

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

VASÚTAS MAGAZIN

www.mavcsoport.hu

TEHETSÉGES
VASUTASOK

A LEGENDÁS
ÉSZAKI

VASÚTI
FEJLESZTÉSEK

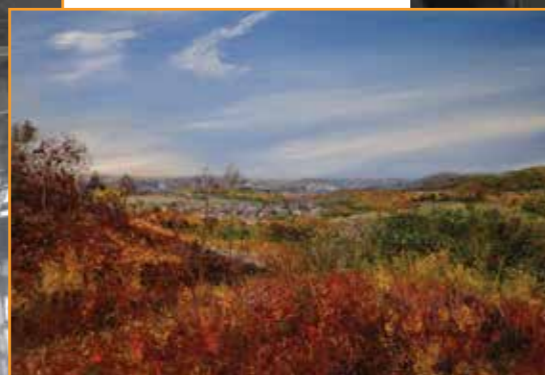
VALÓS KIHÍVÁSOK,
VALÓS DÖNTÉSEK

INTERJÚ MAGYAR BEATRIXSZAL

69. ÉVFOLYAM • 2019. MÁRCIUS

herendi megemlékezés • vágányzár • vbkj – mire figyeljünk • pályakezdő diplomás program
újabb jegyautomaták • Dr. Márkus Imre • közlekedési múzeum • mese

Vezetői interjú	4
Interjú Magyar Beatrixszal, a MÁV Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettesével	
Hírvonal	8
Megemlékezés Herenden, Állomásfejlesztés	
Vágányzár	10
Kérdések és válaszok a Pécel–Aszód közötti lezárásokról	
HR-hírek	12
VBKJ 2019 - mire figyeljünk? Pályakezdő Diplomás Program	
Leányvállalati hírek	16
Újabb jegyautomaták érkeztek	
Munkatársaink	17
Vasutasok és festőművészek: Vágó Norbert, Talabér Angelika és Vágó Mihály	
Anno	20
A legendás Északi – 142 év a járműjavítás szolgálatában	
Jövő	22
Múzeum lesz a Északi Járműjavítóból	
Büszkeségeink	24
Lélek nélkül nem megy – beszélgetés dr. Márkus Imrével	
Fejlesztések	26
Száz vasutat, ezeret! - 2019 vasúti nagyberuházásai	
Szabadidő	30
Keresztretjvény, mese	



ELŐSZÓ

A hely szelleme

„A tér és a hely között az a különbség, hogy a térnek száma, a helynek arca van. (...) A hely nemcsak az, ahol a dolgok vannak. A hely barátságos, vagy ellenszenves, félelmetes, vagy szelíd, nyugodt vagy fenséges, és a nyelvnek alig van jelzője, amit ne lehetne a helyre alkalmazni.”

Ahogy kollégáimmal sétáltunk az Északi Járműjavító üres Dízelcarnokának egyik terméből a másikba, néztük az eltűnt kor megmaradt emlékfoszálványait, a falakra tapadt fekete dízelkoromba vésett számokat, a kopottas ajtóra ragasztott karácsonyi matricát, Hamvas Béla fent idézett szavai jutottak eszembe. A 2009-ben bezárt Északi Járműjavító sem csak egy vasúti telephely volt. Sokkal több ennél. „A vasúti mozdony- és járműjavítás első számú üzemében dolgozni szinte kiváltság, megtiszteltetés volt. Az állandóan megújuló mozdony- és járműpark javítására történő felkészülés folyamatos innovációt, tanulást jelentett” – meséli Márkus Imre, a legendás járműjavító utolsó ügyvezető igazgatója, akit ebben a lapszámunkban mint büszkeségünket mutatunk be. Úgy néz ki, hogy a csúcsüzem tovább él a falak között: az Operaház egyedülálló logisztikai központja már épül, és hamarosan lezárul a formabontó új közlekedési múzeum tervpályázata is. A megújulásról és a tervekről Vitézy Dáviddal, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum főigazgatójával beszélgettünk.



A vasúti közlekedés elengedhetetlen feltétele az infrastrukturális fejlesztés is, így mostani számunkban – a vezetői interjú, valamint az aktuális HR- és vasúti hírek mellett – a NIF Zrt. 2019-ben folyamatban lévő és tervezett vasúti beruházásait is ismertetjük. Nem mehetünk el szó nélkül a Pécel–Aszód vágányzár mellett sem, ezért többek között a vonatpótlásról, az arcképes igazolvány használatáról, valamint a pótlásokban érintett H8-as HÉV új menetrendjének kialakításáról olvashatnak. És hogy kerülnek a H8-ra Desirók? Írásunkból ez is kiderül...

A vasutasok nagy családjában számtalan tehetséges kolléga van; mi most három képzőművész munkatársat mutatunk be, akik munkájuk mellett hobbijuknak, a rajzolásnak és a festészetnek élnek. Kisgyermekes kollégáink számára pedig meglepetést tartogatunk a magazin végén: a márciusi lapszámtól kezdődően vasúti témájú mese várja a jövő kis vasutasait.

Tartsanak velünk márciusban is, jó olvasást kívánunk!

Varga Zsuzsanna
főszerkesztő

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna • Hírszerkesztő: Soós Botond

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Legát Tibor, Soós Botond

Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.

Telefon: 06 1 511-3801 • E-mail: ujsag@mav.hu

Címlap: Vörös Attila

Fotók: Fülöp Ildikó, Soós Botond, Vörös Attila, MÁV SZK Archivum, MMKM Archivum

Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Soós Botond

Valós kihívások, valós döntések

A pénznek nincs szaga – tartja a latin eredetű mondás. A mozdonyműhelynek viszont van, méghozzá kellemes emlékeket ébresztő – tartja Magyar Beatrix közgazdász. A MÁV Zrt. tavaly kinevezett gazdasági vezérigazgató-helyettesével

Három fiúgyermek édesanyja, akik közül a legidősebb immár 18 éves. Ugyanakkor több mint egy évtizede dolgozik felelős vezetői pozíciókban állami nagyvállalatoknál. Hogyan sikerült összhangba hozni a magánéletet és a karriert?

A támogató családi háttér mindenképpen szükséges volt hozzá. A szüleim – akik már sajnos nem élnek – nagyon közel, a szomszéd utcában laktak, naponta jártunk össze. Olyan volt, mintha együtt éltünk volna. Mostanában reggelente én viszem a gyerekeket iskolába, a férjemnek pedig olyan a munkaidő-beosztása, hogy a délutánokat meg tudja oldani ő, így én szerencsére be tudom fejezni a munkámat. Persze leginkább hétfőként tud együtt lenni a család, de akkor elég tartalmasan: nagyon sok közös programot tervezünk, és mivel a három fiúból kettő vízilabdázik, szinte minden hétfőgén járunk meccsre.

A középső gyermeke szinte már profi játékos, és a vállalatmenedzsment terén ön is a profi ligában játszik: tizenegy éven át dolgozott a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-nél, mielőtt a HÉV-hez, majd a MÁV-hoz igazolt. Közút vagy kötőpálya – melyik áll közelebb a szívéhez?

Mindig azt szeretem a legjobban, amivel éppen foglalkozom. A Magyar Közútnál kontrolling-osztályvezetőként kezdtem, később voltam pénzügyi és számviteli igazgató, gazdasági vezérigazgató-helyettes, és kétszer megbízott vezérigazgató is. Ez elég hosszú idő ahhoz, hogy az ember sok mindent megtapasztaljon, és a dolgok mély nyomot hagyjanak benne. De immár két és fél éve a MÁV-csoport kötelékébe tartozom; nagyon szeretem a vasutat, és szeretnék minél többet adni neki, tudásommal hozzájárul-

többek között a vasúttársaság finanszírozási kérdéseiről, a vállalati stratégiáról, a folyamat alapú működés jelentőségéről és a hatalmas ingatlanvagyon jelentette kihívásokról beszélgettünk.

ni a fejlődéséhez. A MÁV ugyanazon minisztérium fennhatósága alá tartozik, mint a közút, így aztán a működési keretek, a struktúra, az állammal kötött szerződések, a szabályozók és a hatóságok is nagyon hasonlóak a két cégnél. Éppen ezért könnyű volt beilleszkednem.

Volt különösebb oka annak, hogy gazdasági végzettséggel a közlekedéshez kapcsolódó vállalatoknál helyezkedett el? Vagy csak így hozta az élet?

Hét évet töltöttem el egy multinacionális vállalatnál. Aki dolgozott már multinál, tudja, hogy ezeknél a cégeknél rendkívül szabályozottak a folyamatok. Egy idő után nincs sem kreativitás, sem igazi döntési lehetőség a feladatokban. Én viszont éreztem magamban erőt ahhoz, hogy valós döntéseket hozzak, illetve rendszereket építsek fel. Az épp alakulóban lévő, húsz állami vállalatból összeolvasó Magyar Közútnál ekkor kerestek kontrolling-osztályvezetőt az új szervezeti egység, illetve a rendszer kialakítására. Kihívással teli munkának ígérkezett, egyből felcsillant a szemem, jelentkeztem az állásra. És tényleg azt kaptam, amit szerettem volna: a nulláról kellett kialakítani egy teljes tervezési és beszámolási, illetve vezetői információs rendszert.

Hasonlóan nagy kihívást jelenthetett a HÉV integrálása a MÁV-csoportba.

Így van, a HÉV-hez a BKV-ból való kiválás előtti utolsó napokban csatlakoztam. Lényegében egy új vállalatot kellett felépítenünk: üzemeltetési-műszaki szervezeti egységeink ugyan voltak, de a kapcsolódó, a gazdasági terület alá tartozó támogató szervezetek



és folyamatok – mint az informatika, a pénzügy-számvitel, a kontrolling, a humán erőforrás, a beszerzés vagy a vagyongazdálkodás – teljes mértékben hiányoztak, mivel a BKV-nál maradtak. Ennek a felépítése volt a feladatom. Működőképes céget kellett létrehozni, amely megfelel minden törvényi és tulajdonosi előírásnak; az állammal közszolgáltatási szerződést kellett kötni, és emellett hároméves üzleti tervet is kellett készítenünk. Ezzel párhuzamosan elindítottuk a MÁV-os integrációt, amelynek keretében a szakszervezetekkel új kollektív szerződést kellett kötnünk, át kellett veyük a vasúttársaság munkaköri rendszerét. Emellett meg kellett szervezni a MÁV-HÉV költözését a BKV-székházból az új központba,

„A MENEDZSMENT KIEMELT CÉLJA AZ UTASKÖZPONTÚ FEJLESZTÉSEK ELINDÍTÁSA ÉS MEGVALÓSÍTÁSA, A SZOLGÁLTATÁS MINŐSÉGÉNEK JAVÍTÁSA, AMELYBEN AZ ÁLLOMÁSOKNAK KIEMELT JELENTŐSÉGÜK VAN.”

miközben 23 szoftvert vezettünk be a teljes társaságnál – e két utóbbi feladat irányításával is engem bíztak meg. Az informatikai projektet azért is vállaltam el szívesen, mert korábban már vezettem be SAP-rendszert, ismertem a logikai összefüggéseket, ráadásul gazdasági vezetőként a modulok egy jelentős része az én kompetenciába tartozott.

A MÁV-HÉV Zrt. beillesztése a vasúttársaság portfóliójába sikeresen lezajlott. Aztán tavaly nyár végén újabb felkérést kapott, amelynek köszönhetően 2018. szeptember 1. óta ön a MÁV Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettese. Meglepte, hogy önre esett a választás?

Nagy megtiszteltetés volt, hogy Homolya Róbert elnök-vezérigazgató engem kért fel a feladatra. Nagyon örültem annak is, amikor Völgyesi Zsolt stratégiai vezérigazgató-helyettesként csatlakozott hozzánk, hiszen hosszú évekig dolgoztam együtt vele a Magyar Közútnál, és szorosán együttműködtünk akkor is, amikor a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ főigazgatójaként, illetve a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium főtanácsadójaként tevékenykedtem.

A HÉV-hez képest a MÁV – természetesen a nagyobb vállalat méretén túl – milyen kihívásokat tartogat egy gazdasági vezető számára?

Azt kell mondanom, hogy a kihívás igen nagy. Egyrészt ott van

az INKA-rendszer, amit a MÁV-csoport gyorsított tempóban vezetett be, így sok területen még nem „laktuk be”, nem használjuk ki minden adottságát, az automatizmusait. Összehasonlítással: a Közútnál sok év alatt sikerült folyamat alapú működésre átalítani a szervezetet. A célom az, hogy a társaságot itt is ebbe az irányba mozdítsam el. Az INKA-hoz kapcsolódóan szükséges egy valós kontrolling- és vezetői információs rendszer kialakítása, amely támogatja a gyors vezetői döntéshozatalt, illetve segíti a meglévő szűk források minél hatékonyabb felhasználását. Kulcsfontosságúnak tartom azt a szemléletet, hogy a támogató funkciók, szervezetek a fő tevékenységet – a MÁV esetében a pályaműködtetést, a MÁV-START-nál a személyszállítást – szolgálják. És továbbmegyek ennél: az utas a közlekedés során egy vállalatként tekint ránk, így nagyon fontos, hogy a csoporton belüli együttműködés – legyen szó akár anyagbeszállításról vagy utastájékoztatásról – minél gördülékenyebb legyen, támogassuk a csoporton belül egymást. A másik kiemelt területemnek a vagyongazdálkodást tartom. Rengeteg, több mint 19 ezer ingatlannal rendelkezünk, amelyeken 10 ezer épület található, ezek között 2700 lakást is kezelünk. A korábbi években egy-egy nagyobb ingatlant értékesítettünk. Célunk, hogy a sok kisebb ingatlan értékesítését felgyorsítsuk, a rozsdáövezetbe tartozó, de jelentős fejlesztési potenciált hordozó ingatlanokat, ingatlanrészeket hasznosítsuk, forrást teremtv ezáltal a működésünkhöz fontos ingatlanok felújításához. A menedzsment kiemelt célja az utasközpontú fejlesztések elindítása és megvalósítása, a szolgáltatás minőségének javítása, amelyben az állomásoknak kiemelt jelentőségük van. Ennek keretében munkatársaimmal az állomási képet romboló, gazdaságilag is előnytelen bérleti szerződéseket felülvizsgáljuk, és amennyiben szükséges, felmondjuk. A Nyugati és a Keleti pályaudvaron már jelentős számú szerződést mondtunk fel, valamint megszüntetjük a jelenleg használaton kívüli, rossz műszaki állapotú pavilonokat is. Ismert, országos márkák bevonására és tartós partneri kapcsolatok kialakítására törekszünk a magasabb színvonalú utaskiszolgálás érdekében.

Milyen 2019-es évre számít gazdasági szempontból? Mire számíthatnak a vasutasok és az utasok 2019-ben: mire jut pénz, és mire nem?

Sok feladat vár megoldásra, mindig vannak új kihívások.



2019-re tervezett munkakörülmény-javító beruházások és karbantartási programok

Háztartási eszközök, irodabútor és működtető eszközök beszerzése a társaság munkavállalói részére

Klímaberendezések telepítése országosan

Szociális és üzemi épületek állagmegóvó és karbantartási munkái

Istvántelek: FET központi irodák költöztetése

Dunaújváros: kazáncsere a vontatási irodaépületben

Sárvár, Celldömölk állomásépület, Dombóvár körútóház: felújítás

Szolnok, Körösi utcai járműjavító: szociális épület felújítása

Békéscsaba, járműjavító telephely: épületfelújítás

Székesfehérvár, MÁV Vagon Kft.: tanműhely kialakítása

Szolnok VJJ: dízelcsarnok, forgóvázjavító, kocsijavító tetőfelújítása

Székesfehérvár: szociális épület fűtésellátó rendszerének felújítása

Budapest, Kolozsvári u. 4.: kazáncsere a MÁV SZK Zrt. laborépületben

Pécsbánya th.: karbantartó csarnok világításának és tetőszigetelésének felújítása

Szeged th.: körútóház jobb oldali szárnyának (rég csarnokrész) tetőfelújítása

A 7243 kilométer hosszúságú hálózat üzemeltetési költségeinek növekedése miatt a beruházásokra és felújításokra felhasználható forrás jelentősen csökkent az elmúlt években. Elnök-vezérigazgató úr az érkezésemkor azonnal felhívta a figyelmemet arra, hogy jelentős összeget szeretne fordítani állomások felújítására. A 2019. évi üzleti tervezéskor ezért alapvető cél volt, hogy a forrásokat ebbe az irányba csoportosítsuk át. Ennek érdekében az üzemeltetési és fejlesztési munkatársakkal áttekintettük az üzemeltetési tevékenységet és azok tervét, így összesen 7,5 milliárd Ft forrást csoportosítottunk át utasközpontú fejlesztésekre. A MÁV az idei évtől egy komplex állomásfelújítási és -karbantartási programot tervez elindítani, valamint megkezdjük a Keleti és a Nyugati pályaudvar felújítását is. A Nyugati tetőfelújítása 2020-ban kezdődik, a Keletiben pedig idén májusban kéthetes kizárás mellett jelentős javításokra kerül sor. Megkezdődött a Keleti épületfelújításának tervezése, előkészítése is, amely során modern, a mai kor elvárásaihoz igazodó utascentrumot alakítunk ki. A MÁV kiemelt hangsúlyt kíván fektetni az utasforgalmi területek fejlesztésére, az utasforgalmat és az utazók komfortérzetét növelő beruházások, karbantartások végrehajtására. A program célja a személyszállítás színvonalát növelő, a megrendelő és az utasok elvárásainak megfelelő szolgáltatásfejlesztés megvalósítása utasforgalmi alapú prioritizálás mellett, az állomásépületek, utasforgalmi terek arculati fejlesztésével, felújításokkal, valamint intermodalitást biztosító fejlesztések kivitelezésével. A helyszínek kiválasztásánál elsődleges szempont volt a más projekteken nem szereplő, legnagyobb utasforgalmat lebonyolító állomások és megállóhelyek szolgáltatási színvonalának emelése. Ezenfelül a MÁV 2019-ben jelentős összeget, mintegy 2 milliárd Ft-ot tervez fordítani a vasutas kollégák munkakörülményeinek javítására, valamint a MÁV-tulajdonú, a leányvállalatok által használt ingatlanok felújítására is. Turisztikai szempont-

ból is jelentős, hogy támogatási program keretében sor kerül a Gyermeivasút pályaszakasának és járműparkjának felújítására is. Kiemelt feladatunk továbbá idén a megrendelésekhez igazoló költségterítési színvonal elérése az állami költségterítésben, a MÁV-START ugyanis jelentős költségterítési hiányt jelzett előre az évre, de a MÁV-nál is vannak többletigények. Az ezekkel kapcsolatos egyeztetések az érintett minisztériumokkal folyamatosak. A MÁV-csoport többi tagjánál is vannak feladataink: a MÁV-FKG Kft.-nél a pályaeépítéshez szükséges gépek beszerzéséhez kell forrást teremteni, a Záhony-Port Zrt. esetében pedig a veszteséges működés felszámolása a cél. Összefoglalva: nem fogunk unatkozni!

A MÁV gazdálkodásával kapcsolatban néhány éve még kiemelt kérdés volt az adósságállomány kezelése. Ez a téma most is napirenden van?

A társaság 2010-re mintegy 300 milliárd Ft adósságot halmozott fel, jellemzően abban az időszakban, amikor még nem rendelkezett az állammal megkötött közszolgáltatási szerződéssel, amely biztosította volna a működés finanszírozását. Emellett természetesen vannak fejlesztési célú hiteleink is. Az elmúlt évek adósságszolgálatának és részben az állami átvállalásnak köszönhetően a jelenlegi hitelállományunk a társaság méretéhez képest minimális, a törlesztések a működésünket nem kockáztatják.

Akkor legalább emiatt nem fáj a feje, amikor hazaér a székházból. Hogyan szokott kikapcsolódn, mondhatnám, lekapcsolódn a munkahelyi kötöttségéről?

Este, amikor végzek az előterjesztések átolvasásával...

Az mikor szokott lenni?

Későn... Szóval, ha végeztem, nagyon szeretek könyvet olvasni, és gyakran járok színházba, ez gyakorlatilag a mindennapjaim része. A mozgást pedig a három fiam biztosítja: sokat focizunk, biciklizünk, sőt még íjászkodunk is.

A gyermekeivel is sikerült megszerettetni a közlekedést, a vasutat? Vagy hidegen hagyja őket a téma?

A nagyfiam gyermeivasutas volt, imádta a nyári táborokat és a szolgálatokat is, így aztán engem is erős érzelmi kapocs fűz a budai kisvasúthoz. Jelentős értéknek tartom a MÁV ezen intézményét, és támogatom is, amennyire tudom, hogy mindig része legyen a vállalat társadalmi felelősségvállalásának. Túl azon, hogy meghatározó szerepet tölt be a vasutasok utánpótlásának kinevelésében, az ott szolgálatot végző gyermekek életében komoly személyiségformáló szerepet tölt be azzal, hogy megtanítja őket arra, hogy a tudás érték. Emellett ezek a gyermekek már igen korán megtudhatják, mit jelent a felelősség, és hogyan kell csapatban együtt dolgozni. Egyszóval a Gyermeivasút felkészíti őket a nagybetűs életre.

Soós Botond

Fotó: designed by freepik, Soós Botond

Megemlékezés Herenden

Az ötven évvel ezelőtt történt, halálos kimenetelű vasúti baleset katonai és civil áldozataira emlékeztek a herendi vasútállomáson.



1969. január 31-én a reggeli órákban egy álló katonai szerelvénybe nagy sebességgel belerohant egy személyszállító vonat a herendi vasútállomáson. A hibás váltóállítás okozta balesetben kilenc ember vesztette életét és több mint hatvanan sebesültek meg.



Az egyik túlélő, idősebb Balogh Zsigmond (a képen balra)

Az állomáson 2019. január 31-én tartott megemlékezésen a Bajtársi Egyesületek Országos Szövetsége (BEOSZ) által három éve felavatott emléktáblánál mintegy tucatnyi koszorút helyeztek el a résztvevők. A katonai tiszteletadásnál dr. Böröndi Gábor altábornagy, a Magyar Honvédség Parancsnokságának parancsnokhelyettese úgy fogalmazott: a haderő sosem felejtje el az áldozatokat. „Annak idején Lentiben sem felejtettünk el megemlékezni az áldozatokról, és most

is az emlékezés vágya hozott ide bennünket. A Magyar Honvédség soha nem felejtje el életüket vesztett bajtársait” – mondta az altábornagy, akinek kérésére a jelenlévők néma főhajtással is tisztelegtek a baleset áldozatainak emléke előtt.

A balesetben érintett egyik fiatal honvéd történetét fia beszámolóján keresztül lehet a legérdekesebben megismerni:

„Balogh Zsigmond a baleset idején sorkatonai szolgálatát teljesítette harckocsitöltő-kezelőként. Az alakulat háromnapos gyakorlatból tért haza. Az utazás alatt a személyszállításra berendezett három vasúti kocsiból a középsőben tartózkodott. Az ütközéskor épp aludt, mert korábban a hajmáskéri állomáson őrszolgálatot adott, ezért fáradt volt.

A baleset következtében kiesett a vasúti kocsiból, és a szántóföldre került. Elmondása szerint őt találták meg utoljára és véletlenül, mert a sérülteket a vasúti vagonokban keresték. Súlyos sérüléseiből több hónap után sajnos csak részlegesen épült fel, 70 százalékos rokkantta nyilvánították.

A sors érdekessége, hogy én, Balogh Zsigmond a MÁV Zrt. állomásfőnöke lettem, fiam, Balogh Patrik Zsigmond pedig a Kratochvil Károly Honvéd Középiskola és Kollégium 9/A osztályos tanulója.

Édesapámat a megemlékezés, a feltörő emlékek mélyen meghatották és megrendítették, ugyanis a tragédia óta nem járt a helyszínen, onnan több mint 400 kilométerre élte az életét. A hazaúton folyamatosan mesélt az általa ismert, az emléktáblán is megörökített elhunyt katonatársakról, a baleset előtti és a kórházi kezelések során átélt élményekről.”

ifj. Balogh Zsigmond
állomásfőnök, Sáránd

Állomásfejlesztés Budapesten és további 50 helyszínen



A MÁV Zrt. kiemelt figyelmet kíván fordítani az állomásokon az utasforgalom korábbiaknál magasabb színvonalú kiszolgálására. Elsőként a budapesti Nyugati pályaudvar aluljárójának bérleti szerződéseit mondta fel a vasúttársaság, és az üzemeltetésében álló úgynevezett keresztfolyosó rendbehozatalát kezdte meg. Második lépésként a Keleti pályaudvaron a látképet romboló vagy nem megfelelő színvonalú szolgáltatásokat nyújtó tizenkét bérlő bérleti szerződését mondták fel. A Keletiben továbbra is maradnak olyan üzlethelyiségek, ahol ételt, italt, újságot tudnak vásárolni, vagy pénzt válthatnak a pályaudvarra érkezők. A későbbiek-

ben egy utascentrum kialakítását, valamint az utasforgalmi területek felújítását tervezik. Az épületben tavaly nyár óta modern, akadálymentes kormányablak is segíti az utasokat.

Elindult a kiemelt, legnagyobb utasforgalmat lebonyolító, más felújításban nem érintett állomások modernizálása is egy ötven helyszínt érintő fejlesztési csomag részeként. Az első ütemben még idén részben megújul Bicske alsó, Alsógöd, Felsőgöd, Nagymaros-Visegrád, Szob, Sződ-Szödliget és Albertirsa megállóhely. Rákospalota-Újpest állomáson nyáron a vágányhálózat karbantartására kerül sor; Dunakeszi-Gyártelep állomáson P+R parkoló épül az önkormányzattal közös beruházásban. A helyszínek mindegyikén megvizsgálják az épületek állapotát és kihasználtságát, és a rossz állagú, nem hasznosítható, az arcukat rontó építményeket a lehetőségeknek megfelelően elbontják. Ahol a kihasználtság megfelelő, indokolt esetben karbantartás, illetve felújítás várható.

Személyi változások

Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója 2019. február 19-cel felmentette tisztségéből Csepke András, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatóját. Február 20-tól – jelenlegi tisztsége mellett – Kerékgyártó József, a MÁV FKG Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft. ügyvezetője tölti be a személyszállító vasúttársaság vezérigazgatói pozícióját. A korábban a VAMAV Kft. ügyvezető igazgatói feladatait ellátó szakember gazdasági mérnöki és MBA diplomával is rendelkezik. A MÁV FKG Kft. ügyvezetőjévé 2018. február 1-jétől nevezték ki.

A vasúttársaság stratégiai és fejlesztési főigazgatói pozícióját 2019. február 15-től Kupai Sándor tölti be. A szakember 1988-ban csatlakozott a MÁV-hoz, több mint 30 év szakmai tapasztalattal rendelkezik az üzemeltetés, a fejlesztés és a kivitelezés területén. Közlekedésépítő mérnöki végzettsége mellett közgazdász szakmérnöki és vasútépítési projektmenedzseri képzése is van. Veszprémi László korábbi stratégiai és fejlesztési főigazgató saját kérésre 2019. január 31-ig távozott a társaságtól, és a MÁV-csoporton kívül folytatja pályafutását. A MÁV FKG Kft.-nél a műszaki üzletágvezetői munkakört a kft. eddigi gépészeti főmérnöke, Kocsor László veszi át.



Kerékgyártó József
MÁV-START Zrt.
2019. február 20-tól



Kupai Sándor
MÁV Zrt.
stratégiai és fejlesztési főigazgató
2019. február 15-től

Pécel–Aszód: kérdések és válaszok a vágányzárról

Hogyan zajlik a vonatpótlás?

A felújítás ideje alatt összesen 66 busz áll rendelkezésre a vonatpótláshoz. Gödöllőről a H8-as HÉV is igénybe vehető Budapestre, a vonalon módosított menetrendet vezettek be (erről a következő oldalon olvashatnak). A H9-es HÉV-vonalon Desiro motorvonatokat is forgalomba állítottak. A lapzártáig szerzett tapasztalatok és az utasoktól érkezett észrevételek azt mutatják, hogy a széles körű egyeztetés, a szakmai előkészítés eredményes volt: nagyobb fennakadás, késés nem volt (ez alól február 5. volt kivétel, amikor egy Rákosnál történt vezetékszakadás nehezítette a vonatközlekedést), a pótlóbuszokon nem alakult ki tartós zsúfoltság. Az utasok megszokták a változást, türelemmel viselik az átszállás miatti esetleges kényelmetlenséget. A jegyváltások száma nem csökkent, vagyis az utasok a vonatpótlós közlekedés ellenére is a vasutat választják.

Én is érintett vagyok. Elfogadják az arcképes igazolványomat?

Az érintett kollégák eljutásának megkönnyítése és tervezhetősége érdekében a vágányzár ideje alatt valamennyi vasúti arcképes igazolványt és vasúti utazási okmányt elfogadják a H8-as HÉV-en, így a pótlóbuszok mellett ez az alternatív utazási lehetőség is biztosított. A munkavállalói igazolványok a MÁV-HÉV Zrt. Gödöllő – Budapest, Örs vezér tere viszonylatán használhatók fel utazásra. Budapest közigazgatási határán belül, vagy a közigazgatási határon átnyúló, de Gödöllőt nem érintő utazások esetén a beutazni kívánt viszonylatra a BKK és/vagy a MÁV-HÉV személyszállítási üzletszabályzata szerinti menetjegyekkel vagy utazásra jogosító okmányokkal kell rendelkezni.



Mi a fejlesztés célja?

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) Zrt. beruházásában 2018 tavaszán kezdődött meg a Budapest–Hatvan vonalszakasz felújítása. Az idei tízhónapos vágányzár ideje alatt a tervek szerint négy állomást és közel 22 kilométer nyílt vonali szakaszt építenek át a vasúti hidakkal együtt. A felújításnak köszönhetően megszűnnek a sebességkorlátozások, a vonatközlekedés stabilabbá válik, csökken az utazási idő. Emellett a korszerű és akadálymentes állomások, peronok, P+R parkolók, új átjárók és buszfordulók kialakítása révén javul az utaskomfort. Természetesen zajvédő falak is épülnek.

Miért van szükség teljes vágányzárakra?

A munkálatok során mindkét sínpárt elbontják és újjáépítik, illetve Péceltől Turáig elkezdődik az állomások és megállóhelyek teljes átépítése. Mindez rendkívül feszített munkavégzést követel meg, amelyre csak teljes forgalomkizárás mellett van lehetőség – még a korszerű, nagygépes technika hatékony alkalmazása mellett is. A teljes forgalomkizárást indokolják továbbá a vonal dombos terepviszonyai, mivel az építés kiszolgálása a vasút melletti területekről nem lehetséges.



Pálfi Ádám közlekedésmérnök, a MÁV-HÉV forgalmi szakértője (emellett besegítő HÉV-járművezető) néhány szóval bemutatja a H8-as HÉV 2019. február 4-én életbe lépett menetrendjét.

A Pécel–Aszód felújítás kapcsán mi volt a MÁV-HÉV feladata?

A 80a vonal felújítása miatti vágányzár nagy kihívást jelentett a MÁV-HÉV-nek is. Nem tudtuk, hogy mekkora többlet-utasmennyiség érkezik majd, mekkora lesz az átszállási hajlandóság, így azt a feladatot kaptam, hogy a vonal érje el a jelenleg lehetséges maximális kapacitását a rendelkezésre álló infrastruktúra felhasználásával. A menetrendet az Innovációs és Technológiai Minisztérium 2019. március 4-ig engedélyezte, s amennyiben szükséges, ezt követően újabb módosítások lépnek majd életbe a gyakorlati tapasztalatok, a tényleges utasterhelés-növekmény alapján.

Mi okozta a legnagyobb nehézséget?

A H8-as vonal esetében a kapacitás maximumához közelítünk ezzel a menetrendi kínálattal, ugyanis itt a vonatállomás- és térköztávolságra követik egymást, a szerelvények elő- és visszajelentése minden esetben humán interfészen keresztül történik. Ehhez képest 7,5 perces csúcsideji követést biztosítunk minden munkanapon. Ahhoz, hogy ez a követési idő Kerepesig megvalósulhasson, meg kellett nyitni Kavicsbánya elágazás forgalmi kitérőt. Ezen szolgálati hely gyors megnyitásához, valamint a menetrend 2019. február 4-i bevezetéséhez a MÁV-HÉV és a MÁV-START rengeteg dolgozójának áldozatos munkája volt szükséges.

Első pillantásra bonyolultnak tűnik a MÁV-HÉV megoldása: gyorsított vonatok és betétjáratok váltogatják egymást, a H9-ről elfognak a járművek, a zöld vonatok helyett dízel Desirók ingáznak Cinkota és Csömör között... Miért ilyen bonyolult ez az egész? Nem lehetett volna egyszerűbb?

A menetrend-kialakítás alap gondolata az, hogy az utasforgalmi csúcskeresztmetszetben a vonatok kihasználtsága

egyenletes legyen. Ha a nagyobb kapacitású nagy egységünk (két egymás mögé csatolt, egyenként három kocsiából álló HÉV-szerelvény) már Gödöllőn jelentősen terhelt, akkor az Cinkotánál akár utasleamaradást is okozhat. Ezért a gyorsított járat célja nem elsősorban a gyorsabb eljutás az Örs vezér terére, hanem a zsúfoltság csökkentése, ugyanis csúcsidőszakokban a Desiro vonatok a H9-ről ezekre a gyorsított járatokra hordanak rá, s az így megjelenő utasokat is el kell szállítani. A mentesítő betétjáratra viszont azért van szükség, hogy a gyorsított vonatok által nem érintett megállóhelyek kiszolgálása továbbra is az elvárt színvonalon történjen. Célunk a minél egyenletesebb utasterhelés biztosítása. Valószínűleg kisebb problémát jelent az utasoknak, ha egyszer át kell szállniuk, mint ha nem férnek fel reggel a vonatra, vagy a teljes utat egy túlzású szerelvényen kell megtenniük.

És hogy kerültek a H8-ra a Desirók?

Sehogy – a Desirók a H9-en, azaz a MÁV-HÉV csömöri szárnyvonalán teljesítenek szolgálatot, a MÁV-START-tól kaptuk kölcsön őket. A H9 önálló szakasza egyvágányú rész Cinkota és Csömör között, ezen ingázik két Desiro azokban az időszakokban, amikor az összes zöld MXA jármű a H8-on teljesít szolgálatot. Ilyenkor az utasoknak át kell szállniuk Cinkotán – cserébe egy korszerű, szép motorvonattal utazhatnak az út egyik felében. A Desirók dízel meghajtása lehetővé tette azt is, hogy próbaképp megindítsuk a Csömör–Kerepes szárnyvonalat. Erre napközben van lehetőség, amikor ezek a járművek Cinkota és Csömör között amúgy sem szükségesek a menetrend szerinti forgalomban.

Mik a tapasztalatok, működik ez a bonyolult rendszer?

Az első héten végig kint voltunk a vonal mellett, egész héten gyűjtöttük a menetrendi és forgalmi tapasztalatokat. Ezek alapján elmondható, hogy a tervezett menetrend az első időszakban még kisebb késésekkel, a hét második felében viszont már – a műszaki hibákat leszámítva – teljesen tartható volt.

VBKJ 2019

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács 2019. január 29-i ülésén a MÁV Zrt. és az érdekképviseltek megállapodtak a választható béren kívüli juttatás (VBKJ) 2019. évi elemeiről, az éves 271 400 Ft-os keretösszegről, valamint a választható juttatásokon felüli, 92 900 Ft összegű – SZÉP-kártya (Széchenyi Pihenőkártya) vendéglátás alszámlá-
ra történő utalás formájában biztosított – alanyi jogú juttatásról. A választható juttatások köre annyiban módosult, hogy Erzsébet-utalvány idén már nem kérhető, mert 2018 decemberében véget ért a kibocsátása. Nagyon változott azonban az egyes választható elemek adózása, valamint a SZÉP-kártya-juttatás jogszabályi feltételei.



SZÉP-kártya-juttatás csak új szerződéssel

A SZÉP-kártyával kapcsolatos változás, hogy a pénzforgalmi szolgáltatónak szerződést kell kötnie minden kártyabirtokossal. A MÁV Zrt. munkavállalói OTP SZÉP-kártyával rendelkeznek, ők múlt év végén postai térítvényes levélben vagy e-mailben kapták meg az OTP-től új SZÉP-kártya-szerződésüket. A 2019. január 5-ig átvett vagy e-mailben megtekintett szerződések megkötöttnek számítanak, esetükben az OTP automatikusan megnyitotta a SZÉP-kártya vendéglátás, szálláshely és szabadidő alszámláját. Aki az említett dátumig nem vette át vagy nem tekintette meg szerződését, bármelyik OTP-fiókban személyesen kötheti meg – díjmentesen – OTP SZÉP-kártya-szerződését. A szerződéskötés azért fontos, mert 2019-től SZÉP-kártya-juttatást csak az kaphat, aki rendelkezik az új szerződés alapján létrehozott vendéglátás, szálláshely és szabadidő alszámlával, illetve az azokhoz tartozó számlaszámmal. A kártyák használata ugyanakkor nem változik: továbbra is a korábbi SZÉP-kártyával lehet kifizetni a szálláshely-, vendéglátás- és szabadidős szolgáltatásokat.

Csak indokolt esetben!

Egyes VBKJ-s juttatási formákat adózásuk miatt csak nagyon indokolt esetben érdemes választani:

- lakáscélú támogatás
- mobilitási célú lakhatási támogatás
- diákhitel-törlesztési támogatás
- közlekedési hozzájárulás (helyi bérlet)

A felsoroltak közül mindegyikre igaz, hogy a készpénzjuttatással megegyező költségszorzóval és adófizetési kötelezettséggel lehet igénybe venni, de a kifizetéshez a VBKJ-szabályzat szerinti igazolások, bizonylatok leadása is szükséges. Ezen juttatások helyett célszerűbb lehet a készpénzjuttatás választása. Különösen igaz ez a budapesti helyi utazásra szolgáló bérlet esetében, ugyanis a munkáltató nevére szóló számlával megvásárolt BKK-bérlet ára 1000 Ft-tal magasabb, mint a magánszemélyként megvehető bérleté. Miért fizetne többet a bérletéért, ha a készpénzjuttatás választásával számla nélkül is megveheti?

Mire figyeljünk a 2019-es VBKJ-nyilatkozat kitöltésekor?

Az idei évre jelentősen változott a választható juttatások adózása. Az egyes elemek ebből a szempontból négy kategóriába sorolhatók.

1. Adómentes juttatások

A legkedvezőbb juttatások, kifizetésük utólagosan, számla alapján történik. Ide tartozik a bölcsődei és óvodai ellátás, valamint a kulturális rendezvényekre és sporteseményekre szóló bérletek, belépőjegyek.

2. Kedvező adózású SZÉP-kártya-juttatások

A munkavállaló döntésének megfelelően a juttatást a szálláshely, a vendéglátás vagy a szabadidő alszámlára utalják a Kollektív Szerződésben meghatározott ütemezés szerint.

3. Bérként (munkaviszonyból származó jövedelemként) adózó juttatások

Ebbe a körbe tartozik a készpénzjuttatás, az önkéntes (nyugdíj-pénztári, egészség- és önszegélyező) pénztári tagdíj-hozzájárulás, a lakáscélú támogatás, a mobilitási támogatás és a helyi közlekedési hozzájárulás. Ezeket a juttatásokat a munkáltatói közterheket tartalmazó költségszorzón felül a munkavállaló által fizetendő, a munkabérével megegyező adó- és járulékfizetési kötelezettség (adókedvezmények nélkül 33,5 százalék) is terheli, és a munkabért terhelő esetleges tiltások is csökkentik.

4. Öngondoskodási célú önkéntes pénztári tagdíj-hozzájárulás

Ez a juttatási forma is úgy adózik, mintha bér lenne, de a munkavállaló az éves személyijövedelemadó-bevallásában – az szja-törvényben meghatározott feltételeknek való megfelelés esetén – rendelkezhet a pénztárba így befizetett összeg 20 százalékáról, és ezzel az összeggel növelheti nyugdíj- vagy egészség-pénztári megtakarításának összegét, akár a munkáltató által fizetett 4 százalékos hozzájárulással is összevonva.

A 2019. évi VBKJ-választás megkönnyítése érdekében az idén is tájékoztatót ad ki MÁV. A VBKJ-rendszer elemeire vonatkozó legfontosabb szabályokról, valamint az egyes elemek igénybevételének lehetőségéről szóló tájékoztató füzet elektronikusan a www.mavcsoport.hu/mav/vbkj oldalon, nyomtatott formában pedig a Humán Szolgáltatás ügyfélszolgálati irodáiban érhető el.

Ismét elindult a Pályakezdő Diplomás Program

Február 11-én ismét elkezdődött a fiatal pályakezdők orientációs hete, ahol a kollégák változatos programokon keresztül ismerik meg a vasutas életet. A Pályakezdő Diplomás Programban azok a diplomások vesznek részt, akik munkaviszonya 2018 szeptemberét követően jött létre. Az orientációs hét keretében a MÁV-csoport 29 pályakezdő fiatalja együttműködés-fejlesztő tréningen, interaktív tudásmegosztáson és szakmai kerekasztal-beszélgetéseken vehetett részt.

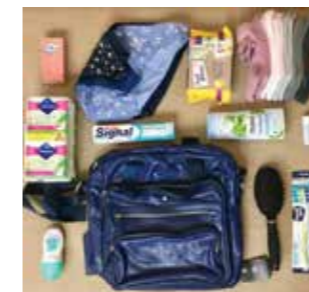
A MÁV Zrt. szervezetfejlesztési csapata célul tűzte ki, hogy hosszú távú szakmai kapcsolódásokat és egyben élményt biztosítson a résztvevők számára. A fiatalok különböző feladatokon és gyakorlatokon keresztül ismerhették meg egymást, elmondhatták véleményüket a vasútról, megtapasztalhatták az együttgondolkodás és a közös munka lehetőségeit. Ahogy dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója köszöntőlevelében is megerősítette, a Pályakezdő Diplomás Program célja, hogy támogassuk a szakmai beilleszkedést, vasutasközösséget formáljunk együtt, erősítsük az elköteleződést, és őrizzük a fiatalos, nyílt szemléletet. A program egy hetében a fiatalok csapatversenyekben is részt vehettek, amelyek során több kreatív és érdekes feladatot oldhattak meg, a szakmai vezetőkkel közös kere-



kasztal-beszélgetéseken pedig megismerhették a vasútszakmai területek sajátosságait, kihívásait. A vállalati kultúrával való ismerkedést támogatta a MÁV Kommunikációs Igazgatóságának tájékoztatója többek között a 2019-es év legnagyobb vasúti marketing- és kommunikációs kihívásairól, valamint a Vállalati Értékmenedzsment szervezet tevékenységének bemutatása, hangsúlyozva a vállalati értékek átadásának és tudatosításának fontosságát a munkatársak csoportszintű elköteleződésének elősegítése érdekében. A szervezetfejlesztés a tavaly elindított INNOMÁV ötletpályázat működését és lehetőségeit is bemutatta, és ösztönözte a fiatalokat javaslataik, ötleteik gyűjtésére. A HR-vezetők a községmegtartás, a nyitott gondolkodásmód és szakmák közötti bátor együttműködés fontosságára hívták fel a fiatalok figyelmét. Dorozsmai Éva, a MÁV humán erőforrás vezérigazgató-helyettese kiemelte a Talent konferencia jelentőségét. Az építő jellegű javaslatok és megoldások bemutatására másfél év tapasztalatszerzés után ez a rendezvény nyújt lehetőséget, s minden évben olyan csapatmunkák születnek, amelyek hatékonyan járulnak hozzá a vállalat fejlődéséhez. Fontos, hogy a pályakezdők szerepet vállaljanak a magas színvonalú szolgáltatások kialakításában, működtetésében, és a folyamatok egyszerűsítésében is. Szabó Georgina programfelelős elmondta: „A Pályakezdő Diplomás Program résztvevői az utolsó napon vállalásokat tettek az előttük álló másfél évre vonatkozóan. Gondolataikat egy fogadalmi lapon rögzítették, az elkészült írást a csapat közösen mondta el.” A program ezzel a fogadalomtétellel zárult.



170 táskányi figyelmesség



Számos vasutas munkatársunk csatlakozott januárban a #nemluxustaska kampányhoz, amelynek résztvevői alapvető női higiéniai és fehérneműcsoomagokat állítottak össze egy-egy táskába összecsomagolva rászoruló nők számára. A táskákat a kampány szervezői a Magyar Máltai Szeretetszolgálat budapesti, Miklós utcai szociális központján keresztül juttatták el nehéz körülmények között élő és/vagy hajléktalan nőknek adományként. A fővárosi MÁV-székházban a MÁV-START Zrt. indította a gyűjtést, amelyet később kiterjesztettek a székházban dolgozó összes kollégára, de az akcióra számtalan vidéki munkatársunk, illetve a MÁV-HÉV Zrt. is jelentkezett adományával. Összefogásuknak köszönhetően a MÁV-csoport mintegy 170 táskával járult hozzá a #nemluxustaska kampány sikeréhez. A szervezők tájékoztatása szerint az akció keretében országos szinten összesen 8000 táskát gyűjtöttek össze.

Április 1-jétől módosul a MÁV Zrt. Működési és Szervezeti Szabályzata

A MÁV-csoport hosszú távú stratégiájának alapja az utasközpontos működés. Ennek megfelelően a tervezetben 2019. április 1-jétől az elnök-vezérigazgató irányítása alatt kialakítják a Stratégiai és Projektfelügyeleti Igazgatóságot. Az újonnan létrejövő igazgatóság fő feladata a MÁV-csoport egészét érintő fejlesztési koncepciók, stratégiák előkészítésével kapcsolatos koordinációs tevékenység ellátása, valamint a stratégiaileg fontos projektek sikeres megvalósításának elősegítése, azok végrehajtásának felügyelete lesz.

A pályaműködtetés egységes irányítása érdekében az általános és műszaki vezérigazgató-helyettes irányítása alá kerül három főigazgatóság: a Fejlesztési és Beruházási Főigazgatóság, az Infokommunikációs és Technológiai Rendszerek Főigazgatóság, valamint az Üzemeltetési Főigazgatóság.

A MÁV Zrt. jelenlegi Működési és Szervezeti Szabályzatának elnevezése a jövőben Szervezeti és Működési Szabályzatra (SZMSZ) változik. Az április 1-jétől életbe lépő SZMSZ tervezetében a fentiekben túl egyéb változtatások is megjelentek, amelyekről a munkáltató megkezdte az egyeztetést az érdeképviselettel.

Konferencia a Gyermekvasút pedagógiai értékeiről

Hegyek-völgyek között címmel szerveztek konferenciát a több mint 70 éves Gyermekvasút pedagógiai értékeiről, vállalásairól és eredményeiről 2019. február 9-én a budapesti Baross Gábor Oktatási Központban. A rendezvényen volt gyermekvasutasok mondták el, hogyan látják saját életükben a vasutas évek hatásait, és hogyan értelmezik ezeket a hatásokat hivatásuk, szakmai tudásuk, karrierjük fényében. A konferenciát Magyar Tudományos Akadémia Pedagógiai Tudományos Bizottságának Szociálpedagógiai Albizottsága, a Magyar Pedagógiai Társaság és a Gyermekvasút szervezte a MÁV Zrt. közreműködésével. Dorozsmai Éva, a vasúttársaság humán erőforrás vezérigazgató-helyettese nyitóbeszédében elmondta: a Gyermekvasút már kis korban felelősséget ad, a pájtások megtanulhatják, hogy csapatmunkában és folyamatos egymásra utaltságban kell dolgozniuk. Felelősségvállalás egymásért és mindazokért, akikért a munkát végezzük – ez a Gyermekvasút egyik legfontosabb tanítása. A konferencián előadóként vett részt a MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatója, aki maga is gyermekvasutas volt. „Itt tanultam meg a munkafegyelmet, a munkaszeretetet, a csapatmunkát és a közösség erejében rejlő fantasztikus erőt. Aki szereti, amit csinál, és elhivatott, az hasonló értékrendű emberekkel együtt sokkal többre képes, mint egyénileg” – osztotta meg tapasztalatait a hallgatósággal Keresztes Péter.



Újabb jegyautomaták érkeznek

A növekvő utasforgalmat kiszolgáló 375 (opcionálisan plusz 110) automatát a Traco Zrt. szállítja és telepíti a vasútállomásokra és megállóhelyekre.

A 2018 februárjában közzétett közbeszerzési felhívásra három érvényes ajánlat érkezett, ezek közül az ajánlati felhívásban meghatározott értékelési szempont (legjobb ár-érték arány) szerint a legkedvezőbb ajánlatot a Traco Zrt. tette.

A győztes ajánlattevővel megkötendő szerződés rendelkezik majd az automaták szállítási határidejéről. Ennek értelmében a nyertes ajánlattevő a szerződés hatálybalépése után két hónap-

pal 15 automatát szállít, amelyek két hónapig próbaüzemben fognak működni nagy utasforgalmú helyeken, a már meglévő automaták mellett. A sorozatgyártás a próbaüzem után, az annak során szerzett tapasztalatok figyelembevételével indulhat meg. A korábbi beszerzések tapasztalatai alapján hetente 15 automata telepítésével számol a vasúttársaság, így az alapmennyiség leszállítása a szerződés hatálybalépése után 11 hónappal zárulhat le.



- 275 darab készpénzes és bankkártyás automata
- 100 darab bankkártyás automata
- A budapesti elővárosi térség vasútállomásain és megállóhelyein
- Nagy utasforgalmú vidéki állomásokon (pl. Miskolc, Nyíregyháza, Szeged stb.)
- Jelentős forgalmú balatoni állomásokon (pl. Siófok, Fonyód stb.)
- A Balaton déli partján a Balatonaliga–Fonyód szakaszon
- A Balaton északi partján a Csajág–Balatonfüred és a Balatonederics–Keszthely szakasz megállóhelyein
- Egyéb balatoni állomásokon és megállóhelyeken
- A Budapest–Hegyeshalom vasútvonal Tatabánya–Győr szakaszának állomásain

Az opcióval együtt 3,8 milliárd forint értékű beszerzést a vasúttársaság a 1247/2016. (V. 18.) számú kormányhatározat alapján EU-s forrásból, az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program keretéből finanszírozza. A szerződés a kapcsolódó támogatási szerződés aláírásával lép hatályba, ettől az időponttól élnek a szállítási határidők is.

A kép csak illusztráció

Tehetséges vasutasok, vasutas tehetségek

A tehetség olyan, mint a bűvópatak: a legváratlanabb helyeken bukkan fel, s amikor felszínre kerül, üdeségével és frissességével felpezsdíti környezetét. Ilyen bűvópatakokról, vagyis tehetséges emberekről szóló történetet szinte minden családból ismerünk: gyönyörűen zongorázó édesanyjáról, verseket író unokahúgról, díszpár-

nákat hímző nagymamáról, fafaragó nagybácsiról szólnak a családi kalendáriumok. A vasutasok sokat emlegetett nagy családja sem kivétel ez alól: ismerkedjenek meg három festőművész munkatársunkkal, Vágó Norberttel, Talabér Angelikával és Gál Mihállyal!



VÁGÓ NORBERT forgalmi szolgálattevő

Az egész világ egy festővásznon. Ez jutott eszembe, amikor találkoztunk, hiszen a gyorséttermi pohár és a papírzebkendő is tele van rajzolva körülöttem.

Mindig szerettem rajzolni, ezért ez nem meglepő. A papír egy idő után kevésbé válik, másrészt a szükség törvényt bont. Ha nincs nálam füzet, és meglátok valamit, ami megfog, szeretem lerajzolni. És igen, néha épp egy pohár ihlet meg, s arra gondolok, jól mutatna rajta egy karakter.

Van nálad egy zöld színű könyv, amibe belelestünk. Nagyszerű skicceket rejt. Mikor veszed elő?

Általában magamnál hordom a rajzos könyvemet. Ha sokat kell várakoznom valahol, vagy hosszan utazok, mindig alkotok. Legutóbb például egy vonaton alvó embert rajzoltam le.

Előre is elnézést kérek a szöveccért, de tereljünk másik vágányra a beszélgetést! Ha jól tudom, jelenleg az önállósító vizsgákra készülsz, és hamarosan kész forgalmi szolgálattevő lesz belőled. Végzettségedet tekintve azonban festő vagy. Hogy találkozik egy emberben e kettő?

Kis korában szerettem minden fiú szerette a játék vonatokat. Én ezt ki szerettem volna próbálni nagyban is, így vasutas lettem. A vasutasközösség egy olyan része a társadalomnak, amit sokan nem vesznek észre, pedig ha nem lennénk, nem

mennének a vonatok. Ezért büszkeség köztük tartozni, célba juttatni az utasokat. Az alkotás pedig szintén kis korom óta jelen van az életemben. Közös jellemző, hogy mindkettővel adok az embereknek. A festmények itt maradnak utánunk, örömet okoz velük a művész. Régi emlékem, amikor lerajzoltam egy párt, és láttam az arcukon az örömet, amikor megnézték. Tudtam, ha ezt tíz év múlva előveszik, ugyanazt a nyarat élék majd át ismét. Hatást gyakoroltam rájuk, ez pedig igazán nagy dolog. Az emberek szeretik látni magukat, számukra a festészet is egyfajta tükör, megmutatja, hogy én milyennek látom őket. A művész egy tükör, a saját látásmódján keresztül projektálja ki azt, ahogy a világot és az embereket látja.

A vasutasszakma komoly odafigyelést igényel, de az embernek szabadságra is szüksége van. Ezt megkapod a festésztől?

Én a tradicionális, realiztikus alkotási stílust művelem, így „utasítások szerint” rajzolok. Figyelem az arányokat, tanultam anatómiát, itt számos kötöttség van. Ezért sok párhuzamot tudok vonni a vasúti munkám és a rajz között. Ettől függetlenül persze ez egy szabad dolog. Amikor leteszem magam elé a papírt, azt alkotok meg, amit akarok. Bármilyen világot meg tudok teremteni. Az alkotás mentálisan nem fáraszt le, ez egyfajta kikapcsolódás. Mintha nem csinálnék semmit, de azért mégis megmarad valami...



designed by freepick



TALABÉR ANGELIKA vezető jegyvizsgáló

Úgy gondolom, szeretsz a vasútnál dolgozni. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint a 27 évnyi munkaviszony.

Ez így van. Ha visszagondolok az elmúlt 27 évemre, fel sem tudom sorolni, mennyi mindent köszönhetek a munkámnak. A következő kiállításom például egy vonaton elkapott beszélgetésből nőtte ki magát, és zenélni is egy utasnak köszönhetően kezdtem el.

A következő kiállításod egy hosszú út újabb állomása, engem viszont a kezdetek is érdekelnek. Emlékszel az első alkalomra, amikor ecsetet ragadtál?

Körülbelül kilenc éve történt, novemberben. Az egyik bolt újsághirdetését lapozgattam, amikor észrevettem, hogy festék és vászon kapható. Megvásároltam, de két hónapig nem mertem az eszközökhöz nyúlni. Amikor azonban elérkezettnek láttam az időt, nekifogtam, és három napig dolgoztam a művön.

Az alkotás soha nem megy parancsszóra. Szükség van hozzá érzelmekre. Mi az, ami téged megihlet?

A szépség. Ha valamit szépségnek látok, azt érzem, hogy meg kell festenem. A családom nagyon fontos számomra, sok mindent köszönhetek nekik. Velük élek Várgesztesen, az erdő szélén. Gyakran járjuk a természetet, eközben pedig sokat fotózok. A kint magamba szívtott élményeket szoktam eltenni, mint a befőttet, az alkotás során pedig ezekből táplálkozom. Kétszáznál is több művem van, nagy részük a lakhelyemet és annak környezetét ábrázolja.

Jegyvizsgálóként tízezrekkel találkozol, biztosan vannak visszatérő arcok, az évek során ismerőssé váló

idegenek. Ezer és ezer emberi történet. Hogy hat ez rád mint művészre?

Közvetlenül nincsenek rám hatással, hiszen a kedvemtől függetlenül mindig pozitív hangulatú képeket festek, de mint embert nagyon meghat minden életút. Rendkívül empatikus vagyok, sokszor fizikailag tud fájni, ha valakinek rossz. Emlékszem, az első általam kiszabott komoly büntetésnél egy hétig lelkiismeret-furdalásom volt. Persze van az a helyzet, amikor nem tehet mást az ember, meg kell írni azt a büntetést, de akkor is rossz érzés.

Ha rád nézek, van benned valami megfoghatatlanul szimpatikus – jószagot sugárol. Ezt mennyire érzik az utasok?

Érzik. Az állandó felszállók már messziről integetnek, köszönnek. Kalauzként nagyon sok visszajelzést kap az ember, úgy érzem, szeretnek az utasok. Hihetetlen, de akár húsz év után is megszólítanak! A nyitottságot és jószagot egyébként a szüleimtől tanultam, mindig pozitív példát mutattak. A szeretet kell, hogy a középpontban legyen, nem a gyűlölködés és a bántás. Ezért sem vagyok előítéletes senkivel. Nem attól ember az ember, hogy hogyan néz ki, hogy mit látsz. Mögé nézek mindenkinek. Emiatt sokszor meg nem értett valaki vagyok, de ezt bevállalom, és egy picit szembemegyek a világgal.

Túl a tizedik önálló kiállításon bátran mondhatjuk rád, hogy sikeres festőművész vagy. Hogy viszonyulnak mindehhez a kollégák?

Amikor idejük engedi, eljönnek a megnyitómra, igazán támogatók. Tudod, ha valakivel elmész egy szolgálatba, akár 12 órát is együtt töltötök, sok mindent tudhatsz meg a másiktól. Más, nem vasúti munkakörben nem biztos, hogy jellemző ez a közvetlenség. A vasúton jó a hangulat, sok a kacagás, a mókázás, annak idején is ez fogott meg benne. Úgy érzem, megtaláltam a helyem a munkámban és a művészetben egyaránt.



GÁL MIHÁLY elektrikus

Sok dolog van, amit gyermekkorunkban tanultunk meg. Például írni, olvasni, biciklizni. Te is így vagy a festéssel?

Lehet, hogy meg fog lepni a válaszom, de nem. Soha nem érdeklődtem a rajz és a festés iránt. Mindig a családom állt a középpontban, az időt velük töltöttem és értük dolgoztam.

2014-ben azonban két lánytestvérem rajztanfolyamra jelentkezett, és invitáltak, hogy tartsak velük. Az úgynevezett jobb féltekés oktatás mindössze négy napig tartott, ezért szkeptikus voltam, de az eredmény megdöbbentő volt. Fantasztikus érzés volt a meghúzott vonalakat nézni. Arra gondoltam: nem lehet igaz, hogy ezt én rajzolom!

Ezek szerint a hétvégi mókának induló tanfolyam komoly szenvedéllyé nőtte ki magát nálad.

Így van. Miután hazatértem, azonnal eszközöket szereztem be, és egy éven keresztül állandóan csak portrékat rajoltam. Ez lett a kedvenc témám, és az emberi alakok.

Biztosan volt benned tehetség. Ha én ülnék be egy ilyen tanfolyamra, nem hiszem, hogy maradandót alkotnék.

Ezt én is így gondoltam, de a tanár azt mondta, hogy aki tud folyóírással írni, annak menni fog. Éppen ez a jobb féltekés rajz lényege. Ha azt mondják nekünk, hogy rajzoljunk egy házat, bátran nekifogunk a feladatnak: papírra vetünk egy kockát, arra egy sátoztetőt, ablakokat, kéményt és némi füstöt. Ezt hívjuk sablonnak. Óvodáskorunkban megtanultuk, bevésődött, megdicsértek érte. A jobb féltekés rajznál mindezt elfelejtjük. Nincs sablon, megnézzük, amit látunk, és azt rajzoljuk le. Nem azt, ami szerintünk jobban néz ki, nem azt, ami logikusabb, hanem amit látunk. Ez a titka.

A festésben ott bujkál az alkotás szabadsága. A MÁV-nál ezzel szemben sokkal komolyabb munkát végzel. Mióta vagy a vasútnál, és mit csinálsz pontosan?

Kicsit régebből kezdeném. Villanyszerelőnek tanultam, eleinte pedig a szakmában dolgoztam Szegeden. A munka mellett azonban ismét iskolapadba ültem, és elektrikus lettem. Ekkor már működtethettem nagyfeszültségű kapcsolóberendezéseket. 2007-ben, 12 éve kerültem a vasúthoz, ahol villamos üzemi irányító lettem Kiskunhalason. 2009-ben megépült a szegedi üzemi irányító köz-



pont, akkor kerültem ide, ahol jelenleg is dolgozom.

Hogyan fonódik össze Gál Mihály villamos üzemi irányító élete Gál Mihály festőművészevel?

Szerencsésnek érzem magam, hiszen nem megy az egyik a másik kárára. A rajzolás nem abból áll, hogy nekiálllok, és megállás nélkül húzom a vonalat. Megelőzi egy kitalálási folyamat, hogy mit rajzoljak, milyen technikával, milyen papírra, és a végtelenségig sorolhatnám. Így maga a tényleges rajzolás folyamat nem vesz olyan hosszú időt igénybe, kényelmesen elfér a munkám mellett.

Több újságban is megtalálhatók az illusztrációid, valamint három mesekönyvben jelentek meg a rajzaid. Ez óriási büszkeség lehet, azonban teljesen más, mint egy kiállítás megnyitó, ahol azonnali a visszajelzés. Milyen a képeid fogadtatása?

Általában jelentős az érdeklődés, a jelenlegi megnyitón például a főnököm és a kollégáim is részt vettek. Az emberek szeretik a képeimet – mi sem bizonyítja ezt jobban, mint a megrendelések és a megvásárolt alkotások. Arra is volt már példa, hogy egy kollégám nyugdíjba ment, én pedig megrajoltam az életpályáját. Ezt azóta is büszkén őrzi.

Mennyire biztosít a vasút teret, hogy megmutasd magad?

Erre már maga az interjú is egy válasz, hiszen megtaláltatok és felkértetek. Egyébként már a VOKE művelődési házaiban is volt kiállításom. Egyik álmom, hogy az ország összes vasutas művelődési házáat végiglátogathassam egy vándorkiállítással.

Benke Máté

Gál Mihályt 2019. március 1-én a Római Sas Birodalma Rend lovagjává avatták. A rend gyökerei a Julius Caesart megelőző időkre nyúlnak vissza, a Római Birodalom lovagjainak koráig. A lovagrend olaszországi központtal működik, 23 országban van jelen, köztük Magyarországon is.

A legendás Északi

142 év a járműjavítás szolgálatában



Az Északi Főműhely fogalom – és nem csak a járműjavítók világában. Szakmaiságával, méretével, teljesítményével, építészeti megoldásaival, tanoncműhelyével, közösségi és sportéletével több mint 140 éves működése alatt elismerést vívott ki magának a vasutasok és a társadalom körében egyaránt. A kiegyezés évében alapított, egykor élenjáró intézmény 2009-ben zárt be. Szellemisége azonban tovább él. S idén, ha új minőségben is, folytatja az értékteremtést.

Klapka és Széchenyi alapításával

A hazai vasúti közlekedés 1846-ban indult meg, az iparág jelentős fejlődése azonban csak a kiegyezés után, 1867-ben kezdődött el. Ebben az évben hozták létre külföldi tőkéssek a Magyar-Sveiczi Gyártársulatot, az Északi Járműjavító jogelődjét, amelynek alapítói között volt gróf Széchenyi Ödön és Klapka György tábornok is. A gyár Budapesten, a mai Kőbányai út és a Hungária körút által határolt területen létesült. Kezdetben itt javították a Magyar Királyi Államvasutak kocsijait, azonban a cég – más gépgyárakkal együtt – hamar csődbe jutott. 1870-ben a magyar kormány megvette ezeket, és létrehozta a MÁV Gép- és Kocsigyárát. Ez lett aztán az Északi Főműhely. Elnevezése arra utalt, hogy az üzemen elsősorban az ország északi területein közlekedő vasúti járműveket javították.

A következő évtizedekben hihetetlen fejlődés vette kezdetét. Megépült az Eiffel-csarnok és mellette számos kiegészítő helyiség, például lemezajlító, tűzcsőjavító, rézműves, fagegmunkálási, kárpitos-, kerékeszterga-, mozdony- és kocsifelszerelési műhely... Így vált a 19. század végére az Északi Főműhely az ország legnagyobb járműjavító üzemévé.

Gőzöstől a dízelig

A világháborúk pusztításának következtében a munka egyre több lett, itt javították a legfontosabb és a nagy teljesítményű

mozdonyokat, sőt ha kellett, építették is őket. 1930-tól a gőzösök mellett az Északi Főműhely feladata lett a villamos mozdonyok és motorkocsik javítása is. Az '50-es évektől a dízelmozdonyok javítására szintén az Északit jelölték ki, sőt az erdei vasutak állandó szereplői, a C-50-esek is mind itt készültek. 1962-ben adták át az üzem új, 22 ezer négyzetméteres dízelcsarnokát; néhány évvel később a már Északi Járműjavító nevet viselő üzem fő profilja a nagy teljesítményű dízel- és villamos mozdonyok javítása volt.

Élet a műhelyben és azon túl

A fejlődés az élet minden területére kihatott. Volt olyan időszak, amikor az Északiban 3-4 ezer ember dolgozott, így aztán épült az üzem közelében vasutas lakótelep, óvoda, iskola, áruda, művelődési ház, sportpályák és minden, ami az ott dolgozók kényelmét szolgálta. Legendás tanműhelyéről pedig az a mondat járta, hogy aki a vasútnál műszaki szakember, az vagy az Északiban tanult, vagy ott tanult, vagy ott fog tanulni.

Az utolsó felvonás

A rendszerváltás után a vasúti javítási tevékenység lassan átalakult, az üzemeket előbb összevonták, majd többet le is állítottak. Az egykori Északi Főműhelyben 2009-ben végleg megszűnt a vasútjármű-javítás. A bezárást követően tíz évvel azonban új fejezet fog kezdődni, és a függöny újra felgördül: a rozsdát felváltja a művészet, az iparterületet átveszi a kultúra.

Az Eiffel-csarnok átalakul a Magyar Állami Operaház háttérba-zisává, a dízelcsarnokba pedig a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum fog beköltözni. Az Eiffel Műhelyház, amely nem csupán az Operaház próbahelyszínéül és jelmezzraktárként, hanem 401 fő befogadóképességű színházteremként is fog működni, hamarosan megnyitja kapuit. A vasutas múlt pedig továbbra is jelen lesz: a csarnokban marad egy 327-es gőzmozdony, a büfé pedig egy tükfa borítású étkezőkocsiban kap helyet. A parkosított kert ugyancsak megőrzi a múlt egy szeletét, itt több régi vágány mellett egy 301-es gőzös fogja várni a látogatókat. És egyszer talán újra lehet majd hajtányozni a Kőbányai úton.

Csohány Domitilla

Fotó: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Archivum

Az Eiffel-csarnok hazánk legnagyobb, műemléki védelem alatt álló ipari csarnoka:

- 220 méter hosszú, 110 méter széles
- 25 ezer m²-es (három és fél focipálya területe)
- szinte az egész épület egyetlen helyiségből áll
- egyszerre 96 mozdony és 455 személykocsi fért el benne



Gobbi Hilda az Északiban

A II. világháború pusztításai után Gerő Ernő kereskedelmi és közlekedésügyi miniszter az újjáépítés egyik legfontosabb feladatának a vasút helyreállítását tekintette, ahogy azt *Arccal a vasút felé!* című beszédében is megfogalmazta. Az Északi Főműhelyben felújított századik mozdony átadása kapcsán 1945-ben hatalmas ünnepséget szerveztek, ahol maga a miniszter és a Nemzeti Színház sztárjai is jelen voltak. Gobbi Hilda színművész József Attila *Munkások* című versét szavalta nagy hatással, Major Tamás pedig Petőfi Sándor *Vasúton* című költeményét adta elő a munkásközönségnek.

Eiffel-csarnok, az acéltemplom

Az épület igazi kuriózumát az acél tetőszerkezet adja, amely a mai napig szinte tökéletes állapotban van – a statikusok legnagyobb döbbenetére, akik szerint az épületnek már rég össze kellett volna dőlnie. De nem dőlt, sőt sérülés nélkül vészelte át a világháborúkat és '56-ot is. Neve ellenére a csarnokot nem Gustave Eiffel tervezte, de még csak nem is az építészirodájára, hanem egy kiváló magyar tervező, Feketeházy János, a MÁV hídépítő mérnöke. Az Északi Főműhely, valamint számtalan vasúti és közúti híd mellett a nevéhez köthető többek között a Keleti pályaudvar, az Operaház és a Fővárműház tetőszerkezete is. Az Eiffel név a technológiára utal: a tető, akárcsak a párizsi toronynál, szegecselt acélelemből áll.

Hajrá, Törekvés!

Az Északi kollektívája mindig is összetartó társaság volt, akik a munkaidőn túl is szívesen töltötték együtt az idejüket. 1888-ban megalakult a főműhely kultúregyesülete, a Törekvés Dal-, Zene- és Önképző Egylet. A Dalárda hamar hírnevet szerzett magának, a vasutas férfikórus énekelt például Kossuth Lajos temetésén és több millenniumi rendezvényen is. Így kezdődött az ország egyik legrégebbi kulturális intézményének, a későbbi Törekvés Művelődési Központnak a története, amely alapítása óta folyamatosan működik sok-sok klubbal, szakkörrel, könyvtárral, előadásokkal és kiállításokkal.

Az első vasutas sportegyesületet szintén az Északi Főműhely munkásai hozták létre 1900-ban. Tehetségüket mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a Törekvés Sportegyesület focicsapata 1922-ben 5:4-re legyőzte a Juventust, ráadásul Torinóban! A különböző szakosztályok azóta is folyamatosan gyűjtik az érmeiket.

Múzeum lesz az Északi Járműjavítóból

Tavalyelőtt döntöttek arról, hogy az új Közlekedési Múzeumot nem a budapesti Városligetben, hanem a Kőbányai úton, a volt Északi Járműjavító területén építik fel. Ez nem azt jelenti, hogy az egykori létesítmény épületeit lebontanák, épp ellenkezőleg: például az 1962-ben épült úgynevezett Dízelcsarnokra első pillanattól kezdve kulcsfontosságú „objektumként” tekintenek. A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum jövőjével kapcsolatos elképzeléseket Vitézy Dávid, a múzeum főigazgatója ismertette.

Miután 2017 végén eldőlt, hogy Kőbánya lesz az új helyszín, a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM) nemzetközi tervpályázatot írt ki a múzeum új telephelyének kialakítására. A pályázatra neves hazai és világhírű külföldi építészirodák neveztek annak jegyében, hogy az új létesítmény a 21. századi kihívásoknak maximálisan megfeleve, nemzetközileg is kiemelkedő tudásközpontként újulhasson meg. A pályázat beadásának határideje januárban járt le, a nemzetközi zsűri lapzártáig még nem döntött a győztesről.

Búcsú a Ligettől

Hogyan találtak rá az Északi Járműjavítóra? Vitézy Dávid elmondta: a múzeum megújulása annak köszönhető, hogy a Liget Budapest Projektben a Közlekedési Múzeum korábbi épülete – ami a második világháborúban megsérült, az 1980-as években viszont modern eszközökkel bővítették – is szerepet kapott, de oly módon, hogy azt az eredeti formájában állítsák helyre – úgy, ahogy azt 1896-ban a jeles építész, Pfaff Ferenc megálmodta. Az első elképzelések szerint ez az épület maradt volna a közlekedési múzeum. Meg is kezdődtek az előkészületek, de a kiállítási koncepció kidolgozásakor már sejteni lehetett, hogy egy ilyen, viszonylag kis alapterületű épületben legfeljebb föld alatti kiállítóterekben tudnák elhelyezni a tárgyakat. Mindez hatalmas költségekkel járna, és nem is biztos, hogy ideális helyzetet teremtene.

Miért éppen Kőbánya?

Miután mindez nyilvánvalóvá vált, a múzeum vezetése olyan, állami tulajdonban levő, tömegközlekedéssel jól elérhető területeket keresett, ahol – a megfelelő barnamezős rehabilitációt követően – lehetőség nyílik egy nagyobb léptékű és kompromisszummentes múzeum megépítésére. Megvizsgáltak több helyszínt is, ám az összes szempontot figyelembe véve a legmegfelelőbbnek az egykori Északi Járműjavító területét találták. Az infrastrukturális okok mellett azért is, mert itt már az 1870-es években fontos vasúti bázis jött létre, mi több, a MÁV itteni javítókomplexuma mintegy 140 éven át az ország egyik legnagyobb üzemének számított. Ráadásul itt haladnak el

i A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum tervpályázatának eredményhirdetésére lapunk megjelenése után kerül sor, a nyertes pályaművet a Vasutas Magazin egy későbbi számában mutatjuk be.

Magyarország korai meghatározó vasútvonalai máig élő forgalommal, az ingatlanon pedig több nagy méretű ipari épület is található, többek között az 1962-ben felavatott úgynevezett Dízelcsarnok. Vitézy Dávid elmondta, hogy a jóval régebbi, ugyancsak az egykori Északi Járműjavítóhoz tartozó Eiffel-csarnok szoba sem került múzeumi területként, ott ugyanis már zajlanak a munkálatok: a Magyar Állami Operaház műhelyháza költözik az épületbe. „Számunkra

izgalmasabb kihívás egy olyan csarnokot megmenteni, amely egy későbbi, ma sokkal vitatottabb, és még a jó minőségű épületek esetében is kevésbé értékelt korszakból származik, annak minden történeti adottságával, de a kor legszínvonalasabb magyar ipari építészetét képviseli” – jelentette ki a főigazgató. Hozzátette: az itteni MÁV-örökségből igyekeznek a lehető legtöbbet megmenteni és felhasználni. Vitézy Dávid úgy véli, az 1960-as évek jelentős épületei amúgy is sokkal veszélyeztetettebbek, mivel ma még sokan nem tekintik ezeket olyan értékeknek, mint például a századfordulós műveket. A Dízelcsarnok irodai szárnyát a MÁV főépítészeként dolgozó Kővári György tervezte, akinek nevéhez olyan művek fűződnek még, mint a Déli pályaudvar, a balatonfüredi vasútállomás vagy a Skála áruház a budapesti Nyugati téren.

A főigazgató külön is hangsúlyozta, hogy az új helyszín az 1-es villamos vonalához közel helyezkedik el, és csak látszólag tűnik távolibbnak a városligeti felé; a közönség számára vélhetően azért megtévesztő a távolság, mert ez a terület mindig is ipari övezet volt. Vitézy Dávid szerint az új Közlekedési Múzeummal létrejövő nagyszabású beruházás a környék negatív megítélését is megszüntetheti.

Vasúti megállóhely

A beérkezett pályázatokról konkrétumokat még nem árulhatott el a főigazgató, azt azonban elmondta, hogy a Dízelcsarnokban kap majd helyet a leendő állandó kiállítás mellett a könyvtár és az archívum is. A tervpályázat építészeti részletes kiállítási forgatókönyvet kaptak, ebben már szerepelnek azok a járművek is, amelyeket a leendő állandó kiállításon mutatnak be – lesznek köztük olyanok is, amelyeket korábban a közönség nem láthatott, mivel a múzeum raktárában álltak.

Az állandó kiállítás tartalmáról Vitézy Dávid elmondta, hogy annak fókuszában a hazai közlekedéstörténet áll a reformkortól napjainkig. Elképzeléseik szerint fontos lenne, hogy az új múzeumot ne csak a városi tömegközlekedési eszközökkel, de vasúton



is meg lehessen közelíteni. Tervbe vették a helyszínhez közel egy új vasúti megálló létesítését, amely nemcsak a múzeumot szolgálja ki: az előzetes kalkulációk szerint napi nyolcezer utas szállna itt át a keleti elővárosok felől az 1-es villamosra. A leendő vasúti megállóhely pénztára és váróterme az Északi Járműjavító szélén található Törekvés Művelődési Központ tömbjébe vagy annak környékére kerülhet; a Törekvés épülete megmarad, bár felújításának tartalmáról még zajlanak az egyeztetések.

Új szerzemények, létező kiállítások

Korai lenne a múzeum megnyitásának időpontjáról beszélni, de ez nem jelenti azt, hogy megállt volna a munka a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumban. Folyamatos a járművek beszerzése: az elmúlt időszakban nyolc Ikarus autóbusz mellett – az utcákon már alig látható – Renault 16-os, Dacia 1300-as és Polski Fiat 126-os gépkocsik is múzeum birtokába kerültek. Ezek a beszerzések már csak azért is szükségesek voltak, mert a múzeumi gyűjteményből eddig hiányoztak a 20. század második felének jellegzetes járművei. Sokan arról is megfélekednek, hogy az MMKM-nek tagintézményei is vannak – egyebek mellett az Elektrotechnikai Gyűjtemény a Kazinczy utcában, a Ganz Ábrahám Öntödei Gyűjtemény a Ganz utcában, a Műszaki Tanulmánytár a Prielle Kornélia utcában –, és ezek továbbra is változatos kiállításokkal, programokkal várják a látogatókat. Vitézy Dávid külön kiemelte a Légiközlekedési Kulturális Központtal közösen működtetett Aeroparkot, amely a múzeum repülőgépeinek is helyet ad a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér mellett. A főigazgató szerint a korábban a Petőfi Csarnokban működő repüléstörténeti kiállítás tárgyait érdemes volna itt bemutatni, de ez a jövő fejlesztési projektjei közé tartozik. Ugyanez mondható el a városligeti épületről, az egykori közlekedési múzeumról, amely helyreállítása után is az MMKM tulajdonában marad. A tervek szerint egy olyan kiállítás otthona lesz, amely a magyar innováció történetét mutatja be.

Lélek nélkül nem megy

Dr. Márkus Imre lakatosként kezdte pályáját a szombathelyi járműjavítóban. Később volt miniszteri biztos, az Északi Járműjavító igazgatója, a MÁV-GÉPÉSZET műszaki vezérigazgató-helyettese, majd a MÁV vontatási üzletágának vezérigazgatója és a Magyar Vasúttörténeti Park vezetője. Érdemeit A Vasútért kitüntetéssel ismerték el 2018-as Vasutasnapon.

Hogyan kezdődött az életútja?

Vasúti pályafutásom 1972-ben indult. Szombathelyen érettségiztem és géplakatos szakmunkás-bizonyítványt is szereztem. A tanulóévek után tmk-s (tervszerű megelőző karbantartás – a szerk.) lakatosnak szegődtem a helyi járműjavítóba, a katonaságot követően pedig a dízelosztályra kerültem. Fizikai munkát végeztem közel tíz évig, voltam csapágykiöntő és hőkezelő is. Folyamatosan tanultam, szerszámgép-karbantartó technikus oklevelet is szereztem.

Hogyan követte a kétkezi munkát a szakszervezeti szerepvállalás?

A munkatársaim bizalmát élvezve előbb főbizalminak, majd szakszervezeti titkárnak választottak meg. A szakértársaim közülük valónak tekintettek, és nagyra tartották azt, hogy a munkám mellett a pécsi jogtudományi egyetemen tanultam. A doktorátus megszerzését követően Szombathelyen a munkaügyi és humánpolitikai osztály vezetőjének neveztek ki. A Vasutasok Szakszervezete elnökének 1994-ben választottak meg. Ekkor kerültem fel a MÁV vezérigazgatóságára, a vasúttársaság nyugdíjhivatalába. Ez az időszak nyolc évig tartott. 1996-tól a Munkaügyi Bírák Egyesületének, 1996 és 2005 között a Munkaügyi Közvetítői és Döntőbírói Szolgálat tagjaként tevékenykedtem. 1998-tól a győri Széchenyi István Műszaki Főiskola humán erőforrás-menedzser szakának előadója, konzulense voltam. 2002-ben a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium miniszteri főtanácsadói és miniszteri biztosi feladatait láttam el. Ezt követően a társadalmi kapcsolatok miniszteri biztosa lettem, de a munkahelyem ugyanúgy a MÁV-nál volt. Ebben az időszakban láthattam el a vasúttársaság felügyelőbizottságának elnöki tisztségét is.

latok miniszteri biztosa lettem, de a munkahelyem ugyanúgy a MÁV-nál volt. Ebben az időszakban láthattam el a vasúttársaság felügyelőbizottságának elnöki tisztségét is.

Gondolta valaha is, hogy egyszer miniszteri biztos lesz?

Eszembe nem jutott! Túlzás nélkül mondhatom, hogy az egész életem a tanulásról szólt. A jogi ismeretektől az adózásig, a gazdaságpolitikától a tárgyalási technikáig mindent meg kellett tanulnom, hiszen a nagypolitika színterére kerülve nem engedhettem meg magamnak, hogy a tárgyalópartnerek bármilyen témában meglepjenek.

Aztán Csillag István közlekedési miniszter hirtelen lekötözte, az őt követő Kóka János pedig megköszönte az ön addigi munkáját.

Kóka úr azt mondta, a munkámat elismeri, de nem akar velem dolgozni. Ezután lettem az Északi Járműjavító ügyvezető igazgatója. Közel négy évig dolgoztam ott. 2008-tól a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. műszaki vezérigazgató-helyetteseként tevékenykedtem. 2010-től a MÁV-TRAKCIÓ vezérigazgatójának neveztek ki, ekkor sikerült a TRAXX mozdonyokat közbeszerzés útján rendszerbe állítani.

Utolsó „állomáshelye” a Magyar Vasúttörténeti Park volt, de nyugdíjasként is dolgozik mint a Füsti műszaki igazgatója. Miért nem pihen?

Nem lehet hirtelen leállni. A nemzeti vagyon részét képező vasúti műszaki eszközök megóvása a korábbinál nagyobb figyelmet



BÜSZKESÉGEINK

kap – remélem, a folytatásban is így lesz. Ki merem mondani, hogy a rám bízott feladatokat végrehajtottam! Az alapítvány kiemelten közhasznú szervezetként működik. A park évente hét hónapos nyitvatartása alatt több mint 100 ezer látogatót fogad, bevételei növekednek. Mindezt 14 kollégával és sok lelkes önkéntessel, nyugdíjossal értük el. Kollégáimat mindig és minden munkakörben munkatársnak, és nem beosztottnak tekintetem. Arra törekedtem, hogy minden problémát kulturáltan, emberségesen oldjunk meg, és jó legyen a munkahelyi légkör, ami alapja a jó teljesítményeknek. Fontosnak tartottam kollégáim munkáját rendszeresen megköszönni. A sikerhez szükség volt a MÁV Zrt. és a MÁV-csoport támogatására, a Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány kuratóriumának támogató döntéseire és a MÁV História Bizottságra is.

Meglepte A Vasútért kitüntetés?

Nagyon. Negyvenhat év alatt egyszer kaptam vezérigazgatói dicséretet, azt is még Sipos Istvántól. Később a Munkaügyért díj miniszteri elismerésben részesültem. Sosem saját magam kitüntetését tartottam fontosnak, hanem a munkatársaim munkájának méltó elismerését. Ezért minden beosztásomban eredményesen lobbiztam.

Mit üzenne a pályakezdő fiatal vasutasoknak?

Engem a szüleim, mestereim, tanítóim arra neveltek, hogy bármit is dolgozom, ne lélektelenül végezzem a munkámat. Igazuk volt. Értékteremtés nélkül, lélek nélkül nem megy!

Gaál Péter

A Magyar Vasúttörténeti Park

A budapesti parkban több mint száz vasúti járműkuriózumot őriznek, köztük ötven ritka mozdonyt és egyéb járművet. Az állomány az 1870-es gőzmozdonyoktól a nagy teljesítményű villamos mozdonyokig mutatja be a vasút fejlődését. A járművek jelentős része ma is üzemképes, ezekkel a MÁV Nosztalgia Kft. belföldi és külföldi nosztalgiautazásokat szervez.

A Magyar Vasúttörténeti Park kiemelt rendezvényei 2019-ben:

április 5.: szezonnyitás
április 21–22.: Húsvéti Nyusziakör
május 25–26.: DM Gyereknapi
június 8.: VI. Pályavasúti Nap
június 15–16.: XIII. Európai Kerti Vasutak Találkozója
június 22.: Múzeumok Éjszakája
szeptember 7–8.: Mozdonymatiné
október 27.: szezonzárás
december 6–7–8.: Mikulás expressz

További információ: www.vasuttortenetipark.hu

„Száz vasutat, ezeret!”

2019 vasúti nagyberuházásai

A vasúti közlekedés sikerének és népszerűségének titka részben a folyamatos megújulás képességében rejlik. A minőségi szolgáltatáshoz a frissülő járműpark mellett az infrastrukturális, informatikai és biztonsági fejlesztések is elengedhetetlenek, ezért a NIF Zrt. idén is több jelentős beruházást folytat, illetve kezd el a MÁV hálózatán.

Irány a Balaton!

A hazai nyaralások első számú célpontja évtizedek óta a Balaton, hiszen anno minden vállalatnak volt vagy még van is itt üdülője. És kis túlzással a fél országnak is volt vagy van balatoni nyaralója, vagy legalább a baráti körben akad egy, ahová évente egyszer érdemes ellátogatni. Sokan ide mentünk először iskolai táborba – vonattal; ide utaztunk először egyedül nyaralni – természetesen vonattal; és ide jártunk bulizni, fesztiválolni huszonévesen – hát persze, vonattal. Ezért talán annyira nem meglepő, hogy a magyar tengerhez sokszor még az is vonattal jár, aki egyébként ma már mindenhol autóval közlekedik. Ehhez természetesen az is hozzájárul, hogy a Balaton gyakorlatilag körbeutazható a MÁV járataival, az északi és a déli parton szinte minden település elérhető vasúttal. Az utóbbi évek fejlesztései - állomáskorszerűsítések, pálya-felújítások, járműkorszerűsítések – pedig tovább növelték az utazási kedvet. Ezért a balatoni fejlesztések tovább folytatódnak, ezúttal az északi parton.

A 29-es vonal, azaz a Balaton északi partja mentén futó vasút villamosítási projektjének közbeszerzési eljárása sikeresen lezárult, így a Vasútvill Kft. és az R-Kord Kft. alkotta ÉB 2018 konzorcium kezdheti meg a Szabadbattyán–Tapolca–Keszthely szakaszon a villamos üzem kiépítésének első ütemét, amelynek keretében a Szabadbattyán és Balatonfüred közötti vonalszakasz fog megújulni.

A beruházás során többek között:

- 55 kilométernyi vasútvonalon helyeznek fel 50 Hz-es, 2x2,25 kV-os felsővezetékét;
- felsővezetékenergia-távvezérlési rendszert alakítanak ki;
- bővítik Szabadbattyán villamos vontatási állomást;
- 44,6 kilométeren végeznek vágányszabályozást.

Emellett Polgárdi, Balatonkenese, Balatonfűzfő és Alsóörs állomást átépítik, térkövekkel kirakott, 55 centiméteres magas peronokat alakítanak ki, valamint korszerűsítik az utastájékoztató rendszert és felújítják a tervvilágítást. Alsóörsön egy felsővezeteki járműtároló épület is elkészül, hét állomás pedig esőbeállót kap. A projekthez kapcsolódik még a szabadbattyáni transzformátor-állomás bővítése is.

A tervezési feladatok elvégzését követően a látványos kivitelezési munkálatok 2019 őszén kezdődhetnek meg, a teljes fejlesztés befejezése 2021 nyarára várható. A 23 milliárd forintos fejlesztés az Innovációs és Technológiai Minisztérium megbízásából a NIF Zrt. beruházásában, európai uniós (IKOP) és hazai forrásból valósul meg.

A 101-es villamosítása

A helyi személyszállítás mellett jelentős nemzetközi és teherforgalmat is lebonyolító Püspökkladány–Biharkeresztes vasútvonal régóta várja megújulását. A több mint 160 éve működő vonalon közlekednek például az Észak-Erdélybe tartó InterCity vonatok is,

és a 101-es vasútvonal, illetve annak folytatása Romániában az európai TEN-T-hálózat része. A vonal egyben az RFC7-es áruszállítási folyosó alternatív útvonalának szűk keresztmetszete, amelynek feloldásához szükséges a vasúti pálya terhelhetőségének növelése (pályaátépítés), valamint a korszerű villamos vontató- és utasszállító járművek közlekedési feltételeinek megteremtése, azaz a villamosítás. Mindezek megvalósítása érdekében 2017-ben megszületett a kormányhatározat a *Püspökkladány–Biharkeresztes szűk keresztmetszet kiváltás és villamosítás* című projekt megvalósításáról. A kivitelezésre vonatkozó közbeszerzési eljárás várhatóan 2019 tavaszán indulhat el; sikeres eljárást követően a kiviteli tervezés megkezdésére 2019 végén, a kivitelezési munkák megindítására pedig 2020-ban kerülhet sor. A teljes beruházás befejezése 2021 végén várható.

A vasúti vonalszakasz villamosítása 55,6 kilométer hosszú egyvágányú pályán fog megvalósulni. Az energiaellátás biztosítása érdekében új állomás létesül Berettyóújfalun a meglévő állomás bővítésével és mintegy 4 kilométernyi kitépláló vezeték megépítésével. Minden állomáson (Báránd, Sáp, Berettyóújfalu, Mezőpeterd, Biharkeresztes) 55 centiméter magas peron is épül. Az érintett vonalszakaszon a pálya tengelyterhelése 225 kN lesz. A fejlesztés a személyszállítás színvonalára is kedvezően hat majd, hiszen a villamos motorvonatok közlekedtetése és az állomásokra tervezett, akadálymentesen megközelíthető magas peronok a menetidő csökkenését és az utazási színvonal emelkedését eredményezik.



2019 további jelentős kivitelezési munkái:

Budapest–Hatvan vonalszakasz felújítása (a jelentős forgalomkorlátozással és pályazárral járó beruházással magazinunkban külön összeállításban foglalkozunk).

Szeged–Hódmezővásárhely tram-train létesítése, kiegészítő építési munkák tervezési és kivitelezési feladatainak ellátása. A két város közötti szakaszon épül Magyarország első integrált villamos- és nagyvasúti „tram-train” rendszere. Az összesen mintegy 77 milliárd forintos projekt munkálatai egy évvel ezelőtt kezdődtek meg.

Érd állomás és Érd alsó megállóhely között összekötő vágány és a kapcsolódó létesítmények kivitelezése. Az összekötő vágány zöldmezős építésként valósul meg, hiszen vasúti összeköttetés itt jelenleg nincs. A beruházás részeként 0,4 kV-os villamosenergia-ellátást és felsővezeteki rendszert, távközlő, vonatbefolyásoló és biztosítóberendezést, új kábelaléptítményt és kábelhálózatot építenek ki.

Székesfehérvár állomás vágányhálózata felett gyalogos-felüljáró építése – második ütem.

GSM-R távközlési rendszer kiépítése – második ütem tervezése és kivitelezése. A projektben 2255 kilométernyi nyomvonalon épül ki egy korszerű vasúti kommunikációs rendszer, amellyel Magyarország csatlakozhat az Egységes Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszerhez (ERTMS).

Ebes–Debrecen vasúti vonalszakasz korszerűsítése. Ebes állomás tervezési és kivitelezési munkái: Szajol (kiz) – Ebes (bez) vonalszakaszon az ETCS 2, Ebes (kiz) – Debrecen (kiz) vonalszakaszon az ETCS 1 vonatbefolyásoló rendszer tervezése és kivitelezése.

Hídrekonstrukció I/3. ütem. A program során három vasúti híd átépítésének előkészítése és kivitelezése valósul meg.

Újszász állomás, **Érd** állomás 30a kitéplálás, és **Vác** állomás tervezési és kivitelezési munkái.

Keleti pályaudvar és Kőbánya felső közötti harmadik forgalmi vágány tervezése és kivitelezése.

Kelenföld–Százhalombatta-Pusztaszabolcs: a vonalszakasz felújítása 2017-ben kezdődött meg. Március végével már véget ér a teljes vágányzár Kelenföld és Százhalombatta között, de a teljes, Pusztaszabolcsig tartó szakaszon zajló munkálatok tovább folytatódnak 2020 végéig.

Szimfonikusok

Unokák és nagyszülők hangversenyei 2.

Csajkovszkij: Csipkerózsika – balettzene

Helyszín: Magyar Nemzeti Múzeum

Időpont: 2019. március 23., szombat, 10.00 és 11.30

Műsorvezető: Seidl Dénes

Vezényel: Dénes-Worowsky Marcell

A Dénes-Worowsky-Seidl páros (karmester–műsorvezető) a remekül sikerült tavalyi *Diótörő* után idén újabb Csajkovszkij-balettrel örvendeztetni meg hallgatóit. A *Csipkerózsika* a meseirodalom legrégebbi, több évszázados múltra visszatekintő alapműveinek egyike. A napjainkban ismert változatot a Grimm fivérek írták 1812-ben, az ő forrásuk a francia Charles Perrault 1697-ben megjelent *Lúdanyó meséi* című gyűjteménye volt. Csajkovszkij egész estés táncjátéka szavak nélkül, a mozdulatok nyelvén „mondja el” a történetet, amelyben persze nemcsak annyit történik, hogy megértjük a cselekményt, hanem vég nélkül gyönyörködhetünk a mozdulatok szépségében, a tánc művészetében.

További információ: www.mavzenekar.hu



Fotó: Lugosi Al/ Virtuózok

koncert

Több mint 70 éve fújják

A Körösparti Vasutas Koncert Fúvószenekar 1948 óta örvendeztetni meg minőségi zeneélménnyel a Békés megyeieket. A térség meghatározó művészeti együttese jelentős kulturális értéket képvisel, amit több kitüntetéssel is elismertek már. A zenekar repertoárja igen széles, a klasszikus hangversenyek mellett könnyűzenei darabokkal, sőt rajzfilmslágerekkel is meg szokták örvendeztetni a hallgatóságot. Márciusban többször is találkozhatunk velük a megyeszékhelyen.

Március 15-i ünnepség – közreműködés Békéscsaba központi rendezvényén

Időpont: 2019. március 15.

Mesés dallamok – matinékoncert kicsiknek

Időpont: 2019. március 29.

Helyszín: Csabagyöngye Kulturális Központ (Békéscsaba, Széchenyi utca 4.)

A harsona bűvöletében – koncert a Békéscsabai Tavasz Fesztivál keretében

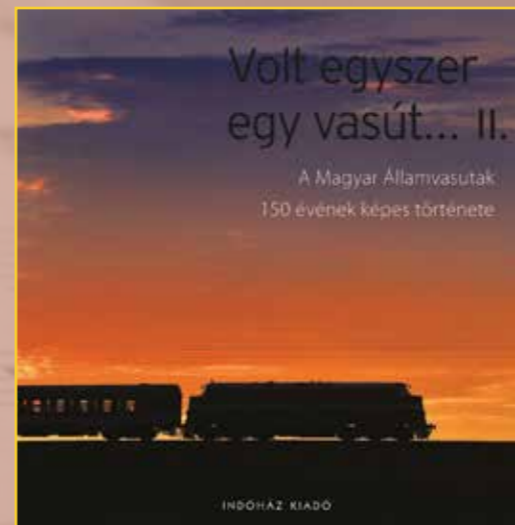
Közreműködik: Beke Márk, a *Virtuózok* című műsor 2018-as győztese

Időpont: 2019. március 30.

Helyszín: Csabagyöngye Kulturális Központ (Békéscsaba, Széchenyi utca 4.)

könyv

150 év képekben: Volt egyszer egy vasút... II.



A sokszor művészi, sokszor dokumentarista, sokszor pedig humorral átszótt képeket, térképeket és illusztrációkat magyar és angol nyelvű rövid leírások egészítik ki. E képes krónika méltó emléket állít az elmúlt 150 évnek, a Magyar Államvasutaknak és az egész vasúti szakmának.

2018 az ünneplés és a megemlékezés jegyében telt a MÁV-nál, hiszen akkor 150 éve alakult meg a társaság jogelődje, a Magyar Királyi Államvasutak. Az egész éves rendezvénysorozat utolsó állomásának is tekinthetjük azt a különleges albumot, amely az Indóház Kiadó gondozásában jelent meg az év végén. (Az első kötetet, a *Volt egyszer egy vasút – Képes história I.*-et 2009-ben adták ki.)

A gyönyörű kivitelezésű kötet 340 oldalon mutatja be a MÁV elmúlt másfél évszázadát – elsősorban képekben. Olyan képeken keresztül, amelyek többet mondanak a szavaknál. Olyan képeken keresztül, melyek megmutatják a vasút igazi arcát. Olyan képeken keresztül, amelyek kordokumentumok egy izgalmas korszakról és egy különleges világról – a Magyar Államvasutak világáról. Azt hihetnénk, ismerjük jól, hiszen itt dolgozunk, sokan itt nőttek fel, generációkon keresztül szívták magukba a mozdonyfüstös élményeket. És ez az a cég, amit az országban biztos, hogy mindenki ismer. De ez a világ olyan sokarcú, hogy megismerni szinte lehetetlen.

További információ: www.iho.hu



CSALÁDI PROGRAM

Hetedhét Mesevilág Nyíregyházán

A magyar népmesék nemcsak kulturális örökségünk részét képezik, hanem szórakoztatnak, fejlesztenek és tanítanak is. Szabolcs-Szatmár-Bereg megye egyetlen Népmesepontja a nyíregyházi VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtárban található.

A több mint százéves múltra visszatekintő intézmény egy része tavaly ősszel alakult át Népmeseponttá, ahol az udvar és a belső terek is egy csodás mesevilágba repítik a látogatókat. Az udvaron egy igazi, keskeny nyomtávú mesevonatban kezdődhet a mesehallgatás, utána pedig több foglalkozás és előadás közül választhatunk.

A Népmesepont – a nyitott programok kivételével – előzetes bejelentkezés alapján látogatható.

További információ: www.vokevmh.hu

3			9	5	7	
2	7	6		9		
			7	3	6	1
9	2		6		8	
7			2			5
		1		3		9
	6		2	5	9	
		2			7	5
	5	3		4		9

SUDOKU

Írjon az ábra üres négyzeteibe 1 és 9 közötti számokat úgy, hogy minden sorban, minden oszlopban, az átlókban és a vastag vonalakkal határolt területeken belül minden szám egyszer forduljon elő!

A helyes keresztrejtvény-megfejtés beküldői között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2019. március 20.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.
E-mail: ujsag@mav.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: A Dunakeszi Járműjavítóban végzik a hazai KISS motorvonatok végszerelését.
A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Rácz Imréné** olvasónknak!



A híres váci vasútvonal

– 1848-ban éppen ezen a napon tört ki a forradalom. Petőfi Sándor fiatal költő és barátai szabadságot akartak az országnak. Sokat harcoltak azért, hogy a magyarok ne legyenek rabok saját hazájukban.
– Te is részt vettél a csatákban, Kormos? – kérdezte izgatottan Ede.
– Olyan öreg azért még nem vagyok! – kacsintott barátjára a gőzös. – Akkor még százarak harcoltak karddal, gyönyörű egyenruhában, sarkantyús csizmában, csákoval a fejükön. Bár akkor is volt már vasút az országban, de csak kettő. Az egyik éppen itt, ahol te is közlekedsz nap mint nap. Ez volt ugyanis az első magyar vasútvonal, Pest és Vác között. A két gőzmozdonyt, amik az első szerelvényt húzták, Budának és Pestnek hívták. Óriási sikerük volt. Ezt a távolságot lóháton legalább félnapos utazással lehetett megtenni, a vonat pedig egy óra alatt eljutott Pestről Vácre. Petőfi is nagy vasútrajongó volt, ő is kipróbálta az új csodamasinákat, a szüleit ment meglátogatni, akik éppen Vácott éltek.
– Eddig nem is tudtam, hogy ilyen híres vonalon közlekedek – ámuldozott Ede.
– A sínek azóta már behálózzák az egész országot, de ez itt mindig is az egyik legkülönlegesebb marad – mesélte büszkén a gőzös, majd jókedvében és az ünnepre való tekintettel egész nap katonadalokat dudorászott.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

	TALLINN LAKOSAI	DAL A MŰSORBAN SZIGET, RÖVIDEN	VASVÉG! ANNAK OLDALÁTÓL	... HOLMES; AMERIKAI SZÍN.NŐ	ÍRÁSMŰBŐL SZÓ SZERINT KÖZÖL	MEGFELELŐEN	ÁBÉCÉNK MÁSODIK BETŰJE	RÉTES-SZÉLEK!	SZATELIT FIZIKAI DOLGOZÓ	MÉTER SZÍNE...; LEGJOBB RÉSE	ANDALOGNI KEZD!	VILÁGCSÚCS, RÖVIDEN	SÍN KÖZEPE!	MEGTERMETT, NAGY-DARAB	
„A MÁV KORÁBBI...”; 1. RÉSZ							SIHEDER ÁRAM-SZEDŐS JÁRMŰ								Ó
JUHÁSZ JELZŐJE LEHET								HÓNAP, RÖVIDEN PUSKIN HÓSE				SZOPRÁN (SYLVIA) TEHERAULTÓJELZŐ		NECC KÖZEPE! ZENEI FÉLHANG	
ZORRO JELE	TÉSZTA CSINYITEVÉS (BIZALMAS)														
TELESPORT, RÖVIDEN		... TAYLOR (SZÍNÉSZ-NŐ) AZ ÉLEN				TARGONCA EMELI FÉM-EDÉNY							SANTA RÖVIDEN HAJNAL ELŐTTI		
AZ ATTILÁVAL ROKON FÉRFINÉV					TEKERCS HEINRICH ...; NÉMET ÍRÓ				DISZKÓ-FÉNY! LAGÚNÁK VÁROSA						
RAKÉTÁT ÚTNAK INDÍT					TÖLTÖTT SÜTEMÉNY TÁNYÉRT MEGTÖLT				TEJBŐL KÖPÜLIK PÁSZTOR-KUTYA				NÉMÁN OSON! ÖBLÍTŐ-SZER		
SZÁLLODA ELŐCSARNOKA	A FŐSOR 2. RÉSE A FŐSOR 3. RÉSE							ÉTER GYÖKE KÖKÉNY MAGJA!						OXIGÉN SZÍNŰ-VÉSNŐ (GYÖRGYI)	
				ELLENŐRZÉS, RÖVIDEN ÉSZ, AGY			ESETBŐL TANULÓ SZÍNIG TÖLTÖTT						FŐVÁROSA KAIRÓ EVE PÁRJA!		
MAGYAR AUTÓJEL A SZOBÁBÓL		GONDOSKODIK ALKALMI, RÖVIDEN						KOSZTOLÁNYI-MŰ EREDETI DZSEM!							
A KÖR KÖZEPE! ÍRÁS VÉGE!	ANGOL SÖRFELE TEAEST KÖZEPE!				TUNISZI URALKODÓ RAKÉTA KÖZEPE!			RING KÖZEPE! PÚPOZNI KEZD!					BECÉZETT JÓZSEF SATU SZÉLEI!		
								ÖRÖKZÖLD FÉL-CSERJE ŐSZUTÓ!							
KÖNNYŰ NYÁRI FEJFEDŐ	L													PÁRATLAN IRAM!	

„Zónázóvonat indul Budapest-Nyugati pályaudvarra a második vágányról. A vonat menetrend szerint csak Budapest-Nyugati pályaudvaron áll meg. Kérjük, a vágány mellett vigyázzanak!” – A hangosbemondó figyelmeztetése után az ajtók záródtak, a forgalmista szabad jelzést mutatott, Fürge Ede, a fiatal FLIRT motorvonat pedig széleseben elindult Vácról a főváros felé. Ede imádozott száguldani, élvezte, hogy ilyenkor egyszer sem kell megállnia, és hogy még az autókkal is versenyezhet, sőt rendre le is hagyja őket.
Egy szép tavaszi pénteken Ede a szokásos fürgeségével gördült be a váci állomásra, ám kissé csalódottan vette észre, hogy tömeg helyett most csak alig néhányan várakoznak a peronon.
– Mi történhetett? – tanakodott magában, hiszen hétköznap reggel mindig teli kocsikkal közlekedett. Mivel nem hagyta nyugodni a dolog, úgy döntött, felébreszti Kormost, az öreg gőzöst, aki az állomásépület mellett lakik.
– Szia Kormos! Hová tűntek az emberek? Ilyenkor már itt szoktak várni rám... – mondta kicsit kétségbeesve Ede.
– Jó reggelt! – ásította a gőzös, majd megkérdezte: – Ede, szerinted milyen nap van ma?
– Péntek. Mindenkinek sietnie kell – vágta rá magabiztosan a motorvonat.
– Persze-persze, de nem ez a lényeg! – magyarázta Kormos. – Március idusa van, egészen pontosan március 15. Ünneppal. Ilyenkor az emberek ünnepelnek, nincs se óvoda, se iskola, és a felnőttek közül is csak kevesen dolgoznak. Persze a vasút az megy, mi nem állunk le soha.
– A gyerekek biztos nagyon élvezik, hogy otthon maradhatnak – nevetett fel Ede.
– Ó, te nagyon okos! – mormogta magában Kormos, de bosszankodás helyett inkább egy versbe kezdett:
– Talpra magyar, hí a haza! Itt az idő, most vagy soha! Rabok legyünk, vagy szabadok? Ez a kérdés, válasszatok!
Ede rögtön abbahagyta a hülyéskedést, a gőzös pedig folytatta:



JÁTÉK

1848. március 15-én Petőfi Sándor és barátai nemzeti színű kokárdát tűztek a kabátjukra. Ma is ezzel a hagyománnyal emlékezünk a bátor forradalmárookra. Színezd ki piros-fehér-zöldre a kokárdát, de vigyázz, hogy a színek sorrendje mindenhol jó legyen!



Éjszaka a gödöllői vasútállomáson 2019. február 16-án. A Pécel–Aszód vonalszakasz felújításának keretében az állomás felsővezeték-rendszerét már elbontották, megkezdték a vágányok cseréjét és a szolgálati épületek bontását.