

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

**BOLDOG SZÜLETÉSNAPOT
MÁV SZIMFONIKUSOK!**

**MEGÚJULÓ
UTASELLÁTÓ**

SZOLGÁLTATÁSFEJLESZTÉS

**ÚJRA ROBOG
A GYERMEKVASÚT**

**GYERMEKNAPI
KÍVÁNSÁGOK**

**INTERJÚ KERESZTES PÉTERREL, A MÁV-HÉV ZRT. VEZÉRIGAZGATÓJÁVAL ÉS
BESZTERCÁN KORNÉLLAL, A GYERMEKVASÚT VEZETŐJÉVEL**

70. ÉVFOLYAM • 2020. JÚLIUS

Vers a peronon • Kutatási keretszerződés • Vasútegészségügyi NK Kft. • MAP • Szeged fejlesztések
Tölvári Máté • MÁV SZK Humán szolgáltatás • MÁV-HÉV • Személyi változások

Vezetői interjú	4
Újra robot a Gyermekvasút – interjú két egykori gyermekvasutassal: Keresztes Péterrel, a MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatójával és Besztercán Kornéllal, a Gyermekvasút nemrég kinevezett vezetőjével	
Hírvonal	8
Vers a peronon, Kelenföldön megújult az aluljáró, Közös kampányt indított a MÁV, a Volánbusz, a MOL és a Magyar Turisztikai Ügynökség	
HR-hírek	10
Vezetői kinevezések, INNOMÁV, Interjú Dr. Pásztélyi Zsolttal, Munkavállalói Ajánlási Program	
Fejlesztések	16
Szeged Területi Igazgatóság megszépült állomásai, Munkakörülmény-javító intézkedések Szeged területen	
Munkatársunk	20
„Ismerjük az embereket” – interjú Tölvári Máté vezető jegyvizsgálóval	
MÁV-START biztonság	22
„A krízishelyzetben helytálltak a vasutasok!” a jövőbeli tervekről Pálfi Sándor igazgatóval és Vikor István vagyonbiztonsági koordinátorral beszélgettünk	
MÁV-START hírek	26
Szolgáltatásfejlesztéssel indul a balatoni nyár, Megújuló Utasellátó-szolgáltatások, Járműfejlesztés, Személyi változások, Gyermeknap kiadványok	
MÁV SZK	34
A MÁV SZK Humán szolgáltatás csapata	
MÁV-HÉV	36
Három egyetemmel írt alá kutatási keretszerződést a MÁV-HÉV Zrt.	
Zöld Vasút	40
Kármentesítés a MÁV-START Miskolc Járműbiztosítási Igazgatóság területén	

ELŐSZÓ

Kedves Munkatársaim!

Idén a júniust emlékezetes volt magunk mögött hagyni. Úgy léptünk bele a nyárba, hogy még csak körvonalazódott, merre indulhatunk később pihenni, mennyire lazíthatunk a fontos és szükséges, a járványhoz kapcsolódó óvintézkedéseken, a gyerekek iskolai teendőin, az idősebb rokonainktól, ismerőseinktől való gondoskodó távolságtartáson. A vasúttársaság számára a július sem lesz lazább az előző hónapoknál, zajlik a Nyugati pályaudvar tetőszerkezetének és a 100a vonal egy szakaszának a felújítása, illetve a kollégák készülnek az utasok visszatérésére, többek között a balatoni „ingázók” fogadására is.

A megújult Utasellátó szolgáltatás a legjobbkor debütál (34. oldal), de a balatonfenyvesi kisvasutat sem érdemes ezen a nyáron kihagyni, és jó hír, hogy a kényeszerű leállás után, már lassan egy hónapja a Gyermekvasút (7. oldal) is újra szolgálatba állt. Mind egy-egy régi-új élmény ígérete, aki nem szeretne, az egészen biztosan nem fog unatkozni. Ahogy én sem unatkoztam az elmúlt kilenc hónapban, mióta a vasúttársaságnál dolgozom. Izgalmas feladatok, újfajta kihívások jellemzik a napjaimat, megilletődöttebb pillanatokban azt is gondolom, hogy mint Kandó Kálmán rokona, a helyemre kerültem. Ha nem is villamosmérnökként, hanem szövegíróként, de bízom benne, hogy én is erősítem a vasutat, a vasutas közösséget.

Érdeklődéssel a családban Kandó Kálmánról (portré róla a 39. oldalon) van egy kedves történet, amely talán így tanév-

zárás után pluszaktualitást is kap. Dédnagyapám fiatalon halt meg, mikor nagyapám és bátyja még kiskamasz volt, és dédnagyanyám érthetően sokat aggodalmaskodott miattuk. Rokonként Kálmán bácsi segítette a családot, pótapaként lépett fel, és egy alkalommal így nyugtatta a dédanyámat, mikor az kifakadt Berti nagyapám egyik rossz tanulmányi eredménye miatt: „Ne sírj, Margit! Én is megbuktam görögéből.” Ez a mondat, ez a jó tanács szállóige maradt a családban, a nagyapám pedig gépészmérnök lett.

A családom tagjai az ország sok pontján éltek Fogarastól, Domonyon át Szentmártonkátáig, de a vasutasokhoz hasonlóan mindig összetartottak, egymást segítették, a kapcsolatokat ápták, illetve ápolják a mai napig. Lehet, hogy idén nyáron elég csak ezt az életelvet követnünk, kapcsolatban maradni és figyelni egymásra, a többi élmény, esemény meg majd ügyesen hozzáadódik.

Mindenkinek kellemes nyarat, jó pihenést és feltöltődést kívánok!

*Kandó Eszter
kommunikációs szakértő, MÁV KIG*

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; szerkesztő: Kandó Eszter

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kandó Eszter, Kiss Nóra Márta, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Németh Livia, Posnyákné Kormos Edit, Szabó Bálint

Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.; Telefon: 06 1 511-3801 • E-mail: ujsag@mav.hu

Címlap: Kaiser Ákos; Fotók: freepick.com, Fortepan, Kaiser Ákos, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szabó Bálint, Szecsódi Balázs, wikipedia.org

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



Újra robog a Gyermekvasút

Megújult állomás, gyerekzsivaj, mosolygó arcok, duruzsoló dízelmozdonyok, MÁV-szignál, sípszó, szélben lobogó zászlók, egyenruhában sürgő-forgó kisvasutasok – és ezúttal még kamerák, újságírók. Néhány kulcsszó, amivel június második szombatjának délelőtti óráit lehet jellemezni a hűvösvölgyi állomáson. A Széchenyi-hegyi Gyermekvasút történetének leghosszabb üzemszünete után végre újra birtokba vehették az utasok a vasutat, valamint átadták a megújult végállomást is. Az ünnepség után a Gyermekvasutas Otthon épületében beszélgettem Keresztes Péterrel, a MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatójával és Besztercán Kornéllal, a Gyermekvasút új vezetőjével, azon a helyen, ahonnan mindhármunk vasutas pályafutása indult.

A vasutasszakma következő nemzedékeinek kinevelésében kétségtelenül nagy szerepe van a budai hegyekben kanyargó kisvasútnak, mely rengeteg élményt ad az ország legifjabb vasutasainak. Eközben észrevétlenül sokuk szívét rabul is ejti a szolgálatellátás öröme, sikere, és egész életre elkötelezik magukat a kötőpályás közlekedés mellett. Mindenkinek, így nekem is megvoltak a jobban szeretett tantárgyaim, könnyebbnek éreztem azokat, amikhez már volt némi előzetes ismeretem. Tudtam, melyik témához kell sokat tanulnom még, hiszen a tanfolyam előtt sosem láttam biztosítóberendezést, nem jártam forgalmi irodában sem. Számotokra mi volt vonzó a gyermekvasutasságban, mit tudatok már a tanfolyam előtt? És vajon mi az a varázslat, ami magával ragadja itt a 10 éves gyerekeket anynyira, hogy a felnőtt életüket is meghatározza?

Keresztes Péter: Nemrég költöztünk, és a kezembe került a gyerekvasutas emlékeket őrző doboz, benne egy F.1. dolgozattal. Anno, először is megfogott a hely, a miliő. Pár alkalommal utaztunk erre a családdal, és volt néhány osztálykirándulásunk is itt alsó tagozatban. Eleve a vasút iránti szeretet nekem onnan jött, hogy nagymamáékhoz nagyon sokat utaztunk Tolna megyébe. Édesanyám mondta mindig, hogyha két párhuzamos vonalat láttam gyerekkoromban, akkor azt mondtam rá, hogy az sín. Ez lehetett a ránc a homlokodon, vagy a szekrényen csik, akkor is sín, sín, sín – tehát innen van a vasútszeretet.

Mivel nem az az olvasós-tanulós gyerek voltam, ezért nyilvánvaló, hogy mik maradnak meg: például a biztosítóberendezés, amit Keszmann Janó oktatott. Egyszer elég volt elmondania, hogy mi az és az nekem ment is rögtön. Csillagos ötösre vizsgáztam nála, kaptam egy nagyvasutas F.1-est ajándékba ott helyben a vizsgán. Tapasztalva tanulás, ez nekem volt kitalálva. De ami mindenképp magával ragadott: a legelső ideérkezés. Benyitottunk, és volt egy nem pejoratív értelemben vett vasúti váróterem szaga ennek az épületnek. Kilencen jártunk az iskolából ide, mindig a Lehel térnél volt a találkozó, onnan együtt jöttünk fel, és este, hazafele is így mentünk. Nagy élmény volt, amikor már szolgálatba jártam, éreztem, ahogy a felnőtt vasutasok kollégaként kezelnek. A Gyermekvasút felelősségre nevel, megtanuljuk, hogy a munka nem akkor ér véget, amikor az idő lejárt, hanem ha az a feladat meg van oldva. Szerintem olyan dolgot lehet itt gyerekként elsajátítani, megtanulni, ami magán a vasúton is túlmutat, de a vasút működésének alapvető gondolatmenetét is zsigeri szinten sajátítják el a pajtások.

Besztercán Kornél: Én az a fajta gyermek voltam, aki szinte az első szavaiban megrögzötten tudta, hogy vasutas szeretne lenni. Általános iskolai éveimet az jellemezte, akár matek, akár biológia órán voltunk, hogy a tankönyv alatt mindig volt valamilyen vasutas könyv – jellemzően egyébként egy jelzési utasítás.

Nagyon-nagyon vártam, hogy ide kerüljek. Bár abszolút vasútfanatikus vagyok, mégis pont azon a helyen, ahol a vasúti ismeretek elsajátítása lenne a domináns, itt kaptam egy olyan értéket a társaimtól, aminek a segítségével kinyílt a világ.

A Gyermekvasútnak ugyanis van olyan előnye, ami nem tudatos: amikor felveszi a gyermekvasutas az egyenruhát, és elkezd ellátni a szolgálatot, vasutas szabályok szerint dolgozik, akkor teljesen mindegy, hogy milyen társadalmi és gazdasági háttérrel rendelkezik, honnan jön. Akkor itt már mindenki egy. Fontos, hogy a ballagótarisznyában ne csak egy oklevelet adjunk az eltöltött négy évről, hanem adjunk a gyerekeknek egy olyan csomagot, ami a személyiségük fejlődésének tökéletes támpontja lehet. Erre a későbbiek során bátran alapozhatnak. Ennek majd akkor lesz eredménye, amikor 10-20 év múlva visszatekintenek erre az időszakra, mi meg azt látjuk, hogy milyen szépen helytállnak a társadalomban. Akkor lesz meg az a profit, amihez most kell befektetni.

Ha már épp az Otthonépületben ülünk: sokat lehet gondolkodni azon, hogy miért Otthonnak hívjuk. Én a Gyermekvasút kapcsán négyszer léptem be új szerepkörben az Otthonépületbe: pajtásként, ifivezetőként, mozdonyvezetőként, majd most a Gyermekvasút vezetőjeként. Amikor pajtásként először beléptem ide, akkor pontosan az otthon melegét éreztem. Van egy kisugárzása ennek az épületnek.



Balról jobbra: Besztercán Kornél, Keresztes Péter, Váczi Viktor



Keresztes Péter szolgálatban 1993 tavaszán a Gyermekvasúton

Egy másik élmény, ami talán a felnőtt- és a gyermekvilág közötti különbséget tökéletesen tükrözi, és azt is bemutatja, hogy egy gyermek mit kaphat útravalóul. Jegyvizsgálóként teljesítettem szolgálatot egy szép nyári napon, amikor egy fiatal pár megkérdezte a jegyek kezelése után tőlem, hogy mit kapok én fizetségül. Tudtam válaszolni a kérdésre, de nem értettem a kérdést. Felnőttként jöttem arra rá, hogy van egy óriási szakadék a gyermek- és a felnőttvilág között. A gyermek nagyon könnyen, nagyon gyorsan el tudja sajátítani azt, hogy mi a hivatástudat. Ő már azért büszke, hogy ide jöhet dolgozni és tehet valamit a társadalomért, a gyerekszervezetért, a Gyermekvasútért, és az ég adta világon semmit nem vár el fizetségül. Most, amikor felújítottuk az állomást, bennem pontosan ezeket a gondolatokat idézte fel mindez, hogy én már a felnőttvilágban nem találkozom manapság olyan sok helyen önkéntességgel, vagy ilyen büszke önkéntességgel, mint ami itt volt. Csodálatos!

Mik voltak a legmeghatározóbb élmények az itt töltött gyermekéveitekben?

K. P.: Összefoglalva ezt tudom mondani: szakma, nyári táborok és szerelem. Lementek a tanuló szollik, meg az első szolgálatok, ahol mindent egy kicsit kipróbáltam. Nekem utána volt egy utazós korszak, sokat voltam jegyvizsgáló. Hosszú ideig zárfékezőnek nem osztottak be. Mivel vékony testalkatú gyerek voltam lehet, attól féltek, hogy nem tudom behúzni a féket. Pénztáros nagyon keveset voltam, de ezt nem is sajnálom. Aztán megvolt az első rendelkező szolgálatom Szépjuhásznén – viszonylag későn, talán hetedikben. Utána nagyon megtetszett a forgalom. A legendás állomásfőnökök, például Margó néni, Császár Józsi bácsi elmondták, hogy akkor majd hogy jön be a vonat, és ott egy perced lesz, de figyelni kell, mert vonat nem késhet miattunk, a vonat nem állhat meg a jelző előtt miattunk. Ez mint egy feladat, mint egy kihívás lebegett a szemünk előtt.

B. K.: Nekem az első rendelkező szolgálatom a 16. szolgálatom volt. Hozzám a vontatójárművek világa közelebb állt. Meglepetésemre, már elsőre egy háromvonalos menetrendben

osztottak be Hűvösvölgybe rendelkező-naplózóknak. Így kezdésnek ezt elég erősnek gondoltam; az állomásfőnök azt mondta nekem, hogy két lehetőségem van: vagy segít, és 100 alatt kapok, vagy pedig megcsinálom önállóan, és akkor 103/5 lesz az értékelésem. Az utóbbit választottam, onnantól kezdve rákaptam a rendelkező, rendelkező-naplózó kombinált szolgálatokra attól függetlenül, hogy alapvetően ez távol állt tőlem. Volt egy baráti társaságom, amivel nagyon sokat jártunk kisegítő szolgálatokba, így bőven 200 szolgálat fölött fejeztem be a gyermekvasutas pályafutásomat.

A szolgálatok mellett számos közösségi élmény ért minket, például a nyári táborok. Mekkora megtiszteltetés volt naposnak lenni az ügyeleti napon, amikor a tábort rendezgettünk, és akkor derült csak ki igazán, mennyire magunkénak érezzük ezt a hűvösvölgyi területet. A másik meg az éjszakai ügyelet: milyen komolyan gondoltuk, hogy az éjszakai ügyeletnek jelentősége van, és mi őrizzük a tábor nyugalmát!

K. P.: Igen, én is születésnapra egy elemlámpát kértem, mert az kell az éjszakai ügyeletre. Nagyon nagy öröm volt azzal járőrözni. Amúgy, bármelyikünk megy itt körbe a táborban, mindenki úgy érzi, hogy ez egy kicsit az övé, és ez a tiéd is marad örökre.

B. K.: Itt említjük is meg, hogy a mostani átépítés során az ifivezetők milyen látványos segítséget nyújtottak.

Bármit, amit ők alkotnak, azt onnantól kezdve a sajátjuknak érzik, és majd milyen csodálatos emlék lesz, amikor 15 év múlva visszajönnek és emlékeznek, hogy azt a gúlajelzőt mi festettünk ám le, vagy azt a sziklakertet mi építettük.

Mit tartogat szerintetek a Gyermekvasút a jövő vasutas generációi számára?

B. K.: Volt egycsodálatos élményem tavaly. Mozdonyvezetőként elmentem Balatonfüredre és vissza: hat óra alatt 12 volt gyermekvasutassal találkoztam egyetlen kör során. Jegyvizsgálóval, központi forgalomirányítóval, másik mozdonyvezetővel, külsőssel. Ez megerősített abban, hogy akivel itt egyszer megszerettjük a vasutat, arra kollégaként is számíthatunk majd.



A magyar vasútnak szüksége van jó és elhivatott szakemberekre, ehhez mindenképpen kiváló alapokat kaphat nálunk egy gyerek, melyre utána építhet és kiválaszthatja a neki szimpatikus szakterületet. Oktatóként is tapasztalom, hogy könnyebben csinálnak végig egy-egy tanfolyamot azok, akik nálunk kezdtek.

K. P.: A vasutas képzés elkezésének legjobb színtere a Gyermekvasút. Amit itt megtapasztal egy fiatal, egy általános

iskolás felsős gyerek, az olyan motivációt adhat neki, hogy a későbbiek során tényleg elkötelezetten a vasútnál marad, játszva, de mégis a legnagyobb komolysággal ismeri meg a szakmát. Fontos, hogy napjainkban már a pályavasút forgalmista tanulói, de a HÉV-es tanfolyamosok is el kell töltsenek itt két napot szolgálatban, mielőtt egyáltalán az alapvizsgáig eljutnak.

Váczi Viktor

Átadták a felújított hűvösvölgyi végállomást, újraindult a forgalom a Gyermekvasúton

A Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton közel három hónapos üzemszünet után, június 13-án újraindult a forgalom. Átadták az utasoknak a megújult hűvösvölgyi állomást is, mely méltán lehet az idén 72 éves kisvasút legújabb büszkesége.

A Gyermekvasút indulóállomásához vezető sétautakat, parkos területeket rendezték. A vasúttársaság saját forrásból 100 millió forintot biztosított a munkálatokra, de más téren is szívügyünk a Gyermekvasút: folyamatosan fejlesztik a kisvasúti járműparkot is.

A tavalyi évben 6 kocsit újítottak fel Jászkiséren a MÁV FKG segítségével. Június elején egy újabb felújított, nyári kivitelű, ún. nagykilátó kocsi érkezett vissza a MÁV Vagontól, mely már az elmúlt három év során a hetedik ilyen jármű, amelyet a székesfehérvári üzemben varázsolták újjá kiváló minőségben.

A Gyermekvasút a nyár végéig mindennap, szeptembertől pedig majd keddtől vasárnapig várja az utasokat. A nyári időszakban hosszabb üzemidőben, 19 óráig járnak a vonatok, hogy kiszolgálják a budai hegyek kirándulóforgalmát.

Az Úttörővasút első, Széchenyi-hegyről induló szakaszát 1948 nyarán adták át, a teljes vonalon 1950-ben indult meg a forgalom. Jelenleg 581 gyermekvasutas és 65 ifivezető rendelkezik a szolgálathoz szükséges vizsgákkal. A vasútvonal éves átlagos utasszáma 300-320 ezer fő.

Az átadási ünnepségen Besztercán Kornél, a Gyermekvasút vezetője elmondta: „A gyermekvasutasok már nagyon várták a forgalom újraindulását, az elmúlt három hónapban is folyamatosan tartották egymással a kapcsolatot az online világban. A tavasszal indult tanfolyamunkat is online képzéssel folytattuk, így nyár közepére a legifjabbak is szolgálatba állhatnak.”

Az állomásépület teljes homlokzata új szintet kapott, a tetőt és az aluljárókat szigetelték. Megújultak az utasforgalmi területek: peronok, mellékhelyiségek és a váróterem, egy pelenkázóhelyiséget is kialakítottak. Az állomás minden részén modern, LED-es világítást telepítettek. Új utasirányító táblák és információs kijelző segíti a tájékozódást. A gyermekvasutasok szolgálati helye, a forgalmi iroda is megújult.

Bővebb információ a kisvasút honlapján található:
<https://gyermekvasut.hu/>



Vers a peronon

A MÁV is csatlakozott a tavaly indult „Vers a par-ton” kulturális kezdeményezéshez, és idén a „Vers a peronon” címmel már 13 Balaton-parti vasútállomáson is hallhatók magyar költők versei.

A tavaly nyáron Balatonalmádiban, az Aranyhíd Polgári Egyesület szervezésében megrendezett, nagy sikerű „Vers a par-ton” irodalmi eseménysorozathoz idén a vasúttársaság is csatlakozott; „Vers a peronon” címmel bővül a program június 4-étől szeptember 6-áig. Ebben az évben is a nemzeti összetartozás napján indul a verselés, a szomorú 100. évforduló miatt Juhász Gyula Trianon című versével. A 95 nyári nap alatt összesen 38 verset hallgathatnak meg az érdeklődők a balatonalmádi, a balatonfüzfi és az alsóörsi strandokon, valamint 13 vasútállomáson: Alsóörsön, Balatonalmádiban, Balatonbogláron, Balatonföldváron, Balatonfüreden, Balatonfüzfőn, Balatonszárszón, Balatonszemesen, Fonyódon, Keszthelyen, Révfülöpön, Siófokon és Zamárdiban.

MÁV KIG

„MERT NEM LEHET FELEDNI, NEM, SOHA,
AMÍG MAGYAR LESZ ÉS EMLÉKEZET...”

JUHÁSZ GYULA – TRIANON

Vasúti járműgyártás Dunakeszin

A magyar vasúti járműgyártás történetének eddigi legnagyobb vállalkozása veszi kezdetét a Dunakeszi Járműjavítóban (DJJ). A vállalat új tulajdonosai, a TMH-csoportba tartozó TMH International AG, valamint a Magyar Vagon Zrt. (MA-VAG), egy 1 milliárd euro (350 milliárd forint) értékű, 1300 vasúti személykocsiról szóló megrendelés nagyobbik részét hozzák Dunakeszire. hatszáznyolcvan vasúti személykocsit gyártanak majd Dunakeszin az Egyiptomi Nemzeti Vasúttársaság részére. Ez egyedülálló lehetőséget teremt a nagy hagyományokkal rendelkező magyar vasúti járműgyártás felfuttatására. A vasút gyorsabban

fejlődik a többi közlekedési módhoz képest, a vállalat ebben a növekvő szegmensben kíván jelentős nemzetközi versenyzővé válni. A magyar ipar történetének egyik legnagyobb exportprojektje révén, melyet a TMH Hungary Kft., a TMH International AG és a Magyar Vagon Zrt. (MA-VAG) vegyesvállalata nyert meg, több száz új, magas hozzáadott értéket előállító munkahely jön létre. Magyar beszállítók kapcsolódhatnak be a globális exportértékláncba, amellyel tovább bővül a hazai export és a GDP is. Stratégiai cél, hogy a DJJ Közép-Európa egyik legnagyobb vasúti járműgyártó és -karbantartó központjává váljon.

Kelenföldön megújult az aluljáró

A kelenföldi vasútállomáson szép festményekkel vált hangulatossá a gyalogos aluljáró. A tervek szerint az alkotócsoport által még az idén hasonló aluljáró-csinosítás várható Vecsésen.

A MÁV folyamatosan törekszik a vasúti környezet hangulatának javítására; a munkába rendszeresen bevonja a különböző intézményeket, a civil szféra szervezeteit, alkotócsoportokat és az egyéni alkotókat is.

Idén elsőként a kelenföldi vasútállomás gyalogos aluljárójának egyik falát díszítő 420 négyzetméteres műalkotások készültek el, 210 méter hosszban. A dekorációs falfestményeket Zelena Veronika, Balogh Attila és Lázár Vilmos készítette, az elkészítésben a Colorfools csapata segítette az alkotókat. A cél a művészek közösségépítő tevékenységének ösztönzése, valamint esztétikai élménynyújtás az utazó közönség számára. A remények szerint az alkotásokkal borított falak mosolyt csalnak az arra közlekedők arcára.



Közös kampányt indított a MÁV, a Volánbusz, a MOL és a Magyar Turisztikai Ügynökség

A társaságok fokozottan figyelnek a higiéniára és a biztonságos távolságok megtartására, ennek érdekében számos intézkedést bevezettek. A négy cég számára idén nyáron kiemelten fontos, hogy tudatosítsa az emberekben: itthon biztonságosan utazhatnak, újra felfedezhetik Magyarország csodáit.

Gulyás Gergely, a Miniszterelnökséget vezető miniszter – a Magyar Turisztikai Ügynökség (MTÜ), a MÁV, a Volánbusz és a MOL közös, az Utazz velünk biztonságban! című kampányát bemutató eseményen – elmondta, hogy a szigorú otthonmaradási szabályok után az embereknek igénye van kikapcsolódásra, utazásra. A határok lassan nyílnak meg, a fertőzés mértéke alapján a közép-európai térség biztonságosabbnak minősül, de mégis egy kockázatokkal teli időszak után a legbiztonságosabb talán Magyarországon nyaralni. Ezért a lakosságot most arra biztatják, hogy „nyaraljanak idehaza, vagy legalábbis idehaza is” – tette hozzá.

Guller Zoltán, az MTÜ vezérigazgatója úgy látja, hogy a nyári hónapokban a vidéki szállások akár 70 százalékos töltöttséggel is üzemelhetnek, a belföldi turizmus pedig 2020-ban akár a tavalyinál is jobb lehet. Ehhez azonban arra van szükség, hogy aki teheti, az pihenjen belföldön: egyrészt azért, mert biztonságos, másrészt ezzel több százezer magyar család megélhetését támogatja. Homolya Róbert a sajtótájékoztatón ismertette, hogy a vasútvállalat nyáron törekszik majd a növekvő utazási igények kiszolgálására, és figyel a biztonságos közlekedésre: mind az utasok, mind a kezelő személyzet számára kötelező a védőmaszk használata.

Vezetői kinevezések a MÁV Zrt. 2020. június 1-jei SZMSZ-módosítását követően

A jogszabályi rendelkezéseknek való megfelelés és a stratégiai célkitűzéseink teljesítése érdekében 2020. június 1-jétől a MÁV Zrt. Szervezeti és Működési Szabályzata (SZMSZ) módosult. Az alábbiakban az ehhez kapcsolódó vezetői változásokról adunk tájékoztatást.

Az Elnök-vezérigazgató irányítása alatt a 339/2019. (XII.23.) Kormányrendelet alapján kialakításra került a Megfelelés Támogatás Szervezet, amelynek Dr. Magyar Dávid a vezetője 2020. június 1-jétől. Dr. Magyar Dávid a Budapesti Gazdasági Egyetemen érkezett a MÁV Zrt.-hez, ahol a kiemelt projektek jogi megfelelőségének biztosítása mellett az adatvédelmi tisztviselői feladatokat is ellátta. Ezt megelőzően közel három évig a BKK Zrt. munkatársa volt, ahol egy évig a jogi vezető-helyettesi feladatokat és a legnagyobb létszámú jogi csoport irányítását is ellátta. Jogász pályafutása első tíz évét különféle ügyvédi irodákban töltötte, ő maga több mint öt évig volt ügyvéd, ezalatt tapasztalatot szerzett nemcsak a compliance, hanem a nagyobb magán, állami és önkormányzati beruházások területén is. Korábbi feladataihoz kapcsolódóan adatbiztonsági és adatvédelmi szakjogász képesítést is szerzett.

A Beruházási vezérigazgató-helyettes szervezetet 2020. június 1-jétől Nyiszter Tamás Antal vezeti. Nyiszter Tamás Antal régi vasutascsaládból származik, így már gyerekkora óta a vasút az élete szerves része. Felmenői között nagyapja vonatvezetőként dolgozott a biharkeresztesi vonalon, illetve a nagyapa négy testvére is a vasútnál szolgált különböző beosztásokban. Édesapja, Nyiszter Antal 1977-től dolgozik a MÁV Zrt. kötelékében, pályamesteri, majd főpályamesteri beosztásban. Elhivatottsága a vasutasszakma iránt már gyerekkorában is megmutatkozott, amikor is saját terepasztalt épített édesapjával. Vasútépítő technikus végzettséget 1996-ban, a Kvassay Jenő Műszaki Szakközépiskolában szerzett, majd 2003-ban a Debreceni Egyetem Műszaki Karán építőmérnökként diplomázott.

A vasútépítés területén végigjárta a ranglétrát, a vasúti beruházások során volt geodéta, művezető, építésvezető-helyettes, építésvezető, főépítésvezető, műszaki igazgató, majd több nagy volumenű vasúti projekt (pl.: Tiszatenyő–Mezőtúr vonalszakasz üzem alatti átépítése; Kelenföld-Tárnok vonalszakasz üzem alatti átépítése; Székesfehérvár állomás üzem alatti átépítése) vasútépítési projektvezetőjeként szerzett munkatapasztalatot.

A fejlesztések, beruházások összefogásáért, monitorozásáért, lebonyolításáért, valamint ezeket megelőző előkészítő tervezési feladatokért a Fejlesztési és beruházási Főigazgatóság lesz továbbra is a felelős, a főigazgatóság változatlan struktúrában működik tovább.

2020. június 1-jétől Kertész Péter – korábbi ingatlanüzemeltetési és magasépítmenyi igazgató – ingatlanfenntartási és gazdálkodási főigazgatói, illetve Berecz Julianna – korábbi vagyongazdálkodási és gazdálkodási igazgató – ingatlangazdálkodási igazgatói feladatokat lát el a szervezeti változás következtében.

Romanszky Péter 2020. június 19-től tölti be az ingatlanfenntartási igazgatói pozíciót. A gépészmérnöki diplomával rendelkező vezető a PRIZMA FM Services Kft.-től érkezett a MÁV Zrt.-hez, ahol üzletágvezetői, majd létesítményüzemeltetési igazgatói feladatokat látott el. Pályáját 1997-ben a Fővárosi Vízművek Rt. ingatlangazdálkodási osztályvezető-helyetteseként kezdte, ezt követően a Magyar Légiközlekedési Rt. létesítménygazdálkodási osztály vezetéséért felelt.

Virág István pályaműködtetési vezérigazgató-helyettesként, Béres Barna pályavasúti főigazgatóként folytatja tovább a megkezdett szakmai munkát 2020. június 1-jétől.



Nyiszter Tamás Antal



Romanszky Péter

INNOMÁV 2020

Ismét döntőben a legjobb innovációs csapatok!

A MÁV-csoport 2020. februárjában indította el ismét innovációs pályázatát, ahol vállalatonként várták a munkatársak javaslatait, ötleteit. Mitől is más most ez az INNOMÁV? Egyrészt a leányvállalatok bekapcsolódása egy új irányt adott arra, hogy csoportszinten is lehetőség legyen az innovációs megoldások, fejlesztési javaslatok megtalálására, másrészt a járványhelyzetben a programfelelősöknek is innovatív, online megoldásokban kellett gondolkodniuk. Szerencsére az INNOMÁV zakatol tovább a döntők felé a szervezők és pályázó csapatok aktív részvételével.

Februárban csoportszinten 135 pályázattal indult el az első forduló. Az INNOMÁV II. fordulójában a 65 kidolgozott pályázat közül a vállalatok szakmai támogatói kiválasztották a leginnovatívabb megoldásokat bemutató munkákat. A Szakmai Támogatók Tanácsa elé azon pályázatok kerülhettek, amelyekben a csapatok részletezték innovációs

ötletüket a rendszer által megszabott követelmények alapján. A fordulóra magas színvonalú, szakmailag átgondolt anyagok kerültek. Május 15-ig csoportszinten kiválasztásra kerültek vállalatonként a döntős csapatok. A MÁV Zrt. 10, MÁV-START szintén 10, a MÁV SZK 7 és a MÁV FKG 5 innovációs csapatot küld a döntőbe.

A döntőbe került csapatokat a szakmai bírálók kiértékeltek az Innomáv felületén, azok a csapatok, amelyek nem kerültek a döntőbe, szintén értesítést kaptak a szakmai bírálóktól.

A III. fordulóban a döntős csapatoknak bemutatónál kell készülniük innovációs ötletükről, és feltölteni az Innomáv felületére. A vállalati döntőn minden csapat a szakmai területek vezetőiből összeállított zsűrinek mutatják be a pályázatukat. Vállalatonként az 1–3. helyezett csapattal a csoportszintű gálán találkozunk.

A Szervezetfejlesztés csapata gratulál mindenkinek, aki vállalta a megmérettetést, és a MÁV-csoport hatékonyabb működéséhez, megújulásához megosztotta ötletét, javaslatát. Gratulálunk a döntőbe jutott csapatoknak is, és eredményes felkészülést kívánunk a hátralévő időszakra.

Találkozunk szeptemberben a döntőben!

Szervezetfejlesztés csapata

„A vasúton kicsi az esélye a fertőzésnek”



Dr. Pásztélyi Zsolt 2005 óta tölti be a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. ügyvezető igazgatói posztját. Az interjúban a szakembert arról kérdeztük, hogy hogyan készültek fel a koronavírus-járványra, mennyire értékeli sikeresnek a védekezést, és mi várható a következő hónapokban, mire kell továbbra is komolyan odafigyelnünk.

Nehéz hónapokon van túl az egészségügyi ellátórendszer. A Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. hogyan készült fel a koronavírus-járványra (COVID-19), mik voltak az első, legfontosabb teendői, amikor márciusban Magyarországon is megjelent a vírus?

Tevékenységünk két szálon fut, a „Megelőzés és gyógyítás egy kézben” jelmondatunk jegyében: egyrészt szakrendelőkn, rehabilitációs intézeteken keresztül, illetve háziorvosok, fogorvosok révén gyógyító ellátásokat nyújtunk, másrészt foglalkozás-egészségüggyel, azaz üzemorvoslással is foglalkozunk. Itt a munkavállalók egészségét követjük vizsgálatokkal, helyszíni szemlékkel, a védőfelszerelések ellenőrzésével, illetve mindazokkal a munkaegészségügyi tevékenységekkel, amelyek esetleg befolyásolhatják a mindennapi munkavégzést.

Mint minden egészségügyi intézmény, pandémiás tervvel rendelkezünk már korábban is, de ezt felül kellett vizsgálni. Társaságunk munkaegészségügyi szakemberei – akiknek az a feladata, hogy a MÁV munkáját támogassák munkaegészségügyi oldalról – pedig a MÁV-leányvállalatok munkavédelmi szakembereivel együtt felkészítették a vasúttársaságokat, tájékoztatták a menedzsmentet és az érdekképviselőket a védőfelszerelések használatáról, és arról, hogy mit milyen lépésekben vezetünk be, illetve a takarítási eljárásrendek kapcsán fogalmaztak meg véleményt. Külön-külön minden vállalatra, munkakörökre levetítve elkészültek a kockázati értékelések is, amelyek azt tartalmazták, hogy egy ilyen pandémiás helyzetben kik lesznek a leginkább érintettek, hol kell odafigyelnünk, milyen várható lépéseket kell megtenni. Nyilván nem volt még példa ilyen mértékű pandémiára, és bár a légúti vírusokra fel vagyunk készülve, mégis számos újdonság volt ebben a mostani járványban. Ezért állandóan figyelniünk kellett a nemzetközi, és természetesen aztán az ezek alapján megjelenő hazai irányelveket is.

Mi volt a legnagyobb kihívás a járványhelyzet elején?

Egyértelműen az, hogy az intézményeinkben legyen kellő számú, minőségű védőeszköz, fertőtlenítőszer és humán erőforrás. Az már januárban látszott, hogy amit megrendelünk, az nem fog időben megérkezni, és a beszállítóink is azt jelezték, hogy hatalmas harc van a védőfelszerelésekért a világszerte. Az biztos, hogy nagyon kellemetlen helyzetben érte az országokat a COVID-járvány, a védekezésre ilyen szinten nem lehettünk felkészülve.

Mikor lélegeztek fel?

A mi intézményrendszerünkben nem történt komoly fertőzés. Mindösszesen egy gyermekorvosunk kapta el a COVID-ot, de ő sem itt a házon belül, hanem külső ellátás kapcsán. Utána még jó pár napot dolgozott itt, mikor kiderült, hogy beteg, de mivel akkor már maszkot viseltek a munkatársaink a házon belül, és megvoltak a megfelelő védekező

Dr. Pásztélyi Zsolt

Dr. Pásztélyi Zsolt 1992-ben végzett a Semmelweis Egyetemen, summa cum laude, köztársasági ösztöndíjjal. Az egyetem elvégzése után a Semmelweis Egyetem II. Gyermekklinikájára került, 1996-ban szakvizsgázott és 2000-ig egyetemi tanársegédként dolgozott. 1999–2000-ben francia kormányösztöndíjjal Nancyban szerzett mesterdiplómát egészségügyi és szociális menedzsmentből, illetve párhuzamosan egészségügyi minőségbiztosítási és technológiaértékelési szakvizsgát is letett. 2005 decembere óta az egyebek mellett 6 nagyobb szakrendelő és 3 rehabilitációs kórházat működtető Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. ügyvezetője. 2006 óta a Medicina 2000 Poliklinikai és Járóbeteg Szakellátási Szövetség elnökségi tagja, 2011-től elnöke.

lépéseink, így senki nem kapta el a betegséget. Ez is mutatja a rendszer biztonságosságát, és hogy jól védekeztünk. A gyanús eseteket egyébként mindig kiemelt kezelőben vizsgáljuk, de az is hatalmas segítség volt, hogy a kormány lezárta a kórházakat, és felhívta az emberek figyelmét, hogy a járóbeteg-szolgáltatásokat csak akkor vegyék igénybe, ha az halaszthatatlan. A betegforgalmunk ennek hatására le is esett az egyhatodára, csak június elejére értük el az egyébként szokott járóbeteg-forgalmunk 80-90 százalékát.

A vasutasokat érintő alkalmassági vizsgálatok egy része szünetelt. Ezek mikor indultak újra?

Igen, leállítottuk a foglalkozás-egészségügyi vizsgálatokat is – kivételt az újfelvelelések képeztek –, így az egészségügyi alkalmassági és munkaköri alkalmassági vizsgálatok időpontja kitolódott. Az áprilisban lejárt alkalmasságikat júniusban, míg a májusiakat júliusban fogjuk megújítani. Terveink szerint augusztus végéig teljesen be fogjuk hozni az elmaradásainkat. Erre munkatársaink készen állnak, és ezért most igyekeznek magasabb óraszámokban is rendelkezésre állni.

Vasúton történő koronavírusos megbetegedésről kaptak információt, akár munkavállalói, akár utas oldalról?

Utas oldalról nem. A Nemzeti Népegészségügyi Központ értesített bennünket, hogy kontaktkutatásaik során nem találtak a vasúttal összefüggő fertőzést, azzal a megjegyzéssel, hogy ez egy légúti fertőzés, ezért 100% biztonsággal nem mondhatják, hogy nem is volt, csak annyit, hogy nem találtak ilyen típusút. Ehelyütt az Oszták Népegészségügyi Intézet közleményére hivatkoznék, amely rögzítette, hogy a betegség továbbadása sokkal inkább iskolákban, munkahelyeken, bárókban, szórakozással kapcsolatosan zajlik, vagy akár a templomokban fordulhat elő. A közösségi közlekedésben, a vasúton a helyes védekezési lépések mellett tehát nagyon kicsi az esélye a fertőzésnek. Ahogy máshol is, itt is a személyi higiéniét kell betartani, mossunk kezet az utazás előtt és után is, viseljünk maszkot, tartsunk egymástól



Az állam többségi tulajdonában lévő egészségügyi szolgáltató vasutas, honvédelmi, rendvédelmi dolgozók alap- és szakellátásával, illetve foglalkozás-egészségügyi ellátásával foglalkozik. Országsszerte 70 telephelyen vannak jelen, 8 szakrendelő és 3 kiskórház mellett fogorvosi, háziorvosi foglalkozás-egészségügyi rendelők vannak. A társaság legnagyobb járóbeteg-rendelőintézete Budapesten, a Podmaniczky utcában található, itt 39 szakmában, heti közel 2000 órában, évente átlagosan 240 ezer esetet látnak el.

távolságot, és ami a legfontosabb, ne nyúljunk az arcunkhoz. A legfontosabb nem is a maszk használata, hanem hogy az orrunkhoz, szánkhoz, arcunkhoz csak tiszta kézzel nyúljunk. Ezeket a szempontokat elmondtuk, leírtuk, kommunikáltuk többször is a vasutas dolgozók felé is.

Munkavállalói oldalon mindössze két Győr-Moson-Sopron megyei forgalmi szolgáltató fertőzöttről tudunk, de ők sem a vasúton kapták el a vírust, és nemrégiben Zalaegerszegen is volt két esetünk. Itt az egyik közmunkás, illetve egy MÁV-dolgozó kontaktja kapta el a COVID-ot. Munkatársaim kivonultak a helyszínre, és az orrból és garatból vett vírusantigén-mintából 16 embert szűrtek le. Szerencsére a fertőzötteken kívül minden munkatárs tesztje negatív lett. Ők nem is szoros kontaktok, hanem egyéb kontaktok voltak, azaz nem tartózkodtak egymás mellett 1,5 méteren belül 15 percnél hosszabban. Azon az állásponton is vagyunk, hogy a szűrésnek ott van jelentősége, ahol szoros kontaktus volt, hiszen ekkor van a fertőzésnek sokkal nagyobb esélye. Persze egyes kiemelt zárt közösségekben, mint az idősok otthonokban van jelentősége a szűrésnek, de ezeken a helyeken is sokkal fontosabb, hogy csökkentsük a lakók számát, és ne legyen zsúfoltság. Azt is tudjuk, hogy önmagában a PCR-teszt csak 10-ből 7 fertőzést tud kimutatni, megismétléssel emelkedik ez az arány 80 százalék fölé, azaz a tesztelés még semmire sem garancia. A járvány során sokkal fontosabb az, hogy a kemény járványügyi szabályokat és a távolságtartást tartsa be a lakosság.

Most, hogy enyhültek a korlátozások, elkezdődött a nyár, mindenki mozgolódik. Azonban ugyanúgy fegyelmezettnek kell maradnunk, ezt nem szabad elfelejteni. Hogyan lehet ezt házon belül és kifelé is kommunikálni?

Az, hogy mennyire fogadják be a kommunikációt az emberek, pszichológiai beállítódásuk kérdése is. Elengedhetetlennek tartom azt, hogy a tömegkommunikációban az óvintézkedések betartásának fontossága minden alkalommal megjelenjen. Ezt sulykolni kell, és talán túl is fogjuk sulykolni, de ennek most megvan a jelentősége. Nekünk, itt a vasútegészségügyben is nevelni kell a betegeket, hogy időpontra jöjjenek és ne előbb. Korábban a vasutas, amint beérkezett a vonata, bejött a rendelőbe, és itt várta meg az időpontját. Ezt most nem lehet megtenni, mert nem üldöghetünk sokan a váróban, és ezért a kollégáink ellenőrzik, hogy ki hány órára jött. Nálunk a betegelégedettségi felmérések pozitívak, és büszkék vagyunk arra, hogy a betegek 65 százaléka a beérkezéstől számított 30 percen belül ellátást kap, egy órán belül pedig az arány már 90 százalék. Ez kiemelkedően jó szám. Mindig lehet csúszás: olyan beteg, akinek az ellátása elhúzódik, vagy sürgős eset, ami miatt felborul az ellátási rend, de ezek száma összességében minimális. Fontos, hogy az ellátottak értsék: értük vagyunk, tervezzük az ellátásukat; ugyan nem tudunk teljes rendelkezésre állást biztosítani – de összességében így szolgáljuk leginkább őket.

Hosszú távon hogyan készül fel a vasútegészségügyi ellátórendszer a járványra?

A legfontosabb, hogy a védőeszközökkel és fertőtlenítőszerrel jól álljunk. Most heti figyelést állítottunk be, ennek megfelelően igyekszünk raktárkészleteket kialakítani. Létrehoztunk egy COVID-raktárt is. Igyekszünk a távmedicinát is továbbfejleszteni, távdiagnosztikai szabályzatot is kiadtunk. Annyira sok minden változik folyamatosan, hogy eljárásrendjeinket szüntelenül fejlesztenünk kell, és ügyelnünk az óvintézkedések betartására is. Ez utóbbiak sikeresek voltak, hiszen nem regisztráltunk házon belüli fertőzést. Ez Oliver Cromwell híres jelmondatának örök érvényét húzza alá: „Bízzál Istenben, és tartsd szárazon a puskaport”.

Kandó Eszter

Munkavállalói Ajánlási Program

A Munkavállalói Ajánlási Programban munkatársaink ajánlásával érkeznek új kollégák a vállalat-hoz. Rovatunkban ajánlókkal és ajánlás alapján felvett munkatársakkal beszélgetünk. Gyula feleségét, Katalint ajánlotta a vállalat számára.

Ajánló

Rumpli Gyula – Főrendelkező, Székesfehérvár

Gyula 1993 júliusában jegyvizsgálóként kezdett a MÁV-nál. Később vezető jegyvizsgáló, vonatvezető, vonatmenesztő, ténfelyvizsgáló volt, jelenleg pedig főrendelkezőként dolgozik a vasútnál.

Mesélj egy kicsit a munkádról!

Munkám során többek között én koordinálom a kocsirendezőket, tolatásvezetőket, forgalmi szolgáltatók munkáját. Ez egy felelősségteljes munka, gondos odafigyelést igényel. Pályám során kivétel nélkül szakmailag felkészült vezetők voltak körülöttem és szerencsére a kollégákkal is jól kijövünk egymással. Remélem, a jövőben több fiatal választja majd a vasutat, ránk férne már a vérfrissítés.

Milyen a munkabeosztásod? Hogyan használsz ki a szabadidődet? Mi a hobbid?

Pár évvel ezelőtt kezdtem el komolyabban foglalkozni a fotózással és az elkészült képeket saját magam szerkesztem. Következő lépésként a portrékészítésbe szeretnék belevágni, ehhez szükségem lesz egy új objektívra is. Emellett a FIP-szabadjeggyel többször voltunk már Görögországban, Csehországban, Brnóba pedig MotoGP-futamokra jártunk ki. 2006 és 2007-ben is kint voltunk, amikor még Talmácsi Gábor is versenyzett. Talmácsi 2007-ben lett világbajnok, persze hogy azon a versenyen pont nem voltunk kint. Tavaly októberben Norvégiába utaztunk és közel 3000 kilométert tettünk meg vonattal.

Ajánlott

Rumpliné Csillag Katalin – Külsős forgalmi szolgáltató, Székesfehérvár

Katalin férje, Rumpli Gyula biztatására döntött a MÁV mellett, ahova 2018 végén csatlakozott. Az önálló vizsgát elvégezve külsős forgalmi szolgáltatóként dolgozik Székesfehérváron.

Miért a MÁV-ot választottad?

Amíg a gyerekeink kicsik voltak, addig a 12 órás szolgálat nálam szóba sem jöhetett volna. Azóta felnőttem, így már ez nem jelenthet akadályt. Forgalmi szolgáltatóként kezdtem és a rengeteg tanulás meghozta az eredményét. Március óta vagyok külsős forgalmi szolgáltató, rengeteg dolgot tanultam a gyakornoki időszakom alatt. Nagyszerű érzés volt, amikor az előttem álló vonat az én felhatalmazásomra hagyhatta el a vasútállomást. Örülök, hogy ezt a pályát választottam.

Mi a hobbid?

Ahogy a férjem is említette, ha az időnk engedi, akkor utazni járunk, emellett nagyon szeretek olvasni. Otthon a könyvespolcom roskadásig van könyvekkel és emellett több mint 120 elektronikus könyvem is van. Bár ez nem sorolható a hobbi közé, de a legjobban azt élvezem, ha az unokáimmal lehetek.

Szabó Bálint



Szeged Területi Igazgatóság megszépült állomásai

A MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság Szeged 2019 első negyedében elindított „Állomáscsinosítási” programjában a részt vevő 24 állomáson kezdődött el a közös munka az állomási személyzettel és a közfoglalkoztatottakkal együttesen.

2019. Tavaszai Állomáscsinosítás

Az állomáson folyó munkálatokba az állomásgondnokokat is bevonták, a gondnoki tevékenység jól érvényesült ebben a projektben, mivel sokkal több feladattal bízhatta meg az állomásfőnök, mint a közfoglalkoztatottakat. A program közben érzékelhető volt a „vasutas közösség” összetartó ereje, amely kiemelt figyelmet fordít arra, hogy a múltbéli értékeket megőrizze, továbbadja az utókornak. Az utasok visszajelzése alapján a program elérte a célját, a vasúti környezet megújult és sokkal szebbé varázsolta az állomások területét.

A tavaszai állomáscsinosítási programban részt vevő állomások: Baja, Békéscsaba, Dévaványa, Jászszenlászló, Kecskemét, Kelebia, Kiskőrös, Kiskunhalas, Körösladány, Kunszentmárton, Kunszentmiklós-Tass, Kútvölgy, Lajosmizse, Lakitelek, Lőkősháza, Mezőhegyes, Mezőtúr, Nagykőrös, Orosháza, Sarkad, Szarvas, Szeghalom, Székkutas, Szent

Pár kiemelt példa:

Békéscsaba

A felvételi épület város felőli oldalon a mozdony körüli padok (4), illetve a szökőkút körüliek (11) festése, illetve 20 darab műkö virágláda elhelyezése, virágos kert létesítése.

Jászszenlászló

A kerékpártároló kerítésének és tetejének kijavítása, a szerkezet lefestése.

Lőkősháza

A felvételi épület előtti padok (fa, illetve beton állók, összesen 12 darab) festése. Továbbá a beton virágládák és az épület körül található kerítés festése, a virágoskert gyomlálása, sövénynyírás.

Mezőhegyes

A peron feletti farészekről a galambok okozta szennyeződés lemosása, fertőtlenítése, a megtisztított faelem lefestése, várótermi 3 pad és kerítés festése.



2019. Őszi Állomáscsinosítás

2019. évi Tavaszai Állomáscsinosítás program sikerét követően Területi Igazgatóságunk meghirdette a 2019. évi Őszi Állomáscsinosítási programot. A program fő célja továbbra is az állomások területén az utazóközönség által használt területek, helyiségek esztétikai javításának elvégzése, annak érdekében, hogy az utasok komfortérzete javuljon.

A tavaszai kiíráshoz képest több állomás kívánt csatlakozni a csinosítási kezdeményezéshez, így a projektben részt vevő állomások száma 30-ra emelkedett.

Az őszi program céljai között kiemelt jelentőségű volt a kültéri és utasváróban lévő padok festése, karbantartása (törött lécek, elemek cseréje), peronszegély és elsodrasi határ festése, jelenleg meglévő rossz állapotú kerékpártárolók karbantartása, szeméttárolók karbantartása és festése, illetve a zöldterület karbantartása. Továbbá a program keretében 17 állomáson, illetve megállóhelyen megtörtént a névtábla, logó és „Vasúttállomás” tábla javítása, cseréje.

Az őszi állomáscsinosítási programban részt vevő állomások: Bácsalmás, Békéscsaba, Biharnagybajom, Csabacsúd, Csenegőd, Csongrád, Dévaványa, Füzesgyarmat, Gyoma, Gyula, Jászszenlászló, Kecskemét, Kétegyháza, Kiskőrös, Kiskunhalas, Kíszénás, Kunszentmiklós-Tass, Lakitelek, Lőkősháza, Makó, Mezőhegyes, Nagykőrös, Nagyszénás, Nagytőke, Orosháza, Szabadszállás, Szeged-Rókus, Szeghalom, Szent

Pár kiemelt példa:

Békéscsaba

Az új felvételi épület város felőli oldalán, a „virágszigetek” szélén elhelyezett 4+2 darab, összesen 44 folyóméter hosszúságú faborítású ülőpadka festése.

Jászszenlászló

A váróterem peron felőli bejáratának, szélfogójának felújítása.

Nagykőrös

I-II. vágány közötti utasperon gyommentesítése 1500 m², peronszegély felfestése.

Orosháza

A felvételi épület előtt és mellett lévő virágos területek rendbetétele, előkészítése az őszi virágosításra.

2019-ben az Állomáscsinosítási program keretében további 3 állomás (Algyő, Petőfiszállás, Szatymaz) a helyi Önkormányzatokkal együttműködve került felújításra.

Algyő felvételi épület homlokzati felújítása, környezetének rendbetétele a Tram-Train projekthez kapcsolódóan valósult meg. A 140. számú vasútvonal által érintett Petőfiszállás állomás, illetve a Budapest–Szeged InterCity járat egyik megállóhelye Szatymaz állomás. A két állomáson is megtörtént a felvételi épületek nyílászáróinak szerkezeti karbantartása és mázolása, vakolat helyreállítása.

Munkakörülmény-javító intézkedések a PTI Szeged területén

A szegedi terület mindig nagy figyelmet fordított a szakszolgálatok konkrét kéréseire, amelyek a munkakörülmények javításával kapcsolatban érkeztek. Jellemzően klímatelepítésre, tisztasági festésre, nyílászárók és padlózatok cseréjére érkeztek igények.

Az elmúlt években nagymértékű és komplex felújítás történt a nagy utasforgalmat lebonyolító elővárosi állomásokon, a 142 számú vonalon. Lajosmizse, Táborfalva és Örkény esetében az üzemi, és az utasforgalmi területek egyaránt megújultak.

A nagyobb állomásokon folyamatos volt a munkakörülmény-javítás, így Békéscsaba, Szeged, Kiskunfélegyháza és Kecskemét is több szolgálati és utasforgalmi helyiséggel szerepel a „megvalósult munkakörülmény-javító felújítások” listáján.

Tizenkét forgalmi szolgálati helyen (Bösztör, Csorvás, Örkény, Vésztő, Balotaszállás elágazás, Szeged-Rendező III. sz. és IV. sz. szolgálati hely, Szeghalom, Kisszénás, Kiskunhalas, Kötegyán, Nagyszénás) a nyári forróságban is hűs körülmények között dolgozhatnak a munkavállalók, köszönhetően a klímatelepítéseknek. Több mint 50 helyen tisztasági festés történt (forgalmi irodák, váltókezelői őrhelyek, szociális és pihenőhelyiségek), illetve közel 10 esetben villamosenergiái, világítástechnikai fejlesztések valósultak meg. Kiskunfélegyháza állomás forgalmi irodája komplexebb korszerűsítést kapott, itt a nyílászárók cseréje, árnyékvédelemmel való ellátása, illetve a helyiség klimatizálása történt meg.

A szegedi személypályaudvar szociális épületében és a TEB szakaszon is új konyhát alakítottak ki, ahol nagyobb létszámú munkavállaló tud komfortosabb, a mai kor igényeinek megfelelő körülmények között étkezni.

Évtizedes adósságot sikerült rendezni, amikor a Pályavasúti Területi Igazgatóság központi épületének I. emeleti mellékhelyiségének felújítása elkészült. Nagy szakmai kihívás volt a teljes belső szennyvízvezeték-hálózat kiváltása az érintett szakaszon.

Új munkahelyek kialakítása is szerepelt a tevékenységek között, amely új munkakörök megjelenése miatt vált

szükségessé Kecskemét (forgalmi „mentor” iroda) és Kiskunfélegyháza (TVB-iroda) állomásokon.

A sikeres projektek eredményes megvalósításának öröme mellett, jó volt látni a felújított ingatlanokat birtokba vevő kollégák arcát, és jóleső érzés volt fogadni tőlük az elismerő szavakat.

Posnyákné Kormos Edit



Modern környezet

Szeged Területi Igazgatósághoz tartozó Lajosmizse állomáson történt munkakörülmény-javító munkákkal kapcsolatban Faragó István forgalmi szolgálattevővel beszélgettünk.

Mesélj a vasúti pályafutásodról és magadról!

1976-ban egy barátomtól hallottam, hogy Kecskemét állomáson felvételt hirdettek a vasútnál. A pályafutásomat kocsiférfiként kezdtem, majd beiskoláztak forgalmi szolgálattevőnek. Nagyon élveztem ezeket az éveket, érdekes kollégákkal ismerkedhettem meg, akiktől rengeteget tanultam. 1977-ben kerültem szolgálattevő tanulóknak Hetényegyházára.

1983-ban tartalékos szolgálattevő lettem a lajosmizsei vonalon. Inárcs-Kakucs állomás kivételével végig szolgáltam az egész vonalat, minden állomás új kihívásokat, új lehetőségeket tartogatott számomra. 2002-ben kerültem Lajosmizse állomásra forgalmi szolgálattevőnek. Kitüntetés volt számomra és büszkeséggel töltött el, mikor az akkori állomásfőnök Lajosmizsére hívott dolgozni. Egy nagyon jó közösségbe csöppentem ezáltal, ami a mai napig is változatlan. Nagyon örülök, hogy ilyen rendkívül jó csapatban dolgozhatok.

A fiatal kollégáknak szoktam mondani, hogy nem elég az utasításokat vagy a szakmát tudni, egymással is együtt kell tudni dolgozni a vasútért, odafigyelve egymásra, ekkor kerülhető el a baj, a baleset.

Lajosmizse állomás az elmúlt években nagy változáson esett át. Miben változtak a munkakörülmények?

Amikor 2002-ben Lajosmizsére kerültem, az épületre már akkor ráfért a felújítás. A nyílászárók nagyon rossz állapotban voltak, a szél átfújt az épületen, nehezen tudtuk kifűteni, mert a meleg távozott a réseken. Amikor 2018-ban a nyílászárók cseréjével megkezdődtek a felújítási munkálatok, nagyon nagy öröm volt számunkra, hiszen nemcsak a forgalmi irodát újították fel, hanem az egész állomásépületet. Komplet nyílászárócserét, vakolatot és festést kapott az épület, a fűtést korszerűsítették, illetve bővítésképpen megkaptuk a földszinti szolgálati lakás helyiségét is átalakítva. Új öltözőket, zuhanyzókat, mellékhelyiségeket, vizesblokkokat és étkezőt alakítottak ki. Nagyon jó érzés, hogy immár modern körülmények között dolgozhatunk, megkönnyítve ezzel a mindennapi munkavégzést és kényelmesebbé téve a szolgálatot. Szeretnénk, ha a jövőben, a váltókezelő kollégák munkakörülményei is javulnának. Az I. sz. és II. sz. őrhely felújítása az eddigi költségvetési keretben nem fért bele. Itt szükség lenne hőszigetelésre, fűtőkorszerűsítésre, az I. sz. őrhelyen a városi víz bekötésére, illetve az illemhelyek fűtésére. Remélem, kollégáim is minél hamarabb modern környezetben dolgozhatnak majd.

Kiss Nóra Márta

„Munkánk része, hogy ismerjük az embereket”

Mészáros Lajos és felesége, Annamária 2020. június elsején reggel vette észre, hogy első emeleti erkélyüknek egy többméteres, keskeny fapalló van nekitámasztva, férje kint tárolt, több százezer forintos kerékpárjának pedig nyoma sincs. Az elkeseredett pár a rendőrségi feljelentést követően feltöltötte Facebookra az esetet, bízva a valószínűtlenben: hogy valaki, valahol felismeri a székesfehérvári lakásukból eltulajdonított biciklit. Eközben Tölvári Máté vezető jegyvizsgáló munkába készülődött a közel 100 kilométerre fekvő Tapolcán. Hogyan kapcsolódik össze ez a két, egymástól látszólag független történet és vált egy szerencsés kimenetelű rabló-pandúr sztorivá? Cikkünkben kiderül. Kollégánkkal Benke Máté beszélgettünk.

Tölvári Máté 1985-ben született Tapolcán. Középiskolás éve alatt egy generálkivitelező cégnél dolgozott, majd Keszthelyen szerzett érettségét. Gyárban és tetőfedőként is dolgozott, ezt követően került a vasúthoz. 2011 óta dolgozik vezető jegyvizsgálóként a MÁV-START-nál.



Hogyan kezdődött a nap?

Reggel sietve indultam a munkába. Az első utam Ukra vezetett, onnan mentem vissza Tapolcára, ahol hosszabb munkaközi szünetem volt. Mivel a hobbim a kerékpározás, több ilyen témájú csoportban is benne vagyok a Facebookon. Ezért is fordulhatott elő, hogy amikor elővettem a telefonom, egy lopott bicikliről szóló posztot találtam. Igazán különleges darab volt, sajnáltam is miatta a tulajt. A munkaközi szünetem után feljelentkeztem a Székesfehérvárra tartó személyvonatra, és elindultam. A járatot egy 3 részes Bz teljesítette. A balatonalmádi állomás utasperonján lettem figyelmes egy férfira, aki egy drága kerékpár mellett ácsorgott, és a vonatot várta. A szerelvény második és harmadik egysége már telve volt biciklikkel, így az első kocsiba irányítottam az utast, ahol én is tartózkodtam.

A bicajos múltadnak köszönhetően tűnt fel, hogy ez egy különleges darab?

Igen. Több különböző stílusú kerékpárom is van, azt hiszem, egész jól értek hozzájuk, ami nagy előnynek bizonyult ennél az esetben.

Mire lettél figyelmes az utassal kapcsolatban, azaz mi kellett benned gyanút?

Előljáróban annyit elmondanék: a munkánk része, hogy „ismerjük” az embereket. Az utas nem beszélt magyarul, mégis egy magyar sportegyesület pulcsiját viselte, és a bicikli sem hagyott nyugodni. Egyszerűen nem passzolt hozzá a drága jármű. Eszembe jutott a korábban látott bejegyzés. Visszakerestem a posztot, és könnyedén beazonosítottam a lopott kerékpárt. Csináltam egy fotót, amit elküldtem a tulajnak. Addigra ők már megtették a feljelentést, az észrevételemről pedig azonnal értesítették a rendőrséget. A nyomozók ezt követően már engem hívtak, személyleírást kellett adnom, és mesélnem az utasról. Öt órával később megtalálták Fűzfőn a biciklit, és az elkövetőt is.

Hálásak voltak a tulajdonosok?

Igen, még ajándékkal is kedveskedtek nekem. A Vasutas Magazin megkeresésének is szívesen eleget tettek, és egy közös fotó erejéig eljöttek az interjúra.

Jegyvizsgálóként sokszor kapsz ehhez hasonló pozitív visszajelzést?

Munkakörömből adódik, hogy amikor kell, segítünk az embereknek. Ez természetes. Sokszor adtam vissza telefont vagy vonaton felejtett csomagot, de ha valakit „csak” útbaigazítok vagy a vonatra segítem fel, akkor is nagyon hálásak szoktak lenni.

Ha jól tudom, 10 éve vagy vasutas. Amikor nem vagy vonaton, mit csinálsz szívesen?

Amióta tudok járni, azóta biciklizem, ezért a szabadidőm nagy részében ennek a szenvedélyemnek hódolok. Tapolcán élek, így mindössze 20 percnyire van a Balaton, szinte az egész környéket bejártam már. A másik nagy szerelmem az autóm. Tizenöt éve vezetek, most egy 1-es BMW-m van.

Az esetről megkérdeztük a kerékpár tulajdonosait, Mészáros Lajost és feleségét, Mészáros-Radeczky Annamáriát is.

Milyen érzés volt, amikor felcsillant a reménysugár, hogy megkerülhet a bicikli?

Megdöbentünk, amikor Máté megkeresett minket Facebookon. Óriási szerencsénk volt, hogy ennyire figyelt. Ahogy megtudtuk, hogy Fűzfőn leszállt az utas, azonnal értesítettük a nyomozókat, akik ott kapták el a tettest. Mátéval a székesfehérvári vasútállomáson találkoztunk, hogy még egyszer átbeszéljük az esetet. Nagyon hálásak vagyunk a segítségéért, és azért, hogy azonnal cselekedett.

Benke Máté

Tölvári Máté kollégánk az eset kapcsán tanúsított helytállásáért vezérigazgatói dicséretben részesült.



Balról jobbra: Tölvári Máté, Mészáros Lajos és felesége

„A krízishelyzetben helytálltak a vasutasok!”

Az elmúlt időszakban mindannyiunknak sokkal többet kellett biztonsági kérdésekkel foglalkoznunk. A még soha nem tapasztalt járványhelyzet felértékelte az egészségünk védelmével, a védőeszközökkel, a fertőtlenítésekkel kapcsolatos mindennapi tennivalóinkat. Szolgáltató vállalatunkra ez még inkább igaz, hiszen utasaink és munkavállalóink egészségének megóvása egyaránt fontos számunkra. A mögöttünk álló hónapok jelentős terhet róttak a MÁV-START Biztonsági Igazgatóság munkatársaira. Az Igazgatóság működéséről, a közelmúlt feladatairól és a jövőbeli tervekről beszélgettünk Pálfi Sándor igazgatóval és Vikor István vagyonbiztonsági koordinátorral.

Hogyan épül fel a Biztonsági Igazgatóság a MÁV-START-nál? Milyen alapvető feladatai vannak?

Pálfi Sándor: Igazgatóságunk vasútbiztonsági, vagyonbiztonsági, információbiztonsági szervezetekből áll, és idetartozik vállalatunk adatvédelmi tisztviselője is. Külön csoportot alkotnak a területi biztonsági szakértő kollégák, akik az ország különböző pontjain végzik a munkát. Most itt talán nem tudunk minden területünkről részletesen beszélni, de vasútvállalként nézzük a vasútbiztonságot. Idetartozik a közlekedésbiztonság, mint az egyik legfontosabb terület, és csak felsorolás szinten és nem fontossági sorrendben, a munkabiztonság, a tűzvédelem, a környezetvédelem, a polgári védelem, a vasútbiztonsági kockázat a felelős. Ezekre a területekre egy-egy kolléga van, hiszen a vasútbiztonsági feladatok ellátására a MÁV Biztonsági Főigazgatóságával, illetve a munkabiztonsági és környezetvédelmi feladatok elvégzésére a MÁV SZK-val van szolgáltatási szerződésünk.

Hogyan tudjuk a vagyont definiálni társaságunknál?

Vikor István: A vagyon fogalma nagyon tág fogalom, szinte minden beletartozik a fizikai vagyontárgyainktól kezdve, kollégáink védelméig. Idetartoznak a szerelvények, a pénztárak, a telephelyeink és kollégáink biztonsága is. A tankönyv szerinti megfogalmazás szerint a Társaság tulajdonában, használatában, kezelésében álló létesítmények, eszközök, eszközök, pénzeszközök, pénzhelyettesítő eszközök, értékpapír, anyag- és árukészlet, tény, vagyoni értékű információ, illetve adat, szellemi javak (szabadalmak, újítások is) vagy megoldások összessége, amelyek tulajdonlásához, birtoklásához, megóvásához és rendeltetészerű használatához jól körülhatárolható társasági érdek fűződik.

Milyen volt a pandémiás időszakban a Biztonság helytállása? Hogyan éltétek meg, mit tapasztaltatok, mennyivel volt több munkája a kollégáknak?

P. S.: Amikor február végén a WHO kihirdette a világválságot, és a Belügyminisztériumban összeült a válságkezelő törzs, még nem tudhattuk, hogy mi lesz a kimenetele. A híreket figyeltük, folyamatosan kapcsolatban voltunk elnök-vezérigazgató úrral, vezérigazgató úrral, a minisztériumokkal. A hatályos pandémiás utasításunk szerint összehívtam a válságkezelő stábot, és megkezdtük a felkészülést, meghatároztuk a kritikus munkaköröket, elindítottuk a védőeszközök beszerzését, megszerveztünk egy figyelőhálózatot. Társaságunk nagyon gyorsan reagált, mégis már az elején szembesültünk nehézségekkel, hiszen például gyorsan kialakultak a készlethiányok, hamar hiánycikk lett a szájmazsk. Ezeket az akadályokat meg kellett oldanunk, mert a biztonság, a munkavállalók egészségének megóvása mindennél fontosabb.

V. I.: Aztán március 11-én kihirdette a Kormány a veszélyhelyzetet. Folyamatosan egyre több információt kaptunk, hogy milyen biztonsági szabályokat kell bevezetni, betartani. Meg kellett határozni a védőeszközök szükséges darabszámát, kik azok a kollégák, akiket adott pillanatban mindenféleképpen el kell látnunk védőeszközökkel. Először értelemszerűen a nemzetközi személyzet volt érintett. A járműtisztítás és fertőtlenítések is jóval gyakoribbakká váltak. Majd a nemzetközi forgalom lecsökkent, végül leállt. A védőfelszerelések érkeztek, minden kollégát folyamatosan elláttunk, akik közvetlenül találkoznak az utasokkal. Ezek a tevékenységek a mai napig tartanak.

Akkor tulajdonképpen a Biztonsági Igazgatóság koordinálta a védőfelszerelések beszerzését és azok szétosztását?

P. S.: Igen, hiszen vezérigazgató úr ránk bízta a pandémiás helyzet kezelését, felügyeletét. Éjjel-nappal, munkanapon, hétvégén állandó volt a munka. A mai napig fenntartunk egy vészhelyzeti vezetői ügyeletet, folyamatosan elérhetőek vagyunk. De ez természetes is, biztonsági igazgatóként krízishelyzetben folyamatos a jelenlétem. Ugyanez igaz a kollégáimra is. A meglévő, rendszeres feladatainkat továbbra is el kellett látnunk amellett, hogy maximális helytállást kellett tanúsítanunk a krízishelyzetben.

Milyen utasítások, szabályozások mentén kellett dolgozni?

P. S.: A vasúttársaság ezen a téren is gyorsan reagált, hiszen a veszélyhelyzet kihirdetését követően, már március közepén kiadták a csoportszintű, MÁV által elkészített pandémiás utasítást. Ebben az volt a legfontosabb, hogy a leányvállalatok együtt, közösen lépnek fel, azonos periféria mentén készülnek, közös szabályozás alapján, egy irányba megyünk. A MÁV felsővezetésében is felállt egy operatív törzs. Napi szintű folyamatos kapcsolatban voltunk a fenntartó minisztériummal. MÁV-START-szinten is mindennap volt válságstáb-egyeztetés.

V. I.: Nagyon fontos volt a közös munka, az együttgondolkodás miatt is a közös szabályozás, hiszen a szolgáltatásunkat fenn kellett tartani az elvárt szinten, munkavállalóinkat és utasainkat biztonságos körülmények között kellett utaztatni. A kollégák felé folyamatos volt a védőeszközök ellátása, a járműfertőtlenítések is folyamatosak, erről több helyen be is számoltunk a közvélemény és a kollégák felé.

P. S.: A Minisztériumtól folyamatos támogatást kaptunk. Minden intézkedésünket konzultáció előzte meg, mindenkinek az volt a legfontosabb, hogy a vasúti szolgáltatás gördülékeny maradjon, és fokozottan védeni tudjuk munkatársaink és utasaink egészségét ebben a nehéz helyzetben. A MÁV-START egyébként teljes üzemmel működött, kivételes volt a munkatársaink hozzáállása. Minden területen dolgozó, vagy fedélzeti kolléga elismerést érdemel, hiszen ők nap mint nap találkoztak ezzel a nehéz helyzettel, és helytálltak, jegyvizsgálók, pénztárosok, mozdonyvezetők, kocsivizsgálók, a tisztítási területen dolgozók és mindenki, aki nem tudta munkáját home office-ban végezni. Mi azzal igyekeztünk támogatni őket, hogy biztosítottuk a védőfelszereléseket. Mindenkinek köszönet a munkájáért és kitartásáért. A krízishelyzetben helytálltak a vasutasok!



Pálfi Sándor biztonsági igazgató, MÁV-START



Milyen volt a kapcsolattartás operatív szinten?

V. I.: Ahogyan a kollégák felé a Kommunikációval, úgy napi szintű volt a kapcsolattartás a rendőrséggel, illetve az őrzéssel kapcsolatosan a vagyonvédelmi szolgáltatókkal is. Nehéz helyzet volt, de úgy gondolom, hogy a Biztonsági Igazgatóság munkatársai is, és mindazok a kollégák, akik végrehajtási szinten részt vettek a munkában, naponta kint voltak a frontvonalban, példaértékűen látták el a feladataikat. Nagyon sok operatív megoldandó feladat adódott. Volt, hogy át kellett szerveznünk az élőerős vonatkíséréseket, mivel az őrzést továbbra is biztosítani kellett. Megnövekedett helyenként sajnos a jegyvizsgálók bántalmazása is, a deviáns személyiségek esetenként nehezebben kezelték a krízishelyzetet. Alapvetően olyan időszak volt, amilyenre mi eddig „csak” készültünk, felkészültünk, de megélni élesben még nem volt példa. Azt elmondhatom, hogy összetartók vagyunk, a bajban számíthatunk egymásra.

A pandémiás időszak alatt is folyamatosak voltak az egyéb beszerzési eljárások, teljesítések. Milyen jelentősebb események, újítások új eszközök várhatók a közeljövőben biztonsági területen?

P. S.: Az egyik ilyen legfontosabb most a pénztáraink riasztórendszerei, illetve a telephelyeinken a beléptető rendszerek. Átadtunk egy komplex rendszert Miskolcon, jelenleg a működés szabályozása van folyamatban, hogy utána be tudjuk üzemelni, és használhassák a kollégák.

Közel 310 meglévő, illetve leendő pénztárunk, pénztárbiztosító rendszerünknek a kivonuló szolgálattal bővített távfelügyeleti karbantartási, szolgáltatási szerződését írjuk alá a napokban. Ezáltal valamennyi pénztárunk megfelelő biztonsági felszereléssel lesz ellátva, így a pénztáros kollégák is nagyobb biztonságban érzik majd magukat. És elindult egy másik rendkívül fontos projektünk, az újabb testkamera-beszerzésünk. Várhatóan, amennyiben minden tervezetten halad, ősszel már használhatják is a kollégák az újabb testkamerákat. Az eszköz használata rendkívül fontos, hiszen gyakorlatilag teljes visszatartó ereje van, ahol használják a jegyvizsgáló kollégák, ott minimálisra csökkentek az atrocitások.

Minden telephelyünkön vagy minden pénztárban azonos vagyonvédelmi, vagyonbiztonsági rendszerek vannak, vagy ez a cél?

V. I.: Az elmúlt időszakban több vonatkozó szerződés volt érvényben, földrajzilag elhatárolva többféle rendszer volt beépítve. Ezek nem minden esetben voltak egymással kompatibilisek. A több szolgáltató által ellátott feladatrendszereket elkezdjük átalakítani, összhangba hozni. A munkánk erre az évre érett be, hiszen ezzel az új és átfogó szolgáltatási szerződéssel egységes szolgáltatást tudunk nyújtani minden egyes pénztárunknál, ami kivonuló, karbantartási és távolléti szolgáltatást lát el komplexen.

P. S.: Itt azt kell látni, hogy korábban többféle rendszer volt, mivel az egyes területi igazgatók önállóan is köthettek ilyen szerződéseket helyi cégekkel. Hosszú folyamat volt, mire eljutottunk egy egységes szolgáltatási szerződés létrejöttéhez. A csökkenő reakcióidő, az egységes feladatellátás, egységes felügyelet mindenképpen a nagyobb biztonsági fokozatot fogja jelenteni.

Milyen az együttműködésünk a rendőrséggel?

V. I.: A Készenléti Rendőrséggel, az Országos Rendőr-főkapitánysággal van együttműködési megállapodásunk. Éppen tegnap egyeztettünk arról, hogy újraindítják a vasúton a rendőri kísérést. Újra állandó, és biztonsági szempontokból meghatározó lesz a rendőri jelenlét a vonatokon, kiemelten azokon a járatokon, vonalainkon, ahol az eset-számok mennyisége vagy minősége miatt indokolt. Ahogy nekünk is, úgy a rendőrségnek is az az érdeke, hogy a vasútállomások területén, a vonatokon rend legyen. Most már tervezetten zajlik a vonatkíséret, a rendőrség és a vasútörök által, a cél az, minden szolgálatban lévő jegyvizsgáló kollégánk biztonságban legyen.

Egyre több jegyvizsgáló kolléga vállalja a testkamera viselését. De vannak még, akik azt mondják, csak egy újabb eszköz, amire vigyázni kell. Hogyan tudjuk meggyőzni őket, hogy a testkamera az ő biztonságukat szolgálja?

P. S.: Hallottam többféle dolgot én is a kollégáktól, hogy egyesek ezért vagy azért nem hordják. Vagy mert nem akar még egy dolgot magával cipelni kényelmi szempontból... Nagyon fontos, hogy mindenki számára világos legyen: a testkame-

ranak elrettentő ereje van. Nem fog lökdösődni az agresszív utas, ha azt látja, hogy amit csinál, azt rögzíti a kamera. A jegyvizsgáló dönti el, mikor induljon a felvétel. A felvételt pedig csak a rendőrség nézheti meg. Nem lehet bántalmazni a munkáját végző jegyvizsgálót. A munkáltató minden eszközzel igyekszik megvédeni munkavállalóit a bántalmazástól. A jegyvizsgálói testkamera egy ilyen eszköz. A jegyvizsgáló biztonságáért van. Ahol használják a kollégák, gyakorlatilag nulla a bántalmazások száma.

V. I.: A használatnál ügyelni kell arra, hogy a jegyvizsgálói táskák mellrészének az első pántjára tegyék a kollégák a megfelelő használat érdekében. A testkamerára sem kell jobban vigyázni, mint bármelyik másik eszközre, vigyázunk a ticket checkerre, a pénztárgépre, a telefonunkra is. A testkamera is egy munkaeszköz, használatával biztonságosabban végezheti a jegyvizsgáló a munkáját. A tapasztalatok alapján határozottan kimondható, hogy ez egy hatékony eszköz. A jelenleg folyó beszerzéssel még több testkamera áll majd a kollégák rendelkezésére.

A pandémiás helyzettel kezdtük, zárjuk is ezzel a beszélgetést. Hogyan összegezné a biztonsági igazgató a mögöttünk álló hónapokat?

P. S.: Egy rendkívüli helyzetet éltünk meg, amelyről még nem beszélhetünk múlt időben. Szeretném az összes vasutas kolléga helytállását megköszönni. Megtapasztalhattuk az összefogást, kiváló munkát végeztünk minden szinten.

Hum Krisztina

Vasúti és vasúti munkavédelmi ismeretek a Rendőrség részére

A MÁV-START Biztonsági Igazgatóság munkatársa, Viktor István vagyonbiztonsági koordinátor 2020. június 16-án a Nógrád Megyei Rendőr-főkapitányságon tartott egyeztetést a főkapitányság vezetőjével és a rendészeti igazgatóval, valamint előadást tartott a vasúton szolgálatot teljesítő kollégák részére.

Társaságunknak rendkívül fontos utasainak és munkavállalóinak védelme. Ezért a rendőrséggel, polgárőrséggel, vagyonvédelmi szolgáltatókkal folyamatos és szoros az együttműködés. Az eseményen általános vasúti ismeretekről, speciális munkavédelmi szempontokról hallhattak előadást a megjelentek.



Viktor István vagyonbiztonsági koordinátor, MÁV-START

Szolgáltatásfejlesztéssel indul a balatoni nyár

Minden évben különösen fontos a nyári balatoni utazási igények minőségi kiszolgálása, nincs ez másképp ebben az évben sem. Balatoni szolgáltatásainkat az elmúlt években a lehetőségeinkhez mérten folyamatosan fejlesztettük, melynek hatására a balatoni utasforgalmunk évek óta növekszik.

Az idei nyárra vonatkozó elsődleges célkitűzésünk az, hogy utasaink eljutását az aktuális járványhelyzetnek megfelelően, biztonságos módon tudjuk biztosítani a Balatonhoz, ennek megfelelően újszerű intézkedéseket vezetünk be. Mindemellett fontos, hogy a menetrendszerűségünkön tovább javítsunk, és a korábbi években kialakított szolgáltatási színvonalat megtartsuk, emeljük, illetve új turisztikai ajánlatokat nyújtunk utasaink számára.

Garantált helybiztosítás és új napijegyek a Balatonnál

A pandémiás helyzetre való tekintettel díjszabási változtatások kerültek bevezetésre a balatoni forgalomban a pünkösd hétfőjétől. Az utasok biztonságérzetének és a megfelelő védőtávolság biztosíthatóságának céljából a balatoni vonatokon a kihasználtságnak 50% alattinak kell lennie, mely csak az utasok „terelésével”, díjszabási korlátozások bevezetésével garantálható. Ez azt jelenti, hogy idén nyáron az összes balatoni vonaton hely- vagy pótjegyváltási kötelezettséget vezet be a vasúttársaság azokon a szakaszokon, ahol a legnagyobb forgalom várható az átutazók számára, mellyel az értékesített helyek száma folyamatosan ellenőrzés alatt tartatónak válik.

Új termékként jelenik meg a Balaton24 és Balaton72 termékünk, illetve ezeknek a 26 év alattiaknak szóló változata. A 24, illetve 72 órás érvényességű, napijegy jellegű termék korlátlan számú utazásra jogosít a Balaton körül, és a balatonfenyvesi kisvasúton. A termék kedvező ajánlat a már Balatonnál nyaralók részére a tó partján elérhető turisztikai attrakciók felkeresésére, ezáltal hozzájárul a belföldi turizmus fejlődéséhez, valamint lehetővé teszi a jegyvásárlási kontaktusok számának csökkentését.

A JEGYEK ÁRA

Balatón 24	990 Ft
Balatón 24 (26 éven aluliaknak)	660 Ft
Balatón 72	2490 Ft
Balatón 72 (26 éven aluliaknak)	1650 Ft

Egyre több lesz az IC-kocsik aránya

Mint minden évben, úgy idén is több járműtípus áthelyezése szükséges a balatoni forgalom lebonyolítása érdekében, melyek meghatározzák a szerelvények összeállítását is. A 30-as vonalon az alap távolsági szolgáltatáshoz a halberstadi, míg az IC-szolgáltatáshoz a 20-44-es típusú, 2. generációs IC-kocsik lesznek a meghatározók. A 29-es vonalon halberstadi és Bmx-kocsik adják az alap-, míg nemzetközi IC+ kocsik pedig az IC-szolgáltatást. A hétfvégéken a várhatóan legkihasználtabb vonatokra pluszerősítések is várhatóak, de a változó utazási igényeknek és a rendelkezésre álló kocsimennyiségnek megfelelően igyekszünk majd igazítani a vonatok összeállítását.

A Balaton és Tópart expresszek vonatösszeállítása és szerelvényfordulója a tavalyi évhez képest jelentősen változik. A vonatban közlekedő IC-kocsik számát mindkét vonatban egységesen 3-ra növeljük, míg az alacsonyabb komfortszintű Halberstadi kocsik számát 2-re csökkentjük. A vonatok alapösszeállítása így 5 ülőkocsi, péntektől vasárnapig a legnagyobb utasforgalmú vonatok ezenfelül erősítő kocsikat kapnak. A vonatok kapacitása így a tavalyival megegyező lesz, azonban a nagyobb IC-kocsi-mennyiség miatt a szerelvények színvonala magasabb lesz a Balaton és a Tópart Expresszekben, ahol a szerelvény egységessége érdekében a vonatban az IC-kocsik és az étkezőkocsik is XX-44 sorozatú 2G IC-kocsik lesznek.

Megújul az Utasellátó

Az idei évben is a tavaly megszokott járatokon lesz elérhető az étkezőkocsi-szolgáltatás a Balatonnál: napi 8 pár Balaton Expressz vonatban biztosítjuk a fedélzeti vendéglátást a nyári menetrendi időszak minden napján a Budapest-Déli – Keszthely viszonylatban. A szolgáltatást az idei évben a MÁV-START szervezetén belül újjászervezett, megújult Utasellátó nyújtja – a megújulást a járműveken és a vendéglátási kellékeken (csomagolóanyagok, étlapok, hirdetések) megjelenő új arculat – logó, dizájn – is közvetíti, melyről részletesebb beszámolót újságunkban külön cikkben olvashatnak a 34. oldalon a kollégák.

Molnár Zsolt



Megújuló Utasellátó-szolgáltatások

Étkezőkocsik a balatoni forgalomban

Az idei évben is a tavaly megszokott járatokon lesz elérhető az étkezőkocsi-szolgáltatás a Balatonnál: napi 8 pár Balaton Expressz vonatban biztosítja a MÁV-START a fedélzeti vendéglátást a nyári menetrendi időszak minden napján a Budapest-Déli – Keszthely viszonylatban. A szolgáltatást az idei évben a MÁV-START-on belül újjászervezett, megújuló Utasellátó nyújtja.

A megújulást a járműveken és a vendéglátási kellékeken (csomagolóanyagok, étlapok, hirdetések) megjelenő új arculat – logó és dizájn – is közvetíti. A szolgáltatás a mindenkori járványügyi szabályozásnak megfelelően, a legnagyobb egészségügyi biztonságra törekedve lesz elérhető: az étkezőkocsi éttermi részében az asztalok közötti 1,5 méteres védőtávolságot biztosítva (minden második asztalnál lehet majd helyet foglalni), valamint elvitelre is lehet rendelni. A hosszabb elkészítési idejű ételek esetében a személyzet az utas ülőhelyén szolgálja fel az elvitelre csomagolt ételeket. Az Utasellátó munkatársai kifejezett figyelmet fordítanak a higiéniára: az étkezőkocsikban több ponton mindenki számára hozzáférhető virucid kézfertőtlenítőket helyeznek ki, valamint az étkezőkocsi személyzetének védőfelszereléssel és a vírusölő hatású fertőtlenítőszerrel (felületfertőtlenítők, mosogatószer) való ellátása is biztosított lesz. Az étkezőkocsiban a járványügyi szabályok betartását diák munkavállalók is segítik, akik e feladat mellett az étkezőkocsival kapcsolatos marketingtevékenységeket, valamint a fedélzeti hangos utastájékoztató feladatokat is ellátják.

A nyár beköszöntével az étlapon lesznek újdonságok, és a korábbi kedvencek is maradnak

A kínálat a tavaly bevezetett streetfood irányzatot követi, figyelembe véve a tavalyi tapasztalatokat és visszajelzéseket. Idén is kapható lesz a tavalyi év két slágerterméke, a START Burger (1290 Ft) és a korsó csapolt sör (390 Ft), valamint néhány újdonság is szerepel majd az étlapon, mint például a START Burgertől eltérő összetételű Classic Burger (húspogácsa, jégsaláta, paradicsom, hagyma) vagy az újdonságként kapható, a nyári hangulathoz illő long-drinkek és ciderek, illetve egy jellegzetes hazai desszert, a palacsinta. Továbbra is cél, hogy a szolgáltatás megfizethető áron, a magyarországi fizetőképes kereslethez igazodva legyen elérhető – a tavaly megszokott árszínvonal idén sem emelkedik.

Újdonság az idei évben, hogy bővül a készpénzmentes fizetési lehetőségek köre: a bankkártyák mellett az idei szezonban már SZÉP-kártyával is lehet majd fizetni az étkezőkocsikban – mindhárom kibocsátó (OTP, K&H, MKB) kártyáit elfogadják a jövőben.

Megkezdődik az Utasellátó mobilapplikációjának a tesztelése

A balatoni étkezőkocsikban – egyelőre zárt körben – elkezdődik az Utasellátó mobilapplikációjának tesztelése. A tervek szerint az alkalmazás segítségével okostelefonról lehet majd megrendelni és érintésmentesen kifizetni az étkezőkocsiban kapható termékeket – akár az étkezőkocsiban történő helyben fogyasztásra, akár az ülőhelyen történő felszolgálásra. Kiemelt cél a jövőre vonatkozóan, hogy a készpénzmentes fizetések aránya és a modern digitális eszközök használata növekedjen az Utasellátó-szolgáltatások körében is.



A MÁV-START Zrt. menedzsmentje számára kiemelt jelentőségű az utasainak nyújtott személyszállítási szolgáltatás folyamatos fejlesztése, tevékenységünk minőségének emelése. Ehhez szorosan hozzátartozik a színvonalas és korszerű Utasellátó-tevékenység is. Ennek biztosítása céljából az Utasellátó önálló és igazgatósági szintű szervezatként működik tovább.

A hatékony munkavégzés érdekében az eddig széttagoltan – a budapesti TSZVI és JBI keretében – ellátott tevékenységeket az új szervezetben egyesítettük, és mostantól szintén az Utasellátó Igazgatóságán belül látjuk el az Utasellátóval kapcsolatos szolgáltatástervezési, illetve marketing jellegű feladatokat is. Az igazgatóságán belül az Utasellátó Szolgáltatás és az Utasellátó Üzemeltetés szervezetek kezdik meg működésüket: előbbi a tervezési, stratégiai, koncepcionális és adminisztratív, utóbbi pedig a napi operatív működtetési feladatokkal foglalkozik.

Kozma Barbara

Mérföldkövekhez ért a járműfejlesztés

Több mérföldkőhöz érkezett a hazai vasúti járműfejlesztés júniusban. Elkészült az ötödik felújított és átalakított Talent motorvonat, kigurult a Szolnoki Járműjavítóból a 30. és 31. IC+ kocsi, valamint elkészült Celldömölkön az első egységesített FLIRT motorvonat is.

Már a Talent-flotta fele megújult

2019 áprilisában a MÁV-START, a MÁV Vagon és az ÖBB két évre szóló szerződést kötött, hogy a Győr és Bécs közötti eurégiós közlekedésben használt Talentek nagyjavítása, egyes konstrukciós hibáinak megszüntetése, valamint gazdaságos és hatékony fenntartása mielőbb rendeződjön.

Tavaly októberben a Győr–Hegyeshalom viszonylaton forgalomba állt az első felújított, a MÁV-START, a MÁV Vagon és az ÖBB szakemberei munkájának köszönhetően nagyszervizben átesett Talent típusú villamos motorvonat. A javítás és felújítás kiterjedt többek között a forgóvázra, a fékrendszerre, a mozdonyvezetői fülkére és az utastérre egyaránt. Ez utóbbiban a tolóajtók, a lépcsők, a klímaberendezések, az ülések és a vécék újultak meg.

A MÁV-START a FLIRT motorvonatokról már jól ismert színvilágnak megfelelő megjelenéssel látta el az eddig elkészült motorvonatokat, és a következő felújítások során az összes jármű külső megjelenése is megújul. A Győr–Hegyeshalom–Bécs között EuRegio-járatként közlekedő Talentek nemcsak frissebb, korszerűbb belsővel, hanem tetszetős külsővel is az utasok szolgálatába állhatnak.

Forgalomba állt a 30. IC+ kocsi

Június 6-tól a tizedik és a tizenegyedik új belföldi IC+ kocsi is közlekedik a szombathelyi és a zalaegerszegi vasútvonalon. A húsz nemzetközi vonalra gyártott új IC+ kocsival együtt, így már harmincegy új járművel találkozhatnak a vasúttársaság utasai.

Az első belföldi IC+ kocsik a Zalaegerszeget, Szombathelyt és Veszprémet Budapesttel összekötő Göcsej és Bakony InterCity vonatokban állnak forgalomba. A nemzetközi forgalom újraindulásáig belföldön, a Budapest–Nyíregyháza–Miskolc–Budapest és a Budapest–Békéscsaba–Lőkösháza vonalakon szállít utasokat a húsz nemzetközi forgalomra szánt IC+ kocsi is.

Nyáron a balatoni Aranypart/Ezüstpart expresszvonatokon (Sátoraljaújhely/Záhony–Balatonszentgyörgy) és a Kék Hulam gyorsvonatokon is megtalálhatóak lesznek az IC+ kocsik. A déli parton járnak majd a többcélú teres 2. osztályú kocsik, míg az északi parton a nemzetközi viszonylatra szánt teres 2. osztályú kocsik fognak közlekedni.

Elkészült az első egységesített FLIRT motorvonat

Celldömölkön elkészült a belső egységesítéssel az első FLIRT motorvonat a hatvandarabos „piros” flottából. A 2006 és 2010 között beszerzett 60 darab FLIRT motorvonat típusa azonos a 2013–2016 között beszerzett 63 járművel, azonban a Stadler folyamatos járműfejlesztésének köszönhetően a későbbi beszerzésű járműflottába bizonyos területeken már az időközben megváltozott utazási igényekhez igazított részegységek kerültek. Ezért döntött úgy a vasúttársaság, hogy a régebbi flotta felszereltségét az újabb, kék-fehér színű FLIRT-ökhöz igazítja. A korszerűsítéstől az utasok elégedettségének javulása, az utasszám további emelkedése, valamint az üzemeltetés és a karbantartás hatékonyságának további javulása várható.

Az egységesítés során Braille-feliratokat helyeztek ki, 220 V csatlakozó és USB-töltő aljzatok kiépítése történt meg, korszerűsítették az utastájékoztató rendszert, módosították a mozgáskorlátozott-emelő berendezés rakfelületét, a belső video berendezés korszerűsítésére is sor került, a mosdóhelyiség belső felületét antigraffiti, karcálló fóliával fedték be, beépítésre került a mozdonyvezetői tablet dokkolója.

Szöveg és fotók: Molnár Zsolt



Személyi változások a MÁV-START vezetésében

Az Utasellátó Igazgatóságot 2020. június 1-jétől Dibácsi Tamás irányítja megbízott igazgatóként. Pályafutását 1989-ben a MÁV Zrt. Budapest-Nyugati kocsiszínbén kezdte. 1991–2009 között a Diacell Kft.-nél üzletág-igazgató volt, a meglévő Utasellátó járatok mellett a nemzetközi étkezőkocsi-szolgáltatás felépítése, vezetése volt a feladata, és szerepe volt az InterCityRapid járatok elindításában is. Dolgozott étteremvezetői és értékesítési, üzemeltetési vezetői munkakörökben. 2017-től a MÁV Nosztalgia különvonatok fedélzeti szolgáltatásainak megszervezését, a Metropol EuroNight járat háló- és fekvőhelyeskocsi-szolgáltatás vezetését, a Balaton Expressz étkezőkocsi és a bécsi, brassói, kolozsvári járatok étkezőkocsi-szolgáltatásának irányítását látta el. Megbízott igazgatói tisztsége mellett az Utasellátó Üzemeltetés szervezet vezetését is ellátja.



Dibácsi Tamás

MÁV-START Zrt.

2020. június 1-től

Az Utasellátó Szolgálatát szervezet vezetését 2020. június 1-jétől Soha Péter látja el. 2017 áprilisa óta dolgozik a MÁV-START-nál, pályafutását marketing-szakelőadóként kezdte, majd marketing-szakértőként dolgozott az Értékesítési Igazgatóságon. Részt vett a MÁV-START Zrt. közösségi médiában való megjelenítésében, a tematikus nemzetközi profil létrehozásában, valamint a MÁV-csoport-honlap nemzetközi utazási oldalainak megújításában. Tavaly június óta a Szolgáltatásfejlesztés szervezetben a nemzetközi szolgáltatás és fedélzeti vendéglátás koordinátorra volt. Ebben a munkakörben a fedélzeti vendéglátási szolgáltatások tervezését és szakmai felügyeletét látta el, többek között irányította a tavalyi évben bevezetett balatoni, bécsi, brassói étkezőkocsi szolgáltatási tartalmának kialakítását.



Soha Péter

MÁV-START Zrt.

2020. június 1-től

A kabinetvezetői feladatokat 2020. június 1-jétől Balázs Mariann látja el. Balázs Mariann az elmúlt év novemberétől dolgozik a MÁV-START Zrt. Kabinetében szakmai koordinátorként. Az ezt megelőző időszakban 2000 májusától 17 éven keresztül volt a MÁV Zrt. Üzemeltetési Vezérigazgató-helyettes szervezetének ingatlankezelési koordinátora, alapos ismereteket szerezve a vasúttársaság szervezeti és működési rendszerében, szabályozás utasításaiban. A szakember közgazdász és humánerőforrás-menedzser, valamint tanító szakos diplomákkal rendelkezik.



Balázs Mariann

MÁV-START Zrt.

2020. június 1-től

A Megfelelés támogatás szervezet vezetője 2020. június 1-jétől Dr. Kovács Luca Adél. A szakember kinevezését megelőzően a MÁV-START Zrt. Kabinetét irányította kabinetvezetőként.



Dr. Kovács Luca Adél

MÁV-START Zrt.

2020. június 1-től



Gyermeknapra kívánságok

Magyarországon minden évben május utolsó vasárnapján van a Nemzetközi Gyermeknap. Ahogyan a korábbi években, idén is teljesítettük ezen a napon néhány vasútszerető kisgyermek álmát.

Bálint nagyon szereti a vonatokat, szüleivel közösen egy héten többször is kimennek a közeli vasútállomásra, hogy a hatalmas vonatokat és vasúti kocsikat csodálhassa. A kislány kérése az volt, hogy édesanyjával közösen felülhessen egy Veszprém felé tartó vonatra, és hogy megtekinthesse a vonat vezetőfülkéjét. Kollégánk készségesen mutatta meg neki a vezérlőfülke berendezéseit, amit Bálint figyelmesen, fülig érő mosollyal hallgatott végig.

A fiatal testvérpár, Tamás és Áron, egy felújított 12 hengeres motorral ellátott dízelmozdonyt tekinthetett meg. A mozdonyhoz érve mindkét fiú hamar elérékenyült, hiszen egy régi álmuk válhatott valóra, hogy testközelből ismerkedhessenek meg egy dízelmozdonyval és a mozdony vezérlőfülkéjével.

A 14 éves Bálintnak igazán különleges kérése volt, ugyanis egy konkrét járműtípussal szeretett volna megismerkedni, ebből már tudhattuk, hogy igazi vasútrajongóval lesz dolgunk. A győri pályaudvaron izgatottan várta az S10-es motorvonat érkezését. Bálint rengeteg kérdéssel készült és kollégánk mindre maximálisan kielégítő választ adott a vonatokért rajongó fiúnak, így ma már tudja, mi az az éberség-figyelő, mi a különbség egy FLIRT és egy Talent között, illetve, hogy ezek a motorvonatok közel 5000 lóerősek.

Müller-Róka Bertold

Fotók: Csapó Balázs (Kisalföld) és Pesthy Márton (Napló)





Home(án) szolgáltatás

A MÁV SZK Humán szolgáltatás csapata

Vannak olyan tevékenységek, amelyek akkor számítanak sikeresnek, ha kevesebbet beszélnek róla, mert a létezése természetes, része a mindennapjainknak, de ha kell, ott vannak, elérhetőek. A MÁV Szolgáltató Központ Humán szolgáltatás napi munkája is ilyen. Közel 300 munkatárssal szolgálja ki a MÁV-csoport társaságait, valamint külső partnerüket a Rail Cargo Hungária Zrt.-t. A szolgáltatásairól és az elmúlt időszak kihívásairól Kériné Kis Hajnalkát, a MÁV SZK Humán szolgáltatás vezetőjét kérdeztük.

Milyen feladatokat lát el a Humán szolgáltatás szervezete?
Nem építünk vasúti pályát, nem menesztünk vonatokat, de a legfontosabb tevékenység részesei vagyunk, azaz támogatjuk azokat a munkavállalókat, akiktől működik a vasút. E mögött kemény munka, lelkes, összeszokott, szakmáját ismerő és szerető csapat áll.

Szervezetünk látható tagjai, egyben a Humán szolgáltatás arca és lelke az ügyfélszolgálat. Őket már kedves ismerősként köszöntik a munkavállalók, ugyanis mindig van egy kedves szavuk az „ügyfelekhez”, és ettől olyan emberi ez a kapcsolat. Biztosak vagyunk benne, hogy mindenkinek van egy „kedvenc ŰSZI-se”, akihez szívesen fordul kérdéseivel. És ez így van jól. Mi hálásak vagyunk mindennap a bizalomért, és nyitottan fogadjuk a jogos kritikákat is, melyek előbbre vihetik munkánkat!

A szakértő kollégáink felelnek mindazért, hogy minden a jogszabályoknak és a belső eljárásrendeknek megfelelően történjen, és ez a bérszámfejtő rendszer által szabad szemmel is jól látható forintokká alakuljon.

Fontos, hogy minden adat rendelkezésre álljon, minden személyi anyagunk meglegyen betegség esetén se maradjunk ellátatlanok.

A pandémiás veszélyhelyzet milyen kihívások elé állította a szervezetet?

Első kérdésünk az volt, hogyan tovább? Mi lesz a sok papír-alapú ügyintézészt igénylő folyamatainkkal, mi lesz az ügyfelekkel, mi lesz a saját munkavállalóinkkal? Egy biztos pont volt: munkabért, társadalombiztosítási ellátásokat fizetni kell, tehát továbbra is a legjobb tudásunk szerint támogatást kell nyújtunk, és a munkánkat az átalakult szituációban is el kell végeznünk.

Ki kellett lépnünk a komfortzónánkból és minden kreativitásunkat és újító gondolatunkat bevetve gyökeresen át kellett alakítani az életünket úgy, hogy továbbra is észrevétlenül maradjunk. Nem rendelkezünk kidolgozott protokollal az online működésre vonatkozóan, éles helyzetben digitalizáltuk folyamatainkat.

Persze nem egyedül, mert nagyon sok segítséget kaptunk az IT-szervezet munkatársaitól, valamint segítették munkánkat a munkáltatói intézkedések, amelyeket a munkáltató a munkavállalók egészségének megóvása érdekében tett.

Milyen tapasztalatokat szereztek ez alatt az idő alatt?

Negyvenegy ügyfélszolgálatról 75 kollégánk fogadta otthon a telefonos és e-mailes megkereséseket rendületlenül. Három hónap alatt több mint 38 000 ügyet bonyolítottak le.

Amit megtanultunk: nincs olyan csapatépítő tréning, amely jobban összekovácsolná a szervezeteink munkatársait, mint ez a különleges helyzet, ugyanis kiderült, képesek vagyunk gyorsan alkalmazkodni a megváltozott igényekhez. Így lettünk két hónapra Humán szolgáltatásból Home(án) szolgáltatás. Mindent megtettünk azért, hogy folyamatosan elérhetőek legyünk, szolgáltatunk és számfejtettünk.

A veszélyhelyzet megszűntetésével a munkavégzésünk visszaáll a korábban megszokott kerékvágásba, de igyekszünk megtartani azokat a digitális folyamatokat, amelyek könnyebbé teszik, segítik az ügyfeleink, munkavállalóink, megrendelőink mindennapi munkáját, életét. A visszarendeződésről és az ezzel járó teendőkről tájékoztatást készítünk és teszünk közzé hamarosan, melyben minden, a munkavállalókat, ügyfeleinket érintő fontos és határidős információ elérhető lesz.

MÁV KIG- MÁV SZK

A MÁV SZK Humán szolgáltatás csapata köszöni a beléjük vetett bizalmat, és várják az olvasóik észrevételét, véleményét szolgáltatásukkal kapcsolatban a humanus@mav-szk.hu e-mail-címre.



Képen jobbra: Kériné Kis Hajnalka



Három egyetemmel írt alá kutatási keretszerződést a MÁV-HÉV Zrt.

Ha egy vállalatnál felmerül az együttműködés lehetősége az egyetemekkel, akkor főleg a képzés, továbbképzés és az utánpótlás biztosítása juthat eszünkbe: állásbörzék, pályakezdő diplomások, esetleg MBA-képzés lehetősége a jövő vezetőinek. Az egyetemek azonban jóval többet nyújtanak ennél, hisz itt csoportosulnak az adott szakterület legnagyobb elméleti szaktekintélyei, akik a tudomány jövőjét kutatják, valamint itt tanul és dolgozik sok-sok ifjú és lelkes kutató eredeti, új ötletekkel, tele energiával. Bár a MÁV-HÉV Zrt. is szívesen fogad pályakezdő diplomásokat, most inkább a kutatás világa miatt fordult az egyetemek felé.

Kutatási keretszerződést kötött a MÁV-HÉV Zrt. a győri Széchenyi István Egyetemmel, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemmel, valamint a Dunaújvárosi Egyetemmel. A kutatás célja mindhárom esetben a MÁV-HÉV Zrt. által üzemeltetett vasúti járművek és vasúti infrastruktúra műszaki, gépészeti rendszereinek felújítására és optimalizálására tett javaslatok, műszaki megoldások elemzése, továbbá a speciális infrastruktúra és jármű üzemeltetési körülmények közös kapcsolódási pontjainál diagnosztikai tevékenység végzése.

A Dunaújvárosi Egyetem stratégiai célja, hogy alkalmazott tudományok egyetemének megfelelő kutatás-fejlesztés és innovációs potenciállal bírjon, ezen belül a MÁV-HÉV Zrt.-vel való együttműködés célterülete elsősorban az anyagtudomány, a gépkalkatrések szűrőpróbaszerű anyagvizsgálata, valamint pályaszerkezeti elemek anyagvizsgálatainak lehetősége.

A győri Széchenyi István Egyetem az alkalmazott tudományok művelése mellett nagy hangsúlyt helyez az alapkutatásokra, ahogy rektor úr megfogalmazta, az „oktató-kutató kollegák már azt is látják, hogy mi lesz, mi lehet öt év múlva, sőt, nemcsak látják, hanem aktívan alakítják a jövőt.” Több tanszékkel, karral széles skálán mozog majd az együttműködés a vasút-vállalat és az egyetem között. Téma lehet az Építész-, Építő- és Közlekedésmérnöki Kar kapcsán a különböző vasúti pályaszakaszok alépitményeihez kapcsolódó geotechnikai

megfelelősségi kutatások elvégzése, a vizsgálatból eredően javaslattevés a szakaszok megerősítésére, valamint tartósvízszák javítási technológiák kidolgozása. A Járműipari Kutatási Központ főleg a cinkotai telephelyen található csapnyomásmérő berendezés korszerűsítésére koncentrálhat, míg a Közúti és Vasúti Járművek Tanszék a vendégforgóvázak felülvizsgálati utasítására tesz majd javaslatot.

TÖBB TANSZÉKKEL, KARRAL SZÉLES SKÁLÁN MOZOG MAJD AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS A VASÚTVÁLLALAT ÉS AZ EGYETEM KÖZÖTT.

Nagy fába vágja a fejszét a Járműgyártási Tanszék is, hiszen a több mint 40 éves HÉV járművek használatát biztosító TTP mérési rendszer kiváltása, továbbfejlesztése lehet a feladata a kocsiszekrények geometriai méréséhez szükséges utasítás kidolgozása mellett. Ahhoz, hogy az Egyetem valóban bizonyíthassa, hogy látja és formálja a jövőt, kidolgozhat egy tudományos javaslatot a HÉV teljes járműüzemeltetési tevékenységének fejlesztésére, átszervezésére, nem csupán az új járműflotta beszerzésének következtében kialakuló átmeneti időszakokra vonatkozóan, de a teljes flottacserét követően is.

A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem kutatói a HÉV szakembereivel együttműködve folytathatják a már korábban megkezdett járműdinamikai vizsgálatokat, kutatják a meglévő HÉV-ek kerekeinek és a vasúti pályaszerkezet sínelemeinek üzemszerű kapcsolódási pontjait, valamint azok optimalizálására javaslatokat dolgoznak ki. A járműdinamikai és pályadiagnosztikai mérésekből adódó adatállomány alapján feladatuk javaslat kidolgozása a vasúti járművek futásjóságának javítására. A BME a kutatási együttműködés keretében vizsgálja a vasúti járművek által a pályaszerkezetben keltett rezonancia beton-, vasbeton és feszített vasbeton szerkezetekre (HÉV műtárgyaira) gyakorolt hatását és az ebből adódó amortizációs folyamatok felgyorsulásának kapcsolatát, a szerkezetek hibáinak betonkorróziós vizsgálatát, valamint ezek tartós javítására kialakított technológiák ismertetése is feladat lehet.

Az Egyetem emellett vállalta, hogy kidolgozza a HÉV-forgóvázak geometriai kiméréséhez szükséges utasítást, valamint a szükséges mérőeszközök gyártmányterveit is elkészíti. Érdekes feladatnak ígérkezik a tolatómozdonyokhoz önműködő központi vonókészülék tervezése is, mellyel a MÁV-HÉV Zrt. állományába tartozó valamennyi jármű vontatható legalább 60 km/h-s sebességgel. Az energiahatékonyság kapcsán előrelépést hozhat a vontatási és fűtési energiafelhasználás fogyasztásmérésének kidolgozása a HÉV motorvonatok esetében. Az infrastruktúra üzemeltetés sem maradhat ki a kutatásokból, ennek keretében a BME a hidmonitoring-rendszer alkalmazhatósági vizsgálatát végezheti el, valamint a pályaszerkezeten megtalálható egyedi alkatrészekből alkotott helyi specifikus egyedi vágánykapcsolatokat, valamint erre vonatkozóan a járművek dinamikai hatásait is feltárhatja.

Mindhárom egyetem esetében elvárás, hogy a HÉV csak olyan javaslatokat, megoldásokat fogad be sikeresként, amelyek eredményeképpen az érintett rendszerek legalább 12–20 évig biztonságosan üzemeltethetővé válnak, a motorvonatok esetében pedig biztosítják az utaskomfort növelését.

MÁV-HÉV Zrt.

Az ünnepélyes aláírási ceremóniára a Dunaújvárosi Egyetem esetében 2020. június 17-én, a BME-vel június 19-én, a Széchenyi István Egyetemmel pedig 2020. július 1-én került sor, a MÁV-HÉV Zrt.-t Keresztes Péter vezérigazgató, Kazai Katalin üzemeltetési, illetve Szabó Ágota gazdasági vezérigazgató-helyettes képviselte.

A partnerek egyetértenek abban, hogy az együttműködés akkor a leghatékonyabb, ha az egyetemek elméleti és tudományos háttérrel biztosító kutatói, valamint a MÁV-HÉV sokéves szakmai tapasztalattal rendelkező munkatársai szorosan együttműködve, tudományos alapossgággal dolgozzák ki a műszaki megoldásokat.



Boldog születésnapot MÁV Szimfonikusok!

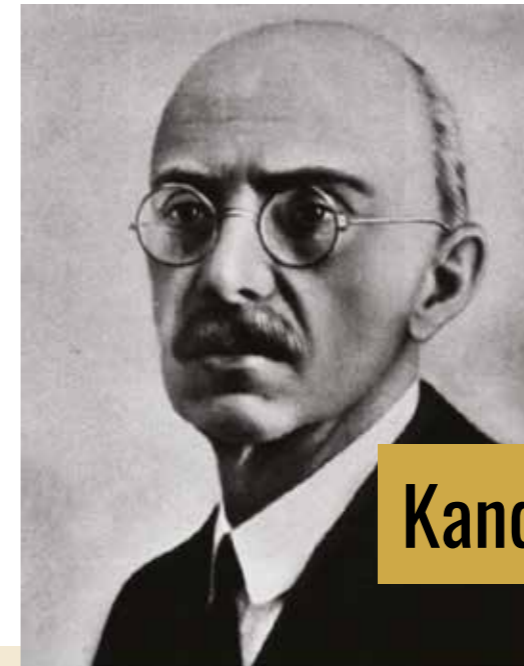
Míg a vasúti közlekedés jövőre lesz 175 éves Magyarországon, a MÁV Szimfonikus Zenekar idén ünnepli a 75. jubileumát. A zenekart 1945-ben, a második világháború végnapjaiban alapította a MÁV akkori elnök-vezérigazgatója, akinek meggyőződése volt, hogy a klasszikus zene segít a háború által megtépázott lelkek gyógyításában.

A MÁV ez alkalomból június 13-tól 10 napon át szignállal köszöntötte nagyobb állomásain a zenekart (Budapest-Déli, Budapest-Keleti, Budapest-Nyugati, Debrecen, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Szeged, Szolnok, Veszprém). A szignállban Beliczay Gyula Szerenádjának egy részlete hangzott el a MÁV Szimfonikusok előadásában. Beliczay Gyula nem mellesleg a Magyar Királyi Államvasutak építészeti főmérnöke is volt. Ezt követően júliusban a MÁV-START Flirt motorvonatain találkozhatunk majd a zenekar történetét ismertető plakátsorozattal, melyből megtudhatjuk például azt is, hogy a zenekar alapításának évfordulója május 1-jére esik, és azt is, hogy II. János Pál pápa tiszteletére is adtak már hangversenyt Assisiben.

A vírushelyzet felülírta a zenekar idei ünnepi terveit, az április 30-ára Műpába tervezett gálahangverseny is elmaradt, ezért az elmúlt nehéz időszakban a zenekar művészei gyakorlással, felkészüléssel töltötték az időt. A hirtelen jött helyzetre azonban kreatív megoldásokkal sikerült reagálni. Többek között a nemzetközi sajtó figyelmét is felkeltő „Nyiss ablakot a zenének” kezdeményezéssel, mellyel támogatóiknak köszönhetően az utcára, az otthonukba szorult emberekhez vitték el a zenét hangszóróval ellátott autóikkal. Szegedtől Szentendréig bejárták az ország számos pontját, még a budapesti Szent László Kórházhoz is elvitték a klasszikus műveket.

A MÁV EZÚTON KÍVÁN A KÖVETKEZŐ 75 ESZTENDŐRE IS TOVÁBBI SIKEREKET A ZENEKARNAK!

Németh Lívია



Kandó Kálmánra emlékezünk

Hosszú, sokszor nehéz, de mindenképpen izgalmas volt az az út, amelyet a vasút bejárt, mire a félelmet keltő tüzes vasparipa korszerű tömegközlekedési eszközzé vált. A vasút sok nagyszerű embernek adott és ad folyamatosan munkát. A nagyszerűek között is vannak kiemelkedők, akik maradandót alkottak. Közülük – születésnapjára emlékezünk meg röviden egyikükről. Kandó Kálmán (Pest, 1869. július 10. – Budapest, 1931. január 13.) érdemei máig hatóak.

1920 után, az ország szétszabdálása miatt, a budapesti és a diósgyőri üzemek kivételével az összes vasgyár külföldi tulajdonba került, nemkülönben a teljes nyersanyagkészletünk is a szomszédos országoké lett. Rendkívül nehéz körülmények között indult újra a munka. A magyar gőzmozdonyok közül a 424-es, akkori népszerű nevén Bivaly volt a legismertebb. Magyarország évtizedekkel a világ előtt járt a váltakozóáramú vasút-villamosítással, amely a kitűnő Kandó Kálmán nevéhez köthető. Munkája a takarékosabb szénfelhasználásból indult, felismerte, hogy jelentős szénmegtakarítás lehetséges a gőzüzemű vasút fő hálózatának villamosításával. Ezzel kapcsolatosan fogalmazta meg azt az azóta világszerte elfogadott alapelvet, amely szerint a nagyvasutak villamosítása akkor lehet igazán gazdaságos, ha azok egyszerű transzformálóállomások közbeiktatásával közvetlenül kapcsolódhatnak a szabványos periódusú országos villamosenergia-rendszerhez.

Kandó Kálmán technikortörténeti jelentőségű érdeme, hogy az általa megalkotott egyszerű felépítésű és jó hatásfokú fázisváltós villamos mozdonyal megvalósítható lett e korszakalkotó jelentőségű alapelv (szinkronfázisváltó 1916).

1898-ig csak rövid, helyi jelentőségű vonalakat villamosítottak, ami az alkalmazott feszültség alacsony szintjéből is következett. Hosszú és nagy teljesítményű vonalakra alkalmas villamosítás a Valtellina-vasút Kandó Kálmán tervezte nagyfeszültségű villamosítása volt az egész világon az első, amelynek mozdonyait háromfázisú, 3 kV feszültségű, 15 Hz frekvenciájú áram táplálta. A Valtellina-vasút üzemi eredményei alapján az olasz kormány amerikai tőkével megalakította a Società Italiana Westinghouse-t és Vado Ligurében mozdonygyárat létesített Kandó-mozdonyok gyártására. Az országos villamos hálózat energiájának közvetlen felhasználásával, az ipari frekvenciájú vasút-villamosítással Magyarország bizonyítottan évtizedekkel a világ előtt járt. Kandó Kálmán egyenáramú gyorsvonati mozdonyt épített a Párizs–Orleans közötti vasút számára (1923) és az USA-ban a Westinghouse cég tanácsadójaként is dolgozott (1927). A fázisváltós próbamozdony üzemi eredményei alapján határozta el a MÁV a Budapest–Hegyeshalom közötti fémvonal villamosítását (1929), ehhez tervezte Kandó a róla elnevezett villamos mozdonyt. Sajnálatosan sem a villamosítás befejezését, sem mozdonyainak üzembe állítását nem érte meg.

Hum Krisztina



Tudta, hogy

számtalan nemzetközi rangú karmester vezényelte már a MÁV Szimfonikusokat? Csak néhány név a kitűnő művészek közül: Ferencsik János, Lamberto Gardelli, Uri Mayer, Nikolai Anosov, Roberto Benzi, Franz Konwitschy, Arwid Janszonsz, Vladimír Válek, Hans Swarowsky, Carlo Zecchi, Herbert Blomstedt, Kurt Masur, Jurij Szimonov, Irwin Hoffman, James Levine, Fürst János, Carlo Ponti Jr., Jesus Lopez Cobos és Charles Dutoit.

75 éves a
MÁV Szimfonikus
Zenekar
1945
2020

Kármentesítés a MÁV-START Miskolc Járműbiztosítási Igazgatóság területén

A MÁV Zrt. által használt területeken a földtani közeg és a felszín alatti vizek szennyezettsége a vasútüzem mintegy 150 éves működtetéséből származtatható vissza. A kármentesítések során az érintett ingatlanokon különböző szénhidrogén-szennyeződések jellemzőek, amelyek a korábbi üzemanyagfeladáshoz, -lefejtéshez és -tároláshoz, a vontatójárművek karbantartási és tartózkodási helyszíneire kötődnek.

A környezeti elemek közül elsősorban a talaj és talajvizek szennyeződtek, amelyek jelentősen befolyásolják az ökológiai rendszerek működését és hatással vannak a felszín alatti vizekre (talaj és rétegvizek, ivóvíz) is.

Jelenleg 56 helyszínen folyik kármentesítés különböző szakaszokban a MÁV Zrt. területein.

A Miskolc Járműbiztosítási Igazgatóság területén hosszú éveken keresztül folyamatos környezetvédelmi munkálatok folytak a területet érintő földtani közeg és felszín alatti víz szénhidrogén eredetű szennyezettségének megismerése, kármentesítése, változásának megfigyelése céljából. A MÁV Zrt. 2018 decemberében kötött szerződést az aktuális szennyezettségi állapot kármentesítési munkálataira vonatkozóan, korszerű műszaki megoldások alkalmazásával.

A beavatkozási területen szénhidrogén eredetű, talajban és talajvízben megjelenő szennyeződés forrása feltételezhetően itt is a területen alkalmazott vasúti technológiákból eredeztethető.

Tekintettel a vasúti területen jellemző terepi, környezeti adottságokra, a területhasználat jellegére, a szennyezés tulajdonságaira, valamint figyelembe véve a környezeti célokat, a legelőnyösebb megoldásnak az ún. biológiailag intenzifikált pump-and-treat módszer mutatkozott, ami talajvíz kitermelését, a helyszínen történő megtisztítását, és a földtani közegbe való visszajuttatását, valamint egyidejűleg a szennyezés talajban történő lebontását jelenti.

A kármentesítő rendszer telepítési munkálatai 2019-ben valósultak meg. A munkálatok során a szerződött partner munkatársai a MÁV Zrt. vasúti szakfelügyeleti kollégáinak ellenőrzése mellett dolgoztak a munkaterületen. Az építés kezdeti időszakában megtörtént a terület 1,5 m-es mélységig történő feltárása a később fúrési munkálatokkal érintett pontokon, majd a kivitelező saját, Európában egyedülálló, környezetvédelmi célokra kifejlesztett fúróberendezéseivel elvégezte a nagy átmérőjű talajvíz-kitermelő kutak, valamint a víz- és részben levegő injektálását célzó lándzsák és figyelőkutak kialakítását.

A vízkezelő rendszerben jellemző fizikai-kémiai paramétereket, a kutak és tartályok vízszintjeit, az uralkodó nyomásviszonyokat több ponton telepített szenzorok ellenőrzik. A gépészeti elemek, szenzorok, elektromos berendezések vezérlése, az adatok gyűjtése, az online nyomon követés a vállalkozó saját, egyedi tervezésű és fejlesztésű digitális egységeivel, valamint szoftveres háttérrel valósul meg. Ennek segítségével lehetőség van a távolról történő üzemeltetésre, irányításra. Jelenleg ez az egyetlen kármentesítő rendszere a MÁV Zrt.-nek, mely esetében a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. munkatársai mint megrendelő képviselője és a műszaki ellenőrzést is végző szervezet, online képes a kármentesítés ellenőrzésére. Ez az innovatív rendszer olyan eszközt adott a kezünkbe, mely segítségével a szerződött partnerünk munkája folyamatosan nyomon követhető és visszakereshető. Az együttműködés ezzel új és nagyságrendekkel hatékonyabb szintre emelkedett.

A kiépített környezeti kármentesítő rendszer próbaüzeme 2019. augusztus-szeptember hónapokban megtörtént, mely során a szakcég elvégezte a kiépített műtárgyak, gépészeti elemek, elektromos berendezések ellenőrzését, tesztjét, szabályozását, kalibrációját a megfelelő, stabil üzemeltetési körülmények megteremtése végett.

Az üzemeltetés során a vállalkozó munkatársai folyamatosan nyomon követik a berendezés működését, rendszeres helyszíni jelenléttel és karbantartással biztosítják a megfelelő üzemkörülményeket, elvégzik az előírt mintavételeket, saját akkreditált laboratóriumukban vizsgálják a közegek szennyezettségi állapotát, és a rendszer állandó optimalizálásával igyekeznek a lehető legjobb hatásfokkal végezni a kármentesítést.



A MÁV Zrt. törekvése, hogy a jövőben is ehhez hasonló, modern kármentesítő rendszerek valósuljanak meg, hiszen az üzemeltetés eddigi háromnegyed éve során is igen pozitív tapasztalatokkal gazdagodtunk. A rendszer energia- és költséghatékony, mellyel úttörő és előremutató a vasúti területeken történő kármentesítés terén, de mindez nem valósulhatott volna meg a MÁV-START Miskolc JBI telephelyi szakági kollégái, diszpécseri segítő kész közreműködése nélkül.

Mindemellett fontos hangsúlyozni, hogy a legfontosabb a megelőzés. A területeinken lévő berendezések, műtárgyak szakszerű, az előírt célra való használata, a munkavégzés közben való odafigyelés alapvető feltétele annak, hogy megakadályozzuk az ilyen volumenű környezetszennyezést.

MÁV SZK Zrt. Környezetvédelem és energia szervezet

KÖNYV

Kisvasutakkal Magyarországon

új, bővített kiadás

Megjelent a Top Card Kiadó „Mikor elindul a vonat...” sorozatának legújabb kötete, a „Kisvasutakkal Magyarországon” című könyv harmadik, bővített kiadása. Az új kiadvány a hazánkban közlekedő 26 kisvasutat mutatja be, közöttük öt újat is, amelyek a korábbi kiadványokban nem szerepeltek. A könyvből megismerhető a kisvasutak múltja, jelene, járműállománya, valamint egy-egy vonal legfontosabb látnivalói, ezenkívül pedig a megközelítéshez is hasznos tippeket adnak. A leírásokat 27 illusztrált térkép és csaknem 300 fénykép színesíti, olyanok, amelyek a korábbi kiadásokban eddig még nem szerepeltek. Szerzők: Szilvási Éva – Kovách László
Terjedelem: 150 oldal
Megjelenés: 2020

Szeretsz vonatozni?

Van kedvenc vonatod? Rajzold le! Mutasd meg!

A VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár (Nyíregyháza) Utazzunk vonaton! címmel rajzpályázatot hirdet óvodások és alsós általános iskolások részére. 2020. augusztus 21-ig várjuk azokat az alkotásokat, amelyek A/4-es méretben, szabadon választott technikával készülnek. A pályaműveket postán, személyesen (VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, 4400 Nyíregyháza, Toldi u. 23.) vagy e-mailben lehet elküldeni (nyiregyhaza@vokevmh.hu, fájlformátum: jpeg/pdf) névvel, címmel, életkorral és a kategória megjelölésével ellátva. Az eredményhirdetés tervezett időpontja: 2020. augusztus 29. szombat, 10.00 óra, a Vasútmodell kiállítás megnyitóján.

Bővebb információ: VOKE Vasutas Művelődési Ház és Könyvtár, 4400 Nyíregyháza, Toldi u. 23., Tel.: 42/504 490, E-mail: nyiregyhaza@vokevmh.hu

Színház

Idén is lesz Mézesvölgyi Nyár

Ha nyár, akkor szabadtéri színház. Szerencsére idén sem lesz ez másként. A kőszínházak hosszú kényszerszünete után a szabadtéri előadásokat már biztos, hogy ebben a szezonban is élvezhetjük. A főváros közelében, Veresegyházon már negyedik éve várják a kultúra szerelmeseit a nyári hónapokban is a csillagos ég alatt. A Mézesvölgyi Nyár Szabadtéri Fesztiválon színházi darabok, musicalok, vígjátékok, kamaradarabok és önálló estek közül is választhatunk: Csárdáskirálynő, Anconai szerelmesek, Kaktuszvirág, Lövdöde tér – Kern András estje.

<https://mezesvolgyinyar.hu/>



Kiállítás

Vasút, szerelem, Szentes –
Mindennap vár a Gépészeti Gyűjtemény

Akit egyszer megcsapott már a mozdony füstje, azért, akit még nem, azért kell ellátogatnia a Vasúttörténeti Alapítvány Szentesi Gépészeti Gyűjteményébe, hiszen az egykori Motorgarázsba lépve nemcsak kiállított tárgyakat, relikviákat és emlékeket láthatunk, hanem mindazt, amiért a vasút szerethető. Hatalmas, bonyolult és tökéletes gépeket, kalandot és lelkesedést. Már a belépés előtt elidőzhetünk a színes fal böngészésével, ahol a korabeli dokumentumokon, történelmi emlékeken és vicces plakátokon kívül olyan bölcsességeket is olvashatunk, mint „A gőzmozdonyoknak lelkük van. A többi csak gép...” Lelke van e helynek is, ami elsősorban Valkai Csabának köszönhető, aki az év minden napján ingyenesen várja a látogatókat, kicsiket és nagyokat egyaránt. A gőzmozdony, a majd 100 éves motorkocsik, a régi fűtőház gépei, a belső kiállító terek, a motoros hajtányozás és Csaba története biztos, hogy újabb rajongókat szereznek a vasútnak.

Előzetes bejelentkezés: +36-30/439-9412



Ó, azok a csodás nyári gyümölcsök...!

Ugye, nem söpritek bele a maradékot a kútba? – kérdezte Nagymamám, amikor kislányként az unokatesóimmal a kút kávján gyűjtögetett sárgabarackmagot ugyanott egy féltéglával igyekeztünk úgy szétzúzni, hogy a finom magbelsőhöz hozzájuthassunk.

Jó néhány évtized eltelt azóta, azok a csodás vakációk már csak az emlékekben élnek. A sárgabarackot ma is nagyon szeretem, bár a magját már nem töröm olyan lelkesen. Viszont a nyári időszakban továbbra is az az egyik legjobb dolog, hogy sokféle finom gyümölcshöz hozzájuthatunk. Ezek a gyümölcsök napfényes ízükkel, ezer színükkel testre-lélekre egyaránt jótékony hatással vannak. Az pedig önmagában élmény, ha a gyümölcsöt magunk szedhetjük le a fáról vagy bokorról. De akár a piacon vesszük, akár a kertben szedjük, a nyári gyümölcsök finomak, egészségesek. Fogyasszunk belőlük, amennyit tudunk, az ügyesek pedig a téli csemegéről is gondoskodhatnak ilyenkor, hiszen a szezonban pénztárcabarárt megoldás megvásárolni és eltenni befőttnek, lekvárnak a gyümölcsöket.

Milyen gyümölcsöket együnk júliusban?

Meggy

A rendszeres meggyfogyasztás segít az immunrendszer megővésében, jó hatással van a szívre és érrendszerre, ízületekre, vesére. A festőlevű meggyfajták színanyagát természetes ételszínezékként is hasznosítják. A meggy szárából forrázással kitűnő tea készíthető, amit megfázásos megbetegedések időszakában fogyasztunk.

Görögdinnye

A görögdinnye szezonja hagyományosan július elejétől szeptember elejéig tart. Kiváló hűsítő a meleg nyári napokon, és még finom is. Mivel nagyrésze víz, jól átmossa a szervezetet, pótolja a vizet, alacsony kalóriatartalmával alapja lehet egy nyári diétának. A kivájt héját használjuk dekoratív tálnak gyümölcssaláták készítésekor, de darabokra vágva eltehetjük befőttnek is télire. De vigyázzunk! Dinnyére sört még nyáron se...

Füge

Ma már egyre több kertben találkozunk fügével, számos helyen sikerül erős, jól termő bokrot nevelni a kertészetekben

megvásárolható palántákból. Az első termés az áttelel ágakon érik be, és július végén szüretelhető. Napfényes, hosszú ős esetén a második termés is élvezhető. A füge csak a fán képes beérni, éretlenül leszedve nem érik tovább. Az érett gyümölcs mézédese, kellemes, ízletes, és csak néhány napig eltartható. Kitűnő befőtt, lekvár, bor és pálinka készíthet belőle, a világban sok helyen aszalják, így télen is fontos és értékes táplálék.

Sárgabarack

Azt mondják, a természet áldása ez a gyümölcs. A magyar kajszibarack minősége kimagasló, Európa nagy gyümölcspiacaiban hungarikumként tartják nyilván a magyar kajszibarackot. Magas C-vitamin- és rosttartalom jellemzi, nagyon egészséges gyümölcsnek tartják. Sokféle fajtája terem nálunk, ezek közül a nagyobbak inkább nyers fogyasztásra és lekvárnak, a kisebbek befőttnek, gombócnak valók. Hozzáértő kertészek megfigyelése, hogy a bő termésű évben ugyanarról a fáról kisebb, savanykásabb barack szüretelhető, a következő évben pedig a kevés virágból nagyobb, zamatosabb gyümölcsök fejlődnek.

És nem beszéltünk még a nyári almáról, a málnáról, a sárgadinnyéről, a ribizlifajtákról, a korai őszibarackról és körtéről. A nyári gyümölcsöket a legjobb frissen fogyasztani, de tegyük el belőlük bőven a kamrapolcra is, hogy a téli időszakban is visszaidézhesük a nyár ízeit. Egyszerűen elkészíthető és finom nyári sütemények is készülhetnek, igazi szezonja van a gyors és könnyű gyümölcsös pitéknek.

Bögrés meggyes pite

A mérce egy normál méretű, 2,5 dl-es bögre.

Hozzávalók:

2 bögre magozott meggy (friss vagy befőtt)
3 bögre liszt + 1 evőkanál
1 bögre cukor
3 egész tojás
1,5 bögre tej
fél bögre étolaj
1 sütőpor és csipet só

Elkészítése:

A meggyet rázogassuk össze az 1 evőkanál liszttel, hogy a liszt mindenhol körbeérje a szemeket (így majd nem fog a gyümölcs a tészta aljára süllyedni), majd tegyük félre felhasználásig. Egy nagy tálban a többi hozzávalót alaposan összekeverjük, és a tésztát egy sütőpapírral bélelt normál méretű tepsibe öntjük, elegyengetjük. Egyenletesen rászórjuk a meggyet, és előmelegített sütőben kb. 30 perc alatt készre sütjük. Ezt a receptet (talán a dinnye kivételével) már mindig egyik nyári gyümölccsel kipróbáltuk, működik, a legnagyobb sikere akkor van, ha vaníliafagylalttal tálaljuk. Fogyasszák egészséggel!

Kellemes és gyümölcsös nyarat kívánunk!

Hum Krisztina



Vasútállomás Hatvanban

Az utazási szokások emlékezete

Amióta a vasúti közlekedés létezik, a társaságok célkitűzései közt a gyorsaság és a kényelem a legfontosabbak közé tartozott. Csakhogy a 20. század végéig egészen mást értettek gyorsaság és kényelem alatt, és a vasúti állomásépületek szerepe is teljesen más volt: minél nagyobb volt egy település, az állomásán annál több szolgáltatást lehetett igénybe venni. A nagyok (leginkább a budapesti pályaudvarok) afféle mini városként működtek, de a kisvárosi állomásokon sem csak a váróterem és a büfé képviselte a szolgáltató ipart.

Fontos volt a pompa, a nagyvonalúság is. Mivel egy-egy településre a messziről jött utasok általában vonattal érkeztek, az a bizonyos „első benyomás” is itt született, vagyis az állomás állapota a várost minősítette. E hozzáállás Magyarországon elsősorban a vasút fénykorában, a századfordulón volt a legjellemzőbb, de a második világháború pusztításait követően, az ötvenes évek újjáépítési hullámában is fontos szemponttá vált – igaz, teljesen más alapok mentén. A székesfehérvári, a győri és a debreceni felvételi épületek mellett a hatvani állomás tekinthető ezen időszak jellegzetes objektumának, amit ráadásul az elmúlt hatvan évben jelentős stílustörések nélkül sikerült megőrizni és használatban tartani.

Egy fontos csomópont

„A pest–losonczi vaspálya a régi temető helyén kíván indóházat létesíteni. Megvalljuk, a tervezett helykijelölés a legszerencsésebb, mert ezáltal oly városrész díszítették s emeltetik

anyagilag, melyet a sors mostohasága ez idáig a legelnyagoltabb állapotban hagyott” – lelkesedett a Pesti Napló munkatársa 1863-ban, amikor hírt vette, hogy az akkoriban alakult új vasúttársaság, a röviden csak Északi Vasútnak nevezett „Császári és Királyi Szabadalmazott Pest–Losonc–Besztercebányai Vasút és Szent István Kőszénbánya Társulat” vasúti pályáját olyan területen kívánja megépíteni, amely Pest városát is előnyösen érinti. Azonban pár évvel később már fogyni kezdett a derűlátás, ennél talán csak a társaság pénze fogyott gyorsabban. Mindez ugyan nem akadályozta meg a vonal építését: a Salgótarjánig tartó 126 km hosszú vasútvonalon 1867. május 19-én indult meg a forgalom az újonnan épült Józsefváros pályaudvartól. Azonban az Északi vasút története ezután alig egy évig tartott: a tőkehiányt nem tudták kezelni, ezért a társaság kötvényei 1868. július 1-től állami kézbe kerültek, ami egyúttal (a Zákány–Zágráb vonalal együtt) az újonnan alakult MÁV kezelésébe került.

Persze e „tranzakciónak” nyertesei is voltak, közéjük tartozott Hatvan városa, amely a vasútnak köszönhette a következő évek példaértékű gazdasági fejlődését. 1870-ben a miskolci, 1873-ban pedig a újszász-szolnoki vasútvonal is a városba érkezett, így Hatvan hat év alatt a legjelentősebb hazai csomópontok egyikévé vált, melynek természetesen az urbanizáció és az iparosodás a nyomában járt. Leginkább az élelmiszeripar fejlődött, az 1889-ben alapított cukorgyár hamarosan Európa legnagyobbjai közé tartozott.

Mivel a vasút tette jelentős településsé Hatvant, a vasútállomás még nem a „pompa jegyében”, a város arculatának meghatározójaként született, inkább a célszerűséget tartották szem előtt. Az 1872-ben épült állomást később bővítették, és talán máig is ez volna az alap, ha az 1944-es bombázások

nem tették volna a földdel egyenlővé. Azonban a város, pontosabban a vasúti objektum jelentőségét jól mutatja, hogy az 1949-től a reménytelen nehézipari fejlesztéseket előtérbe helyező szocialista diktatúra számára – legalábbis a tények alapján ezt kell feltételeznünk – Hatvan újjáépítése fontosabb volt, mint például Debrecené vagy Szolnoké. 1947-ben, majd 1948-ban is tervpályázatot írtak ki ezzel kapcsolatban.

Mint egy erődítmény

Az ötvenes évek elejére egyre több Hatvannal kapcsolatos tervrajz született, majd került az asztalfiókba, mintha az illetékesek nem tudták volna eldönteni, hogy melyiket válasszák. De 1954-ben történt egy huszárvágás: pártutasításba adták, hogy az állomásnak 1955 végére fel kell épülnie, így az UVATERV két megbízott tervezőmérnökének Nagy Béla Zoltánnak és Félix Vilmosnak nagyon kevés idő állt rendelkezésére. Nem véletlen tehát, hogy tervük a korábbi pályázati anyagok felhasználásával készült; a szűk határidő mellett azért is, mert az állomás környezete miatt maximalizálni kellett a méreteket. Ráadásul a tervezőknek az akkori ideológiai megfontolásokat is figyelembe kellett venniük, vagyis az épületnek a szocializmus nagyságát és dicsőségét kellett hirdetni. Az viszont egyáltalán nem számított, hogy melyik városban vagyunk, ugyanezt megépíthették volna Ózdon, Sztálinvárosban vagy Nyíregyházán. Igaz, hogy a hatvani állomás robusztus, erődszerű építmény lett hatalmas terekkel, de a végeredmény lenyűgöző volt a maga korában, és még lenyűgöző ma is.

Az épület megjelenése

A teljesen szimmetrikus felvételi épület öt részből áll, középpontjában a hatalmas indulási csarnokkal. A 12 méter belmagasságú helyiséget a vaskeret formázó lámpatestek mellett három dombormű teszi emlékeztetéssé: Kiss Sándor Martinász, illetve Búza Barna Vasút és Arató nő című művei. „Az épület reprezentatív megjelenését a jó tömegelosztás és a díszítőelemek mértéktelen alkalmazása adja meg. Vakolt homlokzatán egyszerű tagozású harashti mészkő parkányok, lábzetek és nyíláskeretezések vannak. A belső reprezentatív terek kiképezésére sószerű homokkővet használtak fel” – írta az állomásról a Közlekedéstudományi Szemle című folyóirat, hozzátéve, hogy az íves nyílások bélései és a burkolatok kemény mészkőből, a lépcsők burkolatai pedig gránitból készültek, és a várótermet, csarnokokat, no meg az éttermet

díszvakolattal „látták el”. A létesítményt 1956. január 20-án adták át, nagyságát a „mennyiségi szemlélettel” hangsúlyozták, vagyis avval, hogy az építkezés során 2 millió darab téglát és 300 köbméter faanyagot használtak fel. Pedig ennél sokkal fontosabb volt, hogy a mennyiség mellett a minőség is hangsúlyt kapott – és nemcsak építészeti értelemben. Az embertelen korszak szabályt erősítő kivételének is mondható, hogy a hatvani állomáson nagy hangsúlyt fektettek az utaskomfortra. A két váróterem mellett, jelentős alapterületű étterem és büfé, sőt még fodrászüzlet is nyílt, vagyis az illetékesek mindent megtettek, hogy az átszállásra sokszor órákig várakozó utasok semmiben se szenvedjenek hiányt. Még játszótér is létesült az épület város felé eső bejáratánál. Az átadást követően a munkálatok is folytatódtak, még 1956-ban megépült a posta és a kazánház, hamarosan befejezték a pálya villamosítását is. Azonban a szintén a tervekben szereplő aluljárók és szigetperonok csak jóval később, 1988-ban készültek el.

Műemléki védettség

Talán ennek az évtizedes mulasztásnak is köszönhető, hogy a hatvani állomás komolyabb átalakítások – és így stílustörések – nélkül élte meg az elmúlt több mint hatvan évét. Külön öröm, hogy annak ellenére, hogy utazási szokások változásával nincsen már kereslet azokra a szolgáltatásokra (bár a fodrászüzlet ma is működik), amelyek meghatározóak voltak az építés idején, az állomás mégsem vált az idő martalékává. Mert igaz ugyan, hogy szomorú látványt nyújt a régóta üresen álló étterem, és sajnálatos, hogy a büfét kávéautomata váltotta, de még ezzel együtt is lenyűgöző látványossággal van dolgunk. Ami szerencsére 2012 óta műemléki védettség alatt áll.

Legát Tibor



Ahol az egész ország FLIRT-öl

Kétségtelenül Észtország jár az élmezőnyben a Baltikumban a volt szovjet tagállamok közül, ha azt nézzük, mennyire sikerült levetni magáról a keleti infrastruktúrát és adoptálni a nyugati világ fejlesztéseit. A világhírű start-upjairól is ismert 1,2 millió lakosú balti ország vasútjával ismerkedhetünk meg e havi számunkban.

Észtország 2004. május 1-jén lett az Európai Unió tagja, az 1,2 millió lakosság fele a fővárosban, Tallinnban él. A Budapesttel megegyező népességű országban jelenleg közel 900 km hosszúságú a használt vasútvonalak hossza. A nyomtáv 1520 mm-es, ami azonos a szomszédos országok nyomtávjával. Villamosítva jelenleg Tallinn elővárosának környezetében 133 kilométer vasúti pálya van, ebből 103 kilométer a kétvágányú.

Az országban egyedül az állami Elron vasúttársaság lát el belföldi személyszállítási feladatokat. A nemzetközi forgalom nem mondhatni túlságosan bővelkedőnek, a déli országrészénél Lettországgal közös kishatárforgalmú közlekedésen kívül, amit a Lett Vasutak biztosítanak. A fővárosba egyedül Oroszországból lehet vonattal közvetlenül eljutni a Tallinn–Moszkva és a Tallinn–Szentpétervár-járatokkal, ezt a GORail társaság üzemelteti TEP70-es szovjet gyártású mozdonyokkal.

Az észt vasúti modernizálás 2014-ben következett be, mikor is az ország „nagybevásárlást” tartott a STADLER-nél és összesen 38 FLIRT motorvonatot vásároltak, 18 darab villany motorvonatot és 20 dízelt. Ezekkel 2015-re sikerült az összes régi járművet kiváltani. A széles nyomtávú kialakítás miatt az ülőhely elosztás is más az itthon megszokotthoz képest. A 2x2 üléselosztás helyett 1x3-as és 1x2-es elosztás található, valamint rendelkeznek első osztályú résszel is, amelyre a helyjegy váltása kötelező.



2019-ben a megnövekedő elővárosi forgalomra való tekintettel 4 darab hibrid motorvonat megvásárlására kaptak engedélyt. És hogy mit hoz a jövő? Európa egyik legnagyobb vasúti fejlesztését a Rail Balticát. A Rail Baltica az Európai Unió TEN-T programjának 27. számú kiemelt projektje. A Varsó–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsinki közötti tervezett vasúti összeköttetés 5 tagállamot – Lengyelország, Litvánia, Lettország, Észtország és Finnország – érint. Ez lesz az egyetlen vasúti kapcsolat a három balti ország felől Lengyelország és az EU többi része felé. Északon vasúti komp biztosít összeköttetést a Finn-öböl túlsó felén fekvő Helsinkivel, de később az útvonal része lehet az esetleges Helsinki–Tallinn-alagút is.

A fejlesztés megkezdése előtt a legrövidebb vasúti útvonal Tallinn és Varsó között 1200 km hosszú volt. Számos, eltérő jellemzőkkel rendelkező szakasz váltja egymást: egy- és kétvágányú, villamosított és nem villamosított szakaszok. Lengyelországban, valamint Litvániában a lengyel határtól Mockaváig (22 km) normál nyomtávú (1435 mm) volt a pálya. Innen Šeštokaig (további 32 km) háromsínű, egyszerre kétféle nyomtávolságú (1435 mm és 1520 mm) pálya vezetett, onnan pedig kizárólag 1520 mm-es nyomtávú a pálya. A projekt végül egy végig normál nyomtávú kapcsolatot tartalmaz.

Az első, a lengyel határtól Kaunasig tartó 119 km-es szakaszt 2015. október 16-án adták át. A 380 millió euró költségű, Rail Baltica I. néven ismert beruházás három szakaszból állt. A balti államok területére 728 km hosszú kétvágányú, villamosított szakasz kiépítése esik, melynek teljes költségét 3,68 milliárd euróra becsülik. A vonalon vegyes (személy- és teher-) forgalom lesz; a tervek szerint kétóránként 240 km/órás sebességgel közlekedő vonatok négy óra alatt teszik meg az utat Tallinnról a lengyel határig. A második fázis tervezése 2016-ban elkezdődött, az építésre pedig 2019–2025 között kerülhet sor.

Molnár Zsolt



Fotó: Varga A., wikimedia.org



Pálházi Állami Erdei Vasút

A Zemplén hazánk egyik legszebb és legkevésbé felfedezett hegysége. A táj vadregényes és lebilincselő, aki egyszer elmegy odáig, azt rabul ejti, s vonzza a sok felfedezésre váró kaland. A Zemplén szívében ott zakatol legrégebbi erdei vasutunk, a Pálházi Erdei Vasút. Bármelyik megállónál szálljunk is le, csodálatos túrákat tehetünk. Kőkapunál azért érdemes mindenkinek sétálni egyet, hiszen itt minden olyan, mintha egy mesevilágba csöppentünk volna: bércek között megbúvó vadászkastély, csónakázótó és alagút a kisvonatnak. Ha pedig egészen a rostallói végállomásig utazunk, járjuk körbe a Páfrány tanösvényt.

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

A megfejtés beérkezési határideje: **2020. július 20.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: *Ötven darab hibrid motorvonat érkezik a hazai pályákra*

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Patyiné Dobóczy Livia** olvasónknak!

A BALATONI ÉTKEZŐKÖZSÉGEK... A FOLYTATÁS ELSŐ RÉSZÉNE	KUTYA	DEPOZITUM	NAGYCSALÁD SKÓCIÁBAN	ELEKTROENCE-FALOGRAFIA, RÖV.	TENGELYT KEN	RÓMAI 500-AS	KÓPORALKOTÓRÉSZE!	KETTÓS, KÉTSZERES	FÁNKFELE	PÁRATLANUL KÜZD!	AUTÓKÖZLEKEDÉSI TANINTEZET, RÖV.	DIVATMÁRKA	UTCA, RÖVIDEN	ÉNEKESMADÁR; STIGLIC	AMELY DOLOG	SZINTÉN NE	
																	E
KINTRÖL KUKKANT						RÓNA KÜZD, HARCOL							TÉTET NŐVEL KÁROSAN HAT				
	BŐVÍT A FOLYTATÁS MÁSODIK RÉSZÉNE						PÉLDÁUL, RÖVIDEN MECSEKI CSÚCS			TEHERÁN LAKOSA SZERDA, RÖVIDEN						LITER LOPE DE ...; IRÓ	
CSIKÓ APJA				ZÜRZAVAROS INTÉS						ARGENTIN SPORTJEL A SOR VÉGÉN					A -VÉ PÁRJA VÉDŐTARTÓS		
ORSZÁGOS TANÁCS, RÖVIDEN			MOSOPOR MÁRKÁJA RÉSZ, HÁNYAD					KÉZHÁT KÖZEPE! PARFUMMÁRKA			HELYZETET CSÁD KÖZEPE!						
BELGA GÉPKOCSIK JELZÉSE		ZÖTYKÖLÉS (ZSENI)					FÖLDBE HATOL TANTÁL						CÉG EMBLÉMÁJA BECÉZETT TIBOR				
HEVES MEGYEI HELYSÉG					ÁPR. 27-I NÉV NAP IRÁN URA VOLT					OROSZLÁNSZÁJ NÉMET NEVELŐ							SZÍNÉSZ (GÁBOR)
SZEMMEL VALÓ ÉRZÉKELÉS						FUTÓMADÁR NYELVBOTLÁS					ÍRÓSZERMÁRKA SZTORI					CELSIUS, RÖVIDEN JÓL FOG AZ ESZE	
MENYASSZONY				DURVA POSZTÓ NÁLA LENTEBB				MÉDIA-HÍRESSÉG FOGADÁSI ÖSSZEG					SEGÉLYKÉRŐ JEL HÜVELYK				
PÁRATLAN PONT!			VAGY ÜGY! UNITED KINGDOM, RÖVIDEN				NAGY LAKOMA JELET VÉS				ÍGY, LATINUL JELZÉS KÖTEPE!					SZIKLADARAB KITÉRŐ KÖZEPE!	
... GAUGUIN; FRANCIA FESTŐ					CIPŐPÁSZTA CENT, RÖVIDEN				POLCRÓL PISZKÁL SIEMENS								
	L																

Góóóóó!



– A 8-as játékos egy hihetetlen csellel átvágta magát a védősoron és már ott is van a kapu előtt. A Kis Dacia lő, és ... – élte bele magát a játékba a kis piros M43-as mozdony, amikor...
– Kis Dacia, gyere már, vége a szünetnek! Még be kell húznod hat kocsi a helyére, mindjárt indul az IC a 3-as vágányról – kiáltott rá a tolatásvezető.

Kis Dacia nem sok kedvvel ugyan, de a noszogatásra abbahagyja a focit, bár gondolatai munka közben is csak a bajnokságon járnak. Már egy hónapja tart ugyanis a legnépszerűbb futballrangadó, a LokoLiga és kedvenc csapata, a Dízelek nagyon jól állnak. Eddig szinte minden meccsüket megnyerték. Természetesen Kis Dacia mindegyiken ott volt, sőt mindig az első sorból szurkol kedvenc csapatának. Az összes mozdony tudja róla, hogy ő is híres focista szeretne lenni, méghozzá csatár, aki sorra lövi a gólokat. Az M43-as minden vágya az, hogy egyszer ő is felvehesse a Dízelek szép, sötét színű csapatmeztét, ami nagyon jól néz ki a piros alapon. Már azzal is megelégedne, ha a kispadon ott ülhetne cserejátékosként.

Ez azonban csak álom. A válogatottban csupa M47-es Nagy Dacia játszik. Tényleg jóval nagyobbak és erősebbek, mint az M43-as. Hiába edz Kis Dacia nap mint nap szorgalmasan, hiába tud bárkit lecselezni a pályán, és hiába ugyanolyan elszánt, mint az M47-esek, mégsem veszik komolyan.

– Kicsi vagy te ehhez! Ne üsd bele az orrod a nagyok dolgába! Még a Szilik is lesöpörnének a pályáról, nemhogy a Teknők! – vágják folyton a fejéhez.

Kis Dacia ilyenkor mindig az ütközőjét lógatva megy vissza a mozdonyszínbe, de szomorkodása csak addig tart, amíg elé nem gurul a focilabdája. Ilyenkor hirtelen elszáll minden bánata, azonnal megy a vágányok végéhez, és csak rúgja a bőrt naphosszat. Ez az élete! És a bajnokság.

Végre elérkezett a nagy nap, a döntő napja. Az összes vágány zsúfolásig megtelt, a szurkolók hangosan zúgják kedvenc csapatuk nevét, mindenki éljenez, majd a csapatok, a Dízelek és a Villanyok felszólalnak és kezdetét veszi a döntő.

A bírő nem más, mint Bivaly, a híres 424-es gőzmozdony. Messze földön neki van a leghangosabb sípja, így szabálytalankodni nem érdemes. A nagy meccsre már előző nap felfűtötte magát, a víztartályát pedig reggel újból teletöltötte, így ha hosszabbításra kerül a sor, akkor is végig fogja bírni szufflával. A kommentár szerepében Csörgő, aki a szünetben saját zenekarával szórakoztatja majd a közönséget. Kis Dacia természetesen az első sorban izgul kedvenceiért.

A meccs nagy lendülettel vette kezdetét, Csörgő élőben közvetíti az eseményeket: – A piros dízelmozdonyok sötét mezben, a kék villamos mozdonyok sárga mezben láthatóak. Szoros mérkőzés várható, hiszen két nagyon erős csapatról van szó. A 10-es számú Nagy Dacia elsurran a jobb szélén, lő és gól! Vezetnek a Dízelek. De a Villany csapatot sem kell féltetni. Az egyik Teknő szinte a fél pályát végigcselezi és a végén úgy megcsavarja a labdát, hogy az bizony a kapuban köt ki. Gól! Az állás 1-1. Majd 2-1-re átveszik a Villanyok a vezetést. A második féldő közepén sikerül kiegyenlíteniük a Dízeleknek, de a csapatból egyre többen sérülnek le. Kezdenek bajban lenni, mert már a cserejátékosok mind a pályán állnak. Ekkor Bivaly hatalmasat sípolt, az egyik villamos mozdony keréktörést okozott a Dízelek legjobb csatárának. Le kell szállítani a pályáról, mellékvágányra kerül. Hihetetlen! – kiált Csörgő. – Mi lesz most a Dízelekkel? Már csak néhány perc van hátra a rendes játékidőből, az állás döntetlen, de az M47-esek így eggyel kevesebben vannak! A nézőtérén siri csend, a dízelek edzője időt kér. Rövid szünet és taktikai megbeszélés következik. De mit lehet tenni ebben a helyzetben? – teszi fel a kérdést Csörgő.

Az edző végigpásztázza a nézőteret, mintha keresne valakit. És igen, megtalálta. Int Kis Daciának, hogy menjen a pályára. Csörgő nem talál szavakat, Kis Dacia pedig azt sem tudja, hogy remegjen-e az izgalomtól vagy örüljön. De amikor felveszi a 8-as számú sötét mezt, nincs több kérdés. Megy, cselez, passzol, olyan ügyesen cikázik a nagyok között, hogy azok csak forgatják a lámpáikat, de elvenni tőle a labdát senki sem tudja. Soha nem volt még ennyire boldog, mindent belead. Már csak két perc van hátra a mérkőzésből, az eredmény még mindig döntetlen, de ekkor Kis Dacia megindul, cselez, lő – és góóóó! A kupát így a Dízelek nyerik meg, a nap hőse pedig egyértelműen Kis Dacia.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt



**Tudta,
hogy**

a MÁV Szimfonikus Zenekart 1945-ben, a második világháború végnapjaiban alapították azzal a céllal, hogy a vasút kultúrát is szállítson? A MÁV akkori elnök-vezérigazgatójának, Varga Lászlónak meggyőződése volt, hogy a békekötés után nemcsak építőanyagra és élelmiszerre lesz szükség, hanem a háború okozta lelki sebek orvoslására is.

75 éves a
MÁV Szimfonikus
Zenekar

1945
2020