

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

DR. TURA SZVETLÁNA

INTERJÚ A MÁV-START HUMÁNERŐFORRÁS
IGAZGATÓJÁVAL

50 MEGÚJULÓ ÁLLOMÁS

KISS NYÍLT NAPOK

ZÖLD SASOK A MÁV-START JÁRATÁN

MIKÓ IMRE



MÁV NOSZTALGIA KFT.

A VILÁG LEGJEI KÖZÖTT

ÍZLETES KARÁCSONYI ÉTELEK

69. ÉVFOLYAM • 2019. DECEMBER

INNOMÁV • Bárdics Róbert • 490-es gőzmozdony • MÁV-START fórum • Jegypénztárosok • MÁVINFORM
Blázovicsné Dr. Makkai Borbála • INKA • Érzékenyítő tréningek • Szolnoki MÁV férfikórus • Büszkeségeink

| | |
|---|----|
| Vezetői interjú | 4 |
| „Egy vezető sosem lehet egymaga sikeres” - interjú Dr. Tura Szvetlánával, a MÁV-START humánerőforrás-igazgatójával | |
| Hírvonal | 7 |
| 50 megújuló állomás, KISS nyílt nap, MÁVINFORM | |
| HR-hírek | 12 |
| Vezetői Akadémia, Kitüntetések, INNOMÁV | |
| Munkatársunk | 16 |
| Fontos az értékmegőrzés - Bárdics Róbert pályavasúti szakértővel beszélgettünk | |
| MÁV-START hírek | 20 |
| Mozdonyfelújítás, Munkakörülmény-javító intézkedések, Pénztárosok fóruma, Érzékenyítő-program | |
| Életút | 28 |
| Beszélgetés Blázovicsné Dr. Makkai Borbálával | |
| Ünnep | 34 |
| Karácsonyi menü ajándékkötlettel | |
| Büszkeségeink | 36 |
| Vasutas díjazottak a Magyar Tudomány Napján | |
| Anno | 38 |
| Széchenyi és Baross árnyékában – Mikó Imre és a vasút | |
| Nosztalgia | 44 |
| A világ legjei között a MÁV Nosztalgia Kft. | |



ELŐSZÓ

Kedves Vasutas Munkatársaim!

Mire ezeket a sorokat olvassák, decembert írunk a naptárban, hamarosan zárjuk a 2019-es évünket. Micsoda év volt! A szakértelem mellett mennyi akarat, lendület és bátorság kellett ahhoz, hogy sikerre vigyük terveinket, megvalósítsuk céljainkat!

A vasút mindenhol kitüntetett időszakát éli, a közösségi közlekedés régen kapott ilyen nagy figyelmet, mint napjainkban. A vasúti utazás iránt az igény évről-évre nő, ezt mutatják a MÁV hazai és nemzetközi utasforgalmának egyre jobb számai is. Nekünk ezért most nagyon fontos feladatunk, hogy világos jövőképünk legyen, olyan, amely mindannyiunknak fontos és követhető, üzletileg kivitelezhető. Ahhoz, hogy a kötött pályás közlekedés vonzó alternatívája legyen a többi közlekedési megoldásnak, megbízható és színvonalas vasúti rendszerre van szükségünk. Feladatunk tehát, hogy utasbarát magatartásunkkal folyamatosan erősítsük hírnevünket, és növeljük szolgáltatási színvonalunkat.

2020-ban jelentős változások várhatók, és jelentős fejlesztések vannak már folyamatban. Az innováció hangsúlyos szerepet kap a 2030-ig tervezett vasúti stratégiában is. A már elindult fejlesztések közül kiemelem az új, emeletes KISS motorvonatflottát, amelynek első 11 darabja jövő év elején áll forgalomba, a komplex állomás-felújítási programunkat, az „50 megújuló állomást”, illetve idén elkészült

a saját forrásból gyártott, nemzetközi forgalomra alkalmas, új generációs InterCity-kocsik első húsz darabja is. A belföldi forgalomra tervezett IC+ ösz-szeszerelése is megkezdődött, az elsőt közülük novemberben avattuk fel. Mindegyik fejlesztés utasok tízezreinek életébe hozott pozitív változást.

Sok munkával telt el tehát ez a 2019-es esztendő, amelytől hamarosan elköszönünk. Sikereink, eredményeink közösek, és én kifejezetten örülök annak, hogy már jövő évre is tele van a naptárunk feladattal. Mindannyiunk közös érdeke és felelőssége vasúttársaságunk eredményessége.

A vasutasok közössége erős és összetartó. Önök szakértelemmel és elhivatottan végzik munkájukat, és ez erős alap a céljaink elérése felé vezető hosszú úton.

Az év végi ünnepekre minden munkatársamnak jó pihenést, örömteli feltöltődést, szeretteik körében eltöltött boldog órákat kívánok!

*Dr. Homolya Róbert
elnök-vezérigazgató*

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna

Főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina

Szerkesztő: Kandó Eszter

Szerzők: Bécsi Orsolya, Benke Máté, Csanádi Sándor, Csohány Domitilla, Fuchs Adrienn, Giron Diána, Hum Krisztina, Könczöl Orsolya,

Legát Tibor, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, Müller Bertold, Nádas Róbert, Tevan Imre, Vető Dániel

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

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

Címlap: shutterstock.com

Fotók: freepick.com, Fülöp Ildikó, Író Zoltán, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, pexels.com, Soós Botond, Szecsódi Balázs

Nyomdai előkészítés: Giron Diána, Valentinyi Nóra • Korrektor: Dudás Márta

„Egy vezető sosem lehet egymaga sikeres”

Interjú Dr. Tura Svetlánával, a MÁV-START humánerőforrás-igazgatójával

2019. november 1-jétől a MÁV-START humánerőforrás-igazgatója Dr. Tura Svetlána. Ismert és elismert szakember a vasútnál, hiszen nevét hosszú évekig összekötöttük a Baross Gábor Oktatási Központtal, az utóbbi időszakban pedig a MÁV FKG humán szakterületével. Tapasztalt vezető, aki új pozíciójának második napján adott „belépési” interjút a Vasutas Magazinnak. Derűs és lendületes, bár szobája még dobozokkal teli, kérdéseinkre örömmel válaszolt.

HR-igazgatói tapasztalatait a MÁV FKG-nál szerezte, amely egy lényegesen kisebb vállalat a MÁV-START-nál, 1400 fő a foglalkoztatotti létszám. HR-szakemberként hogyan látja, van különbség kis- és nagyvállalat között a vezetői stratégia tekintetében?

Ez egy remek nyitókérdés! Hiszen az első napok tapasztalata az, hogy a tízszeres létszám minden mást is megtízszerez. Minden, ami itt történik a START-nál, legyenek számok, összegek vagy felelősségi fokozatok, azt legalább tízzel meg kell szorozni. Ezt a nagyságrendet még szoknom kell. De természetesen a lényeges különbség a tevékenységben van. A MÁV-START vasúti szolgáltatást nyújt, közszolgáltatást végez, és mint ilyen, bizony nagyon szem előtt van. A MÁV-START-nál az utas van a központban, és ez minden területen érezhető. Közszolgáltatást végzünk, amely hatalmas felelősséget jelent a társadalom felé. A MÁV FKG, MÁV-leányvállalatként rendkívül komoly feladatokat lát el, óriási munkával. De a tevékenység egy kicsit a háttérben van kiszolgáló, támogató jellege miatt. Az FKG-nál humán vezetőként az volt a feladat, hogy megfelelő számú és elégedett munkavállaló legyen. A START humán igazgatójaként is az a feladat, hogy megfelelő számú és elégedett munkavállaló legyen, de úgy, hogy az utasbarát szolgáltatói szemléletünk legyen a központban. Megfelelő emberi és vezetői hozzáállással kell a munkát végezni. Ez utóbbi viszont minden cégre és vezetői pozícióra kötelezően jellemző, nem tesz különbséget a munkavállalói létszám.

Volt-e szerepe az ismerős terepnek, az ismerős kollégáknak abban a döntési folyamatban, amely ahhoz vezetett, hogy elvállalta a MÁV-START HR-igazgatói pozícióját?

Igen, határozottan. Én nagyon szeretem a vasutat, és ez egy fontos szempont volt. A vezetőtársaim és közvetlen kollégáim között is nagyon sok olyan ember van, akikkel a vasúti pályafutásom során találkoztam, együtt dolgoztam, akikkel megbízunk egymásban. Ez hatalmas lendület és önbizalmat ad nekem. Igen, ezzel a csapattal – és itt nem csupán a humán csapatra gondolok, hanem az egész MÁV-START vállalatra – szeretnék együtt dolgozni. Korábbi pozícióimban kiváló kollégákkal, rengeteg munkával, eredményes munkát tudtunk végezni. Szeretném, ha ez itt is így történne.

November 1-jétől dolgozik a MÁV-START-nál, az idei évnek lassan vége. Milyen szakmai tervei vannak az év rövid, még hátralévő részében?

Villámgyorsan fel kell venni a fonalat, és a feladatokat priorizálni. Már ez az első két nap is gyorsan és aktívan eltelt. Szeretném a vállalat többi szervezetével azonnal felvenni a kapcsolatot, kölcsönös elvárásokat és lehetőségeket kell megbeszelnünk. Igyekszem a humán erőforrás szervezeteinek szerepét egy kicsit más megvilágításba helyezni, hiszen a legfontosabb a mi támogató szerepünk hangsúlyozása. Egy erős, szakmailag támogató szervezetté kell válnunk. Szakmai állásfoglalással, iránymutatással, megoldási javaslattal folyamatosan jelen kell lennünk, ha kérdés van,

megválaszoljuk; ha megoldásra van szükség, rendelkezésre állunk és segítünk. Én elkötelezettje vagyok ennek a hozzáállásnak. Az évből már tényleg alig két hónap van. A világot ennyi idő alatt megváltoztatni nem lehet, de az irányt meghatározni igen.

2020 elé az egész vasútszakma nagy reményekkel tekint. Szolgáltatási színvonalunk folyamatosan emelkedik, új szemlélet, pozitív hozzáállás érződik. Mivel készül 2020-ra a HR, hogyan támogatja a vasúttársaság stratégiai tervét?

Az egyik legfontosabb feladat megoldást találni arra, hogy a legnagyobb hiányt mutató stratégiai munkaköreinkbe hogyan lehet bevonni az embereket, hogyan lehet vonzóvá tenni a vasútvállalatot, hogyan lehet a meglévő munkavállalók számára jobbat tenni a munkavégzés. Én úgy látom, hogy nagyon sok olyan terület van, ahol lehetne kis lépéseket megtennünk ahhoz, hogy vonzóbb munkahelyeket tudjunk kínálni. Akár a vezénylések átgondolásával, akár különböző munkakörülmény-javító, munkaszervezési intézkedések áttekintésével. A vonzó munkahely nem csak a pénzről szól. Ha azt halljuk, hogy egy mozdonyvezető csak azért megy át egy magánvasúthoz, mert ott tervezhetőbb a munkavégzés, akkor ez valamennyire rajtunk is múlik. Stabilabbá és biztonságosabbá kell tennünk a munkakörülményeket. A vasutas létünk az, ami sok mindenben meg-

„SZAKMAI ÁLLÁSFOGLALÁSSAL, IRÁNYMUTATÁSSAL, MEGOLDÁSI JAVASLATTAL FOLYAMATOSAN JELEN KELL LENNÜNK, HA KÉRDÉS VAN, MEGVÁLASZOLJUK.”

határozza azt, hogy kifelé hogyan nézünk ki, és milyen érzésekkel vagyunk a munkahelyünkön. A befogadókész és nyitott vasutasszellem az, amire nagyon jól lehet építeni.

Az interjú készítésekor még előtte vagyunk november 12-nek, amikor az eddigi bejelentések szerint hivatalosan is megkezdődnek a bértárgyalások a kormány, a munkaadók és az érintett szakszervezetek között. Nyilván nem lehet most megjósolni a tárgyalások végeredményét, azonban arról beszélhetünk, hogy vannak-e a jövedelempolitikának a béren kívül olyan további elemei, amelyek fejlesztése még szóba kerülhet? Az imént említettünk is már néhányat.

A bértárgyalások során olyan eredménynek kell megszületnie, amely minden oldalt pozitívan érint, és amely legelsősorban közszolgáltatási tevékenységünk eredményességét, hatékonyságát segíti. És persze számít az, hogy hogyan dolgozik az ember, milyen körülmények között, milyen munkaruhában, milyen hangulatban, milyen kiszámíthatósággal. A munkavégzés elismerése nem feltétlenül pénzügyi, hanem amikor a vezető azt mondja, ez szép volt, és megköszöni a munkát, a hozzáállást. A munkavállalóknak tisztában kell lenniük



„A VEZETŐI SIKER AZ ALATTA LÉVŐ, ÉS AZ ÁLTALA IRÁNYÍTOTT EMBEREK, AZ ÁLTALA IRÁNYÍTOTT SZERVEZET SIKEREIBŐL ADÓDIK.”

Jogi és humán menedzseri diplomákkal rendelkezik, 2018-ban végezte el a business coach képzést is. Ez a tudás mit tud hozzátenni a munkájához?

Diplomáim szélesebb látókört biztosítanak, hiszen nemcsak humán stratégiai kérdésekre van rálátásom, hanem az adott kérdés jogi háttérét is meg tudom ítélni. Ez mindenképpen egyfajta magabiztosságot ad. A coachképzésre, az arra való nyitottságra meg kell érni, személyiségben és korban is. Nálam ennek az ideje most jött el, így ez egy teljesen új dolog az életemben. Az emberekkel való bánásmódban segít, és abban is, hogy hogyan szervezem a saját életemet vezetőként.

a célkitűzéseinkkel. Ezek mind nagyon fontos dolgok. És az is fontos, hogy a kollégák biztosak legyenek abban, hogy ha mondanivalójuk van, elmondhatják. Jelenleg is zajlanak munkavállalói fórumok, de bárki írhat levelet is, hívhat telefonon. Vezetőtársaimmal nyitottak vagyunk és tudjuk, a céljainkat csak közösen érhetjük el.

Utánpótlás, munkaerő-bevonás tekintetében milyen változásokat remélünk 2020-ra?

Ez egy generális probléma a nagyvállalatoknál, és sokkal messzebbre nyúlik. A munkaerőpiac válságos időszakát éljük. Egyfelől a gépesítés, az egyre modernebb technológia miatt átértékelődik az emberi munkaerő, másrészt hiányzik a szakképzett munkaerő. A MÁV-START esetében most az a legfontosabb, hogy a meglévő munkavállalóinkat megtartsuk. Nyilvánvalóan létszámhiánnyal küszködünk, de azt tapasztalom, hogy a munkaerőpiacon fontos változások közelednek. Új stratégiára, új szemléletre van szükség. Meglévő munkavállalóinkat meg kell tartanunk, a hiányzó helyeket fel kell töltenünk, és a munkaerőpiaci változásokra gyorsan és helyesen kell reagálnunk.

Milyennek látja jelenleg a vasútszakmai képzési rendszert?

Sok javítanivaló, változtatnivaló van még, de ezek folyamatosan napirenden vannak jogszabályi és szervezeti szinten is. Az biztos, hogy a MÁV-nak továbbra is érvényesítenie kell az érdekeit. Talán kicsit úgy tűnhet, hogy magam ellen beszélek, hiszen érintettségem is van a szakterületen, de bármennyi munka is legyen a hátunk mögött, még rengeteg fejlesztésre van szükség. Ami pedig az állami iskolarendszerű képzést illeti: annak a kevés iskolának, amely még indít vasúti képzést, maximálisan meg kell adni azt a támogatást, amit csak meg tud adni a vasút. Fontos volna, hogy a legfiatalabb korosztályt is a vasút közelébe hozzuk, érdeklődésüket felkeltsük. Ezekkel az iskolákkal nagyon jó a kapcsolatunk, az elmúlt időszakban a MÁV kiválóan koordinálta ezt a tevékenységet, amely által jelentősen javultak a kapcsolatok. Itt van még tennivalónk, a lehetőségeink szerint ezeket az iskolákat támogatnunk kell, akár szakemberrel, eszközökkel, nyílt napokkal, vagy egyszerűen jelenléttel.

Most november elején milyen elvárásokat tud megfogalmazni a Humán szervezet munkatársai felé?

Egy vezető sosem lehet egymaga sikeres, ez az én hitvallásom. A vezetői siker az alatta lévő, és az általa irányított emberek, az általa irányított szervezet sikereiből adódik. Ez azt is jelenti, hogy egy vezetőnek nagyon fontos, hogy támogassák és bízzanak benne. Én az első napomon összehívtam a kollégáimat. Nem elvárásokról beszéltem nekik. Azt kértem tőlük, hogy adjanak nekem bizalmat. Ha nekem is lehet vezetőként elvárásom velük szemben, akkor természetesen nekik is legyen elvárásuk a vezetővel, vezetői stílussal, munkavégzéssel kapcsolatban. Ha megbíznak bennem, én azt ígérem, hogy kihozom magamból a legjobbat.

Mire ezt az interjút olvassák a kollégák, már advent időszakában járunk majd. Békés, meghitt időszak következik, a pihenés, a testi-lelki feltöltődés ideje... Hogy érzi magát Tura Szvetlána?

Most nagyon jól érzem magam. Végtelenül optimista ember vagyok. Soha semmi nem az égből pottyant, és sokszor kellett újrakezdeni, de szerencsésnek tartom magam. Egy olyan pozitív hozzáállás adatott meg nekem, ami mindig elsimít és felülír minden nehézséget. Én a magánéletemben nagyon sok támogatást kapok, ezáltal tudok igazán feltöltődni. Két fontos mondas kíséri az életemet, nevezhetjük mottónak is őket. Az egyik Henry Alfred Kissinger amerikai diplomata és politikus mondása, amely szerint „*Ha nem tudod, hova tartasz, minden út sehová sem visz.*” A másik pedig Pierre Philippe híres francia költőmondása: „*Tudom, hogy lehetetlen, de tudom, hogy meg fogom csinálni.*” Hát van ennél kifejezőbb két mondat?

Hum Krisztina

Egy tucat állomás és megállóhely karbantartásán dolgozik a MÁV



A MÁV legforgalmasabb állomásokat érintő „50 MEGÚJULÓ ÁLLOMÁS” elnevezésű karbantartási programjában a tervek szerint idén év végéig 12 állomáson és megállóhelyen, többek között Kőbánya-Kispesten, Kőbánya alsón és Zuglón is befejezik az utasforgalmi terek komfortnövelését szolgáló nagyobb munkálatokat.

50 MEGÚJULÓ ÁLLOMÁS

befejeződött. Az erősen korrodált perontetőt tartópillérek megerősítési munkái után a peronaszfaltozás, lépcsőfeljárókarbantartási munkák következnek, és az épület piktogramjai is megújulnak. A nyílászárók és a kőburkolat cseréje 2020 elején várható.

Kőbánya-Kispest állomáson évente több mint 3,1 millió utas fordul meg, ezért az állomás elővárosi viszonylatban is kiemelt jelentőségű. A karbantartás során felújítják a felüljárót, a lépcsőket, kijavítják a burkolatot, megjavítják a világítótesteket, újraaszfaltozzák a peront. Az utaspénztár és a váró megújítása novemberben kezdődött el, ezért várhatóan január elejéig mobilkonténerekben lehet megváltani a jegyeket. Az állomásépület és a gyalogosfelüljáró teljes körű és komplex rekonstrukciójára, egy új akadálymentes gyalogosfelüljáró tervezésére pályázatot hirdetett a vasúttársaság. A tervekhez kapcsolódó kivitelezési munkák várhatóan 2021-ben kezdődhetnek el.

Zugló állomáson július második felében kezdték el a felújítást: a szükséges bontási feladatokat befejezték, a korrózióvédelmi tisztítás folyamatosan zajlik. Az év végéig befejeződő felújítás keretében a peron teljes hosszban viacolor-burkolatot kap, elvégzik a perontető karbantartási munkálatait, és megszépül a felvételiépület homlokzata is. A megállóhely területén lecserélik a tájékoztató táblákat, új padokat és hulladékgyűjtő edényeket helyeznek el.

Kőbánya alsón a felvételiépület, a perontető, a peronburkolat és a lépcső karbantartása valósul meg idén. Az épület burkolólapok alatti homlokzatának a felülettisztítása nagyrészt

A váci vonalon szeptember-októberben kezdődtek a karbantartási munkálatok Alsógöd, Szód-Szödliget, Nagymaros-Visegrád és Szob állomásokon, melyek befejezése jövő évben várható. Nagymaros-Visegrád állomáson például a biztonsági rendszerek és az akadálymentes mosdók kialakításával is emelik a szolgáltatási színvonalat. Tíz férőhelyes biciklitároló épül, felújítják a nyitott várót, és új padokat és szemetekeket raknak a peronra, a felújítást követően az utasok már USB-töltőoszlopon tölthetik mobilkészleteiket. USB-töltőoszlopot Szobon is kihelyeznek majd.

A budapesti fejpályaudvarokon az utaskomfortjavítási, biztonsági, környezetvédelmi, tisztasági munkákat év végéig befejezik. A Déli pályaudvaron ezenfelül az utasbiztonsági szempontból kiemelten fontos peronszint-határoló mellvédfal helyreállítása zajlik, korszerűsítik a vágányvégtáblákat, az utasterek álmennyezetének felújítását és egyidejűleg a lámpák cseréjét is elvégzik a metró- és peronszinten is.

A program keretében október elejére elkészült Kecskeméten a P+R parkoló, október végén átadták a forgalomnak Miskolci-Tiszai pályaudvaron a felújított B peront, Újszászon pedig a 60 B+R parkolót. Sárváron a homlokzatfelújítás mellett az év végéig megvalósul a fedett utasperon teljes mértékű felújítása.

Nagyon népszerűek a KISS nyílt napok

Eddig Vácott, Monoron és Szolnokon tartottak KISS emeletes motorvonat nyílt napot, és mindhárom helyszínen élénk érdeklődés övezte az eseményt. A helyszínekre kilátogatók – összesen közel hatezren – nemcsak kívülről, hanem belülről is megismerkedhettek az új járművekkel.

Vác, Monor és Szolnok nem véletlenül volt az első nyílt napok főszereplője: 2020 februárjában először a legforgalmasabb Budapest–Cegléd–Szolnok (100a) és Budapest–Vác–Szob elővárosi vasútvonalakon állnak forgalomba az új motorvonatok. A 100a vonalon idén már több karbantartási munkát elvégzett a vasúttársaság, jövőre pedig mintegy 6 milliárd forintot csoportosít át a saját forrásaiból, hogy a ceglédi vonal műszaki állapotán javítson. Október végén, a váci nyílt napon dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója beszédében hangsúlyozta is, hogy komplex szolgáltatásfejlesztés szükséges mind a vasúti pálya, mind a járművek szempontjából. A menetrend javításához és pontosabb közlekedéshez a felújítások és az új, modern motorvonatok is hozzájárulnak majd.

Az emeletes vonatok gyártását a Stadler Bussnang AG végzi, az első kocsik már kigördültek a gyártósorról, és a tesztutakat járják. A MÁV-START összesen 40 KISS motorvonatot rendelt. Dunai Zoltán, a Stadler Trains Magyarország Kft. ügyvezető igazgatója Vácott kiemelte, hogy az emeletes motorvonatok jelentős hazai hozzáadott érték mellett készülnek. A KISS-ek forgóvázainak gyártását a Stadler szolnoki forgóvázüzeme végzi, míg a járművek összeszerelésének jelentős része a Dunakeszi Járműjavítóban történik. Emellett ugyancsak hazai gyártású a komplett fékberendezés is.

Az új motorvonatok az utasok elégedettségét szolgálja majd a kor követelményeinek megfelelő utastájékoztató rendszerrel és a légkondicionált, tágas, 600 férőhelyes utastérrel.



A KISS három hagyományos és egy mozgássérültek által is használható mosdóval rendelkezik, a multifunkciós terekben pedig 4 kerekesszék, illetve 12 kérekpár vagy 5 babakocsi is szállítható, továbbá wifi-vel, mobiltelefonok és laptopok töltésére alkalmas hálózati csatlakozókkal, korszerű kamerarendszerrel van felszerelve.

A KISS indulásához kapcsolódó fejlesztés még, hogy 2020 áprilisában megkezdődhet a Nyugati pályaudvar és a Kőbánya-Kispest közötti pályaszakasz felújítása is. A szakaszon jelenleg 40-60 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben. A munkálatok keretében megtörténik a vágányok felújítása – többek között az ágyazat, a felépítmény, a váltók cseréje –, szükség szerint a biztosítóberendezés és a felsővezeték javítása. A munkálatok a tervek szerint várhatóan hat hónapot vesznek igénybe, ezt követően megszűnik a sebességkorlátozás, így visszaállhat a 80km/h-s sebesség a szakaszon.

A KISS-ek a legújabb biztonsági szabvány szerint készülnek, és a gyártó ellátja őket az ETCS L2 vonatbefejező rendszerrel is, amely lehetővé teszi, hogy az európai uniós



forrásokból felújított vasútvonalakon – a pályaparaméterektől függően – a 160 km/h engedélyezett sebesség ténylegesen kihasználható legyen.

Az emeletes járművek hadrendbe állításával 2022 őszére Budapest elővárosi vonalakon modern motorvonatok (FLIRT, KISS és Desiro) közlekednek majd évente 60 millió ember utazását szolgálva.

Lapzártánk után Budapesten, a Nyugati pályaudvaron is tartottak KISS nyílt napot – erről az eseményről az Intraneten számoltunk be.

Együttműködési megállapodás a vasút versenyképességének növelése érdekében



A Hungrail Magyar Vasúti Egyesület a vasúttal szemben 2030-ig támasztott elvárások összehangolt megvalósítása érdekében együttműködési megállapodást kötött a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.-vel. Az együttműködés egyik fő célja, hogy a két szervezet közösen dolgozzon a versenyképes vasút megteremtését segítő stratégiai célok megvalósításán: olyan hatékony hálózat kiépítésén, ami átjárható, reagál a társadalmi-gazdasági kihívásokra, innovatív, biztonságos, szolgáltatás-központú, műszaki-pénzügyi, illetve környezeti szempontból is fenntartható, és amelyen mind a személy-, mind az áru fuvarozási szegmensben érdekelt vállalatok jó minőségű, megbízható szolgáltatást képesek nyújtani, versenyképes árakon. A két szervezet ugyanakkor vállalja, hogy közösen segítik a vasúti kutatást, illetve az oktatás-képzés teljes körű megújítását és a vasúti alágazat működési környezetéhez való igazítását.

Egyre többen követik a MÁVINFORM-ot a Facebookon



Havonta már átlagosan 400 ezer embert ér el a MÁVINFORM a Facebookon keresztül, ehhez mintegy havi 220 ezer aktivitás fűződik, tehát ennyi felhasználó kattintott a bejegyzéseire, osztották meg vagy szóltak hozzá. Az idén januárban indult csatornán keresztül gyors tájékoztatást kapnak az utasok a közlekedő vonatok érintő rendkívüli eseményekről és azok menetrendre gyakorolt várható hatásairól.

A MÁV Kommunikációs Igazgatóságán belül működő MÁVINFORM csatornát 34 ezren lájkolták már, hetente 1000 új felhasználóval bővül a követők száma. Egyes rendkívüli eseményekről, így például a felsővezeték-szakadásról szóló hírek, 70-80 ezer emberhez jutottak el. De az eddigi rekordot 115 ezer eléréssel egy Debrecenből Budapestre tartó sebesvonaton talált szelíden viselkedő kutyaáról szóló bejegyzés érte el november elején. A gyorsan terjedő facebookos hírek köszönhetően pár órán belül meglelt az elkóborolt kutya gazdája, aki a Nyugatiban ölelhette magához Apollót. Nem sokkal később pedig egy hozzászólásban hálásan köszönte meg a MÁV-nak és a vasutasoknak, hogy segítettek és vigyáztak a kedvencére.

Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója szeptemberben bejelentette, hogy megkezdődik a vasútvállalaton belüli információáramlás megújítása. A munkához többtémű informatikai fejlesztés is társul, amelynek eredményeképpen javul a fedélzeti és állomási utastájékoztatói kijelzők központi vezérlése, a forgalmi szolgálati helyek és fedélzeti személyzet (jegyzővizsgálók, mozdonyvezetők) tájékoztatása. A közel 390 ezer okostelefonon megtalálható MÁV-applikáción az alkalmazáson belüli utastájékoztatói funkciókat a közeljövőben szintén továbbfejlesztik.



Megújultak a miskolci Tiszai pályaudvar peronjai

A vasúttársaság az 1960-as években épült betonszerkezetű perontetőket 2016-tól kezdte felújítani. Legelőször a „D” perontető készült el 2016-ban, ezt követte a „C” peron 2017-ben, idén pedig az „50 megújuló állomás” felújítási és karbantartási programjában a „B” perontetőt is renoválták. A munkák során a perontető pilléreit, a fődémszerkezet megerősítették, a teljes felület tisztítást homokszórással végezték el, majd lefestették a perontetőt. Rugalmas és hatékony szigetelés készült a tetőfelületre, a vízelvezetési rendszer is megújult. Korszerűsítették a peronvilágítást,

mint ahogyan a peronon lévő utastájékoztató berendezéseket is. A „B” perontető felújítását a MÁV leányvállalata, a MÁV FKG Kft. végezte mintegy 250 millió forintból. A most elkészült, 2-es és a 3-as vágány közötti peront 2017. október 31-én reggel nyitották meg az utasforgalom számára. A fejlesztés eredményeként a Miskolc-Tiszai pályaudvar mindhárom perontetője egységes megjelenéssel, a kor elvárásainak megfelelő tájékoztató rendszerekkel felszerelve az utasok kényelmét szolgálja.

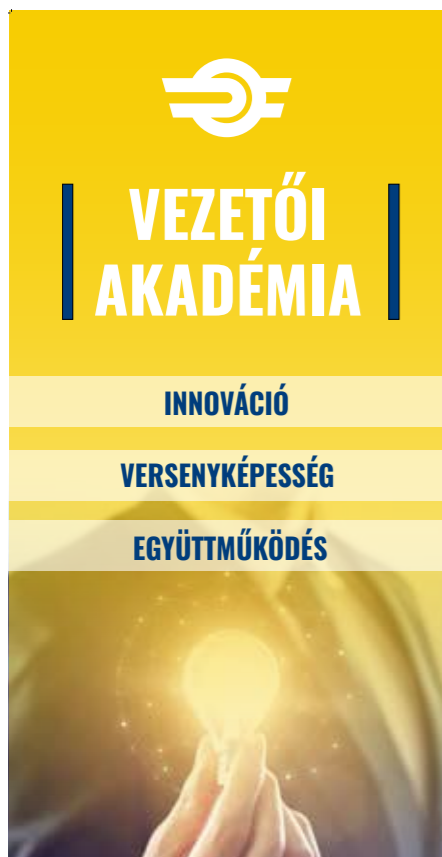
Vasutasképzés indul Nyíregyházán



A nyíregyházi Vásárhelyi Pál Szakgimnázium Útépítő, vasútépítő és -fenntartó technikus képzést indít a 2020/21-es tanévben, és várják a jelentkezését a most 8. osztályos diákoknak.

A képzést elvégzőkre hosszú távú munka- és karrierlehetőség vár a MÁV-nál, ahol az operatív vezető közvetlen munkatársaként összekötő szerepet tölthetnek be a mérnök, a művezető és a szakmunkások, betanított munkások között. Továbbá a pályaépítési, felújítási, karbantartási feladatok mellett pályafelügyeletet tudnak majd ellátni. Az ötéves képzés érettségi és technikus szakképzettséget ad. Jelentkezzen az ön gyermeke is, erősítse a csapatunkat a jövőben minél több vasutas-csemetével!

Üzleti tudatosság, hálózati szintű szolgáltatói szemlélet a vezetői munkában



A Vezetői Akadémia programsorozat 2018-ban indult, célja, hogy a vezetők a meghirdetett témákban új ismereteket, tudást és új vezetői módszertanokat ismerjenek meg belső és külső előadók segítségével. A negyedik alkalom fókuszában az ügyfélközpontúság, a hálózati szintű szolgáltatói szemlélet és a MÁV legfontosabb célkitűzései, jövőbeni értékei álltak. A MÁV Zrt. november 4-én Kecskeméten megtartott IV. Vezetői Akadémiáján közel 80 vezető vett részt.

A programot **Dorozsmai Éva** humánerőforrás vezérigazgató-helyettes nyitotta meg, aki beszédében kiemelte, hogy a vezetői létben folyamatosan fejlődni, tanulni szükséges, ezért tartja fontosnak a különböző vezetőfejlesztési képzések szervezését.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója előadásában a tudatos és felelős vezetői hozzáállás fontosságán túl, a jelenleg folyamatban lévő fejlesztésekről és a jövőbeli tervekről beszélt: „Nem mindegy, milyen öntudattal dolgozunk, és hogyan definiáljuk magunkat, mit gondolunk a MÁV-ról, az ott betöltött szerepünkről. A vezetők összefogással tudnak közös célokat elérni, az egyéni ambíciókkal nem lehet előrébb jutni. Ha versenyképesek akarunk lenni, nem kell félni a véleményektől, a megszokott sémákon felül kell emelkedni, mert új piaci trendek jönnek be, ahol számunkra is fontosak a rendezőelvek.”

A Vezetői Akadémia témái között szerepelt az ügyfélközpontúság mint működési modell és vezetői gyakorlat, a Design Thinking módszertanok gyakorlati megismerése, a felelős gazdálkodással, üzleti tudatossággal, valamint üzleti tervezéssel kapcsolatos tanácsok. A résztvevők olyan újszerű gyakorlatot is kipróbálhattak, amely segítségével szolgálhat vezetői kérdéseik, kihívásaik megoldásában.

Kitüntették kollégáinkat

A közelmúltban több kollégánk is magas rangú kitüntetésben részesült. A MÁV. Zrt. kitüntetési javaslatai alapján az október 23-ai nemzeti ünnep alkalmából az Innovációs és Technológiai Minisztérium által adományozott Miniszteri Elismerő Oklevélben részesült Tóth Árpád József járműbiztosítási vezetőmérnök (MÁV-START Zrt. Járműbiztonsági Igazgatóság Pécs), Rónyai Gábor László pályavasúti koordinátor (MÁV Zrt. PVTI Miskolc, Területi Működéstámogatás) és Kovács Gyula osztályvezető (MÁV Zrt. PVTI Szombathely, Területi Ingatlanüzemeltetési és Magasépítmény osztály).

A nemzeti vagyon kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter által adományozott Miniszteri Elismerő Oklevélben részesült: Böszörményiné Molnár Róza kiemelt szakértő (MÁV Zrt. ITRF Működéstámogatás)

Köszönjük a díjazottaknak a kiemelkedő munkájukat és gratulálunk nekik!



Segítsünk együtt bajba jutott kollégánknak!

Mallorca szigetén eltűnt egy magyar testvérpár, a 18 éves Mihály és a 30 éves Katalin. A kisvárdai fiatalokat a viharos időben egy hatalmas hullám sodorhatta el. Október 29-én jelentette be a Külgazdasági és Külügyminisztérium, hogy az eltűnt magyar férfi holttestét megtalálták. A testvérpár női tagját még nagy erővel keresik.

A testvérpár édesanyja kolléganőnk, Petró Katalin, aki a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Információs és Technológiai Szolgáltatások Üzletág záhonyi telephelyén dolgozik immár 37. éve, alkalmazás-üzemeltető rendszergazda munkakörben. Katalin mind szakmailag, mind emberileg kiváló munkatársunk. A tragédia megrendítette a helyi munkaközösséget és az ITSZ Üzletág kollektíváját is.

A család megpróbáltatásait tovább növeli az a jelentős anyagi tehertétel, amely a baleset következményei kapcsán lép fel, így a család kiutazása, a kinttartózkodás a kutatás alatt, valamint a hazaszállítás költségei.

Osztozva a család gyászában, az anyagi terhek enyhítésére a MÁV SZK Zrt. Információs és technológiai Szolgáltatások Üzletág kezdeményezése alapján MÁV-csoport szintű adománygyűjtést indítunk.

Kérjük, amennyiben lehetősége van rá, felajánlásával Ön is segítsen bajba jutott munkatársunknak!

Adományát a MÁV Magyar Államvasutak Zrt. MKB Banknál vezetett, 10300002-20225724-00003285 számú bankszámlájára juttathatja el a következő módokon: Közvetlenül befizethet vagy átutalhat a fenti bankszámlaszámra egy tetszőleges összeget. FONTOS: utaláskor a megjegyzés rovatban, kérjük, tüntesse fel: „Adomány Petró Katalin részére”.

A vasutastársadalom már sokszor bizonyította együttműködésének erejét. Ha összefogunk, jelentős segítséget tudunk nyújtani kollégánknak a tragikus baleset következményeinek enyhítésében.

Fontos határidők az év végére

A **vasutas menetkedvezmény** megújításához mindenki személyre szabottan, postai úton megkapta az érvényesítéshez szükséges adatlapokat. Az aláírt dokumentumokat a Humán Ügyfélszolgálati Irodákon várják kollégáink **2019. december 18-ig**.

Az utolsó negyedéves, alanyi jogon járó, valamint VBKJ-ból választott **SZÉP-juttatások** várható utalása **2019. december 13**. A **VBKJ** éves elszámolásának lezárásakor keletkező **maradványösszegek utalása** a decemberi **bérek kifizetésével** együtt, **2020. január hónapban** fog megtörténni.

Zöld, bio és trendi – Az INNOMÁV kiemelt projektje

Létezik egy terület, amire eddig rengeteg pénzt, időt és energiát fordított a vasúttársaság, a feladat mégis újra és újra kihívás elé állítja a szakembereket. Az első INNOMÁV-pályázat meghozta a megoldást. Legyen saját biogázüzemünk!

Több mint 8 ezer hektár zöldterülete van jelenleg a MÁV Zrt.-nek, ami egyrészt nagyon jó, hiszen az ápolott, gondozott, természetes környezet számos pozitív hatással bír. Másrészt azonban ezt a hatalmas területet folyamatosan kezelni kell kaszálással, gallyazással és fakivágással, hiszen a növények, fűfélék, gyomok, fák folyamatosan nőnek. A vasúttársaság területén tehát ipari mennyiségű zöldhulladék keletkezik, aminek az elszállítása is komoly feladat.

Éppen ez a téma került szóba egy folyosói baráti beszélgetés során, amikor szó szót követett, és megszületett a megoldás. Kellene egy saját biogázüzem, ahol a rengeteg zöldhulladékot újra lehetne hasznosítani. Az üzemből a zöldhulladékból biogáz és humusz keletkezne. A biogáz hő- és villamos energiává alakítható. Az előbbit a vasúttársaság az épületek fűtésére fordíthatja, míg az elektromos áramot például a vontatási energia céljára is hasznosíthatja. A humusz ugyancsak helyben felhasználható az állomások virágosítása és az egyéb kertészeti tevékenységek kapcsán.

A hirtelen jött ötlettel Horváth Zoltán a Pályalétesítményi Igazgatóságról, Korcsok Mihály az Ingtalngazdálkodási Igazgatóságról és Juhász Dávid a Környezetvédelmi Irodáról mindenképpen tovább szeretett volna foglalkozni. A csapatnak az INNOMÁV-pályázat adta az utolsó löketet, hogy a tervek papírra és pontos kidolgozásra kerüljenek.

A projekt során rájöttek, hogy nemcsak egy elméleti javaslatot, hanem egy konkrét megvalósítási tervet tudnak letenni az asztalra, a beruházáshoz szükséges anyagi forrás előteremtésétől kezdve az üzem kialakításán és a várható energiatermelés kimutatásán át egészen a megtérülési időig bezárólag.

Ehhez természetesen a csapattagok szakértelme is kellett: Horváth Zoltán több évtizedes vasutas múltja, logisztikai és a zöldterületek kezelésére vonatkozó átfogó ismerete, valamint gazdasági mérnök végzettsége a pénzügyi tervezéshez. Korcsok Mihály műszaki, energetikai és közgazdász szakmérnöki végzettsége, piaci szemlélete és az újdonságok bevezetése iránti nyitottsága, valamint Juhász Dávid környezetvédelmi szaktudása és az ehhez szorosan kapcsolódó szemléletformáló látásmódja.



Balról jobbra: Korcsok Mihály, Horváth Zoltán, Juhász Dávid

A tervezett projekt nemcsak a jövő elvárásainak, hanem a kormány Nemzeti Együttműködés Programjának, illetve az európai uniós irányelveknek is megfelel, a pályázati támogatások szintén az ilyen beruházásokat részesítik előnyben. A saját biogázüzem ideális esetben akár három, de legfeljebb hét év alatt nyereséggé válna, ami az anyagi haszon mellett jelentősen növelné a MÁV jó hírnevét, pozitív megítélését is.

Az ötletben rengeteg további lehetőség rejlik, amelyeket az üzem indulását követően mindenképp érdemes lesz megvizsgálni, illetve a rendszer hatékonyságát tovább lehetne növelni egyéb megújuló energiaforrások alkalmazásával. A zöldenergia hasznosítását az INNOMÁV zsűrije is támogatta, a megvalósítás előkészítése kiemelt projektként folytatódik.

A biztonság a legfontosabb

Ne legyenek személyi sérüléssel járó üzemi balesetek a pálya mellett! Ez az első INNOMÁV különdíjas csapatának célja, akik egy telefonos applikáció segítségével növelnék a biztonságot a sínek mellett dolgozók körében.



A vasút veszélyes üzem – tudjuk mindannyian. A jól működő, szabályozott környezet ellenére, ha csak ritkán is, de előfordulnak balesetek a terepen szolgálatot teljesítő munkatársaink körében. Az egyik legveszélyesebb ilyen szakma a vasúti vonalgyőzők, akik magányosan, gyalog ellenőriznek több kilométeres pályaszakaszokat a zavartalan és biztonságos forgalom érdekében. Az ő védelmük sajnos – a legszigorúbb utasítások ellenére – sem teljes körű. Menni kell ködben, hóban, esőben, kanyarokban, néha pedig olyan hangzavarban, amikor a mozdony kürtje sem hallható. A mozdonyvezető helyzete sem könnyebb, észrevenni valakit a sínek mentén, rossz látási viszonyok között, nagy kihívás.

Ezen a hétköznapi szituáción szeretne javítani a Kecskeméti Pályafenntartási Főnökség két lelkes gyakornoka, Almási Zoltán és Gajdács Zoltán György. Lelkesedésük valóban példaértékű, a vasúttársaság első ötletpályázatára – Újvári Izabella főnökségvezető biztatására – három tervet is benyújtottak, melyből kettő díjazást is érdemelt. (Ők ketten a hiddiagnosztikai vizsgálat során drónt alkalmazó csapatnak is a tagjai voltak, amivel III. helyezettek lettek.)

A fiatal mérnökök szerint a meglévő jó rendszert még jobbra lehet tenni egy viszonylag egyszerű és nem drága meg-

oldással, egy GPS-es követésen alapuló mobiltelefonos alkalmazással. A pályázat során az ötletet két tapasztalt kollégájukkal, Ferencz Roland vezetőmérnökkel és Fodor Antal szakaszmérnökkel dolgozták ki.

Az applikáció lényege, hogy a pályán lévő munkatárs, valamint az arra közlekedő mozdonyvezető „lássák egymást”, tudjanak egymásról. Az alkalmazás figyelmeztetné a vonalgyőzőt a közeledő vasúti járműről, és a mozdonyvezető is pontos értesítést kaphatna a sínek mentén dolgozókról. A négy kollégából álló „Talpfafejűek” csapata végül különdíjat kapott a versenyen.

A projekt jelenleg Scheffer János infokommunikációs igazgató vezetésével fejlesztési szakaszban van. A csapattagok még most is sokat dolgoznak a rendszer tökéletesítésén, mert a megvalósításnál is kizárólag 100%-os teljesítménnyel lesznek elégedettek. Közben pedig már újabb tervek is gondolkodnak. A részletek még titkosak, de azt magazinunknak elárulták, hogy a jövő évi pályázaton az első hely megszerzését tűzték ki célul.

Csohány Domitilla

Balról jobbra: Gajdács Zoltán György, Fodor Antal, Ferencz Roland

Fontos az értékmegőrzés

Csaknem 50 éve pihen egy kis gőzmozdony a MÁV Szombathelyi Területi Igazgatóságának belső udvarán. Az épületben aligha találni olyan vasutast, aki még emlékezne az ott veszteglő gőzös történetére, annak utolsó szolgálatára. A mozdony ragyog, éppen úgy néz ki, mintha sorban állna az egyik szombathelyi vízdaru előtt. Azonban nem volt ez mindig így. A mozdony felújításáról Benke Máté Bárdics Róbert pályavasúti szakértővel beszélgettünk.

Bárdics Róbert Szombathelyen született, általános és szakközépiskolába is itt járt. Székesfehérváron végzett földmérő mérnökként, ezt követően két évig dolgozott a szakmájában, majd a MÁV-nál vállalt munkát. Jelenleg az észak-balatoni vasútvonal fejlesztése kapcsán alakult munkacsoportot vezet, az ezzel kapcsolatos feladatokat koordinálja. Ötéves kislányával és feleségével Szombathelyen él.

Hogyan merült fel az ötlet, hogy a „szárnyaid alá” vedd a mozdonyfelújítási projektet?

2005 óta dolgozom a MÁV-nál, az ingatlanhasznosítási központban kezdtem. A munkaköröm ugyan változott azóta, de a korábbi kollégáimhoz a mai napig visszajárok. Egy közös, esti beszélgetésen merült fel az ötlet, hogy felújíthatnánk az igazgatóság udvarán lévő, az idők során igencsak megkopott 490-es sorozatszámú gőzöst. Az ötletünkkel párhuzamosan Tóth Tibor vagyongazdálkodási vezetőben is megfogalmazódott a szándék, így már a vezetői értekezleten is szó volt a munkálatokról. Ezt követően Lukács György területi igazgató úrral egyeztetünk, aki a támogatásáról biztosított bennünket. A mozdony állapotát tekintve a felújítás lehetetlen vállalkozásnak tűnt, de ahogy mondani szokták: „A lehetlent megcsináljuk, a csodára várni kell!” Fontos megjegyezni, hogy a feladatot munkavállalói összefogás keretein belül valósítottuk meg, amely nemcsak abban merült ki, hogy idejöttek a kollégák dolgozni, hanem több szakma is az ügy mellé állt, és a segítségünkre volt.

Hány ember munkáját kellett összehangolnod? Meddig tartott a folyamat?

Körülbelül 20 fő dolgozott közvetlenül a mozdonyon, de közvetetten legalább 30-40 ember segített minket a szaktanácsaival, vagy valamilyen javaslattal. Szeptemberben kezdtük a munkálatokat, és október közepére készültünk el. Eleinte hétfőként, később már hétköznap délutánonként is dolgoztunk.

Milyen részegységekből állt a felújítás?

Első lépésként egy nagynyomású mosóval lemostuk az egész gépet, így feltárult minden hiba. Ezt követően néztük át a szakemberekkel, hogy hol van szükség lemezpótlásra, hegesztésre. A lakatosmunkálatok lezárultával gépekkel és csiszolópapírral estünk a mozdonyra, megtisztítottuk a rozsdától. Később a teljes vázat rozsdáátalakító szerrel kezeltük, erre vittük fel száradás után a zománccfestéket, nagyrészt festékszóróval. Végül piros és fehér színnel díszítettük a kerekeket, korlátokat és a lámpákat. Mivel nem volt feljegyzésünk vagy régi fotónk a gépről, igyekeztünk egyéb gőzmozdonyfestések alapján dolgozni.

Mi foglalkoztat jobban, a technika világa vagy az értékmegőrzés?

Számomra az értékmegőrzés nagyon fontos. A szombathelyi igazgatóság évről évre csatlakozik a Múzeumok Éjszakája

rendezvénysorozathoz. Ilyenkor megtekinthető a légópince, az épületben berendezett vasúti múzeum, és a gyermekek kedvence: a kis gőzmozdony. Az idei évtől még büszkébben fogjuk bemutatni, és remélhetőleg kedvet csinálunk a kicsiknek a vasutas hivatáshoz. Arról nem is beszélve, hogy nekünk, itt dolgozó vasutasoknak is sokkal kellemesebb ránézni nap mint nap.

Ha éppen nem mozdonyt újítasz, mivel foglalkozol a szabadidőben?

Lovagolok, lovas íjászkodom és fogatot hajtok. Ezeken kívül nagyon szeretek hegyet mászni, és általában minden olyan programot, ahol hódolhatok a természet szeretetének. Egyébként a mozdonyfelújításhoz hasonlóan a hegymászást is egy-két kollégával kezdtük, mert mindannyian érdeklődtünk ez után a sport után. Azt gondolom, hogy mindennek a jó közösség az alapja. Akkor vagyunk ütőképesek, ha segítjük egymást.

Akkor úgy véled, hogy ez a jó közösség megtalálható a MÁV-nál is?

Abszolút. Édesapám a MÁV-nál, nagyapám a MÁV Vasjárműnél dolgozott, a feleségem is vasutas. Kiskoromban a szabadidőm nagy részét vasúti járművek közelében töltöttem, itt nőttem fel a barátaimmal. És bár sosem terveztem tudatosan, hogy vasutas legyek, már 14 éve a cégnél vagyok, és rengeteg barátság köt ide. Úgy vélem, hogy egy jó közösség alapja lehet annak is, hogy milyen a vasút külső megítélése. Mi mozdonyt újítunk, mások a folyosón lévő virágokat gondozzák, vagy a hulladék szelektív gyűjtését, majd elszállítást szervezik.

Benke Máté



Lukács György területi igazgató, aki végig támogatta a projektet, év végén vendégül látja a teljes csapatot, akik a mozdonyon dolgoztak.



A 490-es gőzmozdonyok

Történetük a MÁV-nál nem ért véget a nyugdíjazásukkal...

A Szombathelyen felújított gőzmozdony kapcsán fontos megjegyezni, hogy a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton a mai napig menetrendszerűen közlekedik a 039-es pályaszámú, 490-es sorozatú gőzmozdony, egy második példány felújítása pedig jelenleg is zajlik. Hogy többet tudjunk meg a mozdony üzemeltetéséről, és annak titkairól, egészen a hűvösvölgyi fűtőházig utaztunk.

A Gyermekvasút kiscsőse 1942 óta áll a MÁV szolgálatában, és népszerűbb, mint valaha. Hétfévente közlekedik, egy délelőtti, és egy délutáni fordulót teljesít szombaton és vasárnap. A túrázók, gyermekvasutasok és dolgozók abszolút kedvence. Üzemeltetése és karbantartása azonban nem hétköznapi feladat. A dízelmozdonyokkal ellentétben a 039-es nem a szolgálat előtt kerül „beindításra”. A szakemberek már 1 nappal korábban, pénteken elkezdik felkészíteni a mozdonyt a szombat reggeli szolgálatra. Karbantartást végeznek rajta, majd begyűjtik a kazánt.

De ne szaladjunk ennyire előre. Vegyük sorra, hogy mi mindent kell ellenőriznie a gyermekvasút szakembereinek egy 77 éves gőzmozdony üzembe helyezése során:

A 490-es gőzmozdonyokon 128 darab tűzcső van, amelyeket minden begyűjtés előtt egyenként kell kifűjteni. A karbantartás során átnézik a hajtó- és csatlórudakat, ellenőrizik a csapágyakat. A siklócsapágyakat minden esetben olajozzák, és gondoskodnak róla, hogy megfelelően meg legyenek húzva. Ezt követően a mozdony alá ereszkednek, és kiengedik

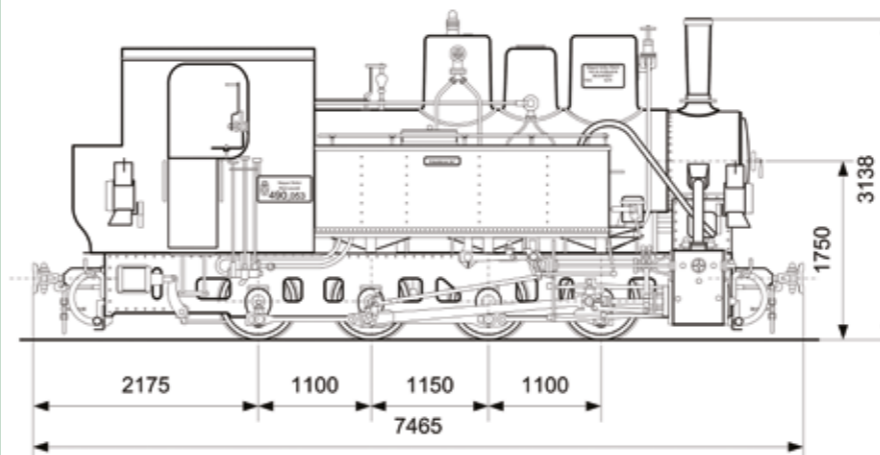
a víztelenítő csavarokat. Ez lehetővé teszi a csapágyházakban megálló eső vagy víz eltávolítását. A hamulását kihamuzzák, hiszen a tiszta hamulása elősegíti a levegő megfelelő áramlását. A 490-es gőzmozdonyokat egy ún. Klien-Lindner kanyarbeálló szerkezettel látták el, amely jobb ívbeállást tesz lehetővé. A 4 kerékpár közül az elsón, és az utolsón van ilyen berendezés. Óvatosan kell vele bánni, mert kényes szerkezet. Minden alkalommal zsírozzák, és ellenőrzik, hogy nem lötyög-e. Ezt követően a főkeretet összefogó csavarokat veszik górcső alá, majd ellenőrzik az ütközőket. Felfelé haladnak tovább. A kazántábláról le kell olvasni, hogy „érvényes-e” még a kazán, azaz be lehet-e gyújtani. (Ez azokban a fűtőházakban játszott szerepet, ahol több tucat mozdony szolgált, és több különböző dolgozó végezte a gépek karbantartását.) Ha ez a használati engedély érvényes, a mozdonyvezető szemrevételezéssel vizsgálja át a kazánt. Komoly sérülést okozhat, ha a tűzszekrény körül tartósan nincs víz.

A gőzmozdonyok azon részét, ahol a mozdony személyzet tartózkodik nem vezetőállásnak, (vezetőfülkének) hanem konyhának nevezzük. A konyhán átvizsgálják a különböző műszereket, a kazányomásmérőt, a légfékek nyomásmérőit, a kézféket. A központi olajozót, – azaz a kenőprést – olajjal töltik fel. Ellenőrzik a fékezőszelepek épségét, működését, végül a hosszkazán elején elhelyezkedő füstszekrényből kilapátolják a szilárd égésterméket. Ebben a mozdonyban akkumulátorról működtetik a fényszórókat, eredeti kivitelben azonban olajlámpákat alkalmaztak.

A 490-es gőzmozdonyokat egy ún. Klien-Lindner kanyarbeálló szerkezettel látták el, amely jobb ívbeállást tesz lehetővé.

Technikai adatok

Engedélyezett sebesség: 35 km/h
Nyomtávolság: 760 mm
Tengelyelrendezés: D
Üres tömeg: 17 t
Szolgálati tömeg: 22 t
Gőzhengerek száma: 2
Legnagyobb teljesítménye: 190 LE, 213 kW
Vonóerő: 3450 kg, 33,84 kN
Vezérmű: Heusinger
Gőznyomás: 14 bar
Tűzcsövek száma: 128 db
Vízszek rénytérfogata: 2 m³
Szénkészlet: 800 kg
A rostélyfelület 1,04 m²



Hogyan indul el a mozdony Hűvösvölgyből?

Mivel a mozdonyt egy nappal az indulás előtt begyűjtjük, ezért az első tényleges üzemnapon sokkal gyorsabban éri el az üzemi nyomását, amely 14 bar. Ennek köszönhetően reggel 9 órakor már mozgunk vele. Egy gőzmozdony üzemeltetéséhez legalább 2 ember szükséges, ez nálunk sincs másképp. Az egyikük fűtőként, a másik pedig mozdonyvezetőként teljesít szolgálatot a gépen. Egyszeri töltéssel, azaz 2 m³ vízzel Hűvösvölgytől egészen Széchenyi-hegy végállomásig el tud menni a mozdony, ahol ismét fel kell tölteni a víztartályt. A terhelése általában minden út alkalmával azonos, hiszen kettő LÁEV nosztalgiaokocsival közlekedtetjük, amelyek idén 90 évesek.

A mozdonyról

A századfordulón célszerűségi és gazdaságossági okokból számos helyen keskeny nyomtávú vonalakkal pótolták a normál nyomtávolságú pályákat. Ennek köszönhetően született meg az igény, egy könnyen üzemeltethető, kisméretű gőzmozdony megépítésére. A MÁV Gépgyár 1905-ben kezdett hozzá a 490-es sorozatú, keskeny nyomtávú, szertartályos gőzmozdonyának a gyártásához. A gép a vállalat legsikeresebb keskeny nyomtávú típusa lett, 1905 és 1950 között 142 darabot gyártottak belőle. A telített gőzzel üzemelő mozdony kéthengeres gőzgépe mind a 4 tengelyt hajtotta, kazánja alkalmas volt szén- és fatüzelésre egyaránt.

Begyűjtás

Megtisztítjuk a rostélyt. Az itt felhalmozódott égésterméket eltávolítjuk, hiszen akadályozza a megfelelő szellőzést. A további, maradékhamut és pernyét, – amely nem tudott a kéményen keresztül távozni, kilapátoljuk a füstszekrényből. Ehhez a gőzmozdony elejének „kinyitásával” férünk hozzá. A 490-es gőzmozdonyokhoz nem tartozik szerkocsi, a mozdonyba épített szertartályban van a szénkészlet. Indulás előtt meg rakjuk szénrel, majd vízzel töltjük a víztartályt. A víznyomásra figyelniünk kell, mert a tűzszekrényt legalább 10 cm víznek kell fednie. Ha ez huzamosabb ideig nem valósul meg, a kazánlemez kilágyulhat, a szilárdsága pedig csökkenhet. A begyűjtés alkalmával fát, gázolajjal átitatott törlőrongyokat, majd egy gyufát dobunk a kazánba.

Csanádi Sándor
gyermekvasúti műszaki koordinátor



Zöld Sasok a MÁV-START járatán

A Ferencvárosi Torna Club labdarúgócsapata vonattal utazott Debrecenbe a bajnokság 12. fordulójának hétvégéjén, november 9-én, szombaton. Aznap délután még Budapesten tartotta meg edzését a legsikeresebb magyar focicsapat, majd a Nyugati pályaudvar felé vette az irányt, hogy a játékosok és a stáb elfoglalja a helyét azon az IC+ kocsin, amelyet a MÁV-START külön erre a célra biztosított a klub számára.

Nem mindennapi utazásban volt részük a ferencvárosiaknak, hiszen általában saját busszal szoktak közlekedni a sportcsapatok a mérkőzések helyszínére. Most azonban egyedi módját választotta az utazásnak az FTC. A csapatmenedzser elmondta, hogy „az utóbbi időben – az Európa Ligában való részvétel miatt különösképpen – sokat utaztak busszal és repülővel is, de ezúttal fontosnak tartották, hogy egy más, egyedibb utazási módot válasszanak. Ez jól tesz a játékosoknak, kell egy kis változatosság”. A MÁV-START természetesen készségesen fogadta a kérést, és egy külön IC+ kocsit kapcsoltak a menetrend szerinti IC-szerelvényhez, amely szombat este közlekedett Nyíregyháza felé. Az indulás előtt Kerékgyártó József vezérigazgató és Valet László kabinetvezető személyesen köszöntötte a vezetőedzőt, a labdarúgókat és a stábtagokat, majd váltottak néhány szót az IC+ kocsiról, illetve a sorozatgyártásról. A csapat élvezte a kényelmes és zökkenőmentes utazást Debrecenbe, ahol másnap bajnoki mérkőzést játszott. És mondhatni sikeresnek bizonyult az új módszertan, hiszen a Ferencváros 6-1 arányban múlta felül a hazai pályán játszó DVSC-t.

Vető Dániel

Magyarország legsikeresebb labdarúgócsapatáról

CSAPATNÉV: Ferencvárosi Torna Club

ALAPÍTÁS: 1899

SZÍN: zöld-fehér

SIKEREK:

- 30x magyar bajnoki cím
- 23x Magyar Kupa-győzelem
- 6x Magyar Szuperkupa-győzelem
- 2 Közép-európai Kupa-győzelem
- 1 Vásárvárosok Kupája-győzelem
- 1 Kupagyőztesek Európa-Kupája-döntő
- 1 Bajnokok Ligája- és
- 1 UEFA-kupa-csoportkör

Személyi változások a MÁV-START Zrt. vezetésében

2019. november 1-jétől Dr. Tura Szvetlána a MÁV-START Zrt. humánerőforrás igazgatója. 2005-ben került a MÁV Zrt. Humánerőforrás Igazgatóságára, ahol évekig a munkaügyi kapcsolatokkal foglalkozott. 2011-ben a Baross Gábor Oktatási Központ képzésszervezési vezetője, 2012-ben az intézmény központvezetője lett. A BGOK-t 2017 augusztusáig vezette, amikor a MÁV FKG Kft. humán igazgatója lett, feladata a teljes körű HR-feladatok irányítása volt.

Szlovencsák Barbara szintén november 1-jétől tölti be a MÁV-START Zrt. HR koordinációs és struktúrafejlesztési vezetői pozíciót. 2005-ben kezdte vasúti pályafutását a MÁV Északi Járműjavító Kft. titkárságán. A szervezeti átalakulások okán 2008-tól a MÁV-GÉPÉSZET-nél folytatta a munkát, a gazdasági vezérigazgató-helyettes szakmai titkáráként. 2013-ban lett a MÁV-START Gazdasági Igazgatóságán kontrolling szakértő, majd 2019-től a Kabinet koordinációs szakértője.



Dr. Tura Szvetlána

MÁV-START Zrt.

2019. november 1-től



Szlovencsák Barbara

MÁV-START Zrt.

2019. november 1-től



Kerékgyártó József vezérigazgató (MÁV-START) és Hári Ernő ügyvezető (Kecskeméti Közlekedési Központ)

Együttműködés a Kecskeméti Közlekedési Központtal

November 15-én a MÁV-START Zrt. együttműködési megállapodást kötött a Kecskeméti Közlekedési Központ Kft.-vel, melynek célja a Kecskemétet érintő közösségi közlekedés összehangolása, azaz a versenyképes, térségi szinten koordinált, a felmerülő utazási igényeket követő magas szolgáltatási színvonalú közlekedési közszolgáltatási rendszer kialakítása.

Ennek értelmében a két vállalat kölcsönösen támogatja egymás munkáját, kiemelt céljuk Kecskemét közösségi közlekedési elérhetőségének fejlesztése, a helyközi vasúti és a helyi autóbusszos személyszállítási szolgáltatások összekapcsolása. A szolgáltatásfejlesztésnek köszönhetően megvalósul a Kecskemét és Budapest közötti vasúti és helyi magas színvonalú, integrált közszolgáltatások biztosítása, akár a háztól-házig történő utazások esetében is. A közös célok érdekében a közlekedési hálózatot, az infrastruktúrát és az utasforgalmat vonzó létesítményeket érintő fejlesztések elképzeléseit a két vállalat megosztja egymással, hogy összehangolt, közös koncepciókat dolgozhassanak ki. Összehangolt, egységes menetrendi javaslatokat, valamint ahhoz kapcsolódó tarifális együttműködési lehetőségeket dolgoznak ki a vonzóbb térségi közösségi közlekedési tarifarendszer létrehozása érdekében. A cél, hogy 2020 nyarán bevezessék az új, közös tarifális és menetrendi fejlesztéseket.

Újabb eredményes fórumot tartott a MÁV-START vezetése

November 11-én újabb munkavállalói fórumra került sor: a budapesti jegypénztáros kollégák és a MÁV-START vezetése a Nyugati pályaudvar Királyi várójában találkozott hétfőn délelőtt. Az esemény célja megegyezett a korábbi munkavállalói tájékoztatókkal: kölcsönös, személyes és közvetlen tájékoztatás. A munkatársak személyesen mondták el észrevételeiket, nehézségeiket, és közvetlen tájékoztatást kaptak a vasútvállalat folyamatban lévő, őket is érintő fejlesztéseiről.

A budapesti területhez tartozó jegypénztáros kollégák részére rendezett munkavállalói fórumon **Kerékgyártó József** vezérigazgató köszöntötte a megjelenteket, majd összefoglalta a vállalattal kapcsolatos fejleményeket, irányokat. Hangsúlyozta, elsődleges cél a munkavállalók elégedettsége, amelyhez elengedhetetlen az aktív kommunikáció, emiatt is került sor az eseményre. Mint mondta, a stabilitás biztosításához, a fejlődéshez, a kollégák javaslatai nélkülözhetetlenek.

Laskay Lóránt értékesítési igazgató kiemelte, hogy a munkakörben dolgozók jelentős szerepet töltenek be a Társaság életében, hiszen az utasok velük találkoznak közvetlenül a vonatokon, és ez a személyes kontaktus kiemelt jelentőségű. Szó esett még további, az utasigények minél magasabb kielégítése érdekében bevezetni kívánt változásokról. A jelenlévők beszéltek a pénztári nyitva tartás kiszámíthatóvá tételéről, a szükséges munkakörülmény-javító intézkedésekről, a haváriatájékoztatókról, a sorozatszámhúzó rendszer és kordonos elválasztás bevezetéséről, valamint a jegyautomaták helyzetéről. A felvetésekre és kérdésekre Lóczi Csaba budapesti TSZVI igazgató és Hegyi Zsolt személyszállítási szolgáltatásértékesítési vezető adott válaszokat.



A munkavállalói fórumok folytatódnak, amelyek eredményességéről folyamatos tájékoztatást adunk.

A MÁV-START vezetésének kezdeményezésére ősszel két fórumra került sor a jegyvizsgáló munkakörben dolgozók részvételével. A fórumokon felvetett kérdések kapcsán néhány esetben tényleges előrelépés történt, néhány esetben pedig folyamatban van az intézkedés. Melyek ezek az esetek?

- Fordapárok felülvizsgálata. A Budapest-Nyugati állomáson nemzetközi menetfordulók esetén a jegyvizsgáló fordulók száma megegyezzen a vezető-jegyvizsgálók fordájával.
- Hajnali szerelvénymenetek. Budapest-Nyugati állomáson a jegyvizsgáló forduló esetén (142-es vonal) ne az aznapi hajnali szerelvénymenettel kelljen kimenni, hanem még előző este vonattal, így van lehetőség Lajosmizsén pihenni.
- Menetfordulók felülvizsgálata. Budapest-Nyugati állomáson a 2019/2020. évi menetfordulók esetében történjen könnyítés – a lehetőségekhez képest.
- Szolnoki menetforduló. Szolnok állomáson a 2019/2020. évi menetforduló esetén a megerősítőnek tartott 1. fordánapon kerüljön átszerkesztésre.
- Elővárosi közlekedés. Az elővárosban a kétfős vonatok esetében a vezető jegyvizsgálót és a jegyvizsgálót ugyanazon telepállomás adja.

Folyamatosak a munkakörülmény-javító intézkedések a MÁV-START Zrt.-nél

Korszerű oktatóteremmel bővült a MÁV-START Zrt. szombathelyi telephelye a vállalat munkakörülmény-javító projektjének keretén belül. Ezidáig a szombathelyi telephely nem rendelkezett oktatási célra kialakított helyiséggel, így volumenében a legnagyobb értéket képviselő beruházás 2019-ben a kor elvárásainak megfelelő oktatóhelyiség kialakítása volt. A projekt során korszerű LED-es mennyezeti világítás, beépített projektor, padlóba integrált villamos- és informatikai hálózat került kialakításra a helyiségben.

A további elvégzett felújítások a helyiségek teljes körű megújítását célozták, érintve a padozat, a világítástechnika és az árnyékolástechnikai elemeket is. A területen dolgozó kollégák által jelzett igényeknek megfelelően a felújítási munkálatok összeállításánál prioritási szempont volt a több ember által egy időben használt helyiségek állapotának javítása.

Az irodák laminált padlóburkolattal, új mennyezeti világítással és szalagfüggönyös árnyékolástechnikával lettek felszerelve. A munkavállalók komfortérzetét nagyban javítja a telephely valamennyi önálló étkezőhelyiségének komplex felújítása, klimatizálása. A konyhahelyiségek korszerű konyhabútorral lettek felszerelve, modern járólappal és csempével

lettek burkolva, továbbá minden étkezőhelyiségben új asztalok és székek biztosítják a megfelelő kényelmet.

A szombathelyi telephelyen lezajlott munkakörülmény-javító intézkedések közel 160 kolléga munkanapját tették komfortosabbá, a jövőben pedig további helyiségek kialakítását és felújítását is tervezi a vállalat a még magasabb színvonal eléréséhez.

Müller Bertold

A munkakörülmény-javító intézkedésben részt vett, megszépült helyiségek

- Szombathely Kocsijavító Műhely, iroda és konyha;
- MK-műhely étkezője, Irodasor konyhája;
- Irodasor oktatótermének kialakítása;
- Alsó motorműhely irodái, mellékhelyiségei és konyhája;
- Celldömölk B típusú telephely tárgyalója;
- Veszprém felvételiépületben zuhanyzó kialakítása;
- TSZVI-épületben konyha kialakítása.

A pult másik oldalán

A jegypénztáros munkakör láthatóan igen összetett: az előírt végzettség és a sikeres szakmai vizsga megszerzésén felül a munkavállalóknak jó problémamegoldó képességgel, konfliktuskezelési és szervezőkészséggel kell rendelkezniük. Az utasítások betartása mellett határozottan, de mindig udvariasan kell az utazóközönséget kiszolgálni, ami a teljes munkaidőre vetítve több mint kihívás.

Munkakörök szerint négy egységbe tagozódik a jegypénztárosi család, azonban akadnak átfedések az egyes területek között, mint például az utasok megfelelő tájékoztatása vagy a jegykiadás.

A **számadó- és jegypénztáros** feladata az utazóközönség belföldi menetjeggyel való kiszolgálása, az utasok tájékoztatása, és a leszámolási tevékenység végzése a bevételek növelése érdekében. A számadópénztáros a személypénztári bevételek leszámolásával és a beszedett készpénz beszállításával foglalkozik a bevételek biztosítása érdekében. Emellett esetileg – a felettes külön rendelkezése szerint – utánfizetést végez, illetve belföldi pénztárt kezel.

A **nemzetközi személypénztáros** az utazóközönség belföldi és nemzetközi személyszállítási vagy egyéb szolgáltatás igénybevételére jogosító bizonylat kiszolgáltatását, az utasok tájékoztatását, a bevételek leszámolását és a beszedett készpénz, értékpapírok beszállítását, leszámolási tevékenységet, illetve statisztikai adatszolgáltatás végez a bevételek biztosítása és növelése érdekében.

A **VIP-pénztáros** a VIP-váróterem üzleti működtetésért felel a Társasági elvárásoknak megfelelően, emellett az utazóközönség részére belföldi és nemzetközi vasúti jegyeket és bérleteket ad ki, de hozzá tartozik a pénztári tevékenységhez kapcsolódó leszámolások elvégzése és a statisztikai adatszolgáltatás a bevételek biztosítása és növelése érdekében. Ezenfelül működteti az üzleti váróterem szolgáltatásait, az utasok részére biztosítja az igénybe vehető étel- és italléhetőségeket, figyelemmel kíséri a kiszolgálópult forgókészletét, időben jelzi a szükséges utánpótlási igényt, valamint

felügyeli a váróterem szabályszerű használatát, és szükség esetén intézkedik a rend helyreállításához.

Emellett az utazó személyzeti telepállomásokon a pénztáros ellátja a jegyvizsgáló utazószemélyzet fel- és lejelentkezésével kapcsolatos operatív feladatokat, mint például a fedélzeti jegykiadó gépek, mobiltelefonok feltöltöttségének biztosítását, a fedélzeti jegykiadó gépek, mobiltelefonok, emelőberendezés kulcsának átadását-átvételét, vagy az utazószemélyzet leszámoltatását. Ezenkívül a munkaidő-beosztást készítő (utazó) távollétében figyelemmel kíséri a feljelentkezéseket, és ha nem jelentkezik a jegyvizsgáló, értesíti a személyszállítási ügyeletet és a TSZVI által meghatározott vezényletet, majd a kapott utasítás szerint jár el.

Köszönjük az együttműködést a budapesti TSZVI területén dolgozó kollégáknak!



Előrelépési lehetőségek

A kereskedelmi, értékesítési területen az előrelépés feltétele a kereskedelmi tisztképző és/vagy a főiskolai, egyetemi végzettség. Előrelépést jelentő munkakörök például a pénztárelnökö, melynél feltétel még az ellenőrzésre kötelezett vizsga, a munkaidő-beosztást készítő, a kereskedelmi oktató, a pénztárvizsgáló, és az értékesítési területen szakelőadói, szakértői munkakörök.



Érzékenyítő tréningek

Ha csak egy órára is, de a MÁV-START új programjának köszönhetően a kollégák meg tapasztalhatták, milyen érzés, az egyes érzékszerveik használata nélkül élni, és felkészülhettek arra, hogyan segítsék fogyatékkal élő embertársainkat. Az érzékenyítő tréningek már elkezdődtek, mi pedig ellátogattunk Ceglédre, hogy beszámolhassunk az ott átélt tapasztalatokról.

Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete és a 33/2014. (II. 28. MÁV-START Ért. 15.) sz. vezérigazgatói utasítás után a MÁV 2018-ban kidolgozott egy koncepciót annak érdekében, hogy az utasokkal érintkező munkakörökben dolgozó munkatársaink minél megfelelőbben tudják segíteni a fogyatékkal élő embertársainkat az utazásuk során. Ennek eredményeképpen 2019 nyarán megtartották az első, ún. érzékenyítő tréningeket azok számára, akik majd továbbadhatják ezt a tudást. A tréningeken részt vevők megismerték a fogyatékosok egyes változatait, és találkozhattak olyan fogyatékosokkal élő emberekkel, akik önként jelentkeztek a programba.

Nagy érdeklődés fogadta az érkező vendégeket, a kerekesszékekben ülő Zsoltot, a fehér bottal közlekedő Andrist, a jelnyelvvvel kommunikáló Ivánt, és a tréning vezetőjét, Róbertet. Ők négyen a *Nem Adom Fel Alapítványtól* érkeztek, amelynek célja, hogy a hátrányos helyzetű embereknek és családoknak segítsenek felfedezni és kiérlelni magukban azt a lelki erőt és azokat a képességeket, amelyek által mindenki a legtöbbet hozhatja ki a saját életéből. Mint mondták, ezt jelenti a „nemadomfel” lelkület. A tréning tematikáját a *KézenFogva Alapítvány* dolgozta ki, a megvalósítást a *Nem Adom Fel* vállalta el. A belső és külső helyszíneken felállított állomásokon a munkatársak kipróbálhatták magukat éles helyzetben.

Az első állomáson hárman maradtak, és Iván segítségével jelelve elsajátították először az ábécé betűit, majd a saját nevüket, és konkrét szituációs játékon keresztül azokat a fogalmakat, amik előkerülhetnek az utazás során. Kiderült például, hogy a jelelés az egyik legszemélyesebb találkozást rejti magában: a megértés csak úgy lehetséges, ha az ember egész figyelmét a másiknak szenteli, és a szemébe nézve értelmezi a látottakat.

A második állomáson a kollégák beleülhettek az Alapítvány által hozott kerekesszékekbe, és próbára teheték magukat a feladatokon keresztül. Zsolt úgy nyargaltatta a székbe ültetett kollégákat az állomáson keresztül-kasul, hogy bizony legördült egy-egy izzadságcsepp a hűvös idő ellenére. De az sem ígérkezett könnyű feladatnak, mikor a székbe át kellett ülniük az egyik kerti padra, vagy a székben ülőknek rábíznuk magukat az egyik csapattársukra, hogy az állomás patinás bejárata előtti lépcsőfokoknak háttal legördítsék őket.

„Fontos, hogy az érvényes rendelkezéseket mindenki ismerje, hiszen szakszerűen segíteni csak így lehet” – mondta Zsolt.

Majd hozzátette: az is lényeges, hogy mindig kérdezzük meg, segíthetünk-e, és fogadjuk el az esetleges visszautasítást.

A harmadik állomáson Andris fogadta az érkezőket fekete szemmaszkokkal és fehér botokkal. A feladat egy rövid táv megtétele volt, melyet a csapat negyedóra alatt teljesített. Minden kő, fadarab, falrészlet, oszlop új értelmet nyert, ahogy roppant lassan, olykor botladozva haladtak centiről centire, közben Andris vicces és tanulságos anekdotáit hallgatva. Szavaiból sugárzott az életöröm, pedig mint meséli, olykor meggyűlik a baja a járókelőkkel. „Nehezen veszik észre szeméből a fehér botot, volt már olyan, aki rálépett és majdnem eltört.” Egy másik történet szerint akadt olyan, aki félig kísérté á a zebrán, majd „Jaj, jön a buszom!” felkiáltással ott hagyta.

A segítséget köszönjük a tréning résztvevőinek, a Budapest TSZVI, valamint a Képzés és szervezetfejlesztés kollégáinak, illetve a Nem Adom Fel Alapítvány munkatársainak!

Bécsi Orsolya



A jövő hazai fejlesztései

2019. november 7-én és 8-án Harkányban tartották a Közlekedéstudományi Intézet Új megoldások a közösségi közlekedésben című konferenciáját. Az eseményen társaságunkat Kerékgyártó József vezérigazgató úr és dr. Kormányos László szolgáltatás-fejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettes úr képviselte előadásaival.

Kerékgyártó József a MÁV-START hosszú távú, a vasúti piac liberalizációjára is felkészülő stratégiát mutatott be. Kiemelte, hogy a legfontosabb a vevőközpontúság és a szolgáltatásfejlesztés, hogy a vasúti utazást versenyképesé tegyék. Ehhez legfontosabb a stabilitás, a menetrendszerőség, a járművek tisztasága, valamint a pontos és gyors utastájékoztató. Elmondta, hogy 2018-ban 59 millió utas volt Budapest elővárosában, amely szám 2030-ra 70 millióra emelkedhet. A vasúttársaság ennek a növekvő utasforgalom kiszolgálásához szükséges fejlesztéseket hajtja végre, korszerűsíti az elővárosi vonalakat és megállókat, új emeletes KISS motorvonatokat szerez be, hogy 2022-től csak modern motorvonatokkal szolgálja ki az utazókat. Ezenkívül fontos fejlesztés, hogy szélesítik a jegyautomaták földrajzi elhelyezkedését, továbbá folyamatos fejlesztés alatt áll a MÁV-applikáció, amivel felelve a kor kihívásaira, a lehető legkényelmesebben tudnak majd jegyet vásárolni az utasok. De nem csak az elővárosra koncentrálnak a MÁV-START, az országos hálózatot is fejlesztik. A tervekben 250 IC+ kocsi szerepel, melynek 70 darabos sorozatgyártása már elkezdődött a Szolnoki Járműjavítóban. A vasúti pályák is folyamatos felújításokon esnek át, a Budapest–Esztergom és a Budapest–Székesfehérvár vonal után, 2020-ban a Budapest–Hatvan és a Budapest–Pusztaszabolcs szakasz épül át, és elkezdik a Budapest–Szolnok vonal átalakítását is.

A pályák ETCS-alkalmassá tétele után, már 160 km/órával közlekedhetnek a vonatok, amihez megfelelő járművek is kellenek, ezért a MÁV-START 115 darab nagy sebességű mozdony beszerzését tervezi.

Dr. Kormányos László előadásában a menetrendi fejlesztéseket emelte ki, mint például a Debrecen–Nyírábrány vonal, ahol a Desiro motorvonatok és a menetrend hangolása után 100-150 százalékos utasszám-növekedés várható. Bemutatta a Nyugat- és Közép-Dunántúlra tervezett új menetrendi koncepciót, amely által Szombathelyre és Zalaegerszegré új InterCity-vonatok közlekednének Veszprémen keresztül. E fejlesztés által Zalaegerszegről a távolsági buszokkal versenyképes menetidő biztosítható. Az előadásból kiderült, hogy az infrastrukturális fejlesztések után szinte mindegyik megyeszékhely közel 10-20 perccel gyorsabban elérhető fog válni vasúton.

Mindkét előadásban fontos szerepet kapott a zöldvasút, melynek célja, hogy modern motorvonatokkal, villamosított pályán, zéró emisszióval közlekedjenek a járatok, így nyújtva alternatívát a közlekedési dugók és a károsanyag-kibocsátás ellen.

Molnár Zsolt

Együttműködési megállapodást kötött a MÁV és a Semmelweis Egyetem

A Semmelweis Egyetem története pontosan 250 évvel ezelőtt, 1769. november 7-én kezdődött, amikor Mária Terézia orvosi karral egészítette ki a Nagyszombati Egyetemet. A jubileumi év alkalmából már tavasszal megkezdődött a közös munka a MÁV-val, melynek eredményeképpen 2019. november 7-én egy stratégiai együttműködési megállapodást is aláírtak, valamint bemutattak egy matricázott mozdonyt.

Az együttműködési megállapodást az érintett szervezetek képviselőiben Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója és dr. Merkely Béla, a Semmelweis Egyetem rektora látta el kézjegyével a Keleti pályaudvaron rendezett eseményen. Az ünnepélyes megállapodást követően felavatták a „Semmelweis 250” matricával feldíszített Taurus típusú mozdonyt.

Az együttműködés célja, a MÁV és a Semmelweis Egyetem közötti kapcsolat megerősítése, ennek keretében kiemelt szerepet kap a MÁV és a MÁV-START utazóközönsége, valamint dolgozói egészségtudatosságának, egészségbiztonságának fejlesztése. Az egyetem támogatást nyújt többek között a sokoldalú és magas színvonalú orvos- és egészségtudományi szakmai ismereteivel, kutatásaival és oktatási módszertanával a vasúttársaság egészségfejlesztési programjainak kidolgozásában. A MÁV utasait is megcélzó egészségfejlesztési program mellett közösen kidolgoznak egy országos szűrőprogramot is – bevezetve ezzel a vasúti szűrőkocsi fogalmát. Az egyetem megalapításának 250. évfordulójának tiszteletére a Budapest Bécs-vonalon már augusztus vége óta közlekedik a Semmelweis IC-re átkeresztelt vonat, most pedig nagy örömmel avatták fel a MÁV-START által előkészített és legyártott „Semmelweis 250” Taurus mozdonydekorációt is. A matricázott mozdony a Budapest–Hegyeshalom–Bécs, a Budapest–Sopron, a Budapest–Szombathely, valamint a Budapest–Békéscsaba–Lőkösháza viszonylatokon fog közlekedni.

Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója kiemelte: „A múlt és a hagyomány tisztelete összeköt minket az egyetemmel, de ehhez még hozzátehetjük, hogy a vasúttársaságnak is kiemelt értéke az emberi élet biztonsága. Mi büszkék vagyunk arra, hogy a hét minden napján nemcsak egyik pontból a másikba jutTatjuk emberek tízezreit, hanem hogy ezt a feladatot korunk egyik legbiztonságosabb közlekedési eszközével végezzük.”

A Semmelweis 250 mozdony forda szerinti vonatokban fog közlekedni, belföldön az 1-es vonalon (Budapest Keleti pu. – Sopron, Budapest Keleti pu. – Szombathely, Budapest Keleti pu. – Bécs), a 120-as vonalon (Budapest Keleti pu. – Békéscsaba – Lőkösháza), a Bécsbe közlekedő járatokkal ausztriai területen is megfordul majd.



dr. Homolya Róbert és dr. Merkely Béla

„Én már mindig vasutas leszek...!”

Negyven évet felölelő beszélgetés Blázovicsné Dr. Makkai Borbálával

Októbertől vonult nyugdíjba, de még úgy érzi, hogy csupán szabadságon van. Megfontolt és határozott. Olyan, akire biztonsággal rábízánk bármely ügyünket, mert tudnánk, hogy jó kezekben van. Hosszú évtizedekig végzett elismert munkát a vasútnál, örömmel és szeretettel beszél a munkájáról és munkatársairól. Egy jogász, aki nem mellékesen kiváló kertész, és akit a MÁV Szimfonikus Zenekar tiszteletbeli tagjává is megválasztottak. Blázovicsné Dr. Makkai Borbálával, a MÁV-START nyugdíjba vonult vezető jogtanácsosával beszélgettünk.

Negyven és fél év vasúti szolgálat után mentél nyugdíjba. Kérlek, beszélj a kezdetekről! A jogi diploma megszerzése után azonnal a vasúthoz szegődtél? Milyen indíttatásból?

A családban többen – édesapám is – a vasútnál dolgoztak, így nekem már gyermekként természetes volt ez a közeg. A nyári szünetekben magam is rendszerint itt dolgoztam. Kezdetben a többi vasutas gyerekkel együtt takarítottunk, a kiszolgálóépületek környékét tisztítottuk meg, majd később, már gimnazistaként, adminisztratív feladatokkal is megbíztak. Az egyetemi évek vége felé már biztos voltam abban, hogy vállalati jogászként szeretnék dolgozni, így nagyon megörültem, amikor a MÁV Budapesti Igazgatósága pályakezdő jogászt keresett. Jelentkeztem, mert úgy éreztem, a vasutat ismerem, a vasutasok „nagy családjában” biztonságban leszek és lehet belőlem jogtanácsos. Így kerültem a MÁV-hoz, pályakezdőként, és máig azt vallom, hogy nagyon jól döntöttem.

A 80-as évek legelején álltál munkába, azóta nagyot fordult a világ velünk. Hogyan emlékszel vissza, melyek voltak a legjellemzőbb feladatok abban az időszakban?

Hosszú időn keresztül humán területen, a Lakáscsoportban dolgoztam. Kezdetben ügyintézőként, a 80-as évek vége felé csoportvezetőként, majd a 90-es évek elejétől a Vezérigazgatóságon – elsősorban szabályozási feladatokat ellátó – szakértőként. A lakásjog ugyan a jognak egy nagyon kis szelete, és abban az időben a polgári jogtól eltérő, külön jogszabályok által nagyon szigorúan szabályozott is volt, de a



meg nem oldható panaszos ügyek terhe mellett nagyon sok örömteli feladattal is járt. Szavakkal nem tudom elmondani, milyen örömet jelentett a vasutas munkatársaknak a lakáshoz jutás, akár MÁV-lakás volt, akár munkáltatói kölcsönrel magánlakás. Ilyenkor bizony az ügyintéző is együtt örül a kollégájával.

A MÁV Zrt. jogi szervezete hogyan épült fel a 90-es években? Melyik osztályon végezted a munkát?

A 90-es években a MÁV-nál a jogi tevékenység a jelenlegitől eltérően, nem egységes szervezeti keretek között működött. Valamennyi Területi Igazgatóságon és a Vezérigazgatóságon is volt Jogi Osztály, de szinte valamennyi szervezet alkalmazott maga is jogászokat. Én ebben az időszakban a humán területéről átkerültem az akkor alakuló Portfólió- és Ingatlanigazgatósági Irodába, az ingatlanigazgatósági önállóvá válásával pedig az Ingatlanigazgatósági Főosztályra. A jogi tevékenység 2003 elejétől vált egységessé, amikor is valamennyi jogászt – így engem is – a tevékenységével együtt a Jogi Igazgatóságra helyeztek.

Hogyan alakult a karriered? Mikor neveztek ki vezetőnek?

Vezetői feladatokat az említett Lakáscsoport vezetőjeként a 80-as évek végén, a 90-es évek elején már elláttam. 2004-ben neveztek ki a Vezérigazgatóság Jogi Igazgatóságán, az Ingatlan- és Portfólióigazgatósági Jogi Osztály vezetőjévé. Ezt követően a MÁV-START Zrt. megalakulásától, 2007 júliusától voltam vezető jogtanácsos. Nagyon szép és örömteli feladat volt a MÁV-START jogi tevékenységének a felépítése és a Jog szervezet színvonalas munkájának az irányítása.

A 2012. évi integrációs folyamatok a jogi szervezetre is jelentős feladatot róttak...

Igen. A MÁV-START-nál eltöltött 12 év alatt a Jog szervezet számára az egyik legnagyobb kihívás az volt, amikor a MÁV-TRAKCIÓ és a MÁV-GÉPÉSZET jogi tevékenységét, a feladatokat az egyesülés előkészítéseként a MÁV-START Jog 2012 decembere-től átvette. Rendkívül aktív időszak volt! A feladattal – a tevékenységben részt vevő valamennyi munkatárs megfeszített és magas szakmai színvonalú munkájával – jól megbirkóztam, rögtön jött a következő megmérettetés. Nagyon szoros tempóban, napokban meghatározott határidők szerint kellett elvégezni mindazokat a jogi feladatokat, amelyek lehetővé tették, hogy a MÁV-TRAKCIÓ és a MÁV-GÉPÉSZET 2014 januárjától beolvadjon a MÁV-START-ba és a személyszállítási tevékenység egységesen, egy társaság keretében működjön.

Van-e emlékezetes és jó kimenetelű jogi eset a 40 év alatt, amire szívesen emlékezel vissza?

A vállalati jogászok a vállalat minél jobb működése érdekében látják el a támogató feladataikat, ezért a START-nál sem kell úgy tekinteni, hogy „jogi esetek” vannak, hanem egyfelől bekövetkezett események, amelyeknek a következményeit jogi szempontból is rendezni kell, másfelől folyamatok, amelyekben az esetlegesen előforduló hibákat jogi szempontból is orvosolni kell. A jó kimenetel elérése érdekében azonban nagyon sok jó

kolléga működik együtt, például balesetek esetében az eseményt észlelő jegyzővizsgáló, a biztonsági, az üzemviteli, a műszaki, a pénzügyi szakértő – és elnézést kérek, ha valakit kihagytam. Mostanában jutott eszembe, hogy a jogtanácsosok tevékenysége bizonyos szempontból hasonlít – legnagyobb tisztelettel szólva – az orvosok tevékenységéhez. Az optimális működés érdekében mind a két szakma képviselői kénytelenek időnként olyan beavatkozásokat is végezni, amelyek a szervezet egyes részeinek nehézséget okoznak. Különbség viszont, hogy míg az orvosok tevékenységének jobbjátékát elismerik, addig a vállalati jogász időnként harcot vív ezért. Magam minden olyan esetre, amikor sikerült a MÁV-csoport érdekeit megvédeni, szívesen emlékezem vissza, de legjobban az integráció sikerességének és eredményességének, és az új járművek beszerzésével kapcsolatos jogi feladatok megoldásának örültem.

Vannak-e a pályafutásod során olyan személyek, akikről megemlékezni most?

A több mint 40 év alatt én szinte kivétel nélkül a helyét bárhol megálló, jól felkészült, a szakmáját szerető és értő, a MÁV-val lojális kollégákkal találkoztam, dolgoztam, akikre jó szívvel gondolok, de a közvetlen kollégáim a START Jog szervezetből mindig is különleges helyet fognak elfoglalni a szívemben. A lehetőséget felhasználva ezúton szeretném az elnézését kérni azoknak a kollégáknak, akiket esetleg akaratlanul is megbántottam a szókimondásommal, határozottságommal. Amit tettem, annak érdekében tettem, hogy egymással együttműködve, minél rövidebb idő alatt tudjuk megoldani a jobb működést szolgáló feladatainkat.

Mivel telt a nyugdíjas korszakod első hónapja?

Többen személyesen is látták, hogy a munkahelyen szinte botanikus kertet alakítottam ki magam körül. A virágok közelsége fontos nekem otthon is, és tudvalévő, hogy ősszel a gondozásuk sok feladatot ad, tehát elsősorban kertészkedtem. Ezenkívül rendeztettem az időközben felhalmozódott ügyes-bajos dolgaimat, és tevékenyen részt veszek a Felsőgödi Református Gyülekezet életében is.

Milyen gyakran utazol vonaton?

Eddig is rendszeresen utaztam és most is legalább hetente egyszer bevonatozok Felsőgödről Budapestre. Mondtam is a kollégáknak a múltkorában, hogy én már mindig vasutas leszek. A vonaton még most is azt nézem, hogy mennyire szolgálta-tunk (így többes számban) pontosan, megfelelő minőségben. Jó érzéssel tölt el, hogy ennek a szerteágazó tevékenységet folytató nagy családnak, ahol Hegyeshalomtól Záhonyig mindenki mindenkit ismer, még ha csak közvetetten is, én is része lehettem. Bár megjegyzem, több mint egy hónap után is úgy érzem, hogy csak szabadságon vagyok...

Köszönjük szépen a beszélgetést. Jó egészséget és szerettei körében eltöltött, boldog nyugdíjas évtizedeket kívánunk!

Miniszteri elismerés

Tóth Árpád József vezetőmérnök munkatársunk az október 23-i nemzeti ünnepünk alkalmából, 2019. október 21-én a Pesti Vigadóban elismerést vehetett át Dr. Palkovics László miniszter úrtól.

Tóth Árpád József a Pécsi Járműbiztosítási Igazgatóság vezetőmérnöke, 1979 óta áll a vasút a szolgálatában. Az elismerést a vasúti közszolgáltatás színvonalának emelése érdekében végzett kimagasló, magas színvonalú munkájáért kapta. A munkához való hozzáállása és széles körű szakmai tudása a munkatársak és a vezetők szemében is példaértékű. Munkáját 2008-ban A Vasút Szolgálatáért „Arany” fokozatú kitüntetéssel ismerték el.

Tóth Árpád József járműbiztosítási vezetőmérnököt kérdeztük miniszteri elismerése kapcsán:

A pécsi igazgatóságon javult a műhelyek hatékonysága, amelyben Önnek jelentős szerepe volt. Hogyan érte ezt el?

A járműkarbantartási feladatokat meghatározó technikai lehetőségek és munkavállalói képességek állandó fejlesztésével. A beosztott munkatársaimmal kialakított szoros és rendszeres napi munkakapcsolattal, szakmai képességeik személyenkénti ismeretével és a mozdonyműhelyek technikai lehetőségeinek mindenkor figyelembevételével vállalkoztunk a korábban csak főműhelyben végzett karbantartási munkák elvégzésére. Más műhelyekben nem vállalt, meghibásodott járművek helyreállítása, a korróziós karosszéria hibák kijavítása, balesetben sérült és tűzkárt szenvedett járművek helyreállítását mindig elvégeztük. Eredményességünket azzal értük el, hogy jelentkező műszaki problémák megoldására ki tudtuk választani és továbbvinni a legjobb javaslatokat, amelyekre felsőbb vezetőink támogatását is elnyertük.

Kiemelkedő jelentőségű volt a motorkocsik klímaberendezés-felszerelésének kivitelezésében való szerepe. Milyen konkrét feladata volt ebben?

Anyagellátási szerződést kötöttünk 70 darab Bz motorkocsi klímaberendezés-anyagainak beszerzésére. A szerződésben szabályozva volt, hogy éves szinten mennyi klímakészletet kell lehívni, magyarul mennyit kell beépíteni. Megbízható, a kivitelezési szerződésben előírt határidők

betartására alkalmas telephelyként a Pécsi Járműbiztosítási Igazgatóságot jelölték meg, minket bíztak meg ennek a korszerűsítésnek az elvégzésével. Ezt a több évre szóló feladatot örömmel vettük, hiszen a korábban bezárt határállomási Zákányi teherkocsiműhely dolgozóinak is munkát tudtunk ezáltal adni. Az első anyagellátást biztosító cég által elkészített prototípus jármű megtekintéséhez ki kellett jelölni minhárom műhelyünk közül azokat a járműszerelőket, akiket alkalmasnak tartottunk a beépítések elvégzésére. Továbbá meg kellett határozni a beépítési határidőket is, mert ettől függött az évi darabszámú beépítések elvégezhetősége. A különböző állomásítású motorkocsik bekérési idejét is meg kellett határozni. Feladatomból volt még a szerződésben előírt lehívások időpontjának helyes meghatározása, és a lehívások végrehajtása a raktári készletérték alacsonyan tartása érdekében. Volt olyan eset is, hogy mi adtunk cserejárművet kiegészítésre a kivitelezés idejében a beküldő JBI-nek azért, hogy a kijelölt pályaszámú motorkocsit nélkülözni tudja.

Hogyan fogadta e jelentős állami elismerés hírért?

Nagyon meglepődtem, hogy vezetőim ilyen magas kitüntetésre, a Miniszteri Oklevél elnyerésére alkalmasnak találtak, amit köszönhetek nemcsak a vezetőimnek, de azoknak a munkavállalóknak is, akikkel eddig együtt dolgozhattam, mert nélkülük ezt nem lehetett volna elérni.

Tóth Árpád József munkatársunknak szívből gratulálunk, és további eredményes munkát kívánunk!



Palkovics László ITM miniszter és Tóth Árpád József vezetőmérnök

Ezüstdiplomával ismerték el a Szolnoki MÁV Férfikórust

A Szolnoki MÁV Férfikórus 2019. október 30. és november 3. között vett részt a 33. Praga Cantat Nemzetközi Kórus Fesztiválon és Versenyen, ahol ezüstdiplomával ismerték el az amatőr együttes művészeti tevékenységét.

A csehországi kórusversenyre 17 ország 22 kórusa regisztrált, a MÁV Férfikórus mellett többek között Belgiumból, Finnországból, Németországból, Horvátországból, Indonéziából, Szerbiából, Szlovákiából, Szlovéniából, Olaszországból és Ukrajnából érkeztek.

A Szolnoki MÁV Férfikórus Magyarországot – és a Kórus szűkebb hazáját, Jász-Nagykun-Szolnok megyét – az „A” férfikari kategóriában képviselte. Az 1875-ben alapított férfikórus teljesítményét a zsűri ezüstdiplomával ismerte el. A VOKE Csomóponti Művelődési Központ égisze alatt működő, 26 főből álló férfikórus munkáját 24 éve Juhász Zsákai Katalin, „A” kategóriás karnagy irányítja, zongorakísérőjük Fehér Dóra. A prágai versenyre három hónapos koncentrált munkával készült a kórus, amely során hetente kétféle próba keretében gyakorolták a sikert garantáló műveket, így a versenyszervezők által kötelező darabként kijelölt Věno című művet Smetanától, valamint Mendelsshon: Beati mortui, Halmos: Jubilate Deo, Ernesaks: Hakkame mehed minema és Bárdos Lajos: Dana-dana című alkotását.

A MÁV Férfikórus a szép eredménnyel méltó módon képviselte a MÁV Zrt.-t és a MÁV-START Zrt.-t, Jász-Nagykun-Szolnok megyét és Szolnok Városát.



A MÁV Férfikórus 2019. december 14-én (szombaton) 17 órakor tartja a szokásos évadzáró koncertjét Szolnok Vasútállomás emeleti Üvegtermében, ahol a prágai versenyrepertoár is elhangzik majd.

Adatelemzés XXI. századi módra, adattárház és üzleti intelligencia

Élesbe fordult az INKA2 projekt adattárház megoldása

A projektütemtervnek megfelelően megtörtént a „Infrastrukturát és gördülő állományt karbantartó szoftver és IT-alkalmazást konszolidáció projekt II. ütem” (INKA2) elnevezésű közlekedésfejlesztési projekt keretein belül megvalósuló adattárház (BI – Business Intelligence) éles indulása, amely új lehetőségeket teremt az üzleti információk, adatok elemzésében. Laikus olvasóban joggal merül fel a kérdés, hogy mitől lesz egy üzlet „intelligens”, illetve mi ez egyáltalán, és miért van szüksége erre a MÁV-nak és leányvállalatainak?

A megértésért Kőrösi-Tímár Tünde projektvezetőhöz és Bakos Krisztina kontrollingigazgatóhoz fordultunk, összefoglaljuk a válaszaikat.

Mi az az adattárház?

Az elmúlt évek során a MÁV-nál és leányvállalatainál elkészült informatikai fejlesztések eredményeként óriási mennyiségű adat-, információtömeg jött létre, amely szükségessé teszi egy csoportszinten alkalmas adatfeldolgozó rendszer kialakítását, és az ehhez szükséges adatok, információk megfelelő rendszerezését. Az INKA2 projekt eredményeként létrejött SAP BW/4HANA adattárház megoldással az üzleti elemzéseknek egy új korszaka kezdődött el, amelyben a modern technológia segítségével az adatok rendszerezett és egységes elemzésére van lehetőség.

Hogyan épül fel az adattárház?

A kialakított adattárház modell technológiailag egymásra épülő rétegekből áll, amelyek az adatfogadó rétegben a forrásrendszerből érkező adatokat változatlan formában tárolja, ideiglenes jelleggel, majd ezt követően ezen adatok átkerülnek egy olyan másik rétegbe (Enterprise Data Warehouse Core), ahol azok az üzleti felhasználás igényeinek kiszolgálását lehetővé tevő modell szerint kerülnek tárolásra.

Hogyan dolgozunk vele?

A felhasználók számára előre elkészített riportokon, lekéréseken keresztül érhető el az adatpiac, amelyek különféle szűrési lehetőségek beállításával biztosítják számukra az igényeknek megfelelő adatokat. Az SAP HANA BI rendszer üzemeltetését a MÁV SZK IT üzletágának Vállalatirányítási rendszerek üzemeltetés és fejlesztési szervezete fogja végezni, az adatfelügyeletet, az új riportigényeket a MÁV Zrt. Controlling igazgatósága fogja koordinálni. Az ehhez szükséges ismereteket a tesztelésre felkészítés, a tesztelés, és az üzemeltetői képzés során kapták meg a kollégák.

Mit várunk a bevezetésétől?

Az elemző eszköz használatbavételétől azt várjuk, hogy a vállalati adatok (gazdasági, műszaki, logisztika vagy más) elemzésében olyan új lehetőségek tárulnak fel, amelyekkel javul a szervezetek közötti információáramlás hatékonysága, pontosabb információkkal a kritikus problémák időben felszínre hozhatók, ezzel a döntések előkészítése felgyorsítható. Mindezt úgy kívánjuk megvalósítani, hogy a párhuzamos adatelemzések elkerülésével és a rendszerek által biztosított automatizmusok kihasználásával csökkentjük az adminisztrációs terheket.

Nádasi Róbert, folyamatszakértő, MÁV-START

Az INKA2 projekt haladásáról folyamatosan beszámolunk munkatársainknak!



Nekünk írták, rólunk mondták...

Tisztelt Ügyfélszolgálat!

Ezúton szeretném kifejezni tiszteletemet és megbecsülésemet egyik székesfehérvári kolléganőjűk iránt. Szombat reggel a vonatunk rengeteget késett, a forgalmista hölgy (sajnos, csak ezt a kifejezést ismerem) folyamatosan a segítségünkre volt. Sokan álldogáltunk Budapest felé indulván, tanácstalanul. Nem tudtuk, melyik vonat a miénk, mire jó a jegyünk, melyikre tudunk felszállni, vagy melyikre nem. A hölgy folyamatosan velünk volt, segített minket, bátorított és (ami a legfontosabb) felvilágosítást adott. Tette mindezt kedvesen, türelmesen, hozzáértő módon, pedig neki sem volt könnyű a szerencsétlenkedő, felháborodott utasokat teregetni. Sajnos, a nevét nem kérdeztem meg, de ha esetleg továbbítanák üzenetemet a székesfehérvári állomásra, ott talán megtalálnák őt.

Köszönettel: N. Krisztina

Tisztelt MÁV!

Telefonos ügyfélszolgálatukon a nap bármely szakában csak kedvességgel és segítőkészséggel találkoztam. Kiemelten köszönöm Maja nevű kolléganőjűknek a plusz-utánajárást!

Minden jót! H. Zsanna

A dicséret Köhalmine Medvegy Máriát, kiterjesztve pedig az egész MÁVDIREKT-et illeti.

Tisztelt MÁV-START!

Szeptember 28-án Budapestről Pécsre utaztam a 19:35-kor induló IC-vonattal.

Sok csomagom volt, melyek miatt nem tudtam lemenni a pénztárhoz. Tanácsalanságomat látta egy munkatársuk (aki kalapáccsal kopogtatta a kocsi kerekeit), és megkérdezte, hogy felsegítheti-e a csomagomat a vonatra. Kétségbeesve mondtam Neki, hogy nincs jegyem és nem tudom kire hagyni a csomagokat. Felvilágosított, hogy az automatából is vehetek jegyet. Elmondtam Neki, hogy nem tudom kezelni az automatát és a szemem se a régi. Meglepetésemre, elment és megvásárolta a jegyemet és a vonatra is felsegített. Hálás köszönettel tartozom a fiatalembernek, bár igaz, be nem mutatkoztunk! Ő biztosan emlékszik rám, mert két kezem volt és öt csomagom. Kérem, továbbítsák köszönetemet munkatársuk felé! Nagyon jólesett ilyen kellemes meglepetésben részesülni! Kívánom, hogy munkatársuk őrizze meg segítőkészségét sok idős ember örömére!

Tisztelettel: Dr. P. Endréné



Ízletes karácsonyi ételek

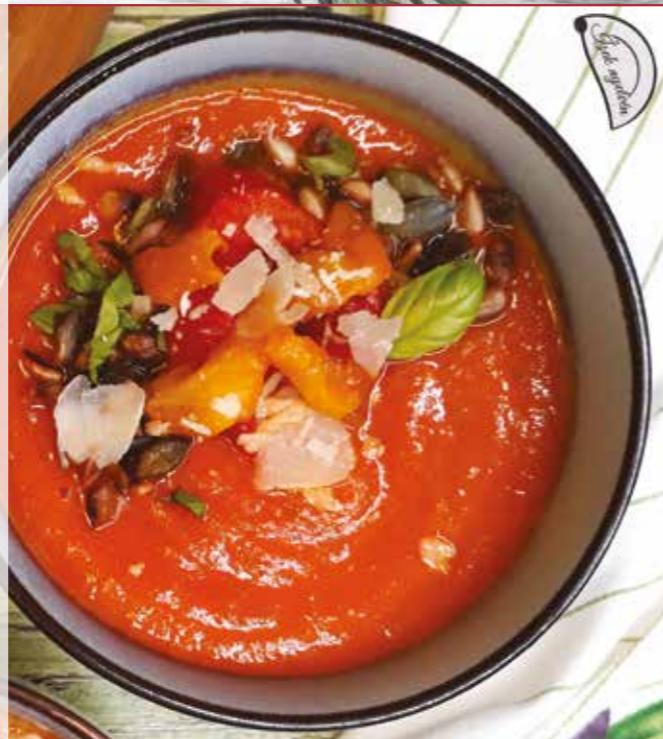
Könczöl Orsolya kommunikációs szakértő kollégánk könnyen és gyorsan elkészíthető karácsonyi menüsört állított össze, amelyet még az is el tud készíteni, akinek se kedve, se ideje sok időt a konyhában tölteni, de mégis valami finomat tenne az asztalra.

Leves Sültpaprika-krémleves

Talán a kiválasztott leves lehet a legmeglepőbb a sorban: sültpaprika-krémleves. De gyönyörű színével és pikáns ízkombinációjával szerintem megállja a helyét az ünnepi asztalon is, és akár előző nap is elkészíthető.

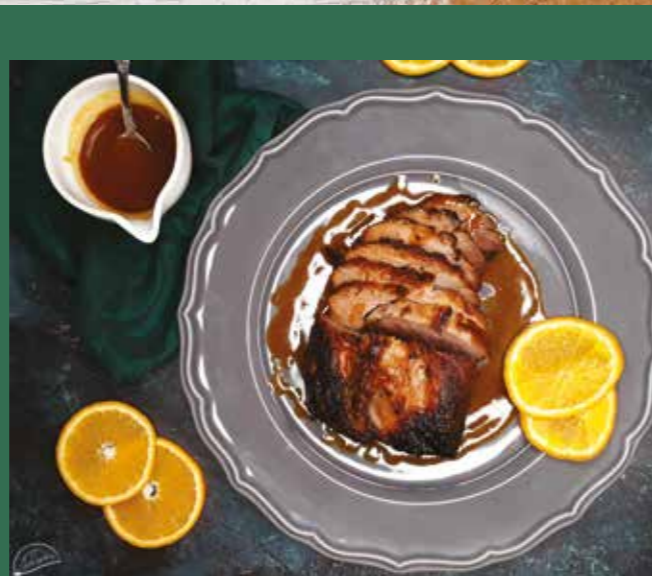
Hozzávalók 4 főre: 4 nagy kaliforniai paprika (többszínű), 1 csilipaprika, 2 kisebb fej vöröshagyma, 50 g aszalt paradicsom, 1 ek. kókuszszír, ½ liter zöldségalaplé, 8-10 bazsalikomlevél, a tálaláshoz pirított magkeverék és grana padano sajt.

Elkészítés: Melegítsd elő a sütőt 200 °C-ra. Bélelj ki egy nagy tepsit sütőpapírral, és tedd bele a megmosott paprikákat. Süsd 45 percig, amíg szépen megfeketedik a héjuk. Vedd ki, és lefedve tedd félre kicsit hűlni, amíg előkészítet a többi hozzávalót. A vöröshagymát aprítsd, az aszalt paradicsomot kockázd, a csilipaprikát pedig vágd félbe, távolítsd el a magokat, és szintén szeleteld fel. A megsült paprikákról húzd le a héjukat, szedd ki a csomájukat és a magokat. Egy-egy negyed sárga és piros paprikát tegyél félre, a többit vágd fel nagyobb darabokra. Egy közepes méretű lábasban olvaszd fel a kókuszszírt, majd add hozzá a hagymát és a csilit, és pár perc alatt párold üvegesre. Add hozzá a felkockázott aszalt paradicsomot és a paprikát, önts fel fél liter zöldségalaplével és lassú tűzön – hogy éppen gyöngyözzön – 15 perc alatt főzd össze, majd a tűzről levéve, 8-10 felaprított bazsalikomlevéllel pár perc alatt turmixold egészen simára. Ízlés szerint só, frissen őrölt bors mehet bele. Tálald a félretett felaprított paprikával, pluszbazsalikommal, grana padano sajttal, és száraz serpenyőben megpirított magvakkal.



Főétel Mézes-mustáros sertéscomb

A főétel narancssal megbolondított mézes-mustáros sertéscomb. Tennivaló nem sok van vele, de a pácolásra érdemes rászánni pár órát, akár egy éjszakát is, és szintén kell pár óra, amíg omlóssá sül a hús. Köretként több mindent el tudok képzelni mellé, krémes krumplipürét vagy tepsiben sült krumplit, de akár egy egyszerű saláta is lehet a kísérő, és nagyon szívesen ajánlom hozzá a sült kelbimbót gránátalmával és pirított fenyőmaggal.



Desszert Vérnarancsos fordított túró torta

Szirupos narancskarikák, finom túró és roppanós mandula kombinációjából született meg ez a finomság.

Hozzávalók egy 26 centis tortaéhoz: 3 tojás, 180 g barna nádcukor, 150 g szoba-hőmérsékletű vaj, 3 vérnarancs héja, ½ dl vérnarancslé, 250 g túró, 125 g őrölt mandula, 125 g liszt, ½ zacskó sütőpor. A szirupos narancskarikákhoz: 50 g cukor, 1 vérnarancs leve, 1 vérnarancs felszeletelve, tálaláshoz szeletelt mandula.

Elkészítés: A recepthez az összes (4) vérnarancsot nagyon alaposan mosd meg, és háromnak reszeld le a héját egy táliba. A szirupos narancskarikákhoz tegyél közepes lángra egy kisebb lábast, mérd bele a cukrot, és facsard bele egy lereszelt héjú vérnarancs levét, majd kezd el összeemelegíteni, hogy elolvadjon a cukor. A még héjjal rendelkező vérnarancsot vékonyan szeleteld fel, tedd a karikákat is a lábásba, és alacsony lángon rotyogtasd kb. 15 percig. Közben óvatosan forgasd át néha, hogy a szirup mindenhol átjárja. Utána tedd félre. Amíg készülnek a karikák, készítsd el a tortát: Melegítsd elő a sütőt 180 °C-ra, béleld ki egy 26 cm-es forma alját sütőpapírral és kend ki alaposan az oldalát vajjal. Válaszd szét a tojásokat, a tojásfehérjéket tedd egy kisebb tálba, és egy csipet sóval verd kemény habbá, majd tedd félre. Egy nagy keverőtálba mérd ki a cukrot, add hozzá a tojássárgáját és kézi robotgéppel verd fel habosra. Add hozzá a felkockázott vaját (vagy margarint), a vérnarancsok lereszelt héját, és az egészet alaposan keverd össze. Öntsd hozzá a vérnarancslevet, borítsd bele a túró, a ledarált mandulát, a lisztet és a sütőport, és ezekkel is keverd ki a tésztát. Végül óvatosan, adagonként forgasd bele a tojásfehérje habját. Vedd ki a vérnarancskarikákat a szirupból (a szirupot tedd félre), és fektesd a sütőpapírral kibélelt forma aljára, a tésztát pedig egyenletesen oszlasd el a tetején. Süsd kb. 35–40 percig, tűpróbával ellenőrizd, hogy megsült-e a közepe. Ha elkészült, hagyd a formában kb. 10 percig hűlni, aztán borítsd ki egy rácra, hogy teljesen kihűljön. Addig száraz serpenyőben pirítsd meg a szeletelt mandulát. A kihűlt torát csúsztasd át egy szép tortatálra, szórd meg a megpirított mandulával, és tálald a vérnarancssziruppal.

Remélem, találtok benne jó ötleteket, olyan recepteket, amiket egy az egyben elkészítetek, vagy kedvetek és ízlésetek szerint alakítottok.

A teljes recepteket megtaláljátok az izeknyelven.blog.hu oldalamon. Jó étvágyat kívánok!

Könczöl Orsolya, kommunikációs szakértő, MÁV Zrt.

+1 gasztroajándék ötlet

Mézeskalácsos fehércsokoládé-likőr

Egyszerű, gyorsan elkészíthető ajándék, amivel biztosan nem okozunk csalódást.

Hozzávalók kb 0,75 l. likőrhöz: 2 dl whisky, 5 dl habtejcsín, 20 dkg fehér csokoládé, 1 kiskanál mézeskalács-fűszerkeverék, 100 g sűrített tej.

Elkészítés:

A fehércsokit gőz felett felolvasztjuk, majd hozzáadjuk a sűrített tejet és a mézeskalács-fűszerkeveréket. Ha langyosra hűlt a keverék, beleöntjük a whiskyt és a tejszínt is. Kis üvegekbe töltjük, és hűtve tároljuk. Elkészítéstől számított 2 héten belül fogyasztható.

*Giron Diána
kommunikációs szakértő, MÁV Zrt.*



Vasutas díjazottak a Magyar Tudomány Napján

2019. november 4-én a veszprémi Pannon Egyetem adott helyet az idei Magyar Tudomány Ünnepe rendezvénysorozat nyitóeseményének, ahol az előadások mellett díjátadásokra is sor került. Az MTA–MÁV közös alapítású Mikó Imre-díjat ebben az évben életmű kategóriában Kovács Károly, aktív szakember kategóriában Dr. Malatinszky Sándor gépészmérnökök kapták.

„A tudomány művelői napról napra új értéket teremtenek, új tudással bővítik az emberiség közös tudáskincsét” – ezzel a gondolattal vette kezdetét a 2019. évi Magyar Tudomány Ünnepe rendezvénysorozat. Az eseményt 1997 óta rendez meg az MTA, hogy népszerűsítse, a közfigyelem előterébe állítsa a tudományt és a kutatók munkáját.

A magyar vasúti közlekedés éppen 1997-ben ünnepelte 150 éves évfordulóját, ezért Sipos István, a MÁV akkori vezérigazgatója kezdeményezte az Akadémiánál a Mikó Imre-díj megalapítását, hiszen a vasút mindig is össztársadalmi értéket képviselt mind a műszaki tudományok, mind a művészetek terén. A díjat 1998-ban osztották ki első alkalommal. A névadó, gróf hídvégi Mikó Imre 19. századi erdélyi politikus, történész, a kiegyezést követő első magyar kormány közmunka- és közlekedésügyi minisztere volt. 2019-ben a magyar vasút fejlesztése területén végzett kiemelkedő tevékenységéért a Mikó Imre-díjat, valamint a Magyar Közlekedési Közművelődésért Alapítvány Mikó Imre-emlékplakettjét aktív szakember kategóriában dr. Malatinszky Sándor okleveles gépészmérnök, a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Tanúsítási Igazgatósága igazgatóhelyettese kapta a MÁV nagy sebességű személykocsijai állagfenntartási rendszerének megteremtésében és annak működtetésében végzett jelentős és kiemelkedően eredményes munkájáért, mintaszerű mérnöki fejlesztő és nagy ívű publikációs tevékenységéért. Életmű kategóriában Kovács Károly okleveles gépészmérnök, a MÁV-START Zrt. nyugalmazott mérnök-főtanácsosa, műszaki szakértője vehette át az elismerést magas szintű műszaki, tudományos kutatói és szakértői, valamint kiemelkedő szakirodalmi publikációs tevékenységéért, a Vasútgépészet című periodika két évtizedes kiváló gondozásáért, továbbá eredményes gyakorlati kiadói munkájáért.

Barnabás Beáta, az MTA főtítkárhelyettese, Lovász László, az MTA elnöke, Dr. Malatinszky Sándor, Virág István, a MÁV Zrt. általános és műszaki vezérigazgató-helyettese

PANNON EGYETEM

Dr. Malatinszky Sándor

A vasút szeretetét már gyerekkorában magába szívta, anyai nagypapja és szülei is a MÁV-nál dolgoztak. Mozdonyok iránti rajongása később is megmaradt, ezt bizonyította pályaválasztása is. Tanulmányait 1981-ben fejezte be a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán, ahol gépészmérnöki diplomát szerzett.

A MÁV-hoz kerülve rögtön a szakma sűrűjébe csöppent. Tíz éven át a Ferencvárosi Vontatási Főnökségen dolgozott különböző beosztásokban, ahol a ranglétrát végigjárva mind szakmailag, mind emberileg sokat tanult. Közben gyakorlati ismereteit többek között három vontatási nemre vonatkozó járművezetői, valamint kocsivizsgálói vizsga letételével is gazdagította, valamint szakmai ösztöndíjasként több hónapot töltött Japánban, ahol az ottani járműjavítói gyakorlatot tanulmányozta. Később a Gépészeti Technológiai és Anyagvizsgáló Üzem Technológiai Osztályán foglalkozott elsősorban a nagy sebességű személykocsik fenntartásával. Részt vett a 3. generációs InterCity-kocsik műszaki paramétereinek meghatározásában, valamint a szolgáltatási színvonalban nagy áttörést hozó új típusú motorvonatok (Desiro) beszerzésében.

2015 óta a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. Tanúsítási Igazgatóságának igazgató-helyettese. Jelenleg felügyelete alá tartozik a Szeged és Hódmezővásárhely között épülő tram-train rendszer, valamint a szolnoki IC+ kocsik megfelelőségértékelése.

2018-ban szerezte meg doktori címét, amelynek témája „A keskenynyomtávú gőzmozdonygyártás helye és szerepe a magyar ipartörténetben” volt.

Munkája mellett folyamatosan publikál. A több mint 20 tanulmány mellett két saját könyve is megjelent (ezek közül az egyik Angliában), további 25 kötetnek pedig a társszerzője volt. Tagja a MÁV História Bizottságnak, a mai napig is különös gondot fordít a történelmi értékű járművek sorsára. Nem véletlen tehát, hogy legkedvesebb típusa a keskenynyomközű 490-es sorozatú gőzmozdony, amelynek egyik darabja jelenleg is közlekedik a Széchenyi-hegyi Gyermekevasúton.



Barnabás Beáta, az MTA főtítkárhelyettese, Lovász László, az MTA elnöke, Kovács Sándor, Virág István, a MÁV Zrt. általános és műszaki vezérigazgató-helyettese

Kovács Károly

Szülei és rokonai is a Szombathelyi Járműjavítóban dolgoztak, ahova kisgyermekként mindig nagy örömmel járt be. A gőzmozdonyok óriási kerekai ma is csodaként élnek az emlékeiben, így nem lehetett kérdés, mi lesz az első munkahelye. Miután 1978-ban gépészmérnöki diplomát szerzett a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karának Járműgépész Szakán, a MÁV Szombathelyi Javító Üzemében helyezkedett el gyártástechnológusi munkakörben. Néhány év múlva feleségével Budapestre költözött és 1981-től a MÁV Gépészeti Technológiai és Anyagvizsgáló Üzemében kezdett dolgozni üzemszervezőként, közben nagyvasúti villamos vontatójármű vezetői szakvizsgát tett. 1985-ben a MÁV Gépészeti és Járműfenntartási Főosztályára hívták dolgozni, ahol a járműjavítók fejlesztésével, járműkoncepciók kidolgozásával bízták meg, majd a gépészet kutatási koordinátora és fejlesztési csoportvezető lett. 1996-tól a MÁV Fejlesztési és Kísérleti Intézetének munkatársa volt. Itt kutatási témái elsősorban a vontatási telephelyek koncepciójának kidolgozása és a járműjavítók jövőképeire vonatkozó javaslattételek voltak. 1999-től részt vett a személyszállító járműpark fejlesztési koncepciójának kidolgozásában, valamint a villamosmotorvonat-beszerzés előkészítésében. Vasútfelújítói tevékenysége részeként 2006-ig feladata volt a magyar vasúthálózat villamosítási koncepcióinak kidolgozása. 2007-ben újra a Gépészeti Főosztályon dolgozott. 2008-tól a megalakuló MÁV-TRAKCIÓ Zrt. mérnöki elvi vezetője, 2011-től a MÁV-START Zrt. fejlesztési koordinátora, majd műszaki szakértője volt 2014. októberi nyugdíjba vonulásáig.

A 90-es évek elejétől egyre gyakrabban publikált. Huszonegy kutatási jelentés mellett 60 tanulmánya jelent meg, melyek közül 34 önálló, 26 pedig társszerzőkkel született. 1992-ben részt vett a Vasútgépészet című szakmai kiadvány alapításában, amelynek jelenleg főszerkesztője és kiadója is egyben. Ez a periodika Magyarország egyetlen vasútgépészeti írott orgánuma. 2002-től Győrben a Széchenyi Egyetem Közlekedési Tanszékének meghívott előadója vasútgazdaságtan és kötőpályás járművek menedzsmentje tárgykból.

A vasút és a vasúti járművek iránti szeretetét nemcsak a vasútgépész szakmának, hanem otthon a terepasztalán unokájának is próbálja átadni.

Csohány Domitilla



Széchenyi és Baross árnyékában Mikó Imre és a vasút

Nagy igazságtalansága a történetírásnak, hogy jócskán akadnak nagy hazafiak és tudós koponyák, akikre az utókor érdemein alul emlékezik. Közéjük tartozik Mikó Imre is, akit már életében „Erdély Széchenyijeként” emlegettek, és aki hosszú élete alatt igen változatos módon járult hozzá a magyar kultúrához, történet- és gazdaságtudományhoz és a közlekedéshez.

Egy sokoldalú ember

Igaz ugyan, hogy 1997-ben a Magyar Tudományos Akadémia és a MÁV Mikó Imre-díjat alapított, ami a vasutasok egyik legnagyobb elismerése, 2002-ben pedig az Erdélyi Magyar Közművelődési Egyesület alapított Gróf Mikó Imre-díjat cégek, vállalkozások vezetői számára, de abban nem vagyunk biztosak, tudja-e mindenki, hogy Budán, a Naphegyen található Mikó utca is az ő nevét viseli. Az utca 16-os számú házának falára pedig ezzel a nagyon szűkszavú szöveggel került emléktábla: Mikó Imre (1805–1876) a magyar kultúra és történettudomány áldozatkész pártfogója és művelője, az Erdélyi Múzeumegylet megszervezője, a Magyar Történettudományi Társaság első elnöke. Mindez kétségtelenül igaz, bár annak nem lenne könnyű dolga, aki ezt próbálná a Mikó Imre-díjjal összefüggésbe hozni.

Pedig csak látszólagos ez az ellentmondás. Ahogy arról szó esett, Mikó Imre olyannyira változatos életpályát futott be, hogy lehetetlenség ebben a terjedelemben minden részletre kitérnünk. Két alkalommal volt Erdély kormányzója (1848-ban és 1860-ban), a szabadságharc bukása után elsősorban nemesként és földbirtokosként szolgálta az erdélyi gazdaság és kultúra fejlődését. 1854-ben megalapította az Erdélyi Gazdasági Egyesületet, öt évvel később az Erdélyi Múzeum Egyesületet, de később, 1872-ben a Kolozsvári Tudományegyletem alapításában is oroszlanrészt vállalt, korábban pedig színigazgató és lapkiadó is volt.

Vonattal Erdélybe

Pályafutása 1867 után vett éles fordulatot, amikor a kiegyezés utáni első magyar kormány, az Andrássy-kormány közmunka- és közlekedésügyi minisztere lett. Vasútközlekedési koncepcióját két leiratban fogalmazta meg, a Magyarország vasúthálózata 1867-ben, az Emlékirat ő felségéhez a magyarországi vasutakról egy évvel később jelent meg, ezekben



az 1848-as közmunka- és közlekedésügyi miniszter, Széchenyi István vasúti koncepcióját gondolja tovább, különös tekintettel az erdélyi vasutakra. Eredetileg Széchenyi javaslata volt az is, hogy a magyar vasútépítést központosított országos felügyelet alatt végezzék. Nos, erre Mikó minisztersége idején került sor. Miután az új országgyűlés megszavazta, hogy a magyar kormány államkölcsonöket vegyen fel vasút- és csatornaépítésekre, a kabinet egyik első lépése annak az Északi Vasútnak a felvásárlása volt, amely 1867-ben nyitotta meg egyetlen vonalát Pest és Salgótarján között, valamint a második pesti pályaudvart, Józsefvárost is. Csakhogy a nagy tervekkel induló Északi Vasút hamarosan csődbe jutott, ami kapóra jött a formálódó állami vasúttársaságnak; viszonylag olcsón és egyetlen kapavágás nélkül jutott hozzá 1868. július 1-jén egy több mint 120 kilométeres vasútvonalhoz és egy pályaudvarhoz. Általában ezt a napot kötik a MÁV megalakulásához, noha a társaság (vagy inkább leendő társaság) a Magyar Királyi Államvasutak nevet csak egy évvel később kapta meg. A MÁV-ot kezdetben a kivásárlásos gyakorlat jellemezte: az állami szerepvállalás erősödésének köszönhetően, a nehéz anyagi helyzetbe kerülő magánvasutaknál az állam lépett közbe, és ez a magyar vasúti hálózat addig nem látott fejlődését segítette elő.

Mikó Imre tehát az elsők között ismerte fel, hogy a fejlődés nélkülözhetetlen eleme az állami finanszírozás, mivel az addigi magántársaságos fejlesztéseknél leginkább az adott cég érdekeit tartották szem előtt, és a gazdasági fejlődés inkább csak logikus következménye volt a beruházásoknak. Mikó volt az első abban is, hogy a kisebb költségvetésű beruházásokat szorgalmazta, amivel tulajdonképpen a helyi érdekű vasutaknak „ágyazott meg” bár ezek csak egy jó évtized múlva lettek valóságossá.

Mikó rövid ideig tartó minisztersége idején számos vasúti fejlesztés foglaltatott törvénybe, például az Zakány és Zágráb, a Hatvan és Miskolc, a Székesfehérvár és Graz vagy éppen a Kiscell és Győr közötti vonalak, így hát nem véletlenül írta róla a Borsszem Jankó című élclap a következő rigmust:

„Belegrádig, grófom Mikó / lesz-e vasút? / S ha lesz – mikó?”
De az addig teljesen mellőzött erdélyi területek vasútvonalainak a kiépítés is megindult, s ez Mikó Imre nevéhez fűződik. 1867–1873 között Erdélyben két fő vonalat építettek ki, a Nagyvárad és Brassó, illetve az Arad és Brassó között, de Mikó távlati tervei között volt olyan vasútfejlesztési elképzelés is, ami keleti irányba, a Fekete-tenger felé kapcsolódott volna nemzetközi forgalomhoz.

Csalódás, szomorúság

Mikó Imre nemhogy ezt nem várta meg, de már az erdélyi fővonalak kiépülését sem. A szó szoros értelmében vett nemes emberként azt ugyanis álmában sem gondolta volna, hogy a megnövekedett állami szerepvállalás nemcsak a köz javát szolgálja, de melegágya lesz a korrupciónak, a különféle panamáknak, amelyekért a sajtó rajta is elverte a port, ő pedig 65 évesen már nem tudta felvenni a kesztyűt. 1870. április 21-én lemondott a miniszteri tisztségéről, két évvel később csalódott, szomorú emberként vonult vissza a politikától.

Mikó Imre 1876. július 15-én halt meg, utolsó útjára ezek kísérték, a magyar országgyűlés 1876. szeptember 30-i ülésén emléket jegyzőkönyvbe iktatta.

Temetéséről ezt írta a korabeli sajtó: „A gyászünnepélyek után a koporsó a Mikó gróf által épített pompás családi sírbolt felső részébe tétetett le a boldogult gróf Mikóné szép márvány emléke mellé. Itt azonban nem sokáig fog maradni, mert a gróf meghagyta jószágigazgatójának, Tóth Zsigmond úrnak, hogy a kápolna udvarán, künn a szabadban, az anyai földben ásattasson sírt, s abba helyezték el őt, hogy hantjára reáhulljon az áldásos eső, süsse a nap, télen elboríthassa a természet gyásza, tavaszra virág fakadjan sírján. Jó közel akar lenni szeretteihez, de mégis az anyaföldben, nem a pompás, hideg kövek között.”

Legát Tibor



Akkuval a földünkért

A globális klímaváltozás hatalmas horderejű változtatásokra készíti a közlekedést, az európai vasutak lényegében megkezdtek a búcsúzást a dízelvontatástól.

Azon a november közepi napon, amikor a cikk szerzője monitorra vetette ezeket a sorokat, a hivatalos előrejelzés szerint akár 20 fok is lehet a napi maximum-hőmérséklet Magyarországon. A globális klímaváltozás tényére évtizedek óta figyelmeztetnek a szakemberek, ám valamiért csak az elmúlt hónapokban vált ez a világgözüvéleményt legjobban foglalkoztató témák egyikévé. A vasút eleve környezetkímélő helyváltoztató eszköz, még ha dízelvontatású vonaton utazunk, akkor is fajlagosan sokkal kevésbé terheljük környezetünket (légszennyezés, földhasználat), mintha repülnénk vagy autóval mennénk. A vasútvállalatok ennek ellenére sokat tesznek például a károsanyag-emisszió csökkentéséért.

Az Európai Unió kibocsátási normáit Stage néven adják ki a nem közúti járművek (vasút, traktorok, mezőgazdasági munkagépek) számára, ahogy a közútiakét Euro 1-6 néven. Az EU Parlament és EU Tanács 2016/1628 számú rendelete alapján 2021. január 1-től csak Stage V kibocsátási határértékeket teljesítő dízelmotorokat lehet forgalomba hozni (amely új típusú dízelmotorokra 2020. január 01-ig kell megszerezni az EU-típusjóvá hagyást). És most tessék kapaszkodni! Az előírások olyan szigorúak, hogy pillanatnyilag a gyártók egyetlen olyan dízelüzemű vasúti járművet sem kínálnak, amely meg tudna felelni ezeknek! Sokan úgy számolnak, hogy ez a helyzet fennmarad, vagyis 2020. december 31. után az EU-ban egyetlen új típusú vasúti dízel üzemű járművet sem lehet üzembe állítani, de még a meglévő dízelüzemű vasúti járműveket sem lehet remotizálni új típusú dízelmotorok beépítésével. A régi motorvonatok, motorkocsik és mozdonyok persze egyelőre maradhatnak, ám a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) arra készül, hogy nullaemissziós működést ír elő tagjainak 2050-re.

A dátum még messze van, de mivel a vasúti járművek tervezési élettartama általában éppen annyi, vagyis harminc év, mint amennyi addig hátravan, ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy nemsokára már nemigen lesz értelme dízelüzemű motorvonatok vagy mozdonyok vásárolni.

Búcsú az olajsztától

A téma most lett rendkívül forró, ez azt is jelenti, hogy sok a bizonytalanság, de ha igaznak bizonyul a pillanatnyilag tapintható tendencia, akkor alighanem megállapíthatjuk, hogy az európai vasutaknál lassan megkezdődik a búcsú a dízelvontatástól!

Igenám, de mi legyen helyette? Nyilvánvalóan szóba jön egyes vonalak villamosítása. Ilyen tervek most is vannak a MÁV-nál, sőt a Balaton északi partján már folyik a felsővezeték kiépítése Szabadbattyán és Balatonfüred között. Elképzelhető, hogy a villamosítási terveket érdemes felgyorsítani, de természetesen nem lehet „azonnal” mindenrová kihúzni a drótot. Ha számításán kívül hagyjuk a dízelvontatást, a személyszállítási igények kielégítésére gyakorlatilag egyetlen megoldás van a piacon, az is épp hogy csak, az akkumulátoros motorvonatok. A gyártók közül a Stadler és a Siemens (pontosabban a svájciak német üzeme és a német cég osztrák részlege) alig egy éve mutatta be hasonló konstrukcióit. Ezek lényege, hogy a szerelvényekben akkuegységeket is beépítenek, de természetesen áramszedőt is kapnak, így a felsővezetékes pályákon nemcsak villamos motorvonatként haladhatnak, de az akkumulátort is tölthetik. Ilyen kettős üzemű járművek még nincsenek üzemben, de a német vasutak már rendeltek belőlük.

Kettős üzem

A MÁV-START hét gyártótól kért előzetes ajánlatot kettős üzemű villamos motorvonatra, közülük a már említett Siemens és Stadler mellett a horvát KONČAR és a lengyel Cegielski jelezte, hogy érdekelne egy ilyen üzlet – mondja Horváth Péter. A műszaki projektmenedzser-vezető arra is figyelmeztet, hogy nagyon gondosan kell kiválasztani, hogy melyik vonalon érdemes üzemeltetni a kettős üzemű villamos motorvonatokat. A gyártók akár 150 kilométeres hatótávolságot is ígérnek, vagyis ennyit lehet elvileg megtenni akkus üzemben sík pályán, de a gyakorlatban sokszor nem lehet kihasználni ezt az értéket. Az emelkedők például radikálisan csökkenthetik az akciórádiust, de az is, ha a végállomáson nincs idő teljesen feltölteni a járművet.

A legjobban olyan viszonylatokon lehetne kihasználni a kettős üzemű motorvonatokat, ahol útjuk egy részét felsővezetékes, más szakaszait pedig akkus üzemben tehetnék meg. Persze oda érdemes beállítani a kettős üzemű villamos motorvonatokat, ahol a sűrűbb közlekedéstől, vagyis például egy kétórás ütemes menetrendtől, a hosszú viszonylattól, vagyis új, átszállásmentes kapcsolatok megteremtésétől és persze a korszerű, kényelmes járművektől a forgalom növekedése várható. Elsősorban Budapestet nem érintő, régiókat összekötő járatokat érdemes elképzelni – magyarázza Földiák János, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztés-vezetője. Ha például elindulunk Szombathelyről Pécs felé, a GYSEV vonalán Zalaszentivánig tölthető az akkumulátor, ami Nagykanizsáig táplálja a motorokat, onnan Gyékényesig ismét van felsővezeték, majd Szentlőrincig nincs, de az utolsó, rövid szakaszon újra működhet már a töltés, persze azt Pécsen, álló helyzetben is folytatni kell, hogy visszafelé is bírja a jármű. Hasonlóan váltakoznak a villamosított és nem villamosított szakaszok egy Győr–Celldömölk–Balaton–Kaposvár–Pécs járaton. Bajára kétfelől is járhatnának kettős üzemű vonatok, egyrészt Kecskemétről, másrészt Székesfehérvár és Szekszárd irányából. Ez



azt is jelenti, hogy Baján ki kellene építeni egy töltőpontot, de ennek beruházási költsége még mindig kisebb nagyságrend, mint a vonalak villamosítása. Miskolctól északra Kazincbarcikaig van drót a sínek fölött, ezért Ózdra, Tornanádaskára is kijárhatnának a kettős üzemű szerelvények.

Ha a MÁV-START Zrt. belevág ebbe a projektbe, nagyon gondosan át kell gondolni, hogy hová milyen járműveket szerez be, és a terveket össze kell hangolni a NIF Zrt. vasút-villamosítási programjával. Úgy is mondhatnánk, itt is menetrend-alapú infrastruktúra-fejlesztésre van szükség. A Balaton északi partján futó 29-es vonal pillanatnyilag nem része a kettős üzemű motorvonatok elképzelt felségterületének, hiszen a tervek szerint folytatódik majd a villamosítás Balatonfüredről Tapolcán át Keszthelyig. De ha előbb érkeznek meg a kettős üzeműek, mint hogy kiépülne a felsővezeték, bizonyára érdemes lesz nyaranta itt bevetni őket. Ha pedig tényleg kihúzzák a drótot, a járművek mehetnek máshová, hogy az ott felszabaduló viszonylatok korszerű dízelek (a Siemens Desiro és az orosz motorvonatok) ismét más vonalakon szolgálhassanak tovább. A sor végén pedig dízelmozdonyos szerelvényeket lehet kiváltani, illetve a Bz-ként ismert csehszlovák motorkákat lehet nyugdíjazni.

Kvótavonat

Horváth Péter arra is figyelmeztet, hogy akár többféle típusú járművet is érdemes beszerezni kisebb és nagyobb akkus hatótávolsággal, a drága és súlyos akkumulátortelepekből ugyanis hiba lenne fölöslegesen cipelni egy-egy vonat teljes élettartama alatt. Az akkuk súlyából adódó tengelynyomás és a mellékvonalon pályák korlátozott terhelhetősége ismét egy olyan szempont, amelyre figyelni kell, bár a gyártók azt ígérnek, a járműszerkezet könnyítésével megoldják a problémát. Mint láttuk, még kezdeti stádiumban lévő, de a vasúti járműgyártók által intenzíven fejlesztett technológiáról beszélünk, nincsenek tartós tapasztalataink vasúti járműben ilyen módon üzemelő akkumulátorokról. Azt azonban tudjuk, hogy ezek kényes jószágok, biztosra vehető, hogy a kettős üzemű motorvonatoknak az akkumulátor lesz a kritikus pontja. Az akku élettartama ugyanis erősen függ a használata módjától, hogy teljesen lemerítik-e, teljesen feltöltik-e, mindez hányszor, és milyen hőmérsékleten történik. Könnyen lehet, hogy a telepek idő előtt elveszítik kapacitásuk jelentős részét, ezért a vasúttársaság számára úgy lenne érdemes megvásárolni a járműveket, hogy ezt a kockázatot a gyártó vállalja, vagyis szükség esetén cserélje az akkumulátorokat.

A becslések szerint maguk a motorvonatok 20-30 százalékkal lehetnek drágábbak egy-egy hasonló utaskapacitású, csak felsővezetékes üzemű járműnél, a finanszírozás szempontjából kedvező ugyanakkor, hogy arra az eddig megszokott forrásokon (EU-támogatás, saját erő) kívül az úgynevezett szén-dioxid-kvóta is rendelkezésre állhat, hiszen az éppen az emisszió csökkentését szolgálja.

Tevan Imre

Advent a Vörösmarty téren

Az érdeklődők ebben az évben is magas minőségű termékekkel, színvonalas kulturális és gyerekprogramokkal találkozhatnak az Európa 10 legszebb vására között jegyzett Vörösmarty téri Budapesti Adventi és Karácsonyi Vásáron. A vásáron kiemelt helyet kapnak a tradicionális és az újragondolt, modernebb formába öntött ipar- és népművészeti tárgyak, míg a hagyományos magyar vásári konyha választékát ízletes ételkülönlegességek, kézműves édességek egészítik ki.

Táncgála

Időpont: 2019. december 20. péntek 18 óra
Helyszín: VOKE József Attila Művelődési Központ

A Farkas Ferenc AMI tánccsoportjai és a Dunakeszi Szimfonikus Zenekar közös előadása a Dunakeszi Művészetéért Alapítvány rendezésében. A szürke hétköznapok után mindenki várja a szeretettel átszőtt karácsonyt. A Dunakeszi Szimfonikus Zenekar és a Dunakeszi Farkas Ferenc Alapfokú Művészeti Iskola tánccsoportjai Csajkovszkij varázslatos tündérmeséjét, a Csipkerózsikát és minden idők legnépszerűbb meseballetjét, a Diótörőt állítják színpadra.

A 2019. december 20-án 18 órakor kezdődő előadáson a gyermekek és felnőttek közös produkciója bizonyítja: a gyerekek hite megváltoztatja a világot, s a felnőttek tőlük tanulhatják meg: érezni kell, nem csak látni.



Legyen ön is Erzsébet királyné vendége Gödöllőn!

Időpont: 2019. december 28.
Helyszín: Gödöllői Királyi Kastély

A Gödöllői Királyi Kastélyban idén is megrendezik az Erzsébet királyné karácsonyai című rendezvényt, amely azt a hagyományt idézi fel, hogy az 1870-es években a királyi család előszeretettel töltötte a gödöllői kastélyban a karácsonyi ünnepeket. A családoknak kínált különleges napon lesz tárlatvezetés a gyerekeknek, rejtvényfejtés, tánctanulás, illetve Erzsébet királynéval is lehet majd találkozni.

Máltai Karácsony

Időpont: 2019. december 15. 10 óra
Helyszín: VOKE Egyetértés Művelődési Központja, Debrecen, Faraktár u. 67.

A Pódium Színház bemutatja a Lizi karácsonya meseoperettet. Lizi anyukájával és apukájával együtt már készülődik a karácsonyra. Lizi nagy álma, hogy idén ő is olyan szuper telefont és számítógépet kapjon, mint ami a többieknek van az iskolában, azonban a drága holminknak bizony nagy ára van. Lizi elhatározza, hogy eladja kedvenc plüssjátékát, hogy megszerezhesse az áhított kütyüket. Marci életre kel és Lizit álomvilágba röpíti, ahol találkoznak sok érdekes és vicces emberrel...



Diótörő

Időpontok: 2019. december 21. 18:00,
2019. december 22. 15:00 és 18:00
Helyszín: Szegedi Nemzeti Színház, Nagyszínház

December 21–22-én lesz látható a Szegedi Kortárs Balett előadásában az E. T. A. Hoffman meséjéből készült balett. A 19. század végén a cári színház igazgatója egy olyan darabot akart színpadra vinni, ami minden addigit felülmúl, mind hangzásban, mind pedig látványban. A Diótörő muzsikáját Csajkovszkij komponálta, akinek – A hattyúk tava és a Csipkerózsika után – ez az utolsó balettje is nagy sikert hozott.



A világ legjei között a MÁV Nosztalgia Kft. és a Golden Eagle Luxury Trains

A MÁV Nosztalgia Kft. európai útjainak teljes körű üzemeltetője és évek óta fontos stratégiai partnere a Golden Eagle Luxury Trains. Az egyik közösen közlekedtetett luxus nosztalgiajáratuk, a Golden Eagle Danube Express idén abban az elismerésben részesült, hogy a „Top 10 Luxusvonat a világon” kategória másodikjának járó díjat vehette át a Condé Nast Traveler 2019-es Olvasói Díjátadóján. A listavezető Belmond Andean Explorer-től alig 2,42 ponttal lemaradva, egyetlen magyarországi járatként szerepel a listán, megelőzve három európai társát.

A Világ 10 legjobb luxusvonata:

1. Belmond Andean Explorer, South America (97.00)
2. Golden Eagle Danube Express, Europe (94.58)
3. The Ghan, Australia (93.09)
4. Rocky Mountaineer, North America (92.39)
5. Belmond Hiram Bingham, South America (91.69)
6. Belmond Royal Scotsman, Europe (91.65)
7. Belmond British Pullman, Europe (91.61)
8. Rovos Rail, Africa (90.79)
9. Palace on Wheels, India (90.29)
10. Venice Simplon – Orient-Express, Europe (90.00)



A Condé Nast Traveler immáron 32 éve, az éves Olvasói Díj (Readers' Choice Award) amerikai és brit értékeléseket összevetve, több mint 600 000 szavazat alapján nevezi ki a világ „leg”-jeit. A pontozás alkalmával az olvasók megosztják utazási élményeiket a világ szállodái, üdülői, gyógyfürdői, hajójáratái, légitársaságai, és természetesen luxusvonataival kapcsolatosan.

Az eredményre méltán büszke a MÁV Nosztalgia Kft., a híre így reagált Schwéd Norbert, a cég ügyvezetője: *„Rendkívül megtisztelő számunkra, hogy a Golden Eagle Luxury Trainsszel közös szolgáltatásunk egy ilyen rangos elismerésben részesült. Úgy gondolom, hogy a befektetett munka meghozta a kívánt célt, és a továbbiakban is törekedni fogunk arra, hogy a legmagasabb színvonalat biztosítsuk vendégeink részére.”*

A MÁV Nosztalgia Kft. már a kilencvenes években is útnak indított egy-egy többnapos, hálókocsis utazást belföldi és külföldi úti célokra – akkor még jellemzően a szomszédos országok fővárosaiba, fontosabb idegenforgalmi központjaiba. Az Imperial Explorer és Royal Hungarian Express neven futó vonatokban a korábbi kormányzati flotta háló-, szalon-, és étkezőkocsijai közlekedtek.

A 2008-as év nagy előrelépést jelentett a társaság életében. Ekkor állt forgalomba az a négy darab, korábbi Ganz-Hunslet postakocsiból Szombathelyen átépített Deluxe hálókocsi, melyek ma is a flotta gerincét jelentik. Az átépítés pénzügyi háttérét háromnegyed részben egy angol befektető biztosította, aki a továbbiakban az utazások szervezését is átvette. Minden kocsiban öt kétszemélyes, saját fürdőszobás lakosztály, valamint a hálókocsikísérő fülkéje került kialakításra.

Az új kocsikkal a célállomások köre is bővült, egyre több utazás indult a nagy múltú Velencébe és Isztambulba. 2014-től az utazások szervezését átvette a Golden Eagle Luxury Trains és olyan új útvonalak kerültek a kínálatba, mint Zürich, Milánó, Szicília és Törökországon keresztül Irán nagyvárosai.

2017-től újabb három, immár Superior Deluxe néven futó hálókocsival bővült a járműpark. Az új kocsikban négy, nagyobb alapterületű, dupla ágyas, saját fürdőszobás lakosztály várja az utazni vágyókat. Az új kocsik forgalomba állásával a kormányzati kocsik gyakorlatilag teljesen eltűntek a vonatokból. A vonaton nyújtott szolgáltatások körét az étkezőkocsik mellett a Balaton bárkocsi emeli, a szerelvények energiaellátását pedig a külön erre a célra épített generátorkocsi biztosítja.

Az utazások magas színvonalát a minden igényt kielégítő járműpark mellett a MÁV Nosztalgia Kft. által biztosított, magasan képzett, több nyelvet beszélő személyzet, valamint a körültekintően összeállított, mindig friss alapanyagokból készülő ételek és minőségi italok garantálják. A kormányzati szalonkocsik kényelmét akár már a Bécsbe közlekedő Advent Expressz Élmenyvonatokban is kipróbálhatják az érdeklődők, az Imperial Classic szolgáltatás keretében.

Ha advent, akkor Bécs! Ha Bécs, akkor Élmenyvonat!

2019. december 20. – Advent Expressz Élmenyvonat Bécsbe

Tegyenek egy kellemes hangulatú, csodás kirándulást a karácsonyi fényekben úszó császárvárosba az Élmenyvonattal! A Wiener Adventzauber (Bécsi Adventi Varázslat) alkalmából fénylő mesevilággá változik többek között a Rathausplatz és a Maria-Theresien-Platz, ahol számos stand kínálja karácsonyi csecsebecsét, díszeit és finom édességeit. A schönbrunni kastély előtti kulturális és karácsonyi vásár a császári kulisszák világával fűszerezi az ünnepi hangulatot. A vonaton étkezőkocsik, bárkocsi, forralt bor és remek hangulat várja vendégeinket.

Az Élmenyvonatra a vasutasok **15% kedvezménnyel** válhatnak jegyet az Economy Club és a Pullman Club osztályára. **Figyelem! A különböző kedvezmények nem összevonhatóak (a nyugdíjas és gyermekjegyekre nem érvényesíthető a vasutas kedvezmény)!**



Mozdonykarácsony

Nagy volt a sürgés-forgás a pályaudvaron, az utasok izgatottan jöttek-mentek, hatalmas csomagokkal szálltak fel a vonatokra. Arcuk piroszposzsgás volt a kinti hidegtől, mégis mindenki mosolygott, hiszen fülbemászó dallamok csendültek fel, sőt meglepetésként még egy gyerekkórus is fellépet. „Ó szép fenyő, ó szép fenyő...” – s az ének betöltötte a hatalmas teret. Hiába a nagy rohanás, most mindenki lelassított, megállt és csak a szépre figyelt.

– Imádom a decembert! – nyugtázta magában elégedetten a koncertet hallgatva Nohab, a gyönyörű, piros, M61-es dízelmozdony. A műszak végén a mozdonyosin felé tartva még beletúrt egyet a friss hóba a turcsi orrával és a pihenőhelyen boldogan üdvözölte a többieket. Rég volt ilyen jókedvű a csapat, mindenkin úrrá lett a karácsonyi hangulat.

Nohabnak hirtelen eszébe jutott valami: – Mi lenne, ha idén nálunk is igazi karácsony lenne és mi is feldíszítenénk a mozdonyosint? Mindenkinek nagyon megtetszett az elképzelés, rögtön el is kezdtek tervezgetni, hova, milyen dísz illene: – Ide egy kis girland, a sarokba egy adventi koszorú, a bejáratához fényfűzér... – És természetesen középre kellene egy csodaszép karácsonyfa – zárta a sort Nohab.

A mozdonyok olyan izgalomba jöttek már az ötlettől is, hogy este alig tudtak elaludni. Az ajándékokról is egészen megfeledkeztek, pedig volt a listán új dugattyú, szelepek, olajkészlet és egy kis turbófeltöltés is, sőt volt, aki új, virágmintás fényezést szeretett volna. De igazi karácsonyuk feldíszített fával még soha sem volt.

Másnap reggel a mozdonyok elindultak a szélrózsa minden irányába, hogy megtalálják a tökéletes karácsonyfát. Fűrge Ede hamar rálelt egy csinos fára, de az túl kicsinek bizonyult. Szergej csak egy girbe-gurba fenyőre akadt. Piroska túl ferdének, Csörgő túl soványnak, Szili túl kövérnek, Szöcsi pedig olyan semmilyennek sem találta azokat a fákat, amiket látott. Nohab azonban nem adta

fel a keresést, ment, zakatolt felfelé a hegyen, míg egyszer csak meg nem látott maga előtt egy tökéletes fenyőt. Hatalmas volt és csodaszép. Sötétzöld leveleivel úgy tündökölt a hegytetőn, hogy Nohab le sem tudta venni róla a szemét.

– Ez lesz az! – kiáltotta. – A mi karácsonyfánk. Olyan szélesebesen száguldott vissza a telephelyre, hogy a lámpáira és az orrára apró jégcsapok fagytak, de most még ez sem zavarta. Megérkezve örömmel újságolta el, hogy megvan a fa, amiről álmodtak.

– Holnap visszamegyek érte egy teherkocsival – mondta a többieknek, akik pedig megígérték, hogy beszerezik a legszebb díszeket, amik csak léteznek.

ÚNohab már korán reggel ott volt a hegy lábánál és most is ugyanolyan ámulattal nézte a fenyőfát, mint először. Felkapaszkodott hozzá a meredek sínpályán, közelről is alaposan szemügyre vette és továbbra is csak csodálta szépségét. Beleszipantott a finom fenyőillatba, motorhangja elhalkult, a környéken csend volt és nyugalom. Kis idő múlva azonban már indult is vissza, hiszen barátai már izgatottan várták.

A telephelyen minden mozdony kint állt, nagyon kíváncsiak voltak a karácsonyfájukra. Nohab begördült, a teherkocsi a háta mögött azonban üres volt. Teljesen üres. Még egy fenyőág, még egy tülevél sem volt rajta. A többiek szóhoz sem jutottak a döbbszettől. Végül Szöcsi törte meg a csendet: – Mi lesz az álmunkkal? Mi lesz most a karácsonyunkkal?

– Nem volt szívem kívágni és elhozni az öreg fenyőt, hiszen ott a hegytetőn a legszebb – vallotta be Nohab. – De ne búslakodjatok! – tette hozzá gyorsan. – Szuper karácsonyunk lesz, olyan, amilyen még sohasem volt!

Így történt, hogy december 24-én, szenteste, amikor a vonatforgalom is szünetel, a mozdonycsapat felkerekedett, és Nohab vezetésével mindannyian elmentek az öreg fenyőhöz, hogy ott töltsék a karácsonyt. Természetesen a díszeket is magukkal vitték, és az erdei állatok segítségével ünneplőbe öltöztették a fenyőfát, ami már karácsonyfaként ragyogott a hegytetőn. A mozdonyok sohasem láttak még ilyen szépet.

Nohab közben halk énekbe kezdett: „Ó szép fenyő, ó szép fenyő, Oly kedves minden ágad.” Boldog karácsonyt mindenkinek!

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt



Nyolcvanadik születésnapját ünnepelte a volt állomásfőnök



Nyíregyházán július 6-án családja körében ünnepelte 80. születésnapját Takács László nyugalmazott állomásfőnök. Laci bácsi szolgálatát 1958-ban kezdte Kisvárdán, a vasúti ranglétra fokait végigjárva számos forgalmi munkakört látott el: volt rendelkező forgalmi szolgálattevő Záhony állomáson, ahol később állomásfőnök-helyettesként végezte szolgálatát, majd 1994 nyarán Tuzsér-Komoró állomásfőnökeként vonult nyugdíjba. A vasúti szolgálat végzése mellett aktívan közreműködött a záhonyi szakközépiskolában tanuló vasútforgalmi üzemvitel ellátók képzésében, és nyugdíjazását követően is aktívan figyelte a vasutas közösséget. Születésnapja alkalmából Dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató és Dorozsmai Éva humán erőforrás vezérigazgató-helyettes elismerését, köszönetét és jókívánásait fejezte ki.

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki.

A megfejtés beérkezési határideje: **2020. január 14.**

Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujsag@mav.hu

Legutóbbi feladványunk megfejtése: *A Talent motorvonat euróregiósi forgalomban is használható.*

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Gebhardt Mónika** olvasónknak!

| | KÖLTÖNŐ (ANNA) | HALKAN FELÉJE MOND | KUMISZ ANYAGA | AZ ÁTMÉRŐ JELE | OKLEVELES, RÖVIDEN | GONDOLNI KEZD! | KÖLCSÖN JELZŐJE | ... BABA; KELETI MESEALAK | A-RE PÁRJA | UGYAN, DEHOGY! | KÉSZÍTŐ, GYÁRTÓ | SZÁMOSAN | INDÍTÉKAL KAPCSOLATOS | NEMZETKÖZI, RÖVIDEN | X, ..., Z | ITALOSKÉSZLET JELZŐJE | |
|------------------------|----------------|-------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------|----------------|-------------------------------------|--------------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------|-------------------------|---------------------------------|--------------------------------|-----------|-------------------------------|---------------------|
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | É |
| EDINA EGYIK BECENEVE | | | FÁN ÉLŐ EMLŐS MEGTAPASZTALT | | | | | | LELKI TRAUMA MARAKODÓ | | | | | | | EINSTEINIUM MAGYAR AUTÓKLUB | |
| KELTEZ | | | | | MAGUNK SIKERESEN VÉDELMEZ | | | KÍNOS HELYZET A NILUS FORRÁSA! | | | | | | EGYÉB DÉL-AM. I BIRÓDALOM VOLT | | | |
| MEGTÖRTÉNT DOLOG | | | | EZEN A NAPON HELYTÁLLÓ | | | ... HAGEN; ÉNEKESNŐ PEKÉSÉG KÖZEPÉ! | | | | | | ROMÁNIAI VÁROS KUPÉ PÁROS BETŰI | | | | |
| 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | KELVIN JELE LÉGYOTT |
| 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A MAGNÉZIUM VEGYJELE | | | NIGÉRIAI VÁROS VÁGYÁLOM | | | | | | BODRI LAKJA ERŐSEN ÓHAJT | | | DISZ STRASSE, RÖVIDEN | | | | SZEMÉLYED MEGCSILLAN | |
| RÓMAI 1-ES | | DIAGONÁLIS AZ ODERA PARTJAI! | | | | | TARTOZÁSA VAN ABBÓL AZ IRÁNYBÓL | | | | | | LEVÉLSZÖNYEG RITKA FÉRFINEV | | | | |
| OLIMPIAI CSÚCSZERVEZET | | | | HÓVÁR RÉSZÉ! SZÜRKÉNEK TART | | | RÉGI ŰRMÉRTÉK AFRIKAI ORSZÁG | | | MORZSEJEL RÉGIES FÉRFINEV | | | | | | FRANCIA SZIGET! OSLO HATÁRAI! | |
| EMELŐGÉP KEZELŐJE | | | | | TROMBITAHANG HENTESÁRU | | | | NEHEZTELES KALUGA FOLYÓJA | | | | | | | | |
| KÉRDŐSZÖCSKA | | AZ -ÉN PÁRJA OERSTED, RÖVIDEN | | | RÉMÜLET, ISZONYAT RÉNIUM | | | | | | | LÁGY HANGSOR FEDD, SZID | | | | | GYAKORI IGEVEGZŐDÉS |
| ... PLUS ULTRA | | | LABDÁT PASSZOLÓ VAGY, RÖVIDEN | | | | | BECÉZETT KORNÉL RÓMAI 5-ÖS | | | | | | | | AMELY EMBER KELET, RÖVIDEN | |
| K | | | | | | | | | | | | | | | | | |



Az emeletes KISS motorvonat 600 férőhelyes, tágas utastérrel várja 2020 februárjában az első utasait.