

A MÁV HIVATALOS LAPJA

# VASUTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

**NYÁRI ÖSSZEFOGLALÓ –  
BALATONI UTASFORGALOM**

**TESTKAMERÁVAL  
BIZTONSÁGOSAN**

**ÚJRA FORGALOMBAN A KISS**

**70. VASUTASNAP**

# TISZTAVATÁS

70. ÉVFOLYAM • 2020. OKTÓBER

Bringás reggeli • Menetrendi változások • Balatonfenyvesi kisvasút • Kötelező maszkhasználat Megújult mentorprogram • Újabb IC+ kocsik • JÉ-projekt • Életmód • Aranyvonat

<b>70. VASUTASNAP</b> <i>Tisztaválás, Vállalati és központi kitüntettek, Megújult kitüntetések</i>	4
<b>HÍRVONAL</b> <i>Bringás reggeli, Menetrendi változások, 70 éves a Balatonfenyvesi kisvasút, Kötelező maszkhasználat</i>	22
<b>HR-HÍREK</b> <i>Egészségpénztári tagdíj-kiegészítés, esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíj, Megújult mentorprogram</i>	26
<b>MUNKATÁRSUNK</b> <i>„Múltunk nélkül nincsen jövőnk” – interjú Rácz Mihállyal</i>	28
<b>MÁV-START HÍREK</b> <i>Balatoni nyári összefoglaló, Újabb IC+ kocsik, Újra forgalomban a KISS, Testkamerával biztonságosan</i>	30
<b>JÉ-PROJEKT</b> <i>Az üzleti igények minden esetben utasszemponciók – interjú Laskay Lóránttal, a MÁV-START Zrt. értékesítési igazgatójával</i>	38
<b>ÉRTÉKMENTÉS</b> <i>A kaposvári vasútállomás éke</i>	40
<b>ÉLETMÓD</b> <i>Szóló szőlő, mosolygó alma, csengő barack</i>	48



# ELŐSZÓ

## „A forgalomnak mennie kell!”

Kerek évfordulónk volt idén: hetvenedik alkalommal ünnepeltük a vasutasokat, de a mindenki számára ismert, rendkívüli körülmények között úgy lehettünk a leginkább felelősségteljesek, hogy ezúttal nem találkoztunk egymással a megszokott módon. Megértettük azonnal ezt a döntést, hiszen a vasutasok mindennapjainak elengedhetetlen része a folyamatos felelősségvállalás – bármelyik munkakört is nézzük. Erről már a hetvenes években is elismeréssel és tisztelettel írt a vasutasok „nagykönyvében” Moldova György. Az „Akit a mozdony füstje megcsapott” című, önkérvényű művében több helyen, több munkakör kapcsán is lehet olvasni a vasutasok kiemelkedő felelősségéről. Jó szívvel ajánlom a könyvet, mert rendkívül hitelesen és részletesen mutatja be a vasutasok életét.

Akkoriban a nagypapám és édesapám is a MÁV-nál dolgozott, a papa a dunántúli vonalakon vonatvezetőként (a tehervonatok mozdonyvezetőit segítette a munkájukban), apukám pedig a kaposvári fűtőházban. Büszke vagyok rájuk, büszke vagyok vasutas gyökereimre, ahogy a lányomra is, aki gyermekvasutas volt, a mozdonyvezető páromra, és minden munkatársamra, aki a vasutat szívvel-lélekkel szolgálta, szolgálja.

Sose fogom elfelejteni azt a szombathelyi igazgatót, aki évekkal ezelőtt a kitüntetését átvéve nem köszönömöt mondott az előjárójának, hanem hangosan annyit: „a vasutat szolgálok”. Elérzékenyültem ott, akkor, mellette állva, ahogy idén is a rendhagyó tisztaváltáson, a Vasúttörténeti Parkban, amikor végignéztem a vasutasoknak köszönetet mondó filmet.

Fontos volt, hogy a járványhelyzetben is méltó módon avassuk fel az idén végzett tisztakat, és újra köszönetet mondjunk Önöknek, mert az elmúlt hónapokban is bebizonyosodott a több évtizedes mondás: a forgalomnak mennie kell.

Isten éltesse, Isten áldja a vasutasokat!

**Biber Anett**  
MÁV Zrt., szóvivő



### 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: Benke Máté, Sin Bettina

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kandó Eszter, Kozma Barbara, Legát Tibor,

Dr. Lepp-Gazdag József, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Nagy Péter

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

Címlap: Horváth Károly, Fotók: freepik.com, Fortepan, Kaiser Ákos, MÁV SZK Zrt. Archivum, MÁV Szimfonikus Zenekar,

Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szecsódi Balázs

Nyomdai előkészítés: Benke Máté, Bíró Tamás, Wolcsánszky Krisztián • Korrektor: Dudás Márta

# 70. Vasutasnap

Csendes ünneplés – folyamatos szolgálat

Idén különleges eseménysorozattal tervezte megünnepelni a MÁV-csoport legfontosabb értékét, működésének alapfeltételét, az elengedhetetlen és nélkülözhetetlen vasutasokat. Az élet azonban felülírta az elképzeléseket. A tavasz óta tartó járványhelyzet miatt a Tisztavatás kivételével a legtöbb rendezvényt le kellett mondani. Magunkban azonban ünnepelünk, hiszen a vasutasszakma és az emberi munka értéke az utóbbi időben még nagyobb megbecsülést kap.



**A legfontosabb ünnepeket, eseményeket azonban nem a külsőségek teszik emlékezetessé. A Baross Gábor Oktatási Központ frissen végzett hallgatóit – egy zárt körű rendezvényen – vasúti tisztté avatták, kitüntetett munkatársaink pedig szolgálati helyükön kapták meg elismeréseiket. Képzületben pedig együtt ünnepelünk – mert a vasútnak mindig mennie kell!**

## Hős magyar vasutasok

A vasút megszületésekor felmérhetetlen volt annak jelentősége, gazdasági és társadalmi hatása. A vasútnál dolgozni, egyenruhát ölteni és szolgálatba állni büszkeség volt, a vasutasok munkáját általános elismertség és megbecsülés jellemezte, akkoriban valódi hősöknek tartották őket. A vasút szerepe természetesen sokat változott a történelem során, akárcsak a munka és a feladatok is. A kezdeti sikereket, a sokat emlegetett aranykort hullámvölgy követte, hiszen a külső körülmények, háborús időszakok a vasút hírnevét és a szolgáltatás minőségét is erősen megtépázták. Egy dolog volt, ami nem változott: a vasutasok szakmaszeretete és hivatástudata. Mindig is ez volt, és a mai napig is ez a legfőbb működtetője, mozgatórugója ennek az igencsak összetett és bonyolult gépezetnek, amit úgy hívunk, vasút.

A II. világháború végén új lendületre volt szüksége a Magyar Államvasutaknak. Az üzenet és a politikai akarat egyszerű és egyértelmű volt: Arccal a vasút felé! E szellemiségben, 1951-ben gondolta úgy először a regnáló magyar kormány, hogy a vasutas társadalom külön kitüntetésben részesüljön kitarató, fáradhatatlan és cseppet sem könnyű munkája elismeréseként. A terv bevált, és az idő bebizonyította, hogy nem csak öt évre szólt. Az egykori politikai ideológia már rég a múltba veszett, s mára „csupán” a szakma, a hagyomány és az egymás iránti tisztelet, az összetartás és a közös ünneplés öröme maradt. Hét évtized után erről szól a Vasutasnap. Mert a vasutasok ma is hősök. Hősök, akik az év 365 napján szolgálatban vannak. Hősök, akik akkor is működtetik az ország legbonyolultabb közlekedési hálózatát, amikor a vállalatok többsége leáll. Hősök, akik veszélyhelyzetben, egy világjárvány ideje alatt is változatlanul ellátják feladatukat. 2020-ban ünnepeltük a 70. Vasutasnapot. Kerek évforduló egy rendkívüli évben. Minden tisztelet megilleti a mai kor hős vasutasait, a látványos ünneplés azonban jövőre marad. Bármennyire is szeretne volna, felelős munkáltatóként a MÁV Zrt. vezetése úgy döntött, a biztonságot helyezi előtérbe, így a kitüntetés átadási ceremóniák és a családi napok idén elmaradtak.



## Elismerés és köszönet



**Vasutas hagyományaink örök értékek, amelyeket ápolni és tisztelni kell. A vasutasnapi kitüntetések olyan rangos szakmai elismerések, amelyekre nemcsak tulajdonosuk, hanem az egész közösségünk büszke lehet. A kitüntetettek – minden szerénységük ellenére – megérdemlik az ünnepélyes átadót, a színpadi gratulációt és a sokszor üdvrivalgással kísért hatalmas tapsot. Ebben az évben erre és a személyes kézfogásokra sajnos nem kerülhetett sor, de Homolya Róbert elnök-vezérigazgató az idei díjazottaknak videóüzenetben fejezte ki elismerését és köszönetét a kimagasló teljesítményekért.**

### Kedves Vasutas Kollégáim!

Rendkívüli időket él a világ a koronavírus-járvány miatt, nincs ez másképp az országunk és a vasúttársaság életében sem. Elsődleges feladatunk, és nekem mint vezetőnek személyes felelősségem is, hogy a vírus terjedését lassítani tudjuk, és egyetlen egy munkatársunkat se tegyük ki felesleges veszélynek. A szabályok betartásának következménye, hogy a történelemben először idén nem tartunk ünnepélyes kitüntetésátadót, elmaradt a Vasutasnap, és én egy videóüzenetben köszöntöm önöket.

Sokáig reméltük, hogy a járvány szeptember elején még erősen lesz, biztonsággal megtarthatjuk az eseményt. Kollégáim folyamatosan újratervezték, azonban sajnos a rosszabb forgatókönyv valósult meg, most már nagyon szigorú szabályok szerint érdemes csak eljárunk.

Bízom benne, hogy a helyzet rendkívülisége ellenére, mindannyian tudják, hogy nagyon büszkék vagyunk önökre, az önök által elvégzett kitűnő munka nélkül a vasúttársaság nem tartana ott, ahol. Mi vagyunk a közösségi közlekedés gerince, amely

egyszerre jelenti azt, hogy mi határozzuk meg országosan a tömegközlekedés mikéntjét, valamint egy olyan szakmát űzünk, amelynek valódi tartása van, csak igazi hivatástudattal lehet végezni. A vasút hozzáértő, lojális szakemberek lelkiismeretes munkájának összessége. Ahol szívvel-lélekkel, a legjobb tudásuk szerint végzik a munkájukat az emberek. Olyan emberek, akik nem elégednek meg a félmegoldásokkal, a „jó lesz úgy is” hozzáállással. Köszönöm Önöknek ezt a munkavállalói szemléletet, amely a MÁV-ot bizonyos területeken ugyan nehéz helyzetben, de a változó elvárásokhoz alkalmazkodni képes vállalatcsoporttá teszi. És ez az a szemlélet, amely érdemessé, méltóvá tette Önöket a kitüntetésre.

Hiszem, hogy a vasúti feladatainkat csak akkor teljesíthetjük eredményesen, ha ismerjük és elismerjük munkatársaink tudását, nemcsak évente egyszer, nemcsak mikor kérdezik, hanem bármikor, amikor azt látjuk, hogy a másik odatette magát, ő is a közös ügyért, a jó megoldásért dolgozik. Ahhoz, hogy a külső és a belső elvárásoknak meg

tudjunk felelni, és a vasúttársaság új stratégiájában szereplő terveink valóra váljanak, rengeteg fejlesztést kell megvalósítanunk.

Meg kell újulni a fejpályaudvarainknak, gyorsabb, megbízhatóbb pályahálózatot kell fejlesztenünk, a gördülőállományt ki kell cserélnünk, egységes elektronikus jegyrendszert kell bevezetnünk, a Volánbusszal közösen tarifaközösséget kell létrehozunk.

Ebben támaszkodom az önök munkájára, de ahhoz, hogy elérjük a kívánt eredményt, elengedhetetlen a csoportszintű folyamatokban való gondolkodás, a problémamegoldó szemlélet, a kooperáció. Mert országos közlekedés csak együtt van, egységes vállalatcsoportként lehetünk sikeresek, mi ebben hiszünk.

Szolgáltató vállalatcsoportként tisztelnünk kell a minket választók elvárásait, igényeit, és tisztelettel kell fogadnunk észrevételeiket. Ha így teszünk, az segít magasabb szintre emelni szolgáltatásunk minőségét. És ha így teszünk, az segít újra megszerezni a társadalom bizalmát, tiszteletét.

Azt gondolom, hogy abban már most is kiérdemeljük a tiszteletet, hogy a nemzeti vasúttársaság neve a jelenlegi

járványhelyzetben is összeforrt a felelős munkáltató fogalmával. A járvány kirobbanásakor, ahol lehetett, azonnal elrendeltük a távolsági munkavégzést, a Szolgáltató Központ munkatársai közel 2000 asztali számítógépet vittek ki a kollégák otthonába, a csúcson 5500-an látták el home office-ban a feladatukat. Mindeközben a közlekedésben sem volt fennakadás, közel ugyanannyi vonatot közlekedtetünk le, mint tavaly ilyenkor, a járműveket naponta fertőtleníttük, a kollégákat védőfelszereléssel láttuk el. Köszönöm, hogy ebben a munkában is megbízható társaink voltak!

Tisztelt Munkatársaim! Önök munkájukkal, kitartásukkal és szakmaszeretettel egyértelműen valamennyiünknek megmutatták, hogy miként kell, miként érdemes a hivatásunknak élni.

Kívánok mindenkinek további erőt és szeretetet a munkájához! Munkánkkal a következő évtizedek modern közlekedését alapozzuk meg, amellyel versenyképesebb és élhetőbb lesz Magyarország.

**Szívből gratulálók valamennyiüknek a kitüntetéshez!**

## MEGÚJULT KITÜNTETÉSEK – MODERN FORMA HAGYOMÁNYOS ÉRTÉKEKKEL

A jubileumi 70. Vasutasnap alkalmából a jutalomban részesülők formailag megújult, igazán elegáns kitüntéseket és okleveleket vehettek át, amelyek egyszerre tükrözik a MÁV hagyományait és modern törekvéseit, a tradicionális nagyvállalatot és a versenyképes cégcsoportot. Az új plakettek úgy őrizték meg a klasszikus kitüntetések ünnepiségét, hogy közben kifinomult formavilágukkal a jövőbe mutatnak. Az új kitüntéseket, elismerő okleveleket és díszdobozokat a Moholy-Nagy Művészeti Egyetem tervezte.



## A LEGKIVÁLÓBB GYERMEKVASUTASOK

**Az idei év a megújult kitüntetések mellett egy új elismerést hozott, természetesen hagyományteremtő szándékkal.**

Mostantól – a vasutas munkavállalókat elismerő „A Vasút Szolgálatáért” kitüntetés Arany, Ezüst és Bronz fokozata, valamint a vasutat támogató személyeknek szóló „A Vasútért” kitüntetés mellett – a MÁV Csoport vezetése külön jutalmazza a kiválóan teljesítő gyermekvasutasokat is. A Széchenyi-hegyi Gyermekvasút arra érdemes pájtásai a „Kiemelkedő Gyermekvasutas” kitüntetés emlékplakettje mellett egy, az adományozás évszámával ellátott sípot is kapnak.



# Értéket teremtünk

## Tisztavatás 2020

Rendhagyó tanév végén rendhagyó ünnepeken avatták fel idén a MÁV-csoport frissen végzett vasúti tisztjeit. A tradíció szerint most is a Vasúttörténeti Park adott otthont a 70. Vasutasnap egyetlen megtartott rendezvényének, a Tisztavatásnak. A hagyományoktól eltérő módon azonban nem az Orient-csarnokban, hanem mellette, szabad téren, az egészségügyi óvintézkedések maximális figyelembevételével, egymástól 1,5 méteres távolságban tett esküt a Baross Gábor Oktatási Központ (BGOK) 180 új, felsőfokú tisztje. Az ünnepségen ennek értelmében idén sajnos nem vehettek részt sem a családtagok, sem a protokollvendégek, azonban az élő online közvetítésnek köszönhetően otthonról mégis végignézheték a tisztté válás felemelő pillanatait, az eskütételt és a szalagfeltűzést a BGOK zászlajára. A Varidance társulat modern stílusjegyekkel tarkított, magával ragadó néptáncelőadását is megcsodálhatták. Néhány hónappal ezelőtt még az is kérdéses volt, hogy idén be lehet-e egyálta-

lán fejezni a tanfolyamokat, fel lehet-e avatni az új vasúti tiszteket. Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója szerint azonban méltán híres a vasutasok összefogása, ami ebben a nehéz időszakban is megmutatkozott. A BGOK oktatói, a tanulók és a MÁV is mindent megtett azért, hogy az online oktatás rendszere mielőbb működőképes legyen. A gyors átállásnak és a távoktatásnak köszönhetően a hallgatók augusztusban sikeresen befejezték tanulmányaikat, így szeptember 11-én új tisztekkel bővült a nemzeti vasúttársaság állománya. Homolya Róbert beszédében kiemelte, hogy az egész szakma büszke rájuk, és legyenek büszkék ők is arra, hogy Baross Gábor nyomdokain haladva a 21. század vasútját szolgálhatják, hiszen ez a hivatás nemcsak egy egyszerű munkavégzés, hanem érték is. Mert a vasutasok olyan értékteremtő tevékenységet folytatnak, amivel a közt és Magyarországot szolgálják – az idei év is megmutatta – minden körülmények között.



## Jelesek és kitűnők

Arany Szilárd  
Asbóth Tamás  
Babos Róbert Ferenc  
Bagó István  
Bagóné Toján Júlia  
Bakonyi Sándor Géza  
Bali Dániel Balázs  
Bekus Ágnes  
Berencsi Attila  
Bódi Alexandra  
Bodolai Péter  
Boros Tímea  
Botos László  
Bögner László  
Budai János

Buni László  
Csatlós Gyula  
Dedics Bence  
Dobos István  
Éles Károly  
Eller Csaba  
Fábián Zsolt  
Ferencsik István  
Gálffy Miklós  
Galuska Zoltán  
Győri Gábor  
Gyurgyik Zoltán  
Hegedűs Tamás  
Hidasi Lajos  
Horváth József

Horváth Róbert  
Horváth Tibor  
Juhász Zsolt István  
Kalmár Endre László  
Kelemen Albert  
Kiss Krisztina  
Koczóh István Attila  
Konczné Gál Erika  
Koszóné Lomen Viktória  
Sára  
Kovács István  
Kuntler László  
Maléth Zsolt  
Marosán-Kárpáti Tünde  
Nagy János

Nagy Tímea  
Peti Tímea  
Peznyik Gábor  
Pupek Bianka Dóra  
Rudnerné Hancz Erika  
Sárvári Zoltán Sándor  
Somorjai Gábor  
Suga Andrea Erika  
Szabó Gyula  
Szarka Szilvia  
Sziráki Tibor  
Tóth Bianka  
Tóth Tamás Béla  
Udvari Bálint  
Ziman Bálint



# Kitüntetettjeink

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

## Elismerés a szakmának – szakmai elismerések

Ez az év más, mint a többi – sok szempontból. A világjárvány hatása az élet minden területére kiterjedt, megváltoztatva korábbi szokásainkat, hétköznapijainkat és még az ünnepeinket is. Új utazási szabályok léptek életbe, új munkamódszereket kellett bevezetnünk és új piaci helyzeteknek kell megfelelnünk. Egyvalami nem változik csak: a vasútnak mennie kell. Ez a fő célunk és elsődleges feladatunk immár több mint 150 éve. Tudtuk ezt a történelem viharos időszakában, és tudjuk most, pandémia idején is. Ebben a rendkívüli helyzetben minden vasutat dicséret és elismerés illet, hiszen a szolgálat nem állt le egy pillanatra sem. Bátorság, helytállás és kötelesség-tudat jellemezte a frontvonalban és a háttérben dolgozó munkatársainkat egyaránt, amiért nemcsak szakmai, hanem társadalmi elismerés is jár az egész vasutas közösségnek. Emellett természetesen idén sem maradhatott el legkiválóbb munkatársaink jutalmazása, a vállalati és vezetői kitüntetések átadása. Még akkor sem, ha az ünnepek – a biztonsági szempontok előtérbe helyezése miatt – sajnos elmaradtak.



### Vezetői dicséretben részesült a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. részéről:

- Banka Attila**  
Anyagellátási előadó, Készletgazdálkodás
- Buday Béla**  
Rendszertámogató, Törzsdátmenedzsment
- Czakó Ádám**  
Kontroller, Társasági gazdálkodás
- Dr. Pádár Henrietta**  
Jogi előadó, Jog
- Füle Zsoltné Zsilik Szilvia**  
Adószakértő, Adózás
- Gregus Vilmosné**  
Szakoktató, BGOK Iskolarendszerű képzés

**Kiss Mihályné**  
DMS érkeztető-postázó, Ügyviteli szolgáltatás

**Lakatos Mihályné**  
SAP modulgazda, Vállalatirányítási rendszerek üzemeltetés és fejlesztés

**Makra László**  
Raktározási előadó, Keleti Raktárgazdálkodási régió

**Málnási Judit**  
Számviteli koordinátor PFK, Pénzforgalmi könyvelés

**Rajkó Tamás**  
Kiemelt fejlesztő szakértő, Alkalmazásüzemeltetés és támogatás

**Rózsavölgyi Péter**  
Helpdesk Koordinátor, Végponti Szolgáltatás

**Szabó Judit**  
Műszaki szakelőadó, Környezetvédelem és energia

**Tóth Ferencné**  
Beszerzési szakértő, Általános anyagbeszerzés

**Tóthné Takács Beáta**  
Leltározási területi koordinátor, Területi leltározás, eszköznyilvántartás és selejtezés

**Vida Zoltán Gábor**  
Gépjármű műszaki szakértő, Szállítás és flottakezelés

**Winhoffer Viktorné**  
Irrattáros, Ügyviteli szolgáltatás

**Zobokiné Madár Mónika**  
Vevői szakreferens, Vevőközpont

### Vezérigazgatói dicséretben részesült a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. részéről:

**Buró András**  
Logisztikai szakelőadó, Szállítás és flottakezelés

**Fáklya Imréné**  
Személyügyi adminisztráció koordinátor, Humán Szolgáltatás Társadalombiztosítás

**Kőszegi Csongor**  
Kiemelt fejlesztő szakértő, Alkalmazásfejlesztés

**Nosza Lajos**  
Közbeszerzési szakértő, Szolgáltatás, Eszköz és IT-beszerzés

**Papp FABIÁN**  
Kimenő számla könyvelés vezető, Kimenő számla könyvelés

**Steigervald Gabriella**  
MÁV beszámolóképzés-vezető, Beszámolóképzés

**Szabó László**  
Készletgazdálkodási szakelőadó, Készletgazdálkodás

**Szücs Anna**  
Humánpolitikai szakértő, Humánerőforrás-biztosítás

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

**Benedek András**  
Humánpolitikai szakelőadó, Emberi Erőforrás Igazgatóság

**Bilácz-Igel László Sebestyén**  
HÉV vasúti járművezető, Ráckeve Forgalmi Csomópont

**Gendur Mihály József**  
Karbantartó szakmunkás, Karbantartó Csoport

**Gonzálen Ákos**  
HÉV vasúti járművezető, Csepel Forgalmi Csomópont

**Harnos Andrea**  
Pénzügyi és számviteli osztályvezető, Pénzügyi és Számviteli Osztály

**Kiss Flórián**  
HÉV vasúti járművezető, Szentendre Forgalmi Csomópont

**Kovács László**  
Gépi anyagmegmunkáló, Szentendre Járműjavítás

**Molnár Gyula**  
Vasúti járműszerelő - csoportvezető, Szentendre Járműbiztosítás

**Molnár Zoltán**  
HÉV vasúti járművezető, Ráckeve Forgalmi Csomópont

**Potó Tibor**  
Gödöllő Pályafenntartási Üzem, Út- híd- és vasútépítőgép kezelő

**Szabó András**  
HÉV vasúti járművezető, Szentendre Forgalmi Csomópont

**Szilágyi Csaba**  
HÉV vasúti járművezető, Csepel Forgalmi Csomópont

**Takács Dániel**  
Műszaki és diagnosztikai osztályvezető, Műszaki és Diagnosztikai Osztály

**Tóth Krisztián**  
HÉV vasúti járművezető, Szentendre Forgalmi Csomópont

**Tóth Zsolt László**  
Főpályamester, Szentendre Pályafenntartási Üzem

### Vezérigazgatói dicséretben részesült a MÁV-HÉV Zrt. részéről:

**Gáspár Gábor János**  
HÉV-üzemegységi diszpécser, Ráckeve Forgalmi Csomópont

**Kohl Tamás**  
Flottakezelési osztályvezető, Flottakezelési Osztály

### Ügyvezetői dicséretben részesült a MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft. részéről:

**Balla Beáta**  
Gazdasági előadó, Budapest Divízió

**Bozsó Róbert**  
Beszerzési referens, Anyagbeszerzés

**Farkas Sándor**  
Vasútímunkagépegység-vezető, Nagygépek

**György Csaba**  
Építésvezető, Gyékényes Főépítésvezetőség

**Lakatos József**  
Pályamunkás, Miskolc Főépítésvezetőség

**Miklós János**  
Pályaépítési művezető, Székesfehérvár Hidász Főépítésvezetőség

**Nyitrai István**  
CNC-megmunkáló, V. Művezetőség

**Onódi László**  
Főépítésvezető, Záhony Főépítésvezetőség

**Papp Henriett**  
Humánpartner-szakértő, Humán menedzsment és Munkajog

**Szönyi-Munkácsi Zsuzsa**  
Előkészítő mérnök, Pályaépítési Iroda



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

**Csedregi Mónika**  
Monitoring szakértő, Kontrolling Igazgatóság

**Simon Ildikó**  
Kiemelt szakértő, Kontrolling Igazgatóság

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

**Csige Judit**  
Területi humánpartner-vezető, Területi Humánpartner Szervezet Debrecen

**Győri Júlia Rita**  
Humánpartner,  
Területi Humánpartner Szervezet Pécs

## Beruházási vezérigazgató-helyettesi dicséretben részesült a MÁV Zrt. részéről:

**Horváth Kitti**  
Vagyonkezelési és gazdálkodási szakértő,  
Ingatlangazdálkodási Igazgatóság

**Jakab Tiborné**  
Műszaki előkészítési szakértő,  
Beruházás Lebonyolító Igazgatóság

**Németh Nóra**  
Projektmenedzser,  
Fejlesztési és Beruházási Főigazgatóság

**Szilágyi Lajos**  
Távközlési szakértő,  
Infrastruktúra Fejlesztési Igazgatóság

## Pályaműködtetési vezérigazgató-helyettesi dicséretben részesült a MÁV Zrt. részéről:

**Ambrus Tiborné**  
Általános pályavasúti előadó, Kiskunhalas  
Forgalmi Csomóponti Főnökség

**Árgyelán János**  
Karbantartó szakmunkás,  
Területi Ingatlankezelési és Zöldterület  
Karbantartási Főnökség Szeged

**Barta György**  
Főpályamester, Pályafenntartási Főnökség  
Hidász Szakasz Szajol

**Berta Erzsébet**  
Ingatlankezelési művezető,  
Területi Ingatlankezelési Egység Szolnok

**Bordás Szilvia**  
Gazdálkodási koordinátor,  
Biztosítóberendezési Főnökség Debrecen

**Buza Péterné**  
Elemző-, gazdálkodó szakelőadó,  
Pályavasúti Szolgáltatások  
Igazgatóság Elszámolási Osztály

**Czentnárné Makó Krisztina Emma**  
Területi ingatlankezelési szakértő,  
Területi Ingatlankezelési  
és Zöldterület Karbantartási Osztály Budapest

**Derdák László**  
Különleges vasúti járművezető,  
Pályafenntartási Főnökség Dombóvár PFT.  
szakasz Siófok

**Derzsó László Károly**  
Felsővezeték szerelő csoportvezető,  
Felsővezetési Szakasz Tatabánya

**Dienes András**  
Vonalkezelő, Pályafenntartási Főnökség  
Székesfehérvár

**Felföldi József**  
Egyéb vasúti járművezető, Pályafenntartási  
Főnökség Békéscsaba

**Győri János**  
Forgalmi szolgálattevő,  
Forgalmi Csomóponti Főnökség  
Püspökladány, Ebes állomás

**Hajnal Judit**  
Elemző-, gazdálkodó szakelőadó,  
Pályaműködtetési Hálózati Koordináció

**Horváth Imre**  
Tartalékos tőrfőnök,  
Forgalmi Csomóponti Főnökség Kaposvár  
Gyékényes állomás

**Kiss József**  
Biztosítóberendezési lakatos,  
Biztosítóberendezési Főnökség Szeged

**Kolozsváriné Nagy Erzsébet**  
Általános pályavasúti előadó,  
Forgalmi Csomóponti Főnökség  
Füzesabony

**Kovács János**  
Távközlési vonalellenőr,  
Távközlési Főnökség Pécs

**Kovács József**  
Műszaki szakelőadó, Gépészeti szolgáltatás

**Kovács Lajos**  
Erősáramú vonalellenőr,  
Felsővezetési és Alállomási Főnökség  
Budapest Kelet

**Krizsánné Tóth Krisztina**  
Területi ingatlankezelési és zöldterület  
karbantartási osztályvezető, Területi Ingatlan-  
kezelési és Zöldterület Karbantartási Osztály  
Budapest

**Lehoczky András Ákos**  
Biztosítóberendezési műszerész,  
Biztosítóberendezési Szakasz Budapest Déli

**Major Attila Lászlóné**  
Általános pályavasúti előadó,  
Területi Ingatlankezelési Egység  
Dombóvár

**Morvai Csaba**  
Műszaki szakelőadó,  
Távközlési Főnökség Budapest

**Muzsik Márta**  
Általános ügyviteli szakelőadó,  
Pályavasúti Területi Igazgatóság Budapest

**Nemes Tibor**  
Állomásfőnök,  
Forgalmi Csomóponti Főnökség Záhony,  
Mándok állomás

**Pálfi László**  
Rendelkező forgalmi szolgálattevő, Vésztő  
Forgalmi Csomóponti Főnökség

**Pintér József**  
Rendelkező forgalmi szolgálattevő,  
Szabadbattyán állomás

**Radnóti János**  
Egyéb vasúti járművezető, Pályafenntartási  
Szakasz Miskolc-Tiszai

**Radoch Gyula**  
Előmunkás, Hidász Szakasz Sárvár

**Rajnoki Ferenc**  
Mester, Távközlő Szakasz Vámosgyörk

**Sebők Lajos**  
Állomási gondnok,  
Forgalmi Csomóponti Főnökség,  
Zalaegerszeg, Lenti állomás

**Siposné Szomora Irén**  
Rendszerfelügyeleti szakértő,  
Forgalomirányítási Csoport, Debrecen

**Somogyi György**  
Karbantartó szakmunkás,  
Területi Ingatlankezelési Egység, Tapolca

**Szabó Gamos István**  
KÖFI Üzemeltetési szakértő,  
Forgalomirányítási Csoport, Budapest

**Szabóné Csiszár Andrea Klára**  
Műszaki szakértő,  
Diagnosztikai Elemzés és Tervezésosztály

**Szalai Csaba**  
Főrendelkező, Forgalmi Csomóponti Főnökség  
Budapest Déli pu.

**Szalóczy Gyula**  
Rendelkező forgalmi szolgálattevő,  
Forgalmi Csomóponti Főnökség,  
Miskolc-Tiszai pályaudvar

**Szegedi József**  
Tolatásvezető II.,  
Forgalmi Csomóponti Főnökség Debrecen

**Szita Szabolcs**  
Műszaki szakelőadó,  
Biztosítóberendezési és Áramellátás  
Technológiai osztály

**Szokolai Csaba**  
Egyéb vasúti járművezető,  
Pályafenntartási Szakasz, Záhony

**Szucsán János**  
Rendelkező forgalmi szolgálattevő,  
Szeged Forgalmi Csomóponti Főnökség

**Tarcsi Kálmán**  
Digitális gyengeáramú műszerész,  
Távközlő Szakasz Celldömök

**Tóth Attila**  
Tolatásvezető Eperjeske-Átrakó pu.

**Tóth Csaba**  
Rendelkező forgalmi szolgálattevő,  
Forgalmi Csomóponti Főnökség Nagykanizsa,  
Nagykanizsa állomás

**Tóth László**  
Váltókezelő, helyszíni állítású,  
Budapest Keleti pu.

**Tóth Zoltán**  
Mester, Távközlési üzemfelügyelet,  
Záhony

**Tóth Zoltán**  
Területi főüzemirányító,  
Forgalomirányítási Csoport, Pécs

**Tóth-Herke Judit**  
Műszaki szakértő,  
GSM-R és Hálózatüzemeltetés Osztály

**Virágh Tünde**  
Területi irányítási rendszer koordinátor,  
Műszaki Igazgató-helyettes Szervezet, Budapest

**Visnyei Tiborné**  
Iparvágány szakelőadó,  
Gazdálkodási Igazgató-helyettes Szervezet,  
Budapest

**Vörösmarthy Zoltán**  
Rendelkező forgalmi szolgálattevő,  
Soroksári út rendező

**Zátrók Gyula**  
Főpályamester,  
Pályafenntartási Szakasz Rákosrendező

## Elnök-vezérigazgatói dicséret – MÁV Zrt.

### Ács Csabáné

Területi vagyongazdálkodási szakelőadó,  
Területi Vagyongazdálkodás,  
Szombathely

### Ányosi László

Ingatlankezelési művezető,  
Területi Ingatlankezelési Egység,  
Székesfehérvár

### Bíró Béláné

Forgalmi technológiai szakelőadó,  
Forgalmi Csomóponti Főnökség, Nyíregyháza

### Bokor Ferenc

Értékesítési szakértő,  
Pályavasúti Szolgáltatások Igazgatóság

### Botos György

Mester,  
Távközlési Főnökség, Szeged

### Bódi Zoltán

Területi vagyongazdálkodási szakelőadó,  
Területi Vagyongazdálkodás, Budapest

### Czufoka Gábor

Tervező főirányító, Üzemirányító Központ

### Cser István

Felsővezeték-szerelő csoportvezető,  
Felsővezeteki Szakasz, Pécs

### Dr. Dóra Lajos

Jogtanácsos, Jogi Főigazgatóság

### Gulya Rudolf

Előmunkás,  
Pályafenntartási Főnökség, Debrecen

### Hetényi József

Főrendelkező,  
Forgalmi Csomóponti Főnökség, Celldömölk

### Horváth Gábor

Felügyeleti pályamester,  
Pályavasúti Területi Igazgatóság, Pécs

### Jászai Csabáné

Területi pályavasútkontrollig-vezető,  
Területi Pályavasúti Kontrolling, Debrecen

### Jordanits Zsolt

Műszaki szakértő, TEB-igazgatóság

### Kellner Judit Mária

Pénzügyi szakelőadó,  
Gazdasági vezérigazgató-helyettes

### Kerényi Lajos

Mester, Pályavasúti Területi Igazgatóság  
Szeged

### Dr. Kispál-Király Livia

HR projektek és struktúrafejlesztés-vezető,  
Humánerőforrás Vezérigazgató-helyettes  
Szervezet

### Kocsis Péter

Területi pályavasúti koordinátor,  
Pályavasúti Területi Igazgatóság, Budapest

### Kovács László

Mester, Erősáramú Főnökség, Debrecen

### Kovács Sándor

Közbeszerzési szakértő, Beszerzési  
Főigazgatóság

### Kuti Zoltán

Felügyeleti pályamester,  
Pályafenntartási Főnökség Szombathely

### Lehotai Andrea

Kiemelt szakértő, Technológiai  
Rendszerüzemeltetési Igazgatóság

### Lencse Endre Nándor

Forgalmi vonalirányító,  
Pályavasúti Területi Igazgatóság, Szeged

### Lukács Hajnalka Veronika

Nemzetközi szakértő,  
Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság

### Mészáros Szabina Margit

Értékesítési szakelőadó,  
Pályavasúti Területi Igazgatóság, Pécs

### Németh István

Rendelkező forgalmi szolgálattevő, Pályavasúti  
Területi Igazgatóság, Szeged

### Pintér János Miklós

Iparvágány szakelőadó,  
Pályavasúti Területi Igazgatóság, Pécs

### Rékásiné Nagy Éva

Zöldterület-karbantartási művezető,  
Területi Ingatlankezelési és  
Zöldterület-karbantartási Osztály, Miskolc

### Sipos Ibolya

Biztonságtechnikai előadó,  
Biztonsági Főigazgatóság

### Szabóné Bujdosó Orsolya

Projektmenedzser,  
Stratégia és Projektfelügyelet

### Szilágyi Istvánné

Gazdálkodási koordinátor,  
Területi Távközlő Erősáramú és  
Biztosítóberendezési Osztály, Miskolc

### Vajda Éva

Humánpartner,  
Területi Humánpartner Szervezet, Szeged

### Varga Zsuzsanna

Kommunikációs szakértő,  
Kommunikációs Igazgatóság

### Vermesné Dudás Csilla

Logisztikai szakelőadó,  
Beszerzési Főigazgatóság

### Vikár László

Magasépítményi és fenntartási osztályvezető,  
Beruházási Vezérigazgató-helyettes

### Zeke András

Forgalmi technológiai szakelőadó,  
Forgalmi Csomóponti Főnökség,  
Budapest Nyugati

### Pálincás László /posztumuszt/

Villamoshálózat-szerelő  
Területi Távközlő Erősáramú és  
Biztosítóberendezési Osztály, Miskolc

## Elnök-vezérigazgatói dicséret leányvállalatok

### Boros József

Beruházási szakértő,  
MÁV-START Zrt. Műszaki Igazgatóság

### Dr. Máté István

Védelmi és hatósági osztályvezető,  
MÁV-HÉV Zrt.  
Védelmi és Hatósági Osztály

### Illés Endre

Üzemeltetési és műszaki vezető,  
ZÁHONY-PORT Zrt. Központ

### Jakab Lajos Károly

Menetrend-tervezési szakértő,  
MÁV-START Zrt. Üzlet- és  
Szolgáltatásfejlesztési Igazgatóság

### Kalmár Miklós

Szakmai oktató,  
MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Humán üzletág

### Kis-Tóthné Hochvart Katalin

Gazdasági és humán vezető,  
MÁV VAGON Kft.

### Kutri Pál

Vágánymérési csoportvezető, MÁV Központi  
Felépítményvizsgáló Kft. Vágánydiagnosztikai  
Osztály

### Némethné Ádám Ilona

Vezető jegyvizsgáló,  
MÁV-START Zrt. TSZVI, Budapest

### Németi Gizella

HÉV üzemegységi diszpécser,  
HÉV Zrt.  
Ráckeve Forgalmi Csomópont

### Sebő Barnabás

Kocsivizsgáló, MÁV-START Zrt.  
JBI, Miskolc

### Sipos Zoltán

Lakatos, MÁV VAGON Kft.

### Surman Péter Pál

Divízióvezető,  
MÁV Felépítménykarbantartó  
és Gépjavitó KG Kft.

### Tukacs Andrea

Szakmai titkár,  
MÁV-START Zrt.  
Gazdasági Igazgatóság

### Varga Richárd

Szolgáltatásfejlesztési menedzser,  
MÁV Rail Tours Kft.





## Vezetői dicséretben észesült a MÁV-START Zrt. részéről:

**Dr. Molnár Eszter**  
Jogtanácsos, Jog

**Nádasdiné Horváth Kinga Cecilia**  
Integrált irányítási szakértő,  
Integrált Rendszermenedzsment

## Igazgatói dicséretben részesült a MÁV-START Zrt. részéről:

**Csabai László**

Műszaki szakértő, Műszaki Igazgatóság

**Csáka Szőke Katalin**

Beszerezési szakértő, Beszerzési Igazgatóság

**Dr. Komáromi László Sándor**

Biztonsági szakértő, Biztonsági Igazgatóság

**Dr. Sinka Péter**

Értékesítési szakértő, Értékesítési Igazgatóság

**Égető Benigna**

Pénzügyi szakértő, Gazdasági Igazgatóság

**Kabai Zoltán**

Humánpolitikai szakértő,  
Humánerőforrás Igazgatóság

**Szélgyörgy Attiláné**

Személyszállítási szakértő,  
Utasellátó Igazgatóság

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

**Bartucz Ferenc**

Járműszerelő, JBI Budapest

**Bata László**

Vezető jegyvizsgáló, TSZVI Szeged

**Berei Ágnes**

Nemzetközi személypénztáros,  
TSZVI Budapest

**Berényi György**

Járműszerelő, JBI Szeged

**Bognár Viktória**

Műszaki szakértő, JBI Budapest

**Csapó Istvánné**

Számadó és jegypénztáros, TSZVI Szeged

**Csintalan Zoltán**

Mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

**Csőre Ernő**

Mozdonyvezető, TSZVI Budapest

**Ésik Ibolya**

Nemzetközi személypénztáros,  
TSZVI Debrecen

**Fülöp Csaba**

Vezető jegyvizsgáló, TSZVI Budapest

**Gödöny Gyöngyi**

Vezető jegyvizsgáló, TSZVI Budapest

**György József**

Járműszerelő, Vasúti jármű javítás

**Hahner Zoltán**

Személyszállítási technológus szakértő,  
TSZVI PÉCS

**Hajdú Margit**

Vezető jegyvizsgáló, TSZVI Szeged

**Imre Lajosné**

Nemzetközi személypénztáros,  
TSZVI Debrecen

**Jakab Lajos András**

Kocsigazdálkodó szakelőadó, TSZVI Budapest

**Juhász-Bóka Ferenc**

Mozdonyvezető, TSZVI Szeged

**Kasnyik Mihályné**

Ügyfélszolgálati szakelőadó, TSZVI Miskolc

**Losonczi József**

Járműszerelő, JBI Debrecen

**Magda Ferenc**

Járműszerelő, JBI Budapest

**Masztai Péterné**

Vezető jegyvizsgáló, TSZVI Miskolc

**Muhari Alíz**

Ügyfélszolgálati koordinátor, Ügyfélszolgálat

**Nagy Ferenc**

Műszaki átvevő, Járműfejlesztési Igazgatóság

**Németh László**

Vasúti jármű-csőszerelő, Vasúti jármű-javítás

**Novák Viktor József**

Járműszerelő, JBI Miskolc

**Oliár János**

Vezető jegyvizsgáló, TSZVI Debrecen

**Orosz Csaba**

Járműszerelő, JBI Debrecen

**Petrohán László**

Mozdonyvezető, TSZVI Budapest

**Rada Attila**

Járműszerelő, JBI Szombathely

**Seres János**

Járműszerelő, JBI Pécs

**Somogyi István**

Egyéb vasúti járművezető, TSZVI Pécs

**Szabó Krisztián**

Művezető, JBI Szeged

**Szőke Tamás**

Munkaidőbeosztás-készítő, TSZVI Debrecen

**Szőnyi Ramóna**

Munkaidőbeosztás-készítő, TSZVI Budapest

**Tóth Imre**

Kocsivizsgáló, JBI Budapest

**Tóth Károly Imre**

Mozdonyvezető, TSZVI Debrecen

**Ujlaki Sándor**

Személyszállítási technológus szakelőadó,  
Értékesítési igazgatóság

**Vargáné Farkas Ildikó**

Nemzetközi személypénztáros,  
TSZVI Szombathely

**Villányi Péter**

Vontatási reszortos, TSZVI Pécs

**Vincze Tamás**

Mozdonyvezető, TSZVI Pécs

**Zabó Attila**

Mozdonyvezető, TSZVI Szombathely

## Vezérigazgatói dicséretben részesült a MÁV-START Zrt. részéről:

**Balázs Attila**

Vezető jegyvizsgáló,  
TSZVI Pécs

**Bencze Györgyi**

Humánpolitikai szakértő,  
Humánerőforrás Igazgatóság

**Benei Annamária**

Általános ügyviteli előadó,  
TSZVI Budapest

**Bodnár István**

Járműszerelő, JBI Budapest

**Borbély István**

Részlegvezető, JBI Szeged

**Böszörményi Józsefné**

Gazdálkodási szakelőadó,  
Vasúti jármű-javítás

**Csordás Roland**

Operatív beszerzés, eszköz- és flottakezelés  
vezető, Beszerzési Igazgatóság

**Farkas Béla**

Járműszerelő,  
JBI Miskolc

**Gulyás Gyula**

Járműszerelő, JBI Pécs

**Gyárfás Kálmán**

Járműfejlesztő mérnök,  
Járműfejlesztési Igazgatóság

**Halász Árpád**

Járműszerelő,  
BI Budapest

**Horváth Ferenc**

Járműszerelő,  
JBI Budapest

**Karakasné Török Jolán Piroska**

Munkaidőbeosztás-készítő,  
TSZVI Szeged

**Kocsicscsák István**

Mozdonyvezető, TSZVI Miskolc

**Länger József**

Vontatási reszortos,  
TSZVI Budapest

**Lempeg Zoltán Ferenc**

Járműszerelő, JBI Szombathely

**Lóczy József Csaba**

Területi személyszállítási és vontatási igazgató,  
TSZVI Budapest

**Ludányi István**

Mozdonyfelvigyázó,  
TSZVI Debrecen

**Markó Lajos**

Mozdonyvezető,  
TSZVI Szeged

**Menyhárt Miklós**

Személyszállítási ügyeletes,  
TSZVI Szeged

**Németh László Péter**

Mozdonyvezető-forduló tervező,  
TSZVI Szombathely

**Neue Vilmos**

Járműbiztosítási igazgató,  
JBI Budapest

**Novák Jánosné**

Üzleti adminisztráció szakelőadó,  
TSZVI Budapest

**Papp József**

Vezető jegyvizsgáló,  
TSZVI Szombathely

**Puskás János Lászlóné**

Anyag- és eszközgazdálkodási szakelőadó,  
Beszerzési Igazgatóság

**Szőllősné Szundi Mária Anna**

Törzsdátkezelési szakértő,  
Értékesítési Igazgatóság

**Váradiné Vámosi Gyöngyi**

Munkaidőbeosztás-készítő,  
TSZVI Budapest

**Varga Edina**

Személyszállítási technológus szakértő,  
TSZVI Debrecen

**Vass István**

Művezető,  
JBI Debrecen

**Vrbovszki Pál**

Személyszállítási ügyeletes,  
TSZVI Budapest



## A Vasút Szolgálatáért bronz

### Balassa Gabriella

Elemző-, gazdálkodó szakelőadó,  
MÁV Zrt. Biztonsági Főigazgatóság

### Bárány Péter

Területi forgalmi osztályvezető,  
MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság, Pécs

### Bíró Melinda

Kiemelt szakértő, MÁV Zrt. Gazdasági  
vezérigazgató-helyettes

### Bucholcz Ferenc

Munkajogi szakelőadó, MÁV-START Zrt.  
Humán erőforrás-igazgatóság

### Dr. Bihary László

Kiemelt szakértő, MÁV Zrt. Jogi Főigazgatóság

### Fejes György

Mester,  
MÁV Zrt. Energiaellátási Főnökség, Budapest

### Gócza Rita

Anyag- és eszközgazdálkodási szakelőadó,  
MÁV-START Zrt. Járműbiztosítási Igazgatóság,  
Pécs

### Hegedüs Zoltán

Forgalmi csomóponti főnökség vezető, MÁV Zrt.  
Területi Forgalmi Osztály, Szombathely

### Kalauz Lajosné

Vagyonkezelési és gazdálkodási szakértő,  
MÁV Zrt. Beruházási vezérigazgató-helyettes

### Kalcsóné Szabó Mária

Raktározási irányító,  
MÁV Szolgáltató Központ Zrt.  
Raktár-, és Készletgazdálkodási Üzletág

### Káliné Dézsi Mária

Üzleti adminisztráció szakelőadó,  
MÁV-START Zrt. TSZVI, Szeged

### Kalmár József

Vasúti gépegység-vezető,  
MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.  
Gépészeti Főmérnök

### Keszmann János

Képzésfejlesztési és szabályozásvezető, MÁV  
Szolgáltató Központ Zrt., BGOK Képzésfejlesztés  
és szabályozás

### Kocsis György

Művezető, MÁV-START Zrt.  
Vasúti Járműjavítás

### Kondász Imre

Területi ingatlankezelési szakértő, MÁV Zrt.  
Pályavasúti Területi Igazgatóság, Szeged

### Kótai András

Állomásfőnök,  
MÁV Zrt. Forgalmi Csomóponti Főnökség,  
Püspökladány

### Kovács Csilla

Műszaki előadó, MÁV-START Zrt.  
Járműbiztosítási Igazgatóság, Debrecen

### Kovács Ferenc

Mozdonyvezető, MÁV-START Zrt. Területi  
Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság  
Budapest

### Kovácsné Horváth Éva

Üzleti adminisztráció koordinátor,  
MÁV-START Zrt. Területi  
Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság,  
Szombathely

### Ménes Mihály

Személyszállítási szakértő, MÁV-START Zrt.  
Üzemeltetési Igazgatóság

### Nagy Ádám

Jármű reszortos, MÁV-START Zrt.  
Járműbiztosítási Igazgatóság, Miskolc

### Nagy András

Tervező irodavezető,  
MÁV Zrt. Beruházási vezérigazgató-helyettes

### Orosz Tibor

Gazdálkodási igazgató-helyettes, MÁV Zrt.  
Pályavasúti Területi Igazgatóság, Miskolc

### Radics Péter

Infokommunikációs szakértő, MÁV Zrt.  
Infokommunikációs Igazgatóság

### Sepsi Gergely István

Műszaki szakelőadó, MÁV Zrt.  
Területi Pályalétesítményi Osztály, Budapest

### Somogyiné Tarnóczy Ilona

Vezető jegyvizsgáló, MÁV-START Zrt. Területi  
Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság,  
Debrecen

### Szalai Dániel

Menetrend-tervezési vezető, MÁV-START Zrt.  
Üzlet- és szolgáltatásfejlesztési Igazgatóság

### Szatmári Tamás

Személyszállítási technológus szakelőadó,  
MÁV-START Zrt. Területi Személyszállítási és  
Vontatási Igazgatóság, Miskolc

### Szénásiné Pál Ildikó

Általános ügyviteli szakelőadó, MÁV Zrt.  
Beruházási vezérigazgató-helyettes

### Sziráki Éva

Vezető auditor, MÁV Zrt. Belső ellenőrzés

### Tengöly Lajosné

Karbantartási szakelőadó, MÁV-START Zrt.  
Járműbiztosítási Igazgatóság, Budapest

### Tóth Axel Roland

Híd osztályvezető, MÁV Zrt.  
Pályalétesítményi Igazgatóság

### Vajda Ferenc

Munkaidőbeosztás-készítő, MÁV-START Zrt.  
TSZVI, Pécs

## A Vasút Szolgálatáért ezüst

### Balla János

Műszaki szakelőadó, Területi ingatlankezelési  
és Zöldterület Karbantartási Főnökség,  
Budapest Kelet

### Bara István

Pályaépítési munkagépezelő,  
MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.

### Berkes László

Vezetőmérnök, Biztosítóberendezési Főnökség,  
Szombathely

### Daróczi Imre

Ingatlankezelési művezető,  
Területi Ingatlankezelési és Zöldterület  
Karbantartási Osztály

### Erdei Attila

Technológiai vezető, MÁV-START Zrt.  
Területi Személyszállítási és Vontatási  
Igazgatóság, Debrecen

### Ferencz Roland

PL-vezetőmérnök,  
Pályavasúti Területi Igazgatóság, Szeged

### Goór Livia

Pénztárvezető, MÁV-START Zrt.  
Működésfelügyelet

### Gorócz Vilmos

Járműszerelő,  
MÁV-START Zrt. Vasúti Járműjavítás

### Gyarmati Gyula

Telephelyvezető, MÁV-START Zrt.  
Járműbiztosítási Igazgatóság, Szeged

### Kecsed Lászlóné

Pénztárellenőr, MÁV-START Zrt.  
Területi Személyszállítási és  
Vontatási Igazgatóság, Budapest

### Király Béla

Művezető, MÁV-START Zrt.  
Járműbiztosítási Igazgatóság, Pécs

### Krajcsi József

Vontatási reszortos, MÁV-START Zrt.  
Területi Személyszállítási és Vontatási  
Igazgatóság, Szeged

### Lancsák Zsuzsanna Rozália

Forgalmi szabályozási szakelőadó,  
Területi Forgalmi Osztály  
Budapest

### Mercz Attila

Mozdonyvezető-forduló tervező,  
MÁV-START Zrt. TSZVI, Pécs

### Nagy Attila

Pályalétesítményi fejlesztési osztályvezető,  
Beruházási Vezérigazgató-helyettes

### Nagy István

Szakaszmérnök,  
Területi Pályalétesítményi Osztály, Miskolc

### Nagy László

Forgalmi szakértő,  
Forgalmi igazgatóság

### Orosz Gábor

Műszaki szakértő,  
MÁV-START Zrt. JBI, Debrecen

### Rodekné Novák Andrea

SAP HR üzemeltetési szakértő,  
MÁV Szolgáltató Központ Zrt.  
Humán üzletág

### Ruszkovics Zoltán „posztumusz”

Előmunkás,  
Pályafenntartási Főnökség Nyíregyháza

### Tarjányi Zoltán

Területi TEB osztályvezető,  
Pályavasúti Területi Igazgatóság, Pécs

### Vozáry György

Műszaki szakértő, MÁV-START Zrt.  
Teljesítménymenedzment

## A Vasút Szolgálatáért arany

### Balogh Ferenc

Biztosítóberendezési vonalellenőr,  
MÁV Zrt. Biztosítóberendezési Főnökség,  
Budapest Kelet

### Barsi Zoltán

Réslegvezető, MÁV-START Zrt.  
Járműbiztosítási Igazgatóság, Miskolc

### Béres Ferenc

Végponti szolgáltatások vezető, MÁV  
Szolgáltató Központ Zrt. Információs és  
Technológiai Szolgáltatások Üzletág

### Dr. Fenyvesi Mária

Forgalmi csomóponti főnökség vezető, MÁV  
Zrt. Területi Forgalmi Osztály, Budapest

### Dr. Somló József

Beszerezési főigazgató,  
MÁV Zrt. Beszerzési Főigazgatóság

### Erdős Antal

Mester, MÁV Zrt. Biztosítóberendezési  
Főnökség, Debrecen

### Güntherné Varga Erzsébet

Humánpolitikai szakértő, MÁV Zrt.  
Munkaerőgazdálkodás

### Juhász László

Forgalomirányítási koordinátor,  
MÁV Zrt. Területi Forgalmi Osztály,  
Miskolc

### Kárpáti László

Forgalmi szakértő, MÁV Zrt.  
Forgalmi igazgatóság

### Kisfalvi Ferenc

Területi főüzemirányító, MÁV Zrt.  
Területi Forgalmi Osztály,  
Szombathely

### Kovács Lajos

Tartalékos tőfőnök,  
MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság,  
Pécs

### Kovács Péter

Vasútbiztonsági koordinátor,  
MÁV-START Zrt. Biztonsági Igazgatóság

### Nagy Zoltán

Raktárvezető,  
MÁV-START Zrt.  
Járműbiztosítási Igazgatóság,  
Szombathely

### Pukánszki Márta Katalin

Területi vagyongazdálkodás vezető,  
MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság,  
Szeged

### Simonné Babinszki Zsuzsanna

Pénzügyi szakértő,  
MÁV-START Zrt.  
Gazdasági Igazgatóság

### Szendreiné Tarr Jolán

Üzleti adminisztráció szakelőadó,  
MÁV-START Zrt. Területi Személyszállítási  
és Vontatási Igazgatóság, Miskolc

### Szolnoki András Béla

Mozdonyvezető,  
MÁV-START Zrt.  
Területi Személyszállítási és Vontatási  
Igazgatóság, Szombathely

### Tureczki Tibor

Telephelyvezető,  
MÁV-START Zrt.  
Járműbiztosítási Igazgatóság,  
Budapest

### Varga Nándor

Főépítésvezető,  
MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft.  
Szeged Divízió

### Virág László

Főpályamester,  
MÁV Zrt.  
Pályafenntartási Főnökség,  
Ferencváros

## Elnök-vezérigazgatói dicséret külsős

### Klujber Attila

Alosztályvezető,  
Pest Megyei Rendőr-főkapitányság,  
Rendészeti Igazgatóság, Közrendvédelmi és  
Határrendészeti Osztály  
Közrendvédelmi Alosztály

### Zágoni Zoltánné

Szakápoló,  
Vasút egészségügyi Nonprofit  
Közhasznú Kft.





## A Vasútért kitüntetés

### Balázsiné Góder Ágnes

VOKE Csomóponti Művelődési Központ, Intézményvezető

### Dr. Horvát Ferenc

Nyugalmazott főiskolai tanár, a közlekedéstudomány kandidátusa, Széchenyi István Egyetem

### Dr. Somogyi Ildikó

Foglalkozásegészségügyi szakorvos, Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft.

### Dr. Tarcsa Csaba

Igazgató, Készenléti Rendőrség Nemzeti Nyomozó Iroda

### Tóth László

Országos vasúti infrastruktúra osztályvezető, ITM Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkárság Vasúti Hatósági Főosztály

## Miniszeri elismerő oklevélben részesült:

### Kazinczi Istvánné

Üzemeltetés-fenntartási főmunkatárs, Magyar Közút Nonprofit Zrt.

### Kovács István

Divízióvezető, MÁV Felépítménykarbantartó és Gépjavító Kft. Miskolc Divízió

### Lévai Zsolt

Tudományos munkatárs, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

### Szabó Ervin

Árukezelő kocsvizsgáló, Rail Cargo Hungaria Zrt.

### Szilágyi Tibor

Projektiroda-vezető, NIF Zrt. Vasútfejlesztési Igazgatóság

## Közlekedésért érdemérem

### Bacher Károly

ITM Hajózási Hatósági Főosztály, szakmai tanácsadó.

### Bankó Tamás

Elektronikai üzemeltetési osztályvezető, Magyar Közút Nonprofit Zrt.

### Bicskei János

Irodavezető, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

### Buskó Andrásnak

Környezetvédelmi szakértő, mérnök főtanácsos, MÁV Szolgáltató Közpon Zrt.

### Erdei János

Híd- és alépítményi szakértő, MÁV Zrt. Területi Pályalétesítményi Osztály

### Herkéné Püski Anikó Margit

Vasúti járműtanúsítási szakértő, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

### Kotormán Piroska Mária

Vasúti ellenőrző, irányító és jelző alrendszer tanúsítási szakértő, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

### Kovács János

Oktatásszervezési osztályvezető, MÁV-HEV Zrt. Oktatási Igazgatóság

### Miskolczi Zsoltnak

Forgalomtechnikai művezető, Magyar Közút Nonprofit Zrt.

### Némethné Derdák Gabriellának

Rendelésmenedzsment vezető, GYSEV CARGO Zrt.

### Pácsonyi Zoltán

Gazdaságvédelem és biztonság koordináció vezető, MÁV Zrt. Biztonsági Főigazgatóság

### Stieber József Hugó

Tanúsítási szakértő, KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

### Takácsné Somodi Boglárka Ilona

Logisztika támogatás kiemelt szakértő, GYSEV CARGO Zrt.

### Tuboly Zoltán

Üzemviteli kiemelt szakértő, GYSEV Zrt.

### Vántsa Zoltán

Megyei igazgatói tanácsos, Magyar Közút Nonprofit Zrt.

## Baross Gábor-díj:

### Magyar Gábor

Osztályvezető, ITM Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkárság Vasúti Hatósági Főosztály

## Gyermekvasutas kitüntetések – MÁV Zrt.

### Hochenburger Zoárd

### Szkupien Péter

### Korencsi Gergely

## Kimagasló munka elismerése



**Az idei rendkívüli évben elmaradtak a hagyományos kitüntetésátadási ünnepségeink, azonban idén is számos kiemelkedtek a MÁV-csoport munkatársai közül, akik munkájukkal, elhivatottságukkal elismerést kaptak. A 70. Vasutasnap kitüntetettjei közül most a MÁV-START vasútbiztonsági koordinátorát, Kovács Pétert kérdeztük az elismerése kapcsán.**

**A Vasút szolgálataért arany fokozatú kitüntetés hosszú évek kimagasló munkájának elismerése. Hogyan érintett, amikor értesültél a kitüntetésről?** Nagyon boldogan fogadtam a hírért, ez ebben a helyzetben természetes. Épp családom körében voltam, amikor értesítettek, és először nem is értették szeretteim, hogy miért viselkedem olyan furcsán – hiszen az ilyen hírekre nem készül fel előre az ember. Átgondoltam az itt töltött közel három évtizedet, és eszembe jutottak azok a kollégák és vezetők, akik segítségével, támogatása és inspirálása nélkül nem juthattam volna el ide. Szerencsére ezt a legtöbbjüknek még személyesen is meg tudom köszönni.

### Jelenleg melyek a legfőbb projektek a szakterületeden?

Az irányításom alá tartozó szakterületeket az angol safety szóval lehet legpontosabban összefoglalni. Jelenleg két, a cég számára is fontos munkánk van. Az egyik a MÁV-START vasútbiztonsági tanúsítványának megújítása kapcsán az új követelmények szerint átalakított biztonságirányítási és vasútbiztonsági kockázatkezelési rendszerünk

működőképességének és megfelelőségének igazolása a vasúti hatóság ellenőrei számára. Az ellenőrzés első körén már túl vagyunk, és úgy érzem, hogy jól szerepeltünk. A másik a jelenlegi pandémiás helyzetből adódik. A társasági szintű megelőzés koordinálása, az intézkedési tervek kidolgozása és elsősorban a munkavédelmi érdekképviselettel való kapcsolattartás szintén sok feladatot ad. Természetesen minden általam irányított szakterületen a napi operatív ügyeket is vinni kell, ebben munkatársaim nagy segítségemre vannak.

### Az idei pandémiás helyzet hogyan érinti a munkádat, hogyan érinti a vasútbiztonság területét?

Nyugodtan mondhatom, hogy a Biztonsági Igazgatóság kezdeményezésére február elején mi voltunk csoportszinten az elsők, akik komolyabban elkezdtek foglalkozni a pandémiás helyzettel, pedig akkor az országban még nem volt igazolt beteg. Sokat egyeztettünk a megelőzési lehetőségekről, majd amikor beindult a csoportszintű munka, zökkenőmentesen tudtunk bekapcsolódni. A MÁV-START-nál mi fogtuk össze a pandémiás tevékenységet, a beszerzett higiéniai eszközök elosztását, az elnök-vezérigazgató és a minisztérium számára készítenő jelentéseket. A vészhelyzet elmúltával intézkedési tervet adtunk ki, hogy biztosítsuk a bevezetett intézkedések fenntartását. A mostanában súlyosbodó helyzetben újra komolyabb kihívások előtt állunk.

*Hum Krisztina*

## Vasút szolgálataért arany fokozatú kitüntetés Kovács Péter vasútbiztonsági koordinátor

Kimagasló munkavégzésével fontos szerepet tölt be a MÁV-START Biztonsági Igazgatóság életében, mely során elvitathatatlan érdemeket szerzett a biztonságirányítási folyamataink kialakításában és irányításában, mellyel hozzájárult fejlesztési törekvéseinkhez, utasaink, munkatársaink és partnereink megelégedésének növeléséhez. A veszélyhelyzet idején elősegítette a Társaságra háruló, védekezéssel kapcsolatos feladatok végrehajtását.

## Bringás reggeli a MÁV-csoportnál

**A Magyar Kerékpárosklub a sajnálatosan elmaradt tavaszi reggeli után most szervezhette meg ismét a közkedelt Bringás reggeli rendezvénysorozatot. A szeptember 9-i programhoz a hagyományokhoz híven most is csatlakozott a vasúttársaság, és a Volánbusz is két helyszínen várta a bringásokat.**

Idén szigorú biztonsági óvintézkedések betartása mellett a péktermékeket és a fertőtlenített almákat egyenként csomagolva osztották ki a kesztyűt és szájszmaszkot viselő kollégák. Az akciónak nagy sikere volt, több mint 300 biciklist láttunk vendégül egy tartalmas reggelire a budapesti MÁV Székházzal szemben, a Könyves Kálmán körüti kerékpárúton. A Volánbusz is várta Bringás reggelire a kerékpárosokat. Budapesten a Népligetben, Tiszaújvárosban pedig az autóbussz-állomáson látta vendégül a biciklivel közlekedőket. A többéves múltra visszatekintő rendezvénysorozat aktuális eseményén ezúttal is azt üzenté a vállalat: válaszd a buszt, vagy válaszd a bringát – mindkettővel kiméled környezetet. A népligeti autóbussz-állomás és a Könyves Kálmán körüti kerékpárút mellett mintegy százan



reggeliztek 7 és 9 óra között a Volánbusszal. A társaság kezdeményezésére egy kerékpárszerviz is csatlakozott az eseményhez, kisebb karbantartási és javítási feladatokat végezve el a kétkerekűeken. Sokan már ismerősként jöttek – akár a korábbi Bringás Reggelik résztvevőiként, akár az autóbusszjáratok utasaként –, ezen a napon kifejezetten a rendezvény miatt választva a biciklit. Tiszaújvárosban még ismeretlen volt a rendezvény, és a Volánbusz is most először várta a bringásokat a dél-borsodi autóbussz-állomás kerékpármegőrzője mellett. Az érkezők – körülbelül negyvenen – meglepetéssel és örömmel fogadták a kezdeményezést. Itt uzsonnát kaptak, hiszen 13 és 14 óra között, a helyi munkába járási szokásokhoz igazodva várták a társaság munkavállalói a környezet- és egészségtudatos kerékpárosokat.

## 2020. augusztus 24-től Keresztes Péter a MÁV-START Zrt. műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettese



A szakember a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki Karán szerzett diplomát vasúti szakirányon 2007-ben. Ezt követően a Baross Gábor Közlekedéstudományi Doktori Iskolát végezte, majd a BME Gazdaság és Társadalomtudományi Karának mesterszakán szerzett MBA oklevelet. Jelentős vezetői és nagyvállalati gyakorlattal, valamint széleskörű közlekedésszakmai tapasztalattal rendelkezik. Keresztes Péter szakmai pályafutását BKV üzemmérnöként kezdte 2011-ben. Évekig dolgozott óraadó oktatóként, tudományos munkatársként felsőoktatási intézményekben (BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kar, Kecskeméti Főiskola Járműtechnológiai Tanszék), a BME Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Karán 2013 óta folyamatosan oktat. 2012-től elnökként (projektvezetőként) részt vett a Közlekedésmérnöki szakkollégium tehetséggondozó programjában, 2014-től az Emberi Erőforrások Minisztériuma felsőoktatási intézményirányítási rendszerében dolgozott. 2015-től a BME Kancellária Hallgatói Szolgáltatási Igazgatóságát vezette. 2017-től a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. műszaki szakértője, 2018-tól a MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatója. Keresztes Péter a MÁV-START Zrt. műszaki és üzemeltetési vezérigazgató-helyettesi feladatait a MÁV-HÉV Zrt. vezérigazgatói pozíciójának megtartása mellett látja el.

## Szeptember 28-tól menetrendi változásokat léptet életbe a Dunántúlon a MÁV-START és a Volánbusz



**Szeptember 28-tól versenyképesebb és utas barát kínálatot vezet be a MÁV-START több dunántúli viszonylaton, a Balaton déli partját, Zalaegerszeget, Nagykanizsát, Keszthelyt, Szombathelyt, Székesfehérvárt és Veszprémet érintően. Valamennyi felsorolt viszonylaton eltörlik a gyorsvonati póttjegyet. Négy vonalon az InterCity vonatok pedig a jelenleginél olcsóbban, azaz pót- és helyjegy helyett, egységesen mindig 300 forintos helyjeggyel vehetők igénybe. Újabb vonalon vezetik be a virtuális díjszámítást, így olcsóbbá válik a menetjegy ára. A fejlesztések hatására átlagosan 10%-kal válik majd olcsóbbá az utazás.**

Nyáron megkezdődött a vasúti és közúti közösségi közlekedés menetrendi összehangolása, mely elsősorban a közép-dunántúli térséget érintette. Az intézkedésekkel kapcsolatos lakossági visszajelzések alapján a megrendelő minisztérium és a MÁV-csoport felülvizsgálta a korábbi menetrend-módosításokat az érintett régiókban élők közösségi közlekedéssel történő kedvezőbb kiszolgálása érdekében.

**Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) közlekedéspolitikáért felelős államtitkára** az újabb változtatásokról szóló sajtótájékoztatón elmondta, hogy a jelentős árcsökkenő intézkedéseknek és a menetrendi kínálatbővítésnek köszönhetően egy sokkal vonzóbb szolgáltatási csomag szolgálja hétfőtől az érintett dunántúli térségekben élőket, oda közlekedőket. A vasút versenyképességének meghatározó tényezője az ár, a módosítások többféle eszközzel is olcsóbbá teszik a vonatozást az országrészben. A gyorsvonati póttjegyek eltörlése jelentősen bővíti a felár nélküli kínálatot a székesfehérvári utasok, a megyeszékhelyen átutazók számára. A kormány a nemzeti vasúttársasággal közösen azon dolgozik, hogy 2030-ra teljes körűen kiépüljön a korszerű és átjárható hazai vasúti törzshálózat. Addig is további menetrendi és díjpolitikai intézkedésekkel növelik a környezetkímélő közlekedési mód vonzerejét, javítják az utasok kiszolgálásának színvonalát.

**Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója** hozzátette, ahhoz, hogy a vasút legyen a közösségi közlekedés gerince, össze kell hangolni a buszok és a vonatok menetrendjét, meg kell szüntetni a költséges és kihasználatlan párhuzamosságokat, meg kell teremteni az egységes forgalomirányítást és utastájékoztatót. A közös menetrend, az egységes jegyrendszer létrehozása vezet el majd a végső célhoz, a tarifaközösséghez, a mo-

dern és kényelmes szolgáltatáshoz. Idén jelentős vasúti fejlesztések történnek a Dunántúlon, a nagyvárosok összeköttetését a fővonalakon a korábbinál sűrűbben, gyorsabban és olcsóbban biztosítja a vasúttársaság az InterCity-vonatok indításával. Szeptember 28-tól főként Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Szombathely, a Balaton déli partja és Székesfehérvár térségében élők közlekedését kényelmesebbé, tervezhetőbbé, olcsóbbá tevő intézkedéseket, versenyképesebb menetrendi kínálatot és minőségibb, szolgáltatásokat vezet be a MÁV-START és a Volánbusz. A Balaton déli partján mostantól kezdve a nyári időszakon kívül is óránkénti távolsági közlekedést biztosít a vasúttársaság. Nagykanizsa és Keszthely, illetve Budapest között InterCity-k közlekednek majd a gyorsvonatok helyett. Budapest és Székesfehérvár között egész nap félóránként fognak közlekedni az InterCity-k, mindössze 38 perces menetidővel. Budapest és Székesfehérvár között közlekedő valamennyi járaton elfogadják a vasúti bérleteket. Az ütemes menetrenddel a vasút kiszámítható, megbízható összeköttetést biztosít a nagyvárosok között az év minden napján.

### További információ:

<https://www.vasutasmagazin.hu/hirek>

**Az új, utasbarát kínálat bevezetésével a vasutas munkavállalók családtagjai, akik érvényes arcképes igazolvánnyal rendelkeznek, díjmentesen utazhatnak az érintett viszonylatok bizonyos vonatain, hiszen ezentúl nincs gyorsvonati póttjegy-váltási kötelezettség. Az InterCity járatokon a 300 forintos helyjegyváltás továbbra is kötelező. Ugyanezek a feltételek igazak a három és hat év közötti gyermekek és a 65 év feletti utasok esetében is.**

## 70 ÉVES A BALATONFENYVESI KISVASÚT



### Elkezdődött a csisztafűrdői vonal újjáépítése

Kisvasúti nappal ünnepelték Balatonfenyvesen a nagyberek-i tájakat bejáró vonal átadásának hetvenedik évfordulóját. Egész nap színes programokkal várták a családokat és a kisvasútbarátokat a végállomáson. A tervek szerint jövő nyáron ismét utazhatnak a kirándulók a csisztafűrdői vonalon, melynek újjáépítési munkálatait már megkezdték.

Az 1950-től eredetileg gazdasági vasútnak épült vonalon mára a személyszállítás az egyeduralgok: nyáron igen jelentős a balatoni kirándulóforgalom, de a somogy-szentpáliak és imremajoriak számára a közösségi közlekedést is ezek a kisvonatok jelentik. Az utasok Nagyberek gazdag állat- és növényvilágában gyönyörködhetnek, az oda-vissza bő egyórás vonatozás kellemes kikapcsolódást nyújt felnőtteknek és gyerekeknek egyaránt. A kisvonatokon regionális tarifa van érvényben, ezért az országos árakhoz képest 25 százalékkal olcsóbban lehet jegyet váltani. A MÁV-START által üzemeltetett kisvasúton a nyári főszezonban mindennap 7 pár vonat indul. A 14 kilométeres utat most már 35 perc alatt teszik meg a szerelvények. Évről évre népszerűbb a keskeny nyomtávú vonal: 2018-ban 56 ezren, 2019-ben 64 ezren, idén az első nyolc hónapban már 54 ezren utaztak. A nagy érdeklődésre tekintettel egész nyáron háromkocsis szerelvényeket indítottak, minden vonatban közlekedett kerékpárszállító kocsi, melyben a babakocsikat is kényelmesen el lehet helyezni. A szombati kisvasúti napon színes programok fogadták az érdeklődőket. A balatonfenyvesi végállomáson kézműves foglalkozások, kismozdony-hajtogatás, terepasztalok, hajtányozás és kirakodóvásár várta a gyerekeket és a felnőtt látogatókat. Megnyitotta kapuit a járműtelep és a fűtőház is, ahol

meg lehetett tekinteni egy felújítás alatt álló C50-es dízelmozdonyt és a tavasszal Kecskemétre érkezett személykocsikat, valamint Mk48-as mozdonyt. Délután jubileumi különvonat közlekedett a hálózat jelenleg üzemelő vonalán Somogy-szentpálra, ahol a helyiek színes programmal és vendéglátással várták a résztvevőket. A kisvasúti nap megnyitóján Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója elmondta, hogy a kisvasúton 2018-ban és 2019-ben összesen 2,3 kilométeren építették át a vágányokat, hét vasúti átjárót és egy hidat újítottak fel, továbbá a balatonfenyvesi végállomás három deltavágányát és négy váltóját is korszerűsítették. Erre a kormány 2016-os keskeny nyomközű vasutak fejlesztését előirányzó döntésével 433 millió forintos összeget biztosított, melyet a vasútársaság további 41 millió forinttal saját forrásból egészített ki. A nagyberek-i tájakat bejáró, főleg a nyári turisztaszzezonban közlekedő kisvasút hálózatának másik vonalát, az Imremajor és Csisztafűrdő közötti 8 kilométeres szakaszt is újjáépíti a MÁV, erre a célra 2,1 milliárd forint támogatást különítettek el. Ezen a nyomvonalon 2002 óta szünetel a közlekedés, tehát lényegében teljesen új pályát kell építeni, illetve a hidakat, vasúti átjárókat is jelentősen fel kell újítani.

## Kötelező maszkhasználat

Magyarország rendkívüli időszakot él meg idén március óta. Vasúttársaságunknak közszolgáltatónak kiemelt szerepe van, utasaink számítanak ránk. Ugyanakkor munkáltatóként is körültekintően és felelősen kell eljárunk, hiszen munkavállalóink biztonsága a legfontosabb most. Az elmúlt hetekben bizonyossá vált, hogy a járvány második hulláma elérte az országot. A MÁV-csoport folyamatosan gondoskodik a munkatársairól, a szükséges higiéniai eszközök (maszk, kézfertőtlenítő, kesztyű) folyamatos beszerzéséről és biztosításáról, hogy a gyakorlatnak megfelelően tudják felvenni munkakezdésükre a kollégák. A járműveinket fokozottan, gondosan és rendszeresen fertőtlenítjük, nemcsak a fedélzetet, hanem a vezetőállásokat is. A maszkhasználatban a fedélzeti munkatársaknak példát kell mutatniuk! Ahogyan az utasok számára, úgy a vonaton dolgozó kollégák számára is kötelező a szájmásk használata.



**Az alábbiakban összefoglaljuk azokat a legfontosabb intézkedéseket, ismereteket, amelyeket munkavállalóként a felelős munkavégzésünk szempontjából jelenleg tudnunk kell. A leírtak minden munkakörben dolgozó kollégára egyaránt érvényesek.**

### Kötelező a maszkhasználat járművön és irodában egyaránt

A maszkhasználat közös felelősségünk, mindannyiunk egészségének védelme érdekében. A járműveken és minden zárt térű, közös használatú helyiségnek minősülő területen a munkavállalók kötelesek a szájat és az orrot eltakaró maszkot viselni. Ez azt jelenti, hogy nemcsak a fedélzeten dolgozó munkatársaknak, hanem az irodákban dolgozóknak is maszkkal kell a szájat és az orrot eltakarni. A zárt tér alatt értelemszerűen a lifteket, folyosókat, tárgyalókat, mellékhelyiségeket, közös kiutazások, kiszállások során az autók utasterét is értjük. Azokban a munkakörökben is kötelező a maszk, amelyben műhelyben, csarnokban dolgoznak és a 1,5 méteres távolság technológiai okokból a munkavállalók között nem tartható meg.

A különféle értekezleteket személyes megjelenést nem igénylő módon (skype-, videó- vagy telefonkonferencia formájában) kell megszervezni és megtartani. Csak különösen indokolt esetben, amennyiben a legalább 1,5 méter védőtávolság a helyiségben betartható, személyes jelenléttel is rendezhetők értekezletek. Bár szájmásk tekintetében

nem a divat diktál, mostanra már mindannyiunknak saját szájmáskjaink vannak, a saját ízlésünk szerint. Használjuk ezeket is! Amennyiben dupla rétegű anyagból vannak, használjuk ezeket is!

### Egyéni higiénia

Nagyon fontos, hogy a közösség egészségének megőrzéséhez az egyéni higiéniankkal is hozzájáruljunk. Fokozottan oda kell figyelni az alapos, fertőtlenítő hatású szappannal történő kézmosásra, a helyes kézmosási szabályok betartására. Használjunk kézfertőtlenítő gélt vagy kendőt és gyakran mossuk meg kezeinket meleg vízben, szappannal.

**Fontos, hogy továbbra is csak egészséges munkavállalók járjanak be a munkahelyükre! Ez egyéni felelősségünk is. Ha a betegség bármely tünetét érezzük magunkon, nem szabad közösségbe mennünk. Minden betegséggel vagy a fertőzés lehetőségével kapcsolatos eseményt azonnal jelezni kell a felettesünknek.**

## Egészségpénztári tagdíj-kiegészítéssel járul hozzá a MÁV a munkavállalói öngondoskodáshoz

A MÁV-csoport kiemelten kezeli a munkavállalói öngondoskodás támogatását, így július 1-jétől – a már nyolc éve működő önkéntes nyugdíjpénztári tagdíj-kiegészítés mellett – bruttó 4520 Ft-tal járul hozzá a vasutasok önkéntes egészségpénztári tagdíjához, amely nettó 3000 Ft összegű juttatást jelent.

Feltétele, hogy a munkavállaló legalább 2000 Ft egyéni tagdíjat utaljon a munkáltatóján keresztül egészségpénztári számlájára, a vállalat ezt az összeget egészíti ki további nettó 3000 Ft-tal.

Az önkéntes egészségpénztárba és nyugdíjpénztárba történő egyéni befizetés és a munkáltatói tagdíj-kiegészítés egyaránt adókedvezmény pénztári jóváírását teszi lehetővé. Ez azt jelenti, hogy az éves személyijövedelemadó-bevallás során az önkéntes pénztári számlára érkező befizetések 20%-ával az önkéntes pénztári számlán levő összeg tovább növelhető.

Azoknak, akik még nem tagjai egészségpénztárnak, érdemes belépniük, hogy a juttatásból részesülhessenek és így minimum havi 5000 Ft gyűljön a számlájukon. A MÁV-csoport társaságaival kapcsolatban levő egészségpénztárak listája és az egyéni tagdíj munkáltató által történő átutalásához szükséges nyomtatvány a humán ügyfélszolgálati irodán vagy az intraneten elérhető.

## Esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíj a MÁV-csoportnál

2020 őszétől esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjra pályázhatnak a MÁV-csoport munkavállalóinak gyermekei.

Az esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjak egyrészt a középiskolai tanulmányokat folytató tehetséges diákok, másrészt a munkabalesetben vagy azzal összefüggő betegségben elhunyt vasutasok árvái közép- vagy felsőfokú iskolai tanulmányainak pénzügyi támogatását célozzák meg. Az ösztöndíjban évente csoportszinten maximum 40 fő részesülhet.

Az ösztöndíjnak két típusa kerül bevezetésre, a tanulói esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíj és a vasutas árvák tanulmányait támogató ösztöndíj. A tanulói esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíj kiemelkedő tanulmányi eredménnyel ren-

delkező, de kedvezőtlenebb anyagi helyzetben levők számára nyílik meg. A tanulói esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjra évente egy alkalommal, a vasutas árvák tanulmányait támogató ösztöndíjra folyamatosan lehet pályázatot benyújtani.

A pályázatokat az erre a célra létrehozott bizottság bírálja el és dönt az ösztöndíj adományozásáról. A bizottság tagjai: a Központi üzemi tanácsok elnökei, valamint az esélyegyenlőségi munkacsoport tagjai. A pályázati felhívások közzététele a MÁV Hírlevélben, az üzemi tanácsokon keresztül, valamint az egyes szolgálati helyeken a helyben szokásos módon történik.

## Megújult mentorprogram Online fejlesztési programok a jövő lehetőségei

A fiatal pályakezdő kollégák beilleszkedését, szakmai támogatását a leghatékonyabban a mentorálással lehet segíteni. 2020-ban a vállalathoz érkező diplomás pályakezdő fiatalok szakmai mentorait online tudásanyaggal és vállalatskype-megoldásokkal támogatja a Szervezetfejlesztés.

Az online program 4 csoportban 2020. tavasztól őszig 40 fő részvételével indult el, hogy felkészült szakmai mentorok a következő 1–1,5 évben segítsék a fiatal pályakezdők szakmai felkészülését és önálló munkavégzését, valamint a vasúti képzéseken való sikeres részvételt.

A mentori tevékenységgel kapcsolatban a legfontosabb témakörök digitális tananyagban és munkafüzetben kerültek összegyűjtésre. A megosztott tudásanyag a mentorálás folyamatáról, a mentori tevékenységről, támogató, fejlesztő hozzáállás kialakításáról szól. A korábbi időszakokban a felkészítést személyes tréningek segítségével oldottuk meg, a járványhelyzethez való alkalmazkodással az online eszközök és alkalmazások használata rutinná vált.

A mentorokkal való kapcsolattartás e-mailen keresztül, mentori SharePoint felületen és Skypeon keresztül történt.



### Kérdőíveredmények és visszajelzések

„Köszönöm a lehetőséget. Jó volt együtt dolgozni.”

„A hasznos ötleteket/gyakorlatokat fogom tudni használni a mentori tevékenységem/mindennapok során.”

„Az interperszonális készségek fejlesztési területeihez jól tudtam használni a kérdőívet. A visszajelzések fontosak, igyekszem mindig gyakorolni.”

„A mentoroknak adott tippeket próbálom majd alkalmazni.”

„Az alábbi témákat tartottam a legfontosabbnak: Példamutatás ereje, mentori szemlélet, elvárások racionalizálása.”

A MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés csapata

### Online képzések értéke



0 1 2 3 4 5 6

## „Múltunk nélkül nincsen jövőnk”

A 67-es út szomszédságában, a végtelen zöld zselici dombok ölén fekszik egy apró település, az alig 700 lakost számláló Szentlászló. A település állomásépületének környezete bővelkedik vasúti relikviákban, köszönhetően Rácz Mihálynak, a MÁV Zrt. általános karbantartójának, és feleségének, Bánáti Andreának. A házaspár megvásárolta, majd felújította az épületet, és 2020 augusztus 22-én itt nyitották meg saját vasúttörténeti kiállításukat. Gyűjtőszenvedélyről, kitartásról és a közös munkáról Benke Máté kérdezte a házaspárt.



Az emberek életében egy lakás megvásárlása is hatalmas döntés. Te egy egész vasútállomást szereztél be.

Így van, de ez nem egészen volt tervezett, váratlanul jött a lehetőség. Mi pedig éltünk vele, és hoztunk egy jó érzelmi döntést. Egyébként csak egy táblát akartam venni! (nevet)

Honnan jött maga az ötlet?

A szegedi családi házukban már nehezen fért el a gyűjtemény, és az épület kialakítása sem tette lehetővé, hogy egy, a lakásunktól elkülönített részben legyen látogatható a tárlat. A feleségem ezért az interneten kezdett eladó vasúti épületek után nézni. Így találtunk rá az új otthonunkra. Nem sokkal később idelátogattunk. A tulajdonos az épület mellett vágta a fát, én pedig megkérdeztem, hogy eladó-e a „szolgálati lakás” tábla. Azt mondta, hogy nem, de a vasútállomás igen. Hát így kezdődött minden.

A megnyitón könnyeikkel küszködő helyi lakosokat, lelkes vasútbarátokat és megannyi érdeklődőt láttam. Úgy gondolom, már ezért megérte, mégis megkérdezem: soha nem bántad meg, hogy belevágtál?

2018-ban vettük meg az épületet. Őszinte leszek, az első év nagyon küzdelmes volt. A feleségemmel a munkánk mellett dolgoztunk és dolgozunk az épület felújításán, hiszen még közel sem értünk a végére. A prioritás az volt, hogy a kiállítóterem elkészüljön, ez pedig meg is valósult 2020 januárjában. Elkezdtük berendezni a helyiséget, és akkor már tudtuk megérte.

Sok éve gyűjtesz vasúti relikviákat. Emlékszel még, hogy mi indított erre a szép, ám kihívásokkal teli szenvedélyre?

Harmincöt éve dolgozom a MÁV-nál, ez nyilván közrejátszott. De arra is emlékszem, hogyan kezdődött. Hallottam, hogy létezik Szegeden egy vasúti múzeum. A lányom még egészen kicsi volt, amikor odalátogattunk. Megtetszett az alapítvány munkája, én pedig felajánlottam a segítségemet, és kedvet is kaptam – ekkor kezdtem el gyűjteni a saját anyagomat.



Honnan szerzed be a kiállítási tárgyakat?

A legtöbb eszközt internetes oldalakon vásárolok, de fontos a jó kapcsolat a többi gyűjtővel is. Egyébként előfordult már, hogy az állomás melletti erdőben találtunk MÁV és HÉV határjelző köveket. Ezek most az állomásépület előtt vannak kiállítva.

Van kedvenc darabod a gyűjteményedben? Melyik tárgy beszerzése zajlott a legkalandosabban?

Talán azok az eszközök állnak legközelebb a szívemhez, amiket külföldről, főként a Magyarországtól elszakított területekről hoztam haza. Van egy Vajdaságból származó elektromos vízdarum, Nagycenken is egy ilyen található. A legkalandosabban? Azt hiszem a Lugosi-féle váltóállító műé. Nagyon ritka darab. A megmentése érdekes történet. Kiküldtek egy geodétát, hogy mérjen fel egy régen megszüntetett vasútvonalat, ott talált rá a váltóra bokrok és a fák között. Lefényképezte, a fotót pedig feltöltötte egy vasútbarát oldalra. Felvettem vele a kapcsolatot, megadta a koordinátákat, a feleségemmel pedig elmentünk, és megkerestük a váltót az erdőben. Nagyszerű érzés volt, hogy megmenthettük az enyészettől.

Mi a célod a kiállítással?

Leginkább az, hogy amit én kedvelek, azt továbbadjam. Nem csupán a vasútállomás emlékére, vagy a vasúti szakmára gondolok, sokkal inkább arra a szellemiségre, ami a múlt tiszteletén alapul. Azaz a történeti értékeink megővésére, a múltunk kutatására. Azt gondolom, múltunk nélkül nincsen jövőnk.

Van valami, amit még szívesen látnál a gyűjteményedben?

Igen. Az állomásépület és a környezete éppen olyan, mintha

tegnap ment volna itt el az utolsó vonat. Ezért nagy vágyam, hogy legyen itt ismét egy rövid szakasznyi sín és rajta egy gőzmozdony. Van egy hajtányom is, nagyszerű lenne, ha az idelátogatók azt is tudnák használni. A tökéletes látványhoz pedig már csak MÁV-os betonkerítésre lenne szükségem. Bízom benne, hogy ezek az álmok is megvalósulhatnak, akár a vasúttársaság segítségével.

Andrea! Szívmelengető az az odaadás, amellyel a férjedet támogatod, úgy érzem, ez már egy közös szenvedély. Jól gondolom?

Igen. Láttam, ahogy gyűlnek az eszközök, és én is egyre jobban bevonódtam. Egy idő után már önálló kiállításokat szerveztünk. Misi nagyon élvezte a dolgot, ezért azon kezdtem gondolkodni, hogy hogyan lehetne állandó helyen bemutatni a gyűjteményt – így merült fel az órház ötlete. A gyermekeink Szegeden maradtak, mi pedig belevágtunk, és megvettük az állomásépületet.

Benke Máté

## A kiállítás megtekintése

Cím: 7936 Szentlászló vasútállomás

Előzetes bejelentkezés:

Facebookon: Szentlászló Vasúttörténeti Kiállítóhely

Telefonon: 0670 451 3726

Rácz Mihály szívesen fogad bármilyen adományt, amivel méltóképp bővítheti a tárlatot.

A kiállítás díjtalanul látogatható!

## Milyen volt az idei nyár?

### Jól startoltunk és jó eredményekkel zártunk

Együtt erősek vagyunk – Vasutas közösségünk összetart – Utasaink számíthatnak ránk! Ezekkel a mondatokkal és az összefogást jelképező fényképeinkkel zártuk le az idei pandémiával sújtott tavaszt, és érkezünk meg a nyárba, amelynek kiemelkedő feladatai voltak a bel-földi turizmus aktivizálása, a vasúti közlekedés fellendítése és a vasúti utazás népszerűsítése. Milyen is volt ez az idei nyári szezon a személyszállítási szolgáltatási területünkön? Rendhagyó összefoglaló egy rendhagyó év nyári eseményeiről.

#### ERŐS BALATONI FORGALOM

2020. június 1-jétől indult a nyári időszámítás a vasúton, ekkor lépett életbe előszezon nyári menetrendünk. Tudtuk, hogy ez a nyár más lesz, mint a többi. A veszélyhelyzetet ugyan visszavonták nyár elejére, de a járványügyi készültség továbbra is fennállt, nekünk továbbra is vigyáznunk kellett utasainkra, egymásra és magunkra. Erős balatoni forgalmat vártunk, hiszen nagyon sok magyar család döntött úgy, hogy az idei nyaralását külföld helyett a magyar tengerre szervezi. A legfontosabb az volt számunkra, hogy az utasok eljutását biztonságos módon garantáljuk a Balatonhoz is. Szolgáltatási színvonalunk emelése, a kedvező tarifális termékeink, új turisztikai ajánlatok, a napi 1500 kerékpár szállításának lehetősége is ezt segítette elő. A pandémiás helyzet, a vonatokon alkalmazott kihasználtsági korlátozás, az első heti kedvezőtlen időjárás ellenére és a szinte az előző évvel azonos árak mellett a megújult Utasellá-

tó olyan eredményt tudott elérni, amely jóval magasabb volt a tavalyi szezon azonos időszak adataihoz képest.

#### SIKERES BALATONI HÉTVÉGÉK

A bevezetett új szolgáltatásoknak – és persze a kiváló strandidőnek is – köszönhetően a július 10–12-i hétvégén már közel 68 ezer utas választotta vasúti szolgáltatásainkat a Balaton mentén. Ez a hétvége volt 2020-ban az első, amikor többen utaztak a MÁV-START-tal a Balatonra, mint 2019 azonos időpontjában. De augusztus első hétvégéjét is rekord utasszámmal zártuk a Balatonon, hiszen több mint 80 ezren választották a vasúti utazást. A retró hétvégéink szintén sikeresen lezajlottak, vasútbarátok és érdeklődők ezrei utaztak, vagy nézték a különleges vonatokat. A rendezvény Európa legnagyobb vasútbarát eseményévé nőtte ki magát, és nagyon népszerű a Balaton mellett nyaraló gyermekes családok körében is, igazi turisztikai attrakció lett, amely nagyszámú érdeklődőt vonzott idén is.

#### KOMFORTOSABB UTAZÁS

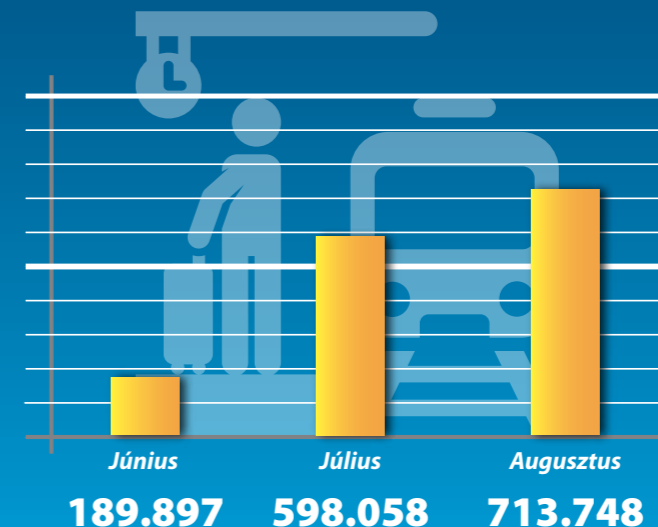
Az idei nyáron minden korábbinál több, 51 légkondicionált InterCity-kocsi közlekedett a Balatonhoz minden nap – így utasaink komfortosabban utazhattak, és érintett fedélzeti kollégáink jobb munkakörülmények között dolgozhattak. Nyáron a balatoni Aranypart és Ezüstpart expresszvonatokon Sátoraljaújhely, valamint Záhony és Balatonszentgyörgy között, továbbá a Kék Hullám sebesvonatokon is megtalálhatóak voltak az IC+ kocsik.

#### ÚJ JEGYTÍPUSOK A NYÁRI KÍNÁLATBAN

Két új terméket is bevezettünk Balaton 24 és Balaton 72 néven, amelyekkel adott időn belül korlátlanul lehetett utazni a tó körül 24, illetve 72 órán át – ezek a termékek rendkívül népszerűek lettek



### BALATONI UTASFORGALMI ADATOK



a nyári időszak során. Az elmúlt évek pályafelújításainak köszönhetően jelentősen fejlődött a menetrend, rugalmasabban lehetett tervezni, és érezhetően csökkentek a menetidők. Augusztus 5-én került bevezetésre új és innovatív szezonális terméként a Dunakanyar Napijegy. A MÁV-START és más társszolgáltatók (MÁV-HÉV, Volánbusz, MAHART PassNave) által közösen létrehozott új, a hazai turisztikát tá-

#### ÚJRAINDULT A MEGÚJULT CORONA INTERCITY

Július elsejével számos nemzetközi vonatot indítottunk újra a járványhelyzetet követően. A nemzetpolitikai szempontból is fontos Corona InterCity megújult és magasabb színvonalú szolgáltatással indult újra útnak Brassóba. A legújabb fejlesztéseknek köszönhetően a teljes szerelvény a MÁV-START felújított, korszerű és légkondicionált CAF személykocsijaiból állt.

#### ÚJ NEMZETKÖZI DÍJSZABÁSI RENDSZER

Július elején indult el a START Ausztria, amely egy új nemzetközi díjszabási rendszer Ausztriába. A START Ausztria a MÁV-START első papírmentesen megvásárolható és felhasználható nemzetközijegy-típusa.

A járvány miatti veszélyhelyzet mindannyiunkra többletterhet rótt és felülírta év eleji terveinket, miközben vasútállalatunk és a vasutas munkavállalók minden munkakörben példásan helytállva végezték munkájukat. Köszönjük minden munkatársunknak, hogy összefogással, elhivatottan és utasbarát módon végzi a mindennapi feladatát, és szakértelmével hozzájárul sikereinkhez.



mogató jegytípusával a Pilis, a Duna és a Börzsöny népszerű kirándulási helyei egyetlen jeggyel váltak megközelíthetővé, feloldva az évtizedes, töredezett szolgáltatások hozzáférési problémáit, támogatva az önfelelt túrázást, kirándulást a festői Dunakanyarban.

Hum Krisztina – Müller-Róka Bertold



# NYÍREGYHÁZA LETT AZ ÚJABB IC+ KOCSIK OTTHONA

Augusztus 13-tól már nem csak Zalaegerszeg és Szombathely felé utazhatunk az új IC+ kocsikkal, ugyanis a legújabb két darab kocsival már a Kelet-Magyarország megyeszékhelyeit érintő, Nyíregyházára közlekedő kör InterCity-járatokon is találkozhatnak az utasok. Első alkalommal kettő, a 35 darabos másodosztályú többcélú teres flotta elkészültével pedig 20 darab IC+ kocsi fog majd a szabolcsi megyeszékhelyet érintve közlekedni.

Szeptembertől már hét kocsi van Nyíregyházán, ebből napi szinten öt fog közlekedni a 80-as és 100-as vonalakon az IC-vonatokban. A térségbe kerülő új személykocsik magasan és látványosan fogják emelni a Budapestre való vasúti eljutás színvonalát. További szolgáltatásfejlesztés a 2021-ben érkező IC+ első osztályú kocsik érkezése lesz. A térségben nyíregyházi és miskolci telephelyekről kiszolgálva 12 vonatban lesz többcélú és büfészakasszal ellátott elsőosztályú kocsi, ez 17 darab állomásított járművet

jelent. Az augusztus 13-án debütáló IC+ kocsival közlekedő Dália InterCityn Tokaj és Nyíregyháza között az új IC+ kocsiban tartottak sajtótájékoztatót, amelyen Dr. Ulrich Attila, Nyíregyháza alpolgármestere, Dr. Vinnai Győző, a térség országgyűlési képviselője és Dr. Kormányos László a MÁV-START Zrt. szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettese vett részt.

Molnár Zsolt

Dr. Kormányos László a sajtótájékoztatón kiemelte: **„Az I. osztályú kocsik gyártása és a vezérlőkocsi (amelyből a szerelvény mozdonyal ellentétes végéről lehet vezetni a vonatot) tervezése is már megkezdődött. Prémium és I. osztályú szakasszal, büfével ellátott kocsik fogják a térséget szolgálni. A másodosztályú többcélú teres kocsiból összesen 20 közlekedik majd a területen. Az I. osztályú kocsik várhatóan 2021-ben állnak forgalomba.”**

## Újra forgalomba állt az emeletes KISS

Sokévnnyi várakozás után, idén március 15-én vasúttörténelmi pillanat volt, amikor a STADLER által gyártott KISS emeletes motorvonat utasforgalmi próbaüzembe állt, első emeletes motorvonatként Magyarországon. Az érdeklődők ellepték a Budapest–Cegléd-vonalat, hogy kipróbálhassák az új járművet, azonban a koronavírus-járvány közbeszólt, és március 17-én, a bevezetett kormányzati intézkedések következtében, a KISS próbaüzemét is le kellett állítani. Sokáig kérdés volt, hogy mikor vehetik birtokba újra az utasok a szerelvényeket, erre augusztus 24-ig kellett várni, mikor a kedvezőbb járványügyi helyzet és a korlátozások enyhítése, valamint a szükséges tesztek és próbák elvégzése után újra az utasok rendelkezésére állt a KISS.

Az első „rég-új” vonat Vácról érkezett a Nyugati pályaudvarra, majd fordája szerint a 70-es (Budapest–Vác–Szob) vonalon teljesít szolgálatot azóta is. Az első beérkező menetrend szerinti járatot sajtótájékoztató várta, amin részt vett Dr. Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója, Szentkirályi Alexandra kormányzóvivő, Juhász Roland vagyongazdálkodásért felelős államtitkár, Rétvári Bence országgyűlési képviselő és Tóth Péter közlekedésért felelős helyettes államtitkár is.

A jelenlegi ütemezés szerint év végéig további KISS-ek kezdik meg az utasforgalmi próbaüzemet. A következő KISS szeptemberben állt be a 100a (Budapest–Cegléd–Szolnok) vonalra.

Az emeletes KISS motorvonatok érkezése nem csak az utasok számára érzékelhető fejlesztés, kollégáink számára is jelentősen javulnak a munkakörülmények. A modern, légkondicionált belső tér biztosítja a megfelelő környezetet a munkavégzéshez. A KISS motorvonatok érkezésével egyre több mozdonyvezető kolléga fog típusismerteti képzésben részt venni.

Molnár Zsolt



## TESTKAMERÁVAL BIZTONSÁGOSAN

**A közösségi közlekedés biztonságának megőrzése társaságunk legfontosabb feladatai között szerepel. Annak érdekében, hogy munkatársaink véleményét megismerjük a testkameráról, a MÁV-START Kommunikáció és a Biztonsági Igazgatóság együttműködésben kérdőíves felmérést tett közzé, amelyet a jegyvizsgáló munkakörben dolgozó kollégák munkaeszközükn, a TicketChecker készüléken érthettek el közvetlenül.**

A kérdőív kitöltése csupán néhány percet vett igénybe, és jó hír, hogy cikkünk írásakor már több mint 400 munkatárs jelezte véleményét, javaslatát a kérdéseink megválaszolásával. A munkáltató mindenekelőtt a jobb, kényelmesebb és biztonságosabb munkavégzést kívánja megteremteni munkavállalóinak, és ennek érdekében minden lehetséges eszközzel él. A kérdőíves felmérés, annak érdekében készült, hogy a jegyvizsgálói munkakörcsaládban dolgozó munkatársak testkameraszokásait, igényeit és elvárásait még jobban megismerhessük. A 2020-ban először bevezetett kérdőíves kutatás nagy segítséget jelent társaságunknak. Az idei és a jövő évi biztonsági, stratégiai és kommunikáció kialakítása során a vezetőség a beérkezett válaszok alapján tesz további intézkedéseket a jegyvizsgálók biztonsága érdekében. A testkamerák fontosságát és jelentőségét a **munkatársaink** is megerősítették válaszaikkal.

## Munkatársaink biztonsága a legfontosabb

### A testkamera legkedveltebb tulajdonságai

Legkedveltebb tulajdonságok között szerepelt, hogy könnyen kezelhető, illetve az is, hogy konfliktus esetén, a videó rögzítésével minden lényeges pillanatot megőrökít. Fontos kiemelni, hogy a felvételeket kizárólag a rendőrség/hatóság tekintheti meg, senki másnak nincs ehhez jogosultsága, így nem is férhet hozzá.

**A testkamera csak akkor készít felvételt, ha a gombot benyomják!**

A kamera a felvétel gomb lenyomása előtti 20 másodpercet is rögzíti.

### Ahol használják, ott nincs bántalmazás

A testkamera használatának bizonyítottan visszatartó ereje van. Korábban számos eseményen központi téma volt a testkamera használata és a hivatalos eljárási folyamat, munkatársaink értékeléseiből kiderült azonban az is, hogy szívesen részt vennének egy újabb képzésen, ezért a Biztonsági Igazgatóság, a pandémiás időszak lehetőségeinek megfelelően, készül egy országos bejárásra, ahol további részletes információval szolgálnak majd személyesen, és minden további felmerülő kérdésre közvetlenül tudnak válaszolni.



### Növeli a biztonságérzetet

Az értékelésből kiderül, hogy munkatársaink általában szívesen használják a testkamerát, legtöbbször úgy érzik, növeli a biztonságérzetüket a munka során, emellett a strababírósága is vonzó, ezért a jövőben további testkamerák beszerzését tervezi a MÁV-START, ezzel biztosítva, hogy országosan minden állomáson elérhetőek legyenek az eszközök.

Köszönet minden együttműködő munkatársunknak!

Kozma Barbara – MÁV-START Kommunikáció

A munkáltató minden olyan eszközzel élni kíván, amely megvédheti a kollégákat a bántalmazástól, amely akár verbálisan, akár fizikailag érheti őket munkavégzésük során.

Az elmúlt időszakban ismét több alkalommal történt jegyvizsgálói bántalmazás járatainkon, közöttük súlyos sérülést okozó támadás is. Munkáltatóként, szolgáltatóként, emberként egyaránt mélységesen elítéljük a munkáját végző vasutas dolgozó ellen irányuló bármilyen jellegű támadást. Többször irtunk és szóltunk a biztonsági intézkedéseinkről, a jegyvizsgáló kollégáinkat ért verbális és fizikai támadásokról, és arról, hogy ezek bizonyos vonalakon gyakoribbak. És bár egyetlen eset is túl sok, azt tapasztaljuk (a Biztonsági Igazgatóság adatai alapján), hogy az utóbbi időben az esetszámok csökkennek.

**A csökkenés legfőbb indoka bizonyítottan a jegyvizsgáló kollégák által használt testkamera jelenléte. Ahol rendszeresen használják a testkamerát, ott gyakorlatilag nullára redukálódik az esetszám. A testkamera használatának bizonyítottan visszatartó ereje van.**

**Ezért munkatársaink biztonságos munkavégzése érdekében az a munkáltatói döntés született, hogy a legkritikusabb vonalakon, meghatározott vonatokon 2020. augusztus 31-től kötelező a testkamera használata a jegyvizsgálók, vezető jegyvizsgálók számára.**

Az eszközeiről az érintett vonalakon dolgozó kollégák célzott tájékoztatást kapnak. A testkamera kötelező használatáról parancskönyvi rendelkezés lett kiadva. Köszönjük minden munkatársunk együttműködését!

Ezúton is jobbulást, testi és lelki felépülést kívánunk a támadást elszenvedő, bántalmazott kollégáinknak!

MÁV-START Kommunikáció

# Csalással is próbálnak bérletet vásárolni

Egy jelentős bankkártyás visszaélés felgöngyöltéséről



**Az esetleges visszaélések, csalások vagy gyanús tranzakciók kiszűrése, monitorozása és szakértői vizsgálata a Biztonsági Igazgatóság számára egyre növekvő és új szakfeladatot igénylő tevékenység. A napokban egy hosszabb ideje tartó esetsorozat vett olyan fordulatot, hogy sikerülhet az ügyet megnyugtató módon lezárni és a keletkezett kár jelentős megtérülésével számolni.**

2018 szeptemberében kaptuk a jelzést az Értékesítési felügyeltől, hogy olyan nagy értékű bérletvásárlások történtek az utóbbi időben, amelyekről kiderült, hogy ugyanazzal a bankkártyával, feltehetőleg fedezet nélkül lettek vásárolva. Ilyen esetekben jegyvizsgálói, vizsgáló főkalauzi ellenőrzéskor előírás a jegykép biztonsági elemeinek helyszíni felülvizsgálata. Így a feltárt hiányosságok és a bérletet felhasználó utasok azonosítására szolgáló hatályos belső utasítás alapján az ellenőrzést végző munkatársunk 4 db bérlet bevonásáról intézkedett.

Az ezt követően elvégzett szakértői vizsgálatok és beszerzett információk alapján két olyan biztonsági kockázatot sikerült azonosítani, melynek kiküszöbölésére soron kívül technikai (infokommunikációs és szoftverprogramozási) szakmai javaslatot tettünk. Továbbá 2018 júniusáig visszamenőlegesen tételes vizsgálat alá vontunk 1304 db gyanúsnak minősített tranzakciót, több mint 9 millió forint értékben. A szűrő-, kutató- és tényfeltáró munka során azt állapítottuk meg, hogy ugyanazzal a kártyával 38 db jegyvásárlást követett el az a személy, akivel szemben a jegyvizsgáló kollégánk utasleadási intézkedést hajtott végre. A vizsgálat során megállapítottuk, hogy több alkalommal, összesen több millió forint kárt okozva, fedezet nélkül vásároltak jegyeket. Feljelentésünket követően az esetet a Miskolci Rendőrkapitányság Gazdaságvédelmi Alosztálya

vizsgálja, a nyomozás jelenleg is folyamatban van. Időközben további tárgyi bizonyítékokkal szolgáltunk a Bevétel-ellenőrzés által kimutatott és okiratokkal alátámasztott esetekkel. Ezek alapján az elkövetéssel megalapozottan gyanúsíthatók köre folyamatosan bővült az ügyben tanúként számba vehető személyi kör 56 főről közel 100 főre nőtt.

Az ügyben eddig meghallgatott gyanúsítottak egy része beismerő vallomást tett, azonban a széles elkövetői (tettes, tettestárs, felbujtó, orgazda) köre figyelemmel az eljárás felgyorsítása és a felelősségre vonás mielőbbi kezdeményezése érdekében további ügyészi eljárások történnek.

**Minden kollégánknak köszönjük a munkáját!**

MÁV-START Biztonsági Igazgatóság

**A MÁV-START Zrt. számára is rendkívül fontos, hogy az elektronikus jegyértékesítés folyamatában utasaink a legnagyobb biztonsággal vásárolhassák meg jegyeiket és bérleteiket. Ezért a Biztonsági Igazgatóság Vagyonbiztonság területe kiemelt figyelmet fordít az utazók számára egyre népszerűbb, 24 órában hozzáférhető elektronikus értékesítési csatornáink biztonsági támogatására.**



## Új korszak indult a hálózati jegykészlet és pénztári nyomtatványok kezelésében

**A MÁV-START Zrt. és a MÁV Zrt. az INKA2 projekt keretében SAP informatikai rendszert vezetett be a MÁV-START Zrt. alaptervékenységének ellátásához kapcsolódó szigorú számadású jegyek és egyéb termékek árusításának támogatására 2020. június 1-jétől. A készletek teljes körű rendszerbe történő migrációjáról Nagy Péter bevétel-ellenőrzési vezető beszámolóját olvashatják.**

Lezárult egy korszak. Az előkészítő munkálatok 2018. év végén kezdődtek, amikor döntés született arról, hogy a szigorú számadású jegyek és egyéb termékek az SAP keretében kerülnek kezelésre. A projektmunkák során a manualitás csökkentése, a hatékonyság növelése és a zárt adatkezelés érdekében kialakítottuk az új üzleti folyamatokat és azok funkcionális követelményeit, informatikai támogatási lehetőségeit (SAP – JÉ integrálás).

A fejlesztés által a korábbi teljesen manuális nyilvántartást, a beszerzési, pénztár-készletkezelési és megrendelési, valamint a könyvelési, leltározási és selejtezési folyamatokat újítottuk meg, amelyek illeszkednek a MÁV-csoportban alkalmazott folyamatokhoz. Az SAP MM moduljában megvalósultak a jegytekerckskezeléssel összefüggő folyamatok és a hozzájuk tartozó szerepkörök, a pénztárkezeléshez, ellenőrzéshez kapcsolódó oktatási és egyéb humán feladatok elvégzése után.

Az élesbe álláshoz 145 fő szerepköri oktatása történt meg, ők kaptak jogosultságot a rendszer használatára. Kiadásra került az INKA2 – JTK átállással kapcsolatos átmeneti rendelkezés is, amely a folyamat részleteit szabályozza. A jegykészletek szigorú számadású tulajdonságai és a MÁV-START készletkezelési folyamatai miatt az SAP-ban szükségessé váltak a fejlesztések. A teszteléseket

követően, a készletmigráció során az SAP MM modulba 1913 raktárhelyre közel 170 termék adata került a rendszerbe: kb. 103000 db jegytekercs, kb. 1,3 millió db hagyományos jegy, pénztári és egyéb nyomtatvány és kb. 7500 db ajándéktárgy. Az értékcikkeket felülvizsgáltuk, közel 30 felesleges nyomtatványfajta is kivonásra került. Megújítottuk a Menetjegyelosztóból történő jegyrendelés folyamatát, a jegymegrendelési határidőt korábbi 40 nappal 21 napra csökkentettük.

A pénztárosok munkavégzésének támogatása érdekében a legnagyobb fogyasztó jegytekercs típusú cikkekre élesítettük az automatikus megrendelési igényjavaslat funkciót (MRP-funkció), melynek segítségével a készletszintek alapján rendelési igények generálódnak a raktárhelyet kezelő munkatárs közvetlen közreműködése, beavatkozása nélkül.

A bevezetéssel munkánk nem ért véget. Le kell küzdenünk a használatbavételi „gyermekbetegséget”, az esetleges hibás migrációs készleteket korrigálni kell. Fontos a felhasználók támogatása annak érdekében, hogy az új folyamatokat gyakorlati szinten is el tudják sajátítani, így további végfelhasználói gyakorlati oktatásokat is szervezünk. Mindemellett az új működési modellt monitorozzuk, begyűjtjük a tapasztalatokat és elvégezzük a finomhangolásokat.

Tartalmas és változásokkal teli közel két év áll a hátunk mögött. Köszönet valamennyi INKA2 projekt-tagnak, a JÉ projektben érintetteknek, a fejlesztésben, a tesztelésben, az élesbe állásban közreműködő MÁV-csoport és egyéb külsős szervezetnek, és a DXC Technology Magyarországi Kft.-nek!

Nagy Péter

bevételellenőrzési vezető, INKA2 JTK témafelelős



## „Az üzleti igények minden esetben utasszempontrúak”

A jegyértékesítési rendszer megújítása, azaz a JÉ-projekt egyik legérdekesebb eleme, hogy az egyes csatornákon kik a vásárlók, hogyan veszik meg vonatjegyüket, és milyen elvárásaik vannak a vasúttársaság felé. A témáról a MÁV-START értékesítési igazgatójával, Laskay Lóránttal beszélgettünk.

**A JÉ az utasoknak csak egy ismeretlen mozaikszó. A vasutasok többségének már ismerősen cseng a kifejezés, viszont talán közöttük is van olyan, aki kapásból nem tudja felsorolni az összes olyan helyszínt, ahol az utas a JÉ-vel találkozik, vagy találkozni fog a jövőben. Melyek ezek a helyek?**

A JÉ jelenleg lefedi a pénztári, a fedélzeti és az applikációs keresztüli értékesítést. Tervezetten az év végi menetrend-váltástól az internet is átáll JÉ alapúra, és a helyfoglalási rendszer is abban működik majd. Ezenkívül a jegykiadó automatákon is JÉ-kliens fog futni: ősz elejétől kezdődik a régiók átépítése, illetve az újonnan beszerzett 375 db automatán pedig már alpból JÉ-kliens működik.

**Miért volt arra szükség, hogy minden értékesítési csatornát beterejlünk a JÉ-be?**

A JÉ lényege, hogy egységes háttérrendszert biztosít a jegyértékesítésnek, az összes csatornán a JÉ szolgáltatja a menetrend és díjszabási adatokat. Magyarul nem lehet eltérés az egyes csatornákon belüli díjszámítás vagy útvonaltervezés között. A JÉ egységessége a háttér folyamatok, például az elszámolás és statisztikák szempontjából is fontos, tehát nemcsak a pénztárban, de a háttérben dolgozó kollégáink munkáját is segíti. Nagy előnye a rendszernek, hogy a jövőben saját magunk át tudjuk vezetni az esetleges változásokat. A JÉ-rendszer lényege tehát az egységesítés, és ez lassan túlmutat a vasúton: reméljük, hogy a jövőben egyéb alágazatokat is; a HÉV-et, a Volánbuszt, vagy akár még a helyi közlekedést is ki tudja szolgálni, ez utóbira a MÁV applikációból megvásárolható szegedi napijegy formájában már most is van példa.

**A MÁV-START Értékesítési Igazgatóságának vállalati szempontból melyik csatorna élvez prioritást?**

Egyértelműen az önkiszolgáló csatornák, azaz az applikáció, az internet és a jegykiadó automaták, és ezekre helyeztük eddig is a hangsúlyt. A tendenciák is azt mutatják, hogy a jövőben még jobban errefelé terelődik majd az értékesítés, egyrészt a pandémia is segítette ezt a folyamatot, hiszen fontossá vált a kontaktusmentes vásárlás, másrészt az önkiszolgáló csatornákon történő vásárlás esetén 5-20%-os kedvezményekkel is ösztönözzük a vásárlások áttérődését. Friss adataink szerint már a jegyvásárlások 40-35 százaléka önkiszolgáló rendszert használ.

**Kik alkotják a 40 százalékot?**

Egyértelműen a fiatalabb korosztály sokkal nyitottabb az applikáció használatára. A tanulóbérletek aránya az appon történő vásárlások esetén például lényegesen nagyobb. Másrészt még mindig él az a tendencia, hogy amelyik vásárló csoportnál a készpénz még nagy hangsúllyal van jelen, ott továbbra is a személyes jegyvásárlást preferálják. Ha ez változik, és a készpénz visszaszorul a kereskedelemben, akkor várhatóan tovább nő az önkiszolgáló csatornák népszerűsége.

Azt viszont fontos hangsúlyozni, hogy például a JKA-telepítésekkel még nem fognak eltűnni a pénztárak, mert nagyon is szükségesek. A személyes kiszolgálás, a csak ember által nyújtható odafigyelés, empátia óriási érték. Utasaink bizonyos csoportjait a következő években is a pénztárosaink segítségével tudjuk megfelelően kiszolgálni. Terveink között szerepel, hogy kicsit átalakítsuk a pénztár funkcióját, a nagy forgalmú pályaudvarokon a hagyományos pénztári funkciók és az ügyfélszolgálati, tájékoztatói feladatok közös térben, sokoldalúan képzett munkatársainkkal valósulnának meg. Ez egy perspektivikus jövőkép az erre nyitott pénztárosaink számára, hiszen kulturált környezetben, közvetlenebb kapcsolatot alakíthatnak ki az utasokkal és a jegyeladáson kívül az utas többi igényére is helyben, azonnal – az utas küldözgetése nélkül – megoldást tud kínálni. Máshol már látjuk, hogy ez működik: szélsőséges példa, de Svédországban mindösszesen 3 személyes értékesítési pont, utascentrum van és már készpénzt sem fogadnak el, míg nálunk közel 300 pénztár működik.

**A JÉ technikai fejlesztésében is aktívan részt vesz a MÁV-START Értékesítés. Mi a feladatuk ebben a munkában?**

A mi szerepünk, hogy az üzleti igényeket megadjuk a fejlesztőknek. Az üzleti igények minden esetben utasszempontrúak, vagyis törekszünk aszerint prioritizálni a fejlesztési igényeinket, amelyek az utasok legnagyobb hányadát érinti. Logikailag az infrastruktúra, a jármű- és a menetrendfejlesztés, mint a szolgáltatásfejlesztés „hard” összetevőit egészítjük ki a vásárlás, a fizetés és az utazás, azaz a szolgáltatásfejlesztés „soft” összetevőivel kapcsolatos igények megfogalmazásával. A fejlesztések nagy része is ezen módszertan alapján fogalmazódik meg. Meg kell ismernünk az utasaink vásárlással és fizetéssel kapcsolatos igényeit, ezeket mint felhasználói inputokat építjük be a fejlesztési elképzelésekbe, és mostanra azt is elértük, hogy az elkészülő fejlesztéseknek mindig van egy felhasználói tesztelése is.

**Utasoldalról melyek azok az igények, amelyek az utasélményt növelni tudják?**

Az értékesítési stratégiánk fókuszában az innováció és a vonzó szolgáltatások biztosítása áll. Ennek érdekében nagyon alaposan vizsgáljuk a rendelkezésre álló adatokat: mit, mikor és hogyan vásárol meg az utas. Rengeteg információt tudunk összegyűjteni, ezeket feldolgozzuk. Perszónaalkotásnak hívják azt a folyamatot, melyben az ezernyi utastípusból jellemző alaptípusokat, perszónákat alkotunk. Például mi lenne egy ideális szolgáltatás Annának, a kétgyerekes, gödi ingázónak? Valószínűleg más, mint a nagyvárosi, egyedülálló Bélának, aki csak nyaranta utazik egyszer-kétszer a Balatonhoz. Minden vasúti termék, kezdeményezés mögött állnia kell egy világos célnak: melyik utasunk milyen igényére dolgoztuk azt ki? Eközben figyelniük kell arra, hogy se a kedvezmények, se a díjszabás ne váljon túl bonyolulttá, sőt, amikor mód van rá, egyszerűsítsünk.

Ezenkívül, szintén igazodva az igényekhez, továbbfejlesztjük az értékesítési csatornáinkat is, hogy a jövőben ne csak egy applikációban lehessen jegyet venni, hanem adott esetben chatboton keresztül is. A meglévő applikációval pedig az a tervünk, hogy utazási asszisztensként is funkcionáljon: hasonlóan az autós navigációs szoftverekhez, egy háztól házig történő utazást is meg tudja szervezni vele, az utast a teljes szolgáltatási láncban az igényei szerint végigkísérő megoldás legyen. Ha ezt a lépést is meg tudjuk ugorni, akkor már semmi sem választ el minket attól, hogy a MÁV valóban a legbiztosabb és legmegfelelőbb közlekedési megoldásokat biztosítsa hazánkban, a közösségi közlekedésen túl is.

Kandó Eszter

# A kaposvári vasútállomás éke

Sokszor hallunk az emeletes KISS motorvonatokról, újabb járművek és modern tram-train szerelvények beszerzéséről. Most azonban egy régi, egészen pontosan 110 éves mozdony felújításáról szeretnénk hírt adni. A Kaposváron megépült intermodális csomópont egyik ékességéről, a MÁV 376-os sorozatú szobor-mozdonyáról van szó. A gépet egy 8 fős, tapasztalt szakemberekből álló csapat újította fel, cikkünkben pedig megtudhatják, hogyan.

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. beruházásaként intermodális csomópontot hoztak létre Kaposváron. Azaz egy olyan, több közlekedési ágazatot összefogó, azokat összehangoló komplex rendszert, amely az utasok közlekedés iránt támasztott igényeit a legmagasabb színvonalon hivatott kiszolgálni. A fejlesztésnek köszönhetően megépült egy kétsávos körforgalom, egy gyalogos-kerékpáros híd, egy új, helyi és helyközi járatokat egyaránt kiszolgáló buszállomás, egy 92 férőhelyes P+R parkoló és egy közúti felüljáró. Az újonnan megépült

csomópont leglátványosabb eleme mégis a MÁV 376-os sorozatú 642-es pályaszámú szobor-gőzmozdonya lett, amely méltó súllyal szimbolizálja a vasút jelentőségét a közlekedésben. Ahogyan a környék és a műtárgyak is megújultak, átépültek, úgy a mozdony is új köntösben és új helyszínen fogadja az érdeklődőket.

A gőzös eddig a vágányokkal párhuzamosan, a Vasút Éterem mögött volt kiállítva, így szinte láthatatlan maradt azok elől, akik még sosem jártak az állomás belső oldalán. Az étermet 2019-ben lebontották, helyére egy új körforgalom került. Ennek közvetlen szomszédságában van most a mozdony, amelynek áthelyezésére azért volt szükség, hogy az a csomópont minden részéről jól látható legyen. Az áthelyezést a gőzös esztétikai felújítása követte, amelyet a MÁV-START Zrt. Pécsi Járműbiztosítási Igazgatóságához tartozó dombóvári telephely szakemberei végeztek el.

A csapat a mozdonyt erősen kifakulva, pergő festéssel vette át, majd 2020. június 19-én hozzáfogtak a munkálatokhoz. Első lépésként a gőzös mosását végezték el, egy magasnyomású, meleg vizes berendezéssel, majd lekaparták a régi, málló festékréteget. A mozdonyt ezután egységesen fekete színűre mázolták- beleértve a konyhát is, majd ennek padozatát újradeszakták. A díszítőfestést a régi fényképek alapján

## A mozdony felújításán dolgoztak:

Eklics Ferenc, Kántor Imre, Gárdony Zoltán, Böröczi Barnabás, Juhász László, Szabó György, Horváth Gábor Bence és Bíró Zoltán.



készítették el, a teljes felújítás így 3 hetet vett igénybe. A mozdony állagmegóvásán profi csapat dolgozott, olyanok, akik egyébként is a járművek újrafényezésével foglalkoznak. *Ebben az esetben nehézséget jelentett, hogy nem festőkabinban, hanem a helyszínen kellett megoldani a festést – mondta el Eklics Ferenc, a csoport munkairányítója. Egyébként minden kolléga nagy kedvvel vállalta a feladatot, hiszen szeretik a kihívásokat, és az ehhez hasonló színes, műhelyen kívüli feladatokat.*

Benke Máté

## A típusról

**Gyártási időszak:** 1910–1923

**Gyártott darabszám:** 399 db (a MÁV részére)

**Maximális sebesség:** 45 km/h

**Tömege:** 35 tonna üresen, 45 tonna rakva

**A mozdony hossza:** 9,8 méter

### Érdekességek:

A mozdony szertartályos kivitelű, azaz a hátsó részében, a „puttonyban” tárolták a szenet. Alkalmas volt gőzzel történő vonatfűtésre, rendelkezett sebességmérő berendezéssel és légsűrítővel is, így lehetőség volt a kocsik levegős fékezésére. A beépített gőzdinamó lehetővé tette az elektromos világítóberendezés (mozdonylámpa) használatát.

### A 376-642-es rövid története:

A mozdonyt 1910-ben gyártották a MÁVAG budapesti gépgyárában. 1982-ig, azaz 72 éven át állt a vasút szolgálatában. Az elmúlt 110 év során több pályaszám is volt, az 1960-ban történt fődarabcsérés felújítása óta viseli a 376-642-es számot. 1982-ig megjárta az összes somogyi vicinálit, a legenda szerint ez a mozdony továbbította az utolsó Barcs – Kaposvár személyvonatot 1979-ben. 1982-ben nyugdíjazták, azóta Kaposvár vasútállomáson van kiállítva.



# Ereklyével az ország körül

## Volt egyszer egy Aranyvonat

1938. május 31-én különleges vonat indult a Nyugati pályaudvarról Esztergomba, utasainak többsége egyházi személy volt. A szerelvényben pedig egy olyan kocsi is helyet kapott, amelyet addig nem látott a világ.

A két világháború közötti időszak Magyarországon az 1938-as év még az ünneplés éve volt, ugyanis hazánk rendezhette meg a katolikusok legnagyobb világtalálkozóját, az eucharisztikus kongresszust. A millenium óta nem látott nagyszabású eseménynek magyar vonatkozású társrendezvénye volt a Szent István Emlékév, amelyet István király halálának 900. évfordulója alkalmából szerveztek. E programsorozat legnagyobb attrakciója kétségkívül a budai Várban őrzött ereklye, a Szent Jobb „országjárása” volt, ami legfőképp a MÁV számára jelentett kihívást, lévén, hogy a nagy körmenet a vasúton zajlott.

### Elhagyva Budát

„Halálának kilencszázadik évfordulóján a magyar törvényhozás az isteni Gondviselés iránt érzett bensőséges hálával kíván hódolni a magyar királyságot megalapozó s a magyarságot az európai küldetés útjára elvezető nagy magyar fejedelem és apostol halhatatlan szellemének” – olvashatjuk a Szent István király dicső emlékének megörökítéséről szóló 1938. évi XXXIII. törvényben, amely augusztus 20-át nemzeti ünneppé nyilvánította. A két nappal korábbi keltezésű törvény különlegessége az volt, hogy ez alkalomból az egykori koronázóvárosban, Székesfehérváron ült össze az országgyűlés. Ekkor már több mint két hónapja zajlottak a Szent István Emlékév rendezvényei, a május 30-i Szent Jobb körmenetes nyitányt – több százezer ember részvételével – az Eucharisztikus Világkongresszus utolsó napjához igazították, így valósággal egymásba fonódott a nemzetközi és hazai katolicizmus két nagy eseménye. Az igazi szenzációt azonban a következő napok hozták el, mivel az ereklyét vasútra tették. Ez azért volt különleges, mert attól kezdve, hogy a Szent Jobb 1771-ben a budai Várba került, nem hagyta el a főváros határát.

Az aranyvonat ötlete Somogyváry Gyula országgyűlési képviselőtől származott, aki nem melleleg a kor népszerű írója is volt Gyula diák álnéven. Ő egy „kivilágított aranyszárnyú vonatot” képzelte el, de kivitelezését már nem részletezte. A megvalósítás feladata Urbányi Vilmos ter-

vezőművészre hárult, aki Márton László festőművésszel közösen találta ki, hogy egy kápolnává átalakított szalonkocsi lenne a legalkalmasabb a célra, amit a korabeli leírások szerint „kívül gazdagon arannyal, bizánci stílusban” díszítettek, és „a magyar szentek képei és a hatalom jelvényei látszanak rajta”, míg „a tetején a magyar Szent Korona mását őrzi négy arany angyal”. A különleges kiállítású kocsi vörös kárpittal bélelték, közepén állt „egy minden rázkódást kiegyensúlyozó emelvény, amelyet arany ékkövekkel díszített kárpit borít”. A kocsi fontos berendezési tárgya volt még az a trónus, amelyen Mészáros János érseki helytartó, a Szent Jobb őre foglalt helyet. A „teljes” aranyvonati szerelvényben még négy (olykor öt) termes- és egy pogyáskocsi volt, a mozdony elejét nagy méretű, világító kettős kereszttel díszítették.

### Precíz állvány

A különleges kocsi a MÁV dunakeszi főműhelyében készült, de Urbányi koncepciójának megvalósításához egy rakás technikai bravúr szükségeltetett. Ahhoz, hogy az ereklyét szállítás közben is látni lehessen, háromrészes üveg tolóajtót építettek a kocsi oldalára. Ezt belülről, egy speciális, rejtett drótköteles húzószervezettel lehetett nyitni-zárni, így a közönség önműködő ajtónak vélhette, mi több, a gumigörgőknek és plüss csúszópofáknak köszönhetően a művelet nem járt zajjal. Speciális mérnöki munkát igényelt annak az állványnak a kidolgozása is, amelyre az ereklyetartót tették. „Mint ahogy azonban lökések minden irányból jöhetnek, (indítás, fékezés, sínütközések, kanyarlati egyenetlenségek stb.), az állványnak is olyanoknak kellett lennie, hogy lökéseket minden irányból egyforma rugalmassággal vegyen fel és alakítsa át lágy lengésekké” – olvasható a Vasúti és Közlekedési Közlönyben megjelent leírásban, amelyből megtudhatjuk, hogy a tervezők célja az volt, hogy szerkezetük „a vasúti jármű magasabb frekvenciájú »kemény« rezgéseit, alacsonyabb frekvenciájú »lágý« lengésekre alakítsa át”. A leírásból az is kiderül, hogy a különleges szerkezetet a kocsi próbafutásai közben tesztelték műszeres mérőeszköz segítségével.

### Állomásról állomásra

A vonat első útja Esztergomba vezetett. Az ereklyét május 31-én, negyed kilenckor autóval szállították a Nyugati pályaudvarra és a királyi várótermen keresztül díszsorfal előtt vitték a vasúti kocsihoz. Az első sorban egyházi előkelőségekből és a koronaórség tagjaiból álló utasok négy alabárdos díszőrsége mellett szállhattak fel. A vonat 8.50 perckor indult, és 10.45-kor érkezett Esztergomba, a vasútállomásra az ünnepélyes fogadtatás után körmenetben vitték a bazilikába. A programfüzet szerint a szentmise után „négy száz leány történelmi képekkel hódolt a Szent Jobbnak”, majd ötszáz énekes adta elő egy száztagú zenekar kíséretében a Szent király dicsérete című művet. Az ereklyét a műsor után visszavitték a vasútállomásra, a vonat este hétkor indult vissza Budapestre. Másnap a Déli pályaudvaron zajlott le hasonló ceremónia, de az úti cél immár Székesfehérvár volt.

A következő alkalommal, június 12-én már hosszabb zarándokút vette kezdetét. E vasárnapi napon Kaposvárra, Zalaegerszegre és Nagykanizsára is elvitték az ereklyét, másnap pedig Pécsre, Bajára és Szekszárdra. Ekkortól kezdve olyan utastájékoztatók is megjelentek, amelyekben közölték, hogy a köztes állomásokon hány percig áll a vonat. A korabeli tudósítások kiemelték, hogy a szerelvényt mindenütt hatalmas tömegek várták, sőt „ott is zászlókkal vonultak ki az állomásra, ahol a vonat nem állt meg, csak lassított”. 1938-ban az Aranyvonat még hat hasonló körutat tett, de a Szent István-évet követően is közlekedett. Utoljára 1942. május 4-én Nagyváradra, a Szent László király születésének 900. évfordulójára emlékező ünnepségsorozat nyitányára. A tervek szerint abban az évben a Székelyföldre is elment volna az Aranyvonat, de erre a háború miatt már nem volt lehetőség.

Legát Tibor

2015-ben a magyar kormány a Magyar Nemzeti Múzeumot bízta meg az Aranyvonat rekonstrukció elkészítésével. A Dunakeszi Járműjavító 206 munkatársa végezte a tervezési és kivitelezési munkákat. A Szent Jobb ereklyeszállító díszvagon, az Aranyvonat a Vasúttörténeti Parkban lesz megtekinthető.



## Szent Dömötör-napi Behajtási Ünnepe Hortobágyon

2020. október 24-én délelőtt a hagyományos Darufesztivál, délután pedig a behajtás népszokása elevenedik meg Hortobágyon a Szent Dömötör-napi Behajtási Ünnepen a Kilenclyükú híd lábánál.

A behajtásnak, vagy más néven szorulásnak megvoltak a jeles napokhoz kapcsolódó határnapjai: a marhákat Katalin, vagy Mihály napján, a juhokat Dömötör napján hajtották haza. A beszoruláshoz kapcsolódott a pásztorok elszámoltatása és a bérfizetés is. Ahogy a közmondás is tartja „Dömötör juhászt táncoltat”, mely egyrészt a hideg idő beálltára utal, hiszen nem sokáig lehet már a szabadban maradni, másrészt a juhászok bottal táncoltatták meg azon társukat, akinél az elszámolásnál hiány mutatkozott. Az október 24-ei programon a pásztorok állataik – rackajuhok, szürke marhák, nóniusz lovak, bivalyak – társágában átvonulnak a hídon, miközben az érdeklődők a behajtás néprajzi háttéréről hallgathatnak érdekes információkat. A látványos felvonulás után lehetőség van a pásztorokkal és jószágaikkal való ismerkedésre, majd csikósbemutatóban is gyönyörködhetnek a látogatók.

*Időpont: 2020. október 24., szombat 10.00–17.00  
Helyszín: Hortobágy, Vásártér  
További információ: <http://www.hortobagy.eu/hu/rendezvenyek/szent-domotor-napi-behajtasi-unnep/>  
Megközelítés: Budapestről vonattal fűzesabonyi átszállással*



## Fehér oroszlánkölykök a Nyíregyházi Állatparkban

Európa egyik legnagyobb állatállománnyal rendelkező állatparkja különleges hangulatú tölgyerdőben látja vendégül az állatbarátokat.

*Weboldal: <https://www.sostozoo.hu/>  
Helyszín: Nyíregyháza, Sóstói út, 4431*

A park aktívan részt vesz fajmegmentési programokban, természetvédelmi kutatásokban, nem véletlen, hogy 2015 után, 2018-ban is elnyerte Európa legjobb állatkertje címet. A parkot a legek állatkertjének is nevezik, hiszen egy olyan különleges, semmihez sem hasonlítható hangulatot áraszt, amit szinte elképzelni sem lehet, érdemes személyesen megtapasztalni. A 30 hektáros tölgyerdőben az itt élő közel 5000 állat természetéhez közeli társas kifutókban látható, földrészenkénti csoportosításban. Az állatparkot a nemrégiben született fehér oroszlánkölykök miatt érdemes felkeresni.

Az állatpark a ritka színváltozatú nagymacskák névadásához nyáron a látogatók segítségét kérte. Az 500 beérkezett javaslatból az állatpark az egyik vendég Enam, Dipita és Abeni névhármasát választotta. Az afrikai nevek jelentése „Isten adta nekünk”, „remény”, illetve „Imádkozzatok értünk”, amelyek egybeolvasva a kihalás szélén álló állatok szomorú helyzetére utal.



## Budapesti Operettszínház vasutas bérlet

**A MÁV-csoport és a Budapesti Operettszínház együttműködésével létrejött, vasutasoknak szóló színházi bérletekkel szeretnénk elősegíteni, hogy kollégáink kedvezményes áron kapjanak lehetőséget a színházlátogatásra.**

A Budapesti Operettszínház magyar operetteket és ezek mai utódait, kortárs magyar musicaleket tűz műsorára, több, az ifjúságnak szóló, irodalmi-történelmi alapú musical mellett.

Egy olyan kivételes bérletsorozatot állítottunk össze, melyben az Operettszínház legjobb és legnézettebb darabjai szerepelnek a bemutató előadások mellett.

*Ez a több mint 30% kedvezményt biztosító bérletvásárlási lehetőség vasutasoknak szól, amelyet 2020. október 15-ig kizárólag a MÁV dolgozói körében hirdetnek meg. Egy munkavállaló bérletfajtánként 2 db kedvezményes bérletet vásárolhat (2 db Vasutas 1. bérlet és/vagy 2 db Vasutas 2. bérlet).*

A pandémiás intézkedések miatt esetlegesen elmaradó előadásokat természetesen későbbi időpontban megtartják!



A bérletekről további információ a Vasutas Magazin online szabadidő rovatában az Ajánló menüponton belül található.

## Hídvégi gróf Mikó Imre

A 215 éve született, „Erdély Széchenyijeként” is emlegetett államférfiről Dr. Lepp-Gazdag József nyugalmazott főorvos emlékezett meg.

Gróf Mikó Imre 1867 és 1870 között, az Andrássy kormány közmunka- és közlekedésügyi minisztereként felismerte, hogy a vasúti közlekedés hatékonyabban szolgálja a politikai, hadi, kereskedelmi és gazdasági célokat, ha közvetlenül az állam irányítása alá kerül. (a szerk.: Magyarországon ekkoriban szinte kizárólag magántársaságok építették és birtokolták az első vasútvonalakat.) Ennek jegyében, 1868. július 1-jén állami kézbe került a Magyar Északi Vasút, valamint a közeljövőben megnyíló Zákány–Zágráb-vasútvonal is, gróf Mikó Imre pedig elrendelte, hogy a megnevezésük 1869-től Magyar Királyi Államvasutak legyen. Így született meg a MÁV Zrt. jogelődje. Az újonnan megalakult vállalat fokozatosan felvásárolta vagy álmamosította az összes hazai, magántulajdonú vasutat, ezáltal terebélyesedett ki a magyar államvasúti hálózat. A gróf „Emlékirat a magyarországi vasutakról” címmel foglalta össze elképzeléseit, majd a korábbi kormányok vasúti törvényeit is figyelembe véve, „Magyarország vasúthálózata” címmel kidolgoztatta az állami vasúti rendszert. Három fővonallal (a fiumei, az erdélyi és a gácsországi), XXII vonallal és ágvonallal, összesen csaknem 700 mérföld (kb. 1100 km) hosszúságú vasúti pálya megépítését tervezték meg. Gróf Mikó Imre közlekedésügyi miniszter nevéhez fűződik a magyar Királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség 1868. évi felállítása, az első illetményszabályzat (1868) és egyenruházati szabályzat (1869) kiadása, valamint a MÁV Nyugdíjintézet megalapítása (1870) is.

„Et facere et  
pati fortia  
romanum est”

(Nagy dolgokat cselekedni és hősi dolgokat eltűrni római jellemre vall) – volt a gróf egyik kedvelt idézete.

„Nem dicsőségre  
vágyom,  
hatni akarok”

vallotta Hídvégi gróf Mikó Imre, a Magyar Királyi Államvasutak egyik alapítója.



A Szeptember 4-én gróf Mikó Imre emléktáblájánál megemlékezést és koszorúzást tartottak a Magyar Tudományos Akadémia, a MÁV Zrt. és a Mikó Imre díj kuratóriumának tagjai Mikó Imre születésének 215. évfordulóján.

Forrás: Barabás Miklós posztumusz festményén, 1884

De ki is volt a „Fővasutas”, akit „Erdély Széchenyije”-ként is emlegetnek?

Gróf Mikó Imre 215 éve, 1805. szeptember 4-én született Háromszék vármegye, Orbaiszék „járás” Zabola nevű településén, székely főnemesi családban. Miután édesanyját, Mikes Borbálát 10 naponan, édesapját pedig gyermekkorában elveszítette, anyai nagyszülei, Mikes Zsigmond és Ugron Julianna nevelték fel nagy gonddal, odafigyelve hitéleti és közéleti érdeklődésére. A nagyenyedi református kollégiumban töltött évek és a Marosvásárhelyen folytatott jogi tanulmányok zárulta után felelősségteljes államférfivá, a 19. századi Erdély politikai életének meghatározó alakjává vált. (a szerk.: Erdély főkormányzója, majd Magyarország közmunka- és közlekedésügyi minisztere volt.) 1849-ben elveszítette feleségét, majd később két gyermekét is. A súlyos magánéleti tragédiák, és a magyar szabadságharc leverése okozta fájdalom okán, életét és vagyonát Magyarország, valamint Erdély gazdasági és művelődési felemelkedésének szentelte. Vallotta, hogy „mit erőszakkal nem, csöndben és halkan munkálva végbevihetni.” Az Erdélyi Gazdasági Egyesület (1954), az MTA kistestvéreként emlegetett, Erdélyi Múzeum Egyesület (1859), és számos kollégium megalapítása, támogatása mellett fontos szerepe volt a Kolozsvári Tudományegyetem létrehozásában (1872).

Támogatta a Kolozsvári Nemzeti Színházat, 1840-től haláláig világi elnöke, és támogatója volt az Erdélyi Református Egyháznak, első elnöke volt a világ egyik legrégebbi, máig működő tudományos társaságának, a Magyar Történelmi Társulatnak. 1858. augusztus 15-én az MTA tiszteletbeli, majd 1865. január 26-án igazgatósági tagjává választotta.

**Értékteremtő életpálya**

„Nem dicsőségre vágyom, hatni akarok”– hangzott gróf Mikó Imre egyik kedvelt mondata. Az ő munkássága hatott, a dicsőség Istené, de mi, mai magyarok bánhatnánk bőkezűbben a tisztelettel, a méltó emlékezéssel! Méltatlan lenne, ha a Széchenyi Istvánhoz mérhető, máig ható, értékteremtő életpálya itthon és a szülőföldjén homályba merülne. A gróf példaértékű élete, hitéből és nemzete iránti szeretetéből táplálkozó munkássága nem eléggé közismert, szellemi hagyatékának orbaiszéki ápolása hiányos.

Dr. Lepp-Gazdag József, nyugalmazott főorvos

Üdvözlendő, hogy a MÁV-MTA Mikó Imre-díj kuratóriuma felkarolta és támogatja Dr. Lepp-Gazdag József azon kezdeményezését, hogy Orbaiszék központjában, a szülőhely Zabola tőszomszédságában, Kovászán emlékszobát alakítanak ki.



# Szóló szőlő, mosolygó alma, csengő barack

Ez a népmesei ihletésű cím azokra az őszi termésű finom és egészséges hazai gyümölcsökre utal, amelyekkel természetes úton kerülhetünk közelebb a létfontosságú vitaminokhoz. Ebben a mindannyiunk egészségére veszélyes, járvánnyal terhelt időszakban a kötelező maszkhasználat, a távolságtartás és a higiénés szabályok betartása mellett a természetes immunerősítésről is beszélnünk kell.



Idén szerencsénk volt (legalább) az időjárással, hiszen sokáig élvezhettük a nyár végi, szép őszi napokat. Azért a szeptember vége, október eleje már igencsak őszi időszak, így nem árt gondolnunk arra, hogyan vétezzük fel magunkat a betegségek ellen a téli időszakra. A koronavírus kapcsán legtöbbször a C- és a D-vitamin fontosságáról beszélnek a hozzáértő szakemberek, ezért ezeket járjuk most körül.



## A C-vitamin jelentősége

Sokan egyenesen csodaszernek tartják a C-vitamint, jelentősége elismert az immunerősítő hatása miatt. A C-vitamin, vagyis az aszkorbinsav elsődrendű és igen jó hatásfokú antioxidáns. Ez azt jelenti, hogy segít lassítani vagy teljesen megakadályozni a sejtszintű károsodásokat. Minden szövetnek, sejtnak szüksége van rá a sejten belüli és kívüli működéséhez egyaránt. Egyik legfontosabb tulajdonsága, hogy megköti a szabad gyököket, melyek elszaporodása mindig betegségekhez vezet. Hosszú lenne itt mindazt felsorolni, miért olyan fontos ez a vitamin. Az tény, hogy ma már minden iskolás gyermek tudja, hogy mi az a C-vitamin. Ma már a skorbut sem jelent ránk veszélyt, és a tengerészek is tudják, mi mindent kell egy hosszabb utazásra magukkal vinniük. Tudtad, hogy előállítására csak 3 emlős nem képes? A tengerimalacok, a gyümölcsös denevérek és a főemlősök (igen, a majmok és mi). Valahogyan az evolúció során elvesztettük azt a képességünket, hogy képesek legyünk a szervezetünkben létrehozni a C-vitamint. Ez azt jelenti, hogy nekünk ezt a táplálékkal kell bejuttatnunk. És azért kell naponta fogyasztani, mert a szervezet nem tárolja a C-vitamint, hanem azonnal felhasználja. Fogyasszunk ezért minél több gyümölcsöt, citrusfélét, csipkebogyót, paprikát, savanyú káposztát, vagy kiegészítésként hosszan felszívódó C-vitamin-tartalmú készítményt. A szervezet számára szükséges mennyiségről megoszlanak a vélemények a napi 80 milligrammtól a többezer milligrammig, és az életkörülmények is nagyban befolyásolják az ajánlatos mennyiséget. De még egy egyszerű nátha is megsokszorozhatja a szervezet C-vitamin-igényét. Hogy mi volt a véleménye Szent-Györgyi Albert magyar biokémikusnak 1928-ban minderről? „A jövőben a C-vitamint úgy kell majd árusítani, mint a lisztet. Minden bolt polcain, kilós kiszereleésben.” Ő maga 1000 milligrammot fogyasztott naponta. Higgyünk neki, hiszen amellett, hogy a felfedezéséért Nobel-díjat kapott, 93 éves koráig élt, és késő öregkorában is mind szellemileg, mind fizikailag aktív és friss maradt.

## D-vitaminnal a jókedvünkért is

A D-vitamin az egyik legősibb vegyülete szervezetünknek, melyre szinte valamennyi szervrendszerünk megfelelő működéséhez szükség van. Hiánya szinte minden betegség kockázatát növelheti, többek között a legsúlyosabbakat is, a daganatos megbetegedéseket, szív- és érrendszeri betegségeket, magas vérnyomást, agyvérzést, cukorbetegséget. Nem véletlenül nevezik „napfényvitaminnak”. Bár jól ismert, hogy a szervezetünk számára szükséges D-vitamin nagy része a napfény hatására a bőrben termelődik, de kiegyensúlyozott és egészséges táplálkozással is biztosítani kell a

szintjét szervezetünkben. Áprilistól októberig éri a nap az arcunkat, a fedetlen végtagokat. Ám hiába napozunk többet egy nap, bizonyos szintnél több D-vitamin nem képződik, és a naptejek túlzott felvitele is gátolhatja, szolárium használata során pedig nem keletkezik. Azt mindenki tudja a D-vitaminról, hogy felelős csontjaink épségéért és egészségéért, hiszen legfőbb feladata a bélből felvett kalcium kalciumsóit beépíteni a csontokba és a fogakba. És azt tudtad, hogy a csonterősítésen kívül még gondoskodik az idegrendszer megfelelő működéséről is? Sőt, akiknek alacsonyabb a D-vitamin-szintjük, kétszer nagyobb esélyük van depresszióra, és a figyelmük, koncentrációképességük is 60%-kal hanyatlal a felmérések szerint. Segítségével tehát nyugodtak és optimisták vagyunk.



Az őszi szezon ontja magából mindazokat a gyümölcsöket, amelyek fogyasztásával a szervezetünk számára fontos vitaminokhoz hozzájuthatunk. Szüreteljük le a finom terméseket, töltekezzünk fel látvánnyal és zamattal, tegyük el a nyár ízeit az éléskamránk polcára, és erősítsük meg szervezetünket a bennük lévő értékes nyomelemekkel és vitaminokkal.

Hum Krisztina

**A leírtak nem helyettesítik a szakorvos által javasolt gyógyszeres terápiát. Ha betegnek érezzük magunkat, ne menjünk közösségbe, konzultáljunk orvossal. Vigyázzunk magunkra, vigyázzunk egymásra! Jó egészséget kívánunk!**

## A MÁV-ot szolgálta 44 évig a most 95 éves, Kiskundorozsmán élő Joó Kálmán



Bensőséges ünnepség volt 2020. augusztus 9-én Szeged-Kiskundorozsmán a Bence utcában. Joó Kálmán bácsit köszöntötték 95. születésnapja alkalmából. Az ünnepségen az ünnepelt és feleségén és e sorok íróján túl, részt vett a térség két önkormányzati képviselője, a Szegedi Polgármesteri Hivatal Humán Közszolgáltatási Iroda munkatársa és Hajdú Géza, a helyi Petőfi Sándor Művelődési Ház igazgatója is. Magyarország miniszterelnökének jókívánságait Mihálffy Béla önkormányzati képviselő tolmácsolta, aki virágot, emléklapot és az anyagi támogatást, Fodor Antal önkormányzati képviselő Szeged város polgármesterének jókívánságait, virágot és

emléklapot adott át. Farkas Katalin a Humán Közszolgáltatási Iroda és a város nevében köszöntötte az ünnepeltet. A MÁV szolgálatába 18 éves korában került. Ez volt élete első és egyben utolsó munkahelye is. Közben elvégezte az általános iskolát, majd a Szegedi Vasútforgalmi Technikumot is. A vasútnál végigjárta a ranglétrát: volt pályamunkás, fékező, málházó, raktáros, kereskedelmi főnök és forgalmi szolgálattevő is. Mindezt egyetlen állomáson: Kiskundorozsmán. Negyvennégy évi szolgálat után nyugdíjba ment, majd nyugdíjasként mint kazánfűtő dolgozott.

Szentes Bíró Ferenc – Szeged

# Szín- kavalkád



– Vége van a nyárnak, / hűvös szelek járnak... – mondogatta munka előtt egyik kedvenc versét Félix. – Óh, jaj nekem! Majd később befejezem... Vagy tudod mit? Szerintem te is be tudod fejezni. Igen, te, kis barátom, aki hallgatód ezt a mesét. Mondd tovább, légsz, légsz, légsz!!! Úgy szeretem azt a kis cinegét. Figyelek én is, ígérem, csak nekem közben rohannom kell szolgálatba! – kiáltotta, mert amikor véletlenül ránézett az órára, rájött, hogy késésben van. Egy kicsit elbambulta az időt ezen a nyirkos őszi reggelen. Így megy ez Szolnokon nap mint nap. Nagy a forgalom, sok a kocsi, a mozdonyok alig győzik húzni, vontatni a személy- és tehervonatokat.

Beletelt egy kis idő, mire Félixen minden javítást elvégeztek. Szó se róla, jobban is érezte magát, a meglepetés azonban a végére maradt. A fényezőműhelyből kigurulva szinte magára sem ismert! Nem volt még egy ilyen színes mozdony a környéken. Kék-sárga-féhér-szürke...

Félix is bőszen rója a síneket, ha kell, ingázik a fővárosba, ha kell, az Alföldet szeli át. S közben mondogatja kedvenc verseit. Egyébként Félix egy átlagos V43-as villamos mozdony. Teljesen átlagos, azt leszámítva, hogy nagyon szereti a verseket. Annyira szereti, hogy ha néha belefeledkezik a versmondogatásba, el is késik egy kicsit. Vagy elfelejt ezt-azt. Például elmenni egy-egy szervizre. Pedig a sok munkában kopnak az alkatrészek! Döcögősebben nyílik az áramszedő, ki kell cserélni egy-két izzót, és bizony a vezérlőpult is lehetne már modernebb. Szóval eljött az idő, hogy Félixnek főjavításra kellett mennie. Bár ő elszakított volna még évekig is így, de ha menni kell, hát menni kell, Félix nem ellenkezett. Miközben gurult a hatalmas Szolnoki Járműjavítóba, eszébe jutott, hogy éppen ez a sínpar vezet egyik kedvenc múzeumába is, a RepTár Repülőmúzeumba. – Hogy ott micsoda szárnyas csodamasinák vannak! – ábrándozott, de erre most tényleg nincs idő. Vannak dolgok, amiket muszáj megcsinálni, ilyen a főjavítás is.

– Mi is csodálkoztunk először a kéréseden, de aztán úgy gondoltuk, szép, különleges mozdony lesz így belőled – mondták a szerelők. Félix rövid gondolkodás után rájött, hogy a szakik az egyik verset érthették félre, de végül is neki tetszik a végeredmény, szereti az őszi színpompát.

Amikor Félix begördült a Járműjavítóba, csak ámult és bámult. A rengeteg kocsiallás mindegyikén lázas munka folyt, pattogtak a hegesztőgépek szikrái, koppantak a kalapácsok, a kovácsműhelyben izzott a fém. Félix kicsit félve húzta meg magát egy szélső vágányon, majd a várakozás alatt mi mást is csinálhatott volna, mint verseket mondogatott, sorra, egyiket a másik után. – Itt van az ősz, / itt van újra... Elmúlt a nyár, / kár érte, kár. / Sárgul a táj, / kár érte, kár... Őszi éjjel izzik a galagonya, / izzik a galagonya ruhája... Közben észre sem vette, hogy a szerelők már elkezdték az átvizsgálást, s a végén arra jutottak, hogy bizony egy új fényezés is ráférne Félixre. De a V43-as csak mondta, s mondta a verseket. – Minden zöld volt még a nyáron, / most tobzódik ezer szín, / sárga, narancs, barna, bordó, / bíborvörös, élénk pír... A szakik erre megvakargatták egy kicsit a fejüket, de végül is azt mondták, ilyen úgyse volt még, ám legyen.

Csak sajnos nem mindenki gondolta ezt így! Néhány pimasz V43-as rögtön elkezdett csúfolódni. – Papagáj, papagáj, tarka-barka kulimász! – mondogatták gúnyosan. Szegény Félix, nem elég, hogy utálta, ha valakik csúfolódnak, de hogy még egy rendes rímet se tudjanak faragni! Ez már sok volt neki. – Különb is, mi az, hogy papagáj? Akkor már inkább kameleon – búslakodott magában, s elvonult a rendező pályaudvar egyik félreeső sarkába. Bár Félixnek tetszett az új „ruhája”, nem szeretett a középpontban lenni, márpedig most mindenki rá figyelt. Akkor jött csak újból elő, amikor jó barátja, Cirnos, a másik különleges V43-as hívta játszani a szép őszi napsütésben. Cirnosnak egyébként is nagyon tetszett Félix új fényezése! Egy kis noszogató után végül Félix is beállt játszani, először avartaposó versenyt rendeztek, majd bújócskázni kezdtek. Ekkor derült ki, hogy Félix új külseje nemcsak szép, de nagyon hasznos is. Az őszi színkavalkádban úgy el tudott bújni, hogy a többiek sosem vették őt észre, így a bújócskázást mindig ő nyerte meg. Ettől kezdve már senki sem csúfolta, és Félix is büszkén zakatolt a síneken új színeiben pompázva.

Írta: Csohány Domitilla  
Illusztráció: Györi Zsolt

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

A megfejtés beérkezési határideje: **2020. október 19.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: *A vasutas szakma hagyományos ünnepe a vasutasnap idén 70 éves.*

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Juhász Gyula** olvasónknak!

	TÖRÖK FÓTISZT	ÉLÉNK, MOZGÉKONY	DOMBOR-MÚ AZ ÉRMÉN	PRO ... CONTRA	MUZSIKA	ALAP-VEVŐ	FEHÉR ITAL	KRÉMES KÖZEP!	AZ ÚT JELE A FIZIKÁBAN	ELŐTAG: VALÓSÁGOS	AZ ATTILÁVAL ROKON FÉRFINEV	CIM-BORÁLÓ	ZSEBLÁMPA ÁRAM-FORRÁSA	RAG, A-RÖL PÁRJA	ÚGY IS LEHET BELŐLE!	ZIMÁNY ...; MODELL, MŰSOR-VEZETŐ	
<b>1</b>																	<b>T</b>
LÉTHEZ FONTOS ANYAG, KÖZEG									SZOKÁS-TAN ELŐLÉ-PŐ, NÉP.								
NÉMET-ORSZÁG SPORT-JELE				TÖRÖK FURULYA SZÖVET, KELME				DARUVÁL HELYEZ POCÁK							MENHÉLY RÉSZE! ARANKA, BECÉZVE		
<b>2</b>	FARKAS-CSAPDA								TAJTÉK, HAB RITKA NŐI NÉV						DÖNTŐ ÉRV DÜHÖDT, BÖSZ		
TEGEZŐ VISZONY-BAN LEVŐ (TÁJSZÓ)					ÁZSIAI ORSZÁG KEZÉBŐL HULLAJT					AZ ITT LÉVŐ KONDÉR			DINAMÓ TERMELI KOLLOID OLDAT				
... BLOC; MINDE-NESTŰL			HÉLIUM RÉGI ŰR-MÉRTÉK			FOGADA-LOM AZ ELTE KARA				DIVATJA-MŰLT LÁRMÁS JELENET						DEHOGY-IS! HUPIKÉK TÖRP	
RÓMAI 50-ES		HÁZTÁJI ÉPÜLET CSODÁBA ILLO						FŐVÁROSI SP.KLUB DÖRREN A PUSKA				SZÁL KÖZEPE! ASZTAG, BOGLYA			ENNEK! POSTAI KÜL-DEMÉNY		
EZÉRT								PÉNZT POCSÉ-KOLÓ EBLAK									GABONÁT BE-TAKARÍT
LENN EL-LENTÉTE					DÉLSZLÁV KÖRTÁNC PUSKA-TUS					KALÓRIA JELE CUKOR-KAMÁRKA				PORSZÍVÓ-MÁRKA AZ ALJÁHOZ			
NÁPOLYI ALKOTÓ-ELEME					A LÓKOS PARTJAI! KÖZÉPEN MEGFOG!				TEST-TARTÁS A SZÉLEIN DÚS!				LEVÉL-SZÖNYEG TANGENS JELE				
ASSZONY-NEV-KÉPZŐ		HAJLOTT KORÚ ESKÜ VÉGE!				FRISS, HAMVAS ÉSZAK JELE				PL. A RÚDUGRÓ OLDAL RÖVIDEN							
<b>0</b>																	

# FOTÓPÁLYÁZAT „Az én vasutam”

## Amatőr fotópályázat a MÁV-csoport munkavállalóinak

Pályázni bármilyen vasúti témájú, a vasutas mindennapokkal kapcsolatos fényképpel lehet. Egy pályázó maximum 3 fotót küldhet be.

A versenyen részt vevő fotókból zsűri választja ki az 50 legjobbat, amelyekből a 12 legszebb alkotás a Vasutas Magazinban megjelenő 2021-es naptárat illusztrálja majd. Tervek szerint a fotókat elérhetővé tesszük egy adatbázisban, hogy a későbbiekben felhasználhatóak legyenek az egyes szolgálati helyeken dekorációként.

### Az 50 legjobb fotó tulajdonosa MÁV-os ajándécsomagban részesül.

A munkavállalóknak lehetőségük nyílik továbbá az **Instagramra** is feltölteni a beküldött fotóikat **#azénvasutam** hashtaggel. A legtöbb kedvelést kapott fotó a MÁV-csoport közönségdíját nyeri el.

**A fotók beküldésének határideje:** 2020. november 30.

A fényképeket a lehető legnagyobb felbontásban az **ujzag@mav.hu** e-mail-címre várjuk.

További információ a **www.vasutasmagazin.hu** oldalon található.

