

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

STRATÉGIÁBAN

GONDOLKODUNK

**DR. HOMOLYA RÓBERT
A VASÚTTÁRSASÁG TERVEIRŐL**

**LELKES
DIÁKMUNKÁSOK**

POLÓNIA KUPA

69. VASUTASNAP

KISS MOTORVONATOK

69. ÉVFOLYAM • 2019. AUGUSZTUS–SZEPTEMBER

tisztavetés • kitüntetésátadások • juliálisok • EFOTT • MÁV applikáció

 **VASUTASHÉT**

Vezetői interjú	4
Stratégiában gondolkodunk – Beszámoló dr. Homolya Róbert éwertékelő sajtóbeszélgetéséről	
69. VASUTASNAP	7
A szakma ünnepe – a vasutasok ünnepe	
TISZTAVATÁS	8
Tisztelet és tisztesség	
VÁLLALATI KITÜNTETÉSÁTADÁS	10
MÁV SZK, MÁV-HÉV, MÁV FKG, MÁV-START, MÁV	
KÖZPONTI KITÜNTETÉSÁTADÁS	16
Megbecsülés és elismerés	
JULIÁLISOK	24
Budapest, Dombóvár, Miskolc, Szeged, Szolnok, Szombathely	
HÍRVONAL	36
Pályán az első KISS motorvonat, Javítani kell a munkakörülményeket, Fesztiválszezon a MÁV-nál is, Családi menetkedvezmény	
MUNKATÁRSAINK	40
Lelkes diákmunkások	
ANNO	42
Az első vonat Szolnokra	
SZABADIDŐ	44
Vasutas örömfoci – Polónia Kupa 2019	

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna • Hírszerkesztő: Soós Botond

Szerzők: Bázsiné Gődér Ágnes, Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina,

Imre Lászlóné, Kámánné Szép Terézia, Legát Tibor, dr. Nemes Krisztina, Somorjai Lehel,

Soós Botond, Szentés Bíró Ferenc

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

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

Címlap: Fülöp Ildikó

Fotók: freepick.com, Fülöp Ildikó, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, Müller Bertold,

Soós Botond, Szecsődi Balázs

Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Soós Botond

ELŐSZÓ

Tisztelt Vasutasok!

Szeretettel köszöntöm önöket a Vasutas Magazin hasábjában, és szeretném megköszönni, hogy együtt ünnepelhettem Önökkel a 69. Vasutasnap alkalmából! A vasút mindig szolgál meglepetésekkel: sosem gondoltam volna, hogy egyszer a Magyar Vasúttörténeti Park Orient csarnokában hallom egyik kedvenc operaáriám a MÁV Szimfonikus Zenekar előadásában. E dal az erőről, a győzelemről és a szerelemről szól; e dal önöknek szól. Mert a vasutat szerelemmel kell szeretni; és mert meggyőződésem, hogy a vasutasok közössége és a vasúti közlekedés győzni fog.

Emlékezzünk vissza, honnan indultunk el: 2010-ben egy szétzilált, több százmilliós adóssággal terhelt MÁV-ot örököltünk meg, ebből a helyzetből kellett kiutat találnunk. Mindekelőtt a vasút szabályozási alapjait teremtettük meg azzal, hogy lefektettük az egységes közösségi közlekedés kezelésének törvényi előírásait. Aztán 2014–15-re áttekinthetővé tettük a vasúttársaság szervezetét. A MÁV több mint 300 milliárd forintos adósságát pedig idén június végére közel egytizedére, kevesebb mint 33 milliárdra csökkentettük. Eközben javultak a közlekedési társaságok működési feltételei is, a MÁV-START 2023-ig szóló személyszállítási, a MÁV 2026-ig érvényes pályaműködtetési közszolgáltatási szerződés alapján látja el feladatait.

A vasút – ezt önök tudják a legjobban – közlekedési szempontból meghatározó, pótolhatatlan, és kulcsfontosságú szerepet játszik a gazdasági növekedésben is. Az önök erőfeszítései és elhivatottsága ezért minden megbecsülést megérdemel. A Kormány kötelességének érzi, hogy biztosítsa a munkájuk végzéséhez szükséges feltételeket, és éreztesse a közösség megbecsülését – ami természetesen az anyagi megbecsülést is jelenti. A MÁV a legnagyobb állami foglalkoztató, ezért is tartom jelentős eredménynek, hogy a vállalatcsoport bérpiaci helyzete a hároméves bérmegállapodás eredményeként stabilizálódott. A 2017-ben megkezdett bérfelzárkóztatási program 37 ezer vasutast, azaz megközelítőleg ugyanennyi családot érintett. A bérmegállapodás alapján átlagosan összesen 30 százalékos béremelést kaptak a vasúttársaság dolgozói. Az említett megállapodásban rögzített bérfelzárkóztatás felül – az érdekképviseletekkel konstruktívan együttműködve – célzott, egyes szakmákat, területeket érintő bérintézkedések is megvalósultak, igazodva a megválto-

zott munkaerőpiaci helyzethez. Dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató úr vasutasnapi bejelentése óta pedig azt is tudhatják, hogy augusztus 1-jétől további béremelésben részesül a vasúttársaság munkavállalóinak közel kétharmada, mintegy 24 ezer fő. E bejelentés jelzi: az önök anyagi megbecsülésére idén és ezután is különös figyelmet fordítunk. Köszönet illeti a MÁV vezetését és a szakszervezeteket azért, hogy ez a megállapodás létrejött, és hozzájárulhat a munkaerő megtartásához, a foglalkoztatás biztonságához, ezáltal pedig a vasúti közszolgáltatás megfelelő színvonalú ellátásához.

A vasúttársaság vezetése elkészítette a vállalatcsoport egységes stratégiáját. Az ebben kirajzolódó jövőképe fenntartható, versenyképes vasúti személyszállítási szolgáltatás nyújtása. Célunk, hogy a MÁV 2030-ra hatékony, biztonságos, hálózati szemléletű és szolgáltatásközpontú vasúttársasággá váljon, amely mind műszaki, mind pénzügyi, mind pedig környezeti szempontból fenntarthatóan és hatékonyan működik.

Tisztelt vasutas kollégák! Professzionálisan összehangolt, korszerű és gazdaságos közlekedés nélkül nincs mobilitás, mobilitás hiányában pedig az országot sem lehet működtetni. A közlekedés és azon belül elsősorban a vasút ügyét a Kormány nemcsak infrastrukturális és szervezési, hanem társadalmi és kulturális kérdésnek is tekinti, hiszen a minőségi közlekedés a közösség egyik legfontosabb tartópillére. A vasutasszakma régi méltóságát úgy állíthatjuk vissza, ha a MÁV-ot és leányvállalatait korszerű, 21. századi szolgáltatónak tesszük. Ebben a törekvésünkben már eddig is jelentős sikereket könyvelhettünk el az önök fegyelmezett erőfeszítéseinek is köszönhetően. Ma jó irányba tart a vasút, pozitívan változik a megítélése.

A Kormány nevében is köszönöm elhivatottságukat! Mindnyájuknak további jó egészséget és jó munkát kívánok!

*Bártfai-Mager Andrea
nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter*



Stratégiában gondolkodunk



Tavaly vezetéváltás történt a nemzeti vasúttársaság élén, amikor augusztus elején dr. Homolya Róbertet nevezték ki a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójává. A személyi változást szemléletváltás követte: a vállalatcsoport új menedzsmentje pontról pontra áttekintette azokat a területeket, amelyeken azonnali, határozott, előremutató lépésekre van szükség, és szakértő kollégáink segítségével a MÁV fejlődését megalapozó, 2030-ig kitekintő Országos Vasúti Stratégiát dolgoztak ki. De a munka nem állt meg a tervezés szintjén – már neki is láttunk a tervek megvalósításának. A stratégiai részleteiről Homolya Róbert és Kerékgyártó József, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója tájékoztatta a sajtó képviselőit és a Vasutas Magazint.

„Egy éve vagyok a MÁV vezetője, és nyugodtan mondhatom, hogy ez életem talán legizgalmasabb időszaka. Legalábbis a feleségem szerint még sosem voltam ennyire elfoglalt. De Magyarország egyik leginkább közérdeklődésre számot tartó cégének vezetőjeként, azt hiszem, ezen nincs mit csodálkozni” – mondta Homolya Róbert. Valóban, a nemzeti vasúttársaság állandóan a figyelem középpontjában áll, az utasok és a sajtó is árgus szemekkel lesi szinte minden mozdulatunkat, és azonnal lecsap a legkisebb hibára is. Nincs könnyű dolgunk: a MÁV nehéz terheket cipel, olyanokat, amelyeket még évekkel-évtizedekkel ezelőtt tettek a vállunkra. De fejlődünk kell, mert ez az elvárás a kormányzat, a szakma és mindenekelőtt az utasok részéről. A bennünket választók modern, gyors, megbízható és kulturált vasutat szeretnének látni – ahogyan a vállalatcsoport vezetése és mintegy 38 ezer munkavállalója is.

„Amikor a MÁV-hoz kerültem, az egyik első kérdésem az volt, hány kilométernyi vasútvonalon tudunk 160 km/h-val közlekedni? A válasz 82 volt. Nagyon beszédes ez a szám. Hogyan jutottunk ide? Úgy, hogy volt egy időszak, főleg a rendszerváltás után, amikor húsz évig nem történt semmi. Lélegeztetőgépen tartották a vasutat, érdemi fejlesztésekre és eszközbeszerzésekre nem került sor” – összegezte a helyzetet a vállalatcsoport első embere. Homolya Róbert egy további fontos szempontra is rávilágított: Magyarországon egészen más társadalmi-gazdasági változások zajlottak, illetve zajlanak le, mint Nyugat-Európában. Miközben a hazánknál fejlettebb országokban ismét „divat” vonattal járni, addig nálunk az egyéni mobilizáció, a saját autó továbbra is népszerűbb a közösségi közlekedésnél. „Reálisan kell felmérnünk a helyzetünket, a vasút iránti igényeket, és azt, hogy miként tudunk mind társadalmilag, mind gazdaságilag hasznos szolgáltatást nyújtani. Az sem mindegy, hogy a vasút mennyire versenyképes: csak azért használják, mert nincs más utazási lehetőség, vagy azért, mert versenyképes szolgáltatást nyújt? El kell érünk, hogy minden utasnak legyen kedve és bizalma vonatra ülni” – tette hozzá.

E cél eléréshez nyilvánvalóan fejlesztésekre van szükség, de fontos, hogy ezeket ne szigetszerűen, hanem rendszerben gondolkodva, a vonalhálózat egészére gyakorolt hatásukat is figyelembe véve tervezzük meg és hajtsuk végre. Ezen a téren van hova fejlődni. Versenyeznünk kell az egyéni közlekedéssel, az egyéb, alternatív megoldásokkal – mint például a telekocsi-szolgáltatás –, és versenyeznünk kell majd más vasúti személyszállító társaságokkal a piaci liberalizáció bevezetését követően. Nagy segítség e téren a MÁV számára az a kormányzati elhatározás, amely a közlekedési közszolgáltatások kapacitásainak és menetrendjeinek összehangolását, a párhuzamoságok megszüntetését tűzte ki célul. A szektor másik főszereplőjére, a Volánbuszra tehát nem riválisként, hanem partnerként kell tekintenünk – a vonatoknak és a buszoknak ki kell egészítenie egymást. Ez az összehangolás elsősorban az utazók érdeke, de a magyar adófizetők elvárása is, hogy az állam felelősen gazdálkodjon az állampolgárok adóbefizetéseiből származó forrásokkal. Versenyeznünk kell a piaci pozícióknak, az utasokért, erre viszont nem vagyunk még fel-

„EL KELL ÉRNYÜNK, HOGY MINDEN
UTASNAK LEGYEN KEDVE ÉS BIZALMA
VONATRA ÜLNI.”

készülve sem a pályák állapotát, sem a MÁV-START gördülőállományát tekintve – mondta Homolya Róbert. Ami a hálózatot illeti, nagyjából 4-5 év alatt lehet emelt szintű karbantartásokkal olyan menetidőket elérni, amelyek 10-15 éves távlatban vagy még tovább is versenyképesek lesznek a közúti közlekedéssel. A komplex állomásfelújítási program célja a MÁV-hoz és a 21. századhoz méltatlan állapotok megszüntetése. A munka már februárban kezdetét vette a Nyugati pályaudvar aluljárójának rendbehozatalával, májusban a Keleti kéthetes karbantartásával, valamint Kőbánya alsó júniusban megkezdett rekonstrukciójával. Az állomásokat érintő karbantartások és kisebb felújítások még idén tovább folytatódnak, és az elkövetkező években összesen 50 helyszínen hajtunk végre utaskomfort-javító intézkedéseket.

A MÁV stratégiai tervei között szerepel a Budapestet a megyei jogú városokkal összekötő vonalak fejlesztése is: a 100 ezernél magasabb lakosságú városok irányába 120-160 km/h-s pályasebességet, a többiek felé 100-120 km/h-s maximális tempót szeretnénk elérni. Bár Budapest elővárosi közlekedésében már szép eredményeket értünk el, itt is szükség van további beruházásokra. Nyugati pályaudvar központtal új főpályaudvari rendszert szeretnénk létrehozni, ehhez igazítva a Keleti pályaudvar további fejlesztését. Szükség van az elővárosi szakaszok modernizációjára is – ilyen például a Budapest–Hatvan vonal jelenleg is zajló rekonstrukciója –, valamint a fővárosba befutó vonalak városhatáron belüli szakaszainak fejlesztésére a szűk keresztmetszetek megszüntetése érdekében. Előttünk álló feladat továbbá a vasúti kapcsolat kiépítése a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér 2-es termináljához, valamint a MÁV-HÉV teljes körű korszerűsítése. Természetesen mindez nem megy egyik napról a másikra, ahogyan a menetrendek már említett egységesítése és a járműflotta korszerűsítése sem. De ha nem gondolkodunk távlatokban, és nem rendeljük alá a mindennapi munkánkat a terveknek, akkor a célok elérése igen kétséges.

A gördülőállomány kapcsán Kerékgyártó József, a MÁV-START Zrt. februárban kinevezett vezérigazgatója beszélt a folyamatban lévő járműbeszerzésekről, valamint a tervezett további beruházásokról. Az egyik legfontosabb projekt a saját fejlesztésű IC+ személykocsik szolnoki sorozatgyártása, amellyel kapcsolatban sikerült megoldani a korábbi gyártástechnológiai, minőségbiztosítási és logisztikai problémákat. Most már évente 40 darabos gyártókapacitással lehet számolni – a 20. sorozatgyártott példányt az idei Vasutasnap központi kiténtetésátadó ünnepségén láthatták a kollégák. Az IC+



„ÉRDEMI VÁLTOZÁSOKRA VAN SZÜKSÉG, HOGY AZ UTASOK TÉNYLEG ÉREZZÉK: SZÁMUNKRA ŐK A LEGFONTOSABBAK.”

projekt keretében megkezdődött a vezérlőkocsik tervezése is – a cél az, hogy minél hamarabb elkészüljenek a járművek, ezért igyekszünk minél több alkotóelemet a piacon kapható alkatrészekből összeállítani. Ha minden a tervek szerint halad – és a kormányzat is biztosítja a szükséges pénzügyi forrásokat –, 2021 végére elkészülhet az első prototípus, a következő évben pedig kezdetét veheti a sorozatgyártás.

A személyszállító vasúttársaság vezetője ugyanakkor felhívta a figyelmet arra, hogy az évi 40 darab új IC+ személykocsi önmagában nem oldja meg a MÁV-START járműgondjait. Az emeletes KISS villamos motorvonatok – amelyek közül az első példányok jövő februárban állhatnak szolgálatba – jelentősen növelik majd a szállítóképességet. Fontos lépés lesz a Talent motorvonatok felújítása, hiszen ezek a járművek jelenleg 30-40 százalékos rendelkezésre állással közlekednek – azaz a többségük rendszerint áll a szervizigény miatt. Győr, Veszprém és Szombathely térségében a GYSEV-től származó Jenbacher motorvonatokkal sikerült jelentősen emelni a szolgáltatás színvonalát. Mindemellett tervben van hibrid (dízel-villamos) motorvonatok beszerzése a Balaton északi partjára, valamint interregiós és regionális személyszállításra, továbbá több áramnemű mozdonyok vásárlása, ha a kormányzat biztosítja hozzá a forrásokat. Természetesen folyamatosak a járműfelújítások is, a nagyjavítások során – ha van rá lehetőség – kicserélik az ülések kárpitozását, légkon-

dicionálót építenek be, illetve egyéb komfortjavító módosításokat hajtanak végre munkatársaink.

Az utasok azonban nemcsak kényelmes vonatokat, hanem megfelelő eljutási időket és kedvező jegyárakat is szeretnének. Ez részben olyan menetrendi újításokkal is elérhető, mint a 2018 szeptemberében bevezetett – és igen népszerű – Televonat Debrecen és Budapest, illetve Nyíregyháza és a főváros között – mondta el Kerékgyártó József. Idén június 10-ig közel 10 ezren választották ezt a szolgáltatást, a vizsgált időszakban és viszonylatokon utazók száma összességében 32 százalékkal nőtt, azaz más közlekedési módról sikerült utasokat átcsábítani a modern FLIRT motorvonatból összeállított Televonatokra. A vonzó menetrend kialakítása azonban nem csak a személyszállító vasúttársaságon múlik, hiszen azt a Közlekedéstudományi Intézet Személyszállítási Közszolgáltatási Igazgatósága, a Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft. és a MÁV-START közösen dolgozza ki a megrendelő Innovációs és Technológiai Minisztérium megbízásából.

Homolya Róbert hangsúlyozta: rengeteg kihívás vár ránk, és biztos, hogy nem fogunk tudni megfelelni minden igénynek, elvárásnak. A MÁV vezetője ugyanakkor bízik benne, hogy a szakminisztériumokkal egyeztetve sikerül minél több kérdésre megfelelő választ és megoldást találni. Érdemi változásokra van szükség, hogy az utasok tényleg érezzék: számunkra ők a legfontosabbak.

MÁV KIG



69. Vasutasnap

A szakma ünnepe – a vasutasok ünnepe

Vállalati kitüntetések

Az ünnepi hét a vállalati kitüntetésátadásokkal kezdődött, amelyeken 189 munkatársunk kapott elismerést. Július 8-án, hétfőn a MÁV Szolgáltató Központ Zrt., a MÁV-HÉV Zrt. és a MÁV FKG Kft., 9-én a MÁV-START Zrt., 10-én pedig a MÁV Zrt. vállalati kitüntetéseit vehették át a munkatársak.

Tisztavatás

A hagyományoknak megfelelően idén is péntek délelőtt tartották a vasutasnapi rendezvények legszebb eseményét, a Baross Gábor Oktatási Központ frissen végzett tisztjeinek avatását. Ezúttal 248 tiszt sorakozott fel az ünnepélyes fogadalmötételre, egy hallgató kitűnő eredménnyel, 61-en pedig jelesre végeztek.

Központi ünnepség

Péntek délután 13 órakor vette kezdetét a Magyar Vasúttörténeti Park Orient csarnokában a hét legünnepélyesebb eseménye, a legrangosabb elismerések, kitüntetések átadása. A műsor a Rákóczi-induló közismert dallamára bevonuló gyermekvasutasokkal vette kezdetét. A megjelenteket dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója, Bárfai-Mager Andrea nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter és dr. Mosóczy László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára köszöntötte, majd átadták a díjazottaknak a legmagasabb rangú elismeréseket. Az ünnepet a MÁV Szimfonikus Zenekar és Szekeres Adrien énekesnő műsora tette teljessé.

Juliálisok

A hosszú évek óta családi napnak is számító szombati Juliálisokat ebben az évben hat helyszínen – Budapesten, Dombóváron, Miskolcon, Szegeden, Szolnokon és Szombathelyen – rendezték meg nagyszerű hangulatban. A szórakoztató és gyermekprogramok mellett mindenhol számos sporteseményel, versenyekkel és vetélkedőkkel várták a résztvevőket. A jó hangulat idén is garantált volt, hiszen nekünk is kell egy nap, amely összehoz és összetart bennünket.

Tisztelni és elismerni több tízezer ember munkáját, megköszönni a hétköznapi helytállását és közösen ünnepelni egy különleges szakmát. Egy nehéz, felelősségteljes, ugyanakkor fontos és szeretethető hivatást, a vasutasok világát. Erről szólt a 69. Vasutasnap, amely mára egy egész héten át tartó ünnepszorozattá nőtte ki magát.

Múlt nélkül nincs jövő, s mennél gazdagabb a múltad, annál több fonálon kapaszkodhatsz a jövőbe – írta Babits Mihály. A Magyar Államvasutak mindig is büszke volt a múltjára, az elmúlt több mint másfél évszázadra, az ország gazdaságában és fejlődésében betöltött szerepére, de elsősorban az itt dolgozóakra, munkavállalóira. Akik működtetik a több mint hétezer kilométeres hálózatot, akik karbantartják és kezelik a járműparkot, és akik egyszerre próbálnak megfelelni a múlt elvárásainak, a jelen igényeinek és a jövő kihívásainak. Róluk, rólunk szólt ez a nap, pontosabban július második hete.

A 69. Vasutasnapon a hagyományos programok mellett hagyományt teremtő eseményekkel is ünnepeltünk – kollégákkal, barátokkal, családtagokkal együtt.

Tisztavatás 2019

Tisztelet és tisztesség

A Vasutashét legmeghatóbb pillanatait július 12-én, pénteken élhettük át. A Magyar Vasúttörténeti Park Orient csarnoka díszbe borult, megtisztelve ezzel a jelen lévő friss és régi egyenruhásokat, a teljes vasutastársadalmat.

A délelőtti hagyományos tisztavatáson a MÁV Szimfonikus Zenekar rögtön megadta az alaphangulatot, vidám polkáikat hallgatva képzeletben már mindenki vonaton utazott. Majd bevonultak a Baross Gábor Oktatási Központ frissen végzett tisztjei, összesen 246-an. A színpad teljesen megtelt, felemelő érzés volt hallani, ahogy a 11 tanfolyam végzősei egyszerre mondják a szolgálati fogadalomtételt. Egyértelmű, hogy a frissen felavatott kollégák elkötelezettek és kitartóak – az évfolyam mintegy harmada jeles eredménnyel végzett.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a szakma, az egymás és az utasok iránti tisztelet fontosságát hangsúlyozta:

„Néhány perccel ezelőtt a nemzeti vasúttársaság tisztjeivé avattuk Önöket. De mit is jelentenek nekünk ezek a szavak: tiszt, tisztelet, tisztesség?

Tisztek. A MÁV sokáig félkatonai szervezetként működött, a vasutasok munkáját szigorú utasítások szabályozták, a kollégákat tisztek irányították. Ma már a vállalat sok tekintetben modernebb szemléletet követ – és ez így van jól. Ugyanakkor az utasítások, a szabályok és a tisztek továbbra is velünk élnek – és ez szintén jó így. Nem csupán a hagyományok ápolása miatt, hanem azért is, mert a vasút biztonságos működtetéséhez fegyelemre és elhivatottságra, a szakmai szabályok követésére is szükség van. Arra, hogy a maga szakterületén, tisztségében mindenki az előírások alapján, legjobb tudása szerint végezze a munkáját.

Tisztelet. Alapvető érték, amely meghatározza emberi kapcsolatunkat és munkavégzésünket. A vasúti közlekedés megszervezése összehangoltságot igényel, együttműködést valamennyi szakterület között. Ez pedig elképzelhetetlen a kollégák egymás iránti tisztelete nélkül. A MÁV a mai tisztavatással az önök szakmai ismereteit, felkészültségét ismertette el. Ahhoz, hogy szolgáltatásokat eredményesen végezhessek, Önöknek is el kell ismerniük

Jelesek és kitűnők

Almási József	Dobos Tamás	Kiss Zoltán József	Szarka Andrásné
Balázs Pál	Dudás Éva	Kovács Miklós	Szegedi Szabolcs
Balogh Bernadett	Ésik Tamás	Kun István	Székelyné Kecskés Dóra
Balogh Norbert	Fekete Róbert	Lengyel Lászlóné	Szilágyi Sándor
Bánfi Péter	Fetter Dorina	Nagy Erzsébet	Szivos Lajos Zoltán
Barsi Gábor	Fülep Krisztián	Nagy Nándor	Szurmay Zoltán
Batyik Gergely	Gaál Sándor Vilmos	Németh Katalin	Tolnai István
Bene László Tibor	Gombár László	Palkó Tamás	Török Ferenc
Béres Tamás	Györfi Ágnes	Pap Csaba	Várai Mátyás
Blanár Bertalan	Hunyadi László József	Pásztorné Oskolás Anita	Varga József
Bor Alexandra	Jenei Gábor	Sára	Varga Zoltán
Böröcz László	Jó járt Anita	Patakí Antal	Varga Zsolt Krisztián
Budainé Kiss Zsuzsanna	Juhász Adrienn	Pávlisz Réka	Váróczy Margit
Ágnes	Juhász András	Radóczy Csaba	Zlochné Mikita Angéla
Csányi Krisztián	Kelemen Zsolt	Rajkó Attila	
Csikné Tislér Veronika	Kispál János Zsolt	Rónai József	
Dancsókné Huszár Györgyi	Kiss Imre Péter	Szalontainé Szabó Melinda	



munkatársaik tudását, a vállalatcsoporthoz más tagjainál dolgozók feladatainak jelentőségét.

Tisztesség. Egy tulajdonság, amely sosem megy ki a divatból, egy emberi vonás, amely nem avul el, nem lehet leselejtezni. A tisztesség nekünk, vasutasoknak azt jelenti, hogy a lehető legjobbat hozzuk ki magunkból, a rendelkezésünkre álló lehetőségekből. Azt, hogy nem elégszünk meg a félmegoldásokkal, a „jó lesz úgy is” és a „ráérünk azzal” szemlélettel. Azt jelenti, hogy megtiszteljük magunkat, hivatásunkat, kollégáinkat és a vonatkozó utasításokat is azzal, hogy mindig a száz százalékra törekszünk.

Ne a biztos minimumra játsszanak, azzal ugyanis egy lépéssel sem juthatnak-juthatunk előre. Ne féljenek: nem az a baj, ha nem sikerül elérni a tökéletest, és nem az a baj, ha hibáznak. A baj az, ha valaki nem is próbálkozik. A vasúttársaság vezetése, a munkatársak és az utasok is jutalmazták a teljes erőbedobással, becsülettel végzett, lelkiismeretes, tisztességes munkát.

Kedves munkatársaim! A MÁV vezetése és mintegy 38 ezer munkavállalója nevében szívből gratulálók Önöknek vasúti tisztje avatásuk alkalmából! Bízunk Önökben és számítunk a munkájukra – folytassuk együtt a nemzeti vasúttársaság megújítását!”

Vállalati kitüntetésátadás

MÁV SZK Zrt., MÁV-HÉV Zrt., MÁV FKG Kft., MÁV-START Zrt., MÁV Zrt.

VASUTASHÉT

A MÁV budapesti székházában, családias hangulatban került sor a vállalati kitüntetésátadásokra. Július 8-án, hétfőn délelőtt a MÁV Szolgáltató Központ Zrt., a MÁV-HÉV Zrt. és a MÁV FKG Kft. elismert munkatársai és vezetői ünnepeltek, kedden a MÁV-START Zrt. dicséreteit adták át, szerdán pedig a MÁV Zrt. dolgozói vették át a kitüntetések. Az ünneplőket ismert énekesek – Kozma Orsi, Zséda és Kocsis Tibor – is meglepték egy-egy produkcióval. A hivatalos ceremónia után állófogadás várta a résztvevőket, a külön erre az alkalomra készült fotófal pedig mindenkinek lehetőséget biztosított az emlékezetes esemény megörökítésére.



Vezetői dicséretben részesült a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. részéről:

Adámi László
szakmai oktató, BGOK

Benedek Zoltánné
jövedelemelszámolási ellenőr, Humánszolgáltatás

Beszenszki Szabolcs
IT-technikus, Végponti Szolgáltatások

Borbély István
raktározási irányító, Raktárgazdálkodás

Csala Józsa Anna
számviteli szakelőadó, Könyvelés

Ferencz Béla János
flottakezelési koordinátor, Szállítás és Flottakezelés

Fikó Andrea
számviteli koordinátor, Könyvelés

Kovács Péterné
készletgazdálkodási szakértő, Készletgazdálkodás

Kovács Zsolt
készletgazdálkodási szakelőadó, Vevőközpont

Molnár Éva
kategóriamenedzser, Szolgáltatás-, Eszköz- és IT-beszerzés

Ráczné Bartucz Edit
DMS érkeztető-postázó, Ügyviteli Szolgáltatások

Rapi Tibor
desktop infrastruktúramenedzsmen-vezető, Végponti Szolgáltatások

Szabó Sándorné
eszközértékesítési és selejtezési szakelőadó, Leltározás, Eszköznyilvántartás és -selejtezés

Szendrey Eszter
humánpolitikai szakértő, HR-kompenzáció és Személyzetfejlesztés

Szűcsné Hlavicza Katalin
projektszakértő, Környezetvédelem és Energia

Végh Gyöngyi
adószakértő, Adózás

Vezérigazgatói dicséretben részesült a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. részéről:

Ángyán Imre
gépkocsivezető, Szállítás és Flottakezelés

Bányácsi Csaba
üzleti alkalmazástámogatási vezető, Alkalmazásfejlesztés és -üzemeltetés

Dudás Edit
törzsadatmenedzsmen-koordinátor, Beszerzési Szolgáltatásmenedzsmen

Erdei Krisztina
ügykezelési és dokumentációs szakértő, Ügyviteli Szolgáltatások

Karsai Zsolt
MÁV-START beszámolóképzési vezető, Számviteli Beszámolás

Kulman Tímea
humánszolgáltatási menedzsmen-koordinátor, Humánszolgáltatás-menedzsmen

Szilágyi István
logisztikai szakelőadó, Raktárgazdálkodás

Víg Zoltán
üzleti szoftverfejlesztési vezető, Alkalmazásfejlesztés és -üzemeltetés

Vezérigazgató-helyettesi dicséretben részesült a MÁV-HÉV Zrt. részéről:

Aradi Krisztián
főpályamester, Csepel-Ráckeve Pályafenntartási Üzem

Csányi Krisztián
jelző- és biztosítóberendezési üzemvezető, Jelző- és Biztosítóberendezési Üzem

Kovács Tibor
áramátalakító üzemvezető, Áramátalakító Üzem

Kövesdi László
informatikai osztályvezető, Informatikai Osztály

Molnár Péter
járműfenntartási művezető, Szentendre Vontatási Üzem

Tóth Bálint
járműfenntartási művezető, Csepel-Ráckeve Vontatási Üzem

Zsebe Gáborné
humánpolitikai szakelőadó, Emberi Erőforrás Kontrollingosztály

Vezérigazgatói dicséretben részesült a MÁV-HÉV Zrt. részéről:

Ács Ferenc
oktatási szakértő, Oktatási Igazgatóság

Ügyvezetői dicséretben részesült a MÁV FKG Kft. részéről:

Bartha Péter
előkészítő mérnök, Budapest Divízió

Burus Péter
humánpolitikai szakértő, Munkaerő-gazdálkodás

Dr. Háromszéki Ákos József
jogtanácsos, Jog

Kalmár Ákos
üzemi mérnök, Gépészet/Művezetőség

Karászi Levente
előkészítő mérnök, Debrecen Divízió

Kovács István
dízelmotor-szerelő, Gépészet/Művezetőség

Léhi József
vasúti járművezető és munkagépkézelő, Gépészet/Nagygépek

Mészáros János
beszerzési referens, Anyagbeszerzés

Molnár Attila
pályamunkás, Zalaegerszeg Fő-építésvezetőség

Pósafalvi Attila
fő-építésvezető, MLD Debrecen Fő-építésvezetőség

Rudolf Gergely
előkészítő mérnök, Gépészet/Nagygépek

Sevinger István
fő-építésvezető, Budapest Divízió

Dr. Somogyi Judit
előkészítő mérnök, Pécs Divízió

Igazgatói dicséretben részesült a MÁV-START Zrt. részéről:

Kókai György
biztonsági szakértő, Biztonsági Igazgatóság

Kun Krisztina
üzleti szabályozási szakértő, Értékesítési Igazgatóság

Nemesné Tóth Izabella
értékesítési szakértő, Értékesítési Igazgatóság

Papp Sándorné
pénzügyi szakelőadó, Gazdasági Igazgatóság

Rakonczay Csaba
műszaki szakértő, Üzemeltetési Igazgatóság

Simon Tamás
vontatás-erőforrás-szakértő, Üzemeltetési Igazgatóság

Szakács Xénia
közbeszerzési szakértő, Beszerzési Igazgatóság

Tóth Mária
humánpartner szakértő, Humán-erőforrás-igazgatóság

Turkus Ágnes
szakmai titkár, Gazdasági Igazgatóság

Vezérigazgató-helyettesi dicséretben részesült a MÁV-START Zrt. részéről:

Bajkó György
mozdonyvezető, TSZVI Budapest

Bencze László
mozdonyvezető, TSZVI Szeged

Benkő János
pénztárelenőr, TSZVI Pécs

Bor Istvánné
munkaidőbeosztás-készítő, TSZVI Budapest

Bruscha László
személyszállítási technológus szakelőadó, TSZVI Budapest

Buda Mihály
járműszerelő, JBI Budapest

Budai László Sándor
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Bundikné Bauer Melinda
pénztárelenőr, TSZVI Budapest

Csuka József
nemzetközi vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Donkó Antal
vasúti járműasztalos, Vasúti Járműjavítás

Erdélyi Csabáné
számadó és jegypénztáros, TSZVI Debrecen

Fülöp Eszter
területi személyszállítási főirányító, TSZVI Szeged

Gál Tibor
mozdonyvezető, TSZVI Pécs

Gelencsér Gyula
járműszerelő, JBI Pécs

Góczén Ágnes
személyszállítási utazószemélyzet-tervezési koordinátor,
Üzemeltetési Igazgatóság

Gulyás Attila
művezető, JBI Budapest

Hadobásné Bóta Judit
nemzetközi személypénztáros, TSZVI Miskolc

Harmati Tamás
mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Heüsz József
járműszerelő, JBI Debrecen

Horváth Béla
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Pécs

Horváth Ferenc
járműszerelő, JBI Szeged

Kovács Antal
műszaki szakértő, Műszaki Igazgatóság

Mihályi András
munkaidőbeosztás-készítő, TSZVI Szombathely

Mucsi Barnabás
műszaki koordinátor, Teljesítménymenedzsment

Nagy Ágnes
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Budapest

Nagy Ferenc
személyzetirányító, TSZVI Miskolc

Nikl Zoltán
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Pécs

Pálffy László
járműszerelő, JBI Szombathely

Pásztorné Koleszár Mónika
személyszállítási technológus szakelőadó, TSZVI Budapest

Pokol Zsolt
járműszerelő, JBI Debrecen

Potyondi József
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Budapest

Sas János Imre
mozdonyvezető, TSZVI Budapest

Soós Klára
számadó és jegypénztáros, TSZVI Debrecen

Szabó György
kocsivizsgáló, JBI Budapest

Szabó Tibor
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Szeged

Szamosi István
kocsivizsgáló, JBI Miskolc

Szemerédi János
mozdonyvezető, TSZVI Szombathely

Torma József
járműszerelő, JBI Szeged

Tóth Imréné
általános ügyviteli előadó, TSZVI Szeged

Tóth László
mozdonyfelvigyázó, TSZVI Debrecen

Tóth László János
tisztítási átvévo, JBI Budapest

Vezérigazgatói dicséretben részesült a MÁV-START Zrt. részéről:

Bene Attila
közbeszerzési koordinátor, Beszerzési Igazgatóság

Bereczki Erzsébet
értékesítési szakértő, Értékesítési Centrum

Biczó Szabolcs
művezető, JBI Budapest

VASÚTASHÉT



Binszki Györgyi
toborzás-kiválasztási szakértő, Humán-erőforrás-igazgatóság

Bor Attila
VIP-utaskísérő, Utasellátó

Boros István
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Miskolc

Csillag István
műszaki átvévo, Műszaki Fejlesztési Igazgatóság

Debreczeni-Kis Ildikó
munkaidőbeosztás-készítő, TSZVI Szeged

Fehér Józsefné
pénzügyi szakértő, Gazdasági Igazgatóság

Grebely János
elektronikusberendezés-műszerész, JBI Miskolc

Gyeraj Pál
járműszerelő, JBI Szeged

Horváth László
mozdonyfelvigyázó, TSZVI Budapest

Kerekes Károly
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Budapest

Kunokné Iván Mária
számadó és jegypénztáros, TSZVI Szeged

Malmosné Papp Anna
pénztárelenőr, TSZVI Debrecen

Mátrai Róbert
termelési egység-vezető, Vasúti Járműjavítás

Miltényi László
járműreszortos, JBI Szombathely

Nagy Ildikó
nemzetközi személypénztáros, TSZVI Budapest

Nemes Jánosné
nemzetközi személypénztáros, TSZVI Szombathely

Papp Tamás János
művezető, JBI Debrecen

Sáfár György
kocsigazdálkodó szakelőadó, TSZVI Pécs

Somodi László
járműszerelő, JBI Budapest

Szabó István
járműszerelő, JBI Pécs

Szabó János,
vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

Szabó József
üzleti adminisztráció szakelőadó, TSZVI Budapest

Szántó László
műszaki átvévo, Műszaki Fejlesztési Igazgatóság

Varga Józsefné
oktatási szakértő, Humán-erőforrás-igazgatóság

Veres Tibor
járműszerelő, JBI Debrecen

Virág Csaba
mozdonyvezető, TSZVI Szeged

Vitális Csaba
műszaki szakértő, Műszaki Igazgatóság

Zsiga Zsolt
ügyfélkapcsolati szakelőadó, Ügyfélszolgálat

Gazdasági vezérigazgató-helyettesi dicséretben részesült a MÁV Zrt. részéről:

Bene Krisztina

pénzügyi szakelőadó, Pályavasúti Pénzgazdálkodás

Mácza Zsuzsanna

vagyongazdálkodási szakértő, Ingatlanrendezés és

Területszerzés

Humánerőforrás vezérigazgató-helyettesi dicséretben részesült a MÁV Zrt. részéről:

Dr. Rácz György

humánpartner, Humánpartner Szervezet Szeged

Dr. Tulecz Magdolna

humánpolitikai szakértő, Vasútszakmai Képzésszervezés

Zsótér Lászlóné

humánpartner, Humánpartner Szervezet Budapest

Általános és műszaki vezérigazgató-helyettesi dicséretben részesült a MÁV Zrt. részéről:

Ádám János

forgalmi vonalirányító, Területi Forgalmi Osztály Budapest

Balog László

távkezelte állomások forgalomirányítója, Békéscsaba Forgalmi

Csomóponti Főnökség

Balogh Ferenc

forgalmi szolgálattevő, Miskolc-Tiszai pályaudvar

Balogh István

vonali tolatásvezető, Záhony-széles Állomásfőnökség

Bárdics Róbert

területi pályavasúti szakértő, Pályavasúti Területi Igazgatóság

Szombathely

Batta Sándor

kábel- és hálózatszerelő, Távközlési Főnökség Budapest

Bogyó András

tolatásvezető, Szerencs állomás

Bolgárné Kucsma Katalin

forgalmi szolgálattevő, Tiszalök állomás

Borkó Béla

főpályamester, Pályafenntartási Szakasz Ferencváros

Bóza Imre

forgalmi szakértő, Forgalmi Technológiai Osztály

Bugya László

távközlő műszerész, Távközlési Főnökség Szeged

Butyka Ákos

pályavasúti szakértő, Üzemeltetési Működéstámogatás

Csajági Éva Mária

területi vagyongazdálkodási koordinátor,

Területi Vagyongazdálkodás Budapest

Csiszer László

kitérőlakatos, Pályafenntartási Főnökség Nyíregyháza

Csöngé László

vezető váltókezelő, Forgalmi Csomóponti Főnökség Budapest-Déli



Csrefkó Ferencné

anyag- és eszközkezelési szakelőadó, Pályafenntartási Főnökség

Miskolc

Dengel Győző

karbantartó szakmunkás, Területi Ingatlankezelési Egység Budapest

Dobos Károly

állomásfőnök, Eperjeske-rendező Állomásfőnökség

Dudás Zoltán

felsővezeték-szerelő csoportvezető, Felsővezetéki Szakasz Vác

Éles Tibor

karbantartó szakmunkás, Területi Ingatlankezelési Főnökség

Gáll Gáspár

felsővezeték-szerelő, Felsővezetéki Szakasz Dombóvár

Gergelyné Kiss Gabriella

általános pályavasúti előadó, Forgalmi Csomóponti Főnökség

Celldőmők

Gyurik László

karbantartó szakmunkás, Területi Ingatlankezelési Főnökség Szeged

Huczek János

tartalékos vonali tolatásvezető, Kiskunhalas Forgalmi Csomóponti

Főnökség

Jankovics Gyula

karbantartó szakmunkás, Területi Ingatlankezelési Egység

Székesfehérvár

Kalocsai Péter

mester, Biztosítóberendezési Javító Szakasz Miskolc

Kardos István

előmunkás, Pályafenntartási Főnökség Győr

Kendrei András

mester, Biztosítóberendezési Főnökség Debrecen

Kiss József

karbantartó szakmunkás, Területi Ingatlankezelési Egység Tapolca

Leél-Össy Ádám

műszaki előkészítési szakértő, Kalkulációs és Erőforrás Iroda

Lukács Gábor

műszaki szakelőadó, Ingatlanüzemeltetési és Közműkezelési Osztály

Márton István

előmunkás, Hidász Szakasz Dombóvár

Mezei Gyula

zöldterület-kezelő szakmunkás, Pályafenntartási Főnökség

Debrecen

Nagy József

alállomási műszerész, Alállomási Szakasz Szombathely

Nagy Tibor

PL-vezetőmérnök, Pályafenntartási Főnökség Miskolc

Németh Erika

területi pályavasúti szakértő, Gazdálkodási Igazgatóhelyettesi

Szervezet Szeged

Németh Zoltán

pályavasúti szakértő, Üzemeltetési Működéstámogatás

Papdi Szilvia

létesítményfelelős, Területi Ingatlankezelési Egység Budapest

Pótári Zoltán

pályalétesítményi szakértő, Híd- és Alépitményi Osztály

Práda Miklós

forgalmi szolgálattevő, Nyírbátor állomás

Sajni József

távközlő műszerész, Távközlési Szakasz Nagykanizsa

Schvarcz László

forgalmi szolgálattevő, Somogyuszob állomás

Somogyi Attila József

vilamoshálózat-szerelő, Energiaellátási Szakasz Ferencváros

Sutka Dávid

rendelkező forgalmi szolgálattevő, Rákos állomás

Szabó Ferenc

forgalmi szolgálattevő, Balassagyarmat

Szabó Ferenc

váltókezelő, Szentlőrinc állomás

Szabó Zoltán

forgalmi üzemmérnök, Békéscsaba Forgalmi Csomóponti Főnökség

Szécsényi István

karbantartó szakmunkás, Területi Ingatlankezelési Egység Budapest

Szecsok Ernő

állomási gondnok, Eger állomás

Szép Ferenc

biztosítóberendezési műszerész, Biztosítóberendezési Szakasz

Tatabánya

Szűcs Imre

egyéb vasúti járművezető, Pályafenntartási Szakasz Tapolca

Tóth Árpád István

állomásfőnök, Gyékényes állomás

Tóth Csaba

pályavasúti szakértő, Üzemeltetési Működéstámogatás

Tóth János

forgalmi szolgálattevő, Sellye állomás

Tóthné Fekete Katalin

gazdálkodási koordinátor, Távközlési Főnökség Debrecen

Vadkerti Zsolt

vonalkelző, Pályafenntartási Főnökség Budapest-Észak

Vásárhelyi Ferenc

biztosítóberendezési műszerész, Biztosítóberendezési Főnökség

Szeged

dr. Wégner Krisztina

környezetvédelem, energetika és minőségirányítás vezető,

Környezetvédelem, energetika és minőségirányítás



Központi kitüntetésátadás Megbecsülés és elismerés



Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatójának ünnepi beszéde:

„Megtiszteltetés számomra, hogy mint a nemzeti vasúttársaság vezetője először ünnepelhetek Önökkel együtt a magyar vasút ezen ikonikus helyszínén, a Vasúttörténeti Parkban!

Ünnepelünk, hiszen vállalatunk, közösségünk minden évben összegyűl, immár 69. alkalommal, hogy megemlékezzen múltjáról, hagyományairól. Az ünnep egyik szimbolikus eseménye a vasúti tisztek avatása. Ünnepelünk, hiszen a Vasutasnapon a megszo- kott, szolgálattal és munkával teli hétköznapokkal ellentétben összefövünk, hogy elgondolkozzunk a magyar vasútról, a vasút- társaságról és az azt megtestesítő, azt működtető vasutasokról, azaz saját magunkról. Egy ünnep mindig a közösségről szól, hi- szen ünnepet csak egy közösség tud tartalommal megtölteni. Ezért is olyan fontos a megállás, a megemlékezés, hiszen ünnep nélkül nem lennénk saját értékrenddel, identitással, céllal rendel- kező közösség, nem lennénk erő.

Mert bizony erő vagyunk, ezt ne feledjük soha, mint ahogy elő- deink sem feledték ezt az építkezéssel, növekedéssel, sikerekkel, de viszontagságokkal, veszteségekkel, átalakulásokkal is teli el- múlt 150 évben sem.

Tették a dolgukat – tisztelet nekik!

A vasút megalakulásától kezdve mindig, minden körülmények között üzemelt, szolgálta-szolgálja az országot, az utasokat. Így is kell lennie, persze a kor és a társadalom, a gazdaság min- denkori igényeinek megfelelően, hiszen a vasút régen sem volt önmagában értelmezhető, és most sem az. A vasút csak egy módozat a napjainkban rohamosan átalakuló közlekedési szek- torban, amit már mobilitásnak szokás nevezni. Egy ország, egy társadalom, egy gazdaság, egy közlekedési rendszer része – mostanában egyre többször halljuk újra: gerince.

Most úgy tűnik, a közösségi személyszállításban és az áruszál- lításban a fenntarthatóság, a környezettudatosság eddig nem tapasztalt előretörése miatt ez a szerepünk erősödni, növekedni látszik. Élünk, élnünk kell ezzel a lehetőséggel, csak így lehet a vasútnak sikeres, biztos jövője!

Erő és képesség vagyunk – ennek tudatában kell végeznünk munkánkat –, hiszen Magyarország egyik legnagyobb infra- struktúráját működtetjük, bizony annak minden felelősségével, terhével együtt. A MÁV-csoportban dolgozó csaknem 38 ezer ember mindennapi, elhivatott munkája nélkül ezt nem tudnánk megtenni. Szükség van kocsivizsgálóra, bérszámfejtőre, tola- tásvezetőre, informatikusra, forgalmi szolgálattevőre, biztberes

Péntek délután olyan kollégákkal, el- hivatott szakemberekkel telt meg az Orient csarnok, akikre mindannyian büszkék lehetünk, akikre példakép- ként tekinthetünk, és akik hosszú évek, évtizedek óta azért dolgoznak, hogy a vasút ismét szerethető és népszerű le- gyen. Az arra érdemesek a 69. Vasu- tásnap központi ünnepségén vehették át magas rangú kitüntéseiket, az el- nök-vezérigazgatói és a miniszteri elis- meréseket.

Tisztelt Vasutas Kollégák!

Az idei bérmegállapodásban a MÁV vállalta, hogy az elmúlt három év során megvalósí- tott, átlagosan 30 százalékos bérfeljesztés végrehajtását követően, legkésőbb július 31-ig további béremelésre tesz javaslatot, amelynek részbeni forrását képezheti a munkáltatói közterhek évközi csökkentése.

Vállalásunkat határidő előtt teljesítettük, a bérfeljesztési javaslat elkészült, az évközi adócsökkentések bérfeljesztésre való fel- használását a Kormány támogatja. Ennek eredményeként megállapodás született a szakszervezetekkel arról, hogy a bértorló- dások kezelésére és a foglalkoztatáspolitikai szempontból kritikus munkakörök ese- tén a bérpiaci pozíció javítása érdekében béremelésben részesül a vállalatcsoport dolgozóinak közel kétharmada, mintegy 24 ezer fő.

A béremelésben olyan, a vasút működése szempontjából meghatározó jelentőségű munkakörök részesülnek, mint például a forgalmi szolgálattevők, elegyrendezők, vezető jegyvizsgálók, járműszerelők, vonal- gondozók és mozdonyvezetők. A béremelés a betöltött munkakör függvényében 5 és 20 ezer Ft közötti összegű lesz, és először a szeptemberi bérfizetési napon érkezik meg munkatársaink számlájára.

műszerészre, felsővezeték-szerelőre, jegyvizsgálóra, mozdony- vezetőre, és még sorolhatnám sokáig.

Előszörban rajtuk, de inkább úgy mondom: csak rajtuk múlik, hogy ez az erő és képesség mit ér el, hogyan dolgozik, hogyan gazdálkodik a rábízott állami vagyonnal. Van még tere és lehe- tősége a fejlődésnek, gondoljunk csak sok állomásunk, megál- lóhelyünk, közösségi-szolgálati tereink, helyiségeink jelenlegi ál-

lapotára, ahol az utasainkkal találkozunk, és ahol a munkánkat végezzük. Nekünk kell közösen változtatni ezen! Nem lesz rövid folyamat, több évtized gondatlan, múltat és jövőt feléő szemlé- letének eredményével kell szembenéznünk. De elkezdttük!

Több nagy forgalmú megállóhely, pénztár évtizedek óta igényte- len, méltatlan állapotát orvosoljuk, idén megújul Zugló és Kőbá- nya alsó.

Tisztelt Miniszter Asszony! Tisztelt Államtitkár Urak! Jelentem, ezt a megújítást programként folytatjuk! Ha egyszer elkezdttük, a végére kell, hogy érjünk, ehhez kérjük az Önök tá- mogatását. Az ünnep nemcsak emlékezés a régi események- re, hagyományra, hanem megújulás is. A múlthoz kapcsolódót minden alkalommal meg kell újítani, hogy hatékony maradjon. A vasút az elmúlt 150 évben bizonyította, hogy rendelkezik a megújulás képességével.

Képesség – Versenyképesség – Versenyképes Vasút. Ez a címe annak a stratégiának, amit az elmúlt egy évben meg- fogalmaztunk, és amely alapján szeretnénk előrehaladni, ter- mészetesen tulajdonosunk, a magyar állam jóváhagyásával, támogatásával. Vallom és valljuk, hogy olyan programot állítot- tunk össze, amely figyelembe veszi az ország gazdaságának teljesítőképességét, az ország szükségleteit, igényeit, figyelem- be veszi és leköveti azt a változást, ami az elmúlt évtizedekben lezajlott hazánkban és az egész világon. Tudjuk, mit akarunk: szerethető, megbízható, fenntartható vasutat!

Ma, a 21. században a közlekedés, a mobilitás, az elérhetőség egészen mást jelent, mint a 20. században. Ismételni fogom magam: a múlthoz kapcsolódót meg kell újítanunk, hogy haté-kony maradjon! Az elmúlt évtizedben elindított és részben most is zajló vasúti nagyberuházások pozitív, de sajnos nem rend- szerszerű hatását szeretnénk kiegészíteni, teljessé tenni úgy, hogy – igenis merjük kimondani – a budapesti elővárosi közle- kedésben és nagyvárosaink többsége felé a közúti és az egyéni közlekedéstől gyorsabb, megbízhatóbb alternatívát kínáljunk a versenyben, és ténylegesen gerinccé tudjon válni a vasút! Ahol a vasút jól működik, ott az ország, a gazdaság és a társadalom is jól működik. Ezt a jövőképet és bizalmat szeretnénk megso- gátolni!

Tisztelt Kitüntetettek!

Egy közösségnek el kell ismernie az egyéni teljesítményt, amely a közösséget – vasúttársaságunkat – előreviszi. Egyrészt szük- ség van a visszacsatolásra személyes munkavégzésünkkel kapcsolatosan, hogy tudjunk továbblépni, másrészt egy közös- ségnek – főleg, ha ilyen nagy, mint a mienk – szüksége van pél- daképekre, követendő mintákra.

Köszönöm mindenkinek, a vasúttársaság minden dolgozójának elhivatott munkáját, és kívánom, hogy mindannyian éljük meg az erőt, a képességet és a versenyképességet. Ez hasza át minden- napjainkat, hogy utódainknak legyen lehetősége olyan múlthoz visszanyúlni, amelyre tisztelettel tudnak emlékezni, és méltó le- gyen a majdani fejlődés, megújítás alapjának. Gratulálok kitüntetettjeinknek!"

Elnök-vezérigazgatói dicséret - MÁV Zrt.

Asztalos Tibor

műszaki szakértő, Anyagbeszerzési és Készletgazdálkodási Igazgatóság

Bakné Feje Krisztina

területi NET-koordinátor, Területi Ingatlankezelési Főnökség Szeged

Báthory Péter

építészeti fejlesztési szakértő, Ingatlanfejlesztési Osztály

Csendesné Csontos Gabriella

humánpolitikai szakértő, Pályaorientáció és Torozás Szervezet

Csonka Zsolt

műszaki szakértő, Pályafenntartási Osztály

Demjén László

biztosítóberendezési diszpécser, Biztosítóberendezési Főnökség Pécs

Gábor Judit

műszaki szakértő, Méréstechnika és Gépészeti Szolgáltatás Osztály

Ghymesné Halmi Krisztina

szervezetfejlesztési vezető, Operatív HR-igazgatóság

Dr. Huli Adrienn

lakásgazdálkodási vezető, Vagyonkezelési és Gazdálkodási Igazgatóság

Dr. Jankovics Ivett

közbeszerzési szakértő, Beszerzési Főigazgatóság, lakásgazdálkodási vezető, Eszköz- és Vállalkozásbeszerzés Szervezet

Koroknay Csaba László

területi ingatlankezelési felügyeleti koordinátor, Területi Ingatlanüzemeltetési és Magasépítmenyi Osztály

Kósa Klára Adél

vezető auditor, Budapesti Régió Ellenőrzési Központ

Kovács Beáta

beruházásmonitoring-szakértő, Beruházásleboncoló Igazgatóság, Beruházástámogatás

Kovács Zita

balesetvizsgáló, Területi Vasútbiztonság Szombathely

Körtvélyesi Eszter

nevelőtanár, Gyermekvasút

Krasznay Zsuzsanna Mária

műszaki szakelőadó, Területi Pályalétesítmenyi Osztály Debrecen

Kristály Tibor

biztosítóberendezési diszpécser, Biztosítóberendezési Főnökség Budapest-Nyugat

Laja Zoltán

műszaki szakelőadó, Pályafenntartási Főnökség Kecskemét

Lajkó András Ferenc

ingatlankezelési koordinátor, Ingatlanüzemeltetési és Közműkezelési Osztály

Lampert Lajos

erősáramú vonalellenőr, Felsővezetéki Szakasz Tatabánya

Lóha Judit

kiemelt szakértő, Kontrollingigazgatóság, Pályavasúti Kontrolling

Matiscsákné Aranyosi Erika

forgalmi szabályozási szakelőadó, Területi Forgalmi Osztály Miskolc

Molnár János

felügyeleti pályamester, Főpályamesteri Szakasz Bátaszék

Molnár József

felsővezeték-szerelő vasúti járművezető, Felsővezetéki Szakasz Szajol

Molnár László (posztumusz kitüntetés)

nemzetközi szakértő, Forgalmi Felügyeleti Osztály



- Dr. Nagy Dorottya**
jogtanácsos, Ingatlan- és Kártérítési jog
- Nyárondi Lajos**
balesetvizsgáló, Területi Vasútbiztonság Pécs
- Orsós József**
előmunkás, Pályafenntartási Szakasz Győr
- Péli László**
forgalmi szolgálattevő, Forgalmi Csomóponti Főnökség Kiskunhalas
- Szabó Imre**
tolatásvezető, Forgalmi Csomóponti Főnökség Kelenföld
- Szabóné Radványi Enikő**
pénzügyi szakértő, Pályavasúti Pénzgazdálkodás
- Szakács Róbert**
pályavasúti diszpécser, Területi Pályalétesítmenyi Osztály Budapest
- Szatmári Gáborné**
forgalmi koordinátor, Hajdúszoboszló állomás
- Szedenits Judit**
gazdálkodási koordinátor, Területi Ingatlankezelési Főnökség Szombathely
- Szigetvári Attila**
műszaki szakelőadó, Műszaki Tervezési Osztály
- Dr. Szirtes Dóra**
jogtanácsos, Pályahálózat-működtetési Jogi Szervezet
- Dr. Tamaskó Krisztina**
stratégiai és projektfelügyeleti igazgató, Stratégiai és Projektfelügyeleti Igazgatóság
- Valentinyi Nóra**
kiemelt szakértő, Kommunikációs Igazgatóság

Elnök-vezérigazgatói dicséret leányvállalatok

- Deutsch Lóránt**
alapanyag-előkészítő műhelyvezető, MÁV VAGON Kft. Kovács- és Darabolóüzem
- Dvorschák György**
csoportvezető, MÁV KfV Kft., Síndiagnosztikai Osztály
- Keller István**
művezető, ZÁHONY-PORT Zrt., Eperjeske-átrakó Üzemegység
- Dr. Ozorák Zita**
döntéselőkészítő szakértő, MÁV-HÉV Zrt.
- Rapai Mihály**
vezető lakatos, MÁV VAGON Kft. Kerékváltó Műhely
- Stumpf Péter**
előkészítő mérnök, MÁV FKG Kft., Budapest Divízió Központ

Elnök-vezérigazgatói dicséret - külsős

- Berzék János Árpád**
foglalkozás-egészségügyi asszisztens, Vasútegészségügyi NK Kft.
- Madarásné Dombi Katalin**
front office csoportvezető, adatvédelmi felelős, Vasutas Nyugdíjpénztár
- Dr. Nagy Béla György**
polgármester, Medgyesegyháza
- Nagy József**
kuratóriumi titkár, Vasúttörténeti Alapítvány

A Vasút Szolgálatáért bronz

Andráskóné Pintácsi Noémi

kiemelt szakértő, MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Antal István

kocsimester, MÁV Zrt. Forgalmi Csomóponti Főnökség Szolnok

Bakalár Livia

döntéselőkészítő szakértő, MÁV Zrt. Beszerzési Működéstámogatás

Beinschróth Edit

pénztárelenőr, MÁV-START Zrt. TSZVI Budapest

Beke József Csaba

vonatélőkészítési vezető, MÁV-START Zrt. JBI Szombathely

Czipelle Istvánné

humánpartner, MÁV Zrt. Humánpartneri Szervezet Miskolc

Dobás László

oktatásiközpont-vezető, MÁV SZK Zrt.

Baross Gábor Oktatási Központ

Dublinszkiné Csepely Magdolna

gazdálkodási koordinátor, MÁV Zrt. Területi Ingatlankezelési

Főnökség Debrecen

Horváth János

műszaki szakelőadó, MÁV Zrt. Pályafenntartási Főnökség Szombathely

Hriczó Imre

járműszerelő, MÁV-START Zrt. JBI Miskolc

Juhászné Kovács Szilvia

pályavasúti szakértő, MÁV Zrt. Üzemeltetési Működéstámogatás

Kalcsó György

művezető, MÁV-START Zrt. JBI Budapest

Kocsis Elek

mozdonyvezető, MÁV-START Zrt. TSZVI Miskolc

Komlósi István,

vezető mérnök, MÁV Zrt. Távközlési Főnökség Miskolc

Kósik Tibor

járműfejlesztő mérnök, MÁV-START Zrt.

Műszaki Fejlesztési Igazgatóság

Könyü Tibor János

üzleti adminisztrációs koordinátor, MÁV-START Zrt. TSZVI Debrecen

Magyar László

vezető jegyvizsgáló (belföldi), MÁV-START Zrt. TSZVI Szombathely

Mász Csilla

informatikai szakértő, MÁV-START Zrt. Informatika

Muráncsik Nóra

rendszerfelügyeleti szakelőadó, MÁV Zrt.

Forgalomirányítási Csoport Szeged

Novák László

raktárvezető, MÁV-START Zrt. JBI Debrecen

Oroszi Zoltán

műszaki szakelőadó, MÁV Zrt. Geodéziai, Térinformatikai és Doku-

mentációs Osztály

Pálné Szőke Tünde

vagyonkezelési és gazdálkodási szakértő, MÁV Zrt.

Vagyonkezelési és Gazdálkodási Igazgatóság

Pap Zoltán

kocsivizsgáló, MÁV-START Zrt. JBI Szeged

Póczos Mihály

fegyveres biztonsági őr, MÁV Zrt. Területi Vasútbiztonság Miskolc



Psenák Péter

termelési egység-vezető, MÁV-START Zrt. Vasúti Járműjavítás

Regős Judit

lebonyolító mérnök, MÁV Zrt. Műszaki Előkészítési Osztály,

Technológiai Tervezési Iroda

Tillman József

tartalékos ténfőnök, MÁV Zrt. Dombóvár állomás

Tóth Imre

logisztikai szakelőadó, MÁV SZK Zrt. Raktárbázis Szombathely

Török Gergely

műszaki igazgatóhelyettes, MÁV Zrt. Pályavasúti Területi

Igazgatóság Budapest

Varga József

szolgáltatásfelügyeleti szakértő, MÁV-START Zrt. Működésfelügyelet

Vecser István

pályamunkás, MÁV FKG Kft. Fő-építészvezetőség Miskolc

Vincze Csaba

szállítási és flottakezelési vezető, MÁV SZK Zrt. Beszerzési Üzletág,

Szállítás és Flottakezelés

Wéber József

mozdonyvezető, MÁV-START Zrt. TSZVI Pécs

A Vasút Szolgálatáért ezüst

Andó János

kiemelt szakértő, MÁV Zrt. Forrásallokáció és Beurházaskontrolling

Baksi Sándorné

jegyvizsgálószemélyzet-szakértő, MÁV-START Zrt. TSZVI Budapest

Bese-Csekő Diána

pályavasúti szakértő, MÁV Zrt. Üzemeltetési Működéstámogatás

Bige György

mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

Bognár Gyula

területi biztonságsszervezési koordinátor, MÁV Zrt. Területi

Vasútbiztonság Budapest

Grenács Éva

SAP HR-üzemeltetési szakelőadó, MÁV SZK Zrt. Humán

Adatfeldolgozási és Adatszolgáltatási Szervezet

Gúthné Molnár Mária

technológiatervezési vezető, MÁV-START Zrt.

Üzemeltetési Igazgatóság

Ihász Jácint

fejlesztőmérnök, MÁV Zrt. Biztosítóberendezési és

Áramellátás-technológiai Osztály

Káplár Tünde

területi ingatlanüzemeltetési és magasépítmenyi osztályvezető,

MÁV Zrt. Területi Ingatlan, MÁV Zrt. Üzemeltetési és

Magasépítmenyi Osztály Pécs

Kelemen János András

mester, MÁV Zrt. Biztosítóberendezési Javítószakasz Szombathely

Lengyel János

PL-vezetőmérnök, MÁV Zrt. Pályafenntartási Főnökség Békéscsaba

Mándoki Imre

metrológus, MÁV-START Zrt. Vasúti Járműjavítás

Móricz Imre

járműszerelő, MÁV-START Zrt. JBI Miskolc

Móricz Judit

operatív HR-igazgató, MÁV Zrt. Operatív HR-igazgatóság

Paczona József

járműszerelő, MÁV-START Zrt. JBI Szombathely

Pozsgai Sándor

műhelyvezető, MÁV Nosztalgia Kft. Gőzösműhely

Rácz Sándor

vasúti járművezető és munkagépkészítő, MÁV FKG Kft.

Vasúti Munkagép-üzemeltetés Jászvásár

Stocker Péter

értékesítési szakértő, MÁV Zrt. Pályavasúti Szolgáltatások

Igazgatóság, Elszámolási Osztály

Szórád Józsefné

humánpartner-koordinátor, MÁV-START Zrt.

Humánerőforrás-igazgatóság

Tímár István

műszaki szakelőadó, MÁV Zrt.

Területi Ingatlankezelési Főnökség Miskolc

Torma József

biztosítóberendezési műszerész, MÁV Zrt. Biztosítóberendezési

Főnökség Debrecen

Tóth Csaba

forgalmi üzemmérnök, MÁV Zrt.

Forgalmi Csomóponti Főnökség Hatvan

Váradiné Szabó Tünde

társaságigazgató, MÁV SZK Zrt. Társasági Gazdálkodás

Varga Zoltán

területi vontatási főirányító, MÁV-START Zrt. TSZVI Miskolc

Weinreich Gyula

művezető, MÁV-START Zrt. JBI Pécs

Zubák Tibor Zsolt

telephelyvezető, MÁV-START Zrt. JBI Budapest



A Vasút Szolgálatáért arany

Bognár Zoltán

forgalmi koordinátor, MÁV Zrt. Zalaszentiván állomás

Böröcz Zoltán

műszaki előadó, MÁV-START Zrt. JBI Pécs

Erdei János

híd- és alépítményi szakértő, MÁV Zrt.
Területi Pályalétesítményi Osztály Debrecen

Garamvölgyi Erzsébet

stratégiai projektvezető, MÁV SZK Zrt. IT-üzletág Irányítás

Geier Lajos

kocsivizsgáló, MÁV-START Zrt. JBI Debrecen

Gregor András

biztonságtechnikai szakértő, MÁV Zrt. Vagyonvédelmi és
Portfólióbiztonság

Grund Zsolt

üzemviteli szakelőadó, MÁV-START Zrt. JBI Szeged

Gulyás Katalin

pályafenntartási főnökségvezető, MÁV Zrt.
Pályafenntartási Főnökség Szolnok

Kinorányi Józsefné

műszaki lebonyolítási irodavezető, MÁV Zrt.
Műszaki Lebonyolító Iroda Budapest

Kocsis Sándor

vezető mérnök, MÁV Zrt. Távközlési Főnökség Budapest

Lévainé Sándor Katalin Anikó

értékesítési koordinátor, MÁV-START Zrt. TSZVI Szeged

Mészáros László

területi vontatási főirányító, MÁV-START Zrt.
Üzemeltetési Igazgatóság

Miskó Ferencné

projektszakértő, MÁV-START Zrt. Értékesítési Igazgatóság

Német Mihály

műszaki szakelőadó, MÁV Zrt. Erősáramú Főnökség Szeged

Nyitrai Sándor

mozdonyvezető, MÁV-START Zrt. TSZVI Budapest

Pál Zoltán

műszaki igazgatóhelyettes, MÁV Zrt.
Pályavasúti Területi Igazgatóság Pécs

Szilágyi Sándor

műszaki szakelőadó, MÁV Zrt.
Műszaki Igazgatóhelyettesi Szervezet Miskolc

Váradai Géza

pályamunkás, MÁV FKG Kft. Fő-építésvezetőség Miskolc

A Vasútért kitüntetés

Dávid Károly

rendőr dandártábornok, megyei rendőrfőkapitány,
Bács-Kiskun Megyei Rendőr-főkapitányság

Kertész Emese Anna

rendőr alezredes, kiemelt főreferens,
Országos Rendőr-főkapitányság Rendészeti Főigazgatóság

Dr. Kovács Magdolna

üzemorvos, Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft.

Dr. Kuczik János Zoltán

rendőr dandártábornok, műveleti országos rendőrfőkapitány-helyettes,
a Készenléti Rendőrség parancsnoka, Készenléti Rendőrség

Dr. Mógor Mária Judit

tűzoltó dandártábornok, hatósági főigazgató-helyettes,
BM Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság

Dr. Fónagy János

nemzeti vagyonnal kapcsolatos parlamenti ügyekért felelős
államtitkár, Miniszterelnöki Kormányiroda

Miniszteri elismerő oklevélben részesült:

Balda László

műszaki szakelőadó, MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság
Szeged, Pályafenntartási Főnökség Békéscsaba

Berecz Árpád

vasútbiztonsági és védelmi vezető, Rail Cargo Hungaria Zrt.
Vasútbiztonság és Védelem

Forgács György

vonatkezelési szakelőadó, Rail Cargo Hungaria Zrt.
Területi Üzemeltetési Központ - Kelet

Dr. Gönczi István

iparvágány-szakelőadó, MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság,
Gazdálkodási Igazgatóhelyettes Miskolc

Gúthy Csaba

üzemirányítási vezető, MÁV-START Zrt. Üzemirányítás

Kádárné Golobics Ibolya

portfólió-gazdálkodási igazgató, MÁV Zrt. Portfólió-gazdálkodási
Igazgatóság

Kolmanné Krutzler Ildikó

területi gazdálkodási koordinátor, Rail Cargo Hungaria Zrt.
Területi Üzemeltetési Központ - Nyugat

Dr. Kovács Krisztián

eszköz- és vállalkozásbeszerzési vezető,
MÁV Zrt. Beszerzési Főigazgatóság
Eszköz- és Vállalkozásbeszerzés

Kurucz Attila József

vezénylő, Rail Cargo Hungaria Zrt. Vontatás

Oláh András

műszaki támogatási koordinátor, MÁV-START Zrt.
JBI Miskolc/JBI Irányítás

Ónodi Sándor

területi forgalmi szakértő, MÁV Zrt.
Területi Forgalmi Osztály Szombathely

Pancsitsné Nagy Ildikó

penzügyi szakértő, Rail Cargo Hungaria Zrt. Főkönyvelőség

Suhajda Balázs

pályafenntartási osztályvezető, MÁV Zrt.
Pályalétesítményi Igazgatóság Pályafenntartási Osztály

Szél Sándor

árufuvarozási szabályozási szakértő, Rail Cargo Hungaria Zrt.
Üzemeltetéstámogatás

Takács Antal

művezető, Rail Cargo Hungaria Zrt.
Területi Üzemeltetési Központ Záhony

Tóthné Bolla Magdolna

értékesítési koordinátor, MÁV-START Zrt. TSZVI Szombathely

Közlekedésért érdemérem

Bodacz László

raktárgazdálkodási régióvezető, MÁV Szolgáltató Központ Zrt.
Anyagellátás Üzletág Keleti Raktárgazdálkodási Régió

Buzás Mihály

városi vasúti biztosítóberendezési referens
Innovációs és Technológiai Minisztérium/
Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős HÁT/
Vasúti Hatósági Főosztály

Dörmő Sándor József

műszaki szakértő,
Rail Cargo Hungaria Zrt. Teherkocsi-üzemeltetés

Kertész Ottó

vasútbiztonság vezető, MÁV Zrt. Biztonsági Főigazgatóság
Vasútbiztonság

Kozma Tibor

osztályvezető, Innovációs és Technológiai Minisztérium/
Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős HÁT/
Vasúti Hatósági Főosztály

Pacz Béla

technológiai vezető, MÁV-START Zrt. TSZVI Szeged

Baross Gábor-díj:

Demeter Miklós

műszaki üzemvezető,
Észak-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.

Dr. Galló László

tanúsítási szakértő, Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

Gelencsér Gábor

vasútipálya-referens, Innovációs és Technológiai Minisztérium/
Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős HÁT/
Vasúti Hatósági Főosztály

Gémesi Levente

vasútbiztonsági és ellenőrzési osztályvezető, Innovációs és
Technológiai Minisztérium/
Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős HÁT/
Vasúti Hatósági Főosztály

Harmati Zoltánné

képzésfejlesztési szakértő, Közlekedéstudományi Intézet
Nonprofit Kft.

Kircz Gábor Ákos

megyei fejlesztési és felújítási osztályvezető,
Magyar Közút Nonprofit Zrt.

Lakatos Árpád

körzeti irányító részlegvezető, HungaroControl Zrt.

Lehel Zoltán

innovációs főmérnök, Duna Aszfalt Kft.

Seregélyes Kálmán

kontrolling- és nemzetközi pénzügyek osztályvezető,
HungaroControl Zrt.

Dr. Szeri István

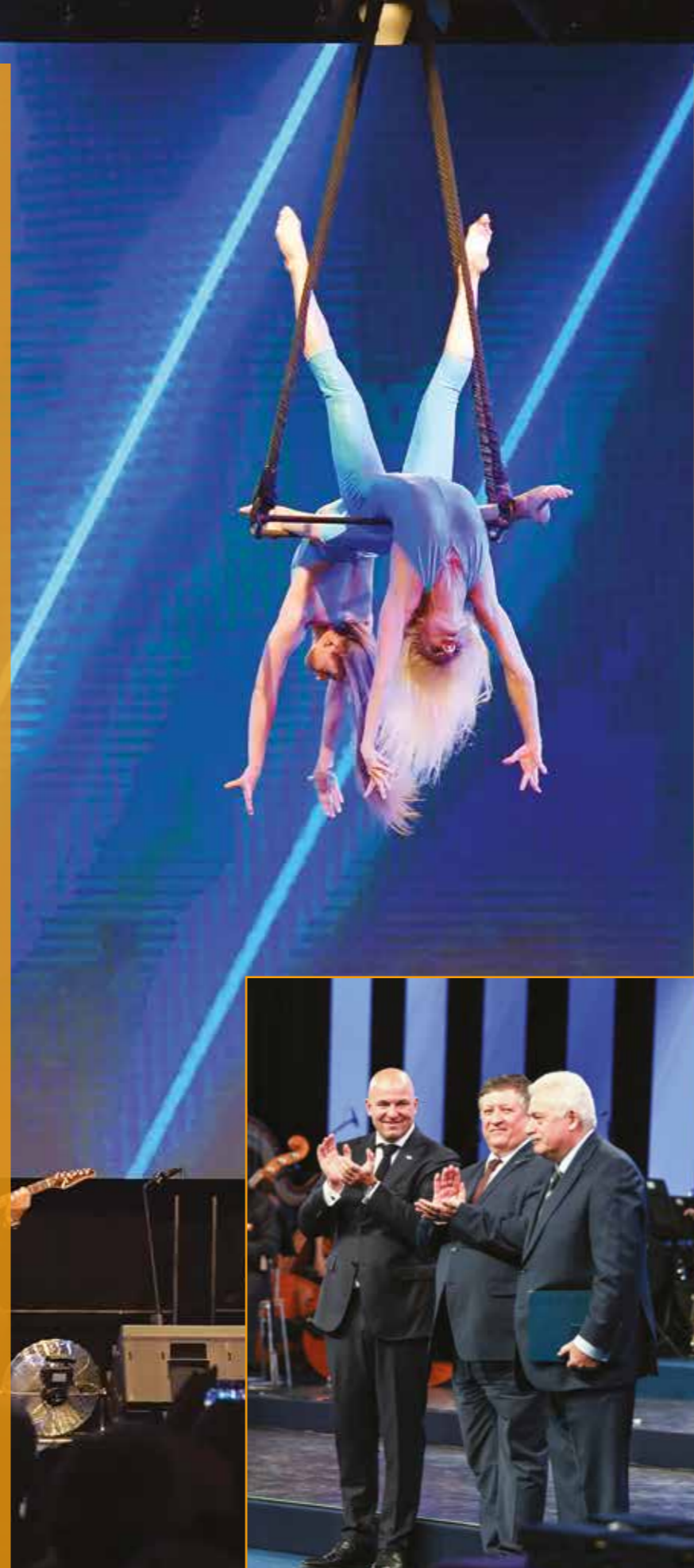
tudományos főtanácsos,
Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

Tóth Béla

elegytovábbító szakértő, Rail Cargo Hungaria Zrt.
Üzemviteli Logisztika

Virág István

pályalétesítményi igazgató, MÁV Zrt. Üzemeltetési Főigazgatóság
Pályalétesítményi Igazgatóság





Vasutas ünnep a Füstiben

Idén is autentikus helyszínen, a Magyar Vasúttörténeti Parkban ünnepelt több ezer vasutas család, akik a 69. Vasutasnapon a budapesti Juliálisra látogattak ki. A közkedvelt Füstiben hétköznapiakon sem unatkozhat senki, a szombati kavalkádra azonban biztos, hogy emlékezni fog mindenki, aki ott volt.

Akármilyen rendezvényre érkezünk is a Vasúttörténeti Parkba, a vasút hőskorát megidéző, szépen felsorakozott, hatalmas és tekintélyt parancsoló vasparipák mellett nem lehet csak úgy elmenni szó nélkül. A gőzmozdonyokra természetesen most is fel lehetett mászni, és a fordítókorongot is ki lehetett próbálni működés közben. A kerti vasút is dudált és pöfögött megállás nélkül, a hajtányok sem álltak le, és ehhez jött még a sok rádás program.

A színes ugrálóvárak és a trambulínok egész nap pattogtak, köszönhetően a lelkes örökmozgóknak, szálltak az óriásbuborékok, pörgött a népi kosaras körhinta. A kreativitásra vágyó kicsik és nagyok a kézműves foglalkozásokon bejárhatták a Földet, hiszen öt földrész specialitásait készíthették el az indián álomfogótól a japán origamiig, az afrikai dobtól az ausztrál nemezfurákig.

Mindeközben a fűtőház mögött már reggeltől rotyogtak a bográcsos ételek, messze szálló ínycsiklandó illatuk sok-sok érdeklődőt és drukkolót odavonzott. A zsűri (dr. Kökényesi Antal, dr. Kormányos László, Schwéd Norbert, Róka-Kövesi Patrícia, Lóczi Csaba) sem váratott magára, lelkesen kóstolták a finomabbnál finomabb fogásokat. Ismét bebizonyosodott, hogy a vasutasok kiválóan értenek a konyhai tudományokhoz is. Bár a zsűri minden csapat ételéből szívesen repetázott volna, 2019-ben a



Sínek, mozdonyok, családok



Kispályás labdarúgó-bajnokság helyezettei:

1. MÁV SZK
2. Ferencváros
3. Budapest Déli Darazsak



Főzőverseny nyertese:
Pókhasú Főzőmesterek

főzőversenyt a Pókhasú Főzőmesterek csapata nyerte babgulyás ételükkel. Akik énekelni, táncolni vagy csak önfeledten szórakozni szerettek volna, a színpad közelében helyezkedtek el, ahol egymást váltották a neves előadók. A délelőtt elsősorban a kisebbeknek szólt, hiszen a megnyitó után rögtön a Búgócsiga Zenede énekeltette és mozgatta meg a legkisebbeket, később egy bohóc nevette meg a közönséget, majd ebéd után jött a varázslat. A bűvészsorozat sokakat ámulatba ejtett, akárcsak Kovácsovics Fruzsina és az őt követő zsonglőr-kabaré. Délutánra már nem maradt más hátra, csak a sztárvendég, a Republic. Az ismert slágereket pedig zúgta a közönség...

A budapesti Juliális tehát idén is éppen olyan volt, mint egy igazi családi nap. Gyerekekkel, barátokkal, vasutas családokkal, a vasutasok nagy családjával.

Csohány Domitilla
Fotó: Horváth Károly

Múlt és jelen a vasutasvárosban

A szervezők fel voltak készülve az esőt ígérő meteorológiai előrejelzésre, de a szerencse kedvezett, s Dombóváron egy rövid délelőtti zuhé után zavartalan volt a Juliális a Szuhay Sportcentrumban.

A kispályás foci 9.15-kor kezdődött, a főzőcsapatok szépítették a sátraikat a *Legbarátságosabb főzőhely* cím elnyeréséért.

A hivatalos ünnepség 10 órakor Dombóvár vasútállomáson az állomás 126 éves történetét bemutató kiállítás megnyitójával vette kezdetét Szabó Csaba pécsi pályavasúti területi igazgató köszöntőjével, majd Szabó Loránd, Dombóvár polgármestere méltatta a vasútállomás vezetői és a város kapcsolatát. Gáspár István, a MÁV-START Zrt. területi járműbiztosítási igazgatója füst- és hangjelzéssel jelképesen „elindította” a felújított 424-es sorozatú mozdonyt, s a vízdarunál emléktáblát lepleztek le. Az állomás első vágányán kiállított vágánygépkocsit örömmel próbálták ki a gyerekek és a felnőttek.

11 órakor a Szuhay Sportcentrumban Szabó Csaba igazgató köszöntötte a vasutasokat, a fővédnök Békési Lászlót, a MÁV Zrt. ingatlanüzemeltetési és magasépítmenyi igazgatóját és a védnököket. Békési úr elmondta, hogy ez a nap az összetartásról és az összetartásról szól. Kiemelte az örökség megőrzésének, és az egymásért való felelősségnek a fontosságát. Polgármester úr köszöntőjében elmondta, hogy Dombóvár a vasutasok nélkül nem lehetett volna város. Szentgyörgyváros Péter, a VOKE Vasutas Művelődési Ház igazgatója vezetésével a nap védnökei, résztvevői helyezték el a tisztelet koszorút Dombóvár díszpolgára, Buzánszky Jenő szobra előtt.



A színpadon az UFO zenekar, operettgála, Teki Lala, a Tesók Együttes, a Made in B zenekar, valamint a sztárvendég, Tolvai Renáta szórakoztatta a vasutasokat. A gyermekek felhőtlenül élvezték a kézműves-foglalkozásokat, népi játszóházat, arcfestést, óriás buborékfújást, cukoragyút, csillámtetköt, a Bolhazsák zenekar műsorát. Kipróbálták a technikai játékokat, ugrálóvárat, kisonatozást, körhintát.

Juliálisunk vendége a német Hans Peter Fischl, aki wurlitzerének zenéjével bírta adakozásra vasutasokat a rászoruló, nehéz sorsú családok számára. A nap a Black Café zenekar által szolgáltatott pályabállal zárult.

A Rail Cargo Hungaria Zrt. képviseletében a dolgozók unokákkal, családtagokkal együtt kétszázán, s mindösszesen mintegy háromezren érezték magukat jól a Vasutasnapon Dombóváron.

Imre Lászlóné, Dr. Nemes Krisztina
Fotó: Molnár Zsolt



**Kispályás labdarúgó-
bajnokság helyezettjei:**

Öregfiúk:

1. HZPP Osijek
2. MÁV Dombóvár
3. MÁV KKK

Férfi:

1. Tezserton
2. Töketlenek
3. Barcs

Gólkirályok

Öregfiúk: Várai Tamás
Férfi foci: Illés István



**Főzőverseny
helyezettjei:**

1. Dombóvári Seniorok
2. Csülök-Csibészek Dombóvár
3. Barcs

Legbarátságosabb főzőhely: Üst-Tökösök



MISKOLC



Főzőverseny
helyezettjei:

1. Füzesabonyi Bográcsbűvölők
2. Éhenkórászok
3. TIMON És Pumba a nokedli kalandja

Különdíj: ZH PORT

A 69. Vasutasnap miskolci rendezvényén külön öröm volt számunkra, hogy dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató volt az esemény fővédnöke, aki megnyitotta a Juliálist, majd a főzőverseny és a focibajnokság eredményhirdetésén a díjakat is ő adta át.

A rendezvény már korán reggel elkezdődött, hisz a szakácsok már reggel hétkor izdították a bogrács alatt a tüzet, mert a zsűri bizony már délben elindult értékelni. Mire a rendezvény megnyitott, már a finomabbnál finomabb ilatok lengték be a népkertet. A főzőcsapatok változatos és ízletes ételekkel készültek, volt sokféle pörkölt (marhálábszár, sertés és vadas), de palacsintával és levesekkel, illetve még sült hallal is készültek. A kiegészítő programok (ugrálóvár, arcfestés, repülőgépmodellek készítése stb.) minden korosztálynak jó szórakozást és fesztivál hangulatot biztosítottak. Kicsik és nagyok kipróbálhatták a sörösrekesz mászást több méter magasban, repülő modellt építhettek és modell terepjárával is száguldozhattak. A nagyszínpadon többek között fellépett a STAB, az Ildi Rájder, az Irigy hóaljmirigy, a KÖDMÖN Formációs Táncegyüttes, a Vörösmarty Mihály Művelődési Ház két énekesklubja, és nem utolsósorban nevetésben sem volt hiány, mert Felméri Péter humorista is megjelent, hogy szórakoztassa méltán híres vicceivel és történeteivel a vasutas közönséget. A zenekarok produkciói alatt sokan táncoltak, önfeledten adták át magukat a szórakozásnak. Mindeközben a focibajnokságon a csapatok mérték össze tudásukat. A mérkőzések jó hangulatban teltek és még a délutáni zápor se szegte a keményfából faragott fiúk kedvét, hisz a két utolsó mérkőzést az esőben is végigjátszották. A szabadtéren, a szakági és főzősátrak mellett felállított LED-falon is élvezhették a műsorokat az ebédelők és az árusok portékáiból válogató vásárlók.

A délután közeledtével, miután a mérkőzések is a végükhez értek és a főzőverseny zsűrije is végigkóstolta mind a 22 ételt, elérkezett az eredményhirdetés ideje.

A rendezvényre több mint 4000 vasutas látogatott el családjával és barátaival együtt.

Somorjai Lehel

Fotó: Sütő Dávid Pelé, Szecsódi Balázs



Kispályás labdarúgó-
bajnokság helyezettjei:

1. Füzesabonyi Ifjak
2. Miskolci utazók
3. RCH Miskolc

Legjobb kapus: Csobó Attila
Gólkirály: Borbély Ágoston

Juliális

Buli a Jégcsarnoknál



Már reggel nyolc óra után gyülekezett a kilenc főzőcsapat a Szegedi Tudományegyetem Sportcentrumának árnyas fái alatt, hogy kipróbálhassák főzőtudományukat a sertéspörköltfőzés területén. Náluk csak a szervezők és az ebédet kiszolgáló vendéglős csapat érkeztek korábban. Már 10 órától kinyitotta kapuit a rendezvény tornacsarnoka, ahol a kicsiknek bábműsorral és számtalan játékkal – az ugrálóvártól az arcfestésig – kedveskedtek a rendezvényt levezénylő VOKE Művelődési Háza és Könyvtára békéscsabai vezetői és munkatársai. Délelőtt 11 órára már megtelt a nagy színpad előtti tér és a nagy sátor is, majd beindult a programkavalkád.

Az ünnepélyes megnyitón elsőként Szeged Megyei Jogú Város képviselőjében Joób Márton önkormányzati képviselő mondott köszöntőt, majd Dorozsmai Éva, a MÁV Zrt. humán erőforrás vezérigazgató-helyettese – a Juliális fővédnöke – üdvözölte a vasutas ünnep résztvevőit. Mondi Miklós területi igazgató ünnepélyesen megnyitotta a rendezvényt, majd, igazgatói dicséretek és elismeréseket adott át, de felsorolta azon munkatársak nevét is, akik a 69. Vasutasnap központi ünnepségén, Budapesten vették át kitüntetésüket.

A vasutas kollégák és családtagjaik minden igényt kielégítő programkínálattal találkozhattak a szegedi Juliálison. Többek között volt véradás – közel 30 megjelent véradót regisztrált a Vöröskereszt és a Véradószolgálat –, a Vasútegészségügyi KHT Szegedi Központjának egészségfelmérési szűrőprogramja, a Vasúttörténeti Alapítvány tornateremnyi kiállítása. A focitorna mellett kipróbálhatták a kézihajtányozást az alkalmi sínpályán, de meglátogathatták a főzőcsapatokat is. Közben óramű pontossággal zajlott a színpadi program is: előbb Pitti Katalin és Pohly Boglárka énekművész énekelte népszerű operett-dallamokat, majd a Black Five partyzenekar szórakoztatta – még a vonatozást is kiprovokálva a táncra perdülő közönségtől – a nagyjérdeműt. Vastapsal „jutalmazott” menetezével indult a Békéscsabai Körösparti Vasutas Koncert Fúvószenekar műsora: Döge Csaba karmester és a nagyszerű együttes kiváló programmal készült a vasutas ünnepre. Közben elkészült az ebéd is: a tarhonyával és savanyú uborkával kínált finom sertéspörköltet jóízűen fogyasztották el a juliálisozók, majd a desszert után hideg üdítő vagy sör is dukált az ebédhez. Az étel-, ital- és édességválasztékot vállalkozók sora bővítette



Kiváló program, nagyszerű hangulat!



Főzőverseny helyezettjei:

1. R. V. CS.
2. Szeged Rendező
3. MÁV SZK



Kispályás labdarúgó- bajnokság helyezettjei:

1. Szentes Műhely
2. Szentes
3. MÁV-START

és színesítette a nap folyamán. A kora délután eseményeit a fővédnökök és a védnökök közreműködésével lebonyolított eredményhirdetés vezette be. Sorban szólították a kispályás labdarúgás, a sarudobás, valamint a sakk-, a hetesrúgó, az ulti- és a főzőverseny legjobbjait, de a játékos hétpróba nyertesei és különdíjasai sem távoztak üres kézzel.

A szép számú közönség a szegedi Skillful Dance Hip-hop tánc csoport műsorára mozgathatta át magát, majd a békéscsabai PoleDream Fitness Stúdió nagyszerű rúdtáncbemutatója után tapsolhatta vörösre a tenyerét. A nap remekül sikerült – az égiekkel is egyeztetett, így esőmentesen lebonyolított – programját, a 69. Vasutasnap tiszteletére szervezett szegedi Juliálist, Kis Grófo és kiváló zenésztársai fergeteges mulatós összeállításával zárta.

Szentes Biró Ferenc
Fotó: Müller Bertold, Tóth Gergely

Ujjé, a Ligetben nagyszerű!

A Vasutasnapok elmaradhatatlan helyszíne Szolnok, ami nem is csoda, hiszen a Tisza fővárosa ezer szállal kötődik a MÁV-hoz. Ide vezetett hazánk második vasútvonala, itt működik a legendás járműjavító és a városban jelentős a vasutas kulturális és sportélet is. Az idei Juliálison a Tiszaligetben töltöttek el több mint hatvanen egy csodálatos napot.

Nagy várakozással és lelkesedéssel vette kezdetét a 69. Vasutasnap Szolnokon, hiszen az előre meghirdetett versenyekre rekord számú csapat és egyéni induló jelentkezett. A kispályás labdarúgó bajnokságon 12 csapat indult, a kupát a jászkiséri MÁV FKG vitte el. Évek óta nem jelentkeztek ennyien a sakkversenyre sem, és lejátszották a szokásos ulti partikat is. A legkedveltebb versenyszám ebben az évben mégis a darts lett, 40-en álltak a tábla elé, hogy betaláljanak a közepébe. Sokan azt mondják, nem árt ilyenkor egy kis célzó víz... Ki tudja, kinél milyen taktika válik be? Egy biztos, az indulók nagyon komolyan vették a feladatot, és szépen teljesítettek.

A versengések ezzel még közel sem értek véget, sőt. Aki nem indult a főzőversenyen, előbb-utóbb az is körbenézett a készülő finomságok környékén, hiszen vagy az orra, vagy a csapatok jó hangulata odavonzotta a kíváncsi érdeklődőket. A 15 szebbnél-szebb és finomabbnál-finomabb fogás közül a zsűri végül nem tudott ellenállni az örök klasszikusnak, így a vörösboros marhapörkölt lett az első kapros, juhtúrós galuskával és kovászos uborkával (Kiskunfélegyháza, Rail Cargo). A második helyen egy grillétel végzett, ahol a húsok mellett egy igazi különlegesség, a padron paprika is megjelent. A kis, zöld, spanyol paprika igazi kulináris élményt nyújtott. A harmadik helyezett csapat pedig egy kiadós sóletet táltal fel.

Azok sem unatkoztak, akik egész nap csak szórakozni és lazítani szerettek volna. Az időjárás szerencsére most is mellénk állt, ezért a gyerekek nem hagyták ki a strandolást, de nagy tetszést arattak a klasszikus ugrálóvárak, az arcfestés és a csillámtetoválás is, nem beszélve a tűzoltóautóról és a vasúti terepasztról.



SZOLNOK



Ulti:
1. Németh György



Sakk:
1. Dudás Kálmán
2. Vass Kálmán
3. Nagy Zsolt
3. Ifj. Nagy Mihály



Darts verseny:
Női:
1. Szász Henrietta
2. Fehérvári Dóra
3. Dr. Takács Mária
3. Nagy Anikó



Férfi:
1. Szabó Ervin
2. Kállai Gyula
3. Kovács Norbert
3. Tóth Márk József



A hétköznapi fáradalmait segítettek kipihenni a MÁV Kórház által biztosított masszázsok, amelyek a fás-ligetes környezetben igazi relaxáló hatással bírtak. Emellett szűrőprogramokkal hívták fel kollégáink figyelmét az egészséges életmód fontosságára.

A színpadon egymást váltották a különböző műfajok előadói, volt gyermek- és nótaműsor, hip-hop és mulató zene, de fellépett a Szolnoki MÁV Férfikórus is. Természetesen itt sem maradtak el a sztárfellépők, előbb a TNT, majd Kovács Kati adott őszinte, közvetlen és felejthetetlen koncertet, megmozgatva, megénekelte minden jelenlévőt. A nap végén nehéz volt abbahagyni az önfeléd ünneplést, a büfé soron nótázó vasutasok már szinte egy alkalmi zenekart alakítottak, vidáman búcsúztatva a 69. Vasutasnapot.

Bázsiné Gődér Ágnes
Fotó: Soós Botond



Kispályás labdarúgó-bajnokság helyezettjei:

1. MÁV FKG
2. Püspökladány
3. Előkészítők



Legjobb kapus: Seruczka János
Gólkirály: Szajkó Gergő

Főzőverseny helyezettjei:

1. Cargo Team II.
2. SALALA
3. Cargo Team I.



Családi ünnep új helyszínen

Szombathely Város Koncert Fúvószenekara hívogató térzenével csalogatta az ország különböző részéről érkező vasutas látogatókat a szombathelyi Juliálisra.

Az ünnepélyes megnyitón a rendezvény fővédnöke, Magyar Beatrix, a MÁV Zrt. gazdasági vezérigazgató-helyettese és Szombathely képviselőjében dr. Takácsné dr. Tenki Mária képviselő asszony köszöntötte a vendégeket. A megnyitón a Vasutasnap kitüntetettjeinek és a *Nyaryl a család* játék nyertesinek nagy tapssal gratulált a közönség.

A magyar népzene, néptánc és népi kultúra értékeit, sokszínűségét mutatta be a Batsányi táncgyűttes Tapolcáról, a Boglya Népzenei Együttes Szombathelyről és a VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház Pántlika Néptáncsoportja Nagykanizsáról.

A közös ebéd elfogyasztásához a hangulatot Debrei Zsuzsanna és Hertelendy Attila színművészek operett és világslágerei alapozták meg, a két művésszel együtt énekelt a közönség is. A gyerekes családokat Lali bohóc interaktív műsorával szórakoztatta. A hangulatot tovább fokozta a sztárvendég, az Apostol együttes. A közönség együtt énekelt a zenekarral, sokan táncrendültek.



A sportot kedvelő vasutas kollégák drukkolhattak a Haladás Öregfiúk – Járműjavító FC gálamérkőzésén, valamint a kispályás labdarúgó tornán. A kezdő rúgást Király Ferenc a Haladás egykori játékosa indította el. A meccs a Haladás Öregfiúk győzelmével zárult. Elérkezett a várva várt eredményhirdetés.

Az eredményhirdetést követően a szombathelyi Galaxy Rock'n'Roll és a Salsa La Vida táncosai a közönség bevonásával fokozták a hangulatot, a színpadi programokat KOKO fergeteges vasutas bulija zárta.

SZOMBATHELY



Főzőverseny helyezettjei:

1. Pikáns Fakanál
2. Pokoli Pörkölt
3. Megtömlek



Kispályás labdarúgó-bajnokság helyezettjei:

1. Szombathelyi Igazgatóság
2. Celli Kallerok FC
3. Celldömölk Forgalom

Gólkirály: Király Zsolt



A kísérőprogramok még színesebbé tették a rendezvényt. Az érdeklődők külön buszjáratral csodás kirándulást tettek a Kámoni Arborétumban. Nagy sikert aratott a Gyermeksziget, a Virgonckodó játszópark, kézműves foglalkozás a székesfehérvári VOKE Vörösmarty Mihály Művelődési Ház közreműködésével, a VOKE Kodály Zoltán Művelődési Ház Fafaragó Szakkörének bemutatója, terápiás kutyafoglalkozás a Göcsej Kutya Klubbal és Morzsi kutyával, a tűzoltóbemutató, valamint az Egészség- és Szépségpont.

A jelentkezők részt vehettek a Sportkomplexum-túrán, a Haladás VSE ökolívás- és CrossFit-bemutatóján. A sakkszakosztály részéről szimultán sakkversenyt játszottak Pergel László FIDE sakkmeisterrel.

Kámánné Szép Terézia
Fotó: Fülöp Ildikó

Pályán az első KISS motorvonat



Ünnepélyes keretek között hivatalosan is kigördült a Dunakeszi Járműjavító Kft. szerelőcsarnokából az első KISS motorvonat 2019. július 16-án, hogy aztán Németországban és Csehországban megkezdődhessenek a forgalomba helyezéshez szükséges típusesztek. A több hónapon át tartó folyamat felgyorsítása érdekében a Stadler egyszerre három járművel végzi a próbafutásokat, míg további két KISS-szel oktatási és képzési feladatokat látnak el.

Az első tizenegy emeletes járművet – a MÁV-START és a Stadler Bussnang közti megállapodásnak köszönhetően – 2020 februárjától állíthatja forgalomba a személyszállító vasúttársaság a két legforgalmasabb elővárosi vonalon, a Budapest–Vác–Szob és Budapest–Cegléd–Szolnok viszonylaton. A következő év elején további nyolc KISS érkezik, így ezeken a vonalakon teljes mértékben modern motorvonatok szolgálhatják majd ki az utasokat. Az új járműveknek köszönhetően stabilabb lesz a menetrend, az utasok magas színvonalú kiszolgálását pedig modern, komfortos, légkondicionált, 600 férőhelyes utastér, korszerű utastájékoztató rendszer, vezeték nélküli internet-hozzáférés, mobiltelefonok és laptopok töltésére alkalmas hálózati csatlakozók, valamint mozgássérültek által használható mosdók segítik.

Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára a július 16-i sajtótájékoztatón kiemelte: „Az emeletes KISS szerelvények minden bizonnyal ugyanúgy jelképeivé válnak a magyar vasút megújulásának, ahogy több mint egy évtizede annak számítanak a hazai FLIRT-ök is. A következő másfél-két évben a magyarországi utasok a vasúti szolgáltatások színvonalának újabb jelentős növekedését tapasztalhatják majd. A jövő év végéig két jelentős pályafejlesztés is befejeződik a főváros vonzáskörzetében, a Kelenföld–Széchalombatta–Pusztaszabolcs és a Rákos–Hatvan vonalszakaszon, összesen közel 110 kilométeren. Az Innovációs és

Technológiai Minisztérium a vasút elővárosokban megmutatkozó versenyelőnyét Budapest mellett a vidéki nagyvárosokban is érvényesíteni kívánja.”

Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója beszédében kifejtette: „A részben hazánkban készülő KISS motorvonatok segítségével növelhető a megbízhatóság, a rendelkezésre állás és a hatékonyság, amelyek együttesen szavatolják a kötöttpályás közlekedés jövőbeli versenyképességét és az utasszám növelését.”

MÁV KIG, Stadler Rail



Fesztiválszezon a MÁV-nál is

A vasúttársaság harmadik alkalommal jelent meg kiállítóként a 120 ezer látogatót számláló, elsősorban egyetemistákat és főiskolásokot vonzó velencei EFOTT fesztiválon 2019. július 10. és 15. között. A MÁV 64 négyzetméteres, párapapával felszerelt standján idén is mintegy ezer, felsőfokú tanulmányait folytató vagy már pályakezdő fiatal ismerhette meg a vasúttársaság Pályakezdő Diplomás Programját, tájékozódhatott a felsőoktatási ösztöndíjprogramról, a szakdolgozatírási és a szakmai gyakorlati lehetőségek részleteiről, valamint természetesen a későbbi álláslehetőségekről is. Az érdeklődők ezer vasúti témájú kérdőívet és szókereső játékot töltöttek ki a rendezvény öt napja alatt.

Az EFOTT által szervezett kerekasztal-beszélgetésen dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója elmondta, hogy a Velencei-tó térségét és Székesfehérvárt érintő, egészen a Dél-Balatonig húzódó, közelmúltban megújított vasútvonal az egyik legkorszerűbb az országban, amelyen európai színvonalú FLIRT motorvonatok is közlekednek. A vonal felújítása és az új szerelvények megérkezése óta 30-40 százalékkal nőtt az utasok száma az elmúlt évekhez képest. A vállalatcsoport vezetője rámutatott: a vasút a közlekedési hálózat része, nem lehet csupán önmagában viz-

gálni. Kiemelt cél, hogy országos szinten átjárható legyen a közösségi közlekedés, és akár egy bérlettel lehetőség legyen különböző közösségi közlekedési eszközök között választani. A balatoni forgalom tavaly az előző évhez képest 11 százalékkal, és idén az első hónapot tekintve is további 10 százalékkal nőtt, ebben biztosan szerepe van az újra bevezetett étkezőkocsinak is. A Dunakeszi Járműjavítóból kigördültek az első emeletes motorvonatok, jövő nyáron várhatóan már a Balatonra is közlekednek ezek az új járművek. Dr. Homolya Róbert kiemelte, hogy a kerékpárral való közlekedés elősegítése kiemelt figyelmet élvez a MÁV-nál, így elsősorban a nyári kedvelt utazási célpontok felé azokat a kocsikat helyezik forgalomba, amelyek alkalmasak kerékpár szállítására. A vasúttársaság igyekszik minél több kerékpáros és autós parkolókapacitást kialakítani az elővárosi vonalakon annak érdekében, hogy minél többen válasszák a fenntartható és gyorsabb vonatközlekedést.

A MÁV július 18. és 20. között a debreceni Campus Fesztiválon is várta az érdeklődőket. Az úgynevezett Cégek utcája célzottan az álláskeresőket és az állást kínálókat találkozási pontja volt, ahol az érdeklődők megismerhették a vasúttársaságot.

A Vonatinfó új neve: MÁV

A korábban Vonatinfó néven elérhető mobilalkalmazás az elmúlt egy évben jelentős fejlesztésen esett át, így már nemcsak menetrendi információkkal szolgál, az utasok vonatjegyeiket is megvásárolhatják rajta keresztül. Az eddigi elnevezés nem tükrözte az applikáció által nyújtott szolgáltatásokat, ezért – nemzetközi példákat is követve – a vasúttársaság a változtatás mellett döntött: 2019. július 2. óta az alkalmazás MÁV néven érhető el a Google Play áruházban és az App Store-ban. Az applikációval gyorsan, egyszerűen, a bankkártyaadatokat elmentve, gyakorlatilag néhány gombnyomással megváltható a menetjegy.

A vasúttársaság célja, hogy minél több utas számára legyen elérhető az alkalmazás, ennek megfelelően történt az arculati és funkcionális fejlesztés.

Az applikáció jelenleg a MÁV-START legdinamikusabban fejlődő értékesítési csatornája: az elmúlt egy évben közel 2,5 millió vásárlási tranzakciót bonyolítottak le rajta keresztül, összesen megközelítőleg 1,2 milliárd forint értékben. Az alkalmazásnak több mint 130 ezer aktív felhasználója van.

Javítani kell a munkakörülményeket

Sajnos vannak olyan vasutas kollégáink, akiknek méltatlan körülmények között kell dolgozniuk. Így van ez például Szob II. számú őrhelyén is, ahol a nyári forróságban saját légkondicionálót használtak váltókezelő munkatársaink. A berendezés bekötése nem volt szabályos, ezért kikapcsoltatták. Az esetről és a jövőbeli lépésekről Völgyesi Zsolttal, a MÁV Zrt. általános és műszaki vezérigazgató-helyettesével beszélgettünk.

A MÁV közleményében is megjelent, hogy a kollegialitás szabályait rúgta fel, aki kikapcsoltatta az őrhelyen a klímaberendezést. Mit gondolt erről?

Szerintem a legnagyobb probléma az empátia teljes hiánya volt. Ebben a helyzetben nem az engedélyeket és az utasításokat kellett volna sorolni, hanem megoldásra törekedni. Tény, hogy nem volt szabályszerű a bekötés, de látva munkatársaink erőfeszítését, hogy méltóbb és emberibb körülmények között dolgozhassanak a hőségben, mindenképpen segítségnyújtásra kellett volna törekednie az ellenőrzést tartó kollégánknak.

Voltam kint az őrhelyen, beszélgettem az érintettekkel. Az ott dolgozók nem csináltak semmi mást, „csupán” saját pénzből, saját erőből próbálták biztosítani a zavartalan munkakörülményeket – pedig ez a mi kötelességünk lenne. Bár kétségkívül nem a legegyszerűbb megoldást választották, nekünk ilyenkor értékelnünk kell az erőfeszítést, és meg kell találnunk a segítségnyújtás módját.

Mit kellett volna tenni ön szerint ebben a helyzetben? Mi lett volna a helyes reakció?

Ha segíteni akarunk, akkor megkérjük a kollégákat, hogy legyenek szívesek két napig nem használni a rosszul bekötött eszközt. Aztán újra kimegyünk, megmérjük, és megpróbáljuk beszerelni szabályosan, hogy működtetni tudják. Ez elmaradt. Ugyanakkor a magam részéről örülök annak, hogy így történt, mert rávilágított egy problémára. Arra, hogy felelősséget kell vállalnunk munkatársainkért, kötelességünk megteremteni a körülményeket ahhoz, hogy nekik csak a munkájukra kelljen koncentrálniuk. Emellett persze kötelességünk az is, hogy ellenőrizzük a munkájukat, amit nekik hiba nélkül, maradéktalanul kell ellátniuk.

Milyen tervek vannak a munkakörülmények javítására?

Homolya Róbert elnök-vezérigazgató úr meghirdetett egy programot, a következő évben több százmillió forint értékben közel ötszáz őrhely felújítását indítjuk el. Nekünk kell gondoskodnunk jobb eszközökről és jobb munkakörülményekről. Emellett emeljük a béreket is, de ennek fejében elvárásaink vannak. A MÁV nem hatóság, hanem egy szolgáltató cég. Vissza kell adni a kollégáknak a gondolkodás szabadságát, mert jelenleg mindenki az utasítások fedezékébe húzódik vissza, és megpróbál úgy dönteni, ahogy szerinte a főnöke elvárja tőle – nem pedig úgy, ahogy szerinte helyes. Ez a megfelelési kényszer gúzsba köti a munkavállalókat. Ezt kell feltörnünk, feloldanunk. Nehéz lesz és sokáig fog tartani. De elindultunk a helyes úton, és mindent megteszünk azért, hogy a vasút jobb szolgáltató legyen az utasok és saját munkatársai felé egyaránt.



Családi menetkedvezmény

A családomban szinte mindenki műszaki területen dolgozott. Anyai nagyapám géplakatos, a második világháború előtt a Weiss Manfréd Acél és Fémműveknél, később a Roesemann és Kühnemann gépgyárban dolgozott szerelőként, majd főszerelőként, így eljutott az ország különböző üzemeibe Belgrádtól egészen Felvidékig. A háború után Diósgyőr következett, majd a Hajtóműgyárból ment nyugdíjba.

Így szinte természetes volt, hogy édesanyám a csepeli gépipari technikumba járt és a MÁV Széchenyi-hegyi Úttörő vasút 200-as sorszámú - MÁV Jegynyomdában készült - igazolványának tulajdonosa lett, majd következett a Budapesti Műszaki Egyetem, ahol megismerkedett édesapámmal.

A számomra távoli műszaki pálya helyett végül közgazdaságtant választottam, de a családban fel sem merült, hogy valamely családi programból kimaradok, vagy a család többi tagjának járó kedvezményből nem részesülök.

A MÁV több mint 150 éves egységes vasúti közösségnek mindig is szerves, nélkülözhetetlen és elidegeníthetetlen részei voltak a támogató területek, ezért a MÁV Szolgáltató Központ minden dolgozóját meg kell, hogy illesse a Csoport többi tagjának járó minden kedvezmény, így a menetkedvezmény is.

A MÁV Szolgáltató Központ dolgozói menetkedvezmény biztosításához jogszabály módosítás kellett, melyet sok helyen és régóta kértek munkatársaink. Mindenki reménykedett, így az idei év elején ismét kerestük a jogszabályváltozás lehetőségét, de nem vezetett eredményre.

A célt kijelöltük, vasútvállalattá kellett válnunk – vasutassá nem csak az eddigi értelemben, hanem jogilag is. Olyan megoldást kellett kidolgozni, amely megvalósítható, és amelynek megvalósítása nem másokon, hanem rajtunk múlik.

A menetkedvezmény megszerzése, mint kitűzött cél elérése érdekében nem csak a jogszabályi feltételeknek kellett megfelelni, de még erősebben kellett bizonyítanunk a MÁV vállalatcsoport-hoz tartozást, így erősítve a támogatók körét. Ennek legegyszerűbb útja, hogy a MÁV Szolgáltató Központ a szolgáltatásra, a feladatainak megoldás-központú ellátására helyezte a hangsúlyt.

Az elmúlt pár hónap visszaigazolta a szolgáltatási színvonal növelése érdekében tett erőfeszítéseinket, így javult a szolgáltatás színvonala, szorosabbá vált az együttműködés és teljes természetességgel kaptuk meg a támogatást

a menetkedvezmény elérése érdekében. Összefogott a MÁV Csoport, mindenki segített, a MÁV Műszaki és Üzemeltetési területei, a MÁV Humán, a MÁV Jog, a MÁV Gazdaság, továbbá a MÁV-Start, a MÁV-HÉV és a máshol dolgozó, régebbi kollégák.

„OLYAN MEGOLDÁST KELLETT KIDOLGOZNI, AMELY MEGVALÓSÍTHATÓ, ÉS AMELYNEK MEGVALÓSÍTÁSA NEM MÁSOKON, HANEM RAJTUNK MÚLIK.”

A megfelelő cél, az elkötelezettség és a Csoport szintű összefogás eredményeképpen a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. vasútvállalattá vált, így dolgozói 2019. július 8-tól jogosultak a menetkedvezményre.

Jól látható, hogy a reménykedés nem stratégia, szükségese a változások és azok folyamatos kontrollja. A mostani változás legfőbb üzenete és egyik legnagyobb eredménye, hogy az eddig sokszor tapasztalt "nem lehet" vállalati kultúrán sikerült közös erővel részt ütnünk.

Igen, megcsináltuk!
Yes, we did!

Lebovits Gábor



Lelkes diákmunkások

„Fiatalokkal vagy gyermekvasutasokkal interjút készíteni igazán hálás feladat. Egyrészt azért, mert őszinte lelkesedést látok a szemükben, másrészt pedig azért, mert mindig egy kicsit máshonnan és más módon közelítik meg a feladatokat, mint felnőttek társaik” – véli Benke Máté, aki Kis-Horváth Leventével és Székely Bencével beszélgetett.



Székely Bence

Úgy vélem, hogy aki ebben a munkakörben dolgozik diákként, az szeret emberekkel foglalkozni.

Igen. Nagyon szeretek embereknek segíteni, öröm látni, amikor célba ér egy-egy információ. Igaz ez az egészen apró dolgokra is, például amikor a segítségemmel egy utas megtalálja az ülőhelyét.

Sok helyen dolgozhatsz emberek között, miért pont a vasúton teszed?

Mert egy zárt világba kerülhettem be ezáltal, ami kiváló lehetőséget nyújt a vasút szerelmeseinek, hogy közelebb kerülhessenek imádott állásukhoz.

Hogyan fogadtak a vasutasok?

Nagyszerű érzés, hogy ennyire diákorientáltan áll hozzánk a cég. Ez meglátszik a mindennapi hangulaton, és a vasutasok is megszerettek minket. Sokszor a jegyvizsgálók és az étkezősök is meglepődnek azon, hogy mennyire átlátjuk már a folyamatokat. Rengeteget tanulunk egymástól, dinamikus fejlődünk. Ha pedig egyikünk elakad a munkájában, akkor azonnal jön a segítség a tapasztalt kollégák és diáktársaink részéről.

Nagyon fontos a munkátok a vasútnak és az utasoknak egyaránt. Szerinted miért?

Az utasokkal nap mint nap kontaktusban vagyunk. Összekötjük őket a szolgáltatásokkal, így az egész vasúttal is. A MÁV-ra sokan egy nagyon merev szervezetként tekintenek, mi pedig a fiatalos lendületünkkel egy kicsit javítani

próbáljuk ezt az általánosan kialakult képet. Nagyon fontos megjegyezni, hogy sokan a nyári időszakban, a Balaton felé ülnek először vonaton, ezért nagy a felelősségünk, hiszen sok esetben hozzájárulunk az első utazási élmény kialakulásához. Ez pedig akár azt is meghatározhatja, hogy a későbbiekben alkalmi vagy rendszeres utasunk lesz-e az illető.

Milyen a fogadtatásotok az utasok részéről?

Nagyon jó. Van az a régi MÁV-os oktatófilm, amelyben a kulcsmondat az, hogyan legyünk jó házigazdák. Én ennek a jegyében teszem a dolgom. Az utasok kedvelik, ahogy népszerűsítjük az étkezőkocsi-szolgáltatást. Öröm látni a meglepett arcokat, amikor átnyújtjuk az ajándék csokit, vagy végignézni, ahogy „felfedezik” az étkezőkocsit. És elégedettek. Bizalmi légkört teremtünk a vonaton, így az utas megkeres minket, ha problémája van, mi pedig tudatosítjuk benne, hogy számíthat ránk. Ezt nyilván nem egy csokival érjük el, de mindenképpen jó indítás, apró figyelmesség. Nagyon fontos még a mosoly, a kedves szó.

Látom rajtatok, hogy szeretik, amit csináltok.

Igy van. Gyermekkorukban sokan sugárzó szemmel nézik a vonatokat. Amíg ez a csillogás megmarad a szemekben, addig a vasútnak is van jövője.

Székely Bence 1999-ben született Budapesten, ahol testvérével és szüleivel él. Bence a Szegedi Tudományegyetem kommunikáció és médiatudomány szakos hallgatója. Szabadidejében sokat utazik, a vasút gyermekkor óta fontos szerepet tölt be az életében. A MÁV-START diákmunkásaként harmadik szezóját kezdte meg ebben az évben.

Kis-Horváth Levente

Reggel 6 óra 20 perc van. A Déli pályaudvaron ülök, az embereket figyelem. Mindenki álmos, még ébrednek a főváros. Te már a munkádat végzed, készséggel állsz az utazók rendelkezésére. Arcodon széles mosoly, ami, ha jól tudom, már-már a védjeggyé vált. Miből táplálkozik ez a lendület?

Legfőképpen abból, hogy azt csinálom, amit szeretek, és azt sem felejttem el soha, hogy az utasokért vagyunk. Ezért amikor feljűk fordulok, azt mindig lelkesen teszem.

A MÁV-START-nál végzett munkádon kívül mással is foglalkozol?

A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem logisztikai mérnök szakos hallgatója vagyok. Emellett egy évet óradó tanárként dolgoztam egy budapesti szakközépiskolában. Az egyetemen túl jelenleg trolibuszt vezetek, ezenfelül a MÁV-START-nál vagyok utastájékoztató diákmunkás, tavaly nyáron 11 ezer kilométert töltöttem tengelyen a Balaton körül.

Pontosan mi a feladatod a MÁV-START-nál?

A nyári menetrend idején elsősorban a balatoni expresszvonatok fedélzeti hangos utastájékoztatása az, amiért felelek, valamint idén új feladatkörünk is lett, az étkezőkocsik promótálása. Az alapmenetrend alatt pedig Kőbánya-Kispest vasútállomáson szoktam a jegyértékesítő automatáknál segíteni a közlekedőket. A legtöbbször hátán a hideg szaladgál, amikor er-



Benke Máté

ről a helyről beszélek, de én kifejezetten szeretek ott dolgozni. Kiskorom óta járok arra, így nem ódzkodtam az ottani kértlen személyektől sem. Sok ingázó van már, aki ismer, szeret, gumicukrot vagy csokit hoz nekem. Ez nagyon jó érzés.

Az embereket szereted, ez szűrődik át minden mondatodból, gesztusodból. Engem viszont most az érdekelne, honnan származik a közlekedés szeretete?

A mamám trolibuszvezető volt, kétévesen még a vezetőülésére is beültetett. Úgy érzem, akkor „pecsételődt meg” a sorsom. Azóta szeretem a városi tömegközlekedést. A vonatoknál az utastájékoztatás az, ami nagyon megfogott, talán ez az, amivel szeretnék a későbbiekben foglalkozni.

„A Balaton vízhőmérséklete 27 Celsius-fok, míg a levegő hőmérséklete 25 Celsius-fok. Leszálló utasainknak kellemes időtöltést kívánunk, köszönjük, hogy utazásukhoz a vasutat választották” – hangzottak el a mondatok, amíg veled utaztam. Szerinted mi a szerepe néhány ilyen szónak?

A fedélzeti feszültség oldása. A vasúton teljesített szolgáltatásunk az a szépsége, hogy sok esetben improvizálni kell. Ahogy említettem, nincs két egyforma szolgálat, így két egyforma utazás sem. Ha éppen meghibásodik egy klíma, vagy valami miatt állni kényeszerűl a vonat, az utasok feszültté válhatnak, így az élet sokszor úgy hozza, hogy nem feltétlenül tudok a szövegkönyvhöz ragaszkodni. A kötelezően bemondandókon felül egy-egy szóviccel vagy megmosolyogtató mondattal próbálom oldani a feszültséget.

Csodálattal figyelem a lelkesedésedet, a nyitottságodat ennyi mindenre. Szerintem pozitív példa lehetsz a fiataloknak. Mit üzennél nekik?

Tessék kikapcsolni, és irány a való világ, mert pillanatok alatt elmegy mellettük az élet és a fiatalságunk anélkül, hogy valódi értékekkel és értékes emberekkel ismerkednének meg.

Kis-Horváth Levente 1995-ben született a fővárosban. Jelenleg a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem hallgatója, emellett a MÁV-START diákmunkása és trolibuszvezető. Szabadidejében két Barkasát és Wartburg személyautóját csinósítja.

Az első vonat Szolnokra Kitörő öröm és lelkesedés

Magyarország második vasútvonalát 1847. szeptember elsején adták át a forgalomnak, így Petőfi kedvenc vidékét is bekapcsolták a közlekedési hálózatba.

Kevés nagy találmányról mondható el, hogy jelentőségét azonnál felismerték a kortársak, de George Stephenson 1825. szeptember 27-én Stockton és Darlington között üzembe helyezett találmánya, a gőzmozdony ilyen volt. Túlzás nélkül állíthatjuk, hogy nélküle másképp alakult volna az ipari forradalom, de talán a világtörténelem is. Mert hiába volt a vasút eleinte drága, bonyolult és veszélyes technikai újítás, hatékonysága oly mértékben eltért az addigi szállító és közlekedési eszközökétől, hogy azt aligha volt képes a kor embere elsőre felfogni. A vasút hatszor hamarabb ért célba, mint a leggyorsabb postakocsi, áruszállító képessége pedig sokszorososa volt a szekerekének.

Mikor indul a magyar vasút?

Nem csoda, hogy a páratlan lehetőségeket felismerve az 1830-as évektől nemcsak Európán, de Amerikán is végigsöpört a vasútépipézi láz, az évtized végére már több ezer kilométer pálya hálózta be az öreg kontinenst és az Újvilágot is. Az új találmány jelentőségét a Habsburg Birodalomban is hamar felismerték, 1831-ben készült el az első hálózati terv, amelyből az elmaradottnak mondott magyar területek teljesen kimaradtak, noha már az első, 1825–27-es reformországygyűlésen napirendre került a vasút ügye.

Nem volt ez másképp a következő reformkori országgyűlésen sem, az 1832–1836-os diéta utolsó évében már egész törvényt szenteltek a hazai vasúti hálózat kiépítésének és fejlesztésének. Az XXV. törvénycikkben tizenhárom vasútvonalat jelöltek ki, szabályozták a vasútépítések protokollját, a finanszírozást, a kisajátítást, míg az engedélyezés uralkodói jogkör maradt. Igaz, hogy Széchenyi István – aki 1832-ben személyesen is járt a Manchester–Liverpool szakaszon – az állami tulajdonú vasúttársaság



megalakítását tartotta a legjobb megoldásnak, a valóságban ennek semmi realitása nem volt. Az 1836-os törvény is „az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos (értsd: magán-) vállalatokról” címet kapta, habár azt is leszögezték, hogy azok a vállalkozások, amelyek „az Ország kereskedésének előmenetelét eszközölő víz-csatornák, vas-utak (...) saját költségeiken leendő megkésztését vállalják magokra, a jelen Törvény által engedett kedvezéseket használhatják.”

Noha a törvényt 1836-ban elfogadták, vasútvonalak még évekig nem épültek. Ennek az volt az oka, hogy a következő nyolc évben nagyszabású csatározás vette kezdetét – méghozzá amiatt, hogy a legfontosabbnak tartott Pest–Bécs vonalat a Duna mely partján építsék meg. Az Ullmann Móric bankár vezette társulat, a Magyar Középponti Vaspálya Társaság a pesti, míg Sina György vállalkozó és társai a budai oldalt favorizálták. A fordulatot adok-kapok végül Ullmannék győzelmével zárult 1844. március 4-én, így a „pesti oldal hívei” kapták meg a építési engedélyt, hogy Pest és Bécs között – Pozsony érintésével – vasútvonalat létesítsenek. Emellett Ullmannék a Pest és Debrecen közötti vonal építésére is engedélyt kaptak, ami azért érdekes, mert Deák Ferenc 1839-ben még arról beszélt, hogy a „Debrecen és Pest közti vonalra nézve alig van valaki a rendek között, velem együtt, tekintve a vasútnak más országokbeli történetét, s hazánk ez alsó részének statisztikai és geographiai helyzetét, a fuvarnak e vidéken olcsóságát, álomnak ne tartaná azt.”



Keletre fel, keletre le!

A Pest és Vác közötti 33 kilométeres szakaszt 1844-ben kezdték építeni szinte kizárólag külföldi alapanyagokból: az acélsíneket Walesből és Németországból hozták, az első két mozdonyt Belgiumból. A klasszicista stílusban épült pesti indóház (a Nyugati pályaudvar helyén) átadása idején a legmodernebb városi épületnek számított. Innen indult az első vonat 1846. július 15-én, s egy tízperces dunakeszi pihenővel 59 perc alatt érkezett Vágra, ahol azonban szó sem lehetett ünnepélyes fogadásról, mivel a városban tűzvész pusztított. Ám úgy tűnt, e rossz előjel cseppet sem gátolja a folytatást. Még az első váci menet ideje alatt is zajlott az építkezés Szolnok irányába, s a lelkes munka eredménye 1847. szeptember elsején öltött testet: ekkor adták át az új vasútvonalat, amely majd háromszor olyan hosszú volt, mint a váci.

És a megnyitó is legalább ennyivel volt nagyobb szabású: 16 kocsi álló vonatot indítottak Pestről, biztonsági okokból a szerelvény indulása előtt egy úgynevezett kémmozdonnyal söpörték végig a száz kilométert, hogy ellenőrizzék a pályát. A negyed 9-kor induló vonatot alig háromórás útja után Szolnokon nem a vácihoz hasonló kellemetlen meglepetés fogadta, mi több, 700 utasának az ellátásra sem lehetett panasza, a korabeli beszámolók szerint pazar villásreggelivel várták őket.

„A pesti pályaudvartól a szolnokiig 10 állomás van: Kőbánya, Vecsés, Üllő, Monor, Pilis, Alberti, Irsa, Berczel, Czegléd, Abony. Valamint maga a pesti pályaudvar, ékesítve nemzetiszínű lobogókkal, és fölvirágzott oszlopokkal ünnepi díszben jelent meg, úgy a közbeeső állomásoknál is virágokkal ékesített oszlopok, diadalpuk felállítva mindenütt a közelfekvő helység számos népességével, mely a menetet kitörő örömmel fogadta és üdvözölte” – írta a Nemzeti Újság, és ugyan a technikai részletekbe is beavatták olvasóikat, a tudósítás jelentős része a vonatút díszvendégének, István főhercegnek, a későbbi István nádornak a dicsőítésével telik. A szövegből kiderül, hogy a főherceg Szolnokon, „a pályaudvarban elkészített szobákban” fogadta előbb Heves, majd Pest megye előljáróit „hazafisággal és leereszkedő kegyességgel”, mi több, a kecskeméti és nagykovácsi uraságok „midőn kegyes pártfogását a szépjövendőjű Czegléd–Kecskemét vonalra kikérték volna, szinte a legörvendetőbb kegy-ígéretben részesültek.” Nem véletlen tehát, hogy az első szerelvény mozdonyának is az István nevet adták. És hát akkor még ki gondolta volna, hogy alig több mint fél év múlva forradalom tör ki Pesten, amelynek szomorú következményei sok egyéb mellett a hazai vasútépipézi ügyét is évtizedekre visszavetették.

De addig az új vonal igencsak kivette a részét a szabadságharcból. 1848 szilveszter éjszakáján a kormány és a kincstár vasúton menekült Szolnokig, hogy aztán hagyományos módon továbbhaladva Debrecenben alakuljon újjá. Ugyancsak e

vasútvonalat vették igénybe a szállítványozók Buda bevétele után, és a komáromi vár védőinek küldött ellátmány is vasúton érkezett, nem beszélve a honvéd csapatok és felszerelések utaztatásáról. Teljes kihasználtságról azonban nem lehet szó, ugyanis a hadviselő felek mindegyike felismerte a vasútban rejlő potenciált, így amikor bizonyos területeket feladni kényszerültek, a pályát megrongálták. Nem tudni, hogy mindez hányszor fordult elő, de az bizonyos, hogy e rombolásból a magyarok és az osztrákok mellett az oroszok is kivették a részüket.

A szabadságharc bukása a Magyar Középponti Vaspálya Társaság bukását is jelentette. A vállalat utolsó közgyűlésére 1849. december 7-én került sor, ekkor a cég eladásáról és a társaság feloszlásáról döntöttek. A magyarországi vasútvonalak 1850. március 7-én kerültek az osztrák állam birtokába, a fejlesztések megálltak. A hazai fejlődés következő mérföldköve a Buda és Nagykanizsa közötti vonal átadása volt 1861-ben, amelynek természetesen egy osztrák vállalat, a Déli Vasút volt a tulajdonosa, és amely egy évvel korábban már Újszöny (Komárom) és Székesfehérvár között is megindította a vasúti közlekedést. De ahogy 1847-ben Szolnokon a közelgő forradalomra nem gondolhattak, úgy az 1861-es avató után sem hitte volna senki, hogy rövidesen országszerte elterjed vasút, mi több, valóságos aranykora köszönt be.

Legát Tibor



Vasutas örömfoci

Polónia Kupa 2019

Mint minden évben, idén is a magyar Somoskőújfalu, a cseh Petrovice u Karviné, a szlovák Filakovo és a lengyel Zebrzydowice vasutas csapatai mérköztek meg egymással Füleken, a 42. Polónia Kupán.

A díjakat a magyar csapatnak és a legjobb játékosnak Kiss Gábor budapesti pályavasúti területi igazgató és Kökény Zoltán hatvani forgalmi csomóponti vezető adta át.

A torna alapítói közül már csak a szlovákiai, de magyar származású Bucskó Július él, aki a rendező Fülek állomástól és a Polónia Kupán részt vevő csapatoktól emlékdíjat kapott, köszönetképpen a labdarúgókupa létrehozásáért és szellemiségének megalapításáért.

A csapatok úgy váltak el egymástól, hogy 2020-ban, a torna 43. fordulóján Lengyelországban folytatódik a kupasorozat!

A jó hangulatú, de parázs meccsek a következő végeredményt hozták:

1. Csehország
2. Szlovákia
3. Magyarország
4. Lengyelország

A legjobb magyar játékos:
Görbe István

Ahogy az elmúlt negyven évben, úgy idén is június közepén rendezték meg a kétnapos hagyományos labdarúgótornát, a Polónia Kupát.

A kupa egykori alapító tagjai, a lengyel Hanylik Frantisek (PKP Zebrzydowice), a csehszlovák Bucskó Július (CSD Filakovo) és Haas Ján-Nerostek Ján (CSD Petrovice u Karviné), valamint Deák János (MÁV, Somoskőújfalu állomásfőnöke) több mint négy évtizeddel ezelőtt állapodtak meg abban, hogy a határállomásokon rendszeresen, évente vasutas labdarúgótornát rendeznek. A névadó, a Budapest és Varsó között közlekedő Polónia nemzetközi gyorsvonat azóta már más útvonalon jár, de a futballtorna igazi értéke, hogy a visegrádi országokat érintő, Európában ritkaságnak számító rendezvény mára a vasutasok igazi szakmai és baráti kapcsolatává vált.

A Polónia Kupa első mérkőzéseit 1979. június 14-én játszották Somoskőújfalu, a torna második fordulóját egy nappal később a szomszéd határállomáson, Filakovon. A nemzetközi tornára sok esetben ma is vonattal utaznak a vasutas delegációk, vasúti hálókocsiban és iskolai kolégiumokban alszanak, az étkezésről a „hadtápszolgálat” gondoskodik. A focitornát 1984-től négyéves ciklusokban mindig más határállomáson rendezik meg. Az elmúlt évtizedek hazai vasúti változásai miatt Somoskőújfalu helyett 2013-ban a hatvani Lokomotív SE, 2017-ben a Hatvani FC foci pályáján rendezték meg a tornát, Hatvan polgármestere, Horváth Richárd, valamint a MÁV Zrt. támogatásával.

Béres L. Attila



Felső sor balról jobbra: Ágói Zoltán, Zeke Viktor, Szécsi Dávid, Vikor István, Komlós Miklós, Vállaji Márk, Tóth Dezső, Pálfalvi András
Alsó sor balról jobbra: Farkas Viktor, Juhász Norbert, Görbe István, Bögös Gyula, Németh István, Kátai Roland



Nagy sikerű vizsgaelőadás az Operettszínházban

A Vasutas Zeneiskola Pesti Broadway Musical Stúdiója végzős, harmadéves növendékei 2019. június 30-án délután mutatták be vizsgaelőadásukat. A nézők soraiban többek között dr. Mosóczi László államtitkárt, és L. Simon László országgyűlési képviselőt is köszönthették. Az első felvonásban az iskola felkérésére Peller Károly, az Operettszínház kiváló művésze – egykori növendékünk – Eisemann Mihály dalaira írt színművét mutatták be az ő rendezésében, kirobbanó sikerrel.

A második felvonásban a Szép nyári nap című musical másfél órás változatát láthatták Somogyi Szilárd, az Operettszínház Nádasdy Kálmán-díjjal kitüntetett rendezőjének interpretációjában, aki egyben a végzős növendékek osztályfőnöke volt. Az előadás végén a közönség hosszan tartó vastappsal köszönte meg a stúdió színvonalas produkcióját.

Keresztúry Ildikó

A helyes keresztrejtvény-megfejtés beküldői között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki.

A megfejtés beérkezési határideje:

2019. szeptember 10.

Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60.

E-mail: ujsag@mav.hu

Legutóbbi feladványunk megfejtése:

Újra közlekednek étkezőkocsik a Balatonhoz.

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Urbán Sándorné** olvasónknak!

ELŐSZÖR 1951-BEN RENDEZTÉK MEG A VASUTASNAPOT. 1961-IG AUGUSZTUSBAN ÜNNEPELTÉK A VASUTASOK...; A FOLYTATÁS 1. RÉSZÉ	DUZZOGVA NEHEZTEL	KÖZÉPEN TÁNCOL!	SOKADALOM	LÉTREJÖVŐ, SZERVEZŐDŐ	NORVÉG AUTÓK JELZÉSE	NEM HIBA KERES	ŐSZI-TÉLI ESŐ JELZŐJE	A VÉGEIN LEFED!	KERÜLET, RÖVIDEN	SZELEL A GUMI	BECÉZETT ERZSÉBET	KIHALT FUTÓMADÁR	VEZÉTEKNÉV, RÖVIDEN	KÉRDŐSZÖCSKA	ENYHÉN LEJTŐS	
ÁLOMBA RINGAT																E
PROFIL				SZÍN,NŐ (PAMELA) EZER-MILLIÁRD										ASZTÁCIUM ELSZALAD		
LAURENCIUM		SPANYOL FÉRFINEV VÁRÁZSLÓ					SZÍN,NŐ (TARA) NEMES ITÓKA						ROBBANÓANYAG NEM SZABAD!			
... ÉS JERRY; AMERIKAI RAJZFILM			FÖLDBŐL ELŐTŰRŐ VÍZIMADÁR				GLASGOW LAKOSA BECÉZETT ILONA									A SZAVÁT SE LEHET VENNI
FÁRÓL PEREG A LEVÉL						MÁRCALI RÉSZÉ AGRÁR-ESZKÖZ							KORTYOLÁS MOSZKVA LAKOSA			
A TÁRGY RAGJA	OKORI KELTA NÉP ATHÉN LEVEGŐJE!					MAKULA KENYÉRET SÜTŐ IPAROS							EURÓPAI NÉP ZSEMLEMORZSA			
GAZDASÁGI ÁGRA VONATKOZÓ A FOLYTATÁS MÁSODIK RÉSZÉ									PROFESSZOR RÖVIDEN RESTELL							RÉGI CSEREHÁTI KÖZSÉG
MÁZOL				AZ ELMŰLT ESZTENDŐ ELŐL			SZENVEDŐ ALANY LÁNYUNK FÉRJE									
AZ IRIDIUM VEGYJELE		KÖZÉPEN GYÉR! VIRÁGOT SZAKÍT			LASSZÓ DOBÁSA EZEN A HELYEN								...CARRERE SZÍNÉSZ (GYULA)			
RÓMAI 10-ES	(IDŐBEN) UTÁNI A VÉGÉN SZÓ!					KAPURA RÚG INGUJJ SZÉLE!!		NEM IS EZZÉ! ÁGYÚ VÉGE!!							TALLIUM BARNAUL FOLYÓJA	
HOGYIS-HÍVJÁK		...ALKOHOL; ETANOL ORIENS					NEM JÁR AZ ÓRA JOULE					ÁLL ALATTI ZSÍRPÁRNA URÁN				
	D															

A nap hőse



Tikkasztó hőség, a levegő izzik, a sínek felforrósodva... Ferencvárosban, az ország legnagyobb pályaudvarán azonban nem áll meg az élet egy pillanatra sem. Lehet kánikula, lehet fagy, vakáció vagy ünnep, itt éjjel-nappal jönnek-mennek a tehervonatok. A több mint 80 vágányon végtelen számú színes konténer és tartálykocsi várakozik, hogy a helyi mozdonycsapat átrendezze őket, és vihessék tovább az árut szerte az országban és a nagyvilágban. A feladat nehéz és összetett, hiszen rengeteg kocsit kell megmozgatni iszonyat súlyokkal. A tolatás még hagyján, azzal többé-kevésbé mindenki elboldogul, de itt van a híres-nevezetes gurítódomb is. Igaz, hogy arról nagyon könnyen és gyorsan szét lehet válogatni a kocsikat, csak hogy ez a munka veszélyes, és a dombra bizony kevesen tudnak felmenni. Ha azonban feljut oda egy szerelvény, a kocsik lefelé gurulva már szinte maguktól beállnak a helyükre.

csak küszködik felfelé menet. Nem is bírta szó nélkül hagyni, odaszólt a két pimasznak.

– Lehet, hogy erősek és gyorsak vagytok, a domb azonban könnyen kifogna rajtatok. Nem tudnátok egy rendes szerelvényt sem felhúzni.

Több se kellett a két szájhősnek, rögtön visszafeleseltek: – Neeeeeem? Na, ide figyelj, tata! – És már indultak is a gurító felé.

A vasútnál mindenki tudja, hogy itt csak a legügyesebbek dolgozhatnak. Egy rossz mozdulat, és kisiklik az egész szerelvény, vagy durr neki, óriási ütközés lehet belőle. És bármennyire is vagány a ferencvárosi supercsapat, tudják jól, hogy itt nem tarthatnak roncsderbit. A villany- és dízelmozdonyok tehát mindennap teszik a dolgukat, hogy a sok-sok áru – ételek, játékok, fűtő- és üzemanyagok – minél hamarabb célba érjen.

Hiába próbálták lebeszélni őket, csak mentek a saját fejük után. Elsőnek Trini indult neki 16 kocsival. Vígan kezdett a felhúzóvágányon, de a lendület hamar alábbhagyott, csupán hatalmas erőfeszítések árán, döcögősen, szikrázó áramszedőkkel bírta felvonszolni magát és a teherkocsikat. Troninak ez sem volt elég, barátjára is lesajnáló pillantást vetett, és még több kocsit csatolt maga mögé. Húsz darab, gázolajjal teli tartálykocsival vágott neki az emelkedőnek. Egy idő után azonban úgy érezte, mintha egy helyben pörögnének a kerekei, majd szépen lassan elkezdett visszafelé gurulni. A többiek már oda sem mertek nézni. Ha visszafelé gurulva nekicsapódik valaminek a tartály, abból katasztrófa lesz!

Egy forró augusztusi napon két külföldi mozdony gurult be az állomásra, akik előtte még sosem jártak itt. Amíg várakozniuk kellett az új kocsioszeállításra, gondolták, szétnéznék ezen a nagy hírű rendező pályaudvaron. Trini és Troni, a fiatal és erős villamos mozdonyok fintorogva járták körbe a területet, nem értették, mitől olyan különleges ez a hely. Hangosan kacagtak egy éppen kocsikat rendező V46-os mozdonyon.

Szöcsi azonban hirtelen nekilódult a másik vágányon, és egy perc alatt fent termett a gurítódomb tetején. Onnan villámgyorsan Troni elé ment, összecsatlakoztak, és megállította a csúszó szerelvényt. Sőt, egy hatalmas ugrással el is indult fölfelé, és felhúzta szégyenben maradt társát kocsistól, mindenestül. Szöcsi hőstettéért nem sokkal később kitüntetést is kapott. A csapat nagyon büszke rá. Ma már Trini és Troni is tudja, milyen nehéz és fontos munkát végeznek Szöcsi és barátai, és bármerre járnak, híret viszik ennek a különleges helynek, amelyet úgy hívnak, Ferencváros.

– Nézd a Szöcskét, hogy ugrál a síneken – gúnyolódott Trini.
– Nem csoda, hogy nem mehet ki a nyílt pályára, még a végén leszökdécselne onnan – folytatta Troni.

Szöcsi, mert mindenki így hívja a kék villanymozdonyt, bár halotta a csúfolódó megjegyzéseket, ügyet sem vetett rájuk. A fordítókorong körül álló barátai azonban alig bírták visszafogni magukat, olyan mérgesek lettek a nagyképű és szemtelen ifjonckokra. Főleg úgy, hogy mindenki tudta, Szöcsi a gurítás nagymestere, nála fürgébben és ügyesebben senki sem tudja felhúzni a gurítódombra a kocsikat. Még az óriás M62-es is

Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt

