

VASUTAS MAGAZIN

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

68. ÉVFOLYAM
2018. május

Frontvonalban: a jegyvizsgálók

Patyi és Patyi: két férfi, egy eset



„Nem vagyok hajlandó megtörni”

- mondja lábadozó kollégánk, Fenyvesi József

Hol a tisztelet?



Vasárnap kora reggel érkezett az sms. Még éppen csak nyitogattam a szememet, kortyolgattam a kávémat, amikor eljutott az agyamig, hogy mit is olvasok. Újabb jegyvizsgáló kollégát támadott meg egy utas, ráadásul brutálisan helybenhagyta, kórházba kellett vinni... Összefacsarodott a szívem. Először a megvert kolléga miatt, aztán szépen sorban

tolultak fel az emlékezetemben a hasonló esetekről szóló üzenetek. A séma szinte mindig ugyanaz: jegy nélkül utazó, magukból kivetkőzött, felháborodott férfiak és nők – igen, nem tévedés: NŐK! – megütik, megrúgják, leköpi, „jobb esetben” csak fenyegetik, sértegetik azt, aki csupán a munkáját végzi. Akinek az utasok tájékoztatása, segítése mellett kiemelt feladata a jegyek ellenőrzése, szakszavakkal kifejezve: a vasúttársaság jogos bevételeinek beszedése. Mert, ugyebár, ha az ember vonatra száll, az általában pénzbe kerül. Ahogyan a tej és a kenyér a boltban, a belépő a strandon, vagy éppen a sör a szórakozóhelyen, a fuvardíj a taxiban. Ha nem fizetjük ki, az – ne szépítsük – LOPÁS-nak minősül. Persze, állami vállalattól lopni nem hogy nem szégyen, hanem szinte dicsőség. Ilyenkor nyilván nem az adófizetők kárára megy a játék, a tételmondat ebben az összefüggésben nem merül fel. Mert minden megközelítés kérdése. Mennyivel egyszerűbb azt feszegetni, hogy miért nincs minden jegyvizsgáló mellett legalább egy, de inkább két biztonsági őr vagy rendőr, mint azt, hogy hol a tisztesség, a tisztelet, az együttműködés, hogy vajon a jogok mellett miért feledkeznek meg néhányan a kötelezettségekről?! Mennyivel egyszerűbb a vállalatban, a vezetőségben, ne adj’ Isten az áldozattá vált vasutasban keresni a hibát, az együttélés alapvető szabályainak számonkérése helyett. Pedig, szerény véleményem szerint, ott kell keresni a kulcsot a megoldáshoz. Attól ugyanis még senkinek sem oldódik meg a problémája, ha a saját frusztrációját egy másik emberen próbálja levezetni. Mindenkinek az épülésére szolgál, ha időnként szembenéz önmagával...

Lőcsei Virág
szóvivő

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

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



4



8



10



20

Tartalomjegyzék

4 INTERJÚ

„Mindannyian egy vonaton ülünk” – mondja Németh Réka, a VPE Kft. ügyvezető igazgatója

7 HÍRVONAL

8 INTERJÚ

„Nem vagyok hajlandó megtörni” – beszélgetés Fenyvesi József jegyvizsgálóval

10 FRONTVONALBAN

Két férfi, egy eset – Patyi Zoltán jegyvizsgáló és fia, Patyi Zoltán jegyvizsgáló

13 BÜSZKESÉGEINK

Kisvári József húsz év tapasztalatát osztotta meg velünk

14 RIPORT

Négy az egyben – mérőkocsizáson jártak a Vasutas Magazin munkatársai

16 KÉPRIPORT

18 HÍRVONAL

20 GASZTRO

Úton enni boldogság – interjú Saly Noémivel
Trendi resti és habzó NOHAB-lé
Bakteretető

26 KISVASÚT

27 KÖRNYEZETVÉDELEM

28 HÍRVILÁG

30 PROGRAMAJÁNLÓ

31 POSTAKOCSI

„Mindannyian egy vonaton ülünk”



Fotó: VPE Kft.

„Ha az utasok a szívükre teszik a kezüket, el kell ismerniük: érzékelhető a szolgáltatás minőségének javulása a menetrend újragondolásának, az új eszközök bevezetésének és az utastájékoztató rendszer fejlesztésének köszönhetően – mondja Németh Réka. A Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. ügyvezető igazgatójával a vágányzárakról, a késésekről és a nyilvánosság erejéről beszélgettünk.

Mennyire menő ma nőként egy vasúti pályakapacitás-elosztó és hálózat-hozzáférést koordináló céget irányítani?

Azt nem tudom, hogy ez mennyire nőies dolog, de ma már egyre inkább elmosódnak a határok a tipikus női és férfi szakmák között. Én már akkor is ezen a szakterületen dolgoztam, amikor még a MÁV alkalmazottja voltam. Magyarország abból a szempontból egyedülálló az Európai Unióban, hogy a vasúti pálya működtetésével foglalkozó cégek vezetői közül kettő nő.

Minden uniós tagállamban van a VPE-hez hasonló független társaság?

A mi modellünk nem annyira elterjedt, a svájciak viszont kifejezetten magyar mintára hozták létre a saját kapacitáselosztó társaságukat. Ugyanis ők sem szerették volna élesen szétválasztani egymástól a vasúti pályahálózat-működtetőt és a szállítási szolgáltatót, azaz a pályavasúti és a vállalkozó vasúti társaságokat. S bár Svájc nem tagja az uniónak, a jogszabályok átvételére, a pályahálózat-működtető függetlenítésére ők is kötelezettséget vállaltak. Nálunk is ez volt az oka a VPE létrehozásának az uniós csatlakozás idején, 2004-ben. Igaz, akkor a VPE-nél mindenki csak egy évvel számolt, de a jogszabályok szerint a jelenlegi formában 2019. december 31-ig láthatjuk el feladatainkat.

És mi lesz utána? Visszakerülnek a MÁV-csoportba?

Nem memém teljes bizonyossággal kijelenteni, hogy ennek a lehetőségnek nincs valóság alapja. A döntéshozók nyilván költséghatékonysági és rugalmassági szempontokat is mérlegelnek majd a jogszabályoknak való megfelelés biztosítása mellett, amikor a VPE további sorsáról határoznak. Amíg a folyamat zárt,

Névjegy

Németh Réka 1977-ben született Ajkán. Mielőtt 2002-ben – nemzetközi koordinátorként – a MÁV-hoz került volna, projektvezető volt egy kis- és középvállalkozásokkal és uniós projektekkkel foglalkozó területfejlesztési szervezetnél. Augusztusban lesz hat éve, hogy miniszteri kinevezés alapján, határozatlan idejű megbízással vezeti a VPE-t. Németh Réka közgazdasági és szociológus diplomával rendelkezik, angolul felsőfokon beszél.

addig technikailag valójában lényegtelen, hogy ki felel a pályakapacitások elosztásáért. Az a fontos, hogy Magyarország ezen a téren is megfeleljen az uniós elvárásoknak, más különben kötelezettségességi eljárást indíthatnak ellene. Az EU negyedik vasúti csomagjában további szigorítások várhatók a vasúti piac állami szereplőinek függetlenítésére vonatkozóan, s mivel a GYSEV integrált vasúti társaságként működik, azaz belső pályahálózat működtetését és a szállítási szolgáltatást ugyanaz a cég végzi, ezért valamilyen formában füg-

getlen szervezetnek kell a kapacitásokat elosztania, de jelenlegi formájában a MÁV is érintett lehet.

Mit gondol: uniós csatlakozásunk idején nem volt még korai a VPE létrehozása? Nem szaladtunk kissé előre az EU-nak való megfelelésben?

Olyan szempontból korai volt, hogy még nem voltunk felkészülve az uniós szabálykeretek és gondolkodásmód átvételére. S ahhoz sem voltunk hozzászokva, hogy a nemzeti jogszabályaink felett van még valami, ami megszabja, miként kell eljárunk bizonyos esetekben. Az akkori kormánynak ezen a téren nem igazán volt választási lehetősége, ráadásul az EU-ban is csak akkor indult el a vasút átalakítása.

2004 óta a VPE örködik afelett, hogy a vállalkozó vasúttársaságok szabadon és egyforma módon férhessenek hozzá a vasúti pályahálózathoz. De mi a bizonyíték a versenysemlegesség létezésére? Még egy Vonatinfóhoz vagy Flightradarhoz hasonló applikáció sincs, amin mindenki, maguk az érintettek is megbizonyosodhatnak az áruszállító vonatok közlekedéséről.

Mivel minden piaci szereplővel mi állunk kapcsolatban, a pályaműködtetőnek nincs ráhatása arra, hogy ki és milyen kapacitást kap. A benyújtott igényeket pedig az uniós szinten harmonizált jogszabályok szerint bíráljuk el. Ezekről nem tudunk eltérni. Ez a legfontosabb biztosíték a versenysemlegességre. Ami az említett alkalmazásokat illeti: az áruszállításra vonatkozó adatokat most még „túlféltük” a vasúton. Mindenféle okokat – a nemzetközi terrorveszélytől kezdve a fuvarlopáson át egészen a rakományrongálásig – felsorakoztatnak amellet, hogy miért nem szabad az erre vonatkozó adatokat megosztani a nyilvánossággal. Az információk megfelelő módon történő publikálása hihetetlen előnyökkel is járna. Egyrészt a verseny erősödését hozná, másrészt a fuvarozó vasúti társaságok azonnal, első kézből kaphatnának információkat a vonatok mozgásáról, és ezeket össze tudnák vetni a vágányzári térképpel vagy a havária-helyzetek alakulásával. Így szükség esetén sokkal rövidebb időn belül, rugalmasabban tudnák újratervezni a fuvarokat. A vasúti áruszállítók egymástól is félnek, noha nem egymás ellenségei. Ők valójában a közúti áru fuvarozókkal versyeznek. Egy ilyen alkalmazás – amely nemzeti szinten, zárt körben egyébként már elérhető – jó visszacsatolást adna a pályahálózat-üzemeltetőnek is a szolgál-

tatás minőségét illetően. Nem beszélve a vasútvállalatok mögött álló megrendelőkről. Most sokszor csak az újságcikkekben értesülünk olyan dolgokról, mint hogy „Magyarországon a személyszállító vonatok három és fél évet késnek”.

Azért azt ön is tudja, hogy az ilyen összesítő adatok – viszonyítási pontok nélkül – mindig félrevezetők.

Igen, mert a valóság ennél sokkal összetettebb, miközben ezek a szenzációhajász újságcikkek rontják a vasút renoméját. Viszont a pályahálózat-üzemeltetőnek és a személyszállító társaságnak érdemes lenne a kiugró késéseket területi szinten is listázni, az okokat pedig kielemezni. Ugyanakkor egy pillanatra sem felejthetjük el, hogy a közút nem fenntartható, és a környezetbarát közlekedési módok irányába kell terelni nemcsak az utasokat, hanem az áruszállítókat is. Persze, én is utazom vonaton, a késéseket én is érzékelem. Ugyanakkor sokat megyek autóval is, és rengeteg idő megy el a dugókban ücsörögve. De ha már a késéseknél tartunk: a pályaműködtető köteles a késésnél „kódolni”, hogy az mi miatt következett be. Ezek a késési kódok nem titkosak, a vasútvállalatok most is megkapják, ahogy mi is. A honlapunkon szeretnénk ezeket az adatokat is – aggregált módon – az év végétől megjelentetni. Így az utasok és a vasútvállalatok is láthatják majd, milyen késések és milyen gyakorisággal fordulnak elő az egyes vonalakon.

„Ha egy vonalon aznap három és fél óra az átlagos késés, az nem azt jelenti, hogy minden vonat három és fél órát késik”

Nem fogják ezek az információk elrettenteni az utasokat? Egyáltalán, mennyire tükrözik a valóságot ezek a kódok?

A lehetséges kockázatokat mi is érzékeljük, ezért az adatokat meghatározott paraméterek szerint fogjuk leválogatni, és – elemzés után – csak a leglényegesebbeket fogjuk közzétenni, magyarázattal ellátva. Mert mondjuk egy 23 órás késés

Speciális tudású kollégák

Az új kormányzati struktúrában az állami vagyonért felelős miniszter felügyelete alá kerülő VPE Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. a múlt évet – ugyanúgy, mint az azt megelőzőket – 650 millió forintos árbevétellel zárta, amely a kiszámlázott pályahálózat-hozzáférési díjból származik. Mértékét a jogszabály 1,25 százalékból, maximumát 650 millió forintban határozza meg. „Ebből kell állni a VPE működésének valamennyi költségét, valamint a 6-os és a 7-es nemzetközi korridor kötelező tagsági díját is.” A VPE-nél jelenleg 35-en dolgoznak, mindannyian felsőfokú végzettségűek. „A kollégák speciális tudással rendelkeznek, jórészt közlekedésmérnökök. A társaság másik fele inkább közgazdászokból, mérnökökből, jogászokból és informatikusokból áll” – mondja az ügyvezető igazgató. A VPE az informatikai fejlesztéseket is saját forrásaiból fedezi: menetvonal-igénylő rendszereinek létrehozása és továbbfejlesztése az elmúlt tíz évben összesen közel egymillió forintba került. A Kapella 2 megvalósítására kiírt közbeszerzési eljárást a PegaConsult nyerte.

képes átlagban egy teljes vonalat „elverni” úgy, hogy közben az összes többi vonat tökéletesen pontos. És ha egy vonalon aznap három és fél óra az átlagos késés, az nem azt jelenti, hogy minden vonat három és fél órát késik. Az ilyenek hangsúlyozására természetesen figyelni fogunk, hiszen az információval segíteni szeretnénk a vasúti közlekedés átláthatóságát, nem rontani a megítélését. A kódokat a pályahálózat-működtetők rögzítik a késésekhez, de a vasútvállalatoknak van lehetőségük azokat vitatni, ha nem értenek velük egyet. Így amikor mi ezeket megkapjuk, már nincs okunk kételkedni a valóságnak való megfelelésüket illetően.

A téli menetrendváltás után nemcsak a szakmától, hanem az utasoktól is rengeteg kritikát kaptak. A VPE oldalán azt írták, hogy az önök által szerkesztett menetvonalakba nem voltak beépítve tartalékok, azok nem igazodtak a valós menetidőkhöz, s az egész alapjáraton túl „zavarérzékeny” volt. A nyári menetrendváltás után is számítanak ilyen észrevételekre?

Mázlisták vagyunk, mert a menetrend-szerkesztőink elképesztő hálózati ismeretekkel rendelkeznek, profin végzik a munkájukat, s megvan bennük a me-

netrendszerkészítéshez szükséges fanatizmus. Többségük egyébként a MÁV munkavállalója volt korábban. Bár a facebookos vélemények jórészt negatívak voltak, mi mégis örültünk az utasok kommentjeinek, pedig ezeknek inkább a MÁV-START-nál kellett volna megjeleníteniük. Az egyik fórumon bedobták a köztudatba, hogy a menetrendet a VPE szerkeszti, s mivel a váci vonal esetében a menetrendváltás idején sok probléma adódott, ezért e kettőt a kommentelők összekötötték. Az utasok persze gyakran nincsenek tisztában sem a menetrendtervezés és a menetvonal szintű szerkesztés közötti különbséggel, sem a késések okaival. Így például arról sem tudhatnak, ha épp technológiaváltás zajlik az egyik személyszállító szolgáltatónál, amelynek a kezdeti nehézségei késések formájában is testet ölthetnek. A kollegáim minden menetrendváltás után, illetve bizonyos utaspanaszok esetén vonalbejárásra indulnak, s meggyőződnek arról, hogy az általuk szerkesztett menetrend valóban végrehajtható-e. Egyébként a kezdeti nagy felháborodás után szépen beállt az új menetrend. S ha az utasok a szívükre teszik a kezüket, el kell ismerniük: érzékelhető a szolgáltatás minőségének javulása a menetrend újragondolásának, az új eszközök bevezetésének és az utastájékoztató rendszer fejlesztésének köszönhetően.

Az utasokkal ellentétben a szakma teljesen mást sérelmez. Például azt, hogy ha a VPE menetvonal-igénylő informatikai rendszerében, a Kapella 2-ben év közben módosítani szeretnék az egyik személyszállító vonat eredeti menetvonalát, akkor ez az eredeti menetvonal azonnali lemondásával, törlésével jár – s kikerül az utastájékoztató, illetve a jegyértékesítési rendszerekből is. Ha viszont a közszolgáltatás megrendelője nem hagyja jóvá a változtatásokat, akkor akár az is előfordulhat, hogy az eredeti menetvonalat már nem lehet visszaállítani, mert azt a kapacitást a VPE adott esetben addigra már kiutalta egy másik vállalkozó vasúttársaságnak. Hogyan tudják megoldani, hogy ilyen esetben a személyszállító vasúti társaságok menetrendtervezői ne essenek „két szék között a pad alá”?

A menetrendtervezők jellemzően egy-egy meghatározott viszonylaton szeretnének pár percet megváltoztatni a vonat menetidejében, vagy újabb megállóhelyet felvenni a menetrendbe. A Kapella 1-ben még volt arra lehetőség, hogy a menetrendtervező fenntartsa az eredeti

igényét az eredeti paraméterek szerint az új menetvonal kiutalásáig. Az új rendszerünk viszont már a polgárgazdasági szabályoknak megfelelően kezeli ezeket a helyzeteket, hiszen ilyen esetekben akár más igények is befuthatnak ugyanarra a kapacitásra: pályára, időpontra. Arról azonban nem szabad megfeledkezni, hogy itt szerződéses viszonyokról beszélünk. Ha valaki valamilyen menetvonalat megrendelt tőlünk, akkor azt nekünk az igénylés szerint biztosítanunk kell, a megrendelőnek pedig igénybe vennie, hiszen arra vállalt kötelezettséget. Annak matematikailag igen kis esélye van, hogy a személyszállító vonat lemondott eredeti menetvonalát egy áru fuvarozónak adjuk oda. A személyszállításban ugyanis – az utastájékoztató miatt – a vonat indulása előtt két héttel már nem lehet élni a változtatás lehetőségével, miközben az áruszállító vasúttársaságok többnyire 5 napon belül döntenek egy-egy kapacitás igényléséről az előre nem tervezett fuvarok esetében. A Kapella 2 – a tanulmánymenetrend-készítő modul által – azt is lehetővé teszi, hogy az egyeztetési szakban még elkerülhető legyen az eredeti menetrend módosítása.

„A kánikula miatt az egész hálózat tele lesz lassújelekkel. A nyári napokra mindig mindenkinek új menetrendet szerkesszünk?”

A menetidő képzésében, tartalék idő betervezésében várható-e előrelépés? Hol tartanak az egyeztetések a pályavasúttal az ideiglenes lassújelek „beépítéséről”?

Mi a MÁV és a VPE közötti együttműködési szerződés alapján csak az állandó lassújeleket tudjuk figyelembe venni a menetrendek elkészítésekor – még akkor is, ha sok ideiglenes lassújellel később jó néhány állandóvá is válik. A pályahálózat-működtető szerződéses felelőssége, hogy az általa korábban ajánlott szolgáltatás tartalmában és minőségében ne következzen be romlás, s hogy a pályahasználatért fizető vállalkozó vasúti társaságok a meghirdetett feltételek szerint tudjanak közlekedni.

A pályavasútnak nem a lassújelekről kell egyeztetnie, hanem ezeket kell felszámolnia. Megjegyzem: a helyzet már messze nem olyan tragikus, mint amilyen tíz éve volt. Többször is jeleztük, hol eredményezne kimutatható javulást a hálózat kapacitásában egy-egy lassújel eltüntetése, s a pályaműködtető sok esetben meg is fogadta a javaslatunkat. De gondoljon csak bele: a kánikula miatt hamarosan az egész hálózat tele lesz lassújelekkel. A nyári napokra mindig mindenkinek új menetrendet szerkesszünk? Ez követhetetlen lenne, az utasokban pedig azt az érzetet keltenénk, hogy kiszámíthatatlanul és kaotikusan közlekednek a vonatok. Hozzáteszem: a késési kódok ráadásul nem azt mutatják, hogy a legtöbb késésért a pályahálózat-üzemeltető lenne a hibás, lassújelek ide vagy oda.

Ha már a nyarat szóba hozta: hol tartanak a nyári menetrend összeállítással? Tudják tartani a határidőt?

Szerencsére nem vagyunk késésben, minden a Hálózati Üzletszabályzat szerint halad. Egyedül a 40a vonalnál kell figyelniük, mivel ott egy évnél tovább lesz vágányzár. Ilyen még nem volt a VPE életében. A MÁV-START korrekt módon azonnal átszervezte a közlekedést; a személyszállító vonatok már nem zavarják az alternatív kerülő útirányként kijelölt hálózati elemeken zajló áru fuvarozást, és a pályahálózat-működtető MÁV is példásan intézkedett.

Mit gondol: mennyire tud összedolgozni a menetvonal biztosításáért felelős VPE, a közszolgáltatást megrendelő minisztérium, a pályahálózat-működtető MÁV és a személyszállítást lebonyolító MÁV-START a pontos közlekedésért? Hiszen közülük egyedül a MÁV-START-on csattan az ostor akkor is, ha épp nem ő a késés okozója.

Ebből a szempontból nincs irigylésre méltó helyzetben a MÁV-START vezetése, hiszen mindig az viseli a felelősséget, aki a szolgáltatást igénybe vevő ügyféllel, az utassal szerződésben áll. Ha mindenki tökéletesen teljesíti a saját területén, mindenki gyorsan reagál a problémákra, és tisztán kommunikál, akkor a folyamatok kézben tarthatók. Senki sem gondolhatja, hogy attól megoldódik egy probléma, ha átmutogatunk az asztal másik oldalára. Hiába vesz részt több szereplő a vasúti közlekedés lebonyolításában, nem felelhetünk meg arról, hogy valamennyien egy vonaton ülünk.

Gyüre József

Szakképzett munkaerő: megszerezni és megtartani



Múlt év tavaszán kezdte meg működését a Hungrail Vasúttakadémia, amelynek harmadik, 2018. május 17-i konferenciáján a Hungrail Magyar Vasúti Egyesület tagvállalatai és a vasúti ágazat szereplői áttekintették, milyen kihívásokra kell reagálniuk, ha versenyben akarnak maradni a közúti közlekedéssel szemben. Az egyik legfontosabb, hogy aktív szerepet kell vállalniuk a 2020 utáni európai uniós költségvetési ciklus tervezésében, el kell készíteniük az ágazati stratégiát, ki kell jelölniük a fejlesztési irányokat, és növelniük kell a vállalatok együttműködési hatékonyságát.

Dávid Ilona, a Hungrail elnöke nyitóbeszédében kiemelte, hogy az utóbbi évek vasútfejlesztési projektjei mit sem fognak érni, ha nem áll majd rendelkezésre megfelelő számú és felkészültségű munkavállaló. A szakképzett munkaerő megszerzése és megtartása összetett feladat, és jelenleg ez minden vasút vállalat legégetőbb problémája. Éppen ezért meg kell osztaniuk egymással stratégiákat, ötleteket, és meg kell állapodniuk az alapvető játékszabályokban. Az új kormányzat terveivel kapcsolatban fontos információkkal szolgált dr. Fónagy János, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) parlamenti államtitkára, dr. Mosóczi László, az NFM közlekedésért felelős helyettes államtitkára, dr. Simon Attila István, a Nemzetgazdasági Minisztérium (NGM) munkaerőpiacért felelős helyettes államtitkára és Pomázi Gyula, az NGM iparstratégiaért és gazdaság szabályozásért felelős helyettes államtitkára (nevék mellett a konferencia idején viselt tisztséget tün-

tették fel). A MÁV-csoporttól Dávid Ilona elnök-vezérigazgató (MÁV), Dorozsmai Éva humán erőforrás-vezérigazgató-helyettes (MÁV), Pál László stratégiai vezérigazgató-helyettes (MÁV-START), dr. Bokori Balázs stratégiai és fejlesztési vezérigazgató-helyettes (MÁV-HÉV), dr. Pafféri Zoltán vezérigazgató (Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit Zrt.) és Molnárné Horilla Marianna biztosítási szakelőadó (MÁV-START) tartott előadást. A felsoroltak mellett a GYSEV Cargo, a KTI, az MMV, a MOL, a NAV, a NIF, az RCH, a Stadler Rail-csoport és a STRATOSZ vezetői is a bemutatott fejlesztéseiket, terveiket és javaslatukat.

Több előadásban említették a vasút digitalizációját, amely hozzájárul a szolgáltatási színvonal emeléséhez, segíthet a munkaerőhiány megoldásában, illetve megkönnyíti és optimalizálja a forgalom-szervezést. Egyre hangsúlyosabb lesz a Budapest környéki elővárosok szerepe. A fejlesztéseknek köszönhetően ugyan nőtt a kapacitás, de a fővároson belüli pályaszakaszok és a főpályaudvarok nem újultak meg. Ez utóbbiak fejlesztése elengedhetetlen, ezért már folyamatban van a Keleti és a Nyugati felújításának előkészítése.

MÁV KIG

Fotó: Iró Zoltán

Több mint kétezer látogató az Állami Karrierexpón

A budapesti Magyar Vasúttörténeti Parkban került sor a magyar állami vállalatok, valamint a rend- és honvédelmi szervek állásbörzéjére 2018. május 16-án. A Budapest Főváros Kormányhivatala, a Stratégiai és Közszolgáltató Vállalatok Országos Szövetsége (STRATOSZ) és a MÁV Zrt. által rendezett Állami Karrierexpóra azokat várták, akik számára fontos a munkahely biztonsága, a kiszámítható életpálya és a folyamatos tanulási, fejlődési lehetőség. A vállalatok mintegy kétezer állásajánlattal készültek az eseményre, a MÁV-csoport humán erőforrás-szervezetei a jól ismert standdal voltak jelen az Orient csarnokban. A szervezők önéletrajzírási tanácsadással, személyiségelemzéssel és a munkaadók bemutatását segítő aktivitásokkal fogadták a több mint kétezer érdeklődőt.

György István fővárosi kormány megbízott a rendezvény megnyitóján kiemelte: az, hogy minél többen legyenek jelen a munkaerőpiacon, nemcsak az egyén vagy a család számára fontos, hanem az egész nemzetgazdaság szempontjából is stratégiai kérdés.

Hozzátette: az Európai Unió elvárása a tagországok felé, hogy foglalkoztatottsági rátájuk 2020-ra érje el a 75 százalékot, ehhez pedig már közel járunk, hiszen országosan 73,8 százalék, a fővárosban pedig 74,2 százalék a foglalkoztatottak aránya. Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója úgy fogalmazott: napjainkban minden gazdálkodó számára az egyik legnagyobb kihívást a munkaerő megszerzése és megtartása jelenti. Mint mondta, az állami vállalatok és a közszolgáltató szervezetek a munkaerőért folytatott küzdelemben – a működési környezet sa-

játosságai miatt – mindenképpen az átlagnál nagyobb kihívással néznek szembe. Pelcz Gábor, a STRATOSZ elnöke beszédében kiemelte, hogy a hagyományteremtő szándékkal megszervezett Állami Karrierexpó célja a munkaerőhiány csökkentése. Mint mondta, a rendezvény jó lehetőség arra, hogy az elsődleges munkaerőpiacon elhelyezkedni kívánók lehetőségeit széles spektrumban mutassák be az állami tulajdonú cégek.

OrientPress, MÁV KIG

Fotó: Soós Botond



„Nem vagyok hajlandó megtörni”

Szolgálatteljesítés közben brutálisan bántalmazta egy utas Fenyvesi József jegyvizsgálót 2018. április 18-án kora reggel a Nyugati pályaudvarról Lajosmizsére tartó 2920-as járaton. A rendőrség rendkívüli gyorsasággal fogta el az elkövetőt, akivel szemben közfeladatot ellátó személy elleni erőszak és súlyos testi sértés gyanúja miatt büntetőeljárás indult. Kollégánk már otthonában lábadozik, ahol exkluzív interjút adott a Vasutas Magazinak.

Hogy érzi magát?

Köszönöm, most már egy kicsit jobban vagyok. Tegnap kivették a varratot a törött lábamból, és járógipszet is kaptam. Néhány napja elcsúsztam és ráterheltem a sérült lábamra, ami fájdalmas és veszélyes manőver volt. Három helyen tört el a bokám, nyolc csavar rögzíti. Vigyáznom kell, mert ha elmozdulnak a rögzítések, újra meg kell műteni. Az arcom már nem duzzadt, lassan a szemem bevérvése is felszívódik.

Súlyos sérüléseket szenvedett. Meddig tarthat a felépülése?

Bízom benne, hogy nem lesznek maradandó sérüléseim. Még három hétig fekvüdnöm kell, aztán ráállhatok a lábamra. A rögzítéseket csak jövő tavasszal veszik ki, egy év kell, míg teljesen összeforrnak a csontok, és gyógytornára is kell majd járnom. Remélhetőleg gyorsan helyrejövek, nem vagyok otthon ülő típus.

Hogyan történt pontosan a támadás?

Az elkövetőnél és a társánál nem volt menetjegy, ezért – ahogy ilyenkor szokás – elmondtam nekik, hogy pótdíjjal megváltathatják a jegyet, vagy ki kell zárnom őket az utazásból. Ekkor az egyikük mellkason vágott, közben rám kiáltott, hogy „Takarodj innen!” Rögtön hátrébb mentem a szerelvényen, és hívtam a rendőrséget. Amikor beérkeztünk Zuglói állomásra, jeleztem a mozdonyvezetőnek, hogy rendőri intézkedés várható, és értesítettem a forgalmi irányítást is. Mindeközben a szerelvény mellett sétáltam, ők pedig mindvégig kiabáltak. Majd az a férfi, aki a vonaton megütött, leszállt és ismét megtámadott, ököllal arcom vágott. Jött a mozdonyvezető, hogy segítsen, és ekkor az elkövető még egyszer nekem támadt: belerúgott a lábamba, amitől elestem.

Háromszor is önre támadtak?

Igen. Nem vagyok orvos, hogy megállapítsam, alkohol vagy drog hatása alatt áll-



tak-e, de feltűnően agresszíven viselkedtek mindketten. Hétéves pályafutásom alatt nem láttam még ennyire feldúlt utasokat. Mindvégig passzív maradtam, magáztam az elkövetőt és a társát, ügyeltem arra, hogy ne provokáljam őket.

Hogyan éli meg a történetet lelkileg?

Nem hagyom, hogy ez az eset megtörjön. A lábam ugyan eltört, de a lelkem nem fog. Amint rendbe jöttem, visszamegyek dolgozni, mert rengeteg kedves utas van, és a kollégáim is nagyon jók. Fontosnak érzem megmutatni, hogy nem ijedtem meg. Jólesik, hogy az utasok és a kollégák érdeklődnek utánam. Hívtak jegyvizsgáló-

lók Debrecenből és a Dunántúlról, olyanok is, akiket személyesen nem ismerek. Egy törzsutascsoport a jókívánságok mellett sört is küldött nekem. Sokan biztatnak és együttéreznek velem, de aktív emberként nehezen élem meg az ágyhoz kötöttséget és azt, hogy negyvenévesen idősödő szüleimre kell támaszkodnom. Egyedül nem tudom magamat ellátni, ezért a szülői házban lábadozom.

Haragszik a támadóra?

Hullámokban tör rám a düh, mert sok mindenben akadályoz a sérülésem. Nemrég kezdtem felújítani a házamat, amit ebben az állapotban nem tudok folytatni. A ház-

felújítás után családalapítást terveztem, de ez most tolódik. Inkább az bosszant, hogy lemaradok az ideai motoroszezonról. Aktív motoros vagyok, különböző találkozókra, fesztiválokra mentem volna, már a jegyeket is megvettem. Amikor az ágyban fekvésem hallom, ahogy a társaim motoroznak a közeli főúton, nagyon mérges vagyok. Összességében viszont sajnálom az elkövetőt, mert az egy dolog, amit velem tett, de ahogy a saját életét tönkreteszi, az nagyon szomorú.

A történetek miatt hosszabb ideig állt a vonat, sok szemtanúja volt a támadásnak. Az utasok hogyan reagáltak?

Az egész esettel kapcsolatban az utasok közönye döbbenett meg a legjobban. Ott ültem az állomási padon véres fejjel, a járat utasai pedig úgy néztek, mintha a világ legtermészetesebb dolga volna, hogy verik a kalauzt. Egy peronon álló férfi jött oda hozzám, később tanúnak is jelentkezett a rendőröknel, de – a mozdonyvezetőn kívül – senki nem segített a vonaton utazók közül. Azt hiszem, az egész esettel kapcsolatban a közönyös viselkedés viselt meg a legjobban.

Mi lehet e közönyösség oka? Ennyire megváltozott az utazási kultúra?

Talán a fásultság. A hét vége felé közeledve napról napra fáradtabbak a munkába járó utasaink. Nekik az a legfontosabb, hogy időben megérkezzenek, ami érthető, de ezt a jelenséget nem tudom hová tenni, mert mégiscsak egy embertársukat verték a szemük láttára.

Mindezek ellenére látja a szakma szép oldalát is?

Igen, mert szeretem a változatosságot és szeretek utazni. Sokan bizalommal fordulnak hozzánk, jegyvizsgálókhöz, és én szívesen segítek az utasok problémáinak megoldásában. A munkabeosztás időnként fárasztó, főleg, ha hajnali fél kettő körül kezdődik a szolgálat, de emellett sok szabadidőm is van. A mi munkánkban fontos, hogy legyen olyan hobbi, ami segít a feltöltődésben. Nekem a motorozás és az oldtimer motorok felújítása jelent kikapcsolódást, ehhez megfelelő a munkabeosztásom. A kollégáimmal nagyon jó, baráti kapcsolatban vagyok. A főnökeim emberségesek, figyelnek arra, amit kérek. Most sem érzem magam egyedül, a kollégák és a vasúttársaság is felsorakozott mögöttem. Köszönöm mindenkinek a jókívánságokat és az együttérzést!

Kiegyensúlyozottnak és bizakodónak tűnik. Honnan van önben ez a tartás?

Katonacsaládból származom, édesapám

és nagyapám is katona volt. Én tizennégy évig szolgáltam a magyar légierőnél, a seregben megtanultam tiszteletet adni a beosztottaimnak és a feletteseimnek. Ez a tapasztalat sokat segít a konfliktusok rendezésében. Sok „diszkós” járatot vittem már, többnyire szópárbajok alakulnak ki a jegy nélküli utasokkal, akik leginkább alkudozni próbálnak. Eddig mindig sikerült elsimítani a nézeteltéréseket, de bizonyos helyzetek nagyon meg tudják lepni az embert. Találkoztam már olyan tisztelettudó fiatal törzsutassal, aki a hajnali „bulivonaton” teljesen kivetkőzött magából, aztán egy hét múlva bocsánatot kért az eset miatt. Az utasok többsége kezelhető, sőt vicces esetek is előfordulnak.

Például?

A mai napig jókedvvel emlegetjük Szabó Zoltán kollégámmal, barátommal azt a történetet, amikor az egyik állomáson körülbelül húsz-harminc utas várakozott. Megállt a vonat, a kollégám leszállt a szerelvény elején. Ekkor az emberek elindultak a szerelvény vége felé, ahol éppen én szálltam le. Ennek láttán a tömeg megtorpant, és tanácstalanul nézelődött, hogy hol szálljanak fel, melyikünk a kevésbé szigorú. Végül az emberek fele a peronon maradt, a többiek a vonaton megváltották a menetjegyüket. Éppen hónap vége felé jártunk, próbálkoztak – nehéz anyagi helyzetükben. Elképesztő, hogy az utasok egy része milyen praktikákat vet be a ponyautazás érdekében, de a tapasztalt jegyvizsgáló messziről kiszűrja, ki a „bűnös”, ki az, aki nem váltott jegyet.

Mi lehet a megoldás a konfliktusos helyzetek elkerülésére, számuk csökkentésére? Testkamera?

A testkamera jó ötlet, de kétélű fegyver. Bizonyos helyzetekben éppen az ellenkező hatást válthatja ki, mert egyes utasok sérelmeznek, ha felvétel készül róluk. Az állomások és a szerelvények bekame-

rázása nem ennyire közvetlen, de éppen ezért nagy visszatartó erő lehetne. Úgy látom, a problémás helyzetek könnyebben megoldhatók lennének, ha gyakoribb konfliktuskezelési tréningekkel tarthatnánk frissen a már megszerzett tudást. Az esetek többségében a részletes és pontos utastájékoztató csökkenti a feszültséget, amihez a fontos információkat időben közlő, jól érthető állomási hangosbemondó sokat tehetne hozzá. Az emberek joggal várják el, hogy pontosan közlekedjünk, ha pedig késés van, szeretnék tudni annak okát és várható időtartamát, ami egyben lehetőséget ad számukra, hogy más közlekedési eszközt válasszanak. A tájékoztatáshoz persze nekünk is szinte azonnali információkra van szükségünk. Az utasok általában megértők, ha tudják, mi történik, de azért a türelmüknek is van határa. Tanulságos történet, hogy egyszer a nyílt pályán műszaki hiba miatt megállt egy Desiro. Tájékoztattam az utasokat a hibáról, amit elfogadtak. Sokáig álltunk, elment a világítás, majd a fűtés is, amit még mindig el tudtak fogadni. De amikor a wifi-kapcsolat is megszakadt, na, akkor betelt a pohár.

Mi lehet az ön esetének tanulsága a jegyvizsgáló kollégák számára?

Az enyémhez hasonló helyzeteket nem lehet kizárni, de még ilyenkor sem szabad megjedni! Nem veszíthetjük el a fejünket, mert az csak ront a helyzeten. Az ilyen esetekben nincs jó taktika, de a jegyvizsgálónak minden tudásával, határozottságával és önfegyelmével meg kell próbálnia megoldani a konfliktust. Szerintem a kollégák ezt pontosan tudják, és csak bízni tudok benne, hogy ők is megtalálják azt a pluszt ebben a munkában, ami engem is megfogott, és a történetek ellenére is a hivatásomban tart.

Szöveg: Haraszi Katalin

Fotó: Soós Botond





Két férfi, egy eset

Balogh és Fia Kft., Kovács & Kovács Bt. Ismerős? Igen, a szép hagyomány, amikor a fiúk édesapjukat követve választanak maguknak pályát, s az apa nyomdokain haladva viszik tovább a szakmai tudást, az elhivatottságot, az örökséget. Számtalan ilyen példát ismerünk a hentesektől az asztalosokon át az orvosokig az élet szinte minden területén. Hasonló a helyzet a Patyi és Patyi apa-fia párossal is, csak épp ők a MÁV-START Zrt. munkavállalójaként élnek annak a hivatásnak, amelyet választottak. Mindketten a ceglédi telepállomás jegyvizsgálói.

Vannak eltökélt emberek. Tántoríthatatlanok. Mindig előre néznek, mennek az úton, amely mellett döntöttek, vagy amelyet az élet kijelölt számukra. S legyen bár a rájuk bízott feladat a világ sorsát befolyásoló hatalmas tett vagy csak egyszerű, hétköznapi teendő, ez az embertípus ugyanazzal az elhivatottsággal, lendülettel, teljességre törekvéssel végez el minden munkát. Vannak ilyen kollégák a MÁV-csoport munkavállalói között is.

Ez a titka annak, hogy a 21. század első évtizedeinek Magyarországon miért áll valaki jegyvizsgálónak. Ahogyan annak is, hogy egy apa több mint két évtizednyi kalauzi tapasztalattal a háta mögött miért nem akarja lebeszélni a fiát arról, hogy ugyanezen hivatás mellett döntsön. Pedig egyszerű a magyarázat.

„A vasút az életem része, ezt szeretem csinálni. Kiskunfélegyházán kezdtem vezető jegyvizsgálóként 1989-ben. Ez volt az első munkahelyem. Egyszerűen szeretem az igazságos utat, azt, hogy minden egyes utasnak azonos feltételeket tudjunk biztosítani. Szeretem, ha mindenkinek van menetjegye” – foglalja össze tömören a lényegét az idősebb Patyi Zoltán. Ezek után nincs mit csodálkozni az ifjabb Patyin sem: „Gyermekkoromban, amint megtanultam beszélni, mindig azt kértem: menjünk az állomásra, menjünk vonatozni! Akkor eldöntöttem, hogy vasutas szeretnék lenni. Vagy mozdonyvezető, vagy jegyvizsgáló. Előbbi a szemem miatt nem lehettem, de tervben van egy műtét, utána lehet, hogy megpróbálom. 2012-ben kezdtem fedélzeti

jegyellenőrként, két éve pedig már én is vezető jegyvizsgáló vagyok.”

Rendben, ez is egy munka. Na de jegyvizsgálói hivatás? Hát igen, a legtöbb embernek biztosan nem ez jut eszébe erről a szakmáról. Rég elmúltak azok az idők (bár talán visszatérőben vannak), amikor a vasúti beosztás társadalmi rangot és elismerést jelentett. A kaller, ahogy nem kis lenézéssel mondani szokták, manapság nem tartozik a megbecsült szakemberek közé, és mindenért hibáztatható. A hideg légkondicionáléért a FLIRT-ön. A Fecske utasterében nyaranta uralkodó melegért. A felsővezeték-szakadásért és a biztberhibáért. Talán még a gázolásért is. De legfőképp azért, hogy a vonatra jegyet kell váltani. Értik? Jegyet! Ki hallott már ilyet?

Kisztílú csalók, nagy pofonok

„Sajnos nagyon sok a visszaélés. Rengeg a probléma a menetjegyekkel, de sok a bérlethamisítás is. A morál pedig egyre rosszabb. Nemrég Kőbánya-Kispest után egy utas felmutatott egy tanulóit havijegyet, amihez kértem a diákigazolványt.

Egyből a felmenőim fennhangon szidása volt a válasz, meg hogy így megütlek, úgy megütlek...” – meséli lehangoló tapasztalatait az idősebb Zoltán. A fiának is van számtalan hasonló története: „Egy alkalommal a kedves utasok randalíroztak a vonaton, hogy ők nem vesznek jegyet. Jó, mondtuk, akkor várunk, amíg le nem szállnak. Épp ketten voltunk az édesapámmal – szeretek vele dolgozni, mert tudom, hogy rá mindig számíthatok. Végül sikerült leraknunk ezt a három utast, akik egyébként szerintem kábítószer befolyása alatt álltak. Két-három perc késéssel indultunk tovább, és a fedélzeten megtapsoltak bennünket az utasok.”

Azok a tenyerek máskor is csattannak – csak épp nem egymáson, s nem dicséretképpen. Szokás mondani, hogy a jegyvizsgálók a vasúttársaság arcai: a pénztáros kollégák mellett velük találkoznak legtöbbször az utazók. És ha már ők az arcok, egyesek úgy vélik, pofozni is lehet őket. Vagy rúgni. A jegyvizsgáló a tökéletes bokszszak, akin le lehet vezetni a feszültséget minden vélt és valós sérelemért. Kemény az élet, kérem. Meg a vasúti kocsik berendezései is.

„Tavaly december 22-én történt az incidens, nem is gondoltam volna, hogy ez lesz abból a szituációból” – idézi fel az esetet az ifjabb Patyi. „Az utasnak volt menetjegye, de arra kért, hogy ne kezeljem le, mert vissza szeretné váltani. Nem teljesítettem a kérését, mire nekilökött a kézfékkerék dobozána. Elvittek a rendőrök, dolgoztam tovább még két hetet. Utána viszont már annyira fáj a hátam, hogy el kellett mennem orvoshoz. Először azt mondták, hogy eltört a csigolyám, de ezt végül nem erősítették meg. Min-

denesetre három hónapig gyógytornára kellett járnom, ma jöttem vissza dolgozni.” Az édesapát tavaly „ütötték ki”, és néhány nappal beszélgetésünk előtt ismét bántalmazta öt egy utas. Rúgott és ütött csak azért, mert kollégánk a munkáját végezte. „Az elmúlt időszakban rendre azokat a jegyvizsgálókat érte támadás, akik igyekeztek betartani az üzletszabályzatot, és próbálták a vasút jogos bevételi igényeit érvényesíteni. Azokat, akik nem így dolgoznak, nálunk nem éri támadás. Hogy miért tesznek így egyes kollégák? Vagy mert elégük van az egészségből, vagy mert nem akarják, hogy bárki is bántalmazza őket” – véli az idősebb Zoltán. A képzeletbeli ostor – adott esetben a nagyon is valós pofon – viszont azokon a jegyvizsgálókon csattan, akik szabályszerűen végzik a dolgukat, és számonkérlik az utason azt, amit a munkatársuk nem: „Ilyenkor mindennek lehordják az embert, hogy miért nem egyformán dolgozunk. Ha már az első alkalommal mindenki helyesen járna el a jegykezelésnél, nem lennének további problémák” – teszi hozzá.

Peronzár, vagy amit akartok

Lenne tehát mit javítani egyes kollégák munkamorálján, de a legnagyobb problémát mégis a jegyet nem váltó, bérletekkel trükköző, gyakran verbális és esetenként fizikai bántalmazásra vetemedő utasok jelentik. A renitensek az utazóközönség négy-öt százalékát teszik ki az idősebb Patyi becslése szerint. A „visszaesők” egy része már látásból ismeri a kéréseketlen jegyvizsgálókat, és inkább fel sem száll a vonatra, mások viszont igen, és például elbújnak a mellékhelyiségbe. Pedig nem igazán érdemes próbálkozni, mert a tapasztalt jegyvizsgálókban kifejlődik egy

Kiss Franciska vezető nemzetközi jegyvizsgáló (Budapest):



„Az utasok akkor a legidegesebbek, ha áll a vonat. De megfelelő tájékoztatással meg lehet nyugtatni őket, legalábbis a többséget. Persze, mindig van egy hangadó, ezért először őt kell lecsillapítani, mert az hat a többiekre. Meg kell találni az egyensúlyt, hogy én se boruljak ki és az utasok is lehiggadjanak. Ez egy kemény pszichológiai teszt nap mint nap.” VM 2017. október, 12. oldal

Bori József vezető nemzetközi jegyvizsgáló (Debrecen):



„Veszélyes helyzetekben inkább nem megyek bele, a testi épségemet nem kockáztatom. Ha az utas azt látja, hogy a jegyvizsgáló segítőkész, akkor ő is pozitívan fog hozzáállni a dolgokhoz. Bár megjegyzem: sokkal nehezebb az utasokat kezelni, mint pár éve. Ma már nincs olyan tekintélye az egyenruhának, mint amilyen korábban volt.” VM 2016. augusztus, 29. oldal

Lovász Melinda vezető jegyvizsgáló (Budapest):



„Akkor van a legkönnyebb dolgom, amikor FLIRT-ön szolgálók. Minket a legtöbb feladat az utasokhoz köt, ebből adódóan erőteljes hatással van a mi közérzetünkre is, hogy ők milyen érzésekkel töltik az időt és hogyan szállnak le az adott vonatról.” MÁV-START Expressz 2015. november

Wahl Katalin vezető nemzetközi jegyvizsgáló (Szeged):



Munkám során mindennap új kihívásokkal találkozom, amiket legjobb tudásom szerint próbálok megoldani. MÁV-START Expressz 2016. július

sajátos hatodik érzék: közel száz százalékos biztonsággal meg tudják mondani előre, hogy az adott kocsiiban ülő utasok közül kinek lesz érvényes jegye vagy bérlete, és kinek nem.

A bicclési helyzet súlyossága egyébként függ a napszaktól: a megrögzött potyutasok rendszerint a reggeli és a délutáni tömött vonatokat szemelik ki, mert ezeken könnyebben meglépnek az ellenőrzés elől. De meghatározó az is, hogy me-



lyik vonalról van szó. Patyiék járnak Vácra és a 2-es vonalon is, szerintük ez utóbbin sokkal jobb a helyzet: „Esztergomba járni felüdülés az után, ami itt van” – mondja a páros fiatalabb tagja. Egy ideális világban mindenki betartaná a játékszabályokat, az utasok és a jegyvizsgálók egyaránt. Amíg azonban idáig eljutunk, szükség lenne más megoldásokra is. Az ifjabb Patyi szerint növelni a jegyvásárlási hajlandóságot, ha némi felár ellenében a vonaton is meg lehetne vásárolni a menetjegyet akkor is, ha az adott állomáson vagy meg-

állóhelyen egyébként nyitva volt a pénztár (interneten keresztül, mobiltelefonról ez már most is megtehető – a szerk.). A notórius és agresszív csapásokat azonban ez sem hatná meg. Velük szemben talán csak a néhány éve egyszer már kipróbált peronzár vagy a gyakoribb vasúti – esetleg rendőrségi – fedélzeti jelenlét nyújtana ellenszert. No meg védelmet a kollégáknak.

A kollégáknak, akik minden riasztó tapasztalatuk ellenére nap mint nap felve-

szik a szolgálatot. „Bármennyi is a probléma, én szeretem a munkámat. Az orvos nem engedte, hogy hamarabb visszajöjsek, pedig szerettem volna minél előbb. Már nagyon vártam” – mondja a fiatalabb Zoltán. És hihetünk neki, volt honnan örökölnie ezt a tántoríthatatlanságot. Mert vannak eltökélt emberek, akik mindig előre néznek, mennek az úton, amely mellett döntöttek, vagy amelyet az élet kijelölt számukra. Nemcsak a két Patyi. Sokan vannak ők – de az eset egy.

Szöveg és kép: Soós Botond

Gyors, mint a Zebra!

Márciusban az elővárosi forgalomban jegyvizsgálói munkakörben szolgálatot teljesítő több száz munkatársunk új munkaeszközt vehetett át. Az új készülék a gyártó cég után a Zebra nevet kapta. Egyelőre hatszáz darabot szerzett be belőle a MÁV-START: ötszázat a munkatársak használnak az elővárosi vonatokon, száz darab tesztelés és fejlesztés céljából belső használatban van. A vasúttársaság a Zebrával a jelenlegi fedélzeti eszközt szeretné majd kiváltani, az újjal az ellenőrzést és az értékesítést kívánja gyorsabbá tenni a JÉ-rendszer változtatása nélkül. Jelenleg az elővárosban a kollégák két munkaeszkővel dolgoznak: ellenőrzésre náluk van a Zebra, az értékesítést viszont még a régi készülékkel végzik. Az értékesítő alkalmazás tesztelése nyáron kezdődik, e funkció használatához a jegyvizsgáló kollégák később kétnapos oktatáson vesznek majd részt a megfelelő kezelés elsajátítása érdekében. Az új eszközre – egyelőre átmeneti megoldással – telepítették a TicketChecker alkalmazás könnyített változatát, amely ellenőrzi az otthon nyomtatott, illetve a MÁV-START e-boltjában vásárolt jegyet, de ellenőrzi az arcképes igazolványt is. A Zebrából az év végéig további közel 1100 darab beszerzése várható. A fejlesztés teljes folyamatába egy hatfős jegyvizsgálói fókuszcsoporthoz is bevontak, akik rendszeres időközönként megosztják tapasztalataikat a fejlesztő céggel, és megbeszélik a következő lépéseket is. Az eddigi visszajelzések alapvetően pozitívak.

Forrás: MÁV-START Expressz

Önkéntes lesz a testkamerák alkalmazása

A jegyvizsgálói munkakörcsaládba tartozó, vonatfedélzeten munkát végző kollégák közül sokan számolnak be őket ért atrocitásokról. A szóbeli vagy fizikai bántalmazást általában feljelentés követi, hiszen a közfeladatot ellátó személy ellen elkövetett támadás bűncselekménynek minősül. A munkáltató – felelős foglalkoztatóként – igyekszik mindent elkövetni annak érdekében, hogy a munkavégzés során sérelmet szenvedett munkatársakat támogassa, hiszen az esetenkénti fizikai sérüléseken túl lelkileg sem könnyű feldolgozni egy ilyen traumát. A múlt év első felében a munkáltatói gondoskodás jegyében jött létre az a jegyvizsgálói munkacsoport, amelyben a meghívott jegyvizsgálók, vezető jegyvizsgálók mellett a biztonsági, az üzemeltetési és az értékesítési igazgatóságok szakértői a megelőzés, illetve a szükséges intézkedések lehetőségeit vitatták meg.

Tavaly augusztus közepén pedig – 25 jegyvizsgáló önkéntes részvételével – testkamerák gyakorlati tesztelésébe kezdett a vasúttársaság. A MÁV-START a projekt keretében három, a célnak megfelelő, ipari felhasználásra szánt speciális kamerákat gyártó cég termékét (Dahua MPT-100, VTQ és Koonlung K15) választotta ki, amelyekből összesen 26 darabot szerzett be – a hozzájuk tartozó kiegészítő műszaki berendezésekkel együtt. A tesztelés a legforgalmasabb budapesti elővárosi vonalakon zajlott, a felvételeket a vállalat a jogszabályoknak megfelelően kezelte, a tapasztalatokat a tesztidőszak novemberi zárása után összesítette. A kollégák kimagasló arányban pozitív visszajelzéseket adtak, s az utasok is kedvezően fogadták az új eszközök megjelenését (elhanyagolható volt azok száma, akik nehezményezték a testkamerák alkalmazását). Egyértel-

műen negatív visszajelzést nem kapott a MÁV-START Biztonsági Igazgatósága.

A próbaüzemben szerzett tapasztalatok összegzését követően elkészült a műszaki specifikáció, a vasúttársaság ez alapján indít beszerzési eljárást a budapesti elővárosi közlekedésben érintett vonalak (2, 70, 71, 100a) „lefedésére”. A testkamerák alkalmazása önkéntes alapon fog történni. Remélhetőleg a kollégák közül minél többen élnek majd ezzel a lehetőséggel. A személyszállító vasúttársaság Biztonsági Igazgatósága arra kéri az említett vonalakon szolgálatot teljesítő munkavállalókat, hogy a projektben való részvételi szándékukat jelezzék munkáltatójuknak.



Hatni az emberekre

„Ha adnánk egymásnak egy kis időt, és szentelnék egymásnak némi figyelmet, akkor máris elviselhetőbb, feszültségektől mentesebb lehetne az életünk” – mondja Kisvári József. A választékos stílusú vezető jegyvizsgálóval – aki a tavalyi Vasutasnapon vezérgazdátói dicséretben részesült – Miskolcon beszélgettünk.

Hogyan lett vasutas?

1989-ben jöttem a céghez mint vonatfelvevő. Tíz évvel később lettem jegyvizsgáló, 2007-től pedig vezető jegyvizsgálóként szolgálok.

Mindig ilyen elegánsan viseli az egyenruhát? Látszik, hogy örömmel ölti magára.

Szeretem ezt az öltönyt, mert modern, elegáns és tekintélyt kölcsönöz a viselőjének.

Ezek szerint kevésbé volt elegáns a vonatfelvevői státusz? Mi volt a tenivalója abban a beosztásban?

A vonatfelvevő a teherszállítással foglalkozik: egy adott érkező szerelvényt vesz fel, majd készíti elő a további útra. Az igazat megvallva, kevésbé változatos munka. Ezért is éltem a lehetőséggel, hogy jegyvizsgálóként is kipróbálhattam magam. Jó döntés volt, megta-

láltam a számításomat, és ma már egészen más körülmények között dolgozom, mint korábban. Hálával gondolok volt kereskedelmi oktatómra, Dobrosi Erikára, aki sokat segített nekem, és Sipos Lajos vizsgáztatóra, aki a forgalmi ismereteket oktatta. Mindkettejükre felnézek. De megemlíteném a családi háttér fontosságát is, mert ehhez a munkához szervesen hozzátartozik az otthon látott és tanult tisztelet, becsület és emberség. Mindezek hiányában nem tudnám a napi munkámat úgy elvégezni, ahogyan azt elvárják tőlem.

Mindig ennyire higgadt? Az önből áradó nyugalommal, választékos beszédével talán még a legidegebb utast is képes lecsillapítani.

Ezt én nem veszem észre, de már sokan mondták nekem, hogy képes vagyok hatni az emberekre, s hogy van ilyen képességem. Mivel minden nap más és más, ebből következően nincs két egyforma szituáció, és persze mi sem tudunk mindig ugyanúgy viselkedni. Ennek ellenére van olyan helyzet, amikor azt mondja az ember: itt teszünk pontot a dolog végére. Soha nem megyek bele konfliktusos beszélgetésbe.

Közel 20 éve dolgozik vonaton. Ha ránéz egy utasra, a megszerzett ru-

tinnak köszönhetően – hasonlóan egy pszichológushoz – nyilván ön is egyből látja, hogy mire számíthat.

Kétségtelen, hogy ehhez a munkához elengedhetetlen a nagy fokú empátia.

Vezető jegyvizsgálóként volna kedve újoncokat oktatni?

Van, amit nem lehet tanítani. Az igazat megvallva, szívesebben csinálom a munkámat, mint hogy tanítsam! Ha valakit oktatnom kellene, lehet, hogy teljesen másként viselkednék abban a számomra ismeretlen élethelyzetben. Szerencsére gyakran vannak kétnapos tréningek, amelyek alkalmasak arra, hogy a kollégáim elsajátítsák a legfontosabb ismereteket. De ne feledjük: mi elsősorban szolgáltatók a vonaton. Aki ezt megérti, az szerintem rögtön tudja azt is, hogy miként kell a szolgálatban viselkedni. Fegyelmezett embernek tartom magam, és örülök, ha annak is látnak. Az emberek folyton rohannak, ezért van az, hogy mindenki türelmetlen, feszült. Ha adnánk egymásnak egy kis időt, és szentelnék egymásnak némi figyelmet, akkor már is elviselhetőbb, feszültségektől mentesebb lehetne az életünk.

Családos ember?

Igen. A párom pénztárosként dolgozik. Kilenc éve élünk együtt. Természetesen otthon is sokat beszélünk a munkánkról – örülök annak, hogy át tudjuk beszélni a napi problémáinkat.

A Vasutasnaphoz közeledve felidéznék, hogy milyen érzés volt tavaly átvenni a vezérgazdátói elismerést?

Kellemes érzés volt részt venni a kitüntetési ceremónián, hiszen nagy megtiszteltetésben részesültem. Ugyanakkor furcsa érzések is kavartak bennem, mivel én csak tettem a dolgomat. Szeretem a vasutat, szeretek emberek között lenni, ennél érdekesebb, változatosabb munkát keresve sem találhattam volna. Olyan foglalatosságom van, ami boldoggá tesz, az pedig már csak ráadás, hogy el is ismerik a munkámat. Mégis kicsit zavarban voltam, hogy én kaptam dicséretet, hiszen sok felkészült, türelmes és udvarias kolléga van még.

Szöveg és kép: Gaál Péter

Négy az egyben

Újabb diagnosztikai eszközzel bővült az FMK-008 „fegyverarzenálja”

A januári lapszámunkban megjelent interjú készítésekor Béli János, a MÁV Központi Felépítményvizsgáló (KFV) Kft. ügyvezetője megígérte: tavasszal munka közben is megnézhetjük a MÁV-csoport saját fejlesztésű és gyártású FMK-008-as mérőszervényét. Ezt a lehetőséget a világegyetem hagyományai nem hagyták volna ki! A Vasutas Magazin május 1. látogatásának apropóját a mérőkocsi negyedik diagnosztikai eszköze, az orosz fejlesztésű, érintkezésmentes sínprofilmérő rendszer átvételi teszt-mérése adta.



Az orosz ultrahangos, a német örvényáramos és a saját fejlesztésű hullámkopásos mérőrendszer mellett most egy újabb orosz fejlesztésű, érintkezésmentes sínprofilmérő berendezés is hadrendbe áll az FMK-008-ason. Az új berendezéssel együtt már négy diagnosztikai eszközzel szerezhető adatok, amelyek részletes képet adnak a sínek állapotáról és a karbantartás szükségességéről.

Riportunkban nem az egyes berendezések működési elvének részletes tanulmányozására törekszünk. Célunk, hogy a mérőkocsi és az életciklusköltségen alapuló karbantartás elgondolásának bemutatásával betekintést adjunk a síndiagnosztika világába, amivel kapcsolatban talán túlzás nélkül állíthatjuk: a MÁV KFV Kft. szakértőcsapata Európa nagygúyú közé tartozik.

Egytől egyig

„A mérőszervényt tavaly egy ausztriai mérés során súlyos balesete érte, amikor munka közben az osztrák pályauzemeltetők a szerelvénnyel váltottak. Szerencsére személyi sérülés nem történt, de a motorkocsi forgóvázának javítása csak az idei nyár derekára fejeződik be” – meséli kísérőnk, Marosi Ákos, a MÁV KFV Kft. síndiagnosztikai osztályvezetője, amíg a Soroksári úti állomáson várunk a szerelvényre. „Addig ezzel a saját, 9160 (volt AB15) típusú mozdonyal vontatunk, ami jelentősen lassítja a folyamatot: mert irányváltáskor úgymond körbe kell járnunk, mivel a mérőkocsi vezetőállása csak a saját vontatójárművel működtethető szinkronban.”

A szerelvénnyel lassan begördül az állomásra. A „körbejárás” és a forgalom miatti várakozás ideje alatt „idegenvezetőnk” megmutatja a mérő forgóváz berendezéseit, és laikusok számára is érthetően elmagyarázza működésüket. „A mérő forgóváz pontosan a kocsi közepén helyezkedik el: mérés közben a pályára engedhető, egyébként a kocsi alvázához van rögzítve. Ennek a speciális szerkezetnek rendkívül fontos szerepe van a méréstechnikai berendezések hordozásában és megfelelő pozícionálásában. A pontos méréshez például az ultrahangos mérőfejeket mindig a futófelület középtengelyében kell vezetnünk” – mutatja Ákos, aztán sorra vesszük az egyes berendezéseket.

„Ezek itt az ultrahangos mérőfejek. Hat-hat pár különböző szögben beállított szonda sugározza át színeléktől a sínprofil csaknem teljes keresztmetszetét. Ezzel felmérhető a sínek belső, szabad szemmel nem látható hibái. Az ultrahangos vizsgálathoz szükséges valamilyen csatolóanyag. Amíg a kismamák vizsgálatánál gélszerű anyagot használnak az orvosok, nálunk a víz látja el ezt a feladatot. Az ultrahang-felvételeket úgynevezett regisztrátumokba összesíti a rendszer. Az elemző kollégák már ezt az összerendezett ábrát látják a kiértékelőhelyiség monitorján, azzal a videófelvétellel együtt, ami a mérés során készül a sínekről” – fejtegeti a szakértő, aztán áttérünk a következő mérőberendezésre.

„Az örvényáramos mérőrendszer a mérő forgóváz végén található. A mérőszonda két futógörgő között, úgynevezett szondakocsiban van elhelyezve, ez fut a sín felszínén, színeléktől négy-négy van belőlük. Ezek a mérőfejek hivatottak a head checking (magyarul: sínfejrepedés-vizsgálat – a szerk.) elvégzésére, amikor a sínfejek nyomtávviszonyait vizsgáljuk az esetleges repedések után kutatva. Némi fizikai ismeret birtokában el lehet képzelni, hogy a járművek ívben haladásakor a kerek és sín közötti körömnyi érintkezési felületen milyen hatalmas intenzitású feszültségek lépnek fel, amelyeket csak fokoznak a fékezéskor és gyorsításakor fellépő erők. Ezek a nagy intenzitású igénybevételek a sínfej károsodásához, a futófelületről kiinduló hajszáltrepedések kialakulásához vezetnek. Ezzel a műszerrel ezeket a hibákat tárjuk fel” – részletezi szakértő kalauzunk.

A szemléletes bemutató során sorrendben harmadikként a hullámossínkopás-mérő rendszerrel tudjuk meg a legalapvetőbb információkat: „Ez a berendezés a MÁV KFV Kft. saját fejlesztése, amely a sínfelület hullámosodását indukciós elven méri, majd matematikai modell segítségével határozza meg a jellemző hullámhosszt és az amplitúdót. A hullámos kopás a head checking hibákhoz hasonlóan az ívekben keletkezik, de jellemzően a belső oldali sínzáron.”

Már-már érteni véljük a különböző mérőműszerek mérési technológiáját, így aztán a negyedik, egyben legújabb mérőberendezés különleges elhelyezkedésének megértése nem okoz különösebb gondot. Ez a készülék ugyanis nem a mérő forgóvázon, hanem a kocsi alján, a futó forgóvázhoz közel helyezkedik el – nem véletlenül. „Ez a mérőeszköz nem érintkezik a sín felületével, mert a lézeres módszerhez nincs szükség közvetlen kapcsolatra. Színeléktől két-két lézernyalábbal végezhető a mérés. A mért felületekről két-két kamera rögzít felvételeket, amelyeket aztán a számítógép rávetít egy szabványprofilra. Ennek köszönhetően a sínprofiléltéréseket könnyen ki lehet szűrni, és kiszámítani a jellemző sínkopási paramétereket” – tárja fel előttünk Marosi Ákos az új, látogatásunk idején tesztelt mérőeszköz titkait, aztán a mérőkocsi belsejébe invitál minket.

Az életciklusköltség elve

Miközben felszállunk a mérőkocsira, megtudjuk, hogy a pályafenntartás szempontjából miért fontos a rendszeresen végzett síndiagnosztika, s ebben hol tartanak más európai országok: „Ha a méréseket rendszeresen végezzük, folyamatában láthatjuk a hibák fejlődését. A diagnosztikai tevékenység éppen ezért nagyon fontos: egyrészt a forgalomveszélyes hibák azonnali kiszűrését szolgálja, másrészt a rendszeresen szolgáltatott adatok alapján felépíthető a karbantartási stratégia és ütemezhető a karbantartási munkák. Egyes nyugat-európai vasúthálózat-üzemeltetők tapasztalatai szerint az életciklusköltségek elvén tervezett karbantartás hosszú távon költséghatékony eljárás, mert növeli a sínek élettartamát. Ausztriában már több mint tíz éve végzünk méréseket. Ez idő alatt az osztrák pályauzemeltető olyan mennyiségű mérési adatot gyűjtött, ami alapján öt évre előre részlete-

Mit kell tudni az FMK-008-ról?

Gyártási év: 2016

Fejlesztő: MÁV KFV Kft.

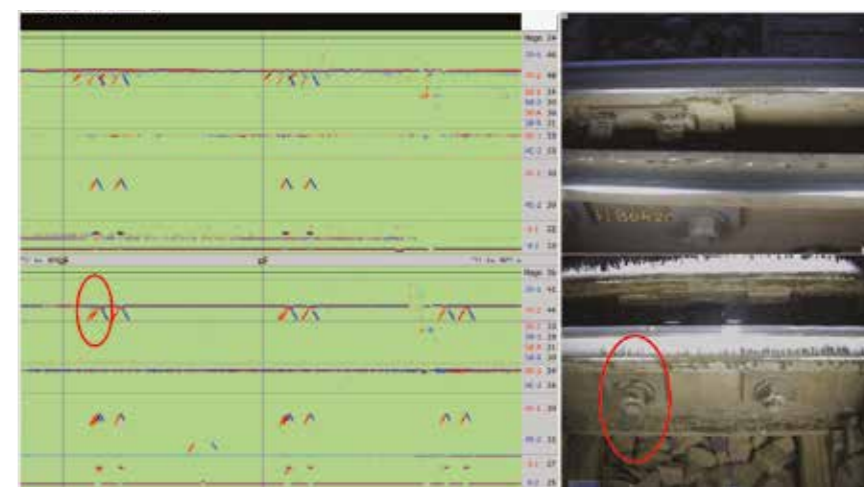
Tervezés és kivitelezés: MÁV-START Zrt. Szolnoki Járműjavító

Mérőberendezések: ultrahangos, örvényáramos, hullámkopásos mérő és sínprofilmérő

Maximális közlekedési sebesség: 120 km/h

Maximális mérési sebesség: 70 km/h
Ultrahangos méréshez felhasználható vízkapacitás: motorkocsi: 2 m³, mérőkocsi: 8 m³

Átlagos mért távolság: 200 km/nap külföldön, 150 km/nap belföldön



Észlelt furatrepedés

sen tervezni tudja a pályakarbantartási munkálatokat. Nekik már vannak összehasonlítható adataik a költséghatékonyra vonatkozóan is. Svájcban is ugyanígy, az időszzerű karbantartások megfelelő időtávlatú tervezésével és elvégzésével növelik a sín-pálya élettartamát.”

A nyugati példák hallatán természetes, hogy felötlik a kérdés azzal kapcsolatban, hol tartunk mi a karbantartás-tervezés és -kivitelezés terén. „Mi is elindultunk ebbe az irányba, de azért még nem tartunk ott, mint egyes nyugati országok. Most már érzékelhető, hogy a MÁV nyitott az új szemlélet befogadására és alkalmazására, amelyet a MÁV Pályafelújítási Igazgatóság Diagnosztikai Osztályának felállítása is igazol. Mi elvégezzük a megrendelt mérést, és ajánlásokat teszünk a hibák megszüntetésére vonatkozóan, de a döntés mindig a pályauzemeltető kezében van” – hangzik a válasz.

Munka- és élettér egyben

A mérőkocsit belseje rendezettséget és profizmust sugall. „Ebben az egységben három darab kétfős háló-, egy fürdő- és vécéfülke, illetve egy kisebb konyha és egy műhely található. A mérések idején a kollégák több hetet is eltöltenek a fedélzeten, ezért szükséges a megfelelő élettér és a karbantartási lehetőség biztosítása. Ausztria teljes hálózatát például kilenc hét alatt tudjuk lemérni, amit jellemzően – hétvégi pihenőnapok és egy karbantartási hét beiktatásával – egy ütemben valósítunk meg” – tudjuk meg Ákostól.

Az ismert okokból a mérőszervény motorkocsiját sajnos nem láthattuk, de a régi Ganz-Hunslet postakocsiból átépített mérőkocsit tüzetesen megvizsgáltuk. Bejártuk a vezetőállást és a géptermet, láttuk a műhelyt, a hálótereket és a fürdőfülkét. Ha az otthoni kényelmet nem is nyújtja a kocsi, de a többhetes távollét ideje alatt kel-

lően kiszolgálja a fedélzeten dolgozó személyzetet. A hálófülkék lila bársonykárpitja meglehetősen otthonos, a melegek radiátoros cirkófűtés biztosítja, és persze internet is van.

A kocsi legtágasabb tere a teakonyhával egybenített mérőterem, itt egyszerre hat-nyolc ember is dolgozhat. A helyiségben álló számítógépszekrények és kiértékelő modulok elrendezése átgondoltságot és precizitást sugall. „A négy mérőrendszert a monitorképen megjelenő központi irányítórendszer fogja össze. Ez a berendezés koordinálja mérésvezetőn keresztül a mérési folyamatot, tehát nem kell minden egyes mérőberendezéshez odaülni egy kollégát. Ezen a központi rendszeren keresztül kapnak a mérőrendszerek helyazonosító adatokat, GPS-koordinátákat. Erről a felületről lehet elindítani, leállítani, szüneteltetni a mérést, azaz vezérelni az összes mérőrendszert” – mutatja a látványokat kísérőnk.

A szerelvénnyel lassan elindul, a tesztüzem első adatai szinte azonnal megjelennek a monitorokon. Kicsit bennfentesnek érezhetjük magunkat, hiszen pontosan tudjuk, mely kamerák közvetítik a mérőteremben látható képeket, miként rajzolja ki az új mérőrendszer a bázisprofiltól eltérő sínhibákat, amelyeket majd szakértő szemek vizsgálnak át centiméterről centiméterre. Alattunk szalad a sín, előttünk az adatok, a mérőteremben fiatal mérnökök. A látottak-hallottak alapján teljes bizonyossággal nyugtázhatjuk: ahol az FMK-008-as elhalad, sínhiba rejtve nem marad!

Haraszti Katalin

Képriportunk főszereplője az FMK-008. Lapozzon!



Budapest–Munkács közvetlenül: május végén indulhat az első tesztvonat



A Budapest és Munkács közötti közvetlen, normál nyomtávú vasúti összeköttetés megteremtéséről, illetve a jelenlegi menetidő 6 órára történő csökkentéséről tárgyalt a MÁV-csoport és az Ukrán Vasutak (Ukrzaliznyicia, UZ) felső vezetése 2018. május 4-én. Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója köszöntőjében arról beszélt, hogy a magyar-ukrán határtérség infrastrukturális fejlesztésének kérdését Magyarország kormányzati szinten kezeli, a magyar főváros és Munkács közötti vasúti személyszállítás menetidejének csökkentése kormányhatározatban meghatározott feladat. Az ukrán delegáció vezetője, Jevgenyij Kravcov, az Ukrán

Vasutak igazgatótanácsának megbízott elnöke elmondta: a személyszállítás fontos stratégiai kérdés a két ország számára, hiszen Ukrajnának nyitást jelent az Európai Unió országai felé.

Tulik Károly, a MÁV Zrt. infrastruktúra-fejlesztési igazgatója és Ughy Kálmán, a MÁV-START Zrt. üzemeltetési igazgatója bemutatta a vasúti menetidő első lépésben 7 órára történő csökkentését célzó javaslatokat. A 6 órás cél elérésére magyar-ukrán szakértői munkacsoport létrehozását javasolták. Olekszandr Toljacsov, az ukrán vasúttársaság megbízott személyszállítási igazgatója elmondta: a két

város között motorvonatok és mozdonyvontatású személykocsik is alkalmazhatók lennének. Hozzátette: az ukrán fél oly módon szeretné meghatározni a Munkácsra érkező és onnan induló személyvonatok érkezési és indulási idejét, hogy azok ideális csatlakozást biztosítsanak a távolabbi ukrán városokba induló, illetve azokból érkező járatokhoz.

Az ukrán delegáció támogatta a magyar prezentációban elhangzott célokat. A felmerült kérdésekre reagálva kifejtették: mivel az érintett vonalon a MÁV-START járművei közlekednének, a személyzetet is a magyar félnek lenne célszerű biztosítani. A munkatársak képzéséhez és vizsgáztatásához felajánlották az UZ csapi oktatóbázisát, a munkavégzéshez pedig az Ukrán Vasutak magyarul beszélő mozdonyvezetőinek segítségét. Jevgenyij Kravcov szerint az első tesztvonat már május végén elindulhat, augusztus végén, szeptember elején pedig megkezdődhet a menetrendszerű vonatközlekedés.

MÁV Zrt. KIG, MÁV Zrt. Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatósága
Fotó: Vető Dániel/MÁV-START Zrt.

Vasútdiplomáciai siker az OSZZSD-ben

Idén a vietnámi Da Nang városa adott otthont a Vasutak Együttműködési Szervezete (OSZZSD) Vezérigazgatói (felelős képviselői) Konferenciájának. A 2018. április 16. és 20. között megrendezett XXXIII. ülésen 21 tagország vasútvállalatainak vezetői vettek részt, a MÁV Zrt.-t Veszprémi László üzemeltetési vezérigazgató-helyettes képviselte. Az értekezletre meghívást kaptak az OSZZSD megfigyelői (FKP), csatlakozott vállalatok (Korail, Plaske, Oltis Group, Pekingi Közlekedési Egyetem) és nemzetközi szervezetek (ENSZ Ázsiai és

Csendes-óceáni Gazdasági és Szociális Bizottság) képviselői is. A konferencia egyik legfontosabb napirendi pontja az OSZZSD-főbizottság vezető tisztségének, valamint a bizottságok elnöki és szakértői pozícióinak elosztása volt a következő, 2018. július 1-jével kezdődő négyéves hivatali ciklusra. A Főbizottság titkári tisztségét 2002 óta Magyarország képviselője töltötte be, s e hagyomány tovább folytatódik, miután Kiss Attila újrajelölését a Vezérigazgatói Konferencia elfogadta. A szakember 2015. május 1.

óta látja el a titkári feladatokat, azt megelőzően a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Nemzetközi Főosztályán dolgozott szakmai tanácsadóként. A mostani kinevezésről szóló határozatot tudomásulvétel céljából előterjesztik a Kirgiz Köztársaságban 2018. június 5. és 8. között megrendezendő OSZZSD Miniszteri Értekezleten. Kiss Attilának ezúton gratulálunk kinevezéséhez, munkájához további sok sikert kívánunk!

MÁV Zrt. Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatósága

Kitüntetések a MÁV-HÉV-nél

A MÁV-HÉV Zrt. 2018. május 9-én ünnepesen köszöntötte azokat a dolgozóit, akik legalább negyed évszázada szolgálnak a helyi érdekű vasútnál vagy annak jogelődjeinél. A jubiláló dolgozók mellett elismerésben részesítették azokat a járművezetőket is, akik pályafutásuk kezdete óta legalább 250 ezer balesetmentes kilométert tudhatnak a hátuk mögött. A rendezvényre a cinkotai telephelyen található oktatóteremben került sor, az eseményen 91 jubiláló munkatárs és 14

balesetmentesen közlekedő járművezető vett részt, az okleveleket Pál László vezérigazgató adta át. Elismerést kapott Kiss László infrastruktúra-üzemeltetési igazgató, aki 40 éve dolgozik a közösségi közlekedés szolgálatában. Oklevelet vehetett át Makrai György, a gödöllői vontatási üzem járműszerelője, aki 47 évnyi szolgálatot követően idén nyugdíjba vonul. Szalai Imre, a felsővezeteki és kábelüzem szervezet különleges vasúti járművezetője idén töltötte be 45. szolgálati

évét. A jubileumi díjak átadását követően szőlítették azt a 14 járművezetőt, akik a balesetmentes munkavégzésért járó kitüntetést vehették át. A vezérigazgatói és vezérigazgató-helyettesi gratulációk mellett Jangel Mátyás forgalmi igazgató is megköszönte a kollégák munkáját. A szakember a csapatmunka fontossága mellett kiemelte a járművezetők fokozott felelősségét az utasok biztonságos célba juttatásában.

MÁV-HÉV Zrt.

IC+ kocsik forgóvázának beszerzéséről írt alá szerződést a MÁV-START



A MÁV-START Zrt. húsz darab nemzetközi forgalomra szánt, új generációs InterCity kocsit – már folyamatban lévő – gyártása mellett hetven darab belföldi forgalomra szánt IC+ személykocsi összeszerelését készíti elő. A folyamat részeként a 200 km/h-s sebességre képes járművekhez szükséges forgóváz- és fékrendszer-alkatrészcsomagok együttes beszerzésére kiírt közbeszerzési eljárás a Siemens Zrt. és a Knorr-Bremse GmbH konzorciumának ajánlata bizonyult a legjobbnak. A szerződést 2018. május 2-án írták alá, az alkatrészcsomagok szállítása 2019 nyarán kezdődhet meg. A 7,8 milliárd forintos be-

szerezést a közbeszerzési szabályok szerint lefolytatott közösségi, nyílt közbeszerzési eljárás előzte meg.

A Csépe András MÁV-START-vezérigazgató, dr. Ludvig László, a Siemens Zrt. Mobility divíziójának vezetője és Matthias Longin, a Knorr-Bremse értékesítési vezetője által aláírt adásvételi szerződés értelmében a Siemens a Siemens-Knorr-Bremse Konzorcium vezetőjeként 140 darab korszerű, 200 km/h-s sebességre alkalmas forgóvázat szállít az új generációs IC+ személykocsikhoz. A napjainkig már több mint 3600-as darabszámban legyártott forgóváz típus megfelel az európai vasúti átjárhatósági előírásoknak (TSI), lehetővé téve a járművek közlekedését nemcsak a magyarországi, de akár a nemzetközi forgalomban is. A konstrukció a légrugós kialakításnak köszönhetően komfortosabb utazást biztosít az utasoknak, mint a hagyományos forgóvázak.

A konzorcium másik tagja, a Knorr-Bremse 70 készlet komplett fékberendezést, valamint a rögzítőfékek működtetéséhez szükséges Flexball vezetékeket szállít az IC+ kocsikhoz. A fékrendszer szerelvényei részben Magyarországon, a vállalat budapesti gyárában készülnek majd.

A beruházás során kiemelt cél volt, hogy a magyar beszállítók a lehető legnagyobb szerephez jussanak, ezért a konzorcium a forgóváz gyártása során is arra törekszik, hogy a már most is jelentős hazai hozzáadott értéket tovább növelje. A kocsi esetében a hazai hányad meghaladja az 50 százalékot, vagyis az IC+ járművek jelentős munkahelyteremtő hatással bírnak: az évenkénti akár 50 kocsi gyártása mintegy 250 főnek biztosít munkát a MÁV-START-on belül és legalább ugyanennyinek a beszállítóknál.

MÁV KIG, Siemens Zrt.
Fotó: Soós Botond

Pályavasúti szakkonferenciát rendezett a MÁV

Idén került sor nyolcadik alkalommal a Szabadjelzés pályavasúti konferenciára, amelynek szervezője a MÁV Zrt. Pályavasúti Szolgáltatások Igazgatósága volt. A rendezvény tematikája igyekezett reflektálni azokra az aktuális vasútszakmai és piaci kérdésekre, amelyek jelenleg leginkább foglalkoztathatják a vasúti társaságok képviselőit a versenyképes és hatékony működtetés szempontjából. A rendezők nem titkolt szándék volt az is, hogy a meghívottak teljesebb képet kapjanak a mostani időszak egyik fontos

vasúti fuvarozói kérdésköréről, a villamos energia árának alakulásáról és az azt befolyásoló tényezőkről. A konferencián szó esett továbbá azokról a nehézségekről, amelyekkel az ország egyik legnagyobb vállalatoként a MÁV Zrt.-nek meg kell küzdenie a dolgozói utánpótlás biztosításának, illetve a működéshez elengedhetetlen létszám fenn- és megtartásának területén.

MÁV Zrt. Pályavasúti Szolgáltatások Igazgatósága



Pazar növénykompozíciók ékesítik idén is az állomásokat



A tavalyinál szélesebb faj- és fajtaválasztékból a MÁV és a MÁV-HÉV mintegy 382 állomása szépül meg a május első hetében elkezdődött virágültetési akció keretében. Június végéig országszerte több mint 152 ezer egynyári növény és 1700 ampolnás balkonnövény telepítését végzi el a MÁV Zrt. Ingtalan- és Zöldterület-üzemeltetési és -karbantartási Osztálya. A vasúttársaság saját kertészetében nevelt növényválaszték tervezésekor a szakemberek a szárazságnak jobban ellenálló fajták kiválasztására törekedtek. A legalább napi egyszeri öntözést azonban minden virág meghálálja.



Foto: Saó Botond

Úton enni boldogság

Mit nem adna érte az ember, ha egy mai restiben ehetne egy jó pájslit! – sóhajtott fel Saly Noémi, amikor a magyar vasút és a gasztronómia kapcsolatáról kérdeztük. A neves irodalom- és helytörténész, a Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum muzeológusa úgy tartja: csak a kiváló alapanyagok és a minőségi vendéglátás jelentheti a jövő útját.

A vasúti gasztronómia a kezdet kezdetétől része a magyar vonatközlekedés történetének: a Sopron–Németújhelyi Vasút már 1846-ban, az első hazai vasútvonal átadásának évében megszerezte a maga kávéházi, illetve bor- és sörmérési engedélyét, noha Sopron és Bécsújhely között csak 1847. augusztus 20-án indult meg a forgalom. A szemfüles vállalkozók ennyire hamar felismerték, hogy az utasok egyben potenciális fogyasztók is?

Hogyne már a vendéglátás klasszikus helyeit, a fogadót és a csárdát is az úton járó ember kiszolgálásának igénye hívta életre. Pontosabban: a két település közt fekvő csárdák az állatok egynapi járóföldjéhez igazodva jöttek létre – a fő szempont a jószág biztonsága, nyugodt alvása, etetése, itatása volt –, de a kocsin ülő emberek is megpihentek bennük. A településeken belül található fogadók pedig eleve az utazókat szolgálták,

és két nagy csoportra alapozták a létezésüket: a vásárba eladni vagy venni igyekvőkre, illetve a zarándokokra. Nem csoda, hogy a kávémérési jogokat mindenhol a fogadósok szerzik meg a leg hamarabb, hiszen a vásározók – eladók és vevők – kiszolgálására keresve sem lehetne jobb helyet találni a kávéháznál: ahol az információk összefutnak, ahol egy szerződést tiszta asztalon, megfelelő világításnál lehet megírni; nem kocsikeréknek támaszkodva, bepálinkázva alkuszunk meg, teszem azt, a pesti nagyvásárban Kis-Ázsia összes birkabőrre, hanem normális körülmények között, kávétól világos fejjel. Egy-egy ilyen megállapodásnál nem ritka, hogy nagy, felelősségteljes döntéseket kell hozni, irtózatossággal árú mozog, ezért addig, míg a kereskedelem mögött nem áll banki, illetve tőzsdei háttér, a kontraktuskötések természetes terepe a kávéház. Az úton levők kiszolgálását, jóllátását magától értendő módon folytatja a vasútépítésekkel megjelenő új intézmény, a resti is – a „becenév” egyébként a *restauráció* szóból ered. Ennek nagyon mulatságos az előzménye. Az úton járó a régi világban a fogadók étkezőtermeiben, azaz éttermeiben kaphatott meleg ételt, mígnem 1786-ban egy Antoine Beauvilliers nevű párizsi vendéglátósnak elege lett a szállásadásból, a bűdös cihákból és az éjszakai virsaftból, és a két tevékenységből, a kvártélyozásból és az

étkeztetésből csak az utóbbit vállalta. Ugyanakkor valóságos újjászületéssel kecsegtette a vendéget: „Kitikkadtál a hosszú úton, kopog a szemed az éhségtől, teljesen leromlott állapotban vagy, de térj be hozzám, és én helyreállítalak!” Azaz: restaurállak. Innen jött a francia *restaurant* és a magyarban – visszalatinosítva – a restauráció, amit később kizárólag a vasúti vendéglőkre használtak.

A restik szintén az úti fáradalmak kipihenését és komótos étkezést ígértek, ugyanakkor egy vonatnyi ember „megebédeltetése” a rendelkezésre álló átszállási vagy várakozási idő alatt nem lehetett könnyű vendéglátóipari mutatóvány.

A vasúti étkeztetés – éppen a rohamszerűsége miatt – borzasztó feszített idegmunkát jelentett. Komoly csapat, szakértelem és felkészültség kellett ahhoz, hogy a konyha is győzze, a pincérek is győzzék, és az utas időben enni kapjon. Emellett – hogy csak egy „apróságot” említsek – arra is figyelni kellett, hogy a sok-sok vendég közül egy se tudjon fizetés nélkül felugrani az induló vonatra... Sok helyen a restis volt a település „cateringese” is, ő biztosította a konyhát a helység rendezvényein. Nem véletlen, hogy a vasútállomáson található étterem működtetésének jogát rendszerint a legjobb helybeli vendéglős nyerte el. Egy jól vezetett műintézmény komoly és



A Nyugati pályaudvar restijét Démusz János, Németh László apósa üzemeltette

biztos bevételt jelentett a bérlőnek, a város pedig itt mutatkozott be az utazónak – mondhatni: itt tette le a névjegyet –, így aztán az előjáróknak is érdeke volt, hogy a működtetés lehetőségét a leginkább rátermett vállalkozó kapja meg. Ezért időről időre újra kellett pályázni a lehetőségért, és az, aki már egyszer elnyerte a bérelti jogot, persze igyekezett rászolgálni a bizalomra, így az sem volt ritka, hogy ugyanaz a személy akár évtizedekig vitt egy helyet. A leghíresebb vasúti vendéglős Magyarországon Stadler Károly volt, aki egészen 1909-ben bekövetkezett haláláig vezette a Keleti pályaudvar restijét, mellette volt egy fogadója a Kerepesi (ma Rákóczi) úton, és – Glück Frigyessel meg az öreg Gundel Jánossal együtt – elévülhetetlen érdemeket szerzett a magyar vendéglátó-szakoktatásban és a szakmai nyelv megújításában.

1883-ban, az Orient expresszel jelent meg a magyar vasúti közlekedésben az étkezőkocsi. A vonaton való étkezés lehetősége nem érintette érzékenyen a vasúti vendéglősöket, nem csappant meg drasztikusan a restik közönsége?

Nem, mert a vonaton mindig jóval drágábban lehetett enni, mint az állomások étkezőhelyein, a befogadóképesség pedig erősen korlátozott volt. Az ántivilágban leginkább az első osztályú utas engedhette meg magának könnyűszerrel, hogy étkezőkocsiban egyen. Másod- vagy harmadosztályú utasokat – ebben az időben még léteztek fapados kocsik – ritkán lehetett az étkezőkocsiban látni. A restit viszont az ő pénztárcájuk is elbírt, hiszen ott többféle árfekvés volt. és mindenki talált olyat, ami megfelelt

a zsebének. De nem csak ezért szerettek vasúti vendéglőben enni az emberek. Krúdy is ír róla, hogy, teszem azt, a szalontüdőt – vagyis monarchiabeli nevén a pájslit, ami egy klasszikus gábli-, azaz vilásreggeli-étel volt – olyan kiválóan főztek bizonyos restikben, hogy az ingyenc utazók képesek voltak messzi állomásokra is elzarándokolni érte. Mit nem adna érte az ember, ha egy mai restiben ehetne egy jó pájslit!

Bizonyos ételek – például a brassói – keletkezését olykor még a szakirodalom is a vasúti vendéglátáshoz köti. Mi igaz ezekből a legendákból?

Egyesek még azt is tudni vélik, hogy a nevezetes aprópecsenyét Gróf Nándor alkotta meg a brassói gyorson, pedig biztosan tudjuk, hogy születésének semmi köze az erdélyi városhoz: Papp Endre, a pesti Mátyás Pince üzletveze-

tője kreálta, a szocialista hiánygazdálkodás hússzegény éveiben. Általánosságban elmondható, hogy a restik az egytálételekben voltak a legerősebbek; vendéglátósnak is, utasnak is a nagy mennyiségben való főzés volt a legjobb. Az előbbinek természetesen azért, mert gazdaságos, és efféle, rohamszerű étkeztetésnél praktikus is volt; a kuncsaftok pedig azért szerették, mert egy jó gulyás, egy jó pörkölt nagy tételben, kondérban főzve a legfinomabb. Fontos volt, hogy mindig meleg, mindig azonnal tálalható legyen. Ráadásul ezek olyan ételek voltak, amelyek a korabeli hűtési viszonyok között is jól elálltak, a vendéglős pedig hamar kikapasztalta, hogy miből mennyi fogy, így szinte semmi nem ment kárba. Csak feljavította kicsit a bablevest, újramelegítette a székelykáposztát, adott hozzá egy kis pörköltet, gyorsan összerottyantotta, és már tálalhatta is. Ugyanílyan alapétel volt a káposztás cvekedli. Ez még fiatalkoromban is rajta volt a jobb restik étlapján! Mert az is hálás eledel: le kell pirítani hozzá reggel a káposztát, aztán csak mindig új tészta főzni és pótolni, ahogy adja az ütem. De tegyük hozzá, hogy a frissensültek is jellegzetes ételei voltak a restiknek, hiszen egy kiklopolt hús, amely pár perc alatt átsül, ugyanolyan praktikus és gyorsan szervírozható. Az adagok pedig igazodtak a szűkre szabott időhöz: így lett a fél adag neve – a zónatarifa-rendszer után – zónaadag. A vasúti vendéglőkhöz rendszerint söntés is tartozott, ahol az ember ihatott egy fröccsöt vagy egy pohár csapolt sört, de alapvető tulajdonságuk volt, hogy a kuncsaft normálisan, kulturált körülmények közt le tudott ülni. Ennek volt köszönhető, hogy a restik



Bakteretető



Vasutasnak, többek között, azért jó lenni, mert a bakter éjjel is ehét – így mondták régen. Első hallásra kissé viccesnek tűnik a megállapítás, ám ha jobban belegondolunk, nagy igazság rejlik benne.

A fordulószerelésben dolgozók – főként a mozdonyvezetők, a jegyvizsgálók, a forgalmi emberek – az éjszakai műszakban is ettek; a teljesítmény és az éberség fenntartásához szükség volt a táplálékra. Sokszor együtt fogyasztották el az elemőzsiát, ki-ki a magáét. Voltak azonban olyan közösségek – nem is kevés –, amelyek ennek a táplálkozásnak is megadták a módját. Igazuk volt. Mennyivel jobb minőséget lehetett kihozni az alapanyagokból – még ha csak szolgálati vasutas konyhán is készült az étel –, ha mindenki hozzátette a tudását és persze azt, amit hozott. Szárasztésza mindig volt, krumpli meg vereshagyma is bőven, de akadt száraz füstölt kolbász, szalonna is; ezek már eleve megalapozhattak egy jó egytálételt. E sorok írója is átélt egy-két ilyen főzőcskézést, kellemes emlék mindegyik.

Gulyásleves, babgulyás és slambuc

A konyhai sertepertelésre a vacsoraidő volt a legjobb alkalom. Nappal nem sok idő volt rá a munka miatt, legfeljebb szombaton és vasárnap. Akkor jól feltalálták magukat a vasutasok, egytálételek készítésére szakosodtak. Akinek otthonról volt beszerezhető alapanyaga, annak még pénzt se kellett kiadni.

Általában éjjel után, amikor már elment az utolsó személyvonat, de még nem érkeztek meg a tolató tehervonatok, volt egy szusszanásnyi idő a főzőcskézésre. Megtisztították az alapanyagokat, s egy jó nagy fazékba rakták őket, megfűszerezve mindenféle jóval. Abban az időben a tűzhely a nagy vaskályha volt. Annál jobbat nemigen találtak, ott értek igazán össze az ízek, lassan, bugyogva, rotyogva. Hamar elkészült a finom babgulyás, paprikás krumpli, gulyásleves, slambuc – attól függ, éppen mit kottortak elő az emberek a táskájukból vagy a szolgálati hűtőből. Én a legjobban a tolatásvezető geze-mize levesének örültem. Az olyan volt, hogy megállt benne a kanál, és a menyei ízek, illatok még azokat is odacsábították, akik nem társultak be a közös főzés örömeibe. Volt Lajos bácsinak otthon minden, mi szem-szájnak ingere: saját maga termelte a zöldségeket, és disznót is vágott évente, nem is egyet, hanem hármat. Jutott mindenből a szolgálati helyre, nem sajnálta a kollégáktól. Az öreg alaposan összevagdosta a hagymát, majd házi disznósíron üvegesre dinsztelte. Az a zsír olyan ikrás, olyan lágy volt, hogy egyszerűen elolvadt a szájban, amikor kenyérre kentük. Az üvegesre pirult hagyma után került a lábosba a krumpli, a fehér- és a sárgarépa – jó bőven mindegyikből –, majd a füstölt hús. Vagy házi, jól kiszikkadt sonka, oldalas, kolbász illatozott a kanderban, de volt úgy, hogy mindegyikből tett bele egy-egy darabot. Só, bors, pirospaprika csak ezután jöhetett rá. Így

rotyogott fedő alatt az étel a vaskályha tetején. Amikor a gőz már emelgette a fedőt – játszott vele, akár a macska a kisegérral – tudtuk, hogy elkészült az étel. Még egy erős rántás kellett, s ahogyan a katonaságnál mondták: elég meleg, elég forró, lehet osztani. Nem feledem soha ezeket az ételeket, s a közös lakomák hangulata is kellemes volt. Közösséget teremtett az egy túrban dolgozók közt, jó barátságokat hozott. Ment is aztán a munka kivilágosodásig.

A reggeli szolgálatváltásra minden érkező tehervagont a megfelelő iparvágányra,



rakodóvágányra állítottak, a feladáshoz, vonatváltáshoz való kocnikat előkészítették. Azok a hazatérők, akik egy irányba mentek, útközben meg is reggeliztek, mert mindenki a táskájában tartotta a kisbicskáját, s volt szalonna, kolbász az éjjeli főzés maradványából. Közben pedig átbeszéltek az éjjeli műszakot, mit csináltak jól, mit rosszul, min kell legközelebb javítani. A hosszabb útra menők el-elzundítottak a vonatkerekek monoton zakatolásától.

Néha megbillent a szedőkanál

A másik étkezési lehetőség a vasutasok számára az üzemi konyha volt, jól főztek ott is. Kétféle választhattak a kollégák, már ami a második fogást illeti, mert levest naponta csak egyfélért főztek. Itt is érdemes volt jóban lenni a szakáccsal vagy a vezetővel, mert ha esetleg napközben az ember megéhezett volna, kaphatott zsíros vagy varjúvajjas kenyeret lilahagymával. A legjobb volt a varjúvajjas, a vasutasok nagy kedvence. A neve ellenére nem vaj volt és főként nem varjútól származott; csupán egyszerű kolbászsír, de a szép mély-sárga színe miatt kapott ilyen nevet, megkülönböztetve a disznószírtól, ami fehéren tündökölt a kenyérre kenve. Az volt a legjobb, amikor a kolbászsírban úsztak a kolbászdarabok: annál jobb és tartalmasabb früstök nemigen kellett a vasutas bendőbe.

Voltak aztán olyan vasutasok, akik az állomási restikben étkeztek, méghozzá protekciósan. A szakácsok jól ismerték őket, így könnyen előfordult, hogy a zónapörkölt adagolásánál megbillent a szedőkanál, és több sajt vagy pörkölt került a tarhonyára, galuskára. A régi restikben egyszerű, de laktató, magyaros ételek közül választhatott utas és vasutas egyaránt. Reggelineél a főtt kolbász

vagy a csípős debreceni volt a sláger, jóféle ecetes tormával, mustárral, fehér kenyérral. Aki rántottára vágyott, annak azt készítettek. Sonkásan, gombásan, de aki nagyon szerette a hasát, az kaphatta hagymával, szalonnával, kolbásszal is. A könnyebb ételeket kedvelőknek hidegtállal szolgáltak: vaj, gépsonka, téliszalámi, főtt tojás, csemege uborka – gondosan elrendezve a tálon. Friss kifli vagy zsömlye dukált hozzá, citromos teával vagy tejeskávéval.

Sajnos sok helyen nincs már meg az egykori resti. Szolnokon sincs, ahol pedig egykor Kelet-Magyarország utasellátós Mekkája állt. Négyemeletes üzemegység, 300 négyzetméteres étterem, a földszinten kávézó, söntés, reggeliző, és az első ital-, majd ételautomata. Szépen rendezett emlékhely mutatja ma a nem is olyan régi utasellátás hétköznapjait. Fonyódon megtartották a helyiséget, bisztrószerűen működik ma is. Bár nem is annyira a gasztrókultúra, mint inkább a látványosság miatt érdemes felkeresni. Igaz, frissen sült hurka, kolbász, és helyben készített péksütemény mindig van a fonyódi „Bakteritató” étlapján – a halászlé mellett –, de a fő attrakció maga az egység, amely kisebb vasúti múzeumban is működik, régi vasúti tárgyakkal, ruhákkal, utasításokkal, ereklyékkel.

Európai útjaimon, az olaszoknál és a spanyoloknál jó hangulatú, a mai korak is megfelelő állomási restauránokat láttam. A mediterrán emberekre oly jellemző vehemenciával szolgálnak ki, hogy nyomban eláll a lélegzeted. Tapaszt, pizzát, friss, illatozó péksüteményt kaphatsz, és persze jóféle kávé. Olyat, amitől még a beteg utasba, vasutasba is visszazáll a lélek és az erő. A háttérben

pedig kellemes zene szól, nem bántó hangerővel.

Így ünnepelték a Vasutasnapot

Van tehát egyfajta – nem hivatalos – vasutas gasztronómia. Mindenhol más, a táj, a vasútvonalak, az emberek alakították ki. Egyazonban biztos: ez is olyan hagyomány volt, amit szívesen ápoltak, gyakoroltak a kollégák. Erősítette az összetartozást, az akkori életmód egy szeletét mutatta meg. Arról már nem is beszélve, hogy nagyobb ünnepekkor, főként Vasutasnap előtt a kis közösség bizony még disznóvágásra is vetemedett. A helyi ember kerített egy jó kis hizót, azt levágták a gazda portáján, aztán az állatot kivitték a vasútállomásra. Ez esetben nem árufeladási céllal, hanem az állomási szolgálatára. Többnyire a helyi PFT-s helyiség nyílt udvarán darabolták és dolgozták fel, majd porciózták a disznót. A konyhában nagy üstben főtt az orjaleves, a másikban a pecsenye, a harmadikban a hurka és a kolbász sült. Egész napos munka volt, így ünnepelték a Vasutasnapot. A délutáni órákra mindennel készen lettek, s a nagy ünnepi asztalhoz ültek. Pohárköszöntőt az állomásfőnök mondott, majd hozzáláttak a disznótoros elfogyasztásához. A málházót – az ünnepi étellel – a szolgálatban lévő forgalmistához és a váltókezelőkhöz szalasztották. Valahogy azóta sem ettem olyan igazi vasutas disznótorost. Vélhetően azért volt olyan ízes és finom, mert az ételeket is megcsapta az akkor éppen arra közlekedő 424-es gőzmozdonyok füstje. Ahogy a gőzösök elpöfögtek, eltűntek a hazai vonalakról, úgy tűntek el a régi étkezési szokások is. Már csak az emlékeinkben lelhetők fel. Más lett a világ...

Kavalecz Imre

Fotó: Böhm Katalin, Soós Botond

„A bográcsban készült ételek azért voltak olyan finomak és ízesek, mert megcsapta őket az arra közlekedő 424-es gőzmozdonyok füstje.”





Fotó: Balatonfenyvesi Kisvasút

Kitűnő utazás a kitűnő utasoknak

A vakáció kezdetétől idén már egy hónapig részesülhetnek jutalomutazásban a Széchenyi-hegyi Gyermevasúton azok az általános- és középis-kolós tanulók, akik bemutatják az idei tanévben szerzett kitűnő bizonyítványukat. A Balatonfenyvesi Kisvasútnál csillagnéző éjszakai különvonatos programot terveznek a nyáron a Nagy-berekbe.

A budai hegyekben kanyargó Széchenyi-hegyi Gyermevasúton (MÁV Zrt.) a nyári időszakban mindennap közlekednek a vonatok Hűvösvölgy és Széchenyi-hegy állomások között. Idén az iskolai szünetben hosszabb üzemidőben várják az utasokat, az első járatok korábban indulnak a végállomásokról. Munkanapokon a kisvonatok óránként, hétvégén átlagosan 45 percnél járhatnak.

A vakáció kezdetétől idén már egy hónapig részesülhetnek jutalomutazásban azok az általános és középis-kolós tanulók, akik magukkal hozzák a 2017/2018-as tanévben szerzett kitűnő bizonyítványukat. A „Kitűnő utasunk” akciót tavaly hirdették meg először, akkor a kéthetes időszakban nyolcszáznál többen éltek a kedvezményrel.

Június 23-án a Múzeumok Éjszakája rendezvény keretében a vonatok éjjel 1 óráig közlekednek, a Gyermevasút hűvösvölgyi múzeuma is nyitva lesz késő estig. A nyáron néhány alkalommal nagycenki és drezdai gyermevasutasok látnak majd el csereszolgalatot a kisvasúton. Szokás szerint augusztus 19-én este tartják a „Gyermevasút nyomában” 20 kilométeres éjszakai teljesítménytúrát,

melynek rajta a hűvösvölgyi Gyermevasutas Otthonnál lesz.

A nagyberekre tájakat bejáró Balatonfenyvesi Kisvasúton (MÁV-START Zrt.), Balatonfenyves és Somogyzentpál között a nyári időszakban mindennap hat vonatpár közlekedik, melyek 40 perc alatt teszik meg a 14 kilométeres utat. Az 1950-től eredetileg gazdasági vasútnak épült vonalon ma már a személyszállítás az egyeduralgódó: nyáron igen jelentős a balatoni kirándulóforgalom, de a somogyzentpálik és imremajoriak számára a közösségi közlekedést is ezek a kisvonatok jelentik. A turisták igényeinek kiszolgálása érdekében az elmúlt években több járművet felújítottak: felejthetetlen élményt nyújt a forró nyári napokon a nyitott kocsi utazás, a kerékpárok szállítására pedig egy poggyásztartó kocsi alakították át. Az utasok gyönyörködhetnek a Nagyberek gazdag állat- és növényvilágában, az oda-vissza közel másfélórás vonatkozás

kellemes kikapcsolódást nyújt felnőtteknek és gyerekeknek egyaránt.

A nyolcvanas években a bereki vadászatok állandó szereplői lettek a favás vadászkocsik, melyek közül az egyik igényesen felújított járművet – exkluzív különkocsiként – ma bárki megrendelheti: alkalmas születésnap ünnepeléshez vagy akár céges rendezvényhez is.

Idén nyáron hangulatos csillagnéző éjszakai különvonatos programot terveznek is a Nagyberekbe, ennek részletei a MÁV-csoport weboldalán lesznek elérhetőek.

A kisvasút végállomása a dél-balatoni vasútvonal Balatonfenyves állomásán található. A kisvonatokon regionális tarifa van érvényben, ezért az országos árakhoz képest 25 százalékkal olcsóbban lehet jegyet váltani, és elfogadják a vasutas arcképes igazolványt is.

Váczai Viktor



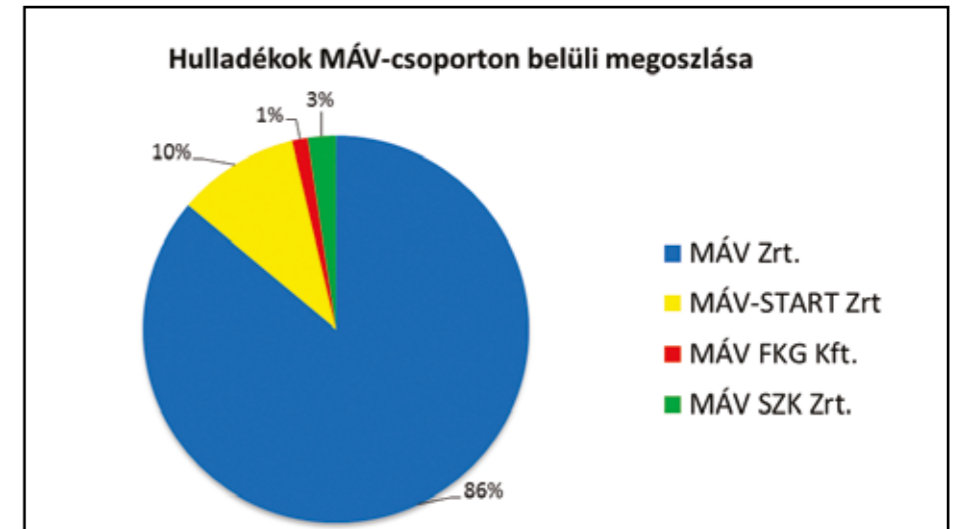
Fotó: Gyermevasút

Így néz ki a múlt évi hulladékbevallás

Évente átlagosan 400-450 hulladékbevallást készítenek a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Környezetvédelem és Energia szervezetének munkatársai. A bevételek átlagosan 18 tételt tartalmaznak, ez 7000-8000 adatlap feldolgozását jelenti. A hatósági bevételekbe minden olyan hulladék bekerül, amely valamilyen módon a MÁV-csoporthoz köthető.

A vállalatcsoport a vasútzemelési technológiák működtetése során keletkező hulladékokat elkülönítetten, azok fizikai és kémiai tulajdonságainak megfelelően gyűjti. A veszélyes hulladékok gyűjtése jellemzően két lépcsőben történik. A napi mennyiséget a termelőhelyhez közeli munkahelyi gyűjtőbe viszik (VM 67. évf. októberi szám, 14. oldal), a veszélyes hulladékokat úgynevezett ADR-zsákokban tárolják (ezek a csomagolóeszközök ugyanis veszélyes áruk szállítására is alkalmasak.) A MÁV SZK Zrt. által üzemeltetett üzemi gyűjtőhelyek feladata a munkahelyeken lévő gyűjtők hulladékainak felhalmozása és azok megfelelő tárolása.

Minden hulladéktermelő – így a MÁV-csoport vállalatát is – nyilvántartási és adatszolgáltatási kötelezettség terhel a keletkezett hulladékokkal kapcsolatban. E kötelezettségeket belső utasítások és hatósági jogszabályok írják elő. Ez a nyilvántartás jelenti a hatósági hulladékos adatszolgáltatás alapját. Az adatokat legkésőbb a tárgyév követő év március elsejéig kell benyújtani. A bevételekben mintegy 550 telephely, megközelítőleg 1800 munkahelyi hulladékgyűjtőhely, és további 21, veszélyes hulladékok gyűjtésére alkalmas üzemi gyűjtőhely adatait, hulladékmozgásait dolgozzák fel a MÁV SZK munkatársai. A gyűjtőpontokon átlagosan 160 különböző típusú hulladékot gyűjtünk, ezek jelentős



2017-es összesített adatok*			
Szervezet	Veszélyes hulladék	Nem veszélyes hulladék	Összesen
MÁV Zrt.	280.410	39.360.384	39.640.794
MÁV-START Zrt.	1.127.566	3.579.064	4.706.630
MÁV FKG Kft.	94.878	505.367	600.245
MÁV SZK Zrt.	370.509	710.000	1.080.509
Összesen:	1.873.363	44.154.815	46.028.178

*kilogrammban

része veszélyes, kisebb része nem veszélyes hulladéktípust jelent. A bevételek elkészítéséhez elengedhetetlen a kilogramm pontosságú napi nyilvántartás vezetése telephelyenként és hulladéktermelőnként. A kollégák évente átlagosan összesen 400-450 hulladékbevallást készítenek. A bevételek átlagosan 18 tételt tartalmaznak, ez 7000-8000 adatlap feldolgozását jelenti. Sajnos meglehetősen szűkös időkeret áll rendelkezésre az adatlapok feldolgozására, a hulladéktörvény ugyanis a hulladék elszállítását követően 30 napos határidőt engedélyez a hulladékkezelőnek arra, hogy visszaküldje a mennyiséget igazoló dokumentumokat a hulladék „termelőjének”. A hulladékkezelő cégek pedig – a túlter-

heltség miatt – sokszor teljes egészében kihasználják ezt a 30 napos lehetőséget.

A hatósági bevételekbe bekerül minden olyan hulladék, amely valamilyen módon a MÁV-csoporthoz köthető, nevezetesen a MÁV tulajdonában vagy kezelésében lévő ingatlanok területén illegálisan elhelyezett hulladékokat is. A hulladékok évenkénti mennyiségi változását nagyban befolyásolja az állami vagyoni körbe tartozó fémek árverésén értékesített hulladékok mennyiségének, illetve a vasúti pályafelújításból kikerült, hulladékká vált visszanyereményi anyagok mennyiségének alakulása is.

MÁV SZK Zrt. Beszerzési Üzletág, Környezetvédelem és Energia



A román vasút nem tud fizetni a késések után

Tavaly több mint 4,52 millió perccel késtek összesen a vonatok Romániában, ez 8,6 évnek felel meg – adta hírül a Profit.ro. A késések összesített perc száma 2014-ben volt a legalacsonyabb: akkor összesen 2,22 millió perccel később értek célba a járatok a meghirdetett menetrendhez képest. A legfrissebb adatokból a román gazdasági hírportál azt a következtetést vonta le, hogy Romániában évről évre egyre többet késnek a vonatok, ami valószínűleg így is van, bár a korrekt összehasonlításhoz nem értett volna tudni: vajon az adott évben mennyi volt percben (illetve évben) számítva az összes leközlekedtetett vonat teljes menetideje. Romániában a késések egyébként többnyire a vasúti pályák rossz állapotára vezethetők vissza, ami miatt a vonatok átlagban 40 km/h-s sebességgel kénytelenek közlekedni. Az állami vasútvállalatnak évtizedek óta nincs pénze nagyszabású beruházásokra, pályafelújításokra, az uniós források lehívása pedig nehézkesen halad. (A kormány azt reméli, hogy az állami vasúti áruszállító vállalat, a CFR Marfă megfizeti a vasúti pályaműködtető társaságnak 100 millió eurós adósságát, amit az felújítási munkálatokra fordíthat.)

A Román Államvasutaknál (CFR) tavaly a késések miatt mindössze 70 esetben térítették meg az utasoknak a jegyár 25 vagy 50 százalékát. Ráadásul ilyen jóvátételben is csak azok részesülhettek, akik nemzetközi vonatokon utaztak és késést

a járatuk. A CFR ugyanis képtelen a bel-földi gyakorlatba átültetni az erre vonatkozó európai uniós irányelveket, hiszen ha valamennyi olyan utas jegyét részben megtérítene, akinek késett a járata, a vállalat a kötelező kártalanítás miatt működésképtelenné válna.

Tavaly 54,3 millióra emelkedett Romániában az utasok száma az előző évi 52,9 millióhoz képest, de a növekedés főleg annak volt köszönhető, hogy a kormány korlátlan ingyenességet biztosított az egyetemistáknak (az 54,3 millió utas 10 százalékát tették ki a diákok). Emiatt azonban zsúfolttá váltak a vonatok, miközben a CFR a szükségesnél legalább 300 vagonnal kevesebbel rendelkezik.

Forrás: CFR Călători, www.profit.ro
Fotó: Stefan Bichler/wikimedia.org

Hány perccel késtek összesen a vonatok Romániában?

2017	4 525 805
2016	4 471 378
2015	2 713 180
2014	2 225 809
2013	2 873 554
2012	3 535 368

2-EN MEGHALTAK,

14-en megsérültek május elején Bajorországban, amikor egy személyszállító és egy tehervonat összeütközött Aichach közelében, az Ingolstadt Augsburggal összekötő vonalon. Az első szakértői vélemények szerint a tragédiát emberi mulasztás okozta. A rendőrség őrizetbe vette az ütközés idején szolgálatban lévő forgalmi irányítót. A személyszállító vonat 37 éves vezetője és egy 73 éves utas vesztette életét.

9 MILLIÁRD EURÓVAL,

átszámítva 2835 milliárd forinttal támogatja évente a német állam a Deutsche Bahnt – írta márciusi számában a vasúttársaság és a Merkel-kormány, valamint a vasútszakma és a politika viszonyát elemző cikkében a német Manager Magazin. A DB a jelentős állami támogatás ellenére mára 20 milliárd eurós (6300 milliárd forintos) adósságot halmozott fel.

26 ÚJ FLIRT MOTORVONATOT,

11 darab négykocsis, elektromos, és öt darab háromkocsis, dízelüzemű szerelvényt, valamint tíz darab kétszintes, háromkocsis KISS járművet vásárol a Szlovén Vasutak a svájci Stadler-től. A szerződés értéke megközelíti a 170 millió eurót (53 milliárd forint). Az első járművek két éven belül érkehetnek délnyugati szomszédunkhoz.

54 SÉRÜLT UTAST

kellott kórházba szállítani, miután két vonat tolatás közben egymásba rohant a salzburgi vasútállomáson április végén. A Bécsbe tartó expresszvonathoz a velencei szerelvényt akarták hozzákapcsolni, de a tolató vonat – egyelőre nem tudni, miért – túl gyorsan érkezett, és a várakozó szerelvénybe csapódott. Olyan erővel történt az ütközés, hogy az utasok kiestek ágyaikkól, a kabinokban lévő bőröndjeik pedig lezuhantak a poggyásztartókról. Az utasok sérüléseit a lezuhanó tárgyak okozták. Az éjszakai vonaton 240-en utaztak, többségük a baleset pillanatában aludt.

Kína kegyét keresik a balkáni négyek

Közös infrastruktúra-fejlesztési tervek készül a következő Kína–Kelet-Közép-Európa csúcstalálkozóra Bulgária, Görögország, Románia és Szerbia. A balkáni államok vezetői április végén tárgyaltak a román fővárosban (tavaly októberben Várnában, decemberben pedig Belgrádban voltak négyoldalú megbeszélések). Bukarestben Viorica Dăncilă román, Alekszisz Ciprasz görög és Bojko Boriszov bolgár kormányfő, valamint Aleksandar Vučić szerb államfő találkoztak a négy főváros autópálya-összeköttetésének megteremtéséről és a balkáni országokat átszelő vasútvonalak korszerűsítéséről volt szó. Az uniós támogatásra is számító közös projekteket még a nyári, Szófiában megrendendő újabb Kína–KKE csúcstalálkozó

előtt fogják összehangolni a négy állam közlekedési miniszterei. Vučić a Temesvártól a szerb-román határon található Temesmóráig megépítendő autópálya, a szerb területen Szkopje felé vezető sztráda, valamint a bolgár határ felé vezető szerb vasúti pálya modernizációjának terveit ismertette. Boriszov a Szaloniki–Szófia–Bukarest összeköttetés kiépítéséről, a közös bolgár–román határszakaszon felépítendő új Duna-hídról, az égei-tengeri görög, valamint a fekete-tengeri román és bolgár kikötőket összekötő infrastruktúra fejlesztéséről beszélt. Ciprasz a román, bolgár és görög kikötővárosok, illetve a Szaloniki és Belgrád közötti korszerű vasúti összeköttetést, valamint a görög városokat Szófiával és Bukaresttel összekötő sztráda

dára vonatkozó fejlesztési elképzeléseket mutatta be. A görög miniszterelnök jelezte: országa teljes jogú tagként szeretne csatlakozni a Kína–KKE együttműködéshez.

Forrás: MTI
Fotó: www.gov.ro



Kiköltöztették az állatokat a madridi pályaudvarról



Állatvédelmi okokból kitelepítették a teknőöket és a díszhalakat a madridi Atocha pályaudvar várótermében található trópusi kert medencéjéből. A pályaudvar üzemeltető cég (Adif) az elmúlt években önként vállalta az állatok etetését és gondozását, ám folyamatosan növekvő számuk egyre nagyobb gondot okozott. A mintegy 300 példányból álló teknőskolóniát és a több mint 150 díszhalat a Madrid közelében található Navas del Rey település állatvédelmi parkjába szállították át. A költöztetés 50 ezer euróba (közel 16 millió forintba) került. A pályaudvar díszkertjének medencéjét megszüntetik, helyén kiállítóteret

hoznak létre. A várótermi botanikus kert igazi látványosságnak számított, ám sokan ott szabadultak meg a megunt házi kedvenceiktől.

Forrás: MTI



Hétszázmillió eurót ad Brüsszel az ingyenes InterRail programra

Az Európai Unió következő költségvetésében 700 millió eurót különít el arra, hogy a következő hét évben a 18. életévüket az adott évben betöltő fiatalok kihasználhassák az uniós ingyenes InterRail programját – jelentette be Navracsics Tibor oktatásért, kultúráért, ifjúságért és sportért felelős uniós biztos Brüsszelben. A pályázatok május végén jelennek meg, és a júniusi értékelést követően a fiatalok már júliusban megkezdhetik Európát átszelő, legfeljebb harmincnapos utazásaikat. Egyéni utazásra és legfeljebb ötfős csoportos utazásra lehet pályáz-

ni. A pályázatokban szerepeltetni kell az úti célokat is, ezek közül azok élveznek majd elsőbbséget, amelyek az uniós bizottság kulturális örökség évének kitüntetett városait vagy régióit jelölik meg. Az országoknak kvótájuk is lesz, amely meghatározza a programban részt vevő fiatalok számának felső határát azért, hogy minden állam be tudja tölteni a rendelkezésére álló helyeket. Ujhelyi István, az MSZP európai parlamenti képviselője a kezdeményezés kapcsán elmondta: Magyarországról 287 fiatal vehet részt a programban.

Idén nyáron legalább 20-30 ezer európai fiatal több mint 12 millió eurós uniós támogatásból indulhat útnak és fedezheti fel Európát. A pályázatokat június 12. és július 26. között lehet majd leadni. Ennek feltétele, hogy a jelentkező 2018-ban 18 éves legyen. Pályázni legalább egy, legfeljebb négy helyszínre lehet. Az utazásokat július és szeptember között kell lebonyolítani az unión belül. (A tavaly tavaszszal útjára indított, kísérleti Move2Learn, Learn2Move nevű programban ötezer, 16. életévét betöltött uniós fiatal vehetett részt.)

Forrás: MTI



Múzeumok Éjszakája a MÁV-csoporttal 18 helyszínen!

Bővebb információ:

www.mavcsoport.hu/mav-csoport/muzeumok-ejszakaja

MÁV-START Zrt., Nagykanizsa telephely

8800 Nagykanizsa, Csengery út 84.

MÁV Zrt., Szegedi Forgalmirányítási Központ

6725 Szeged, Indóház tér 2.

MÁV Zrt., Szeged, MÁV-székház

6720 Szeged, Tisza Lajos körút 28-30.

MÁV-START Zrt., Szentes telephely

6600 Szentes, Korsós sor 51.

Látogatási idő: 2018. június 30.

MÁV-START Zrt., Szeged

6729 Szeged, rendező pályaudvar

MÁV Zrt., Debrecen állomás

4024 Debrecen, Petőfi tér 12.

MÁV Zrt., Debrecen, MÁV-székház

4024 Debrecen, Piac u. 18.

MÁV Zrt., Püspökladány állomás, üzemi épület

4150 Püspökladány, Vasút utca 1.

MÁV Zrt., Szolnoki Vasúti Almárium

5000 Szolnok, Jubileum tér 1-3.

(vasútállomás)

MÁV Zrt., Szombathely, MÁV-székház

9700 Szombathely, Széll Kálmán u. 2.

Látogatási idő: 2018. június 30.

MÁV-START Zrt., Szombathely, vasútállomás

9700 Szombathely, Vasút u. 8.

Látogatási idő: 2018. június 30.

GYSEV Zrt., Szombathely, vasútállomás

9700 Szombathely, Vasút u. 6.

Látogatási idő: 2018. június 30.

MÁV Zrt., Pécs, MÁV-székház

7623 Pécs, Szabadság u. 39.

MÁV Zrt., Miskolc, Tiszai pályaudvar

3527 Miskolc, Kandó Kálmán tér 1-3. (volt MÁV MTM Gépjavító: bejárat az állomástól a Posta irányába 200 méterre)

**MÁV Zrt., Miskolc, Tiszai pályaudvar,
Domino-épület**

3527 Miskolc, Kandó Kálmán tér 1-3. (Pfaff Ferenc utcai sorompónál)

**MÁV Zrt., Miskolc, Vámosgyörk távközlési
szakasz**

3291 Vámosgyörk, József Attila út 1.

**MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút,
Hűvösvölgy állomás**

1021 Budapest, Hűvösvölgy

Magyar Vasúttörténeti Park

1142 Budapest, Tatai utca 95.

A programválogás jogát fenntartjuk