháza adománnyozta a VNYKOSZ-nak az azóta is

használatban lévő zászlót, de az első civil megállapodást is itt írták alá a helyi önkormányzattal.” Az elnök beszédében külön köszöntötte és ajándékkal is meglepte a megjelent Kalcsó Istvánné polgármestert, aki a képviselő-testület nevében ajándékosárral, emléklapok és elismerések átadásával kedveskedett mindazoknak, akik sokat tettek a patinás klub létrehozásáért és működtetéséért. Az egykori klubvezetőt, Lugosi Istvánt és feleségét sem felejtették el „meglepni” a helyiek, így aztán mindenkinek jutott a jogos elismerésből. Borsi Sándorné, a VNYKOSZ elnökhelyettese Ady Endre *Karácsonyi rege* című versével köszöntötte a résztvevőket, és kívánt áldott, békés ünnepeket. A kétegyházi Kaláris Táncsoport fergeteges színpadi táncműsora, majd a „bemelegítő” ital elfogyasztása után finom ebédet szolgáltattak fel a házigazdák.

Már az ebéd közben kiváló muzsikát szolgáltatott a kétszemélyes zenekar ifj. Pápai Ferenc vezetésével, így hamarosan hatalmas táncmulatság kerekedett, amit csak a 220 szezates, hatalmas torta elfogyasztása szakított meg. A rövid táncszünet alkalmat adott a



A képen balról: Kalcsó Istvánné, Kétegyháza polgármestere, Pápai Ferenc és neje, Borsi Sándorné, a VNYKOSZ elnökhelyettese; valamint Horváth László, a szövetség elnöke

klubtagok és a vendégek ének- és versmondó tudásának bemutatására is. Az évzáró ünnepség idővel igazi táncbárrá változott, ahol a csárdás és a cigány tánc mellett jól megfért a román, szerb és német táncoreográfiák sokszínű kavalkádja. A késő délutánig tartó rendezvényen önfeledten szórakozók csak azt kívánhatták búcsúzás-kor: működjön sikeresen és sokáig a klubszövetség egyik „zászlóshajója-ként” tevékenykedő kétegyházi nyugdíjasklub!

Szentes Bíró Ferenc

Ábrahám Nagy Lajos emlékére (1940–2015)

Életének 75. évében, 2015. december 21-én elhunyt Ábrahám Nagy Lajos, a Budapesti Vasútigazgatóság volt vezetője.

1940. június 25-én született Szegeden. Itt végezte el – kitűnő eredménnyel – a Vasútforgalmi Technikumot is 1958-ban, majd forgalmi szolgálattevőként kezdte vasúti pályafutását 1958. augusztus 1-jén. Szeged összes pályaudvarán dolgozott, majd Kecskemét, Kistelek és ismét Szeged következett. A MÁV Tisztáképző elvégzése után rendelkező forgalmi szolgálattevő volt, majd a szegedi igazgatóság központjába vezényelték menetirányítónak; itt később vezető lett. A munka mellett elvégezte a Közgazdaságtudományi

Egyetemet (levelező-esti tagozaton) és okleveles közgazdász diplomát szerzett. 1997. február 1-jétől a MÁV vezetése a Budapesti Vasútigazgatóságra helyezte át. Ott előbb osztályvezető, majd igazgatóhelyettes volt; 2001-től vasútigazgatóként dolgozott 2003. szeptember 30-ig, amikor, 63 évesen nyugállományba vonult.

Választmányi tagja volt a Vasutasok és Közlekedési Dolgozók Jótékonysági Egyesületének. Kiemelkedő szakmai és közéleti tevékenységét, eredményes, példamutató munkáját több, magas szintű állami, vállalati kitüntetéssel ismerték el. Mindig biztatója, bátorítója volt a fiataloknak, a reményüket vesztett vasutas kollégáknak a

vasút iránti elkötelezettség tekintetében. Szószólója volt a vasút szükség-szerű megújításának. A nagy formátumú, széles látókörű vasúti vezető emlékeit szeretettel megőrizzük.



Fábry is dicsérte a dizájnt

Olvasóink 2014-ben, a Vasutas Magazin októberi számában olvashattak arról a kezdeményezésről, hogy a MÁV-csoport a régi, 13 éve viselt egyen-formaruhából fokozatosan öltözteti át több ezer munkavállalóját. Idézett cikkünkben arról számoltunk be, hogy 2014. szeptember 25-én a Vasúttörténeti Park hangulatosan berendezett Orient csarnokában profi manökenek között több vasutas kollégánk és kolléganőnk is kifutóra állt, hogy megmutathassa, milyen is lesz az új egyen-formaruha kollekció.

Tizenöt hónappal ezelőtti cikkünkben leírtuk, hogy vasúttársaságunk magyar tervezők segítségével gondolta újra azokat a formaruhákat, amelyeket az utasokkal találkozó közel 16 ezer vasutas kolléga immár visel. A teljes kollekcióban nadrág, ing, blúz, blézer, öltöny, kosztüm, mellény, pulóver, esőkabát és téli kabát mellett több kiegészítő – öv, sál, sapka – is található. 2015. december 31-én, a Fábry-show 76. adásában a tévénezők számára is érzékelhetővé vált a ruházati arculatváltás eredménye. (Nem mellékesen a ruhacserét az eltelt idő és a divat változása mellett a vasúttársaság átszervezése, modernizációja is indokolta.) A csípős humoráról is ismert showman elégedett volt a látottakkal, sőt a kapott mellényt magára véve dicsérő szavakkal méltatta az új dizájnt. A műsorban elhangzott, hogy a teljes ruhakollekciót magyar tervezők álmodták meg, és kizárólag hazai munkaerő foglalkoztatásával készítették el. Még azt is elmondták, hogy „a MÁV-csoport vezetői arra törekedtek, hogy az egyen-formaruhák rendszerezése kapcsán szerzett tapasztalatokat hasznosítva, a szakszervezetekkel folyamatosan egyeztetve szülessen döntés a viseletről. Így készült el a próbakollekció, amelyet 100 jegyvizsgáló, pénztáros és forgalmi szolgálattevő két hónapig hordott, majd értékelt. A próbahordás tapasztalatait felhasználva több módosítást végeztek a szakemberek a ruhákon.” És valóban: a gyapjúszövetből készült zakó, blézer, mellény, nadrág és szoknya színét sötétebb kékre változtatták, ezzel még elegánsabb lett a ruha. Vékonnyabb, puhább változatra cserélték az



Balról jobbra: Lőcsei Virág, a MÁV Zrt. szövivője, Kovács Beatrix vezető jegyvizsgáló, Filotás Anikó forgalmi szolgálattevő és Tóth Miklós vezető jegyvizsgáló Fábry Sándorral

ing és a blúz alapanyagát, módosították a blúz fazonját. Az ing, a blúz gombjai, gomblyukai színesek lettek, a nadrágok fazonját szűkítették. Az egyes ruhadarabok fejlesztése nemcsak jól sikerült, de a kollekció jelentősen olcsóbbá is vált. Az új ruhadarabok valóban könnyen viselhetők és kezelhetők, nem gyűrődnek, egyszerűen tisztíthatók, akár az otthoni mosógépben is moshatók. A kabátok lélegző alapanyaga kiváló szellőzést biztosít, az ingek, blúzok anyaga pedig megkönnyíti a vasalást.

Mindehhez tegyük hozzá, hogy az új egyenruha végleges arculatának kialakításában, a pályázatban, majd a többszörös zsűrizésben részt vett a nemzeti közíró magyar tervező és divatdiktátor, Zoób Kati és az Art'z Modell ügynökség, valamint Glatz Gábor. A ruhák értékelésében a vasúttársaság vezetői mellett az egyenruhás munkakörök képviselői, human és munkavédelmi szakemberek, valamint a szakszervezetek is részt vettek. A közbeszerzési eljárás során társaságunk arra is figyelt, hogy az új egyenruhákat olyan cég gyártsa, amelynél megváltozott munkaképességű embereket foglalkoztatnak.

A műsor a következő linkre kattintva tekinthető meg: www.mediaklikk.hu/video/fabry-2015-12-31-i-adas/

G. P.

Fotó: www.mediaklikk.hu, Gömör Tamás



Az új kollekció a műsorvezető tetszését is elnyerte

Arany Glóbuszt nyert a Saul fia, és Oscarra is jelölték



A Hollywoodban élő külföldi újságírók díjátadóján, a Golden Globe-gálán Nemes Jeles László filmjének sikerült az, ami korábban magyar alkotásnak még soha: a *Saul fia* nyerte a legjobb külföldi film kategóriáját! A díjat a főszereplő Röhrig Gézának, producereinek, a Magyar Nemzeti Filmlapnak és a Sony Pictures Classicsnak köszönte meg. „A holokausz az elmúlt években egy absztrakt fogalom lett. Számomra pedig egy arc – ne feledjük el ezt az arcot!” – mondta a rendező, majd lement a színpadról.

Az 1944-ben az auschwitzi koncentrációs táborban játszódó film az Ungvárról deportált Saul Auslander két napját dolgozza fel. Saul lehetetlen tette vállalkozik: megpróbál a táborban keresni egy

rabbit, akivel titokban eltemethet egy fiút, megmentve ezzel testét a krematórium lángjaitól.

Magazinunk tavaly májusi számában az alkotás cannes-i sikere után már büszkén megírtuk, hogy az Arany Pálmával díjazott film elkészítéséhez nemzeti vasúttársaságunk is hozzájárult. A Budatény mellett található Hárosi-öbölben a MÁV Zrt. PML székesfehérvári Pályafenntartási Alosztálya nyújtott nélkülözhetetlen segítséget az alkotóknak mind az előkészítés, mind a forgatás során, többek között a Háros állomás vontatóvágányából kiágazó, volt honvédségi iparvágány ideiglenes forgalomba helyezésével. A

MÁV Nostalgia Kft. korabeli mozdonyt és vasúti kocsikat biztosított a filmeknek. A készítők és a vasúti szakmai szervezetek közötti együttműködést – mint minden hasonló esetben – ezúttal is a MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóságának Marketingkommunikációs Osztálya segítette. Májusban Sipos Gábornak, a film egyik producerének levelét is idéztük: „Szerettem volna Önöket értesíteni, hogy Saul fia című filmünk bejutott a cannes-i fesztivál versenyprogramjába. Mindez Önök nélkül nem jöhetett volna létre.”

A *Saul fia* Nemes Jeles László első nagyjátékfilmje, amellyel azonnal világhírvé vált. A rendező 1977-ben született Budapesten, Tarr Béla asszisztenseként dolgozott, majd rendezést tanult a New York University Tisch School művészeti iskolájában. Korábbi rövidfilmjei 30 díjat nyertek nemzetközi filmfesztiválokon. 2008 óta tagja az Európai Filmakadémiának. Lapzártánkkor már biztos, hogy Nemes Jeles László következő sikeréért február közepén, az Oscar-díj átadásán szurkolhatunk!

Fotó: Lucy Nicholson/Reuters

CINERAIL – a vasútról készült filmek fesztiválja

A CINERAIL vasúti témájú filmfesztivál keretében a 90-es évek óta filmvászonra kerülő produkciók, rövidfilmek, reklámspotok, dokumentum- és céges imázsfilmek egytől egyig a filmgyártás magas színvonalához tartoznak, s egyaránt szólnak a nagyközönséghez és a szakemberekhez. A fesztivál elismertségét jelzi, hogy a vetítésekre a filmvilág nevesebb szereplői, producerek, számos ismert tévés, kommunikációs és reklámszakember, továbbá vasúttársaságok, szállítmányozó cégek vezetői és más szakemberek is ellátogatnak. A 21. CINERAIL nagydíját egyhangú szavazással egy, a lisszaboni metróban forgatott fekete-fehér film, a *Carruagem* (A metrókocsi) nyerte el. A vállalati kommunikációs Díjat az RSSB (angol szakértői testület) és a Network Rail (angol vasúttársaság) közös filmje, a *Routes into Rail: What I Have Always Wanted* (A vasúthoz vezető utak: Már régóta vá-

gyom ezekre) kapta, amely arról szól, hogyan tud a vasút minél több fiatal szakembert megnyerni. A zsűri külön kiemelte a 9 *Vies* (Kilenc élet) című, az SNCF Logistics, Freight Division (a francia vasúttársaság áruszállítási divíziója) által készített alkotást, amely a balesetvédelmi szabályok betartásának jelentőségéről szól. További elismerést kapott egy-egy kínai, holland, ukrán, francia-belga és román film, a Nézők Díját pedig egy francia műnek ítelték oda. Részletek a www.cinerailest.com/en/cinerailest2015.html oldalon.

A CINERAIL következő filmes seregszemléjére 2017-ben kerül sor. A nevezés három kategóriában lehetséges: rövid fikciós film, rövid dokumentumfilm és céges imázsfilm. A filmek mondanivalója, témája, terjedelme is nagyon változó (1-35 perc). Az előzetes tájékozódás szempontjából sokat segíthet a tavaly bemutatott

filmek rövid tartalmi kivonata, amely a következő linken, az egyes képekre kattintva érhető el: <http://cinerailest.com/en/cinerailest2015.html>.

A filmekkel kapcsolatban további információ található az alábbi linken: https://en.wikipedia.org/wiki/Category:Rail_transport_films.



VOKE programajánló



VOKE Egyetértés Művelődési Központ – Debrecen

Február 2-án 16 órakor nyílik meg a művelődési központ érem-, bélyeg- és ásványgyűjtő, valamint rádióamatőr köreinek kiállítása, amely február 29-éig látogatható. Február 11-én 10 órakor a Garabonciás Gyermekszínház adja elő Szabó Lőrinc Mátyás király tréfái című darabját, majd 14 órakor a Meseszínpad A Hókirálynő című mesejátékot.

VOKE József Attila Művelődési Központ – Dunakeszi

Február 10-én 19 órakor a Dunakeszi Dumaszínházban „Ketten az úton” címmel Aranyosi Péter és Dombóvári István estje látható. Február 12-én 18 órakor „Tapintható művészet mindenkinek” címmel vándorkiállítás nyílik. Február 18-án 19 órakor kezdődik a Veres 1 Színház előadása. Múson a „Ne most, drágám!” című két felvonásos vígjáték.

VOKE Arany János Művelődési Ház – Győr

Minden szerdán 18 órától Tóth Szilárd teológus, művelődéstörténész tart előadást. Február 3-án Az imádság szerepéről. Február 10-én Az egészséges életstílusról. Február 17-én Az anyagiakról. Február 24-én Az egészséges fizikai életről. Február 12-én 20 órakor a Cserefa zenekar moldvai táncháza kezdődik. Táncot tanít Fábián Szabolcs. Február 19-én 18 órától tekinthető meg A pillanat varázsa című fotókiállítás. A tárlatot Virág Lajos, a Győri Fotóklub Egyesület tagja nyitja meg.

VOKE Liszt Ferenc Művelődési Ház – Hatvan

Február 3-án 17 órakor nyílik meg a Vasutas Fotografikus Műhely kiállítása. A tél, a téli táj, az évszakhoz köthető néhány esemény (disznóvágás, farsangi mulatozás) a tárlat témája. Február 15-én 14 órakor Farsangi játszóház. Maszkokat, bohókás tárgyakat készíthetnek a gyermekek, és azokat haza is vihetik. Február 23-án 15 órakor kezdődik a vasutas nyugdíjasok rendezvénye.

VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház – Miskolc

Február 9. 14 óra: Músort farsangi mulatság
Február 14. 9 óra és 13 óra között: Vasútmodell és játék-

börze – érdeklődni: Tucsá Viktornál, 70/315-6196 számon.
Február 27. Szeredás koncert és táncház.
17.30-18.30: Kézműves foglalkozás gyerekeknek.
18.30-19.30: Gyerek táncház, táncitanítás, népi mondókák, nép játékok.
20 órától: Koncert és táncház.

Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár – Nyíregyháza

Február 5-7. között immár harmadik alkalommal csatlakozunk a „Kultúrházak éjjel-nappal” elnevezésű országos programsorozathoz. Február 5-én 16 órakor nyílik kiállítás Sebők Réka alkotásaiból. Február 6-7-én 11-18 óra között kerül sor a Táncos Workshop hétvégére, a Street Dance School Tánciskolával.

Vörösmarty Mihály Művelődési Ház – Székesfehérvár

Február 1-én 15 órakor „Azért, aki vagy” címmel Schrenk Éva verseskötetének bemutatójára kerül sor. Február 4-én 18 órakor kezdődik „Guatemala európai szemmel” – Hambalgó Mihály, a MÁV fotóklub vezetőjének vetítéssel egybekötött úti beszámolója. Február 8-án 17 órakor nyílik meg Bakos Zsolt Retro gyűjteményének kiállítása. Február 22-én 15 órakor kezdődik „Erdélyi utazások” – Varga Csaba, a MÁV Fotóklub tagjának vetítéssel egybekötött úti beszámolója. Február 27-én 15 órakor táncház és kézműves foglalkozás lesz a Fejér Megyei Népzenei Műhellyel.

Batsányi János Művelődési és Oktatási Központ – Tapolca

Február 2. Batsányi Vasutas Nyugdíjas Klub: Hagyományos pogácsa és borverseny.
Február 4. Batsányi Kör – Irodalmi Szalon ülése.
Február 11. Színházi előadás: Toldi című musical a Pannon Várszínház előadásában.
Február 13. Baba Börze.
Február 16. A Batsányi Vasutas Nyugdíjas Klub farsangi bálja.

VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár – Záhony

Február 6-án kerül sor a X. Gyertyaszentelői görög katolikus bálra, amelyen Fenyő Miklós és táncosai lépnek fel. Február 12-én tartja farsangi rendezvényét a Gesztus Közhasznú Egyesület.
Február 19-én az Általános Iskola alsó tagozatos diákjai farsangolnak.
Február 26-án az Általános Iskola felsősei báloznak.

Ébredés egy 15 éve tartó álomból



A vezetőállásban Simonné Visi Erzsébet

Még Budapesten éltem, amikor 1999. június 4-én a Híradóban megláttam a négyes NOHAB-ot oldalára fekvé. Sosem felejttem azt a képet, ahogy „élettelenül”, oldalára dőlve feküdt a hatalmas test!

A vasutastársadalom nem sokkal a baleset után aláírásgyűjtésbe kezdett, hogy legalább a mozdony kevésbé sérült orr-részét Tapolcán kiállíthassuk. Sajnos a kezdeményezést az akkori vasúti vezetés nem karolta fel, az akkori döntés értelmében a Közlekedési Múzeum elé került a mozdony torzója. Titokban persze nem mondtunk le arról, hogy Tapolcán láthassuk viszont szeretett mozdonyunkat. Múlt év elején kaptuk a hírt, hogy a Közlekedési Múzeum a Liget Budapest Projekt ke-

retében megújul. Azonnal levelet írtam a tapolcai városvezetésnek, hogy támogassa a NOHAB-torzó hazaszállítására irányuló kezdeményezést. Parapatics Tamás, a Tapolcai Városfejlesztési Kft. ügyvezetője rögtön támogatásáról biztosított. Dr. Décsey Sándor, a Wass Albert Könyvtár és Múzeum Igazgatója – mivel jó kapcsolatot ápol a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum vezetésével – profi módon megszervezte a mozdonytorzó kölcsönzésének ügyeit.

Nekem jutott az a nemes feladat, hogy a Magyar Államvasutak illetékeseivel megosszam álmainkat. Lukács Györgynek, a MÁV Zrt. szombathelyi területi igazgatójának is megtetszett látványtervekkel együtt küldött levelem. Hosz-

szas egyeztetés következett, amelynek végeredményeként a szállítás finanszírozását teljes egészében magára vállalta a MÁV Zrt. Szombathelyi Területi Igazgatósága, amiért ezúton is hálás köszönetünket fejezzük ki!

Első gondolatunk az volt, hogy a Vasutasnapra talán le tudjuk hozni Tapolcára a mozdonytorzót. Ez azonban nem sikerült. November közepére vált biztossá, hogy év végig megvalósítható a szállítás. Úgy gondoltam, a „Négyes” érkezését méltóképpen meg kell ünnepelni. Mivel minden, NOHAB-ot üzemeltető céggel jó kapcsolatot tartok fenn, úgy éreztem, meg kell próbálnom az összes NOHAB-ot egy napra elhozatni Tapolcára. Szerencsére minden érintett támogatta a kezdeményezést. Így jött létre az évszázad vonata! Az egykor Tapolcán is állomásozó összes NOHAB egy vonatba sorozva érkezett a „Négyes” avatására. Sőt, itt volt Tapolcán a pár éve országunkba érkezett, 21-es pályaszámú NOHAB is. Óriási összefogás révén emlékezetes ünnepséget szerveztünk 2015. december 22-ére. Tizenöt éves álmunk valósággá vált!

*Simonné Visi Erzsébet
vezénylőtiszt (Tapolca)*

Az alábbi linkre kattintva a Tapolcai Városi TV adását láthatják az egykori balesetről és a 2015. december 22-i ünnepségről: <https://www.youtube.com/watch?v=h4xRAv0Dsio>

III. Vasutas Kispályás Labdarúgótorna

A miskolci VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház 2013 decemberében hagyományteremtő céllal, első alkalommal rendezte meg a Vasutas Kispályás Labdarúgótornát. A folytatásra 2015. december 20-án került sor, ez alkalommal 5 csapat jelentkezett a küzdelmekre.

A fővédnök és házigazda az idén a címvédő MOSZ Miskolc volt. A résztvevő csapatok: Füzesabony állomás, Miskolci Jegyvizsgálók (Utazók), MOSZ Miskolc, Múlt Század, Miskolci Rendező

MTSZSZ. A csapatvezetők egyeztetése alapján körmérkőzéses formában rendezték meg a tornát. A meccsek 2x15 percig tartottak, az MLSZ Kispályás Labdarúgó Bizottság által országosan elfogadott játékszabályok alapján.

A nézők gólzáporos mérkőzéseket láthattak, a játzsmákat a kiélezett küzdelem ellenére sportszerűség jellemezte. A tavalyi győztes mozdonyvezetők focistái ezúttal is kiválóan játszottak, ám a tornát nem tudták megnyerni. A vándorkupát nem kis

harcok árán a Múlt Század csapata szerezte meg, a harmadik helyen a Miskolci Rendező MTSZSZ csapata végzett. A gólkirályi címet idén nem egy, hanem három kiváló játékos kapta meg: Fodor Imre és Madaras Viktor a MOSZ, valamint Varga Zoltán a Füzesabony csapatából. Senki sem távozott Miskolcra üres kézzel: az eredményhirdetésen minden csapat oklevelet, arany-, ezüst- vagy bronzserleget kapott, MOSZ Miskolc és a VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház jóvoltából mindenki ajándékokkal térhetett haza.

Fánkfesztivál Nagykanizsán

A VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház 2016. február 6-án ismét megrendezi a Országos Farsangi Fánkfesztivált a Kanizsa Centrumban. A fesztivál alapvető célja a hagyományápolás, a magyar gasztronómia, turisztika, kultúra értékeinek szélesebb körben való megismertetése. A fesztiválon minden korosztály megtalálja az érdeklődési körének megfelelő

témákat, ezáltal a családoknak is komplex és értéktelmeztő kikapcsolódási lehetőséget biztosít.

Nagykanizsán a Farsangi Fánkfesztiválon a Vasutas Zene- és Képzőművészeti Iskola Pesti Broadway Musical Stúdiójának növendékei lépnek fel. A 15.30-ra tervezett műsorban népszerű musicalslágereket adnak elő a fiatalok.



A 415 014 pályaszámú FLIRT Kőbánya felsőn 2016. január 7-én