

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

„A SZÉKEMNEK NINCSEN HÁTTÁMLÁJA”

INTERJÚ VIRÁG ISTVÁN PÁLYAMŰKÖDTETÉSI
VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESSEL

NYÁRI MENETREND

FELAJÁNLÁS
A MENTŐSZOLGÁLATNAK

„EGYÜTT VAGYUNK HATALMASAK”
INTERJÚ MOLNÁR PÉTER
MOZDONYVEZETŐVEL

HIBRID MOTORVONATOK

HOMOLYA RÓBERT

ORSZÁGJÁRÓ KÖRÚTRA INDULT

70. ÉVFOLYAM • 2020. JÚNIUS

FKG nagygépek • Áruforgalom • MAP • TÁMOGATLAK program • Fejlesztések • Dr. Bói Loránd • Járműflotta
Zöld vasút • Komárom • Balatoni nyár • SZMSZ változás

Vezetői interjú	4
„A székemnek nincsen háttámlája” – interjú Virág Istvánnal, a MÁV általános és üzemeltetési vezérigazgató-helyettesével	
Hírvonal	8
Vasútépítő nagygépek beszerzésére, Országjáró körút, Élénkülő áruforgalom	
HR-hírek	12
SZMSZ-változás, Visszatérés a home office-ból, Újraindulnak a vizsgálatok, MAP, TÁMOGATLAK	
Fejlesztések	20
Szombathely Területi Igazgatóság megszépült állomásai és munkakörülmény-javító intézkedései	
MÁV-START-interjú	26
Szezonnyitó beszélgetés Dr. Bói Loránddal, a MÁV-START üzlet- és szolgáltatásfejlesztési igazgatójával	
MÁV-START-hírek	28
Nyári menetrend, SZMSZ-változás, Hibrid motorvonatok, Felajánlás a mentőszolgálatnak	
Életpálya	40
Urbán Attila - A legfiatalabb nagyvasúti forgalmi csomóponti főnökségvezető	
Zöld Vasút	42
Illegális hulladékok elszállítása	
Anno	46
Komárom és a vasút	



ELŐSZÓ

Kedves Munkatársaim!

Az elmúlt közel tíz hét nagyon sok változást hozott az életünkbe. A kezdeti ijedelem talán már eltűnt, helyét átvették új, és valószínűleg sokáig velünk maradó rutinok: a gyakori kézmosás, a megfontolt távolságtartás egymástól, és egészen biztosan az is, hogy maszk nélkül már nem indulunk el otthonról.

Májusban a vasútállalat elnök-vezérigazgatója is országjáró körútra indult. A körút szervezése során az volt a célunk, hogy a hat pályavasúti területi igazgatóság egy-egy kiemelt forgalmi csomópontján a vezetői találkozón túl Homolya Róbert elnök úrnak lehetősége legyen a kollégáknak személyesen is megköszönni az elmúlt időszakban végzett példamutató munkájukat. Azt tapasztaltam, hogy ezek a találkozások nagyon jól sikerültek, megmutatták a vasutas közösség sokféle tudásában és a feladatokhoz való remek, emberi hozzáállásában rejlő erejét. A pandémiás veszélyhelyzetben a Kommunikációs Igazgatóságnak is gyorsan és hatékonyan kellett reagálnia a változásokra, minden csatornánkat beizzítva (hírlevelek, SMS, dedikált Intézkedések oldala stb.) azon dolgozunk, hogy a munkatársakat a fontos információkkal, üzenetekkel időben (sokszor azonnal) tájékoztassuk. A Vasutas Magazin is az egyik legfontosabb és legkedveltebb csatornánk, amely talán sokaknak úgy tűnt, háttérbe vonult, hiszen betartva az óvintézkedéseket az áprilisi és a májusi számot nyomtatásban nem, csak PDF-ben jelentettük meg.

A látszat viszont most is csalóka. Nagyon örülünk, hogy újra kézbe is vehető lapot tudunk kiadni, de arra még büszkébbek vagyunk, hogy a kihívásokkal teli két hónapban még a régóta dédelgetett tervünket is sikerült megvalósítani, és a Vasutas Magazinnak elkészült digitális felületét. Avasutasmagazin.humindenhonnan, és bármely készülékről elérhető, és ezzel bízunk benne, hogy még aktívabb kapcsolatot tudunk kialakítani a munkatársakkal.

A következő, nyári hónapok biztosan még számos kihívást, új, megoldandó feladatot fognak jelenteni mindannyiunknak. Mi is készülünk sajtótájékoztatókkal, további programok szervezésével, hiszen a vasút nem állt le, zajlanak a fejlesztések, egyre többen utaznak újra velünk, és ezekről mindig tudunk új információkkal szolgálni.

Mindenkinek jó egészséget, jó újrakezdést kívánok!

Miklós Zsófia
kommunikációs igazgató, MÁV Zrt.



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, Fuchs Adrienn, Hum Krisztina, Kandó Eszter, Kertész Péter, Kiss Miklós, Kiss Nóra Márta, Kozma Barbara, Legát Tibor, Matheser Bálint, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Szabó Bálint

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

Címlap: Szecsódi Balázs; 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

„NE AZT MONDJÁTOK ÖTFÉLEKÉPPEN HOGY NEM MEGY, HANEM EGYET MONDJÁTOK, AMI FÉLIG MŰKÖDIK, MERT ABBÓL LEHET VALAMI JÓT LÉTREHOZNI.”

És az idő nagyon telik. Gyakorlatilag ez az év már félig elment, sajnos a terveink fölborultak a pandémia miatt. Amit idén már nem tudunk megvalósítani, azt újra kell tervezni, mert ami idén fontos volt, az ne négy év múlva kerüljön elő. Azt szoktam mondani a kollégáknak, hogy az első három probléma után nem biztos, hogy a negyedik jön. Mindig tudnunk kell a jó sorrendet.

A mostani helyzetben mi a jó sorrend?

Most elsődleges a Budapest agglomeráció, ahol a közlekedésben olyan átlagsebességet kell elérnünk, olyan kiszámíthatónak kell lennünk, amivel versenyképesek leszünk a távolsági buszokkal és a személygépkocsikkal szemben. Vidéken megfelelően tudjuk tartani a menetidőket, de Budapest körül, a 60-80-100 kilométer sugarú szabálytalan körben, az elővárosban, ahol évente 3-4 millió ember utazik, ott van a problémáink többsége. Látom naponta a főúzemirányítói jelentéseket és abból a napnál is világosabban látszik, hogy a menetrendszerűség az elővárosban vérezik el, ezért most elsősorban Budapestre és az elővárosra kell koncentrálnunk. Budapest közigazgatási határa mintha fallal lenne körülvéve, eddig minden fejlesztés itt állt meg, vagy innen akart elindulni. Tavaly egy „ránccfelvarrást” kapott a Keleti pályaudvar, idén folytatjuk a Nyugati tetőszer-

kezetével és az utascentrumok kialakításával. A Nyugatiból indulunk kifelé, elmegyünk a Városligetig. Átépül a hálózat legfontosabb hídja, a Déli összekötő híd; jövő év végére három új hídszerkezet lesz a jelenlegi rozsdamarta hidak helyén. Aztán innen építkezünk tovább. 2022-ben megérkezik az új, nagyteljesítményű ágyazatrostáló gépünk, a felépítménycserét így már saját kapacitással és nagyobb ütemben tudjuk elvégezni. Ahogy a fociban mondják, megtanulunk nyerni.

Amikor felkértük az interjúra, az első kérdése az volt, miért nem a fiatalokat kérdezzük inkább. Mit gondol az ifjú vasutas generációról?

Szeretném hangsúlyozni, hogy a fiatalok nekem nagyon sokat jelentenek, az ő üdeségük, a jó informatikai ismereteik és a másfajta probléma-megközelítésük aranyat ér. A versenyképesség javító programot is a fiatalok rakták össze, és ennek zongoracipelője Suhajda Balázs – ma már pályalétesítményi igazgató – volt és ezt az irratlan munkát, példaértékűen végezte. Van egy amerikai katonamondás, miszerint a farkas ereje a farkában van, és a farka ereje pedig a farkasban. Mindig is fiatalokkal próbáltam magamat körbevenni, előfordult, hogy már államvizsgán sikerült a vasúthoz csábítanom a pályakezdőket. Ráadásul a diagnosztikában egyáltalán nem hátrány, ha valaki nem látott kint vasutat, ha tárgyilagos, „műszaki érzelmektől mentes” a gondolkodása, hiszen az elemző képesség a számokból adódik. Le tudják modellezni azt, hogy milyen sebesség, milyen terhelés mellett, időben a pályaromlás folyamatát, ennek összes következményeivel együtt. A diagnosztika nem dönt helyettünk, ilyen csoda nincs, a gondolkozó mérnök viszont kell hozzá.

Pár éve mondogatom a csapatnak, hogy a hármasszintű tagozódású igazgatóságon belül (pályafenntartási osztály,

híd- és alapépítmény, diagnosztika) a diagnosztika lesz a lánzszahegye. Hogy miért? Mert a diagnosztikai alapú tervezése a jövő, a versenyképességi program is abból jött ki.

Beszéljünk kicsit az ön személyéről. Mi az, ami kikapcsolja a munka után?

Eredendően belsőépítész akartam lenni, ezért szabadidőmben angol és francia nyelvű lakberendezési újságokat szoktam lapozgatni. Továbbá nagyon vonzodom a katonai egyenruha-történet világához, különösen a napóleoni kor érdekli.

Volt a felmenői között vasutas?

Volt, persze, hogy volt. Nekem még a nagyapám is vasutas volt, ráadásul ő az Indul a bakterház vonalán, Csépa környékén volt térközör. Az öreg nagyon eredeti figura volt, akár a regényben is benne lehetett volna, olyan különös dolgai voltak. Ráadásul az én pályám mesészerűen indult, amikor 1977-ben a vizsgáimat letettem, édesapámtól vehettem át a felépítményes szakaszmérnök munkát a vasútnál.

Aztán hídász mérnökként is dolgozott. Úgy tudom, a kollégái azt tartják Önről, hogy a pályások között a legjobb hídász, a hídások között a legjobb pályás.

Tény, hogy pályafutásom során egyszer pályásként, egyszer hídászként dolgoztam. Körülbelül a bűvös hat-hét évente változott a munkaköröm, voltam hídász mérnök, vezető mérnök, szolgálati főnök. 2005-ben kerültem föl Pestre, a mérnöki létesítmények alosztály létrehozásával és vezetésével bíztak meg. 2011-ben hídosztályvezető lettem a teljes hálózaton. Akkor azt mondtam, hogy ez életem kalandja, nem fogom kihagyni. Amit ebből ki lehet hozni, azt meg fogom próbálni. És 2015 végén már újabb feladattal, a Pályalétesítményi Főosztály vezetésével bíztak meg. Tavaly szeptember 16-án az Elnök úr felkért, hogy az általános és műszaki vezérigazgató-helyettesi posztot töltssem be, mely ennek a kalandnak egy

újabb fejezete. Hatalmas megtiszteltetés, óriási ajándék ez az élettől. Azt szoktam mondani, én úgy érzem, hogy az én székemnek nincsen háttámlája, mert ez egy másik fajta szék.

Nincs hátradőlés, nagyon komoly feladatok vannak, és ha ezeket végig visszük, akkor utána még komolyabbak fognak jönni.

Van olyan érdekes vasutas története, amelyet szívesen megosztana a Vasutas Magazin olvasóival?

Ha nem is történetet, de egy nagy tanulságot elmesélek. 27 évet töltöttem külszolgálatban, Győrben, a hegyeshalmi fővonalon. Vallom, hogy a vasutat kint csinálják a területen, és ez értelemszerűen másfajta gondolkozást igényel, mint a székházban az elvi irányítási szinten tevékenykedő munkatársaké. Amikor 2011. szeptember 1-én bejöttem és a tesztek megírtam, azt mondták, hogy bizonyos értelemben veszélyes vagyok a rendszerre, nem vagyok feltétlenül szabálykövető, mert mindenáron a problémamegoldást keresem. A végrehajtás szintjén ezt tanultam, meg és úgy gondolom, ez egy jó úticsomag volt szakmai életemhez. Kollégáimnak mindig azt mondtam, hogy „ne azt mondjátok ötféleképpen hogy nem megy, hanem egyet mondjatok, ami félig működik, mert abból lehet továbblépni.”

Van egy filmélményem, melynek a meghatározó jelenetében az játszódik le, hogy a legkeményebb élethelyzetekben csak az ügyben és önmagunkban, valamint társainkban vetett hittel lehet valamire jutni. A „túlélésre” játsszani semmit sem ér. A film Sztálingrádban játszódik, ahol a már említett jelenet során bebizonyosodik, csak akkor lehet győzni, ha hiszünk abban, hogy győzhetünk: „Tanítsuk meg őket győzni! Higgyék el, hogy tudnak győzni!” Ez úgy gondolom, a sportban és az élet számos területén, így a vasúton is azonosan működik és igaz.

Varga Zsuzsanna



„AHOGY A FOCIBAN MONDJÁK, MEGTANULUNK NYERNI.”



A MÁV FKG ÁLTAL A TÁRGYALÁSOK SORÁN ELÉRT SZERZŐDÉSES ÖSSZEG 2 300 000 EURÓS MEGTAKARÍTÁST EREDMÉNYEZETT A BECSÜLT ÉRTÉKHEZ KÉPEST.

Vasútépítő nagygépek beszerzésére kötött szerződést a MÁV FKG

Eredményes közbeszerzési eljárást követően kötött szerződést a MÁV FKG vasútépítő karbantartó nagygépek gyártására vonatkozóan. Az új gépek kiemelten fontos szerepet kapnak majd, hiszen ezek beszerzésével lehetőség nyílik cégcsoporton belül, költségmegtakarítás mellett nagyobb hatékonysággal elvégezni a vasúttársaság saját pályakarbantartási és felújítási munkáit.

A beszerzés keretében egy nagy teljesítményű ágyazatrostáló gépet, egy nagy teljesítményű dinamikus vágánystabilizátort és egy kitérőszabályozó gépet szállít majd le a nyertes Plasser & Theurer, Export von Bahnbaumaschinen GmbH, a sínköszörűgép gyártására pedig a Harsco Rail Europe GmbH adott be nyertes pályázatot. A négy gép beszerzésére 25 200 000 euró összegben kötött szerződést a MÁV FKG a két nyertes vállalkozóval április végén.

A vasúttársaságnál jelenleg két működőképes, 1980-as évekbeli ágyazatrostáló gép áll rendelkezésre. A beszerzendő ágyazatrostáló gép teljesítménye nagyobb, mint a meglévőké összesen, továbbá már nemcsak folyóvágányok rostálására, hanem kitérők esetében is alkalmazható lesz ez az önjáró vasúti jármű. Ez a technológia az ágyazat vízelvezető képességét állítja vissza, így stabilizálja a vasúti pálya alapját, rendszeres rostálással a nagyobb pályafelújít-

tások jelentős része megelőzhető.

A nagy teljesítményű dinamikus vágánystabilizátor vibrációval tömöríti az ágyazatot a hossz- és keresztirányú tartása mellett. Magyarországon, azokon a vágányokon, ahol az engedélyezett sebesség 80 km/h-nál nagyobb, kötelező dinamikus vágánystabilizátor használata az átépítési vagy rostálási munkák után, és a felépítményi karbantartó munkák során. Az elvégzett munka minősége és mennyisége növekedik meg az új gépek használatbavételét követően.

A kitérő- és vágányszabályozó gép a sínzsalak megemelésével a keresztirányú alatt lévő ágyazatkő tömörítését végzi el, egyúttal a vágány méreteit állítja be. Az új gép kitérőkben is el tudja végezni ezt a bonyolult és nagy energiaráfordítást igénylő munkát. A vasúttársaságnál jelenleg csupán egy ilyen korszerű és öt 30 évnél is öregebb gép áll rendelkezésre, utóbbiak nem is mindenhol alkalmazhatóak. A MÁV különféle besorolásban 8150 csoportkitérőt üzemeltet, ebből közel 2600 csoportkitérő – nagyobb részt elővárosi – szabályozására a régi gépek alkalmatlanok. Az új gép, az újabb technológiai szintjének megfelelően, bármelyik szabályozására alkalmas lesz.

A MÁV jelenleg nem rendelkezik nagy teljesítményű vágányköszörűgéppel. Az új sínköszörűgép a sínprofil finomfelületi megmunkálására alkalmas önjáró kötöttpályás vasúti jármű, ami az országos vágányhálózat jelentős részén alkalmazható lesz. A vasúti pálya üzembiztos és működőképes fenntartásának egyik eszköze, hiszen a rendszeres időközönként elvégzett köszörülés csökkenti a futófelületi hibák károsító hatását, javítja az utazási komfortot, csökkenti a zajt, csökkennek a járműre ható mechanikus rezgések, rázkódások.

MÁV KIG

Májusban országjáró körútra indult a MÁV elnök-vezérigazgatója

„Együtt erősek vagyunk” jelszóval Homolya Róbert a területeken dolgozó kollégákat látogatja meg, és fejezi ki köszönetét a járványügyi helyzetben végzett munkájukért. A MÁV elnök-vezérigazgatója május 7-én kezdte el országjáró körútját, az elmúlt hetekben Kiskunhalas, Püspökladány, Szolnok és Füzesabony forgalmi csomópontokat kereste fel, és tervezetten még Nagykanizsára és Veszprémbe is ellátogat a nyár beköszönte előtt.

Az országjáró körút első állomása, május 7-én Kiskunhalas volt. Az állomás a nagy teherforgalmat bonyolító kelebiai fővonalon fekszik; a Budapest–Belgrád-vasútvonal magyarországi szakaszának 70%-a (103 km) ezen a területen valósul majd meg. Az itt dolgozó kollégák jelenleg naponta, átlagosan 65-70 vonat közlekedtetésében vesznek részt. Kiskunhalas állomáshelyi feladású teherforgalma főként Ausztria felé irányul.

Egy héttel később, május 13-án Püspökladány Forgalmi Csomóponti Főnökségre látogatott el az elnök-vezérigazgató. A 100 sz. fővonalon történő elhelyezkedése miatt az állomás jelentős személyforgalmat, valamint átmenő tehervonat-forgalmat bonyolít le. A nemzetközi forgalomban közlekedő személy- és tehervonatok esetében (a 101 sz. vonal nem villamosított) a villany-dízel mozdonyok cseréjét is az állomáson végzik.

Szolnokra május 18-án ment a MÁV elnök-vezérigazgatója. Az állomás vasúttörténeti szempontból jelentős, hiszen 1849. szeptember 1-jén ért ide a vasút, ezzel az ország második vasútvonala a Pest-Szolnok-vonal lett. Az állomás jelentős csomóponttá nőtte ki magát az elmúlt évtizedekben. A megyeszékhelyt a fővárossal összekötő két vasútvonal (Budapest–Cegléd–Szolnok–Záhony (100), és a Budapest–Újszász–Szolnok–Lőkősháza (120) a budapesti elővárosi forgalom közel 60%-át adja. A keleti országrész kapuja is, hiszen a Tisza-hídon túl Szajol állomáson ágaznak el a keleti és a dél-keleti országrészekkel vasúti kapcsolatot létesítő vasútvonalak. Mindkét vasútvonal az európai korridor vonalhálózat magyarországi szakaszát képezi, ezért a személyszállítás mellett a teherforgalom is jelentős a térségben.

A következő állomás Füzesabony volt, ahová május 21-én látogatott el Homolya Róbert. Füzesabony 80 sz. Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely-fővonalon

elhelyezkedő elágazó állomás, mely a miskolci PTI-hez tartozó három Forgalmi Csomóponti Főnökség egyikének székhelyállomása. A Főnökség 4 állomásfőnökségből áll (Füzesabony, Eger, Kál-Kápolna és Vámosgyörk), melyhez összesen 24 állomás, 1 pályaelágazás és 17 megállóhely tartozik. A területén található összesen 260,6 km vasúti pályahálózatból 132 km villamosított. Füzesabony állomás épülete műemlék, Pfaff Ferenc tervei alapján eklektikus stílusban épült 1893-ban. Érdekes, hogy az épülethez tartozó legenda szerint terveit összecserélték a Fiumébe tervezett épület terveivel. A tény azonban az, hogy Fiume állomás épülete már 1889-ben megépült. Az akkori vasútvezetés a várható nagymértékű utaslétszám miatt építette az impozáns állomásépületet Füzesabonyban.

Lapzártánk után következett még Nagykanizsa és Veszprém állomása az országjáró körútnak, az említett két látogatásról az Intraneten olvashatnak bővebben.

MÁV KIG





Élénkülő vasúti áru-forgalom Záhonyon keresztül Kínából

Újabb, orvosi védőeszközöket is szállító konténervonat érkezett záhonyi átrakással Kínából a budapesti Rail Cargo Terminal – BILK-re. A Budapest és Jinan közötti vasúti teherforgalom további élénkülését jelzi, hogy a következő időszakban szinte heti rendszerességgel közlekednek majd erre a szerelvények, amelyek áruösszetétele közelít a járvány előtt megszokotthoz.

Júniustól megkezdődik heti rendszerességű közlekedését Záhonyon át magyarországi – Rail Cargo Terminal – BILK – úti céllal egy újabb konténervonat Kína Changsha városából is. A kontinentális útvonalon egyébként Lengyelországon és Szlovákián keresztül már most is érkezik heti egy szerelvény Kínából.

A Rail Cargo Operator – Hungaria kezelésében közlekedő, átlagosan 40-42 kocsi álló vonatok a szárazföldi Selyemúton a tengeri fuvarozásnál lényegesen rövidebb idő alatt, környezetkímélő módon teszik meg a kínai ipari központok és Magyarország közötti több mint 10 ezer kilométeres utat.

A szárazföldi fuvarozás mellett élénk a görögországi Pireusz, a horvátországi Rijeka és a szlovéniai Koper kikötőjébe érkező magyarországi rendeltetésű konténerekkel is rakott hajók forgalma. A Rail Cargo Group hetente 15-16 vonatpár közlekedtetésével biztosítja a magyar ellátási lánc számára fontos ázsiai termékek importját és juttatja el a kikötőkbe a magyar exporttermékeket.

Április óta folyamatosan normalizálódik a távol-keleti áruforgalom, mégis akár őszig is eltarthat, amíg egyensúlyba kerülnek a szállítások annak függvényében, hogyan alakul a pandémiás helyzet, illetve, hogy milyen ütemben indul újra a gazdaság. Az RCG szakembereinek prognózisa szerint a vasút ősze-télre érheti el a tavalyi forgalmi értékeket.

Rail Cargo Group

A MÁV idén is részt vett a Közlekedési Kultúra Napja programban

Május 11-e a Közlekedési Kultúra Napja, amelyet azzal a céllal hoztak létre, hogy népszerűsítsék a biztonságos és környezettudatos közlekedési magatartásformákat, illetve a toleráns, partnerségen alapuló, egymásra és önmagára odafigyelő utasok közlekedési kultúráját. A Közlekedéstudományi Egyesület (KTE) 2015 óta szervez országos rendezvénysorozatot ennek apropóján, a MÁV 2016 óta partnere a programnak.

A rendezvények szlogenje: „A biztonság az elsőbbség. Legyen minden nap a kulturált közlekedés napja!”

A vasúttársaság állomásokon a hangosbemondóban, a vágányvégtáblákon, illetve a MÁV-START fedélzeti monitorain közvetítette a fontos üzenetet, illetve a közösségi médiában, a MÁV Instagram- és Facebook-oldalán az alkalomra készült grafikákat osztottunk meg.

A program keretében idén online konferenciát tartottak, amelyet Mosóczi László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár videóköszöntéssel nyitott meg. A konferencián dr. Ledia Lazeri is részt vett, a WHO Magyarországi Iroda vezetője a videós bejelentkezésében a magyar közlekedési ágazat vezetőinek és munkavállalóinak helytállását méltatta a pandémiás időszakban.

Az előadók kiemelték, hogy a vírusnak betudható csökkenő forgalom mellett a vasúti szektor – főként az áruszállítás terén – növelte részarányát a közlekedésben, amely mind a szektor versenyképességét tekintve, mind pedig a környezetvédelem szempontjából üdvözlendő.

A Közlekedéstudományi Egyesület vezetői az előadásukban felhívták a figyelmet arra, hogy a közúti közlekedés Európában 80 ezer halálos áldozatot követel évente; és megemlékeztek a tavalyi Hableány-katasztrófa áldozatairól is. Ezeknek a fényében kiemelten fontos, hogy a nemrég aláírt Stockholmi Nyilatkozatban az uniós tagállamok azt vállalták, hogy 2020 és 2030 között 50%-kal csökkentik a közúti balesetek áldozatainak számát.

A Közlekedési Kultúra Napja aktivitásait, pályázati eredményeit és az online plakátkiállítást a <http://www.akozlekedesikulturarnapja.hu/> oldalon lehet megtekinteni.

Május 11. – a Közlekedési Kultúra Napja
Türelem, tolerancia, egymásra figyelés.
Legyen minden nap a kulturált vasúti közlekedés napja!

 VASÚTI TERÜLETEN CSAK A MOZDONY FÜSTJE MEGENGEDETT.	 A TERMES KOCSI SEM KONCERTTEREM!
 ÚGY ÜSD EL AZ IDŐT, HOGY LETEKERED A HANGERŐT!	 NEM ÉRI MEG RÖVIDÍTENI, MERT AZ ÉLETED IS RÖVIDÍTHETI!
 ITT A POGGYÁSZ HELYTELEN.	 ÓVD AZ ÉRTÉKEK, MERT LEHET, MÁSNAK IS ÉRTÉKES.
 NYUGODTAN ÉTKEZZ, CSAK SZEMÉTTTEL NE VÉTKEZZ!	 ÖRÜLÜNK, HA OTTHON ÉRZED MAGAD, DE JOBB HA A CIPŐ CSAK A LÁBON MARAD!





Optimalizálás a hatékonyság érdekében: így változik a MÁV Zrt. Szervezeti és Működési Szabályzata

A jogszabályi rendelkezéseknek való megfelelés és a stratégiai célkitűzéseink teljesítése érdekében 2020. június 1-től a MÁV Zrt. Szervezeti és Működési Szabályzatában (SZMSZ) a következő változások lépnek életbe:

Az Elnök-vezérigazgató irányítása alatt a 339/2019. (XII. 23.) Kormányrendelet alapján kialakítják a **Megfelelés támogatás** szervezetet, amelynek legfőbb feladata a Társaság tevékenységének, működésének az irányadó jogszabályoknak, szakmai standardoknak, belső szabályzatainak, értékeinek és elveinek történő megfelelés elősegítése.

A vasúti pályahálózat működtetés eredményességének és a közlekedés versenyképességének növelése, a társaság fő célkitűzéseinek megvalósítása érdekében a fejlesztési, beruházási, ingatlanfenntartási és -gazdálkodási tevékenységeket a **Beruházási Vezérigazgató-helyettes** szervezet látja el két főigazgatóság, a **Fejlesztési és Beruházási Főigazgatóság**, valamint az **Ingtanfenntartási és gazdálkodási Főigazgatóság** irányításával.

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.

Az Ingatlanfenntartási és Gazdálkodási Főigazgatóság az **Ingtanfenntartási Igazgatóságon** (korábban Ingatlanüzemeltetési és magasépítmenyi igazgatóság) keresztül látja el az ingatlanfenntartási, kezelési, magasépítmenyi tevékenységek és a hálózati szintű zöldterület karbantartási tevékenység – kivéve a vegyszeres gyomirtási tevékenység – szakmai irányítását. A társasági ingatlanhasz-

nát optimalizálása és a racionális ingatlangazdálkodás megvalósítása érdekében a létrejövő **Ingtanlagazdálkodási Igazgatóság** az ingatlanrendezés és területrendezés, az ingatlanhasznosítás és lakásgazdálkodás tevékenységeket (szervezeteket) látja el.

A **Pályaműködtetési Vezérigazgató-helyettes** szervezet közvetlen irányítása alatt két főigazgatóság, az **Infokommunikációs és Technológiai rendszerek Főigazgatóság** és az újonnan létrejövő **Pályavasúti Főigazgatóság** működik. A **Pályavasúti Területi Igazgatóságok** a vezérigazgató-helyettes közvetlen irányítása alá kerültek, hangsúlyozva ezzel a vasúti infrastruktúra működtetési tevékenység vállalaton belüli kiemelt súlyát. Közvetlenül a vezérigazgató-helyettes irányítása alatt létrejön a **Pályaműködtetési hálózati koordináció**, mely támogatja a vezérigazgató-helyettes az egyes szervezetek tevékenységeinek összehangolásában.

Az Üzemeltetési Főigazgatóság átalakításával jött létre a **Pályavasúti Főigazgatóság**, mely a Pályalétesítményi, a Forgalmi és üzemirányítási, Pályavasúti szolgáltatások igazgatóságokat irányítja közvetlenül. Az infrastruktúra működtetés megfelelő színvonalon tartása és fejlesztése érdekében a diagnosztika szerepe egyre jelentősebbé válik a Társaság működésében, ezért a diagnosztikai és a geodézia tevékenység

egy szervezetben, a **Diagnosztikai elemzés és tervezés osztályba** (korábban Diagnosztika osztály) kerültek.

A vagyonkezelési tevékenység (**Vagyonkezelés** szervezet) hálózati szakmai irányítása és támogatása továbbra is a Gazdasági vezérigazgató-helyettes feladat- és felelősségi körébe tartozik.

A szolgáltatások színvonalának növelése érdekében a **Kommunikációs Igazgatóság** tevékenységi köre az **állandó utastájékoztató koordinációjával** egészült ki, valamint az Igazgatósághoz kerültek a vállalati arculat, a munkáltatói márka és a munkavállalói élmény fejlesztésére irányuló tevékenységek.

Átalakult a Biztonsági Főigazgatóság szervezete, amelyen belül létrejött az **Általános és Vasútbiztonság szervezet** a Vasútbiztonság szervezet megszűnése mellett.

A Humán erőforrás vezérigazgató-helyettes közvetlen irányítása alá kerül a Szervezetfejlesztés.

A szervezetek feladat-, felelősség- és hatásköreiben történt változásokat részletesen a 2020. június 1-től hatályba lépő SZMSZ és mellékletei tartalmazzák. A szervezeti változásban érintett munkavállalók értesítéséről a humán szervezet folyamatosan gondoskodik.

Gyász hír: elhunyt Dr. Pálvölgyi István



Sajnálattal tudatjuk, hogy egykori munkatársunk dr. Pálvölgyi István 2020. április 30-án, életének 69. évében elhunyt.

Dr. Pálvölgyi István 1974-től – kisebb megszakítással – 35 éven keresztül dolgozott a MÁV-csoportnál. A vasúti ranglétrát végigjárva 1998-ban pénzügyi osztályvezetői pozícióval bízták meg, majd 2000-ben nevezték ki a MÁV Pénzügyi Igazgatóság Pénzgazdálkodási és Számviteli Főosztály főosztályvezető-helyettesévé. A MÁV-START Zrt. 2007-es megalakulásától egészen nyugdíjba vonulásáig (2013. március 28.) a társaság pénzügyi vezetői pozícióját látta el. Munkaköri feladatain túlmenően a MÁV-START Zrt. hivatalos lapjában nyugdíjazásáig még rovatvezetői feladatokat is végzett.

Végző búcsúztatására május 15-én került sor szűk családi körben.

Emlékét megőrizzük, a család gyászában fájó szívvel osztozunk!

Humán erőforrás vezérigazgató-helyettes szervezet

Milyenek látjuk az otthoni munkavégzést? – tájékoztató a home office felmérés eredményeiről

A MÁV-csoport home office-ban dolgozó munkavállalói 2020. április 28.–május 4. között kérdőíves felmérésben vettek részt. Példaértékű volt a részvétel a kitöltésben, nagyon rövid idő alatt az online felületen 3841 fő osztotta meg tapasztalatait.

A MÁV, a MÁV-START, a MÁV SZK, a MÁV FKG és a MÁV HÉV home office-ban dolgozó munkatársainak közel 70%-a töltötte ki a kérdőívet. A felmérés legfőbb célja az otthoni munkavégzés tapasztalatainak, és a jövőbeni home office igényeknek a megismerése volt.

A kitöltők 75,37%-a eddig nem dolgozott otthonról. Az eredmények azt mutatják, hogy az átállás jól sikerült, a visszajelzések összességében pozitívak. Azok is jó tapasztalatokat szereztek az utóbbi hónapokban, akik korábban nem dolgoztak home office-ban, ez pedig a szervezet és a munkavállalók gyors alkalmazkodóképességét és a támogató rendszerek hatékonyságát dicséri.

A megkérdezettek összességében elégedettek a home office munkavégzéssel, és a munkájuk eredményével. Ehhez feltehetően hozzájárul, hogy a munkavállalók számíthatnak a vezető, a munkatársak és a Helpdesk segítségére, mint az a felmérésből kiderült. A beszámoló alapján fontos, hogy az otthoni munkavégzéshez szükséges technikai feltételek, informatikai alkalmazások nagyon rövid időn belül a munkatársak rendelkezésére álltak. A home office alatt is aktív kapcsolattartás biztosítható a vezető és munkatársak között, akár telefonon vagy email-en, vagy rendszeres Skype megbeszéléseken. Az eredmények szerint az otthoni munkavégzés az önálló és hatékony feladatvégzés lehetőségét biztosítja a munkatársaknak.

A megkérdezettek nagy többsége a jövőben is szívesen dolgozna home office-ban, a kitöltők 65%-a támogatná hetente két alkalommal az otthoni munkavégzést. Ezzel kapcsolatban az eredmények hasonlóak voltak minden korcsoportban. A heti 2 nap home office népszerűsége az eredmények alapján független a munkába járás utazási idejétől is, még azok is ezt a lehetőséget választanák, akik naponta mindössze 10-30 percet töltenek utazással.

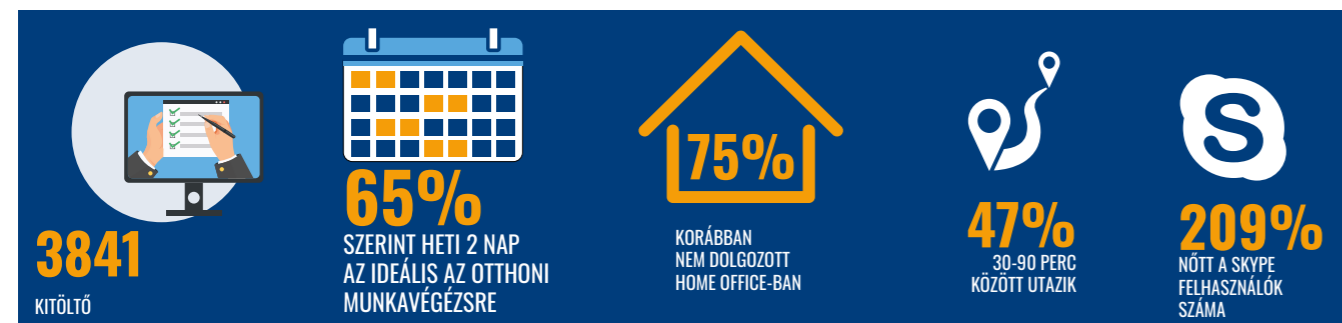
A hatékonyabb otthoni munkavégzéshez igényelt támogatások vizsgálata során kiderült, hogy a legnagyobb szükség a „jó tapasztalatok” megosztására, a rugalmas időbeosztás elfogadására, a munkatársak közötti tudásmegosztásra és a megfelelő informatikai eszközök biztosítására van (laptop, internet, belső hálózat elérése stb.). Ezen belül a 35 évnél fiatalabbak a rugalmas munkaidő elfogadását, az 56 évnél idősebbek a „jó tapasztalatok” megosztását választották inkább. A fiatal generáció az online eszközök használatában szerzett tapasztalatait praktikus használati útmutatókkal a munkahelyi közösségekben bátrabban megoszthatják.

Az eredmények alapján kiemelhető, hogy a váratlan helyzethez minden vállalat jól alkalmazkodott, a szükséges informatikai támogatottságot biztosítani tudta. A vezetők és munkatársak a távoli kapcsolattartást, az egyeztetéseket és a munkacsoportokban való feladatvégzést sikeresen megoldották. Bizhatunk magunkban, hogy a vasutas közösség a 21. század kihívásainak is képes megfelelni. Gyorsan tanulunk, és az online világban is jól közlekedünk.

Részletes összefoglaló elérhető: <https://bit.ly/2ZCHRPj> oldalon.

Köszönjük minden munkatársunknak, hogy támogatta a felmérést eredményességét, és megosztotta tapasztalatait!

MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés



Home officeből való visszatérés segítése

Reményeink szerint minden munkatársunk számára érzékelhető, hogy a MÁV Zrt. a SARS-CoV-2 koronavírus vírus okozta kialakult közegészségügyi helyzetben folyamatos, átfogó erőfeszítéseket tesz a munkahelyeken és utasforgalmi területeken egyaránt a vírusfertőzés megelőzésére, a vírus terjedésének megakadályozására.

A pandémiás helyzet kihirdetését követően március hónaptól, a napi takarításon túl, heti rendszerességgel minden üzemi területen, irodákban fertőtlenítő takarítás kerül elvégzésre, amely immár a 8. ütemnél jár. Ezen intézkedéssel párhuzamosan minden vizesblokkban megtörtént az általános hatású kéztisztítószer fertőtlenítő hatásúra szerre történő cseréje, a nagy létszámú irodaépületekbe a folyamatos feltöltés biztosítása mellett érintés nélküli kézfertőtlenítő adagolók kihelyezésre került sor. Jelenleg folyamatban van az üzemi területek nagytakarítása, amelynek során a teljes üvegfelület és a textíliák tisztítása is nagy hangsúlyt kap. Műszaki eszközök vonatkozásában rövidesen megkezdődik a klímaberendezések karbantartás keretében történő fertőtlenítése.



Ezen intézkedéseinkkel kívánjuk fenntartani az egészséges és biztonságos munkakörülményeket.

Kertész Péter

Egészségpénztári tagdíj átutalása a munkabérből

Az önkéntes kölcsönös egészségpénztári tagdíjat a jövőben a munkabérből lehet átutaltatni. Ehhez egy nyilatkozatot kell kitölteni, és – kizárólag elektronikus formában – eljuttatni a humán ügyfélszolgálatra.

A bérmegállapodás eredményeként az idei évtől a VBKJ-juttatások helyét egy év végi, magasabb összegű kifizetés veszi át: a 350 000 Ft munkavállalói lojalitást elismerő juttatás.

A változásra tekintettel 2020. január 1. napjától megszűnt az a lehetőség, hogy az önkéntes kölcsönös egészségpénztári tagdíjat VBKJ-keretösszegekből utaljuk át. De lehetőség van arra, hogy a tagdíj összegének átutalását kérjük a munkabérből. Ehhez egy nyilatkozatot kell kitölteni, és eljuttatni a humán ügyfélszolgálatra. Az így befizetett összegek után 20% sja-kezdvevény vehető igénybe, ami továbbra is vonzóvá teszi az egészségpénztári tagság fenntartását.

Fontos, hogy az egészségpénztáraknál létezik egy havi kötelező tagdíj – például a Vasutas Egészségpénztárnál 5000 Ft/hó –, melynek minden hónapban be kell érkeznie a munkavállaló egészségpénztári számlájára, ezért célszerű legalább ennek az összegnek a levonását és átutalását kérni a munkáltatótól.

A havi tagdíj munkabérből történő átutalásához a nyilatkozatot – „Nyilatkozat Önkéntes nyugdíjpénztári egészségpénztári és önszegélyező pénztári tagdíj munkabérből történő levonásához” – kizárólag elektronikus formában kell eljuttatni a humán ügyfélszolgálatra.

Amennyiben korábban még nem igényelt VBKJ- keretéből vagy munkabérből egészségpénztári utalást, abban az esetben a humán ügyfélszolgálat számára küldött nyilatkozat mellé csatolni kell a pénztári tagságot igazoló belépési nyilatkozat szkennelt képét vagy mobiltelefonnal készített olvasható minőségű fotóját.

A kitöltendő nyilatkozat elérhető az intraneten.

Újraindulnak egyes foglalkozás-egészségügyi vizsgálatok május 11-től

Az Emberi Erőforrások Minisztériumának 2020. április 30-án kiadott közleménye értelmében 2020. május 4-től a nem sürgős ellátások nyújtására ismételen van lehetőség a szigorú higiénés rendszabályok, valamint az aktuális Eljárásrend SARS-CoV-2 pandémia esetére című eljárásrend betartása mellett.

A fentiek értelmében a Vasútegészségügyi NK Kft. a következők szerint folytatja a foglalkozás-egészségügyi vizsgálatokat május 11-től kezdődően:

- 2020. május 11-től megkezdődhet a 33/1998. NM. rendelet szerinti időszakos vizsgálatok elvégzése.
- A 203/2009. Korm. rend. szerinti időszakos vizsgálatok elvégzése is elindul, azonban csak abban az esetben történhet meg, ha az a munkáltatók számára nem jelent többlet szervezési munkát, és praxisaink is rendelkezésre állnak (szabadság nincsen).
- Számos szakmai tanfolyam online formában elindult, az ehhez kapcsolódó szakellátó helyi szakmai vizsgálatok megkezdődhetnek.
- Az eddig is végzett előzetes, soron kívüli, záróvizsgálatok továbbra is elvégzésre kerülnek.

A 203/2009. Korm. rend. alá tartozó és a VIG/EVIG utasításokban szereplő foglalkozás-egészségügyi vizsgálatok a munkavállalók vezénylése miatt a MÁV és leányvállalatai számára a következők szerint fog megvalósulni:

- Június hónapban a júniusban lejárt alkalmassági vizsgálatok elvégzése fog megtörténni, illetve a március végéről és áprilistról elmaradt foglalkozás-egészségügyi vizsgálatok pótlására is ebben a hónapban kell lehetőséget biztosítani.
- Július hónapban a júliusban lejárt alkalmassági vizsgálatok elvégzése fog megtörténni, valamint a május hónapban el nem végzett foglalkozás-egészségügyi vizsgálatokat kell pótolni.
- A többi vasútvállalattal egyedi egyeztetések nyomán indulhatnak meg a vizsgálatok.

A járványhelyzet végéig halasztható vizsgálatok, igény esetén azonban elvégezhetőek:

- Gépjárművezetők időszakos alkalmassági vizsgálata (a 41/2020. (III.11) Korm. rendelet 4. §-a értelmében).
- A fegyverviselési alkalmassági vizsgálatok.

További információ:

<https://intranet.mav.hu/hir/Lists/hirek/Olvas.aspx?ID=3092>

Tovább bővül a TÁMOGATLAK Program

A TÁMOGATLAK PROGRAM a MÁV-csoport minden munkavállalójának szól: azoknak, akik a veszélyhelyzetben a frontvonalban teljesítenek szolgálatot, akik otthonról dolgoznak, akik fejlődni szeretnének, akik vezetőként állnak helyt, vagy akik személyes lelki támogatásra, segítségre szorulanak.

További információk: www.mavcsoport.hu/tamogatlak

A TÁMOGATLAK PROGRAM további szolgáltatással bővült, a MÁV-csoport segítő szakemberei által nyújtott olyan önkéntes, ingyenes telefonos távkonzultációs lehetőséggel, amely az anonimitás és titoktartás teljes körű biztosításával nyújtja a személyes beszélgetés lehetőségét a MÁV-csoport valamennyi, rászoruló kollégája számára. Elérhetőség: www.mavcsoport.hu/lelkitamasz

Amennyiben úgy érzed, lelki támogatásra van szükséged, két megoldást is nyújtunk számodra:

1. Ha úgy érzed beszélgetnél, vagy egyszerűen csak mindennapi kérdésekre keresed a választ és nincs kivel megosztanod, keresd munkatársainkat, állunk a rendelkezésedre. Amit fontos tudnod, hogy a vonal túlsó végén olyan kollégáktól kapsz támogatást, akik készek arra, hogy segítsenek. A telefonos beszélgetések alkalmával nem kell megmondanod a neved, és nem készítünk hangfelvételt egyetlen beszélgetésről sem, hiszen a program célja a segítségnyújtás és az együtt gondolkodás elősegítése a vasutasok családjában!

Az alábbi időpontokban keress minket bátran, meghallgatunk: Minden munkanap 8:00–10:00 és 15:00–17:30.



+36 1 511 8989

Amennyiben mi nem tudunk segíteni, mert úgy tapasztaljuk, inkább pszichológiai tanácsadásra van szükség, akkor tovább irányítunk a megfelelő szakterülethez.

2. **Ha a járványhelyzet ideje alatt pszichológus szakemberhez szeretnél fordulni, mert például ideges, ingerült, vagy feszült vagy. Ha egyedül nem tudod megoldani a napi gondokat. Ha lehangolt vagy, fáradt, és úgy érzed komolyabb segítségre lenne szükséged.**

Kérj közvetlenül a MÁV-segélyvonalról időpontot munkaidőben 9:00–17:00 óra között a hivatalos telefonszámon!



+36 1 881 0104

Amint felhívod a központi segélyvonalat, a diszpécser segítségével tudsz időpontot egyeztetni a hivatásos pszichológus kollégához, aki az egyeztetett időpontban az általad megadott számon visszahív. A hívás költségét a segélyvonal állja. Ehhez szükséges, hogy a bejelentkezésnél hivatkozz a TÁMOGATLAK Programra.

Átjárható a Munkavállalói Ajánlási Program

A 2017. júliusában indult Munkavállalói Ajánlási Program (MAP) továbbfejlesztésének eredményeként átjárhatóvá vált az ajánlás a vállalatok között.

Mint év eleji számunkban megírtuk, a MAP lényege, hogy az ajánlási programba bevont, meghirdetett állások betöltésére a vasutas munkatársak tapasztalatára alapozva keres a MÁV új jelentkezőket, és a sikeres ajánlást anyagilag is elismeri. Egy sikeres ajánlás az idei évben már bruttó 100 000 Ft ajánlási „bónuszt” jelenthet az ajánlónak.

A belső munkatársi ajánlási rendszer folyamatosan fejlődik. Korábban mindenki a saját vállalatához ajánlott új munkatárs után részesülhetett a juttatásban. A közelmúltban

megjelent, a MÁV-csoport Munkavállalói Ajánlási Program működtetésének szabályozásáról szóló elnök-vezérigazgatói utasítás eredményeként megvalósult a vállalatok közötti átjárhatóság.

Ez azt jelenti, hogy 2020. május 16-át követően a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV SZK Zrt., a MÁV FKG Kft. és a MÁV-HÉV Zrt. munkatársai részére akkor is kifizetésre kerül a sikeres ajánlás utáni juttatás, ha valamelyik másik vállalatához ajánlanak sikeresen új munkatársat.

Az ajánlási programmal kapcsolatos részletes információ a humán partnernél, a <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/munkavallaloi-ajanlasi-program> oldalon érhető el.

MAP MUNKAVÁLLALÓI AJÁNLÁSI PROGRAM

Javasoljon egy családtagot, barátot vagy ismerőst az Önt foglalkoztató társaságnál a meghirdetett munkakör betöltésére.

TIÉD A PÁLYA!



SIKERES AJÁNLÁSÁT
AKÁR 100 000 FT-TAL JUTALMAZZUK.*

Munkavállalói Ajánlási Program



A Munkavállalói Ajánlási Programban munkatársaink ajánlásával érkeznek új kollégák a vállalathoz. Rovatunkban ajánlókkal és ajánlás alapján felvett munkatársakkal beszélgetünk

Ajánló

Szabó György – előmunkás

1986. szeptember 1-jén kezdte meg pályafutását első munkahelyén, tervszerű megelőző karbantartás (TMK) lakatosként itt a MÁV-nál. 1992-ig dolgozott a vontatási részlegen és 1993 januárja óta dolgozik a ceglédi pályafenntartási (PFT) szakaszánál.

Miért szeretsz itt dolgozni?

Fekszintet szabályozunk Abonyban és Albertirsán egyaránt. Mivel a javítási munkálatokat mindig más helyszíneken végezzük, ezáltal monotonitásnak nyoma sincs. Ez a változottság az, amiért kiváltképp szeretem a munkámat.

Miket tartasz fontosnak a munkahelyen?

Például, hogy milyen közegben végzem a munkámat, milyen hangulatban telik a munkaidő. Szerencsére mi összetartóak vagyunk és a nehéz időkben is számíthatunk egymásra. Emellett a munkánk során minden szakmai támogatást megkapunk, amire csak szükségünk van.

Honnan ismerted Lacit, miért ajánlottad őt?

Laci a lányom barátja, egyben a leendő vejem is. Mivel én már hosszú ideje itt dolgozom, tudom, hogy ez egy biztos munkahely, ezért bátran ajánlottam neki is. Korábban egy másik cégnél három műszakos rendben dolgozott, így a családdal ritkán tudott együtt lenni.

Mit szoktál csinálni szabadidődben?

Már fiatalkoromban is a labdarúgás volt a kedvenc sportom és egyben a hobbim is. Bár az idő eltelt, a szenvedély megmaradt, ezért a foci közelében maradván, játékezőtővé képpeztem magam. Nekem az igazi kikapcsolódás az, ha szombaton és vasárnap meccset vezethetek.

Ajánlott

Keskeny László – Technikusgyakornok

László 2019. február óta a MÁV munkavállalója. A pályamunkás-tanfolyamot sikeresen elvégezte, jelenleg a monori szakaszon dolgozik technikusgyakornokként. A forgalmi és a technikai képzést követően a tisztképző tanfolyamra kerül majd sor.

„Szerencsére mi összetartóak vagyunk és a nehéz időkben is számíthatunk egymásra.”

Mit gondoltál, amikor György mesélt neked az itteni munkalehetőségről?

A felmenőim közül senki sem dolgozott a MÁV-nál, ezáltal átfogó képpel nem rendelkeztem a vállalatról és annak működéséről sem. Gyuri nagyon sokat mesélt nekem a munkájáról és a felelősségről, ami ezzel jár. Nem bántam meg, hogy idejöttem dolgozni.

Hogy érzed, sikerült beilleszkedned a csapatba?

Szerintem remekül beilleszkedtem. A főnököm korábban Cegléden volt főpályamester, én pedig Cegléden élek, ezáltal a szakmai dolgok mellett is sok közös témánk van. A munkatársaimmal szintén jó kapcsolatot ápolok, ennek örülök, ugyanis így jókedvvel járok be dolgozni.

Hogyan töltöd a szabadidődet?

Négyéves korom óta játszom videójátékokkal, ez a hobbim, ezzel is szerettem volna eredetileg foglalkozni. A játékokon kívül filmeket szoktam nézni.

Szabó Bálint

Szombathely Területi Igazgatóság megszépült állomásai

Ez alkalommal Szombathely Területi Igazgatóság vasútvonalainak, 2019-ben felújított állomásaiból szemezgettünk. Megszépültek a minden nyári szezonban, erősen amortizálódó észak-balatoni vonal épületei, míg a 25-ös vonalon közel húszéves épületek estek át egy alaposabb karbantartáson. Sárvár állomásépületét igaz már idén adták át, de mivel egy nagyobb szabású felújításról van szó, az sem maradt ki a válogatásból.

25-ös vonal épületei (Őrségi turisztikai útvonal)

A vonalon a jelenleg használatban lévő felvételi és esőbeálló épületeket 2000-ben adták át. Az elmúlt két évtized során az épületek faszerkezetei megértek egy nagyobb jellegű karbantartásra, amelynek során pótolni, illetve cserélni kellett néhány szerkezeti elemet, illetve a felületvédelemre is sor került.

29-es vonal épületei (Észak-Balaton)

A vonal épületei elsősorban – igazodva a balatoni szezonhoz – késő tavasztól kora őszig vannak nagyobb utasforgalom által igénybe véve. De az épületek homlokzatfestése, esztétikai megújítása a graffitik miatt is szükséges volt.

10-es vonal Gyömöre-Tét megállóhely, felvételi épület

A felújítás során a teljes héjazatot cserélték (az esővíz-elvezető rendszerrel együtt), továbbá mindenhova új nyílászárók kerültek. A teljes belső tisztasági festés mellett a homlokzatot is újrafestették, illetve mind a hideg, mind a meleg burkolatok cseréje is megtörtént. Az épület felújításával a megfelelő munkakörülmények és az utazóközönség kulturált kiszolgálása is megvalósult.

10-es vonal Szerecseny megállóhely, felvételi épület

Az épület statikailag jó állapotú, de a homlokzata már felújításra szorult. Továbbá javították a nyílászárókat, illetve a külső- és a belső vakolatot, emellett festettek-mázoltak, cserélték az ereszcsonatát is, és új PVC-burkolatot raktak le. Idei évben a tervek szerint kerékpártárolókat is kap a megállóhely.



Sárvár

Már 2020 januárjában – részben az 50 megújuló állomás program keretében – adták át az újjászületett sárvári állomást. Az állomásépület homlokzata mellett a fedett peront is teljes mértékben felújították, amely magában foglalta a tetőszerkezet és a térburkolat cseréjét is. Az utazóközönség kényelme érdekében a peronon új padokat, szemetéseket helyeztek ki. A felújítás során az állomásépület közvetlen szomszédságában lévő vízház bontása is befejeződött, a hozzá csatlakozó épülettel együtt, így több mint 1600 négyzetméternyi terület szabadult fel további fejlesztéseknek teret adva. Az állomásépület homlokzatának felújításával végződő felújítási, karbantartási munka mintegy 200 millió forintból valósult meg.

Munkakörülmény-javító intézkedések a PTI Szombathely területén

Sok esetben a viszonylag kis költséggel megvalósítható fűtés-korszerűsítés, vagy a helyiség klimatizálása is óriási fejlődést jelent a munkakörülmények javításában. A Pályavasúti Területi Igazgatóság Szombathely az utasforgalmi területek karbantartásán kívül kiemelt figyelmet fordít a munkavállalók munkakörülményeinek javítására is.

Számos szolgálati helyre klímaberendezést telepítettek, mint például Hajmáskér felvételi épület, I. torony, Lesencetomaj felvételi épület, Gyömöre-tornyok, vagy Óriszentpéter felvételi épület. Szombathely egész területén a szilárd tüzelésű üzemi használatban lévő fűtőberendezéseket gázkazánok, elektromos fűtőberendezések váltották fel. Nagykapornak váltótoronyban a fűtőberendezés cseréje mellett hőszigetelt álmennyezettel is növelték kollégáink komfortérzetét.

Sok esetben bizonyos funkciók szűkösen, egy helyiségben voltak összezsúfolva, ennek megoldására – nagyobb léptékű munkákkal – konyha-étkezőket, öltöző-vizesblokkokat, illetve iroda jellegű helyiségeket alakítottak ki, illetve újítottak fel.

Esetenként elavult, javíthatatlan épületszerkezeti elemek cseréjével sikerült komfortosabbá tenni egy-egy munkahelyet. Nyílászárócseréket végeztek többek között Hajmáskér II. sz. őrhelyén, Celldömölk III. sz. őrhely-, Bucsuszentlászló és Zalaszentmihály váltóállító tornyaiban, Veszprémvarsány PFT-irodaépületében, illetve Tapolca szociális épületének iroda- és pihenőhelyiségeiben. A munkákat tisztasági festésekkel zárták.

A használaton kívüli, funkciójukat veszített helyiségeket öltözők és vizesblokkok kialakításával tették újra hasznossá Sárszentmihályon, Lentiben, Pannonhalmán, Mezőlakon, Túskeváron és Pétfürdőn. Túskeváron teakonyhát alakítottak ki, ahol modern körülmények között lehet étkezni. Tarjánpusztán szolgálati fürdőt adtak át, a nyílászárók cseréjével együtt. Tapolca állomás szociális épületében két pihenőszobát nyertek a meglévő szociális blokk átalakításával, a nyílászárók cseréjével, illetve a gépészeti elemek átalakításával.

Veszprém felvételi épületében, a korábban a resti által használt területen új öltöző és fürdő kialakításával, valamint a forgalmi iroda felújításával és tisztasági festésével vált komfortosabbá a környezet.

Veszprém állomáson, a mozdonyfelvigyázók szolgálati helyén, folyosó, felvigyázó-, pihenő-, és fürdőhelyiségek kerül-

tek kialakításra, felújításra. A munkák során parkettázást, linóleumcserét, hidegburkolatok építését és tisztasági festést végeztek el. Megújultak az épületgépészeti szerelvények és szaniterek is, a fűtési rendszer átalakítása mellett.

Új teakonyhákban étkezhetnek a kollégák Révfülöpon, Herenden, Városlőd-Kislődön, illetve Badacsonytördemicen és Balatonfűzfőn.

Tisztasági festésekkel és a világítás korszerűsítésével javították munkatársaink komfortérzetét a tapolcai irodaépületben, Uzsa II. sz. őrhelyén – ahol fűdém szerkezeti cserét is végeztek –, illetve Veszprém IV. sz. őrhelyén egyaránt.

Gyömöre-Tét állomáson teljes külső-belső felújítást végeztek a nyílászárók cseréjével, homlokzatfestéssel és a belső helyiségek komfortosabbá tételével. Szerecseny megállóhelyen az épület homlokzatának festése, illetve a váróterem és fedett előtér megújítása nemcsak az utazóközönség melegegységét szolgálja, de az ott szolgálatot teljesítő kollégák is kulturáltabb körülmények között végezhetik munkájukat.

Kiss Miklós



Modernebb körülmények

„A régi, felújításra szoruló belső tereket modern körülmények váltották fel” – mondta Császár Attila, Veszprém állomás rendelkező forgalmi szolgálattevője. Attilával munkájáról, magánéletéről és a megújult munkakörülményekről beszélgettünk.

Hogyan kerültél a vasúthoz?

Gyerekkoromban családi okok miatt hamar be kellett fejezmem az iskolát. Családfenntartó lettem, így elkezdtem az első munkahelyemen dolgozni. Gimnáziumot végeztem, ahol nagyon jó eredményeket értem el matematikából, és rengeteg támogatást kaptam tanáraitól, hogy főiskolán folytassam a tanulást. A továbbtanulás, ezáltal pedig az előmenetel lehetősége konfliktusokat szült akkori munkahelyemen, nem támogatták ezirányú terveimet, így felmondtam. Egyik ismerősöm ajánlotta a vasutat 1987-ben, így nagy szerencsémre a felmondásomat követő napon már a MÁV-nál dolgoztam, mint forgalmi gyakornok.

A vasút világa kezdetben idegen volt számomra, de érdekes a sors és az élet, mert azóta is a vasút kötelékében vagyok. Az itt töltött idő és a vasutas lét átformálja az embert. Hamar beilleszkedtem, számos szolgálati helyen teljesítettem szolgálatot, a vasút jóvoltából egyre több iskolát végeztem el, majd 1989-ben Veszprémbe sodort az élet. Azóta is itt dolgozom, jelenleg rendelkező forgalmi szolgálattevőként, és nagyon szeretem, amit csinálok.

Fontos szerepet tölt be az életedben a család, a barátok és a sport. Hogyan tudod összeegyeztetni a munkát a magánélettel?

A munkám során olykor vannak „húzó” pillanatok. Például egy-egy éjszakai szolgálat kezdete, amikor a munkába menet látom, hogy más akkor megy haza, vagy akár már a családjá-

val van, kicsit csalódott vagyok. Amikor viszont reggel elindulok haza, pozitívumokkal telve egy sikeres szolgálat után, és látom, hogy a többi ember még csak indul a munkába, jó érzéssel tölt el. Kedvelem ezt a kettősséget. Feleségemet, Renátát – aki vezető jegyvizsgáló – szintén a vasúton ismerem meg, igazi társ, aki nagyon sokat segít nekem, és támogat az utazásaimban és a munkámban egyaránt. Két gyermekünk van, Balázs 4 éves, Dániel pedig 2 hónapos. Nagy „szerelmem” még Zala, ahonnan származom. Van egy többhektáros telkem, ahol rendszeresen tevékenykedem. Aktív életem élek, a családom, a barátok és a sport tart fiatalon. Többek között a barátokat és a sport iránti szeretetet is a vasúttól kaptam.

Megannyi felújítás mellett, Veszprém állomáson megújult a forgalmi iroda is. Miben változtak a munkakörülmények?

A forgalmi iroda a felújítást követően új bútorzatot kapott, modernebb belső teret alakítottak ki, a radiátorok és a világítás cseréjével együtt. A neonsöves lámpákat egy, a szemet kímélő, rejtett világításfajta váltotta fel. Veszprém felvételi épületében a korábban a resti által használt területen új öltöző, fürdő és egy négyágyas pihenő teszi komfortosabbá a mindennapokat. A modern körülmények nagyban megkönnyítik a munkavégzést, segítik a figyelmet, és kényelmesebbé teszik a szolgálatot. A régi, felújításra szoruló belső tereket modern körülmények váltották fel, aminek kollégáimmal együtt nagyon örülünk.

Kiss Nóra Márta

„Együtt vagyunk hatalmasak”

Érdeemes átgondolni, hogyan járulhatunk hozzá a kialakult pandémiás helyzet enyhítéséhez, hogyan vehetünk le terhet azoknak a válláról, akik a frontvonalban dolgoznak. Nap mint nap eljut valamilyen jócselekedet híre szerkesztőségünkhöz, amelyből kiderül, mi, vasutasok nem csak egymás között, de kifelé is roppant segítőkészek vagyunk. Molnár Péter mozdonyvezető vacsorát vett néhány elfáradt mentősnek. Tetteivel talán nem váltotta meg a világot, de biztosan lendületet és hitet adott két embernek. Munkatársunkkal Benke Máté beszélgetett.

Mióta fotózol, mi a te témád?

20 éve, de az alkotói tevékenységem ennél régebbre nyúlik vissza. Kiskoromban nagyon szerettem rajzolni, emlékszem, hogy mindent megfigyeltem magam körül. Aztán fotózni kezdtem, hat éve pedig profi szinten dolgozom a szakmában. Az első tükörreflexes gépemet Rizsavi Tomi (mozdonyvezető - a szerk.) barátom segített kiválasztani. Egyébként ő és az unokatestvérem inspirált leginkább. Az étel- és természetfotó a kedvenc témám, de sok rendezvényen is dolgozom. A vasútfotózást is nagyon szeretem, viszont én a vezetőállásról készítem a képeket.

Fotós szemmel mi az, ami ebben az időszakban megragad?

Elsősorban a kihaltság és a távolságtartás. Egy teljesen új világ tárul most elénk. Minden napszaknak megvolt a megszokott utazóközönsége, ez nagyon átrendeződött. Úgy járunk be a Keletibe, hogy a csarnokban nincsenek utasok, a hajnali vonatok csendesek, minden „másabb” a megszokottnál. Ez megdöbbentő.

Úgy gondolom, hogy az alkotói léthez egy érzékenyebb, befogadóbb lélek párosul, amire erőteljesebben hat a világ minden rezdülése. Ha jól sejtem, egy kicsit a mentősökkel éreztél...

Így van. A tisztelet mindig is járt mindannyiunknak, de a mostani helyzet még jobban rádöbbsentett minket arra, hogy egymás munkája nélkül nem tudjuk élni az életünket. Együtt vagyunk hatalmasak, mi emberek. A mentősök a sziréna villogtatásával és a hangosbemondón keresztül köszönték meg a gesztusomat, már ez is „libabőrös” pillanat volt.

Jó tett helyébe jót várj!

Az eladók reakciója fantasztikus volt, ugyanis ők pedig engem láttak vendégül. A papírzacskóba ráadásul rengeteg ételt tettek, természetesen a rendelésemen felül. Gondolom nem meglepő, ha azt mondom, hogy ez után már nem is érdekelt az étel, a fellegekben éreztem magam az ott ránk zúduló jószágtól és szeretettől.

A veled történetekről egy Facebook-posztban adtál hírt. Számítottál ilyen nagy figyelemre?

Egyáltalán nem. A poszt egyébként nem született volna meg, ha az eladók nem reagálnak így. A bejegyzést azóta több mint 95 ezren lájkolták, közel 20 ezren osztották meg, több hírportál cikket is írt róla, valamint egy országos rádióadóban is beszámolhattam az esetről. Ezt már csak tetézte az egyik mozdonyvezető kollégám hívása aznap este. Könnyeivel küszködve köszönte meg, amit tettem, a fia is mentősként dolgozik.

Nagyszerű érzés lehetett. Egyébként hogyan telnek most a mindennapjaid?

Dolgozni járok, csinálom, amit kell. Ezt a szemléletet valószínűleg a sportból hozom, az formált engem igazán emberré. A nyugdíjas, régi kollégákra is gondolok, nekik nehezebb ez az időszak, hiszen be vannak zárva. Próbálok bennük tartani a lelket, képeket küldök a vonalról, a fűtőházakból, ezeknek nagyon örülnek. Amikor nem dolgozom, akkor pedig otthon vagyok a csodálatos feleségemmel és a kiskutyákkal. Egy nagy házban élünk Dunaharaszttiban, nekünk az otthonunk a nyaralónk. A feleségem is egészségügyi dolgozó, büszke vagyok rá, mert ő egy gyógyszertárban, a frontvonalban dolgozik. Egyébként minden tisztelem a vasutas kollégáké, mindenkinek kitartást és jó egészséget kívánok!

Benke Máté

Molnár Péter 1976-ban született Budapesten. Édesapja mozdonyvezető, édesanyja pedig a MÁV-kórház dolgozója volt. Ennek köszönhetően a vasúton „nőtt fel”. A középiskola elvégzése után igazolt sportolóként tevékenykedett Ausztriában és itthon, később a kereskedelembe dolgozott, 2004 óta mozdonyvezető.

Minőségi szolgáltatással, felkészülten várjuk a nyarat

A MÁV-START jelentős balatoni forgalomra számít

Jön a nyár, készülünk a szezonra, miközben tudjuk, ez a nyár más lesz, mint a többi. Más lesz a pandémiás helyzet miatt, hiszen a járványveszély továbbra is fennáll, vigyáznunk kell egymásra, és más lesz a várhatóan erős balatoni forgalom miatt. Elképzelhető, hogy most sok magyar család fog úgy dönteni, az idei nyaralását külföld helyett a magyar tengerre szervezi. Mi pedig felkészülten várjuk a megnövekedett forgalmat az idei turisztikai szezonban is. Készülünk a nyári menetrendre és régi-új feladataink is lesznek nyártól, hiszen az önálló Utasellátó az egyik eredménye annak a munkának, amelyet azért végzünk, hogy szolgáltatásaink minőségének folyamatos fejlesztésével szolgálhassuk utasainkat. „Szezonnyitó” beszélgetésre kértük fel Dr. Bói Lorándot, a MÁV-START üzlet- és szolgáltatásfejlesztési igazgatóját.



Június 20-án lép életbe a nyári menetrendünk. A pandémiás krízishelyzet a nyári szolgáltatásainkra is hatással lehet. Hogyan készül a MÁV-START a nyári szezonra?

Jelenleg azt látjuk, hogy a belföldi turizmus a nyári menetrendünk életbelépésének időszakában fog beindulni. Az a várakozásunk, hogy csökkenni fognak a korlátozások, ennek megfelelően belföldön a menetrendi kínálatot nem csökkentjük a nyári szezonban, hiszen a tavalyi évhez hasonló balatoni forgalommal számolunk, a kialakított menetrend is körülbelül azonos a tavalyival. Jelentősebb járműkapacitás-bővítést fogunk végrehajtani úgy, hogy a veszélyhelyzet okán kötelezően előírt maximális ülőhely-kihasználtság – jelenleg 30% – biztosítva legyen ezeken a vonatokon. Az értékesítés tekintetében a kapacitáskihasználtsági korlátot 50%-ra tervezzük a nyári balatoni vonatainkon, tehát ennél több jegyet nem lehet majd megvenni a járatokra. Természetesen ezek az intézkedések is az utazóközönség, a családok egészségének megővését szolgálják a járványveszélyben, hiszen ezzel a másfél méteres távolságot biztosítani tudjuk utasaink számára.

Megjelenünk-e új szolgáltatással a szezonban?

Igen, újdonság lesz, hogy a Balaton Tópart expressz vonatokban és a Kék Hullám sebesvonatunkban tovább növeljük az IC-kocsik számát. A tavalyi év tapasztalata az, hogy ezeknek az intercycokocsiknak a kihasználtsága a vonat többi részéhez képest jelentősen jobb volt, emiatt erre fókuszálunk ebben az évben. Ezek a kocsik megújult belső arculatú, emelt komfortszintű IC-kocsik lesznek. Az északi parton pedig az új gyártású IC+ kocsik is fognak közlekedni. Új, kedvező balatoni jegytípussal és további kedvezményekkel is jelentkezünk a nyáron. A koronavírusos terhelte hónapokban az utasforgalmunk jelentős, 80%-os visszaesését tapasztaltuk, azaz a belföldi utasforgalom ennyivel marad el az egy évvel ezelőttitől. Azt reméljük, hogy az ehhez hasonló intézkedésekkel emelni fogjuk az utazási aktivitást.

Milyen elvárásokkal indítja újra az Utasellátót a MÁV-START?

Megújult külsővel, új arculattal, magasabb szintű szolgáltatással állunk majd a tisztelt utazóközönség szolgálatára. A hangsúly a színvonalas,

minőségi kiszolgáláson van, egységes megjelenéssel, letisztult étlappal, kedves és hozzáértő személyzettel fogadjuk majd utasainkat a fedélzeten. Az Utasellátó megjelenésével szolgáltatási palettánkat szélesítjük, színesítjük, és még több elégedett utast szeretnénk ezzel is bevonni. Gyakorlatilag egy egyszerűbb étlap lesz, SZÉP-kártyával is lehet majd fizetni, elviteles formában is biztosítjuk majd a szolgáltatást, miközben a járványügyi szabályozásoknak megfelelően a nagyfokú higiénia kiemelt fontosságú marad. Az étlapunk a tavalyira épül majd, de figyelembe vettük a visszajelzéseket is. Tudjuk például, hogy kedvelték az utasok a hamburgert, ezért természetesen megtartjuk a Start burgert, amit csapolt sörrel is lehet majd kérni.

Balaton tekintetében milyen utasmozgásra számítunk az idei évben?

Együttműködünk a Magyar Turisztikai Ügynökséggel, és abban bízunk, hogy a legtöbb magyar család az idei nyáron külföld helyett a belföldi nyaralást választja pihenésül, ebben pedig a balatoni helyszíneknek nagy szerepük lesz. Szeretnénk, ha az idei évben a balatoni járatainkon elérnék a tavalyi eredményeinket, még az 50%-os korlátozás mellett is. Ezért bízunk abban, hogy minél többen fognak a balatoni úti céljukra vonattal eljutni, szolgáltatásainkat igénybe venni. A vasutas munkatársak felkészülten várják utasainkat, továbbra is az a célunk, hogy minőségi kiszolgálással minőségi utasélményt nyújtsunk számukra.

Hum Krisztina

Balatonra közlekedő vonataink

Északi part

Tekergő gyorsvonat	Kőbánya–Kispest – Tapolca
Kék hullám sebesvont	Budapest Déli – Tapolca
Katica sebesvont	Budapest Déli – Balatonfüred
Fecske sebesvont	Balatonfüred – Kőbánya-Kispest

Déli part

Gradec – Balaton gyorsvonat	Budapest Déli – Zágráb/Keszthely
Jégmadár sebesvont	Budapest Keleti – Fonyód/Balatonszentgyörgy
Bagolyvont személyvont	Budapest Déli – Nagykanizsa/Fonyód/Keszthely
Tópart expressz	Budapest Déli – Nagykanizsa
Déli parti sebesvont	Budapest Déli – Fonyód/Balatonszentgyörgy/Nagykanizsa
Balaton expressz	Budapest Déli – Keszthely
Ezüstpart expressz	Sátoraljaújhely – Balatonszentgyörgy
Aranypart expressz	Záhony – Balatonszentgyörgy
Aranyhíd expressz	Szeged – Keszthely
Napfűrdő sebesvont	Szolnok – Fonyód

Nyári menetrend:

Idén is kiemelt úti cél lehet a Balaton

A pandémiás helyzet a Balaton nyári kiszolgálásában számos változást jelent, ugyanis a kialakult járványhelyzet miatt a belföldi turizmus felerősödésével valószínűsíthető, hogy a Balaton idén is kiemelt úti cél lesz a magyar családok számára. A menetrendi kínálat megtartása mellett a nyári szezonra több intézkedéssel, járaterősítéssel készül a MÁV-START. Jelentős fejlesztés szolgáltatásunk tekintetében, hogy idén nyáron az Utasellátó megújult arculattal várja majd az utazóközönséget. Célunk, hogy az Operatív Törzs iránymutatásának megfelelően biztonságos közlekedési alternatívát nyújtsunk utasainknak ebben az időszakban is.

Menetrendi változások

- A korábban Siófoki Flirt nevű sebesvonatok megállási rendje változik, a siófoki vonatmegosztás elmarad, a vonatok Budapesten a Déli helyett a Keleti pályaudvarról indulnak és érkeznek. A vonat új neve Jégmadár sebesvonat lesz.
- A Szolnok és Fonyód közötti hétfélig Napfürdő vonat sűrűbb megállási renddel közlekedik, a neve Népfürdő lesz.
- Az Ezüstpárt expresszvonat Miskolc helyett Sátoraljaúj helyről közlekedik a Balatonra.
- A Győr és Balatonszentgyörgy között decemberben elindított, kétóránként közlekedő InterRégió vonatok a korábbinál gyorsabb, sűrűbb és komfortosabb eljutást biztosítanak Nyugat-Magyarországról a Balatonra.
- Az északi parti Tekergő gyorsvonatok Kőbánya-Kispest-ről indulnak.
- A menetrendszerűség növelése érdekében a déli parton a pályasebesség szakaszos emelése történik 120 km/órás sebességre.

Főbb intézkedések

- A balatoni távolsági vonatok a járványügyi előírásoknak megfelelő kihasználtsági szinttel üzemelnek majd, továbbá a járatokat csak helyjegy váltása mellett lehet igénybe venni.
- A járványveszély csökkentésének érdekében a vonatokon továbbra is kötelező marad a maszkviselés.
- A Balaton expressz vonatokban továbbra is biztosítjuk az étkezőkocsik üzemeltetését a vírushelyzet függvényében, a vendéglátó egységekre vonatkozó szabályozásokkal megegyezően.

Müller-Róka Bertold

Összefoglaló

A MÁV-START Zrt. Szervezeti és Működési Szabályzatának 2020. 06. 01-jei módosításáról

A MÁV-START Zrt. hosszú távú célja egy szolgáltatói szemléletű, rugalmas, gazdaságosan működtetett társaság kialakítása, e cél eléréséhez szükség van a folyamataink, működésünk folyamatos felülvizsgálatára. Az alábbiakban összefoglalt legfontosabb változások mellett több szervezeti egységet érintően történtek feladat-, felelősség- és hatáskör-pontosítások.

Utasellátó Igazgatóság

Szolgáltatásaink minőségének folyamatos fejlesztése, a vasúti személyszállítás versenyképességének biztosítása érdekében a Társaság célul tűzte ki az étkező-, bisztró-, háló-, fekvőhelyes és komfortkocsijáratokon a fedélzeti vendéglátási szolgáltatás színvonalának emelését, e cél teljesülése miatt indokoltá vált egy önálló Utasellátó Igazgatóság létrehozása a Szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettes szervezet irányítása alatt, végrehajtási szinten. Korábban a TSZVI és JBI Budapest tevékenységi körébe tartozó utasellátás jellegű feladatok egy közös szervezetben végrehajtási szinten, integráltan valósult meg. Az Igazgatóság az alábbi két alszervezetre tagozódik: Utasellátó szolgáltatás és Utasellátó üzemeltetés.

Megfeleléstámogatás

2020. január 1. hatállyal módosult a köztulajdonban álló gazdasági társaságok takarékosabb működéséről szóló 2009. évi CXXII. törvény (Takarékos tv.). Emiatt jött létre az önálló Megfelelés támogatás szervezeti egység, közvetlenül a Vezérigazgató irányítása alatt. A létrejövő új szervezet feladata annak elősegítése és ellenőrzése, hogy a köztulajdonban álló gazdasági társaság tevékenysége megfeleljen az irányadó jogszabályokban és belső szabályzataiban foglaltaknak, a tevékenységére vonatkozó szakmai standardoknak, valamint az erkölcsi, etikai értékeknek. Az új szervezet feladata többek között a fenti normáktól való esetleges eltérések feltárása, a feltárt hiányosságok megszüntetésére és a kockázatok csökkentésére vonatkozó javaslatlétel.

Üzemeltetési Igazgatóság

Az Üzemeltetési Igazgatóság Üzemirányítási szervezete operatív, végrehajtó jellegű tevékenysége miatt végrehajtási szintre kerül, a munkáltatói jogkörgyakorlást a szervezeti egység vezetője gyakorolja a továbbiakban.

Műszaki Igazgatóság

A műszaki előkészítési tevékenység, ezzel együtt az azt végző szervezet, a Műszaki előkészítés átkerül a Műszaki Igazgatósághoz. A Műszaki Igazgatóság tevékenysége így kiegészül a műszaki előkészítési – kocsivizsgálat, járműtisztítás, előfűtés/előhűtés – tevékenységekkel.

A szervezeti változások megvalósulásától hatékonyságnövekedést várunk a vasúti személyszállítási, vonatási, vontatás-szolgáltatási, karbantartási, valamint a járműbiztosítási feladataink ellátása, továbbá az utasellátó tevékenység külön szervezetbe való rendezésével a szolgáltatásfejlesztés terén is, mely közvetlenül hatással lehet Társaságunk eredményességének javulására.

MÁV-START Kommunikáció

A Társaság célul tűzte ki az étkező-, bisztró-, háló-, fekvőhelyes és komfortkocsijáratokon a fedélzeti vendéglátási szolgáltatás színvonalának emelését,

Megszépült a bátaszéki szolgálati lakás

Idén is folyamatos a munkakörülmények javítása

Bár a koronavírus az életünk minden területén változásokat hozott, bízunk a legjobbakban, hogy nemso-kára minden visszatér a megszokott kerékvágásba. A MÁV-START-nál a különböző munkakörülményeket javító intézkedések, munkák még a pandémiás időszakban sem álltak meg, az előző évekhez hasonlóan 2020. évben is folytatódtak és folyamatosak a dolgozók komfortérzetének javítására irányuló épület-kar-bantartások. Most bemutatjuk, hogyan alakult át a bátaszéki állomás felvételi épületében lévő szolgálati lakás, amely később új funkciókkal már pihenő helyiségekre és szociális blokkra lett felosztva.

A vasúttársaság kiemelt feladatként kezeli a munkakörülmény-javító intézkedéseket, amelyek fontos elemei az épületkarbantartási munkák, különböző helyiségek felújítása és festése. A bátaszéki volt szolgálati lakásból pihenő szobák lettek kialakítva, így egy alvásra és egy tartózkodásra alkalmas helyiség készült el. Felújítottuk a zuhanyzót és a mellékhelyiséget is, emellett egy férfi- és egy női öltöző is kialakítottunk. A megszállt helyiségekben festés és vakolás is történt, emellett ki lettek cserélve a nyílászárók és új világítótestek, új fali dugaljok és kapcsolók is felkerültek. A munkák során az elavult fal- és padlóburkolatok, szaniterek esztétikusabb külsőt kaptak, így például a vizesblokkban új fali és padlóburkolat van, a pihenőkben a meglévő faparketta csiszolást és lakkozást kapott. Jelenleg még nem használják a helyiségeket, a bútorok, öltözőszekrények és berendezések beszerzése zajlik.

Balázs Pállal, a pécsi TSZVI dombóvári telephelyvezetőjével beszélgettünk az átalakított és felújított terek fontosságáról és jövőjéről.

Az elkészült helyiségeket még nem használják, mert az öltözőszekrények és a hozzájuk tartozó padok beszerzés alatt állnak, de pár hét múlva már újra élettel teli lesz a tér. Kik fognak itt dolgozni?

Bátaszéken a fűtőház bezárását követően a mozdonyvezetők átköltöztek a felvételi épület emeleti részén található helyiségekbe. 2017-ben egy megüresedett iroda helyén étkező létesült számukra új burkolatokkal, berendezéssel, konyhabútorral. Jelenleg az általuk használt helyiségek közül csak az öltöző és a lactanya szobák vannak a szomszédos szociális épületben. A terveken két, egykori szolgálati lakás felújítása szerepel, amiből az egyik átadása megtörtént. Ezt a vezető jegyzővizsgálók fogják birtokba venni. A másik lakás átadását követően kerül majd minden és mindenki a végleges helyére.

Miben fognak változni a költözést követően a munkakörülmények?

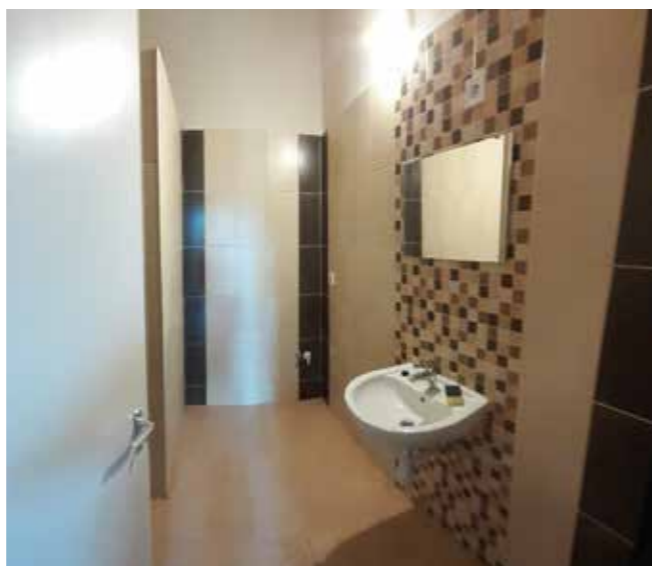
A végnapjait élő szociális épületből a felvételi épület modern, ízlésesen felújított épületrészébe költözhetnek át a munkatársaink, ahol a többi helyiség mellett olyan színvonalú fürdőszobát használhatnak majd, amilyennel egy felújított lakásban lehet találkozni.

Milyen felújítások, változások várhatóak a jövőben?

Amint lesz rá forrás, szeretnénk megvalósítani a másik lakás felújítását is, hogy Bátaszéken minden mozdonyvezető és jegyzővizsgáló a kor követelményeinek megfelelő körülmények között tölthesse a szolgálati idejének vonatmentes részét.

Igyekszünk a jövőben is egy-egy felújítást közelebről is bemutatni.

Kozma Barbara



50 hibrid motorvonat érkezik a hazai pályákra

A MÁV-START ötven új, zéró emissziós hibrid motorvonatra írt ki közbeszerzést 2020. május 11-én. A tervek szerint húsz 200 ülőhelyes és harminc 150 ülőhelyes motorvonat érkezik majd Magyarországra 2023 és 2029 között.

A vasúttársaság elkötelezett a környezetvédelem mellett, ebben nagy segítséget jelentenek az úgynevezett zéró emissziós (azaz károsanyagkibocsátás-mentes) járművek, melyek teljesen új típusú flottaként jelennek meg a hazai vasúttörténelemben. A célok szerint a kettős üzemű motorvonatok beszerzése nagymértékben hozzájárulhat az interregionális, a vidéki elővárosi, valamint a regionális hálózat járműparkjának megújításához.

A kiírásban a MÁV-START olyan motorvonatokat szeretne vásárolni, amelyek képesek akkumulátoros üzemmódban legalább 80 km megtételére 100 km/óra sebesség mellett, míg felsővezetékes üzemmódban 160 km/óra sebességgel

tudnak közlekedni. Az akkumulátorok teljes visszatöltés biztosítására legfeljebb 45 perc alatt képesnek kell lenniük. Várható bevetési területük elsőként várhatóan a Balaton északi partján futó 29-es vonal lesz, az első ütemben beszerezni kívánt 20 jármű fele ezen a vonalon közlekedne. A további tervekben a Budapest–Lajosmizse, a Győr–Szombathely, a Miskolc–Ózd, a Győr–Keszthely–Kaposvár–Pécs és a Szolnok–Hatvan–Somoskőújfalu vonalak szerepelnek.

Az új járművek üzembeállításával érezhetően növekedni fog az utaskomfort és a munkakörülmények is; csökkennek az eljutási idők; a környezettudatos járművekkel csökken a károsanyag-kibocsátás; nő a zárt WC-k aránya a vonatokon; a hazai járművek átlagéletkora tovább csökken; a járműállomány pedig korszerűbbé és homogénebbé válik.

Egységesíti FLIRT-flottáját a MÁV-START

Kékké válnak az eddigi piros FLIRT-motorvonatok, a külső megjelenésen kívül, belül is teljesen egységessé válnak a motorvonatok, miután a MÁV-START és a Stadler konzorcium szerződést kötött. A felújítási munkákat a Stadler konzorcium végzi a MÁV-START celldömölki kocsijavító telephelyén.

A 2006 és 2010 között beszerzett 60 darab FLIRT motorvonat típusa azonos a 2013 és 2016 között vásárolt további 63 járművel, azonban a Stadler cég folyamatos járműfejlesztéseinek köszönhetően, a későbbi járművek bizonyos területeken már a megváltozott utazási igényekhez igazodtak, fejlődtek. Ezért is döntött úgy a MÁV-START, hogy azonos felszereltségi szintre hozza a flottát.

A felújítások során Braille-írással jelek lesznek kihelyezve, segítve a vakok és gyengénlátók közlekedését, számítógép-dugaszolók és USB-töltő aljzatokat építenek ki az ülések mellé, korszerűsítik az utastájékoztató rendszert is. Ezenkívül módosítják a mozgáskorlátozott-emelő be-

rendezést, korszerűsítik a belső videóberendezést is. A mosdóhelyiség belső felületét antigraffiti, karcálló fóliával fedik be, és kiépítik a mozdonyvezetői tablet dokkolóját is.

Az első jármű a 415 060-as pályaszámú motorvonat, amelyik átveszi a felújítást. A felújítás körülbelül 4 hetet vesz igénybe, a Stadler-konzorcium munkatársai a későbbiekben egyszerre két szerelvényen tudnak dolgozni. Az egységesítésnek 2022. december 31-ig kell elkészülnie, míg a külső arculat megújulásának 2023. december 31. a határideje. A felújítást a magyar kormány 4,9 milliárd forintos európai uniós forrással tette lehetővé.



Az Országos Mentőszolgálat dolgozóit segítettük

A krízishelyzet jelentősen átalakította az életünket az elmúlt hónapokban, és egyes szakmákra különösen nagy terhet és felelősséget ró mind a mai napig. Példaértékű helyállásban kiemelkednek az egészségügyi dolgozók, akik a hét minden napján, minden órában értünk dolgoznak.

Köszönetünk és tiszteletünk jeleként tettük most ezt a felajánlást a mentőszolgálat munkatársainak. Köszönjük minden szolgálatban dolgozónak – egészségügyisnek és vasutasnak is – a kitartást, a hősiesség munkavégzést.”

A sajtótájékoztatón elhangzott, hogy egy IC-vonatunkat hamarosan Kresz Géza névre fogjuk keresztelni. A névadó Kresz Géza orvos a Budapesti Önkéntes Mentőegyesület alapítója volt, a vasutas-társadalom ezzel is tisztelegni kíván minden egészségügyben dolgozó előtt.

MÁV-START Kommunikáció

A MÁV-START kifejezve tiszteletét és megbecsülését az egészségügyi dolgozók felé, 2020. május 19-én sajtótájékoztatóval egybekötött eseményen élelmiszert és hűtőszekrényeket ajánlott fel az Országos Mentőszolgálat dolgozóinak. Felajánlásunk tartalma nem romlandó élelmiszerek és üdítők, továbbá 10 darab 210 literes hűtőgép volt, amelyeket az OMSZ raktárába szállítottunk. Az eseményen Kerékgyártó Józseftől, a MÁV-START vezérigazgatójától a felajánlást fogadta dr. Csató Gábor, az OMSZ főigazgatója.

Kerékgyártó József beszédében elmondta: „A veszélyhelyzetben is járnak a vonatok, a mi kollégáink is fegyelmezetten végzik munkájukat a frontvonalban. A MÁV az egészségügyi dolgozókat azzal is támogatja immár közel két hónapja, hogy járatainkon korlátlan számban, ingyenesen utazhatnak.



Nekünk írták, rólunk mondták...



Észrevétel témája: Pozitív visszajelzés

A budapesti tömegközlekedést nagyon jól kiegészítik az elővárosi vonatok. Különböző városrészeket kötik össze, így vonattal sokszor könnyebb és egyszerűbb közlekedni. Nagyon jó ötlet a Körvasútsor használatbavétele, viszont Rákos végállomás helyett még jobb lenne, ha Kőbánya felső felé fordulna és továbbmenne Ferencvároson keresztül egészen Kelenföldre.

Üdvözlettel: Sz. Attila

Kedves Szerkesztőség!

Nagyon szépen köszönjük az otthoni munkavégzés címmel a jó tanácsokat és a biztató mondatokat. Jólesik mindenkor, ha törődnek velünk, de a mostani hirtelen kialakult „helyzetben” különösen kell, hogy biztatógassuk egymást a kitartásra és a türelemre. Olyan jó, hogy olvashattam ezeket a mondatokat, és még azt is, hogy gondoltak mindazon emberekre, akik kemény és kitartó munkájukkal segítenek. Önöknek is további jó munkát és jó egészséget kívánok!

Kuruczné Jenese Valéria, általános ügyviteli előadó

Üdvözlöm Önöket!

Május 9-én a 15:30-kor induló vonaton (Kiskunhalasról Kecskemétre) nagyon segítőkész volt a kalauznő. Idős néniem segítette le és feladni a csomagját. Egyébként is tünemény a hölgy. Ha jól emlékszem, Enikőnek hívják. Dicsérjék meg kérem! Sok hasonló ember kell a vonatokra.

Üdv.: M. A.



Kedves MÁV!

Kisfiam, H. Huba 1. osztályos tanuló és nagy vonatrajongó. Itthoni technika feladata az volt, hogy papírmozzaikból vázát készítsen. Nem hazudtolta meg önmagát. Csatolva küldöm alkotását. Fogadják sok szeretettel!

Üdvözlettel: az Édesanya, Eszter



Saját fejlesztés a MÁV-START szakembereitől Az IC+ kocsik mosdóajtóinak továbbfejlesztési folyamata

Felmerülhet az olvasóban a kérdés, hogy miért érdemes egy egész cikket szentelni egy ilyen – első látásra és a kocsi teljes egésze szempontjából nem túl lényeges – témának, mint a mosdóajtók továbbfejlesztése. Nos, ennek az oka, hogy ez a példa remekül bemutatja, hogyan történik egy fejlesztési folyamat, hányféle előírásnak kell megfelelni, és hogy a fejlesztési folyamat valójában nem áll meg akkor, amikor a kocsi kigördül a gyárkapun, egy új sorozat esetén a kocsi életének első szakasza a tervezés, fejlesztés szerves részét képezi.

Egy alrendszer fejlesztésének kiindulópontja mindig a rá vonatkozó nemzetközi és a hazai előírások által támasztott követelmények. Egy mosdóajtóval szembeni követelmények főként arra irányulnak, hogy mindenki egyenlően tudja használni a mosdót, különös tekintettel a fogyatékkal élő személyekre.

Előírások

Az EU-rendelet az ajtóra vonatkozóan két fő előírást határoz meg: a mozgatáshoz szükséges erő maximálva van, továbbá a rendszernek a látható visszajelzésen felül más módon is visszajelzést kell adnia a mosdó foglaltságáról és használhatóságáról. Az első kikötés abból a szempontból érdekes,

hogy a nyitási erőt alacsonyan kell tartani, de a biztonságos zárva tartáshoz a tartóerőnek ennél magasabbnak kell lennie, hogy gyorsításkor, fékezéskor az ajtó ne csapódjon ki. A második előírás pedig abból a szempontból nyújt kihívást a tervezőknek, hogy az ajtónak érzékelnie kell valamilyen módon a belépni kívánó utast, ehhez egy megbízható érzékelési és tájékoztató rendszert kell kiépíteni. A MÁV-START úgy döntött, hogy ezt a feladatot a saját fejlesztőire bízta, a teljes mosdó tehát saját fejlesztésű, Társaságunk szakértőgárdáját dicséri.

Az eredeti koncepció technológiai szempontból formabontó, de az üzemeltetés szempontjából egyszerű ötlet mentén alakult ki: a mosdóajtó fogantyújába be kell építeni egy kapacitív (érintésvezérelt) érzékelőt, amely az ajtó tisztán mágneses elven alapuló zárját oldja, ha valaki megfogja a kilincset. Ez megoldást nyújt egyben mindkét problémára: az ajtó a mágnes feloldása után kis erővel nyitható, illetve a fogantyú megfogása egyértelműséget jelez a belépési szárdékről, illetve a hangosítási rendszeren keresztül jelezni tud a foglaltsági állapotról.

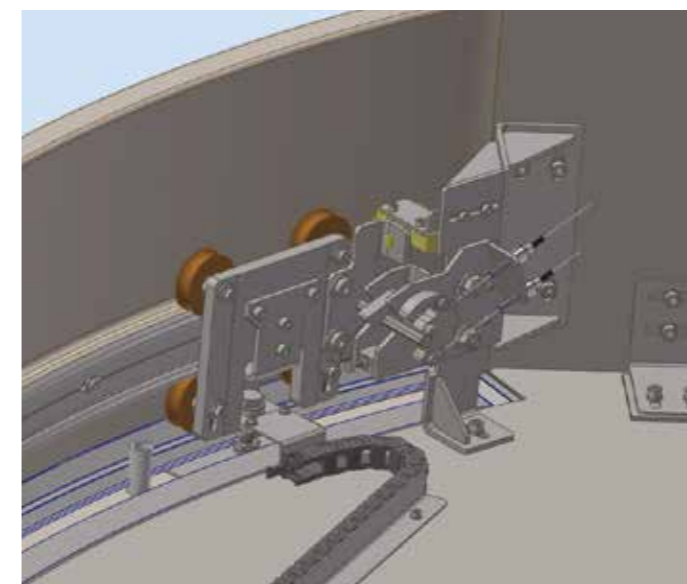
Újratervezés

Az üzemeltetés során kiderült, hogy a tervezőasztalon hibátlanul gondolt megoldással is lehetnek problémák, főleg olyan komplex környezetben, mint amilyen a vasútüzem. A környezetében lévő sok fém alkatrész és egyéb üzemelő villamos berendezések miatt az asztalon kiválóan működő rendszer a kocsikba beépítve nem nyújtotta az elvárt megbízhatósági szintet. További problémát jelentett, hogy a mágnes nem biztosított stabil zárási pontot akkor, ha valaki nagy erővel rántja be az ajtót.

Ezért az ajtók működését egészen az alapelv szintjéig vizsgálva újra kellett tervezni, mind villamos, mind mechanikai szempontból. Nehezítette a kérdést, hogy már elkészült járműveket kellett módosítani, lehetőleg csak a szükséges átalakításokat alkalmazva úgy, hogy a belső kialakítás esztétikailag se sérüljön ettől. Megoldásként a mágneses zár mellé beépítettünk egy rugós reteszt is, amely nem engedi az ajtót résnyire nyitott állapotba kerülni, egy bizonyos közelség elérése után teljesen zárt állapotba húzza az ajtót, és ott is tartja akkora erővel, amit az utas még a szabványban előírt viszonylag kicsi erővel ki tud nyitni.

Az IC+ járműcsaládban kétféle mosdó található: egy hagyományos kivitelű, amelynek egyenes tolóajtója van, és egy mozgáskorlátozottak által is használható mosdó, amely jóval tágasabb, és az előírt nagyságú beltér miatt íves ajtóval rendelkezik. Az átalakítás során ezt is figyelembe kellett venni, és olyan koncepciót kellett kidolgozni, amely mindkét kivitelhez használható, lehetőleg minél több közös alkatrész használatával.

Az új kialakítás legérdekesebb része a rendszer „agya”, az úgynevezett BAT-modul (Beltéri Automatikus Tájékoztató), amely az alrendszerek vezérlését, felügyeletét, diagnosztikáját és szabályozását végzi. Ennek első változata abból a célból épült, hogy tájékoztassa a látássérülteket a mosdó állapotáról. A PRM-TSI a rendszerek minimumszintjét írja elő, de a legtöbb országnak vannak sajátos kiegészítő elemei, amelyek eltérőek. A BAT-modulnak valamennyi ország saját követelményeit is teljesítenie kell, a zavartalan nemzetközi forgalomba állítás érdekében. Az eszközünk ultrahangos távolságmérő szenzorokkal vizsgálja azt, hogy valaki be akar-e menni a helyiségbe, ezenfelül érzékeli azt is, hogy az foglalt-e. Amennyiben foglalt, bemondja a megfelelő hangüzenetet, magyarul és angolul egyaránt.



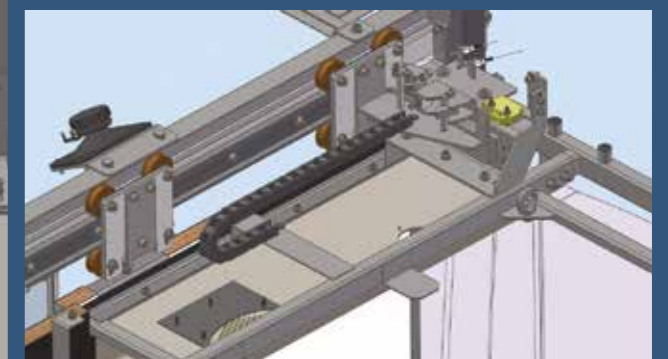
Több funkció

A későbbiekben, ahogy haladt előre a fejlesztés, éreztük azt, hogy ebben a rendszerben nagy a potenciál. Egyre több feladatot látott el, többek között az elszívórendszer ventilátorát működteti, a hibajelkezelést végzi, hogy a mellékhelyiségből hiba fellépése esetén is bárki bármikor ki tudjon jönni, ellenben ilyen esetben senki ne tudjon bemenni. Gyorsulásmérő szenzort is szereltünk bele, a fékezés vagy gyorsulás során, amikor nagyobb erőhatás éri az ajtókat, akkor a BAT-modul érzékeli ezt az erőt, és ha szükséges, bekapcsolja az elektromágnes, átveszi a terhet a mechanikus fékekről. Amennyiben ilyenkor akarunk bejutni, azt az eszköz a távolságmérő szenzorokkal érzékeli, és lekapcsolja a mágneset. Beszerelésre került egy ajtóvérsnyítő nyomógomb is, így hiba esetén is szabadon nyithatóvá válik az ajtó.

Ahhoz, hogy az új IC+ kocsik zavartalanul közlekedhessenek nemzetközi vonalakon a TSI-ben meghatározott tájékoztató hangbemondáson felül, a vészívó üzemeltetését helyileg a jegyvizsgálónak is be kell mondani, ehhez mellékhelyiségekben található vészívó rendszert összeköttetésbe hoztuk a BAT-modullal, így azt érzékelve bemondásra kerül a megfelelő hanganyag, ami egészen addig fog 5 mp-es szünetekkel elhangozni, amíg az ajtót ki nem nyitják.

Az üzembe helyezők bluetooth-szal tudnak csatlakozni a BAT-modulra, ezzel a lehetőséggel teljesen univerzálissá vált az eszköz. Bármilyen kocsi típusba bármikor egy gombnyomással lehet kompatibilissá tenni, szükség esetén a finomhangolás is másodpercek alatt elvégezhető, és folyamatosan monitorozható az eszköz. Az eszköz neve mutatja, hogy ez egy tájékoztató eszköz. Eredetileg azért hoztunk létre, hogy a PRM TSI-nek megfeleljünk. Mostanra azonban büszkén mondhatjuk, hogy ez egy univerzális, a mai kor követelményeit kielégítő felügyeleti rendszerré nőtte ki magát, amely 10 szenzorból nyer információt a környezetéről, hogy minden esetben a legjobb válasszal tudja szolgálni utasaink kényelmét.

*Matheser Bálint projektmérnök és
Abonyi Vid villamos tervezőmérnök-gyakornok
(MÁV-START Járműfejlesztés)*



Kötelező maszkhasználat

Kollégáinkat kérdeztük

Május 4-től, a védekezés második szakaszában a tömegközlekedésben, így a vasúton is mindenkinek kötelező az arc eltakarása (maszk, sál, kendő) és a másfél méteres védőtávolság betartása a fertőzésveszély csökkentésének érdekében. Vasúttársaságunk az érintett munkakörökben dolgozó kollégák számára is – utasaink és kollégáink egészségének megóvása érdekében – kötelezővé tette a maszkhasználatot. Megkérdeztük munkatársainkat, ők mit tapasztalnak mindennapi szolgálataik során.

Bereczki József - Vezető jegyvizsgáló

A Maradj otthon! kampány gyorsan elért minden korosztályhoz. Az elővárosban az első és legszembetűnőbb változás az utasforgalom drasztikus csökkenése volt. Sok kolléga nevében mondhatom, hogy meglepett minket az emberek fegyelmeztsége, ami a pandémiás helyzet kezdetén volt tapasztalható. Már a korlátozások és a maszkhasználat kötelezővé tétele előtt is gyakran találkozhattunk maszkot viselő utassal a fedélzeten és nyílt tereken egyaránt. A kollégák közül is többen voltak, akik elővigyázatosságból már március végétől viselnek maszkot. Személyes tapasztalatom, hogy az utasok jól informáltak. Ha pedig valaki megfelelkezne a szabályokról, akkor a hirdetések, a hangosbemondó, az ajtókon lévő plakát lépten-nyomon felhívja a figyelmet. Ennek ellenére néha előfordul, hogy figyelmeztetni kell valakit a maszk viselésére. Eddig még mindenki készséggel együttműködött és olyan utassal sem találkoztam, aki nem rendelkezett maszkkal, sállal, esetleg kendővel. A maszk használatáról megoszlanak a vélemények a kollégák között, amolyan szükséges rosszként tekintenek rá néhányan. A telepállomásunkon a védőeszközök folyamatosan a rendelkezésünkre állnak, amit bármikor cserélhetünk annak elhasználódása, elszakadása esetén. Természetesen, mint sok mindenben, itt is a hazaira esküszik a legtöbb kolléga, ezért találkozhatunk saját gyártású, textilből készült maszkokkal.



Dervarics-Fedor Martina - Motorvonat-vezető

Számos kolléga már a járványhelyzet kezdetén, még mielőtt kötelezővé vált volna, viselt maszkot a feljelentkezés, illetve a szolgálat során. Ami szemmel látható változás volt, hogy a személyes érintkezések, a kézfogások száma egyre inkább lecsökkent, majd elmaradt. Eddig is fontos volt, de a járványhelyzet miatt kiemelt fontosságú lett számunkra a vezetőfülkék tisztasága, fertőtlenítése, hiszen egy-egy vonaton napon-több kolléga is megfordul. Elmondható, hogy kellőképpen odafigyelünk a higiénés szabályok betartására, ugyanis a járványhelyzet kezdete óta fertőtlenítő kendővel tisztítjuk az adott jármű kezelőszerveit váltások után, de amióta a vasúttársaság alkalmazza a virucid permetező fertőtlenítést, lényegesen könnyebb dolgunk van. Én úgy gondolom, hogy nem jelent plusz terhet felvenni maszkot adott esetben a vezetés, az utastéren való áthaladás, illetve a váltások során, hiszen oda kell figyelni egymásra és az egészségünkre. A védőeszközök ellátása folyamatos, a feljelentkezési helyen a szolgálatom során bármikor cserélhetem, illetve leadhatom a már használt maszkot, gumikesztyűt, továbbá a fertőtlenítőszer utántöltése is biztosítva van. Szolgálataim során jó érzés azt látni és tapasztalni, hogy amikor megállok egy megállóhelyen vagy állomáson, az utasok már maszkban várják a vonatot, tehát betartják az előírásokat.

Müller-Róka Bertold

Ezúton is köszönjük szépen válaszadó kollégáinknak az együttműködést. Eseménymentes szolgálatot kívánunk!

Púpos, Csörgő, Dácsiák, Bobo és Szergej

Bemutkozik a MÁV-START járműflottája – 3. rész

A korábbi lapszámokban megismerkedhettünk a MÁV-START motorvonataival és villanymozdonyaival. Most sorozatunk befejező részében elkalauzoljuk olvasóinkat a gázolajmezők területeire, bemutatjuk a MÁV-START dízelmozdonyait.

A korábbi lapszámokban megismerkedhettünk a MÁV-START motorvonataival és villanymozdonyaival. Most sorozatunk befejező részében elkalauzoljuk olvasóinkat a gázolajmezők területeire, bemutatjuk a MÁV-START dízelmozdonyait.

Púpos

A MÁV-START 408-as sorozatú (lánykori nevén M40) dízelmozdonyokat a Ganz-MÁVAG a MÁV részére készítette 1963 és 1970 között. A mozdonyok beceneve Púpos, a géptérből kimagasló vezetőfülke formája miatt. A hazai vasúti közlekedésben az 1950-es évek végétől előtérbe került a gőzvontatásról a korszerűbb dízelvontatásra való áttérés. A dízel-sítési program keretében már 1960-ban megkezdődtek az új mozdonytípus tervezési munkálatai, melyeket 1963-ban két prototípus, a DVM6 elkészítése követett. A tapasztalatok figyelembevételével kidolgozott típus sorozatgyártása 1966-

ban kezdődött, összesen 74 darab készült belőlük. A mozdony igen jó konstrukciónak számított, a maga korában több tekintetben is a világszínvonalat képviselte olyannyira, hogy módosított változatai külföldön is vevőre találtak. Az 1980-as években a villamos vontatás térhódítása, valamint az 1990-es években a szállítási igények csökkenése következtében az M40-es mozdonyok alkalmazási területe jelentősen csökkent. 1992-ben kezdődött a sorozat fokozatos selejtezése, jelenleg 14 darab van állományban, ebből 4 jármű üzemképes.

Csörgő

A MÁV az 1970-es évek elején nem rendelkezett megfelelő számú, a nem villamosított fővonalakon közlekedő közepes terhelésű személyszállító vonatok továbbítására alkalmas dízelmozdonyal. Az igényelt új mozdonyal szemben támasztott fontos követelmény volt, hogy az a 16,5 tonna tengelyterhelésű vonalakon is közlekedhessen. Ezt a követelményt a járművet gyártó Ganz-MÁVAG csak dízel-hidraulikus hajtással tudta megoldani. Az M41 (ma 418) sorozatból 1973 és 1984 között összesen 107 darab készült M41 2101–2207 közötti pályaszámokon, valamint hét darab mozdony a GYSEV számára M41 001–007 pályaszámokkal, melyek később a MÁV-hoz kerültek. Csörgő becenevüket a motor jellegzetes hangjáról kapták. A mozdonyosorozat jól bevált elővárosi ingavonatok továbbításában is. A 418-as mozdonyok a nem villamosított fővonalakon és egyes mellékvonalakon gyakran láthatóak. Ma összesen 87 darab van állományban, ebből 49 közlekedik. 2002-ben két M41-es mozdonyba – nagyjavításuk során – kísérletképpen új dízelmotorok kerültek, melyek környezetbarátabb és halkabb konstrukciók, mint az eredeti. Az új, 23xx-as pályaszámcsoporthú gépek a Caterpillar dízelmotor csenedesebb és jellegtelenebb hangja miatt a felújított mozdonyok a „Hörgő” becenevet kapták.

Kis és nagy Dácsiák

A MÁV Romániától rendelt két fajta tolató- és mellékvonali mozdonyt, egy erősebbet a nehezebb tolató és közepes mellékvonali teherforgalom számára, és egy gyengébbet a közepes tolató és könnyű mellékvonali teherforgalom ellátására. Az erősebbik az M47 (ma 478), a gyengébbik az M43-es (ma 438) sorozatszámot kapta. Becenevüket a származásukról kapták, mivel a román Dacia-gyárban készítették őket, így lettek kis és nagy Dácsiák. A gyártónál LDH45 típusjelet kapott mozdonytípust német és osztrák gyártók egyszerű és jól bevált szerkezeti elemeinek licenccgyártással előállított elemeiből alkotta. A licenccben gyártott elemek minőségével azonban számos probléma merült fel főleg az üzembe állítást követően. Így például az



A 103-as csörgő retró festéssel



A 194-es Szergej vezetőállása

elektropneumatikus szelepeknél a gyártás és a szerelés során el nem távolított szennyeződések miatt vezérlési hibák, üzemképtelenségek fordultak elő. A több mint száz gyártott járműnek kicsivel több mint fele üzemképes ma, ez azonban a 2000-es évekbeli remotorizálásnak köszönhető.

Bobo

A DVM2 gyári jelzésű, ma 448-as sorozatú (egykoron M44) mozdonyok fejlesztése az ötvenes évek elején kezdődött, majd a 2 prototípusmozdony 1954-ben hagyta el az akkori MÁVAG mozdonygyár kapuját. A mozdonyok elsősorban tolatási célokra készültek, azonban 80 km/h végsebességük széles körű felhasználási területet biztosított számukra a kisebb és közepes terhelésű tehervonati szolgáltatásban is. Kezdetben, fűtésmentes időszakokban személy, sőt gyorsvonatokat is továbbítottak. A MÁV mintegy 200 darabos állománya mellett a hazai vonalakon a GYSEV, a HÉV és igen sok iparvállalat hálózatán is közlekedtek, illetve ma is sikeresen teljesítenek szolgálatot. Egyszerű robusztus szerkezete és megbízhatósága miatt igen kedvelt, és kifejlesztésének idején kategóriájában világviszonylatban is az egyik legjobban sikerült típusnak számított. Ma már csak 59 darab van állományban, amiből 39 üzemképes.

Szergej

Az M62-t (ma 628) a Luhanszki Mozdonygyár fejlesztette ki a MÁV megrendelésére. Származása és robusztus megjelenése miatt kapta a Szergej becenevet. Később a típust a Szovjetunióban és néhány más volt szocialista országban is üzembe állították. A sorozatot hazánkba 1965 és 1978 között szállították M62 001 és 270, széles nyomtávú változatban pedig M62 501 és 518 közötti pályaszámokkal. A normál nyomtávolságú mozdonyokat az egész országban szétosztva megtalálhatjuk, míg a széles nyomtávú mozdonyok a Záhony-Fényeslitke-Eperjeske átrakó körzetben dolgoznak, záhonyi telephellyel. Bár az M62 sorozat alapvetően tehervonatok vontatására lett beszerezve, már a kezdeti időktől használták nehéz személyszállító vonatok továbbítására. Saját fűtőgenerátor híján a fűtési szezonban kezdetben kazánkocsival, később villamos fűtőkocsival kiegészítve közlekedtek. Nagy szerephez jutott a sorozat a Balaton két partjának nyári csúcsforgalmában is, eleinte mind a kanizsai, mind a tapolcai, utóbb már csak az északi parti vasútvonalon. Jelenleg 53 üzemképes van belőlük, ebből 20 klasszikus M62-es, 25 remotorizált, míg 7 darab széles nyomtávú.

Szöveg és fotó: Molnár Zsolt

A legfiatalabb nagyvasúti forgalmi csomóponti főnökségvezető

Pályafutását forgalmi gyakornokként kezdte a MÁV-nál, majd forgalmi üzem-mérnöként és forgalmi szakértőként is dolgozott. Pár év kommunikációs kitérő után tavaly ismét visszatért a forgalom világához. Urbán Attilával, a legfiatalabb forgalmi csomóponti főnökségvezetővel beszélgettünk.

Lassan egy éve, tavaly július 1-jén neveztek ki a kiskunhalasi forgalmi csomóponti főnöknek. Milyen kihívásokkal kellett megbirkóznod?

Ez egy igazán sokrétű, izgalmas és kihívásokkal teli munkakör, amit az elmúlt egy évben nagyon megszerettem. Mindig is vonzott az olyan környezet, ahol emberekkel foglalkozhatok, jelen esetben ez most 240 kolléga munkáltatását, szakmai felügyeletét jelenti. A feladatkör másik fontos lába a gazdálkodási folyamatok optimalizálása, vagyis a rendelkezésre álló költségkeret hatékony felhasználása. A működéshez szükséges ráfordítások betartása mellett nagyon fontosnak tartom, hogy a lehetőségekhez mérten minél többet áldozzunk a munkakörülmények javítására is. Jelenleg akut munkaerőhiánnyal nem küzdünk, a pozíciókat szinte hiánytalanul feltöltöttük.

Hogyan sikerült helytállni a koronavírus okozta veszélyhelyzetben?

A pandémiás helyzet enyhülésével az oktatás és a vizsgáztatás újraindult, azon dolgozunk, hogy a tanulóink minél hamarabb állhassanak önállóan szolgálatba. Fontosnak tartom, hogy a hozzánk érkező új felvételes jelölteket megfelelően motiváljuk. Minden esetben tájékoztatjuk őket a fejlődési, továbblépési lehetőségekről, megpróbáljuk számukra hosszú távon vonzóvá tenni a vasutas szakmát. Erős fegyvertény az elkövetkezendő időszakban, hogy a veszélyhelyzet ellenére nálunk mindenkinek megmaradt a munkahelye, a kollégák és családjaik megélhetése ebben a nehéz időszakban is biztonságban volt, ami úgy gondolom, hogy különösen meggyőző lehet egy jelentkező számára.

A Budapest–Belgrád projekt magyarországi szakaszának 70 %-a (103 km) a kiskunhalasi csomópont területén valósul meg. Mit gondolsz a beruházásról?

A kelebiai fővonal jelentős tehervonati forgalmat bonyolít le, ezért különösen nagy értéket képvisel, illetve izgalmas kihívás elé állít bennünket. Amikor megpályáztam a jelenlegi

munkakörömet ez volt a fő motivációs tényező; részese szerettem volna lenni az országnak – túlzás nélkül – legnagyobb vasúti beruházásának. Voltak, akik nem hittek a megvalósulásban, jómagam is kaptam olyan észrevételt, ha ezért jöttem, akkor még pár évtizedet várakozzok, de szerencsére nem így lett, a hitelszerződés aláírásával végre kézzel foghatóvá vált a megvalósulás. Véleményem szerint – a vitathatatlan nemzetközi előnyök mellett – a projekt komoly lendületet adhat a 150-es fővonal menti települések gazdasági életének, illetve a nagy sebességű közlekedésnek köszönhetően a vasút egyúttal a leggyorsabb közösségi közlekedési alternatíva lesz.

Egyébként a pandémiás helyzet mellett a várható beruházás a leginkább felkapott téma a munkavállalók körében, főként a modernizálással együtt járó létszámszükséglet csökkenése miatt. A továbbfoglalkoztatás komoly feladatnak ígérkezik és a saját felelősségi körünkben minden erőnkkel azon leszünk, hogy valamennyi érintett kollégánk munkáját megőrizzük valamilyen formában.

Mióta dolgozol a vasútnál?

2002 szeptemberében forgalmi gyakornokként kezdtem Kunszentmiklós-Tass állomáson majd Délegyházán forgalmi szolgálattevőként dolgoztam, ahol a munka mellett tettem le az első diplomámat. Ezt követően ajánlott be, a mára már nyugdíjas állomásfőnököm, Csaplár Péter a ferencvárosi csomópontra, amiért nagyon hálás vagyok, mert ez volt pályafutásom első meghatározó momentuma. Így lehettem Soroksár Állomásfőnökségen forgalmi koordinátor, Ferencváros forgalmi csomóponti főnökségen pedig forgalmi üzem-mérnök, ami mellett egy rövid ideig állomásfőnökként is tevékenykedtem Soroksáron. Dolgoztam a budapesti Pályavasúti területi igazgatóságon forgalmi szakértőként, ez után következett egy éles váltás, kommunikációs szakértőnek pályáztam, ami esetemben együtt járt a MÁVINFORM sajtóügyeletesi és később a szövivő-helyettesi feladatok ellátásával is. A főnökségvezetői kinevezést megelőzően a Forgalmi felügyeleti osztályon is megfordultam, itt közel fél évet voltam forgalmi szakértő II. (leánykori nevén hálózati vonalbiztos), illetve ezzel párhuzam

osan a MÁVINFORM sajtóügyeletben is részt vehettem. A közlekedésgazdasági mérnök másoddiplomámat és a felsőfokú közszolgálati protokoll szaktanácsadói végzettségeimet szintén munka mellett szereztem.

Hogyan jött a forgalmi pályafutás mellett a kommunikációs kitérő?

Ez elég messzire vezethető vissza és az életem egyik meghatározó állomásaként gondolok rá. Édesanyám látott fantáziát benne, hogy színész vagy műsorvezető legyek, azonban erre gyerekként nem igazán voltam fogékony. Végül 14 éves koromra vőfélyt faragott belőlem, amit a mai napig gyakorlok, de már modern köntösben ceremóniamesterként. Mindig is vonzott a kommunikáció, az emberek minőségi informálása, a rendezvénykoordinálás. Úgy éreztem, ebben ezek kiteljesedhetnek, végül százas nagyságrendű jelentkező közül rám esett a választás, amire a mai napig büszke vagyok. Az ott eltöltött évek alatt rengeteget tanultam a médiáról és a sajtóválaszokon keresztül pedig betekintést nyerhettem szinte valamennyi leányvállalt tevékenységébe, illetve kiváló kollégákkal dolgozhattam együtt. Szövivő-helyettesként a felelősség mellett mindig óriási megtiszteltetésként gondoltam arra, hogy egy 38 ezer fős cégcsoport nevében nyilatkozhatok, hiszen egy-egy félmondat hosszú időre alapjaiban határozhatta meg a megítélésünket. A Kommunikációs igazgatóságon megszerzett tapasztalatokat a mai napig tudom hasznosítani a vezetői munkám során.

Családodban volt vasutas? Miért választottad a vasutat?

Édesapám javaslatára, aki akkoriban vonali tolatásvezető volt, érettségi után egyből itt kezdtem dolgozni. Ez idő tájt indultak az utolsó, úgynevezett „össz-szakvizsgás” segédtsízi tanfolyamok, amelyeken a forgalom mellett a személyszállítás és az árufuvarozáshoz kapcsolódó ismereteket is el kellett sajátítani. A tanfolyamnak még úgy indultam neki, hogy az ott megszerzett tudást az utóbbi területen kamatoztatom, de szerencsére az önállóító szakvizsgára felkészülés során Adámi László oktatótiszttanítványai közé kerültem, aki hihetetlen pedagógiai érzékkel, olyan minőségben adta át a forgalmi szakma rejtjelmeit, ami után az örök szenvedély maradt.

Hogyan tudod összeegyeztetni a munkát és a magánéletet?

Igyekszem megtalálni az egyensúlyt a munka és a magánélet között. Házas vagyok, két kislányom van, a nagyobbik lassan 4 éves, a kisebbik pedig idén februárban született. Bár semmilyen plusz rávezetés nem történt ezen a téren, a nagylányom már most imádja a vasutat, egyik kedvenc apalánya programja a hétvégi közös vonatkozás. Fontos az otthoni stabil háttér, ezt teremti meg a feleségem mindennap, amiért különösen hálás vagyok.

A korlátozások enyhítését követően az esküvős szakma is felébredt június elseje után a kényszerű pihenésből, így végre leporolhatom a mikrofont és szabadidőmben ismét az ifjú párok szolgálatába állhatok, de továbbra is az első a vasút és a család.

Varga Zsuzsanna



Illegális hulladékok elszállítása

Év eleje óta 745 tonnányi hulladékot vitetett el a MÁV fővárosi és vidéki vasúti területekről. A vasúttársaság illegálisan lerakott szeméthalmok felszámolására indított programja keretében, a mostani járványügyi helyzet mellett is, rendszeresen gondoskodik a MÁV pályahálózatát és területét csúfító, jellemzően építési-bontási és lakossági hulladék elszállításáról.

A járványhelyzet miatt a megszokottnál kicsit lassabban haladnak az illegális hulladékelhagyások felszámolására irányuló munkálatok, azonban továbbra is folytatódnak az elszállítások. A járványügyi utasítások és korlátozások figyelembevétele mellett idén négy hónap alatt már összesen 745 tonna, illegálisan lerakott hulladékhalom vitetett el a vasúti területekről a MÁV országszerte.

Budapest közigazgatási határain belül található vasúti területekről megközelítőleg 480 tonna, vidéki MÁV-területekről pedig 265 tonna jogszerűtlenül elhelyezett szemetet szállított el a vasúttársaság, erre több mint 38 millió forintot meghaladó összeget fordított eddig.

A szennyezett területek felmérését folyamatosan végzi a vasúttársaság, májusban a következő helyszínek megtisztítását ütemezték be: Szolnokon a Medve, Oroszlán, Tigris, Párduc utcák környezete, Mezőkövesden a vasúti átjáró környezete, Baja vasútállomás és Csongrád vasútállomás, illetve több budapesti

területen.

A MÁV számára országos szinten nagy problémát jelent, hogy a vasúti területek közelében, a nyílt pályán több helyen illegális szemétkerakók létesülnek. Az így elhelyezett hulladék nem a MÁV tevékenységéből származik, az érintett helyszíneken a lakossági, kommunális hulladékon kívül használt műszaki cikkek, építési törmelék, zöldhulladék halmozódik fel.

A legtöbb ilyen területen a rendszeres takarítás és szemétszedés ellenére néhány napon belül újra ugyanaz a látvány fogadja az arra járókat. Tavaly országszerte összesen 3168 tonna, nem vasúti technológiából keletkező hulladékot szállítottak és helyeztek el ellenőrzött körülmények között.

A vasúttársaság a helyzet hosszú távú megoldása érdekében egyeztetéseket folytat a leginkább érintett önkormányzatokkal is, és ezzel párhuzamosan a vasúttársaság vezetésével egy munkacsoport azon dolgozik, hogyan lehet javítani a tiltott helyen hagyott hulladékok elleni küzdelem hatékonyságát.

MÁV KIG



Tavaly országszerte összesen 3168 tonna, nem vasúti technológiából keletkező hulladékot szállított el a MÁV.

I love Balaton

A Balaton Közép-Európa legnagyobb tava, Magyarország vízrajzának meghatározó eleme. Könnyen felmelegedő, sekély vize alkalmassá teszi a fürdésre és sportolásra, élővilága gazdag, a vulkanikus földrajzi környezet sok tekintetben egyedi. – szól a tankönyvi meghatározás.

De kinek mi jut eszébe, ha meghallja a szót: Balaton? Gyerekkori táborok, felnőtt és később felnőtt nyaralások. Vagy csak úgy leruccanások. Nyári koncertek, strandok röplabdája és vízibiciklijé, keszeg a horgászbót végén és ropogós-pirosan a tányéron. A hajózási szezon és a Kékszalag vitorlásai. Nyáresti fagyó a vízparti sétányon, a pohár hűvös ital egy borpincében.

Olyan néha, akár egy jelenés, ha látod a víz smaragdzöldjét vagy kék csillogását, mint egy tünemény, amit megfogni nem tudsz, csak nézed, csodálsz, és nem érted, hogy létezhet a víznek ennyi ragyogása, ennyi színe. Hiszen bármikor látod, újra más és mégis ismerős, kötődünk hozzá ezer szállal, és bárhol járunk is tudjuk, a magyar tengerhez nincs hasonló sehol a világon. Ezer arca van, és mindet mintha vászonra álmódta volna a festő: amikor kék az ég a napsütötte part felett, és amikor szilaj hullámok ostromolják a parti sziklákat. Északon a Balaton-felvidék, keleten a Mezőföld határolja, nyugaton a Zalai dombvidék, délen pedig a Somogyi-domb-ság öleli. A parti települések hangulata, látnivalói, programjai mindenki számára felüdülést nyújtanak, bármilyen igényünk is van. Bakancsosan hátizsákkal vagy biciklivel is útnak indulhatunk, de bálozhatunk is előkelően. Családosan, párosan vagy baráti társasággal – nekünk a Balaton a Riviéra!

Hum Krisztina

Nyári lecsó

Gasztróemlékeink között élénken élnek azok, amelyek a Balaton-parthoz köthetők. Vagy a helyi éttermek egyikében elfogyasztott étel – hiszen a helyi kulináris finomságokat meg kell kóstolnunk – vagy egy jó és hangulatos bográcsozás emléke tűnik fel.

Ha klasszikus Balaton-parti ételek után kutatunk, az egyik biztosan az igazi és hamisíthatatlan Jókai-bableves lesz. Jókai Mór egyszer éppen Balatonfüreden kívánta meg és kérte a szakácstól a maga ízlése szerint elkészített ételt, amit felesége, Laborfalvi Róza is sokszor készített számára. Ennek a malackörömmel és paprikás rántással készült levesnek azután a névadója is lett. De ha már levesféle, akkor a balatoni halászlével kellett volna a sort indítanunk. Sokan sokféleképpen készítik ezt az egytálételt, mindenki a maga receptjére esküszik. Egy valamiben azonban megegyeznek a legtutibb halászlé-recept-ismerők is: a jó minőségű pirospaprika és a vöröshagyma elmaradhatatlan. Ha már halak, akkor a balatoni rántott ponty és a sült süllő is olyan étel, amit egyszer biztosan megkóstolunk a vízpart közelében. A különböző gulyások és paprikások is elmaradhatatlan fogásai a klasszikus balatoni ízvilágnak.

És ami a fenti felsorolásból kimaradt, az egy igazi nyári étel, amit ehetünk a Balaton-parton bográcsból vagy bárhol máshol elkészítve: ez pedig a lecsó. Ennek az ételnek a dicséretéről sokan zengtek már egész ódákat. Ez az az étel, amit mindenki el tud készíteni, és amit mindenki a legjobban tud elkészíteni. Van, aki tojásosan, más rizzsel készíti, a virslis, kolbászos, tarhonyás, sőt cukkinis csodákról nem is beszélve. Ezért, itt és most kerülendő a versengést, a legáltalánosabb receptet közöljük. „Lecsó” néven szereplő ételleírás,

amely szakácskönyvben megjelent, az 1930-as évek elejéig nem található. A legtöbb recept szerint a legáltalánosabb módon elkészített lecsó egy rész vöröshagymát, két rész érett paradicsomot és négy rész zöldpaprikát tartalmaz. Mi most egy klasszikus receptet közlünk. Ha Önnek van ennél egy sokkal jobb receptje, feltétlenül ossza meg velünk az ujsag@mav.hu címen. Jó étvágyat kívánunk ehhez a remek nyári ételhez!

Hozzávalók 4 főre

4 evőkanál olaj vagy 1 evőkanál zsír, 4 nagy fej hagyma, 2 kiló lecsópaprika, 1 kiló paradicsom, 1 evőkanál pirospaprika, só, két gerezd fokhagymát és borsot is tehetünk hozzá ízlésünk szerint.

Elkészítése

A hagymát és a zöldpaprikát szeleteljük közepesen vastag szeletekre, a paradicsomot kockázzuk 3-4 centis darabokra. Hevítsük fel a zsiradékot és fonnyasszuk meg rajta a hagymát. A tűzről lehúzáskor szórjuk meg a pirospaprikával. Keverjük bele a paprikaszeleteket és a paradicsomot. Sózzuk, borsozzuk, ha szeretjük, karikázzunk bele kolbászt vagy virslit. Fedjük le a láboszt, és alacsony lángon 15 perc alatt főzzük készre. Jó kenyér, egy pohár bor vagy sör elengedhetetlen mellé.

Hum Krisztina





Egy város, két város Komárom és a vasút

A Duna-parti településre viszonylag későn érkezett meg a vasút, ellenben a túlparton – ahol alig éltek – már az 1860-as évek elején csomópont létesült. Később azt a területet is Komáromhoz csatolták, de mire virágozni kezdett volna a egyesült város, kettészakította a trianoni döntés. Ezután a vasút szerepe még jobban felértékelődött.

Komárom hadászati szempontból a középkortól egészen 1849-ig felbecsülhetetlen jelentőséggel bírt. „Hivatalosan” a szabadságharc után is. Az 1827-ben induló, Nádor-vonalnak nevezett erődrendszer kiépítését épp a szabadságharc akadályozta meg, ám 1850-től folytatódta a munkálatok, több mint 20 évig. Végül csak a kiegyezés után készült el az „erődítményváros”, s vált már az átadás pillanatában elavulttá; a haditechnika addigra túllépett az ilyen építményeken, ráadásul Komárom stratégiai jelentősége is csökkent. Persze ezt senki illetékes nem lett volna hajlandó elismerni, viszont a Duna innenső partján lévő Újszóny nevezett közigazgatási terület (amit akkor még nem nevezhettünk településnek) afféle katonai szálláshellyé vált már a szabadságharc leverése után.

Az egyenruhások városa

Ugyancsak hadászati célja volt a vasút 1856-os megjelenésének, mivel az itt lévő garnizon okán hosszabbították meg 37 kilométerrel az egy évvel korábban átadott (Bécs)–Bruck–Győr-vasútvonalat. Nagyon precízen, nem Komáromnak, hanem Újszóny neveztek az újdonsült végállomást, ahová négy évvel később már Székesfehérvár felől is megérkezett a vonat, és ezzel az állomás tulajdonképpen a kor (1860-at írtunk) jelentős vasúti csomópontjává vált. A fejlődéssel arányosan, az 1870-es évek végén, a katonák mellett egyre több vasutas is otthonra lett itt, de a vasutat kísérő iparosodáshoz még két feltételnek kellett teljesülnie. A budapesti vasúti kapcsolat volt az egyik, ami 1882 után teljesült, miután a MÁV megszerezte az addig osztrák tu-

lajdonú brucki vonalat, majd 1884-re megépítette a Kelenföld–Újszóny közötti új pályát is. Ennek nemcsak azért volt a társaság számára hatalmas jelentősége, mert így a MÁV is eljutott Bécsbe, s konkurenciája lehetett az osztrákok Budapest–Vác–Pozsony–Bécs-vonalának, de azért is, mert a vonal építésének nyomában példátlan gazdasági fejlődés bontakozott ki, gondoljunk csak Újbuda iparosítására, a tatányai szénmedence kapacitásának teljes kihasználására vagy épp a győri vasúti jármű-gyártásra. (Más lapra tartozik, hogy a MÁV 1891-ben a másik bécsi vonalat is megszerezte, ami ugyan 15 kilométerrel hosszabb volt, de sokkal jobb felszereltségű. Ugyanekkor nyílt az esztergomi vonal is.) Újszóny fejlődésének másik kulcsmomentuma az első állandó dunai átkelő, az Erzsébet hid avatása volt 1892-ben, ami lehetővé tette a folyamatos átjutást Komáromba. Nem csoda, hogy Újszóny 1896-tól hivatalosan is a város részévé tették, úgy mondták: Komárom-Újváros, bár összesen hét utcája volt. De az egyesülés éve az „igazi” Komáromba is elhozta a vasútépítési kedvet, még ugyanekkor átadták az ún. csallóközi vonalat Komárom–Dunaszerdahely–Pozsony között. Amikor 1910-ben Érsekújvárra is elindultak innen a vonatok, nagyobb felvételi épületet húztak fel. De az állomás neve annak ellenére Újkomárom lett, hogy Komárom-Újváros és „Komárom” vasútállomás épp az ellenkező irányban volt. A fejlődés következő két állomása az 1913-ra elkészült vasúti Duna-híd, illetve egy évvel később a Komárom-Gúta szárnyvonal megnyitása volt. Ekkor még úgy tűnt, hogy a régi és az új Komárom fejlődésének nem lehet gátja.

Város a semmiből

Az egyesült Komárom huszonhárom évig létezett (majd az első bécsi döntést követően 1938–1945 között), a cseh és szlovák csapatok 1919. január 9-én foglalták el az északi városrészt, s a születő Csehszlovákiához csatolták. Noha a

Tanácsköztársaság Vörös Hadserege kétszer is megpróbálta visszafoglalni a várost, először épp május 1-jén, de ugyanúgy nem jártak sikerrel, mint egy hónappal később, amikor a Dunán felvonuló monitorból lőtték a várost mindenféle stratégia nélkül. Már a trianoni döntés előtt, 1919 októberében csehszlovák megyeszékhely lett a régi Komárom Komárno néven, de 1923-tól „lefokozták” járási székhelyé. Ettől kezdve az egykori Újszóny neveztek Komáromnak. (Komárnót idehaza 1998-tól nevezik hivatalosan Révkomáromnak.)

Trianon után Komáromnak muszáj volt fejlődnie, csakúgy, mint az öt átszelő vasútnak, amely így az egyetlen bécsi vonal maradt Magyarországon. Igaz, hogy a másik, a régebbi, a Pozsony felőli az első világháború előtt fontosabb volt a MÁV-nak, azonban 1920-tól a komáromi-győri-hegységalmi vonal vált a legfontosabbá. Nem csoda, hogy ez lett a MÁV 1-es számú vonala, s az sem volt véletlen, hogy a Kandó Kálmán-féle villanymozdony itt indult első útjára: 1932. augusztus 8-án éppen Komáromig. „A mozdonyok indulási, vontatási és fékezési próbái kiválóan sikerültek. A Tata–Komárom közötti egyenesebb pályán igen hamar gyorsultak fel a mozdonyok óránkénti 100 kilométeres sebességig és a próbán részt vett urak mind a legnagyobb elismeréssel nyilatkoztak a lokomotívok teljesítményéről” – írták a lapok a sikeres próbautról, amelyen azonban Kandó Kálmán nem lehetett ott (a jeles mérnökről a 2019. júniusi számunkban írtunk). A vonat utasai Budapestre visszatérve a Kerepesi temetőben koszorúzták meg az egy évvel korábban elhunyt szakember sírját.

Új Komárom

„A városok életében tíz esztendő nem idő a rendes viszonyok közepette, de igenis kimagasló ez az idő Komáromot illetően, mert a világháborút befejező forradalom, majd az ezt követő cseh megszállás – mely az anyavárost kettészakította – már-már lehengerléssel fenyegették az akkor még 3000 lelket sem számláló városrészt. A komáromiak tudják legjobban, hogy ott semmi sem volt; az emberek úgy éltek, mint nagy pusztaságban, mert őszintén szólva az a városrész, mely az anyavárosnak IV. kerületét alkotta, mindig mostohagyermek volt, melyre soha egy fillért sem költöttek” – olvashatjuk egy 1930-ban kelt elemzésben, amiből már sejthető, hogy ha kényszerből is, de az új Komárom fejlődése párhátat ritkította a Trianon utáni Magyarországon. Ehhez természetesen a vasút is hozzátette a magáét. Még úgy is, ha igazán nem volt jelentősnek mondható az állomás felvételi épülete. Azonban a komáromi rendező a térség legfontosabb átrakodóhelyévé vált, és az itt létesült új ipari üzemek és vállalkozások is elsősorban a vasút okán települtek a városba. De mintha a Duna túlpartján, a szinte csak magyarok lakta „csehszlovák” város sem volt annyira távol, hogy a csehszlovák határőrség jelenléte gátat vethessen kulturális életének. 1932 decemberében például Móricz Zsigmond személyes jelenlétével is megtisztelte az ottani Légy jó mindhalálig színelőadást, amit a Földes-féle komáromi társulat adott elő, Nyilas Misi szerepében pedig egy pesti színész, Vaszary

Piri tündökölt. Feljegyezték azt is, hogy a vonattal utazó író a magyarországi Komárom vasútállomásról Viola János, a közismert helyi bérkocsis hozta át a Duna-hídon. Ebből az tűnik ki, hogy Komárom – legalább kulturálisan – igyekezett nem tudomást venni a szétszakítottságról. Talán nem véletlen, hogy 1938-ban, az első bécsi döntés után, amikor Felvidék visszakerült Magyarországhoz, Horthy Miklós az Erzsébet hídon átlovagolva foglalta el az országrészt.

A szürke eminenciás

A második világháború pusztítása a komáromi vasutat sem kerülte el, a felvételi épület is megsemmisült. A városban 1945 márciusában ért véget a háború, amit a Népszava lelkes cikkben üdvözölt, kiemelve, „hogy magyar Komárom s a csehszlovák Komárom szociáldemokratái most baráti kézfogásukból alkothadják meg az első összeköttetést az új Magyarország s az új Csehszlovákia között”, de ez csak illúzió volt, ráadásul nagyon hamar jelentőségét veszítette. 1949-től a proletárdiktatúra lehetetlen teljesítményi elvárásai az amúgy is ezer (háborús) sebből vérző vasutat a tönk szélére sodorták, a „reakciós fészek” Komáromban különösen. Komárom és a vasút csak az 1960-as évektől kezdett fejlődni, ám ha figyelembe vesszük a megelőző évtized visszafelődését, a város az évtizedek alatt önmagát próbálta utolérni, amit szinte alig lehetett észrevenni. Az időközben felhúzott új állomásépület hasonlóan jelentéktelen, mint a régi, de a nem túlzott személyforgalom miatt, Komárom különben is csak ritkán került a hírekbe – például 1964-ben, amikor Hailé Szelasszié etióp császár Bábolnára menet itt köszöntte meg a vendéglátást – mondhatjuk úgy is: a magyar vasút szürke eminenciásává. Nem körülötte forog a világ, de nélküle bizonyan kevésbé forogna gördülékenyen.

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 startupjairól 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 nyomtávú (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 Tallinntól a lengyel határig. A második fázis tervezése 2016-ban elkezdődött, az építésre pedig 2019–2025. között kerülhet sor.

Molnár Zsolt



Fotó: VargaA, wikimedia.org

Különleges arborétumok, szabadtéri múzeumok

Érdeemes minél több időt tölteni a szabadban, hogy erősítsük immunrendszerünket. Ha ez nem lenne elég indok, akkor a szívet-lelket gyógyító csodálatos környezet és a sok érdekes információ, amelyeket megismerhetünk egy arborétumi kirándulás vagy egy szabadtéri múzeumban történő séta alatt, szintén fontos érv lehet ahhoz, hogy elinduljunk a négy fal közül világot látni.

Ahol „szerét ülték” az ország dolgainak a honfoglaló magyarok

A magyar honfoglalás emlékére létesített Ópusztaszeri Nemzeti Történelmi Emlékpark sok látnivalót tartogat. Az 55 hektárnyi tájvédelmi területen elhelyezkedő szabadtéri múzeum legnépszerűbb látnivalója, a felejthetetlen élményt nyújtó, monumentális Feszty-körkép, a magyar honfoglalást ábrázolja. Megcsodálhatjuk az 1896-ban a millennium ünnepségek egyik fontos eseményeként felállított Árpád-emlékművet. Megtekinthetjük a középkori Szer település bencés monostorának feltárt maradványait, valamint nagy sétát tehetünk a Dél-Alföld népi építészetének jellegzetességeit bemutató skanzenben is. Találunk itt látványos szélmalmost, több iparosműhelyt, szatócsboltot, községházat, szegény és jómódú gazdák lakóépületeit, jellegzetes alföldi tanyákat, egy tanyasi iskolát is és keskeny nyomközű vasutat is.

www.opusztaszer.hu

Bor, cédrusok, Balaton

Ha nyár, akkor Balaton. Természetesen itt is találunk növényparkot, méghozzá egy borászattal karöltve. A Folly Arborétum egy apró ékszerdoboz, ami a badacsonyi hegyoldalon felejthetetlen panorámával várja a cédrusok és borok szerelmeseit. A különleges játszótér és a toboz alakú kilátó pedig a legkisebbeket is elvarázsolja. Az arborétum egyik legidősebb büszkesége a szilvagyümölcsű boróka, amelyet 1910-ben ültetett el a kert alapítója, dr. Folly Gyula. A 110 éves ikonikus növény szinte egyidős az arborétummal, hatalmas méreteivel és életkorával tökéletes kiegészítője a kert százéves cédrusainak.

www.folly.hu

Mini Magyarország a Körösök vidékén

Hazánk egyik legnagyobb, legjelentősebb arborétuma 82 hektár területen mutat be csaknem 1600 fa- és cserjefajt, köztük több mint száz éves mocsárciprusokat és mamutfenyőket is. Az alapító után Pepi gróf fáskertjének is nevezett Szarvasi Arborétum a Holt-Körös partján terül el, ahol a növényritkaságok mellett sétáló pávával is találkozhatunk, amiket egy szabadulós játék során nekünk kell megmentenünk egy pusztító vihar elől. Emellett itt található a Mini Magyarország makettkiállítás is, ahol csaknem 100 híres hazai épületet járhatunk körbe egy rövid sétával. A liliputi világban még működő vasútmodellekkel is találkozhatunk.

www.pepikert.hu

Fotó: Csanády, wikimedia.org



Újra nyitja kapuit a Magyar Vasúttörténeti Park!

A budapesti szabadtéri helyszínek újra nyitását engedélyező kormányzati intézkedések értelmében a Magyar Vasúttörténeti Park 2020. május 22-től, péntektől megnyitotta kapuit a látogatói előtt.

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

A megfejtés beérkezési határideje: **2020. június 22.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: *Különleges Éjszakai KISS bemutató Lesz a Keletiben*

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Gadányi Szilvia** olvasónknak!

	DÉL-UTÁNI TEÁZÁS IDEJE	BILICSI ...: 20. SZ.-I SZÍNÉSZ	PÁRAT-LAN VÁLL!	POR-SZÍVÓ-MÁRKA	BIZTAT. ÖSZTÖ-KÉL	RÓMAI 500-AS	CSORNA KÖZELI KÖZSÉG-BEN ÉL	ELŐTAG: VALÓSÁ-GOS	ALGÉRIA SPORT-JELE	LERÉSZE-GEDŐ	HASÁB VÉGE!	ÉSZAK-AMERIKAI INDIÁN TÖRZS	HÁBOR-GAT	LIBANONI AUTÓK JELZÉSE	A JÓD VEGY-JELE	CSONT-HEJÁS GYÜ-MÖLCS	
1																	M
NEM ENGEDÉ-LYZEZO						MISÉT MOND MITIKUS KEHELY										KAMION RÉSZE! SZÍNÉSZ (RUPERT)	
ERED-MÉNYT MEG-VÉTOZ			KÉSEI ÖREGKORI LOLEK PÁRJA!								BETON-DARAB! ...ÓRÁIG			RÉGI BE-TÚTIPUS SODRÁS-BAN VAN!			
BÖRTÖN-BE ZÁRT SZEMÉLY				OLAJIPARI MÁRKA HAZAFI					FÉRFINÉV BÁRÁNY-HÍVÓ SZÓ								OSZTÁLY, RÖVIDEN ALOÉFA KÖZEPE!
ÖRÖKBE FOGAD							VISKÓ HAZA-FELE!					FRANCIA DIVATCÉG KISKERTI NÖVÉNY					
	ÉPÜLET-SZÁRNY				KÖTET-LEN ANGOL FÉRFINÉV				EZRELÉK, RÖVIDEN ANETT, BECÉZVE				BORÍTÉKRA IS IRJUK ÓGÖRÖG TÖRZS				
TELJE-SEN KI-FEJLETT						KÖLTŐ (GÁBOR) MELY DOLGOK?						KEZÉBŐL HULLAJT AMAZ IRÁNYBÓL					ORIENS BEATLES-DOBOS (RINGO)
RÖNT-GEN, RÖVIDEN		BŰNÜGYI REGÉNY APRÓ (DÍSZ)HAL					FEJET CSÓVALÓ HANG-SZER							AZ ŐN VEGY-JELE ANATÉMA			
KÖR IS LEHET BELÖLE!			BECÉZETT IMRE ... DOG: ÉTEL				ÁRUHÁZ-LÁNC KULCS-FIGURA				BECENE-VE RENI FŐLÉ EL-LENTÉTE						
SZÉKÉR SÁTOR-SZERŰ ERNYŐJE					KÓTYA-GOS KÖZÉPEN ENYHÜL!					ANGYAL-RANG! OPUS, RÖVIDEN				HAJÓFAR AGYÓ, KEDVES!			
LENGYEL PÉNZNEM						LISTARÓL OLVASÓ AMPER							TEMESI FERENC REGÉNYE ITTRIUM				HATÁ-ROZOTT NEVELŐ
	H																

Bobó és a mosó

– Hello! Csao! Sziasztok! Mi a pálya? Olajozás megvolt? Kerekek pörögnek? – járta körbe reggel a telephelyet Bobó, az M44-es dízelmozdony, s közben mindenkire volt pár kedves szava. – Ó, micsoda fényezés! És azok a lámpák! Milyen csinos az új feliratod! Szép időnk lesz ma! – És ahogy Bobó ment egyik vágányról a másikra, csak mondta és mondta. – Jó reggelt, látom, ma üzemanyagot szállítasz, az én kedvencem is a tartályos kocsik voltak. Meséltem már, amikor annyi kocsit próbáltak meg utánam csatolni, hogy öt Szergej sem bírta volna el?

És ez így ment egész nap. Bobó képes volt lyukat beszélni bárkinek a hasába. De ez nem zavart senkit, szerette mindenki, imádták a bókjait, a régi történeteit, kalandjait, és azt is, hogy vele olyan gyorsan, szinte észrevétlenül telnek a várakozás pillanatai. Mert Bobó ma már nem megy hosszabb utakra, itt dolgozik a pályaudvaron tolatómozdonyként. Egy, csak egyetlen egy kicsi bökkenő volt Bobóval. Félt a víztől. Jó-jó, ő nem egy gőzmozdony, hogy ezer liter számára igya a vizet, de néha egy kis fürdés mindenkinek kell. De Bobó nem fürdött. Nemhogy nem fürdött, még az eső elől is mindig bemenekült a fedett fűtőházba. Sőt, kifejezetten élvezte a nagy port, az olajos dolgokat és a sáros pocsolyákat. Azokba bezzeg nem félt beleszárgulni! Ahogy elállt az eső, végigpásztázta a területet, hátha akad valahol egy nagyobb mélyedés, ahol megállt a víz, és irány bele! Csak úgy csapódott fel a sár. Ha tudott volna helyben ugrálni, biztos ott tapicskolt volna egész nap a legmélyebb és legsárosabb pocsolyában. Még szerencse, hogy a mozdonyok nem tudnak ugrálni! Ha pedig régóta nem esett az eső, porfelhőt szeretett kavarni. Szerinte, ha a madaraknak jó a homokban fürödni, neki is tökéletes.

Bobó már olyan piszkos, poros és sáros volt, hogy a saját mozdonyvezetője is alig ismert rá. Szinte már a szép csíkok sem látszódtak az orrán. És ami a legborzasztóbb: bűdös is volt. Orrfacsaróan bűdös. Annyira bűdös, hogy saját légycsapata is volt, akik folyton ott röpködtek körülötte. De megfürödni ennek ellenére továbbra sem volt hajlandó. Hiába mondták neki a többiek, hogy rossz vége lesz ennek. Hiába mutogatták magukat a mindig fényesen csillogó, folyton a mosóba járó Flirt-ök, és hiába gyözködtek, hogy ő is ilyen szépen ragyoghatna, Bobó hajthatatlan volt. Szerinte egy kis kosztól nem lett még senkinek sem baja.

Egy reggel nagy volt a csönd az állomáson. Tette mindenki a dolgát, de valami mégis más volt. Mindenkinek volt valami hiányérzete.

– Hol van Bobó? – kiáltottak szinte egyszerre. Azonnal a keresésére indultak és hamar meg is találták egy hátsó, félreeső vágányon. Köhögött és prüszkölt nagyon csúnyán, a motorja pedig minden egyes



indításkor lefulladt. Még a legyek is aggódtak érte, hogy mi lesz most vele, mert tényleg nagyon betegnek tűnt. Ekkor az egyik kis Flirtnek eszébe jutott valami. – Várjuk meg, amíg elalszik, és utána irány a mosó. Szerintem csak egy alapos fürdésre van szüksége a mi Bobónknak, és utána kutya baja sem lesz. Így is tettek. Délután elszenderedett Bobó, a többiek pedig titokban odavontatták a mosóhoz és betolták. Innen már nem volt menekvés! Jártak a kefék, habzott a szappan, spriccelt a tiszta a víz. S láss csodát, mire Bobó kiért a mosóból, semmi baja sem volt. A szellőzőnyílásai kitisztultak, a dugulások elhárultak, a motorja újra pöccre indult. Sőt, bevallotta, hogy még élvezte is a suvickolást, mert egy kicsit csikizős volt.

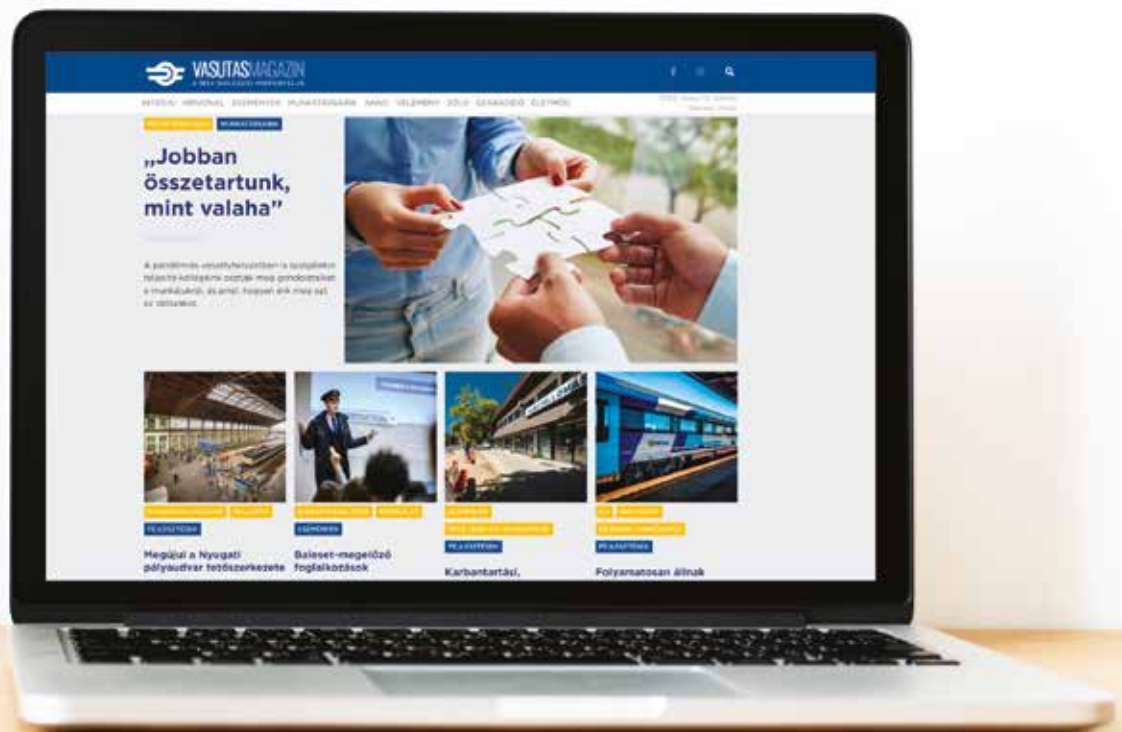
Bár a pocsolyába hajtást továbbra sem hagyta ki soha Bobó, de innentől kezdve ő is rendszeresen látogatta a mosót – a legyek nagy bánatára.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Györi Zsolt

VASUTAS MAGAZIN ONLINE

A MÁV DOLGOZÓI HÍRPORTÁLJA

WWW.VASUTASMAGAZIN.HU



**HÍREK | FEJLESZTÉSEK | INTERJÚK
MUNKATÁRSAINK | BESZÁMOLÓK
ESEMÉNYEK | VASÚTTÖRTÉNET
SPORT | MESE | RECEPTEK**