

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

FRONTVONALBAN
– MUNKATÁRSAINK
BESZÁMOLÓI
ZÁHONYBÓL

**BOLDOG
KARÁCSONYT!**

72. ÉVFOLYAM • 2022. DECEMBER

Nyugati • Legrendezettebb vasútállomás • Közösen, zölden • Lelki egészségnapok • Pályakezdő Diplomás Program
Szűrőprogram • Adventi vásárok • Volánbusz • MÁV VAGON • MÁV férfikórus • Anno • Mikulás • A szeretet ünnepe

BÜSZKESÉGEINK

Frontvonalban – Munkatársaink beszámolója Záhonyból

HÍRVONAL

Megszépült a Márványcsarnok és a Ceglédi folyosó a Nyugatiban
Mely dél-dunántúli állomásra lehetünk büszkéek 2022-ben?
Nagy népszerűségnek örvendett a „Közösen, zölden”
országjáró kampány, Dr. Nemeskéri-Kiss Gézának avattak
emléktáblát a „Füstiben”

HR-HÍREK

Teltház programok a lelki egészségnapok rendezvényen
Esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjak a MÁV-Volán-csoportnál
Tájékoztatás a vasúttársasági vizsgákról
Szakmai bemutatók és közösségépítés az őszi Pályakezdő
Diplomás programon, A MÁV és a Vasútegészségügyi NK Kft.
Egészségügyi Szűrőprogramja

MUNKATÁRSUNK

„Eltűnt a távolság a két város között”
–interjú Berkesi Ádámmal, a MÁV SZK rendszerszervezőjével

MÁV-START HÍREK

15 év a MÁV-START kötelékében
Adventi vásárok, Emlékezetes szülinapi meglepetés

VOLÁNBUSZ

72 ÉV A 95-ből - Kemény Gyula friss nyugdíjas
kecskeméti autóbusz-vezetővel beszélgettünk

MÁV VAGON

Bemutatjuk a RedDot Design-díj nyertesét,
Molnár Ádám járműfejlesztő mérnök kollégánkat kérdeztük

ÉLETMÓD

Mikulás, hagyományok, receptek
Hangolódjunk együtt a karácsonyra!



4

8

17

22

24

30

32

40

ELŐSZÓ

Ilyenkor, decemberben

2022. Az ukrán-orosz háború miatt mélyen érinti a világot az energiaválság. Így nézünk a karácsony elé: elmaradt díszkivilágítások, szerényebb ajándékok, melegebb öltözék a fa alatt. Nem ezt vártuk, nem erre számítottunk az újévi tervek megfogalmazásakor. Azonban az ember már csak olyan lény, hogy törekszik a boldogságra, és keresi a rosszban a jót. Mikor távlati terveinket keresztülhúzzák a gazdasági bizonytalanságok, az érzelmi jóllét fenntartásában kapaszkodót nyújthat mindaz, amit már magunkénak mondhatunk. A hála azért, ami van. A szép emlékekért, szereteteinkért, az otthon melegéért, barátaink támogatásáért és a biztos munkahelyért.

Ez az év is bővelkedik sikerekben; megérkezett a 40. KISS, a 123 FLIRT révén a Budapest elővárosában már túlnyomó részt korszerű motorvonatok járnak. Várakozáson felüli a TramTrain népszerűsége, az utasok nagyon kedvelik a kevesebb mint félórás ütemben közlekedő vasútvillamost. Zajlik a vasútfejlesztés többek között Szeged és Rösztke, Budapest és Belgrád között, fejlesztjük a záhonyi átrakó körzetet, hogy a vasúti árufuvarozás is mind nagyobb teret nyerhessen hazánkban és Európában. A legnagyobb siker mégis az emberekhez, a munkavállalóhoz kötődik. Az infrastruktúra és a járműállomány nem ér semmit, ha nincsen szívvel-lélekkel dolgozó kolléga, aki működtesse. Legfontosabb kincsünk az az emberi tudás, amit a MÁV-Volán-csoport magáénak tudhat, valamint az összetartó attitűd, amivel egymást és utasainkat

segítjük. A vállalatcsoport idén 10000 különleges adventi naptárat sorsolt ki munkavállalói között. Mire ezt az előszót olvassák, a szerencsések már bontogathatják a kicsi, csokoládét rejtő ablakokat.

Aki pedig még jobban szeretne a karácsonyra hangolódni, azoknak javasoljuk a Vasutas Magazin online adventi naptárát, mely minden nap érdekességekkel, meghitt mesékkel, ünnepi receptekkel segíti az adventi készülődést, és a vállalkozó kedvűek még egy játékkal is nevezhetnek vasutas ajándékokért.

Kívánom, hogy legyen ez a hónap a megnyugvásé, a számvetésé. Adjunk hálát a munkahelyért, a családjáért, azért, hogy országunkban béke van. Külön köszönet azon kollégáknak, akik az ünnepek alatt sem teszik félre a munkát, és segítenek utasainknak eljutni szereteteikhez.

Boldog karácsonyt, és örömeinkben gazdag Új évet kívánok!

Miklós Zsófia

Kommunikációs igazgató
MÁV Zrt., Kommunikációs Igazgatóság



Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság
Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató
Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; szerkesztők: Benke Máté, Sin Bettina
Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kispéter Adél, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Sin Bettina, Valikovics-Radó Andrea, Vörös József
Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.; Telefon: 06 1 511-3801 • E-mail: ujsag@mav.hu
Címlap: Wolcsánszky Krisztián, Fotók: pixabay, freepik.com, pexel.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum,
Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szecsódi Balázs
Nyomdai előkészítés: Lounge Design Kft. • Korrektor: Dudás Márta

Frontvonalban – munkatársaink beszámolója Záhonyból



2022-ben újabb váratlan kihívásokkal kellett a vasúti ágazatnak megküzdenie. A szomszédban dúló háború következtében a menekültek szállításának és célbaérésének felelőssége munkatársaink vállát nyomja, akik ebben a helyzetben emberfeletti teljesítményt nyújtanak. Helytállásuk elismerésül vezérigazgatói dicséretben részesült 52 munkatársunk, akik Záhony térségében a Debrecen TSZVI kötelékében teljesítenek szolgálatot. Személyes élményeiket, tapasztalataikat néhányan velünk is megosztották.

A MÁV-START a háború kezdete óta díjmentesen biztosítja az Ukrajnából érkező menekültek utazását. A február 27-i bevezetés óta október végéig csaknem 850 ezer szolidaritási jegyet igényeltek, mintegy 1,9 milliárd forint értékben. A legforgalmasabb napon, március 12-én, több mint 8700-an érkeztek Ukrajnából, és március 15-én már a 100 ezret is meghaladta a kiadott szolidaritási jegyek száma. A háború kitörését követően a MÁV-START az utazási igényekhez igazodva napi 6 különvonatot közlekedtetett Záhony és Budapest között, ez április elejére napi 3-ra csökkent. Április közepén a különvonatok helyett többletkocsik álltak a menekültek rendelkezésére. Ebben a különleges helyzetben a határnál dolgozó kollégákra rendkívüli felelősség hárult. Olyan körülmények között kellett helytállniuk, amelyekre ezt megelőzően még soha nem volt példa. A MÁV-START vezérigazgatói dicséretben részesítette mindazon jegyvizsgáló és mozdonyvezető munkatársainkat, akik a határt átlépő nemzetközi vonatok továbbításában korlátozás nélkül részt vettek. Sokan közülük a kitüntetésadás időpontjában is szolgálatot teljesítettek, ezért számukra a MÁV-START vezérigazgatója, Keresztes Péter Záhonyban nyújtotta át a kitüntetések hozzáállásuk,

felkészültségük elismerésül. Köszönetet mondott nekik, hogy ilyen bizonytalan helyzetben emberséggel és szakmai profizmussal látták és látják el most is el feladatukat, megfeszített erővel segítenek, hogy többszáz ezer ember biztonságban elhagyhassa a háborús övezetet. Munkatársainkat a hirtelen rájuk nehezedett kihívásokról, a munkaszervezésben jelentkező feladatokról kérdeztük.

Katona Sándor, a Debrecen TSZVI igazgatója

Február 24-én Záhonyban már aznap jelentősen növekedett az utasok száma. Ez azonnali intézkedést igényelt. Az első napokban a határforgalomban közlekedő személyvonatokat többletkocsival erősítettük, de nagyon hamar be kellett látnunk, hogy ez a probléma sokkal nagyobb, mint amit saját erőforrásainkból meg tudunk oldani. Kezdetben naponta 1000 fölötti, majd akár 3000 főt is meghaladó menekült határátlépését, továbbutazását kellett megszervezni és lebonyolítani. Az első különvonatokat február 28-tól indítottuk. A menekültek létszámához igazodóan folyamatosan módosítottuk a menetrendet, többletkocsival erősítettük a vonatokat. Kezdetben a legnagyobb nehézséget az jelentette, hogy legyen elég vasúti jármű. Ezután

a személyzet biztosítása is kihívást jelentett. A munkatársainknak a fizikai fáradtságukon túl le kellett küzdeniük azon pszichés megpróbáltatásokkal is, amit a menekült-helyzet jelentett számukra. Büszke vagyok rájuk, hogy ebben a rendkívüli helyzetben emberileg is kiemelkedő és példamutató helytállással végzik munkájukat.

Erdélyi Csabáné telephelyvezető

A szomszéd országban zajló háború szétszórta az embereket, de mégis összekovácsolta, csapatot épített. Így történt ez a záhonyi telephelyen is. Az első órákban kisgyermekes anyák nagymamákkal, csupán a legszükségesebb dolgokkal indultak útnak. Nagyon félték. Egy-két nap után már éjjel-nappal jöttek a családok, diákok, idősek, gyerekek. Amikor mi a gyerekeinket a nap végén betakarjuk, mesét olvasunk nekik, a menekülő gyerekeket a vonaton érte a hideg téli este.

Óráról órára más kihívással kellett szembenézni, új stratégiát készíteni. Csapatra volt szükség, aminek tagjai együtt gondolkodva, dolgozva kezelték az éppen kialakult helyzetet. A jegyvizsgálók és mozdonyvezetők minden újabb tervhez rugalmasan alkalmazkodtak. Mindig úgy indultak munkába, hogy nem lehetett tudni a szolgálat végét, vonatinduláskor minden csak terv volt. Több ezer ember között kellett dolgozniuk, figyelni rájuk, biztonságban eljuttatni őket a célállomásra. Az elcsigázott menekültek minden apró figyelmességért hálásak voltak. Közben a háttérben is folyt a munka. A kocsigazdálkodók, technológiai vezetők a semmiből varázsoltak járműveket, hogy legyen melegebb, különvonat. A mozdonyvezetői

BÜSZKESÉGEINK

munkaidőbeosztás készítőik, a személyzetirányítók, irányítók, ügyeltesek pedig nagyon gyorsan reagáltak az igényekre. A vonat-előkészítők, kocsivizsgálók, takarító személyzet gondoskodott arról, hogy a vonatok menetkészek legyenek. Nem szabad megfedkednünk a pályavasút, illetve a biztonsági szervezet dolgozóiról sem. Mindezt csapatként végezték a készenléti rendőrökkel, határrendszerekkel, Vám- és Pénzügyőrség dolgozóival, segélyszervezetekkel, az önkormányzattal, a helyi lakosokkal, az önkéntes egyetemistákkal. Szakmai tudásukkal, emberségükkel szolgáltak.

Aros Attila nemzetközi vezető jegyvizsgáló

A háború kitöréséről a híradóból értesültem. A helyi civilek azonnal gyűjtést indítottak, melyhez mi is csatlakoztunk. Átéreztem a történetek súlyosságát, de elképzelni sem tudtam, hogy mi vár ránk, csak azt, hogy kötelességem a segítségnyújtás. Azóta is folyamatosan teljesítek szolgálatot határon túl is. Senkit sem kényszerítettek erre. Mégis, ez szinte mindenki számára természetes volt, mert tudtuk, sokan várnak arra, hogy átjöhessenek Magyarország területére.

A rend fenntartása érdekében az érzéseinket félretéve gyakran határozottan és megfontoltan kellett döntést hozni, fellépni, mert a menekülők néha pánikszzerű viselkedést tanúsítottak. Sokan gépkocsival indultak útnak. Amikor az üzemanyag elfogyott, hosszan gyalogoltak, hogy Munkácson vagy Csapon vonatra tudjanak szállni. Sokszor kértek meg, hogy búcsúzkodáskor készítsék közös családi képet, mert lehet, hogy utoljára vannak



így együtt. Volt olyan eset is, hogy egy intézet mozgásukban korlátozott lakóit kellett menekíteni, mintegy 170-180 főt. Kísérő senkivel sem jött. Egyenként kellett felségíteni őket a vonatra, szervezni a beemelést, a kocsik belsejében az elhelyezést. Szemükben látszott a félelem a bizonytalantól, és hogy ránk bízták magukat.

A leszállás Záhonyban több órán át tartott a rendészeti szervek, vasutasok és önkéntesek összefogásában.

A legnehezebb volt látni azt, ahogy anyák kisgyermekkel, egy hátizsákkal a hátukon hagyták hátra otthonukat, férjeiket, indultak a bizonytalanba. Minden alkalommal, amikor szolgálatot teljesítettem, a feladat volt az első, nem volt idő elérékenyülni, annak ellenére, hogy az események megérintettek.

Rác Béla mozdonyvezető

Mikor február végén kitört a háború, lehetőségem lett volna választani, hogy nem utazom ki határon túlra. A segítőkészség és a kötelességtudat volt a mérvadó. A menekültek az első napokban, hetekben, hónapokban nagyon sokan érkeztek. Szinte minden nap dolgoztam, mindent elvállaltam, legyen az határforgalom vagy belföldi különvonat. Tudtam, szükség van rám. Ukrajnában a vasúti pálya mentén rakodták a tankokat, harcokocsiakat, nem lehetett tudni, hogyan alakul a háború, utaztunk a bizonytalanba. Csapnál a vasútvonal mellett van a temető, gyakran figyelem, hogy új sírhantok tetején lobog az ukrán zászló. Csak remélni tudom, hogy vége lesz hamarosan a hadiállapotnak, és béke köszönt mindenkire. Addig is teljesítem a kötelességem.

Ésik Tamás nemzetközi vezető jegyvizsgáló

A teljes bizonytalanság okozta a legnagyobb problémát. Az emberek hátrahagyva otthonaikat és mindenüket, szeretettel próbálták elmenekülni a háborús övezetektől, nem egy jobb élet, hanem pusztán az életben maradás reményében.



Az amúgy 2 kocsival közlekedő vonatok 8 kocsival lépték át a határt, és még ez is kevés volt. Mindenki próbált felérni a kiszámíthatatlanul közlekedő vonatokra. Az ukrán vasút úgy próbálta leszállítani a létszámot, hogy csak bizonyos időszakokban, korlátozott mennyiségben adott ki menetjegyet. Volt olyan család, amelyik fél napja várakozott Csapra, amíg az édesapának sikerült egy jegyet váltania. Elutazott Záhonyba, ahol megváltotta a családtagjainak is a menetjegyet, majd vissza Csapra, hogy át tudja hozni őket.

Kicsinek bizonyult a váróterem, a mellék helyiség. A parkolóban sátrakat, mobil WC-t állítottak fel, a gyerekeknek pedig egy „rögtönzött játszóteret”. A háború okozta káros hatások mind a MÁV nyakába szakadtak, erre nem lehet felkészülni. A magasabb beosztású vezetők személyesen is eljöttek, és az itt tapasztaltak alapján próbálták kidolgozni a megoldást. Éjjel-nappali ügyeletet hoztak létre Záhonyban, melyet vezetők, középvezetők egymást váltva láttak el.

Eközben mi, jegyvizsgálók folyamatosan kísértük a vonatokat Ukrajnába és vissza. Félelmetes volt látni a háború okozta készenléletet. Rengeteg tehervonat szállított tankokat, harci járműveket. Mindenfelé katonák voltak, senki sem tudta, mi fog következni. Sokszor az járt a fejemben, mi van, ha amíg Ukrajnában vagyok, bekövetkezik az, amitől mindenki annyira félt. Milyen jó lenne még hazatelefonálni legalább! Talán azért, mert az ukrán hálózaton egyáltalán nem, vagy csak ritkán tudunk hívást indítani.

A MÁV-START létrehozott egy belső telefonos lelkeség-szolgálatot is. Mivel a bátyám szintén nemzetközi jegyvizsgálóként teljesít szolgálatot Ukrajnában is, én nem éltem a lehetőséggel, együtt meg tudtuk beszélni az ott látottakat,

hallottakat. Mégis a mai napig összerándul a gyomrom, amikor odakint vagyok, és meghallom a légiriadóra figyelmeztető szirénákat. Elismerésre méltó a MÁV-START-tól, hogy egy ilyen rendkívüli helyzetben is ügyelt arra, hogy saját kollégáinak is mentális segítséget nyújtson. Külön jó érzéssel tölt el, hogy a munkánkat elismerték.

Szalóczi Lajos mozdonyvezető

Számomra nagyon fontos az utasok testi épsége és az értékek megőrzése, biztos célba juttatása. Nem kérem, hogy ne továbbítsak határforgalomban vonatot, a munkát el kell végezni. Amikor a háború kitörésekor Csapra vagy Munkácsra érkeztünk, és embertömeget lehetett látni végelethatatlan sorokban, közben esett a hó, arra gondoltam, hogy mikor és hogyan fognak célba érni. Nők, gyerekek, öregek, remélem, tudják, hol éri őket az éjszaka. Napjainkban már jóval kevesebben érkeznek, de nem tudjuk elfelejteni, hogy még folyik a háború. Előfordult, hogy alig érkeztünk meg a vonattal Csapra, máris megszólaltak a légiriadót jelző szirénák. Ilyenkor a családomra gondolok, feleségemre, gyerekeimre, unokáimra, hogy jó lesz újra látni őket. Jó lenne épségben hazaérni. Vannak, akik már ezt nem tehetik meg.

Pócsik Csaba nemzetközi vezető jegyvizsgáló

A háború kitörését megelőző napokban Munkácsra továbbítottunk vonatot. Már a vasút mentén láttuk a készülődést: tankokat, fegyvereket, harci járműveket rakodtak és szállítottak. Hadviselt embernek egyértelmű volt, hogy ez nem a megszokott hétköznapi, valami történni fog. Elszomorító, hogy a szomszéd országban ilyen helyzet alakult ki, és közvetlen közelről kell megélni, látni a veszteséget, mely nemcsak ránk, hanem az egész világra hatással van. A határforgalomban történő munkavégzést természetesnek tekintem, a jegyvizsgálói munka a hivatásom. A fő szempont az volt, hogy akik a háború elől menekültek, segítséget kapjanak, mielőbb biztonságos helyre kerüljenek.

Aztán elindultak a határra, akik tehették. Meglepő volt, hogy végelethatatlan sorokban vártak arra, hogy felszállhassanak a Magyarországra induló vonatra. Minden vonattal 500-700 fő utazott Záhonyba. A pontos munkavégzés a hatóságokat és a civil szervezeteket is kihívás elé állította. Amikor Csapra a várócsarnokból a katonák a vonathoz irányították az utazni szándékozókat, szinte minden szempárból kiolvasható volt, hogy a célban vannak, látható volt a reménysugár a szemükben, megmenekültek. Bízta bennünk, ránk bízták magukat. Az utazók főleg öregek, nők, gyerekek, a hadköteles férfiak nem hagyhatták el az országhatárt. Szakadtak szét a családok, csak a hitük maradt. A másik érzés, ami ma is kísért, hiszen elég gyakran átéljük, az a légiriadókhöz köthető. A megszólaló szirénák hatására mindenki óvó-

BÜSZKESÉGEINK

helyre megy, kivéve néhány katonát és a vasutast. Legutóbbi élmény, amikor a vonat megérkezett Csapra, a szirénák megszólaltak. Este, sötét volt. Mindenki az óvóhelyre menekült, mi pedig a vonaton maradtunk, a mozdonyvezetővel együtt. Általános elsötétítés következett, lekapcsolták a közvilágításokat, a szerelvényeket is el kellett sötétíteni. Csak a sötét és a várakozás ül ránk, és nyomaszt bennünket, várjuk, hogy mi lesz, becsapódik-e valami vagy sem, elhallgatnak-e a szirénák, vagy tovább bűgnak. Erőt veszünk magunkon, és reménykedünk, hogy lesz holnap.

Németh Szabolcs mozdonyvezető

Már a háború kitörését megelőzően mozgósítás volt Ukrajnában. Barikádokat emeltek, homokzsákokat helyeztek ki, betontömbökből úttorlaszokat emeltek. Tankokat, harci eszközöket rakodtak vonatokra, a katonák létszáma az utak és vasút mentén megötszöröződött. Tudtam, hogy nem ok nélkül történik, valami készül. Nem volt, és a mai napig nincs bennem félelem. Érzések vannak, melyek a látvány kapcsán törnek fel. Látva a családokat, akik visszatérnek hazájukba, mert a bizonytalanban nem tudnak élni egymás nélkül, újra látni akarják egymást. Az Ukrajnában maradt férfiak Munkácsra várják családjukat, érkezéskor egymás nyakába borulnak, ölelik egymást, mint akik soha nem akarnak elválni. Gyakran előfordul, hogy megérkeztünk Munkácsra, odajönnek a mozdonyhoz, és megköszönik, hogy hazahoztuk őket. Megköszönik, hogy van még egy viszonylag kiszámítható közlekedési lehetőség, melyre támaszkodhatnak, köszönik, hogy vállaljuk a vonatok továbbítását. A magyar vasút számukra a köldökzsinór a hazájuk és a lehetőség között.

Este a falvakban és városokban nincs közvilágítás. Ha éjszaka Ukrajnában dolgozunk, akár tehervonattal, akár személyvonattal, teljes sötétben vagyunk, a mozdonyok fénye az egyedüli világítási alkalmasság. Az energia hiánya miatt nincs ivóvíz szolgáltatás, a családok összefogtak és mini víztornyokat készítettek, amivel ellátják magukat. Példa értékű a találékonyságuk, az élni akarásuk. Ezekből a helyzetekből lehet erőt meríteni, túllendülni az esetleges rossz érzéseken. Gyakran megszólal a légi riadót jelző sziréna hangja. Ahol lakom, ott is hallható, a feleségem is hallja, olyankor felhív, olyankor nagyon közel érzem a családomat magamhoz, és várom, hogy újra együtt legyünk.

Ezúton is köszönjük a frontvonalban szolgálatot teljesítő munkatársainknak, hogy nap mint nap azért küzdenek, hogy a hazájukat elhagyni kényszerülő embertársainkat kimenekítsék a háborús övezetből!

Völgyi Katalin

MEGSZÉPÜLT A MÁRVÁNYCSARNOK ÉS A CEGLÉDI FOLYOSÓ A NYUGATIBAN



A 145 éves Nyugati pályaudvar fontos részein újult meg a tetőszerkezet. Befejeződött a hangos és vizuális utastájékoztató rendszer kiépítése, használatba vehetik az utasok a megszállt Márványcsarnokot és a Ceglédi folyosót. Az automaták pályaudvaron belüli elosztása is praktikusabb lett.



Az éves szinten közel 18 millió ember által használt, október 28-án 145 éves Nyugati pályaudvar műszaki állapota és műemléki értékének megóvása, valamint a vasúti forgalomban való kiemelt szerepe miatt halaszthatatlan volt az épületegyüttes tetőszerkezetének rekonstrukciójának megkezdése 2020 tavaszán. A MÁV állomásfejlesztési projektjének egyik kiemelt részeként a Magyar Építő Zrt. végezte az utascsarnok teljes lezárásával a tetőszerkezet felújítását. Mostanra a tetőszakasz felújítása a Márványcsarnok, a nemzetközi váró, továbbá a volt ABC, valamint a Ceglédi folyosó fölött is megtörtént. A Nyugati tér felőli irodaszárny és a kapcsolódó előtét tetőszerkezeteinek teljes felújítását is elvégezték.

Az örökségvédelmi hatósággal egyeztetetten a Márványcsarnok tetőszerkezetét, a patinázott fémlemezfedést a díszműbádogos munkákkal, az alsó profilos deszkázatot és a padló kőburkolatát is lecserélték. A kőlabazatot, a bazilikális üvegfalat és a vágányok felőli oldalon a felső üvegsávot felújították, a külső téglafelületet pedig javították. Az acél tartószerkezet és öntvényelemek felületkezelése és javítása, belső falfelületek vakolása, festése, a világítás felújítása, a villámvédelem és a csatornafűtés kialakítása is megtörtént.

Mostantól itt is utastájékoztató monitorok segítik a vonatra várakozókat, az átadáshoz kapcsolódóan pedig a MÁV-START a pályaudvaron található jegy- és bérletkiadó automaták elrendezését is felülvizsgálta a tapasztalatok alapján. Így mostantól a Váci út felőli üvegcsarnokban 12, a Márványcsarnokban 8, a vágánycsarnokban pedig 4 berendezés szolgálja az utasok gyors és kényelmes jegyvásárlását.

A körútról a 14–17. vágányokhoz vezető Ceglédi folyosón szintén felújították a kőlabazatot és az acélszerkezetű homlokzati üvegfalat, valamint lezajlott az acél tartószerkezet és öntvényelemek szükséges javítása, felületkezelése, a téglafelület javítása, valamint az oldalfali világítás felújítása.

További munkák

A Teréz körüli homlokzaton, az észak–nyugati torony felújítási munkálatai megkezdődtek, a dél–keleti toronyon pedig 2023 januárjában indulhatnak a munkák, és várhatóan jövő ősszel, a megújult homlokzat elől elbontják az évek óta meglévő védőtetőt. A 10–13. vágány alatti keresztaljáró álmennyezetének, világításának és burkolatainak, valamint az aluljáróból felvezető lépcsőokrok mellvédeinek felújítása a tervek szerint, szintén megvalósulhat jövőre. Az itt található, használaton kívüli liftet még idén elbontják, a helyére új, nagyobb kapacitású, akadálymentesítést szolgáló felvonó beépítése várható, aminek kivitelezése jövőre kezdődhet.

Korábbi munkák

A tetőszerkezet felújítása során a vágánycsarnok belső homlokzatát és a nyílászárókat felújították, a két hosszoldali kőlabazatot cserélték és belső általános világítást építettek ki. A kivitelezés tavaly nyár végén befejeződött. A pályaudvaron diszpécserközpont épült ki, az utastájékoztató modernizálása jegyében pedig a vágányvégi utastájékoztató táblákat cserélték, korszerűsítették és a Keleti pályaudvarhoz hasonló két nagy LED-táblát is telepítettek. Megújult a gyorséletterem teteje és mennyezete, megtörtént a homlokzati hat kisebb toronytető műemléki felújítása teljes tetőhéjzat-cserével, összesen mintegy 8200 négyzetméteren. A faszervezeteket lecserélték, a fémszerkezeteket felújították, a rekonstrukción átesett tetőszakaszok csapadékvíz-elvezető rendszere is részlegesen új lett. A tetőszigetelésnek köszönhetően már a nagyobb esőzésekkor sem tapasztalható beázás.

A pályaudvar Teréz körút felőli akadálymentes megközelítésére új rámpát alakítottak ki az örökségvédelmi hatósággal egyeztetetten szerint. A pályaudvar területén, saját forrásból a csarnokban a vakok és gyengén látók számára vezető, úgynevezett taktilis sáv készült, aminek megtervezésében a Magyar Vakok- és Gyengénlátók Országos Szövetsége nyújtott segítséget.



MELY DÉL-DUNÁNTÚLI ÁLLOMÁSOKRA LEHETÜNK BÜSZKÉK 2022-BEN?



A korábbi évek hagyományát folytatva a pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóság idén is meghirdette legrendezettebb vasútállomások versenyét. Az 5 fős értékelőbizottság szeptember második hetében járta végig a vasútállomásokat, csatolt szolgálati helyeket, és az utasok képzeletbeli nagytóján keresztül vizsgálta és pontozta a tisztaságot, a virágok telepítését és a zöldterületek rendezettségét, az utastájékoztatót, az épületek és kiszolgáló létesítmények gondozottságát, az utak, járdák, kerítések és padok műszaki állapotát.



Az idei megmérettetésre huszonegy helyszín nevezett, lefedve a teljes Dél-Dunántúlt, hiszen Pörbölytől Nagykanizsáig, Fonyódtól Magyarbólyig voltak jelentkezők. A szervezők korábbi években rendszeresen jól teljesítő szolgálati helyek képviselőivel ismét találkozhattak, a kérdés csupán csak az volt, idén a dobogó melyik fokán állhatnak majd a kollégák. A folyamatos jó teljesítményük mögött biztosan egy összetartó és kreatív kollektíva áll. Az idei verseny is kiélezett volt, az első három helyezett között mindkét kategória esetén né-



hány pont, néhány százaléknyi eltérés döntött. A képzeletbeli dobogó legmagasabb fokára Fonyód állomás állhatott, megelőzve Balatonszentgyörgyöt és Magyarbólyt. A csatolt szolgálati helyeknél az első helyet Pörböly szerezte meg, majd Darány és Somogyvár következett a sorban. Október 18-án Dombóváron Szabó Csaba pécsi területi igazgató serleggel jutalmazta a nyerteseket, majd rövid ünnepséget követően elkészült a közös fotó, háttérben a 424-essel. Utasaink nevében is köszönjük virágos vasútállomásainkat!



NAGY NÉPSZERŰSÉGNEK ÖRVENDETT A „KÖZÖSEN, ZÖLDEN” ORSZÁGJÁRÓ KAMPÁNY



Négy vasútállomás szolgált helyszínül a „Közösen, zölden” őszi kampánynak, összesen közel 2000 látogatója volt az edukációs roadshow-nak. Több mint 10 iskola, körülbelül 1500 tanulója vett részt a rendezvényeken, hogy első kézből tanulhassanak a fenntarthatóság fontosságáról, a vasútbiztonságról és a közösségi közlekedés előnyeiről. Az iskolás diákok mellett több generáció is képviseltette magát, az óvodások szülőkkel, nagyszülőkkel érkeztek, hogy megnézhessék többek között a MÁV biciklis meghajtású terepasztalát és felszállhassanak a Volánbusz új járműveire.

Idén októberben négy állomásos edukációs országjáró roadshow-t szerveztünk. A „Közösen, zölden” kampány keretében a MÁV Rail Tours tematikusan berendezett kocsija Debrecenben, Miskolcon, Celldömölkön és Pécsen fordult meg. Minden állomáson számos, a vasúttársaság és a Volánbusz által szervezett programon vehettek részt a látogatók.

A közönségkedvenc

Az átalakított vagonban kapott helyet az a 1,5x3 méteres terepasztal, amit saját „zöld” erőből – a hozzákapcsolt kerékpár hajtásával gerjesztett árammal – lehetett működtetni. Terepasztalunk vonzotta a tekinteteket, igazi közönségkedvenc lett.

Célunk az volt, hogy felhívjuk a közönség, főként a fiatalok figyelmét a zöld közösségi közlekedés jelentőségére, bemutassuk fenntarthatósági törekvéseinket és a klímavédelem érdekében tett erőfeszítéseinket. A gyerekek egymást váltva hajtották a biciklit, és tágra nyílt szemmel figyelték a makettvonat suhanását.

Ütközéspont interaktív játék

A biztonságos közlekedés is kiemelt szerepet kapott a kampányban, az Ütközéspont interaktív online játék a vasútüzem veszélyeire hívta fel a figyelmet. És mivel is lehetne jobban lekötni a videójátékokban jártas fiatalokat, mint egy interaktív online felülettel. Az Ütközéspont a baleseti helyszínelők



munkájának bemutatásán keresztül tárja a fiatalok elé a vasúti balesetek drámai valóságát. A játékos feladata, hogy egy rendőrtisztet megszemélyesítve a baleset helyszínén megtalálja a különböző nyomokat és azok, valamint a szemtanúk és a szakemberek vallomásai alapján rekonstruálja az eseményeket. A játék egyedi hangulatáról a 360 fokban körbejárható, virtuális baleseti helyszín, egy valódi vonatszerelvény, az ütközésben megrongálódott autó, valamint a tűzoltóság és rendőrség járművei és munkatársai gondoskodnak. Ezt az aktivitást főleg az idősebb tanulók élvezték, akik kollégáink segítségével fejtették meg, mi is történt pontosan a helyszínen.

Vasútbiztonsági szerencsekerék

A szerencsekerék egyfajta vasútbiztonsági játék, ahol a gyerekek és a kíváncsi felnőttek egy-egy vasútbiztonsággal kapcsolatos kérdést pörgethettek ki, és a helyesen válaszolók egy-egy kis ajándékkal távozhattak. Sok apróság megtanulta, hogy mit jelentenek a fényoszlopok különböző jelzései, hogyan kell szabályosan átkelni a síneken, és mire szolgál a labirintuskorlát a gyalogos átkelés során. A legkisebbek színezős játékokat is kaptak, illetve kisebb rejtvényekkel szórakozhattak és tanulhattak egyben.



Pályaorientációs aktivitás

A MÁV-Volán-csoport a részt vevő állomásokhoz kapcsolódó területi humánpartner-szervezetei megszervezték az iskolás csoportok látogatását a rendezvényre. A kilátogató felsős diákok tájékoztatást kaphattak a továbbtanulási lehetőségekről, a partner szakképző intézményekről és a vállalatcsoportunknál elérhető karrierutakról. Az érdeklődő fiatalok vasúti kvízeket tölthettek ki, mely által jobban megismerhették a közösségi közlekedés működését is. A kilátogató állásukra pedig megismerhették aktuális állásajánlatainkat és a vállalatcsoport által kínált lehetőségeket.

A Volánbusz is jelen volt

A Volánbusz modern, új beszerzésű, már forgalomban is közlekedő autóbuszaira is felszállhattak a látogatók minden egyes helyszínen. Náluk szintén különböző aktivitások, fenntarthatósági kvízek és játékok kaptak helyet, hogy a látogatók jobban megismerhessék a busszal való közlekedés zöld előnyeit. A közlekedési szakma iránt érdeklődők itt is tájékozódhattak a MÁV-Volán-csoport karrier- és pályaorientációs ajánlatairól. Emellett környezetbarát ajándékokkal várták az érdeklődőket.

Tomán Alexandra, a MÁV Kommunikációs Igazgatóság munkatársa az esemény projektmenedzsereként nagyon hálás a résztvevőknek. „Mind a tanároktól, mind a helyi kollégáktól sok segítséget kaptunk a kampány sikeres lebonyolításában, ezt ezúttal is köszönöm. Öröm volt látni a sok lelkes diákot. Reméljük, hogy ez a négynapos edukációs kampány közelebb hozta a fiatalokhoz a vasúti és a buszos közlekedés világát, és egy napon visszatérnek hozzánk, és még több utast, vagy akár kollégát üdvözölhetünk személyükben.”



DR. NEMESKÉRI-KISS GÉZÁNAK AVATTAK EMLÉKTÁBLÁT A „FÜSTIBEN”



A MÁV História Bizottság ünnepi ülésével egyidejűleg 2022. október 27-én avatták fel a Magyar Vasúttörténeti Park területén levő gyalogfelüljárón a 100 éve született Dr. Nemeskéri-Kiss Géza emléktábláját, valamint a felüljáró mellett a frissen restaurált, ma már történelmi jelentőségű vasúti hídszerkezeti elemeket. A szabadtéri megemlékezésen Tóth Axel Roland, a MÁV Zrt. Híd- és Alépitményi osztályának vezetője, a Vasúti Hidak Alapítvány kuratóriumának elnöke köszöntötte a megjelenteket, majd megemlékeztek a magyar vasúti hidászat 100 éve született kiválóságáról.

A hidász szakma kiválósága

Nemeskéri-Kiss Géza 1922-ben született Alcsúton, a Bólyai János Honvéd Műszaki Akadémia elvégzése után, 1942-ben hadnaggyá avatták. A II. világháborúban a keleti fronton a Görgey Artúr Honvéd Vasútépítő Ezredben szolgált. 1945-ben amerikai fogságba került, majd a Vörös Hadsereg a Szovjetunióba hurcolta, ahonnan 1947-ben tért haza. Azonnal beiratkozott a Műegyetemre, 1950-ben mérnöki diplomát szerzett. Szakmai gyakorlatát a MÁV Vezérgazgatóság Vasúti Hídosztályán kezdte és 34 év után innen ment nyugdíjba. 1950-től vasúti hidak tervezésével foglalkozott, kiváló szakmai felkészültsége hamar megmutatkozott. 1953-1955 között az újpesti vasúti híd újjáépítésének helyszíni munkáit irányította, majd a ő vezette a komáromi vasúti Duna-híd újjáépítését is.

Részt vett a vasúti hidak mintaterveinek kidolgozásában, valamint a hidakra vonatkozó MÁV-előírások és utasítások kiadásában. A MÁV képviseletében hosszú éveken keresztül dolgozott a nemzetközi vasúti szervezetek (UIC, OSZZSD) híd-albizottságában. Ezek mellett a vasúti vasbeton hidak tipizálását és előre gyártását is irányította. Műszaki tevékenysége elsősorban a beton- és vasbeton hidak korszerű kialakítására, vasúti hidak előregyártására és beépítésére irányult. Az ő javaslatára alkalmazta a MÁV a tartóbetétes hidak korszerű számítási módszerét, megelőzve ezzel több európai vasúttársaság gyakorlatát. 1968-ban a Budapesti Műszaki Egyetemen „A vasúti vasbeton hidak előregyártása” című értekezésével doktori címet szerzett. Kiváló kapcsola-

tokat ápolt a vasúti hidászattal együttműködő szakmákkal. Német és francia felsőfokú nyelvvizsgája és több évtizedes fordítói gyakorlata mellett megannyi cikke jelent meg külföldi és hazai szakfolyóiratokban, összesen mintegy 140 publikációja jelent meg. A Sínek Világa, a Magyar Államvasutak Zrt. pálya- és hídszakmai folyóiratában az 1960-as évektől publikált. Számtalan tanulmánynak, egyetemi jegyzetnek és könyvnek szerzője, illetve társszerzője. Munkáját a rendkívüli precizitás, szakmai igényesség jellemezte. Munkatársaival mindig segítőkész volt, elfoglaltságára hivatkozva soha nem utasított vissza szakmai megbízást vagy felkérést. Hazai és nemzetközi viszonylatban is a vasúti beton- és vasbeton szerkezetek legfőbb szakértőjének számított.

1984-ben a MÁV Vasúti Híd osztályának osztályvezető-helyetteseként ment nyugdíjba. Tevékenységét 1984-ben Jáky József-díjjal, 2002-ben Korányi Imre díjjal ismerte el a szakma.

A MÁV História Bizottság ünnepi megemlékezése

A MÁV História Bizottság Dr. Nemeskéri-Kiss Gézára emléke előtt tisztelegve, a szakma képviseletében emléktáblát avatott, majd felavatták a Vasúttörténeti Emlékpark gyalogfelüljárója mellett elhelyezett, az egykori MÁV Hídépítési Főnökség hídelemait.

A megemlékezésen Vörös József, a Vasúti Hidak Alapítvány korábbi elnöke emlékeztetett arra, amikor a második világháború befejeződése után a vasúti hidak gyors helyreállítására volt szükség. A vasúti hídszolgálat akkori vezetői, Kováts Alajos, dr. Korányi Imre, Papp Tibor külföldi tapasztalatok alapján a MÁV Hídépítési Főnökség létrehozását kezdeményezték, amely szervezetben belül a Mozgó Hídépítő Szakszok (MHSZ) a vasúti hidak kivitelezési munkáit végezték. A MÁV Hídépítési Főnökség többszöri átszervezés és fejlesztés

után a magyar vasúti hídszolgálat legfontosabb kivitelezőjeként egészen 2008-ig, a cég felszámolásáig működött. A MÁV Hídépítési Főnökségen a vasúti hídszolgálat kiváló szakemberei, tervezők, kivitelezők, üzemeltetők, hatósági szakértők kezdték szakmai gyakorlatukat. A cég egykori telephelye előtti hídelemek jelképei a vasúti hídépítés területén végzett munkáknak, emlékeztet a hőskorra és emléket állít a hősiessen helytálló vasúti hidász szakembereknek. A telephely végleges felszámolása előtt a cég volt dolgozói közül (Liptai Béla, Nagy Ottó, Séley Tivadar) kezdeményezték a vasúti hídelemeknek a Vasúttörténeti Emlékparkban történő elhelyezését.

Az 1996 óta működő Vasúti Hidak Alapítvány küldetésének tartja a vasúti hídtörténeti kutatások támogatását, vasúti szakmai hidász rendezvények szervezését. A civil kezdeményezést követően az alapítvány elkészítette a hídelemek biztonságos felállításához szükséges terveket, szponzorokat szerzett, és megszervezte a szükséges kivitelezési munkát. A látványos hídszerkezeti elemek mára a park díszévé váltak. Ebben a munkában kiemelkedő feladatot vállalt Tóth Axel Roland az alapítvány jelenlegi kuratóriumának elnöke, és a kuratórium tagjai.

A megemlékezés eseményén Liptai Béla építőmérnök rövid beszédében elevenítette fel a vasúti hídépítés kivitelezésének korábbi gyakorlatát. A hídelemek emléktábláját Liptai Béla, Nagy Ottó, Séley Tivadar leplezték le. Az ünnepségen a vasúti hidászok csoportképen örökítették meg az eseményt. A résztvevők között több leszármazott is jelen volt azok közül, akiknek felmenői a háború utáni hősiesség helytállósága cselekvő részesei voltak.

Köszönet mindenkinek, aki az esemény létrejöttében közreműködött!

Vörös József



KÖNYVMEGÁLLÓ: A KOMÁROMI JÓKAI MÓR VÁROSI KÖNYVTÁR A VOLÁNBUSZ AUTÓBUSZ-ÁLLOMÁSÁN IS VÁRJA AZ OLVASÓKAT



A Jókai Mór Városi Könyvtár és a Volánbusz „könyvmegálló” kialakításával szeretné kellemessé tenni a buszra várakozás idejét a komáromi autóbusz-állomáson. A kiválasztott könyvet elvihetik, cserélhetik, más olvasmányokkal is pótolhatják az érdeklődők. A könyvtár hetente frissíti a könyvespolc tartalmát, a közlekedési vállalat pedig örömmel biztosít helyet autóbusz-állomásán a tartalmas szórakozási lehetőségnek.

A közelmúltban felújított Jókai Mór Városi Könyvtár számos programot szervez látogatói számára, visszajáró közösségeknek biztosít teret, helyet. Az intézmény munkatársainak hitvallása szerint a mai modern könyvtárak feladata, hogy komfortzónájukból kilépve és az adott helyszínek lehetőségei szerint felhívják az emberek figyelmét az olvasásra, a könyvekre. A projekt keretében több olyan helyszínt keresnek a városban, ahol erre lehetőség van, így hagyományteremtő jelleggel könyvespolc került a Volánbusz komáromi autóbusz-állomásának várótermébe is. A könyvtár – remélve, hogy a komáromiak szívesen válogatnak majd a könyvmegálló polcain kihelyezett olvasmányokból – heti rendszerességgel pótolja majd a könyveket, folyóiratokat, a várakozó utasok pedig akár el is vihetik az olvasnivalót, vagy elhelyezhetik a polcon saját, feleslegessé vált könyveiket. Évente mintegy 90 000 induló és érkező járaton több száz ezer utas fordul meg a komáromi autóbusz-állomáson, mely-

nek kötelékébe 32 fő autóbusz-vezető tartozik. A Volánbusz örömmel fogadta a könyvespolc elhelyezésének ötletét, amely tartalmasabbá, szórakoztatóbbá teheti az utasok és a munkavállalók számára a várakozási idő vagy akár a szabadidő eltöltését is, és talán így még többen szerethetik meg az olvasás élményét. A közlekedési vállalat folyamatosan fejleszti szolgáltatásait: Komárom-Esztergom megye járműparkja tavaly hét MAN Lion's City GL A23 típusú csuklós és három Credo Inovell 12 típusú szóló, idén pedig három nagy befogadóképességű, szóló kivitelű, Volvo 8900 típusú és tizennégy Mercedes-Benz REFORM 501 LE típusú szóló autóbusszal fiatalodott, melyek jelentős része Komáromot is érintő viszonylatokon közlekedik. A kényelmes utazás díjazás mellett mostantól tartalmas szórakozási lehetőség is várja azokat, akik Komárom térségében veszik igénybe járatait.



TELT HÁZAS PROGRAMOK A LELKI EGÉSZSÉGNAPOK RENDEZVÉNYEIN



A Támogatlak Program csapata november 14–16. között Lelki Egészségnapok címmel programsorozatot szervezett mentálhigiénés témákban, a munkatársak lelki egészségének megőrzése érdekében. Minden programra néhány óra alatt beteltek a meghirdetett helyek, és azokról nagyon pozitív visszajelzések érkeztek a munkatársak részéről a szervezőkhöz. A rendezvénysorozatot Steininger Zsolt, a MÁV humánerőforrás-vezérgazdátóhelyettese nyitotta meg. A Lelki Egészségnapok előadásai online is elérhetők.

A háromnapos programsorozat „nulladik napját” október 10-én tartottuk, amikor Almási Kitti klinikai szakpszichológussal rögzítettünk beszélgetést Bátrán élni címmel. Az előadást a személyes résztvevőkkel együtt eddig több mint 650 munkatársunk tekintette meg.

A rendezvénysorozat első napján LIMPÁR IMRE tanácsadó szakpszichológus tartott előadást Önstabilizáció pszichológusi szemmel címmel, a harmadik napot pedig Al Ghaoui Hesna Prima Primissima díjas újságíró, szerző előadása nyitotta Nehézségből erő címmel. Mindkét előadás telt házas volt, amelyeken személyesen összesen 160 kollégánk vett részt. A rögzített előadásokat hamarosan online is közzé tesszük.

A MÁV-TÉKA programon munkatársaink osztották meg az érdeklődőkkel saját történeteiket. Kovács Szilvia, Krajnyák Gergely, Nyárádi Krisztina, Roszpopa Péter és Szegletes Gábor 12 perces előadásait élőben online 60 munkatársunk követte figyelemmel. A programról készült felvételt online is közzé tesszük a későbbiekben.

A FILMKLUB keretében 18 kollégánk tekintett meg egy magyar kisjátékfilmet, majd ezt követően annak lelki vonatkozásairól beszélgettek, a munkahelyi kiégésről, identitáskeresésről.

A Lelki Egészségnapok rendezvénysorozatán összesen 150 munkatársunk vett részt MINITRÉNINGEKEN, empátia, asszertív kommunikáció, reziliencia és stresszkezelés témakörökben.

Az idén elindult Lelki Egészségnapok programjaival eddig több mint 1000 munkatárshoz jutottunk el, de ez a szám a további előadások és a MÁV-TÉKA online közzétételével várhatóan jóval magasabbra emelkedik. A program nagy sikerére való tekintettel a Támogatlak csapata arra törekszik, hogy a rendezvénysorozat hagyománnyá váljon.

A szervezők a programsorozat bármely programjával kapcsolatban szívesen fogadják a munkatársak kérdéseit vagy észrevételeit a tamogatlak@mav.hu e-mail-címen.

a Támogatlak Program csapata



a MÁV-TÉKA előadói

ESÉLYEGYENLŐSÉGET ELŐSEGÍTŐ ÖSZTÖNDÍJAK A MÁV-VOLÁN-CSOPORTNÁL

Szeptemberben a MÁV-Volán-csoport vállalatai ismételten meghirdették az esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjpályázatokat. Az ösztöndíjakra az idei évtől már a Volánbusz Zrt. munkavállalóinak gyermekei is pályázhatnak.

A tanulói esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjpályázati felhívásra rekordszámú pályázat érkezett: a cégcsoport tíz vállalatától összesen 320 munkavállaló gyermeke adta be a jelentkezését.

A bírálati szempontrendszer mentén az érvényes pályázatokból 50 pályázó nyert támogatást, melyet a MÁV-Volán-csoport központi/vállalati üzemi tanácsainak elnökeiből és a csoport-szintű esélyegyenlőségi munkacsoport tagjaiból álló bizottság hagyott jóvá.

Az ösztöndíjakok 2022/2023-as iskolai tanévre havi 40 000 Ft pénzügyi támogatásban részesülnek.

A tanulói esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjra legközelebb 2023 szeptemberében lehet újra pályázni, a vasutas és valószínűleg a tanulókat támogató ösztöndíjra pedig folyamatosan lehet pályázatot benyújtani.

A támogatott tanulói esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíjpályázatok vállalatonként

Vállalat	Pályázatok száma (db)
Volánbusz Zrt.	20
MÁV Zrt.	13
MÁV-START Zrt.	13
MÁV SZK	2
MÁV FKG	2
Összesen	50

Pályaorientáció és Toborzás Szervezet

TÁJÉKOZTATÁS A VASÚTTÁRSASÁGI VIZSGÁKRÓL

A MÁV-Volán-csoport által kezdeményezett rendeletmódosítás eredményeként megváltozott a 19/2011 (V.10.) NFM-rendelet (Rendelet). A módosítás célja: a gyorsabb és sikeresebb vizsgáztatási rendszer kialakítása azáltal, hogy bizonyos hatósági vizsgák vasúttársasági hatáskörbe kerüljenek.

A rendelet értelmében e célból minden vizsgáztató szervezetnek el kellett készítenie a saját Vizsgaszabályzatát és eljárási rendjét, amelyet a vasúti vizsgaközpont útján és annak egyetértésével kellett benyújtani a hatóság részére, jóváhagyásra. A MÁV Társasági Vizsgaszabályzat és Eljárási Rend a hatóság jóváhagyását követően 48/2022. (X. 07. MÁV Ért. 11.) EVIG sz. utasítás formájában került kihirdetésre a MÁV Értesítőben.

Tizenhat vizsga esetében van lehetőség vasúttársasági vizsga megvalósítására, amely a MÁV Zrt. vonatkozásában mintegy 80 munkakört érint, köztük például kocsirendező, jelzőőr, biztosítóberendezési forgalmi, erősáramú forgalmi, vasúti munkavezető, egyszerűsített forgalmi (TEB, Pálya) akik pályaműködési kapacitásigény felhasználásért felelősök nem lehetnek. A rendeletmódosítást követően négy tanfolyamtípus vizsgamenete lehet társasági, vagy KAV -os (Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont) vizsga is. A szakmai szervezetekkel egyeztetve időszakos vizsgáztatás tekintetében mintegy 3800 fő vizsgája, míg a tanfolyami képzéseket lezáró alapvizsgák esetében évente 300-350 fő vizsgáztatására kell felkészülni.

A munkáltatói jogkörgyakorlókkal történt egyeztetések során került meghatározásra azon munkavállalók köre, akik a továbbiakban élhetnek a vasúttársasági vizsga lehetőségével. A módosított Forgalmi Utasítással összhangban új fogalomként megjelent a vizsgaelnevezésekben a „pályaműködési kapacitásigény felhasználásért is felelős lehet” kifejezés.

Ez azt jelenti, hogy azoknál a vizsgaelnevezéseknél, ahol KAV-os és társasági vizsgát is megenged a jogszabály, a vonatkozó korlátozásával járó vágányzár esetén a vágányzárral kapcsolatos beírásokat továbbra is csak KAV hatósági vizsgával rendelkező munkatársak végezhetnek. (Egyszerűsített forgalmi pálya, egyszerűsített forgalmi biztosító berendezés, egyszerűsített forgalmi erősáram, egyszerűsített forgalmi távközlő).

A rendeletben felsorolt vasúttársasági vizsgával rendelkező munkavállalók a megfelelő alapképzés elvégzését követően mehetnek újra KAV-os vizsgára, viszont az alapképzés bemeneti feltételeként a vasúttársasági vizsga elfogadható egymásra épülő képzési rendszerben (pl. vasúttársasági kocsirendező vizsgával rendelkező munkavállaló beiskolázható hatósági vizsgával záródó tolatásvezető képzésre).

A társasági alapképzéshez szükséges képzési programok elkészítésében, az időszakos vizsgák tesztkérdéseinek összeállításában, a számítógépes vizsgáztatáshoz szükséges informatikai rendszerek biztosításában a MÁV Zrt. továbbra is együttműködik a saját szakmai szervezeteken túl a MÁV SZK-val (BGOK), illetve a VKMK-val (Vasúti Képzési Módszertani Központ).

Valamennyi vasúttársasági vizsgára jelentkező munkavállaló kapcsán felmerülő adatszolgáltatás a hatóság által működtetett KAV IVNYR (Integrált képzési, és vizsgaadminisztrációs rendszer) rendszerén keresztül kerül továbbításra.

Társasági időszakos vizsgáztatásra vasút-üzembiztonsággal összefüggő egyéb munkakörök esetében a jelenlegi eltérés vizsgák végeztével, az új utasításrendszerek hatálybalépésével nyílik majd lehetőség.

SZAKMAI BEMUTATÓK ÉS KÖZÖSSÉGÉPÍTÉS AZ ŐSZI PÁLYAKEZDŐ DIPLOMÁS PROGRAMON



Új munkatársaink személyes jelenlét mellett orientációs programokon vettek részt. A nyitóalkalmak október 26-án és 27-én együttműködés-fejlesztő nap és szakmai előadások keretében valósultak meg. A csoportos szintű esemény által 24 fő friss diplomás munkatárs találkozhatott egymással.

Az orientációs programok a csoportos szintű programfelelősök aktív előkészítő munkájának köszönhetően valósult meg. Ghymesné Halmi Krisztina, a MÁV Zrt. szervezetfejlesztés vezetője indította el a csoportos szintű programot, megnyitójában hangsúlyozta az utánpótlás programok jelentőségét a fiatal és tapasztalt szemlélete, megszerzett tudások összeadódásának jelentőségét. A programon lehetőség volt egymás feladatainak megismerésére, a vállalatoknál megtapasztalt élmények megosztására. A csoportos szintű gondolkodást és a szakmai szervezetek együttműködését szituációs helyzetgyakorlatokon keresztül már az orientációs napon is gyakorolták a fiatal kollégák. A csoportos működésben megtapasztalhatták a közös munka lehetőségeit.

Vasúti területek és szakmák bemutatkozása

Október 27-én, a szakmai napon vezetőikkel, szakértőikkel interaktív előadásokon keresztül ismerhették meg a résztvevők a különféle szakmai területeket. Emellett a kollégák részt vettek egy több témából álló kiscsoportos beszélgetéssorozaton, ahol saját kérdéseiket is felteheték a témagazdák felé.

A napot Steininger Zsolt humánerőforrás-vezérgazdátóhelyettes nyitotta meg. Sok értékes gondolatot osztott meg a vállalatcsoport humán működéséről, a humán erőforrás stratégiai célokról és a problémamegoldó szemlélet fontosságáról. A fiataloknak azt tanácsolta, hogy járjanak nyitott szemmel és bátran hozzájuk az új ötleteiket, melyre a jövő évben az INNOMÁV Program ad majd teret.

A szakmai előadások sorát Stánicz János, a MÁV VAGON Kft. ügyvezető igazgatójának vállalatbemutatása indította, aki előadásában kiemelte a fiatal munkavállalók frissességének, újító szemléletének fontosságát. Ezt követte dr. Tóth-Maros Dániel, a MÁV START Zrt. Személyes és partneri értékesítés vezetőjének előadása az utastípusok

azonosításáról, a különböző utascsoportokkal történő hatékony kommunikációról, a vonzó szolgáltatások kialakításának ismertetéséről. Jakab Szabolcs, a MÁV FKG Kft. tevékenységét mutatta be, Magyar Zoltán MÁV Zrt. TEB igazgatója pedig a TEB terület összetettségét és sokoldalúságát vázolta fel a résztvevők számára.

A délutáni blokkban a hat témagazda közreműködésével Word Café módszertan segítségével interaktív módon ismerkedtek a résztvevők a vasúttársaság hat szakmai területével:

A témák és témagazdák:

1. Utasellátó (MÁV-START Zrt. – Stelkovic Ferenc)
2. Szolgáltatásfejlesztés (MÁV-START Zrt. – dr. Tóth-Maros Dániel)
3. Forgalom (MÁV Zrt. – Nagy István)
4. Kommunikáció (MÁV Zrt. – Benke Máté)
5. HR Projektek és struktúrafejlesztés (MÁV Zrt. – Bálint Fanni)
6. Járműjavító (MÁV VAGON Kft. – Papp Zoltán)

A témagazdák számos szemléltetést segítő dokumentummal, eszközzel, játékkal készültek a pályakezdő kollégák részére. Ezúton is köszönjük minden előadónak és témagazdának a szakmai támogatást és a színes, izgalmas előadást.

Az Orientációs napok november 10-én Szegeden terület-bejárással folytatódtak, ahol a résztvevőknek lehetőségük nyílt a tram-train kipróbálása mellett a szegedi Forgalmi-rányítási Központ, valamint a szegedi Technológia munkáinak rejtelmeibe is bepillantást nyerni

A pályakezdőknek sikeres munkavégzést, kihívásokkal és kitartással teli új időszakot kívánunk!

A MÁV és a Vasútegészségügyi NK Kft. Egészségügyi Szűrőprogramja

Nagy sikerrel zajlik a komplex egészségügyi szűrőprogram, melyen a MÁV Zrt. minden munkatársa részt vehet, aki egyéb szűrőprogramra nem jogosult. A szűrési helyszínek a VNK központjai: Budapest, Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged, Szombathely. A csomag tartalmaz laborvizsgálatot, belgyógyászati szakvizsgálatot, EKG-t, mozgásszervi szakorvosi vizsgálatot, fogászati szűrést, valamint hölgyeknek nőgyógyászati szakvizsgálatot citológiai szűréssel, uraknak pedig urológiai szakvizsgálatot. Az egészségügyi szűrőprogramon már részt vett kollégák örömmel nyilatkoztak élményeikről, tapasztalataikról a programot illetően. Érdeemes időben jelentkezni!

Miért döntött úgy, hogy részt vesz a szűrőprogramon?

A szűrőprogram által lehetőségem adódott arra, hogy csupán egy időpont foglalásával egyszerre több szakterületen dolgozó orvos rendelésén is részt vegyek. Manapság hónapokat kell várni arra, hogy egy-egy szakrendelésre vagy esetleges szűrővizsgálatra időpontot kapjak, így egyértelmű volt, hogy kihasználom a lehetőséget, és részt veszek a programban.

/Séráné Murzsa Anikó gazdálkodási koordinátor, Nyíregyháza/

Először is tapasztalatszerzés céljából. Most még talán „fiatalnak” számítok, de ha később netalántán lesz valamilyen panaszom, akkor jó lesz tudni, hogy a munkahelyemen van ilyenre lehetőség és tisztában leszek a dolgok menetével. Másodszor pedig, a mai egészségügyi helyzetben, ha szeretném ezt az 5-6 vizsgálatot elvégeztetni magamon – anélkül, hogy fizetnék értük – nemhogy egy napra, de lehet egy éven belül se kapnék időpontokat.

/Gaál Bence forgalmi technológiai szakelőadó, FCSF Győr/

A szűrőprogramban meghirdetett vizsgálatok között volt olyan, amit a lakókörnyezetemben orvoshiány miatt rendkívül nehéz igénybe venni.

/Tarcza István állomásfőnök, Nyírbogdány/

Ajánlaná másnak is a programba való részvételt? Ha igen, miért?

Mindenképp ajánlom a többi munkavállalónak, ugyanis a szűrővizsgálat alatt azt éreztem, hogy figyelmet fordítanak, időt szánnak rám, értékelik azt, hogy a vasútert dolgozom. Egy igazán hasznos gesztusnak tartom ezt a procedúrát a vállalat részéről, a munkavállalók egészségének megtartása érdekében.

/Gazdik Attila forgalmi szolgálattevő, Kemece/

Nagyon jó dolog a program bevezetése, mivel ha időben kiderül valamilyen probléma, könnyebb kezelni. Beutaló nélkül, gyorsan végezték el a vizsgálatokat, a vezető asszisztens végigkísérte egyik helyről a másikra a résztvevőket. Rendkívül kedves volt, és nagyon jól koordinálta, szervezte, ki milyen sorrendben, mikor, hova megy. Ilyen alapos kivizsgálásban még nem volt részem. Nagyon pozitív tapasztalatot szereztem a szombathelyi rendelőben.

/Szabóné Horváth Margit műszaki szakelőadó, TIZF Bp.-Kelet/

Sajnos évekig halogattam a „kötelezően ajánlott” egészségügyi szűrések elvégzését, mert mindig volt valami, akkor fontosabbnak tűnő elfoglaltság. Nagyon megörültem, amikor a Hírlevélben olvastam róla, és azonnal jelentkeztem. Ez a lehetőség véleményem szerint egy nagyszerű kezdeményezés arra vonatkozóan, hogy a munkavállalók ne halogassák az egészségüket érintő fontos vizsgálatokat. Mindenki, akivel a program során találkoztam, nagyon kedves, segítőkész személy volt, bármilyen kérdéssel fordulhattam hozzájuk.

/Fekete Lajos területi távközlési szakértő, Szeged/

Mit tart a program legnagyobb előnyének?

A különböző vizsgálatokra sorban, egymás után került sor ugyanazon a napon, szoros beosztásban, ám mégsem éreztem azt, hogy „futószalagon” érkeznek egy leterhelt orvoshoz, aki gyorsan elhajt a következő helyre, mert mögöttem még annyian állnak sorban, hogy még a látogatási

idő is kevés lesz. Egyáltalán nem. Ki ne találkozott volna hasonló szituációval egy rendelőnél? Kígyózó sorok, szűk rendelési idő, rossz érzés, hogy nem úgy foglalkozik az orvos a beteggel, hogy a páciens tényleg úgy érezze, részen-telték a figyelmet. Kellemes csalódás! Minden rendelőben, az összes orvos, az összes asszisztens kedves, türelmes volt, a betegre kellő időt szentelt, rávilágítottak különböző összefüggésekre, tájékoztatást adva.

/Helmeczi Pál Gábor beosztott mester, Taksony /

Egy fél nap, pár óra után komplett képet kaphatok az egészségi állapotomról és nem kell napokat tölteni azzal, hogy felkeressem a különféle szakrendeléseket. Jó érzés, hogy a munkahelyem támogat az egészségem megőrzése érdekében, és lehetőséget ad arra, hogy ilyen programon minden munkavállaló részt tudjon venni.

/Némethy Péter műszaki szakelőadó, Miskolc/

Első előnyként megemlíteném, hogy egy könnyed elektronikus regisztrációval időpont foglalható, amely szükség esetén módosítható. Az időpont pontosan tartva van, szervezett az egyik vizsgálatról a másik vizsgálatra történő bejutás. Az eredmények, leletek az EESZT-rendszerben visszaolvashatók. Az orvosi összefoglaló rögzíti, hogy a vizsgálatok eredménye alapján milyen további lépésekre van szükség a további jó egészség érdekében.

/Mayer Margit Sarolta területi vagyongazdálkodási szakelőadó, Szombathely/



„Eltűnt a távolság a két város között”

A TramTrain rendszer magyarországi bevezetése számos területen állította izgalmas feladat elé a közlekedési szektorban dolgozó szakembereket. Ennek az oka jól ismert: a vasútvillamos új, hazánkban eddig sosem használt szolgáltatást kínál, amelynek infrastruktúraigénye újszerű műszaki megoldásokat, és a régi, egymástól függetlenül működő rendszerek összehangolását kívánta meg. A felmerülő informatikai feladatok jelentős részét a MÁV Szolgáltató Központ végezte el, így a vasútvillamos mára zökkenőmentesen szállíthatja az utasokat Szeged és Hódmezővásárhely között. A jármű közlekedését támogató rendszerek létrehozásáról és működtetéséről Berkesi Ádámot, a MÁV SZK rendszerszervezőjét kérdeztük.



A TramTrainnel egy (részben) új rendszert integráltunk a MÁV hálózatába. Milyen kihívásokat tartogatott az illesztési folyamat informatikai szempontból, egyáltalán hogyan kezdődött a munka?

Jól emlékszem az első egyeztetésekre, ebben az időszakban az volt a legnehezebb, hogy megtaláljuk, kinek mi a szerepe ebben a folyamatban. Elsőként tisztáztuk, hogy mik azok a kulcsfontosságú területek, amelyek érintettek a megvalósítás során. A fő cél az volt, hogy az SZKT (Szegedi Közlekedési Társaság) és a vasút is meg tudjon felelni egymás igényeinek, hiszen mindkét vállalat egy számára új szolgáltatást készült bevezetni. Az első két év – az SZK tekintetében – túlnyomórészt az utastájékoztatásról szólt, hiszen össze kellett hangolni a két vállalat rendszereit.

Akkor kezdetben te is ezen dolgoztál?

Így van, az első feladatomban az utastájékoztatási rendszer modellezése volt. Ennek köszönhetően kilenc új interfészt alakítottunk ki – ez annyit jelent, hogy a rendszerek egymással kommunikálnak, egymástól automatikusan veszik át az adatokat. Szükségességükre szemléletes példa lehet a jármű „belépése” a szegedi hálózatra: ilyenkor az SZKT-nál a

semiből bukkanna fel egy szerelvény – ha nem lennének összekapcsolva a rendszereink. A feladatok itt persze nem fogtak el, az igények folyamatosan bővültek. Az utastájékoztatási feladatokon túl a pályageometria rögzítése, az előnyben részesítés – tehát a jelzőlámpa-vezérlés, az SZKT forgalomszervezési riportjainak előállítás, valamint a pálya-, és villamosenergia elszámolási rendszer fejlesztése is hozzánk tartozott.

Jól tudom, hogy amikor a TramTrainnel kezdte foglalkozni, még Budapesten éltél?

Valóban, csak később, szerencsés véletleneknek köszönhetően költöztem Szegedre. Ezt még éppen a járvány előtt léptük meg a családommal, de a döntés jónak bizonyult, mert így karnyújtásnyira a vonaltól folytatódhatott a munkám. Az idő múlásával a TramTrain üzemvitelével kapcsolatos informatikai feladatok nagy része hozzám került, a jegyértékesítés kivételével én lettem az egykapus kapcsolattartója az utastájékoztatással, a menetrendkezeléssel vagy az elszámolással kapcsolatos ügyeknek is.

Mi volt számodra a büszkeségre leginkább okot adó feladat a projekt kapcsán?

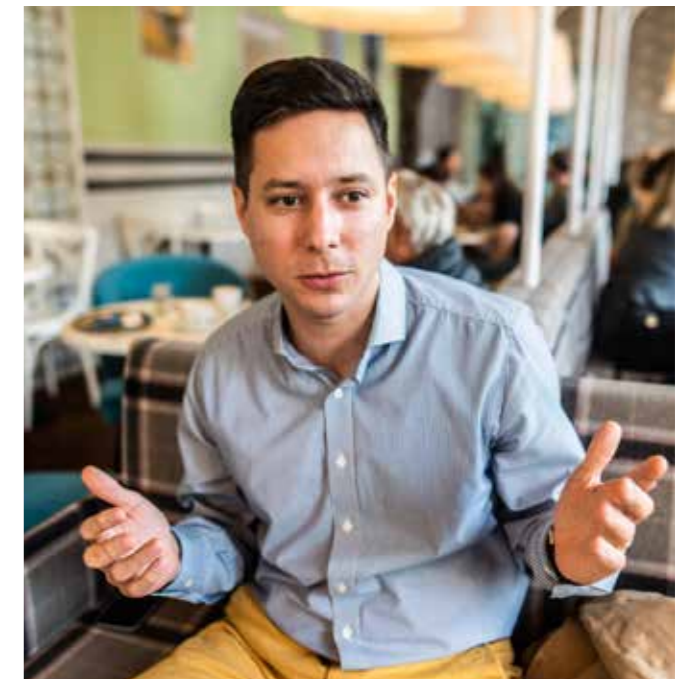
Az új haváriakezelő modul. Ebben a MÁV, a START és az SZKT egy rendszeren belül tudja kezelni a haváriahelyzeteket a TramTrain vonalán. Így minden illetékes hozzáfér a szükséges adatokhoz és probléma esetén megfelelő döntéseket tudnak hozni. Az általunk kialakított rendszer jó alapot szolgáltat az új, országos havariamodul tervezéséhez is.

Milyenek az eddigi üzemeltetési tapasztalatok?

A TramTrain egy éve jár. A visszajelzések nagyon jók. Úgy gondolom, hogy egy újfajta, „európai” életérzés így utazni. Felszállsz a városközpontban és 30–35 perc múlva leszállsz egy másikban. Gyakorlatilag eltűnt a távolság a két város között. Arról nem is beszélve, hogy Hódmezővásárhellyel ötre bővült azon települések száma, ahol villamosüzem működik. Nekem egyébként azért is kimondottan jó látni a közlekedését, mert nagyon ritkán van az informatikában látványos eredménye a munkánknak.

Mi a te erősséged, hogyan tudtál hatékonyan hozzájárulni ahhoz, hogy a hazai pályákon is közlekedhessen vasútvillamos?

A rendelkezésemre álló erőforrásokat jól tudom csoportosítani. A projekt kapcsán fel kellett derítenem minden lehetséges feladatot és ezeket a jó helyre becsatornázni. Ehhez hozzá tartozott az alvállalkozók munkájának koordinációja is. A szervezési feladatok egyébként sohasem álltak távol tőlem, a Műszaki Egyetemen is ebben a szerepkörben éreztem magam igazán jól.



Már az egyetemen is érdekelt a vasúti rendszerek szervezése?

Mivel közlekedésmérnöként végeztem, erről is tanultam, de konkrét érdeklődésem nem volt vasúti témában. Amikor állást kerestem, itt éppen olyan pozíciót hirdettek, ami nekem tetszett, így a már itt dolgozó barátom javaslatára jelentkeztem. A lelkesedésemet összességében meghálálták, a főnökeim bíztak a képességeimben, és egyre nagyobb feladatokkal bíztak meg.

Mi máson dolgozol még a TramTrainen kívül?

Azóta nagyvasúti témában látok el szakmai vezetői feladatokat. Jelenleg a GVK, azaz a GPS-alapú vontatójármű-követés csapat munkáját irányítom. Ez egy május óta élesben üzemelő rendszer, és a különböző – hazai hálózaton közlekedő – vontatójárművek helymeghatározására szolgál.

Korábban említetted a családot, mesélnél egy kicsit magatokról?

Mindannyian szeretünk korizni. A feleségem műkorcsolyázó, én viszont 30 évesen álltam először jégre. Pár éve már edzőként is tevékenykedem – nyilván nem a profik csapatában –, hanem a piciknél, de nagyon szeretek velük új dolgokat megszerettetni. A saját gyermekeimmel szívesen vonatozom, bár ez velük még igazi kihívás! (nevet) Nagyon büszkék rá, hogy „apa csinálta a tramtraint” – ami persze nincs így, de örülök, hogy csodálattal néznek erre az egészre. Én is így vagyok ezzel.

Benke Máté
Fotók: Molnár Zsolt

Akik a kezdetektől velünk vannak – 15 év a MÁV-START kötelékében

A MÁV-START kollégái az elmúlt években sok közös tervet kítűztek, sok közös sikert értek el, és sok változást is megélték közösen. A korábban már elhangzott jelmondatunk mondhatni örök, hiszen „Együtt erősek vagyunk, vasutas közösségünk összetart, utasaink számíthatnak ránk!”. Olyan életutakat és történeteket kerestünk, amik inspirálóak, hiszen a legtöbb munkatársunk már minimum 15 éve a MÁV-START csapatát erősíti. Fogadjátok sok szeretettel munkatársaink beszámolóit tapasztalataikról és sikereikről.



Fetter Dorina – Kocsigazdálkodó szakelőadó
TSZVI Pécs Telephely

Mesélj magadról, mivel foglalkozol jelenleg?

Diplomás pályakezdőként kerültem a céghez 15 évvel ezelőtt. Párom akkor már jegyvizsgálóként dolgozott, friss diplomásként nem találtam az elképzeléseimnek megfelelő állást a környéken. Szerencsére jött egy lehetőség, pont akkor volt felvételi jegyvizsgálónak, éltem a lehetőséggel és jelentkeztem. Tizennégy évig dolgoztam vezető jegyvizsgálóként, ebből az utolsó két évben Pécsen voltam „beugrós” személyszállítási ügyeletes, majd tavaly decemberben adódott egy újabb lehetőség, kocsigazdálkodói munkakör üresedett meg. Igazából az elmúlt 15 év során tanultam, figyeltem, dolgoztam és éltem a lehetőségekkel.

Mi a legnagyobb szakmai siker, amit eddig elértél?

2019-ben elvégeztem a felsőfokú személyszállítási tisztképzőt – két kisgyerek mellett – oklevéllel, 2020-ban pedig igazgatói dicséretet kaptam.

Mik a terveid a jövőre nézve karrier szempontjából?

Szeretnék a jövőben több ismeretet elsajátítani a technológia területén.

Milyen előnyöket hozott számodra, hogy a vasúttársaságot választottad?

Mindenképpen kiemelném az ingyenes utazási lehetőséget, a jó munkakapcsolatot és hogy a szakmai fejlődéshez szükséges oktatásokat biztosít a cég számomra.



Bónis Tamás – Vontatási koordinátor
Technológiatervezés

Miként kerültél a vasútra, hogy alakult ki a vasút szeretete benned?

Kisgyermekkorom óta rajongok a közlekedésért, a közúti és vasúti közlekedési járművekért. Ez nem meglepő, hiszen egyik nagyapám is vasutas volt, édesapám pedig nyugdíjba vonulásáig mozdonyvezetőként dolgozott. Ez egy csodálatos, ugyanakkor hihetetlenül felelősségteljes munka. A közlekedésmérnöki diploma megszerzése közben már beadtam a jelentkezésem a MÁV Zrt.-hez, s a diploma megszerzését követően 2007. 09. 01-jén Nyíregyházán gyakornokként kezdtem a MÁV-START Zrt.-nél, a személyszállító járművek külső-belső tisztításáért feleltem. 2010 szeptemberétől a járműtisztítással már országos szinten foglalkoztam, majd egy éles váltással 2016 végén a vontatási csapatba kerültem mozdonyforduló-tervezőnek. Jelenleg a Technológiatervezés vontatási csapatának koordinátora vagyok.

Mit tekintesz a legnagyobb szakmai sikerednek az eddigi pályafutásod során?

Több ilyen is volt, nehéz egyet kiemelni. 2011-ben és 2012-ben több tisztítási infrastruktúra korszerűsítésében vehettem részt. Vasúti, gépi kocsimosók átfogó felújításának előkészítésében, majd sikeres lebonyolításán dolgoztam, megújult Nyíregyháza tisztítógágya is, majd később Békéscsaba tisztítógágyát is sikerült korszerűbbé tenni. 2015-ben vezérigazgatói dicséretben is részesültem. Ezekről frissebb sikerednek mégis a vontatási területet emelném ki: konkrétan a vontatási csapatot. Az elmúlt időszakban minden akadályt leküzdő, összetartó és erős tervezői csapat állt össze, nagyon büszke vagyok rájuk.

Milyen jövőbeli terveid vannak?

Úgy érzem jelenleg jó helyen vagyok, megtaláltam számításaim a vontatási területen. Az, hogy mit hoz a jövő, nehéz előre megmondani.

1515

1515



Pártai Zita – Számadó és jegypénztáros
TSZVI Pécs, SZSZ Balatonföldvár

Hogyan kerültél a vasúthoz?

Gimnáziumi érettségi után kerültem a vasúthoz, ennek már több, mint 35 éve. Több átszervezést megéreztem, a 90-es évek közepétől a 2000-es évek közepéig a Pályavasút átszervezésével együtt. A MÁV más szakszolgálatainál dolgoztam közel 20 évig pénzügyi területen. 2007-ben egy fonyódi ismerősöm értesített, hogy tanfolyam indul pénztárosoknak. Gondoltam, megpróbálok egy merőben más feltételekkel működő munkakört. A tanfolyam elvégzése óta a Balaton partján teljesítek szolgálatot több szolgálati helyen. Mindenhol igyekeztem a munkámat legjobb tudásom szerint felelősséggel, tisztességgel végezni. Jelenleg Balatonföldvár állomáson belföldi személypénztárosként. Azt gondolom, hogy ebben a munkakörben jobban érzem magam, mert más feltételekkel bír a pozícióm, továbbá fontos volt számomra a munka és a magánélet egyensúlya.

Mi volt a legnagyobb elismerés, amit eddig kaptál?

Igazgatói dicséretet kaptam utasvélemény alapján.

Milyen pozitívumai vannak annak, hogy a vasutat választottad?

Harmadik generációs dombóvári vasutas családból származom én is, és a férjem is. Kettő felnőtt gyermekünk van. Fontos szempont volt, hogy utazásaink díjmentesek legyenek, hiszen sokat utaztunk Európában és Magyarországon egyaránt. Az utazás élmény, ha megtettük, már a miénk az emléke örökre!



Laurinyecz Zita – Toborzáskiválasztási szakértő
Toborzáskiválasztás

Milyen területen dolgozol jelenleg?

Jelenleg toborzó vagyok, azért örültem ennek a lehetőségnek, hogy csak ezzel foglalkozhatok, mert a humánpartneri tevékenységek közül ez a feladat állt a legközelebb a szívemhez. Mindig örömmel tölt el, amikor egy-egy fővel, vagy akár egy csoportnyi új kollégával bővül a vállalatunk csapata, és ezzel a jelentkező álma is teljesül.

Miben fejlődöttél a legtöbbet, amióta a MÁV-START-nál dolgozol?

Folyamatos a fejlődésem mióta a MÁV-START-nál dolgozom, pl. nagyon sok segítséget és támogatást kaptam a diplomám megszerzéséhez. Új tapasztalatokat is szereztem az évek során, aminek még mindig nincs vége, hiszen évről-évre más és más helyzetekben, feladatokban kell megállnunk a helyünket.

Mik azok a lehetőségek és tulajdonságok, amikért úgy érzed, megérte, hogy a vasutat választottad?

Nem az első munkahelyem, így előnyként értékelem azt is, hogy egy igazán nagy családba csöppentem bele az első munkanapomon, igazán kedves, segítőkész kollégákat ismerhettem meg. Nagyon szeretek utazni belföldön és külföldön is, így az arcképes igazolvány adta lehetőségeket bőven ki tudom használni.

A MÁV-START Kommunikáció minden kollégánknak jó egészséget, és sikerekben gazdag további együtt töltött éveket kíván!

Kozma Barbara

Hangolódjunk rá az ünnepekre! Adventi vásárok

Idén adventkor végre ismét útra kelhetünk, és belevethetjük magunkat a környező országok karácsonyi forgatagába. Az alábbiakban a legszínvonalasabb nemzetközi vásárok közül szegezgettünk, amelyek vonattal is könnyen elérhetők, az étkezőkocsi szolgáltatás pedig még kellemesebbé teszi a pár órás utat.

Idén ismét elindul a Zágráb Advent Expressz

December 3-án ismét zakatol a Zágráb Advent Expressz Pécs és a horvát főváros között. Már csak azért is érdemes felkerekednünk, mert 2016 és 2018 között három alkalommal is az európai városok közül a „Legjobb karácsonyi vásárnak” Zágráb adott otthont. A 2022. november 26. és 2023. január 6. között nyitva tartó zágrábi karácsonyi vásár minden korosztályt elvarázsol. A Jelasics téren mindennap gyermekelőadások, művészeti és kulturális események váltják egymást. Kihagyhatatlanok a hagyományos zágrábi specialitások, mint a csevapcsicsa, a káposztás tészta vagy a horvát sült áfonyás-túrós tészta, a strukli forró csokoládéval, puncssal vagy forralt borral. A Zrinjevac park zenepavilonjában pedig muzsikával hangolódhatunk rá az ünnepekre. Zágráb idén Pécsről 5 órás vonatúttal ismét közvetlenül elérhető. A Zágráb Advent Expressz 2022. december 3-án kora reggel indul útnak a baranyai megyeszékhelyről a horvát fővárosba, majd az esti órákban vissza, mintegy 552 ülőhellyel. A szerelvény a kezdeti indulás óta nagy népszerűségnek örvend, évről évre 80-90%-os kihasználtsággal közlekedik, hiszen Pécsről egyébként csak átszállással utazhatunk Zágrábra. Az adventi látogatáshoz igazított menetrenddel 6 órát tölthetünk a horvát fővárosban. A Dombóvár-alsó-Kaposvár útvonalon közlekedő járat sok Tolna és Somogy megyei lakost is vonz. Az 5 órás menetidő is gyorsan elrepül, hiszen a szerelvény étkezőkocsival közlekedik, ahol az Utasellátó különleges karácsonyi kínálatából kedvünkre válogathatunk. Az úti célról utasaink már a vonaton is informálódhatnak az erre a célra készített tájékoztató füzetből vagy személyesen munkatársainktól. A vasút pedig szinte a karácsonyi vásár kapujába repít bennünket, hiszen az állomással átellenben máris az ünnepi forgatagban találhatjuk magunkat.

Irány Bécs, az adventi vásárok bölcsője

Mindössze 2 és fél órás vonatút az osztrák főváros, aminek mesevilágot idéző ünnepi forgatagába is érdemes belekóstolni. Az advent itt régi hagyományoknak örvend, hiszen a legenda szerint több mint 700 évvel ezelőtt Bécsben tartották az első karácsonyi vásárokat. A legnagyobb és talán leghíresebb adventi helyszín, a Városháza tér (Rathausplatz), 1975 óta ad otthont az osztrák főváros legnagyobb karácsonyi vásárának. Mintegy 100 stand kézműves portékái, gasztronómiai kínálata közül válogathatunk. A 3000 négyzetméteres korcsolyapálya idén ismét üzemel, ahol elgémberedett tagjainkat is megmozgathatjuk.

A belvárosban barangolva lépten-nyomon jelen van az adventi hangulat, hiszen Bécs közel 20 helyszínén tartanak karácsonyi vásárt. Érdeemes egy rövid körsétát tenni a Mária Terézia tér, a Stephansplatz és a belváros lehangulatossabb negyedében, a Freyungon található Altwiener Christkindlemarkt érintésével. A városközponttól ugyan kicsit távolabb van, azonban metróval könnyen megközelíthető a Schönbrunni karácsonyi vásár is, ami a kastéllyal, illetve annak csodálatos parkjával valószínűleg időszerűen invitálja az odalátogatókat.

Az óránkénti vonatjáratok mellett Bécsbe november 26-ától 4 héten keresztül minden szombaton közlekedik az Advent EC is, ami menetrendjével egy egynapos adventi kiránduláshoz remekül illeszkedik. Reggel 8 előtt néhány perccel a Budapest-Keleti pályaudvarról indulva több mint 7 órát tölthetünk az osztrák fővárosban, majd 18 óra után indulhatunk vissza. Az út során akár az 1. osztály kényelmét is élvezhetjük, az étkezőkocsiban pedig kedvünkre válogathatunk az Utasellátó bőséges kínálatából.

Völgyi Katalin



Emlékezetes szülinapi meglepetés

Október közepén különleges megkeresést kapott a MÁV-START. A levélben, melyet egy keresztapa küldött, egy 13 éves fiú álmát olvashattuk, aki arra vágyik, hogy egy nap mozdonyvezető lehessen.

Sokan már gyerekként tudják, hogy mivel szeretnének foglalkozni, ha egyszer felnőnek. A vasutas szakma régi időkre nyúlik vissza, hiszen több mint 175 éve van jelen az életünkben. Sok gyermek a mai napig tátott szájjal és hatalmas szemekkel nézi a mozdonyokat a pályaudvarokon, ahol az első géphangok után már kitörölhetetlen lesz bennük a vasút iránti vonzódás, elhivatottság. Valószínű ezért lehetett, hogy a 13 éves Botondnak is régi álma volt, hogy a vasúttal közelebbről is megismerkedhessen. Családja, ismerte Botond rajongását, egy igazán különleges születésnapi meglepetéssel készült, ami nem volt más, mint a számítógépes játékokból számára jól ismert Taurus vezetőállás megtekintése.

Október 19-én már nagyon vártuk a gyermeket a Keleti pályaudvaron, ahol egy Siemens Taurus mozdonyt járhatott körbe. Régi álma volt, hogy egy mozdonyt belülről is lásson, hogy a szimulátorokból jól ismert gombokat és kapcsolókat végre élőben is megtekinthesse. Természetesen nagy volt az öröm, hiszen mozdonyvezető kollégánk egy rövid bemutatót is tartott számára, így minden felmerülő kérdésre megkaphatta válaszát, örök emléket szerezve.

Köszönjük munkatársainknak, hogy segítették az előkészületeket, és így egy rendhagyó születésnapi meglepetéssel tudtuk megörvendeztetni Botondot. Reméljük, néhány év múlva őt is munkatársaink körében köszönthetjük majd!

Kozma Barbara



Nekünk írták, rólunk mondták...

Tisztelt MÁV!

Mostanában sokat utazom vonattal Ajka–Budapest–Ajka útvonalon. 2022. október 6-án a Déli pályaudvarról 12 órakor induló Bakony IC vonatot fogtam ki, és a kétórás úton végig kellemes meglepetésben volt részem a jegyvizsgáló jóvoltából.

Az ember élete során kevés olyan emberrel találkozok, akinek a nevét, ha leírná, nagybetűvel hozzátehetné azt a szót: EMBER! Polgár Tamás, a MÁV Területi Személyszállítási és Vontatási Igazgatóság Szombathely, Celldömölk telepállomásának vezető-jegyvizsgálójának munkáját figyelhettem meg. A hangos utastájékoztatása rendkívüli volt: minden állomás előtt udvariasan, kedvesen, érthetően, részletesen informálta a vonat utasait. Elmondta az átszállási lehetőségeket, megköszönte a felszálló és leszálló utasoknak, hogy a vasutat választották, sőt, még a szembejövő vonat késése miatt is elnézést kért, hogy három perccel később tud indulni a szerelvény. Látszott rajta, hogy emberség, emberszeretet, segítőkészség, udvariasság és magas fokú szerénység él benne munkája és utasai iránt. Mindenkihez volt egy-egy kedves szava, s ha kérdeztek tőle, türelmesen válaszolt. És ez nyilván minden munkanapján így van.

Mit mondjak: nagyon meglepődtem. Bár így szeretek meglepődni, hiszen jólesett az udvariasság, az emberi hang! Tapasztalhattam, hogy így is lehet egy vonaton viselkedni a MÁV-alkalmazottnak! Vagy talán így kell! Polgár Tamás igényességével, utasközpontú gondolkodásával hatalmas többletet tett hozzá az utasok hangulatához, az utazás minőségének javításához. Ezek a tulajdonságok jelentik azt, hogy értékükön kezeljük a jegyvizsgálókat, munkájukat megbecsüljük és elismerjük! Ez a magatartás megerősödött bizalmat jelent a MÁV dolgozóira iránt! Bebizonyosodott, hogy a kedvesség, az emberség minden esetben a leghatásosabb „gyógyszer” az utasok számára!

Lám, az emberek a saját példájukon tudják értékelni az ilyen cselekedetet. Ezért nekünk – utasoknak – sem szabad megfélemlenünk arról, hogy a kedvességet kedvességgel, a mosolyt mosollyal kell megköszönni, és feltétlen bizalommal kell lennünk az ilyen vasúti dolgozók iránt! Mert az ilyen vasutasok lelkiismeretessége tartja fenn a jelenlegi MÁV-ot. Tehát a munkájukért az emberi érzés, ami kialakult bennem: az elismerés, a hála, a köszönet – szeretettel és bizalommal kiegészítve!

Polgár Tamás vezető-jegyvizsgáló példája igazán követésre méltó a többi kalauz számára is. Bizonyította, hogy tevékenysége nem allűrök, hanem szolgálat és nem szolgálai munka kérdése! Így kell: felelősen, őszintén, szerényen, az utasokkal kialakított kölcsönös bizalommal! Soraimmal igyekeztem kifejezni nagyrabecsülésemet kedvességgel, türelemmel, sugárzó jóindulattal és ki-magasló szerénységgel végzett munkájáért!

T. Sándor, Ajka

Október 6-án reggel a tornanádaskai vonat 20 perc késéssel érkezett Borsodszirákra. Csatlakozásom volt a budapesti IC-re Miskolcon, amit úgy gondoltam, le fogok késni. Sajnos az a vonat is késett. A tornanádaskai vonat kalauza rendkívül kedves volt (annak ellenére, hogy mérges voltam) mindent megtett, tájékoztatott, és tudatta a miskolci állomással, hogy ha van rá mód, várják meg a vonatot. Szerencsére egymás mellé érkezett a két vonat, így elértem a csatlakozást. Ezúton is szeretném megköszönni annak a kedves vonatkalauznak a segítségét.

Mata Szilárd jegyvizsgáló kollégáinknak ezúton is köszönjük példamutató munkáját!

Tisztelt Ügyfélszolgálat!

Október 2-án, vasárnap a 808 MISINA InterCityvel jöttem Budapestről Dombóvárig. Elfogytak a helyjegyek, sokan álltak, mert inkább vállalták a pótdíj megfizetését a későbbi vonat helyett. A sötét hajú jegyvizsgáló hölgy (csak így tudom megkülönböztetni a kolléganőjétől) a sok „megszepent”, nyugtalan utas között is – a pánik legkisebb jele nélkül – a helyzet magaslatán állt a lehetőségekhez képest. Humorral, odafigyeléssel kereste meg a legkedvezőbb megoldásokat minden utasnak egyenként, egy rossz vagy panaszszó nélkül koncentráltan, összeszedetten, következetesen. Mint mondta: „az utasaim”. Tényleg azok voltunk. Mert mindannyiunkkal úgy bánt, mintha a rokonai lennénk. Ha valaki pályaválasztás előtt álló megkérdezné, hogy miért legyen jegyvizsgáló, azt mondanám neki, hogy azért, mert úgy állhat az utasok között, mint Ő akkor.

Köszönöm, és minden jót kívánok!

Tisztelt MÁV!

Szeretném megosztani önökkel egy pozitív történetemet! 2022. szeptember 1-én Kaposvárról utaztam a 825 Kresz Géza InterCityvel. Kérem, adják át a vonaton dolgozó jegykezelő kollégájuknak a köszönetem (és azt hiszem, minden utas nevében beszélhetek), amiért a komoly késésünk ellenére nagyon pozitív élmény volt az utunk. Indulás után nem sokkal a mozdonyunk meghibásodott és egy órát késtünk. Én és a családom így lekéstük a csatlakozásunkat a Keletiben, de a kollégájuk nagyon segítőkész volt mindenkivel, nekünk is segített egy másik vonatot választani a további utunkhoz, és folyamatosan mindenkinek külön-külön segített a problémáján, mindenkihez volt egy jó szava és nagyon viccesen is viselkedett, amiért külön piros pont, mert innentől senkit nem érdekelt a késés sem. Ha valami új információja volt, végigment a vonaton és mindenkinek elmondta személyesen, mert a hangosbemondó nem működött. Kérem, jutalmazza meg és becsülje meg az ilyen rátermett alkalmazottjait! Jó lenne, ha minden problémás helyzetben ilyen hozzáállást tapasztalhatnánk!

72 ÉV A 95-BŐL

Nagyon furcsa volt az első hétfő, amikor már nem kellett bemennem dolgozni – meséli Kemény Gyula friss nyugdíjas kecskeméti autóbusz-vezető. Az interjúban szó esik a nagypai és az apai példáról, a Nysa mikrobusz és az MK-27-es magnó bűvöletéről, a műszerési, a gépjármű-előadói és a kárrendezési szakma rejtelméről, sőt még az is kiderül, miért tiltották ki kollégánkat a kecskeméti céllövöldéből.

Nagypapája és édesapja nyomdokain került a busztársasághoz 1978-ban. A 95 évre visszanyúló Volán-történelemből összesen hány évet töltött szolgálatban a három generáció?

Természetesen voltak együtt dolgozott évek is, ha ezeket a párhuzamosságokat nem számítjuk, akkor nagyapám belépésétől, 1950-től az utolsó munkáévig, tehát 2022-ig számolva a családuknak 72 éven át volt folyamatos a munkaviszonya. Persze a kezdet kezdetén még egész mások voltak a körülmények és a feladatok, nagyapám például teherszállítással foglalkozott, ráadásul kezdetben még lovas kocsikat használtak a fuvarozáshoz. Kecskeméten, a Csáktornyai utcában most is megtalálható Volánbusz-telep helyén istállók voltak, csak később alakították ki itt irodákat. Később persze tehergépkocsit vezetett az öreg, ez akkoriban „kiemelt” szakmának számított, még segédvezetőt is kaptak maguk mellé, akit nekik kellett kiképezniük. Külön szenzációnak számított, hogy a nagyapám által „kinevelt” segédvezetők között egy hölgy is akadt, maga a női sofőr is fehér holló volt akkoriban.

Bár ön végül nem a járművezetői pályát választotta, hogyan vezetett az útja végül mégis ide, a társasághoz, hogyan hatott – ha áttételesen is – a felmenők példája?

Egyrészt láttam, ahogy nagyapám maga javította a teherautót, amivel járt... Nem volt erre se külön szakember, se szerelőcsarnok, ha valami elromlott, maga szervizelte a járművet, mindegy volt, hogy kánikulában vagy hóban, kemény téli mínuszok idején is a földön fekvő. Aztán sokat figyeltem édesapámat, aki a 60-as évek végén került a társasághoz, gépkocsivezetőként és anyagbeszerzőként dolgozott. Egy gyönyörű, ma már veteránjárműnek számító Nysa mikrobuszszal járta keresztül-kasul Magyarországot, sőt néha külföldre is kijutott. Gyakran elkísértem egy-egy körúttal, és nagyon érdekelt az egész folyamat, a különböző anyagok, alkatrészek beszerzése, a rakodás, a szállítás, majd a kecskeméti raktárban a bevételezés. Így aztán mondhatom, hogy a műszaki beállítottságom a kezdetektől fogva megvolt, ahogy saját autóm lett, azt is mindig magam javítottam, ma is én vagyok a

család házi autószerelője. Az érettségi után mindenképpen szakmát akartam szerezni, elektronikai műszerésznek tanultam. A BRG kecskeméti gyárában voltunk gyakorlaton, ahol az akkoriban nagyon menőnek számító, MK-27-es magnókat gyártották; nagy iskola volt. Mikor levizsgáztam, éppen műszerészt kerestek a Volánbusznál, édesapám tanácsára jelentkeztem, és 1978 augusztusában fel is vettek. Érdekes, változatos munkám volt, nagyon szerettem például az autóbuszok hangosításának kiépítését, az erősítők, autórádiók javítását. Két évre elmentem katonának, de a szolgálat letelte után természetes volt, hogy ide térek vissza.

Idővel azonban már nem mint műszerész erősítette a társaságot. Mikor váltott munkakört?

Tizenhat éve dolgoztam a személyforgalomnál, amikor adódott egy új lehetőség: megalakult a vállalkozásmenedzselési iroda, embereket kerestek. Némi hezitálás után, 1994 év elején gépjármű-előadóként csatlakoztam a csapathoz. Az újonnan beszerzett autóbuszok átvételét, az okmányok és azonosítók ellenőrzését végeztem, később az üzemanyag-elszámoltatás is hozzám tartozott. A munka nagy részét azonban a hatósági ügyintézés – a járművek forgalomba helyezése, illetve végleges kivonása – tette ki, ezzel kezdetben a rendőrségre kellett menni, majd az okmányirodák vették át az ügyintéztést. Feladataim közé tartozott a járműbiztosítások megkötése, nyomon követése – természetesen a kötelező biztosításokkal együtt –, illetve a Közlekedés Felügyelettel való kapcsolattartás is. Nagyon jó volt a munkakapcsolat az önkormányzatokkal és a biztosító társaságokkal, így minden gördülékenyen ment. Szerettem, hogy nem egy helyben ülős, monoton irodai munkát kellett végezmem, hoztam-vittem a papírokat, az volt a lényeg, hogy minden időben meglegyen. Kétszázhusz jármű tartozott hozzám, az autóbuszokon kívül belsőszolgálati autók is. Ennyi járműnél nem volt egyszerű az elszámolások, állományok frissítése, a folyamatban lévő biztosítások ellenőrzése, újrakötése, mégis élveztem a munkát, mert sokszínű volt...

...aztán mégis váltott, ha nem is teljesen új területre. Miért?

Jött egy új lehetőség, a gépjármű-kárrendezések kezelése, és én engedtem a kihívásnak. A helyszíni szemle szerencsére másik kolléga feladata volt, azt nem bántam, mert a vér, az emberi sérülés látványát nehezen viselem, még a dokumentációhoz csatolt fotók is megviseltek néha. A saját hibás balesetknél igyekeztem mindig tárgyilagos, igazságos lenni,

néha bizony a biztosítóval is meg kellett harcolni, de nagyon komoly, felelősségteljes, szép munka volt.

Negyvennégy évnyi munkaviszony után vonult nyugdíjba. Mennyire volt nehéz átállni egy másfajta életritmusra, milyen tervekkel készül a következő évekre?

Nagyon furcsa volt az első hétfő, amikor már nem kellett bemennem dolgozni. Kellett néhány nap, hogy „leessen a tantusz”, és elkezdjem kitalálni, mihez kezdjek a rám szakadt nagy szabadsággal. Jó dolog, hogy így több időm jut a páromra, az előző házasságomból született lányaimra, és a nekik köszönhetően már egész népes, négy főt számláló unokasereg. Nagyon büszke nagypapa vagyok, ha a gyerekek velem vannak, az az igazi boldogság. Persze a hétköznapokon is kezdenem kell magammal valamit, ezért elhatároztam, hogy felújítom, korszerűsítom a házunkat, amelyet még 1987-ben építettem. Felcsapok egyszemélyes burkolónak, szigetelőnek, villanszerelőnek, és – ahogy a nyugdíjasokkal kapcsolatban szokták mondani – semmire sem fogok ráérni. A viccet félretéve: műszaki érdeklődésű, beállítottságú emberként nekem ez kifejezetten pihenés, kikapcsolódás lesz.

Azért jut majd ideje valamilyen klasszikus szabadidős tevékenységre, hobbiira vagy sportra is?

Nemrég felfedeztem az állva evezést, azaz a supozást, ezt nagy kedvvel gyakorlom, a sportlövészet pedig már nagyon régóta jelen van az életemben: tízéves koromban nagyapám elvitt a búcsúba, és a céllövöldében megmutatta, hogyan kell a hurkapálcikákra tűzött játékokra löni. Gyorsan ráéreztem, a tulajdonos szabályosan kitöltött a céllövöldéből, hogy ne az ő boltját rontsam, menjek máshova... Később csatlakoztam egy kecskeméti lövészklubhoz, a robbanógyereket is kipróbáltam; „pályafutásom” alatt – az edzésekkel együtt – közel 200 ezer löszert lőttem ki. 1977-től már az első osztályban versenyeztem, nem sokkal később országos csúcstartó lettem, 1986-ban pedig légfegyverrel 10 méteren országos csúcsot lőttem, és Budapest-bajnok lettem. Ezeket az eredményeket mind edző nélkül, a saját edzésprogramommal, sok gyakorlással értem el, így a sport nemcsak sikerélményt adott, de nagy fokú önállóságra is nevelt. Megtanultam, hogy az életben minden eredmény alapja az önismeret, a fegyelem és a figyelem – mindezt a munkámban is kiválóan tudtam kamatoztatni.

Valikovics-Radó Andrea
Kép: Soós Botond



Bemutatjuk a RedDot Design díj nyertesét Fogas Vision 360°



reddot award
design concept 2022

Molnár Ádám formatervező, járműfejlesztő mérnök, a MÁV VAGON munkatársa, elnyerte a dizájn Oscarjának számító RedDot Design Díjat. A pályázaton a Fogas Vision 360° elnevezésű tervével indult. Magyar vasúti jármű terve először nyerte el a világ legelismertebb dizájn díját, amelyet Ádám Szingapúrban vehetett át.



Még október közepén adtunk hírt arról, hogy a Fogas Vision 360° nevet viselő, budapesti fogaskerekű vasútjármű-konceptió terve a mobilitás és közlekedés témában bejutott a nyertes tervek közé. Molnár Ádám, aki elsősorban közösségi közlekedési járművek teljeskörű formatervezésére és ipari formatervezésre specializálódott szakember, idén ősszel legfrissebb projektjével Szingapúrban vívta ki a rangos nemzetközi zsűri elismerését, és 2022. szeptember 27-én átvette a RedDot Design díjat.

A RedDot Design díjról

Piros Pont dizájn díj vagy RedDot dizájn díj (RedDot Design Award) egy olyan dizájn tematikájú pályázati rendszerű verseny, melyben a „piros pont” a minőség védjegye. A díj

története 1955-ig nyúlik vissza. Az esseni Dizájncentrum Észak-Rajna-Vesztfália nevű cég alapította, és három fő területen adományozzák: termékdizájn („Product Design”), kommunikációs dizájn („Communication Design”) és dizájn-konceptió („Design Concept”). A díjra pályaművekkel lehet nevezni, ezek száma több mint 70 országból már megközelíti a 20 ezret. Mára a világ legrangosabb dizájn elismerésének számít, versenyenként különböző összetételű és számú, illetve évente is változó, nemzetközi szakértő zsűri dönt a díj odaítéléséről. A díjak elnyeréséért hagyományosan a legnagyobb cégek, intézmények – mint az Apple INC., a BMW vagy az amszterdami Van Gogh Múzeum is versenybe száll. A díjnyertes munkákat az ünnepélyes díjátadó gálakon hirdetik ki, a dizájnkonceptiókét Szingapúrban.



A nyertes pályamunkáról

A Fogas Vision 360° vadonatúj futurisztikus dizájnját a jelenlegi járművek formakaraktere ihlette, újragondolt, kortárs megjelenési formában. A tervezés során a cél egy olyan jármű megalkotása volt, amely külső és belső kialakítása révén a fővárosi közlekedés új ikonjává válhat. Az egyedülállóan innovatív műszaki konstrukció és szerkezeti felépítés egy teljesen új dizájnjal párosul, amely beolvad a városi környezetbe, miközben a legmagasabb utazási- és komfortigényeket is kiszolgálja, így teremtve harmóniát a természeti környezet és a járművet használó között. Az újszerű és elegáns külső és belső kialakítás betölti azt a szerepet, amelyet a közlekedési formatervezés egy város vagy ország emblémájaként tölthet be. Miközben a látványfaktor is nagyon erős, a járművet nyilvánvalóan utazásra tervezték. Belépve utasterének üvegkopolájába, egy teljesen más világba csöppenünk. Miközben gyönyörű kilátás nyílik Budapestre, bejuthatunk a Normafa valódi természeti környezetébe, olyan közel kerülve a természethez, amennyire járművel csak lehetséges. Az alacsony padló kialakítása, a többfunkciós nyitott tér és a belsőépítészeti megoldások változatossága a sajátos helyi igényekhez, az utasok kerékpárjainak, a csomagok elhelyezésének kedvez, maximális kényelmet biztosítva, valamint az akadálymentes közlekedést is megteremtve.

A nyertes formatervezőről

Molnár Ádám, a Case Design alapítója 2011-ben végzett a MOME (Moholy-Nagy Művészeti Egyetem) Formatervező szakán. 2012-ben diplomamunkája Magyar Formatervezési Díjat nyert, a Nemzeti Innovációs Hivatal különdíját. Ezt követően olyan jelentős közösségi közlekedési járműdizájnprojekteken dolgozott vezetőként, illetve társtervezőként, mint a 2015-ben forgalomba állt budapesti H5-ös HÉV-szerelvény, a Modulo elektromos autóbuszok, vagy az IC+ flottánk forgalomban lévő vasúti kocsijainak és tervezett vezérlőkocsijának formatervei.

Molnár Ádám formatervező, járműfejlesztő mérnök örömmel válaszolt kérdéseinkre:

Hogyan fogadtad a sikert, és a díj milyen hatással lehet a szakmai pályafutásodra?

Tízennégy éves korom óta tudom, hogy járműtervező szeretnék lenni. Ennek érdekében gyermekkoromtól kezdve tudatosan építettem szakmai életutamat. Egyetemi éveim során folyamatosan követtem, figyeltem a RedDot Award dí-

jazottjait és terveiket. Sokat álmództam arról, hogy tervezői munkásságommal én is elnyerhetem a dizájn szakma világ-szinten legrangosabbnak számító díját. Ez idáig számos forma- és járműtervezési projektben vehettem részt, azonban a RedDot Award eddigi karrierem legnívósabb elismerése. Az érzést ahhoz tudnám hasonlítani, mint amikor egy sportoló megnyeri élete első olimpiai aranyát. Hatalmas öröm és hála, egyfajta megkönnyebbülés, de egyben megnövekedett elvárás és felelősségérzet is az ezt követő szakmai évekre nézve.

Mivel használati tárgyak között élünk és mozgunk, a dizájn életünk szerves része. Nem tudjuk nem tudomásul venni. Szerepe sokkal jelentősebb annál, mint amit ma a köznyelv tulajdonít neki. Tervezői munkásságommal céloim arra felhívni a figyelmet, hogy jó dizájn nemcsak bizonyos szegmensnek elérhető, megfizethetetlen álmom, hanem egyfajta hozzáállás és gondolkodásmód. Alapjog. Igenis létjogosultsága van olyan kevésbé felkapott, mindennapi területeken is, mint a sokak által igénybe vett és alábecsült közösségi közlekedés területei. Hosszú távú célom a közösségi közlekedés, ezáltal a mindennapi élet minőségének javítása a dizájn komplex eszközeinek használatával. Ez a projekt jó lehetőség arra, hogy az emberekből gondolatot, észrevételeket váltson ki, ezáltal beszéljenek róla. Sok pozitív projekt, inspiráló vízió és persze megvalósult eredmény kell még ahhoz, hogy bekövetkezessen egyfajta minőségi javulás. Ennek tükrében úgy látom, bőven van még feladat, kíváncsi vagyok, mit hoz a jövő.

A közeljövőben milyen terveid vannak?

A családomnak és nekem ez az évünk nagyon sokszínű volt. A RedDot Award megnyerése mellett családi örömeinkben is volt részünk. Emellett természetesen legfontosabb célom a fent említett vízió alapján a szakmai utam építése. Nagyon látványos és elgondolkodtató, hogyan változik a világ, a technológia, a környezet- és tárgykultúra. Ezért elméleti területen Doktori Iskolai tanulmányokba kívánok kezdeni.

Molnár Ádámnak szívből gratulálunk, és további szakmai sikereket kívánunk!

Hum Krisztina



SZÁZ ÉV ÉS AMI UTÁNA KÖVETKEZIK: AZ UIC VONAT MEGY TOVÁBB



A 2022-es év nagyon sok tekintetben meglehetősen egyedi, mozgalmas, ugyanakkor nehézségekkel teli volt. Az 1922-ben alapított Nemzetközi Vasútegylet (UIC) számára azonban az idei esztendő különleges, ünnepélyes volt, hiszen fennállásának százéves évfordulóját ünnepelte. Ennek apropóján mi, a Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság arra vállalkoztunk, hogy cikksorozat keretében közérthető módon mutassuk be a párizsi székhelyű szervezetet a Vasutas Magazin hasábjain keresztül. Bízunk benne, hogy számos új, érdekes információval gazdagodtak az olvasók. Befejező, decemberi zárócikkünket az összegzésnek, értékelésnek és a lezárásnak szenteljük.



Az évforduló alkalmából a nemzetközi szervezet nagyszabású programsorozatot hirdetett meg 2022-ben a szakmabeliek és a nagyközönség számára, ezzel is népszerűsítve a vasúti közlekedést világszerte. A centenáriumi év lezárásaként a Nemzetközi Vasútegylet – a francia SNCF közreműködésével – maga is egy ünnepélyes, történeti, a századon átívelő kiállítással készül decemberben, melyet a párizsi székházban lehet személyesen megtekinteni.

Mi is történt?

Megismertük az év folyamán, hogy mi volt a szervezet eredeti, elsődleges célkitűzése, így ezáltal miként alakult ki az UIC fő profilja, a műszaki standardok intézménye, amely mind a mai napig az alapvető mozgatórugója a nemzetközi szervezetnek. Alkalmunk volt továbbá mélyrehatóan

felfedezni a párizsi UIC székház művészettörténeti alkotásait, annak magyar érintettségét.

A karácsony és ünnepi díszek apropóján nem túlzás azt állítani, hogy a Nemzetközi Vasútegylet tevékenységi köre olyan, mint a karácsonyfa: a csúcscsúsz jelképezi a szervezet vasútszakmai univerzalitását, míg a karácsonyfa díszei és égősorai szimbolizálják a sokrétű munkacsoporti és projektalapú munkát, melyekben a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. szakértői is aktívan részt vesznek. Mindez a fenyőfa ágaira, a tagvasutakra épül, amelyeket a vasúti közösség, közös értékrendünk törzsként köt össze. A fa alatt elhelyezett ajándékok pedig maguk a termékek és műszaki megoldások, azaz a döntvények és az új típusú műszaki megoldások (IRS).



Hazai sikereink

A kezdetektől fogva a MÁV aktívan vesz részt az UIC munkájában, elkötelezett a szervezet célkitűzéseinek megvalósításában és hitvallásának promotálásában. Vasútdiplomáciai sikerként említhető, hogy 2022–2023 között a vállalatcsoportot képviselve dr. Pafféri Zoltán elnök-vezérigazgatót megválasztották az Európai Vezető Bizottság (EMC) közép és kelet-európai képviselői tagjának. Idén első alkalommal viseli társaságunk ezt a posztot a közösségben, ezáltal globális szinten az irányító testületben (Executive Board) is képviselve a régiót. Ennek köszönhetően a MÁV érdekvégyesítési tevékenysége tovább erősödhet a nemzetközi porondon. A diplomáciai sikernek köszönhetően 2023-ban a MÁV Zrt. szervezésében Budapesten kerül megrendezésre a magas szintű Európai Vezető Bizottsági (EMC) ülés. Ez azért is fontos, mert a nemzetközi esemény az európai régió irányító szervének biztosít lehetőséget a térség kiemelt, aktuális és releváns kérdéseinek áttekintésére és megvitatására. 2019 óta, amikor a MÁV Zrt. a Margitszigeten látta vendégül az UIC magas szintű eseményeit, először kerül sor ilyen magas presztízsű esemény megszervezésére.

Emellett az UIC Oscar-díjának számító Vasúti Publikációs Kiválósági Díj elismerésben részesült 2022 októberében a rendkívüli küldemények előkészítésére és kezelésére vonatkozó IRS 50502 számú új típusú döntvény, amelynek kidolgozásában a MÁV Zrt. egyik munkatársa is aktívan részt vett.

Múltbeli sikereinkben sem szűkölködünk, sorolhatnánk azokat kimeríthetetlenül. Kiemeljük Vida Péter nyugalmazott kollégát, aki az európai vasúttársaságok által vasútüzemi biztonsági szempontból kiemelt jelentőségű projektek kidolgozásában vett részt. A mindig lelkes és energikus szakmérnök felhívta a figyelmünket a MÁV Zrt. korábbi projektvezetői sikerére, az „Európai vasutakra érvényes, egységes munkabiztonsági statisztikai adatbank” tárgyú projektfejlesztés irányítására.

Az elért sikerekre büszkék vagyunk!

Köszönetnyilvánítás

A Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság nevében szeretném megköszönni – a teljesség igénye nélkül – a MÁV Zrt. és a MÁV-START Zrt. azon kollégáinak munkáját, akik tudásukkal, tapasztalatukkal aktívan közreműködtek a cikkek megalkotásában. Különösképpen Lukács Hajnalka nemzetközi szakértő kolléganőnknek jár a dicséret, aki frappáns meglátásaival, kreatív ötleteivel járult hozzá az éves cikksorozat sikeres kivitelezéséhez.

Valamennyi kollégának meghitt karácsonyt, sikereiben gazdag boldog új évet kívánunk!

*Kispéter Adél
Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság*





„A kóruséneklés a lelki gazdagodás egyik leghatalmasabb erőforrása”

A címben szereplő Kodály Zoltántól származó idézet fejezi ki talán a leginkább azt a közösségi erőt, amelyet a zene, a kórus, a kórusban éneklés jelent. Mint a vasutas kultúra rangos képviselője, a vasutasok nemzedékei előtt jól ismert a MÁV Férfikórusa. Díjaikról, sikereikről, előadásaikról időről időre beszámolunk a Vasutas Magazinban is. Idén december 16-án, Kodály Zoltán születésének 140. évfordulóján, a Magyar Kórusok Napján, érdemes több figyelmet fordítani erre a nagyszerű közösségre. Az együttes fennállásának hosszú évtizedei alatt a vasúti járműjavító dalárdából színvonalas férfikarrá fejlődött. Rendszeresen szerepelnek Szolnokon és a megye településein, országos találkozók, nemzetközi versenyeken. Énekeltek Európa számos országában, és távolabb, még Kínában is. Több ezüst, két arany diploma, két kórusolimpiai ezüstérem bizonyítja a folyamatos emelkedésüket, szakmai fejlődésüket. Ám az énekkarnak mindig csupán egy célja volt, hogy a közönségnek örömet szerezzen.



A Kórus története

A MÁV Férfikórus (korábban MÁV-GÉPÉSZET Járműjavító Férfikarának) elődje, a Fáklyatársulat 1875-ben alakult meg a szolnoki járműjavító műhelyben Wágner Gusztáv főmérnök kezdeményezésére. A társulat énekesei a belépési díjából fáklyákat vásároltak, és elhunyt munkatársaik, családtagjaik temetésein énekeltek. A Fáklyatársulat hamar kinötte saját kereteit, és 1878. december 31-én megkezdte működését egy 31 tagú dalárda, Medgyessy Géza tanító vezetésével. Sűrűn rendeztek dalesteket, táncmulatságokat, népszerűségük egyre növekedett. 1892. október 12-én felvették a „Szolnoki Vasúti Dalkör” nevet. 1896. április 19-én megalakult a „Millennium” Önképző Dal- és Zeneegylet, melyben dalárda, önképzőkör, zenekar és olvasószoba működött. 1897-ben beléptek az Országos Dalárda Egyesületbe, és ezzel felsorakoztak az ország többi nyilvántartott és elismert kórusa közé. 1879-ben szentelték fel az egyesület zászlaját, amely ma a szolnoki Damjanich János Múzeum gyűjteményének része.

Az első világháború és az 1919-es események nagy törést hoztak az egyesület életében: a munka szünetelt, a könyvtárat feldúlták, a hangszereket összetörték. 1921-ben megkezdődött a helyreállítás, de csak 1925-ben léphetett fel a dalárda nyilvánosan. Az 1932. augusztus 20-i békéscsabai Országos Dalostalálkozóról az első díjat hozták el. 1940-ben a győri Országos Dalostalálkozón „nehéz műdal” csoportban aranyérmert nyertek. A második világháború alatt az egyesület működése ismét szünetelt. 1945 után azonban a Járműjavító Férfikórusa volt az első, amely a Magyar Rádióban élő adásban mutatkozhatott be.

Az 1950-es, 60-as évek az újjászerveződés időszakát hozták, majd 1970-ben – Budai Péter országosan elismert szolnoki karnagy szakmai elhivatottságának és irányításának köszönhetően – jött az ezüstkoszorús minősítés, ezt követően pedig a Magyar Rádió Kóruspódium című műsorának műsorvezetője. Ebben az időszakban már gyakran szerepeltek belföldi kórustalálkozók, hangversenyeken. A Férfikar tehát 1875 óta – a háborús éveket leszámítva – folyamatosan működik, 147 éve aktívan képviseli a magyar vasutas kultúrát.

Adventi ünnepi koncert

A Csokonai Vitéz Mihály Közösségi díjas és Ezüst Pelikán díjas, idén 147 éves MÁV Férfikórus évadzáró koncertjét 2022. december 10-én 18:00 órakor tartja a Szolnoki Vasútállomáson található Almárium Látogató Központban. Szeretettel várnak minden érdeklődő zenekedvelőt!



Fellépések és sikerek határon innen és túl

Az együttes gyakran lép fel hangversenyeken, vasutas- és városi rendezvényeken, országos és nemzetközi kórustalálkozók, versenyeken. A jelenleg 25 tagú kórus több generáció hangján szólal meg, a dalárda soraiban megtaláljuk a 15 éves tanulóktól kezdve az egyetemista korosztályon túl a fiatal és középkorú vasúti munkavállalókat és nyugdíjasokat, egészen 80 éves korig. Ez a sokszínűség jól tesz a kórus hangzásának és lelkületének egyaránt, a korosztályok elfogadó, szeretetteljes légkörben segítik, támogatják, kiegészítik egymást és alkotnak egyedülálló közösséget. Büszkék nemzetközi Ezüst- és Arany Diplomáikra, és a kórusolimpiákon szerzett dobogós helyezéseikre, mégis a legnagyobb öröm számukra az, hogy a kivétel nélkül telt házú koncertjeikről a közönség szép zenei élményekkel gazdagodva és lelkiileg feltöltődve tér haza. A MÁV Férfikórus működésének célja a világi és egyházi zene férfikari műveinek magas színvonalon történő, örömteli élményt jelentő megszólaltatása. A VOKE Szolnoki Csomóponti Művelődési Központ égisze alatt működő kórus zenei vezetője 1995-től Juhász Zsáka Katalin „A” kategóriás karnagy, aki 27 éve irányítja az együttes szakmai munkáját, 2015-től Kondor Balázs – a kórus bariton szólamának tagjaként megszólaló budapesti területi forgalmi osztályvezető – háttértámogatása mellett. Megszámlálhatatlan élmény, sikeres koncert és verseny, számos elismerés, hazai és nemzetközi díj fémjelzi közös tevékenységük eredményességét.

Legutóbbi nemzetközi szintű elismerésük az ISTRAMUSICA Nemzetközi Kórusversenyen férfikari kategóriában 2017-ben kiérdemelt Arany Diploma és a 33. Praga Cantat Nemzetközi Kórus Fesztiválon és Versenyen 2019-ben elért eredmény, ahol a MÁV Férfikórus Magyarországot – és a Kórus szűkebb hazáját, Jász-Nagykun-Szolnok megyét – az „A” férfikari kategóriában képviselte. Ezen a versenyen 17 ország 22 kórusa közül ezüstdiplomával ismerték el az amatőr együttes művészeti tevékenységét.

Hum Krisztina

AZ EMELETES BUSZ VISSZATÉR KETTŐ AZ EGYBEN

Még nem értünk az év végére, mégis biztosak lehetünk, hogy 2022 legnagyobb nosztalgiajarmű-szenzációja az emeletes Ikarus busz újjászületése. A jármű 1969-ben mutatkozott be Pécsen, és csak ez az egy készült belőle.



Szomorúság tölti el a szívét az Ikarus buszok rajongóinak, ha a gyár prototípusainak archív képeit böngészik. Ezekből a járművekből ugyanis legfeljebb e fényképes hírmondók maradtak. Ennek tükrében különösen örömteli, hogy egy olyan egyedi jármű felújítására került sor, amelyről már mindenki lemondott. Az emeletes Ikarus azonban kakukktójas. Igaz ugyan, hogy prototípus volt ez is, Ikarusnak is nevezük, de nem a gyár mérnökei alkották meg.

A megbuktatott csuklós busz

Az 1961-es Budapesti Nemzetközi Vásár egyik legnagyobb látványossága, az Ikarus gyár első csuklós busza volt, amely „kísérleti” jellege miatt a K-180-as típusjelet kapta. Azért ezt, mert a 12 tonnás, majd 12 méter hosszú járműre – persze csak elvileg – 180 utas fért fel. Ekkor már egy éve közlekedtek Budapesten csuklós buszok, de azok nem voltak „hivatalosak”; a járműveket ugyanis régi Ikarusokból és AMG-pótkocsikból szerelték össze a Fővárosi Autóbusz Üzem (FAÜ) főműhelyében, sőt 1962-ben hasonló trolibuszok is készültek. Ellenben K-180-as utódját, immár Ikarus 180-as típusként csak az 1963-as ipari vásáron láthatta újra a közönség, amikor két másik új típusal, a csuklós-sal megegyező külsejű 556-os városi és 557-es távolsági szólóbuszokkal együtt állították ki. A korabeli lapok azt írták, hogy Budapesten hamarosan forgalomba állítanak kétszáz új csuklós buszt. De ebből nem sok valósult meg. 1967 végén még mindig csak ötvenhét Ikarus 180-as volt a FAÜ birtokában, az 556-os szólóbuszból pedig huszonnyolc. Ennél is nagyobb baj volt, hogy az új buszok többit voltak a garázsban, mint a forgalomban. A legnagyobb problémát a gyenge motorok okozták, amelyek megegyezően voltak 180-asokban és az 556-osokban. És mivel a szoros határidők miatt elmaradt az új csuklósok próbafutása,

így a motorokat sem tesztelték, és rövid időn belül kiderült, hogy azok nem bírják a fővárosi megpróbáltatásokat. Amíg az Ikarus vezetése kapkodva próbált erősebb motort találni a szűkös hazai piacon, a FAÜ illetékesei azt találták ki, hogy mivel inkább csuklós buszokra van szükség, ezért az 556-osokból kiszereleik a motort, és áttették a csuklósokba, így a buszt addig is forgalomba tudták adni, amíg az eredeti motort javították.

Másképp tették egymásra

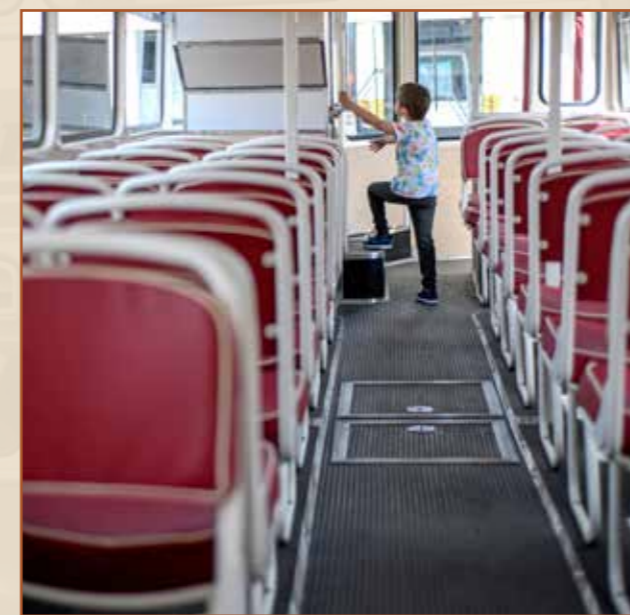
A helyzetten csak némiképp javított, hogy 1966-ban a Csepel Autógyárban egy korábbi, kisebb teljesítményű motortípust sikerült úgy átalakítani, hogy a félreállított új szólóbuszokat is forgalomba adhassák. Valójában csak 1960-as évek végére sikerült a motorproblémát megnyugtatóan rendezni. Budapesten összesen 415 Ikarus 180-as, illetve 274 Ikarus 556-os állt forgalomba 1973-ig és 1980-as selejtezésükig közlekedtek.

Két kocsi azonban csak rövid ideig járta Budapest utcáit. A GA 81-16 és a GA 81-17 rendszámú 556-os típusú buszokat már az 1968. május 1-jén alakult Budapesti Közlekedési Vállalat, azaz a BKV adta át összességében a Volán elődjének tekinthető Mávautnak, pontosabban Autóközlekedési Vállalat trösztnek (AKÖV), amelyhez mások mellett a távolsági-busz-közlekedés is tartozott.

A FAÜ főműhelyéhez hasonlóan a MÁVAUT központi műhelyében is készültek „házi” csuklós buszok, ám az emeletes busz újdonságnak számított. Az ezzel kapcsolatos saját tervek nyomán a Béke téri karosszériaüzemben készült el az új busz – látszólag egyszerűen, hiszen elsőre úgy tűnik, mintha az egyik kocsi tetejére rakták volna a hosszában levágott másikat. Csakhogy nem így történt, hanem épp fordítva: az „alapbusz” tetejét vágták le, és arra építették

rá a másik kocsit – tulajdonképpen csavarozással. A háromajtós jármű középső ajtaját megszüntették, ellenben a busz eredeti futóműve és a 180-asok esetében kudarcot vallott hathengeres, 9,5 literes, 180 lóerős, padló alatti elrendezésű hazai gyártású dízelmotorja megmaradt. A busz attól is különlegesnek számított, hogy 24 centiméterrel meghaladta a hatóságok által engedélyezett négyméteres magasságot. Ebből azonban az utasok nem érzékelhettek sokat, az „emelet” ugyanis csupán kb. 170 centi magas volt, nem csoda, hogy ott álló utas nem tartózkodhatott.

1968. december 22-én vezető fényképes hír volt a napilapokban, hogy sajtótájékoztató keretében mutatták be Budapesten az emeletes buszt. Ám rögtön hozzátették azt is, hogy nem sokáig rója a próbaköröket a fővárosban, merthogy Pécsen fogják forgalomba állítani. A döntést a Magyar Hírlap riporterének így foglalta össze Karászy György, az Ikarus vezérigazgató-helyettese: „Számos világ városban bevált az emeletes autóbusz. A mi adottságaink mellett Budapesten pillanatnyilag nem tartom célszerűnek a forgalomba állítását. Az olyan városokban azonban, ahol hosszabb távon közlekednek, és a magas jármű közlekedését semmi nem gátolja, valószínűleg beváltja a hozzá fűzött reményeket”.



Pécs büszkesége

Az emeletes busz pécsi premierjét 1969. augusztus 20-ra időzítették az ottani 20-as busz vonalán, s az alkalomból megszólalt a jármű vezetője, Petrohán Mihály is, aki elmondta, hogy munkakörének bővülése új feladatot jelent a „praxisában”, mivel kormányzással kell kiegyensúlyozni a karosszéria kilengéseit. A buszvezető abbéli reményét is kifejezte, hogy „az utazóközönség fegyelmezett magatartásával elősegíti munkáját”. Minden bizonnyal eleinte így is



történt, s túlzás nélkül állíthatjuk, hogy az emeletes busz Pécs egyik jelképévé vált az 1970-es években. Még a május elsejei felvonulásokon is részt vett.

A buszt négy évvel később is Petrohán Mihály vezette. „Korszerű kocsit ez kérem, modern technikával szerelték fel, tessék csak belenézni itt a periszkópon keresztül! Innen, a vezetőfülkéből áttekinthetem az egész utasteret alul is, felül is. Nagyon kár, hogy csupán egy közlekedik belőle” – nyilatkozta a járművezető 1973-ban a Közlekedés című lapnak, hozzátéve azt is, hogyha felbukkan, „az utasok egy része inkább elengedi a bent álló hagyományos buszt” az emeletes kedvéért.

De a siker ellenére sem szolgált túl hosszú ideig Pécsen az emeletes busz. Hiába volt ugyanis vezetője szerint korszerű, mások nem így gondolták. Gyakran meghibásodott, és az a bizonyos „utasfegyelmeztség” sem volt mindig tökéletes. A járművet 1977-ben selejtezték, amikor pedig egy évvel később elszállították Pécsről, ezt írta róla a Népszava: „Kísérleti célt szolgált. Bebizonyította, hogy ez a konstrukció szériagyártásra nem felel meg”, ám rögtön hozzátették azt is, hogy „az emeletes buszt nyugdíjazták, azonban mint közlekedési érdekességet megőrzik.” Így is történt, 1978-ban a balatonvilágosi Volán-üdülőbe került, ahol büféként működött. Ám mivel semmiféle állagmegóvást nem végeztek rajta, már 1982-ben olyan lepusztult állapotba került, hogy a ceglédi bontóba került, ahol tényleg csak véletlenek sorozatának köszönheti megmaradását. A roncs magánkézbe került, és 2009-ben, amikor Pécs Európa kulturális fővárosa lett, komolyan fontolgatták restaurálását. De erre csak nemrégiben került sor a Volánbusz 2020-ban indított ún. értékmegőrző programjának részeként. Az emeletes busz felújítása idén fejeződött be és az ismét működőképes jármű október 23-án Pécsre is visszatért, az ottani veteránautós találkozó legnagyobb szenzációjaként.

Legát Tibor

A MIKULÁS TÖRTÉNETE

A krónikák szerint Szent Miklós nagylelkűségéhez és kedvességéhez fűződő történetek alapján alakult ki a Mikulás-kultusz, amely az évszázadok alatt népszokásként terjedt el a világon. A katolikus egyház december 6-án emlékezik meg Szent Miklós püspökről, aki felebaráti szeretetével a karácsony előhírnöke, a jóság, a kedvesség és bőkezűség jelképe lett. Ez a nap egyben a gyermekek által annyira várt Mikulás-ünnep is. Következzék annak a Mikulásnak a története, aki szinte minden nép kultúrájában megjelenik, szeretetet és jóságot áraszt, deres szakállú, vörös köpenyben jár és megajándékozza a gyermekeket szerte a világon.

Szent Miklós (Nikolaosz) a keleti egyházak legtiszteltebb szentje. Amilyen kevés hitelesnek tekinthető történeti adat birtokában vagyunk, olyan sok mozgalmas történetet ismerünk a szent püspökről, akiről a hagyomány olyan tisztelettel beszél, hogy népszerűségben, és az őt övező tiszteletben alig találjuk párját a szentek között. Mint az egyik legnépszerűbb szentet a szegények pártfogójaként, önzetlen ajándékozóként tiszteli a világ.

A legenda születése és kultusza

Miklós a 3. században született a kis-ázsiai Patarában, gazdag kereskedőcsaládban. Korán árva lett, érsek nagybátyja felügyelete alatt egy kolostorban nőtt fel, így maga is a papi hivatást választotta. A legenda szerint Myra érsekének halálakor isteni sugallatra Myra városába indult. Ott a legidősebb püspöknek látomása volt, amely szerint azt kell megválasztani érseknek, aki a következő hajnalon legelsőként megy a templomba imádkozni. Ez az ember Miklós volt. Így került csodás körülmények között a myrai érseki székre, hogy ezután több mint fél évszázadon át vezesse a város keresztényeit. Az emberek tiszteletét és szeretetét jótékonykodásával vívta ki, örökségét is szétosztogatta, vagyonát a szegények és árvák megsegítésére

fordította, így tettei miatt már életében szentnek tartották. 343. december 6-án halt meg püspöki székhelyén, sírja ezután zarándokhellyé vált.

Kultusza már nem sokkal halála után elkezdődött, majd a 6. században templomot emeltek neki Konstantinápolyban. Amikor Myrát 1087-ben elfoglalták a szeldzsuk törökök, tisztelői Szent Miklós maradványait az itáliai Bariba vitték, ahol bazilikát építettek a tiszteletére. Csodatettei között tartják számon, hogy vihar idején megmentette egy vízbe esett tengerész életét, ezért ő az utazók, a kereskedők, a zarándokok, a tengerészek és a révkalauzok védőszentje is. Amikor városát éhínség sújtotta, egy gonosz vendéglőstől megmentett három gyermeket. Miklóst egy angyal figyelmeztette az esetre, mire ő megjelent a vendéglős házában, föltámasztotta a gyermekeket és megbüntette a bűnöst. Ezért őt a gyermekek és diákok védőszentjének is tartják.

Egyébként a szentek életével foglalkozó tudósok, a hagiográfusok úgy vélik, hogy Szent Miklós legendájában van néhány olyan vonás, amelyeket más, 6. századi szentektől vettek át és kölcsönöztek neki. Vannak, akik úgy tartják, hogy legendája a 6. században a görög kultúrkörben keletkezett. A különböző történetek megegyeznek a jócselekedetekkel, mások megsegítésével élő Miklós leírásában.

A nevéhez fűződő leghíresebb legenda

Élt Myrában egy elszegényedett nemesember, aki olyan szegény volt, hogy már betevő falat is alig jutott neki és három férjhez menés előtt álló leányának. Szörnyű dologra határozta el magát: áruba bocsátja lányai ártatlanságát, hogy pénzre tegyen szert. Egy este a lányai azon vitatkoztak, hogy melyik adja el magát rabszolgának, hogy segíteni tudjon a családon, hogy a másik két lánytestvér férjhez tudjon menni. Ekkor ért a nyitott ablak alá Miklós püspök, aki meghallotta a lányok beszédét, így szereve tudomást a készülő bűnről. Visszasietett a templomba és egy marék aranyat kötött egy keszkenőbe, amit bedobott a ház ablakán. Ezt követően még két éjjelen bedobott egy-egy erszény aranyat a szegény nemes ablakán, hogy a lányok tisztességesen férjhez mehessenek. Az apa nagyon szerette volna megtudni, ki volt a jötevő. Amikor Szent Miklós harmadjára is visszatért, kileste, utána futott, és lábaihoz borulva köszönte meg neki az ajándékot, másnapról pedig hálás szívvel, széltében-hosszában mesélte a történeteket. Szent Miklós híre csakhamar messze földön elterjedt. De kiderült abból is, hogy december 5-én a névnapi előestéjén a hideg idő beköszöntével rendszeresen megajándékozta a gyerekeket is mindenféle édességgel. Ezért az adakozásaiért a nép elnevezte Noel Babának, azaz Ajándékozó Apának.

Az ajándékozás eredete

Erre a tette emlékezve ajándékozza meg a ma Mikulása december 6. előestéjén a gyerekeket a keresztény országokban. Az ajándékozás módja, ideje sokat változott az évszázadok során. Az ünnephez köthető szokások országonként ma is eltérőek, ezek eredete ma már jórészt kibogozhatatlan. Egyes források szerint már az ókorban is voltak olyanok, akik Szent Miklósról emlékezve december 6-án megajándékozták egymást. Más források arról írnak, hogy a 11. században a francia apácák „segítettek a Mikulásnak” először ezen a napon. Európában az ajándékozás szokása nagyjából az 1500-as években terjedt el szélesebb körben. Magyarországon a 19. század közepe óta jár a Mikulás a gyermekekhez ezen a napon.

A magyar gyerekeket a Mikulás vagy a Téliapó ajándékozza meg, a kipucolt cipők az ablakban várják az ajándékot, mert nálunk az ablakon át közlekedik, nem pedig a kéményben, mint az angolszász kultúrkörben. A Téliapó kísérelje nálunk a krampusz, aki ijesztgeti a rossz gyerekeket, és virgácsot hoz nekik. A kedves magyar Mikulás az 1950-es években a Szovjetunióban ajándékozó Gyed Maroz, Fagy Apó mintájára egy minden vallásos tartalomtól lecsupaszított jutalmadó vagy megrovó figura lett, a Téliapó. Az amerikai szokások a 19. században kezdték elnyerni mai formájukat, amely szerint Santa Claus szánját nyolc rénszarvas húzza, a kéményen át érkezik, és iszik a kikészített tejből, falatozik a karácsonyi kekszéből. Santa Claus hozza a karácsonyi ajándékot. Az amerikai kultúra térhódításának eredménye, hogy Európában, így hazánkban is egyre elterjedtebb a Mikulás megjelenése karácsonykor is. Műhelye az Északi-sark közelében található, egyesek szerint pedig Lappföldön van. A manók itt készítik az ajándékokat, melyet Santa Claus karácsonykor szétoszt.

A Mikulás mai ismert alakja

A Mikulás kinézetére a 19. századig a sokféleséget mutatja, nem volt ilyen egységes a megjelenése, mint napjainkban. Ha régi képes forrásokban kutakodunk, a szokásos püspök-kelléket megtaláljuk a Mikulás-figurákon, azaz a püspöki palást, a süveg és a pástorbot megjelenik az ábrázolásokon. Ezek a Mikulások zöld, lila, kék, piros palástot viseltek. Aztán egyszer egy Louis Prang nevű bostoni nyomdász kiadott egy olyan képeslapot, amelyen piros ruhában ábrázolta. Ez 1885-ben történt, így ettől kezdve ez a szín kezdett általánossá válni. De nem kell ahhoz a marketingtudomány mélyebb bugyraiba merülnünk, hogy tudjuk, a Mikulás mai kinézetéhez a Coca-Cola Company reklámgrafikusának is köze volt. Állítólag 1931-ben bízták meg azzal, hogy csináljon egy téli kampányt az üdítőital számára. Ekkor született meg a testes, pirosposztag, hófehér szakállú, fehér szegélyű piros bundát és buggyos nadrágot viselő, tömött zsákokat cipelő mókás öregember alakja. Persze vannak, akik szerint ez az egész csupán egy városi legenda. Az azonban bizonyos, hogy a Santa Claus formája egy csapásra meghódította a világot, és ma mindenki ilyennek látja a Mikulást az Amerikai Egyesült Államoktól Ausztráliáig, Finnországtól Magyarorszáig.

A Mikulás és a karácsony összefonódása tehát a 20. század elején kezdődött. A fogyasztói társadalom erősödésével, a karácsonyi ünnepkör előtti kereskedelmi fogyasztás növekedésével egyre élénkebb lett, ma pedig a két ünnep már szinte elválaszthatatlan egymástól.

Hosszú és kanyargós az út, ahogyan Nikolaosz myrai püspökből Szent Miklós, majd ajándékokat osztogató Mikulás vált. De ahogyan már sok száz éve, úgy mai is a kisgyermekek öröme a legfontosabb, melyet az örökké élő Téliapó hoz el.

Hum Krisztina



A szeretet ünnepe -hagyományok új köntösben

Tipp!

Hogyan tegyünk egyedivé egy bolti ajándékot?

- Írjunk az ajándék mellé egy személyre szóló kis verset. Ne ijedjünk meg a feladattól, néhány rímet faragni izgalmas élmény lesz!
- Ha valamilyen konyhai gépet ajándékozunk, tegyük mellé kedvenc, jól bevált receptünket.
- Műszaki cikk, pl. tévé, laptop, tablet, telefon ajándékozásakor készítsünk össze egy kis fotóösszeállítást, és legyen az az első, amit megnézünk rajta közösen.
- A kíséző ajándékkártyára írjunk le egy személyes emléket, történetet.

Karácsony – az öröm, a békesség és a család szimbóluma, ami mára túlnőtt a keresztényi hagyományokon, hiszen Jézus Krisztus földi megszületése mellett sokan a szeretet globális ünnepeként tartják számon. És erre a 21. század elején ismét nagy szükség van. Amikor hétköznapjainkat a szomszédos háború, a mindent átható gazdasági- és energiaválság, valamint az egymást követő járványok szövik át, az adventi várakozás és készülődés időszakában ismét előtérbe kerülhetnek a karácsony hagyományos értékei: a közös együttlétek, a meghitt pillanatok, a bensőséges hangulat.

A műanyag díszek helyett a természetes dekoráció, a színes lámpafüzérek helyett a gyertya meleg fénye, a drága ajándékok helyett a szívből jövő jókívánságok. Bár a fogyasztói társadalmakra jellemző reklámdömpingek idén sem maradnak el, és szokásainkon sem olyan könnyű változtatni, a rohanásról, bolti tülekedésről és a dugóban araszolásról biztos szívesen lemondana mindenki. Innen pedig már csak néhány lépés, hogy újra felfedezzük a karácsony valódi varázsát.

Ünnepi összeállításunkban tippeket adunk személyes ajándékok készítésére, a közös, minőségi idő eltöltésére, és természetesen segítünk az ünnepi menü összeállításában is.



Szeretettel – tőlem

A boltokban vagy az internetes áruházakban ma már bármit megvásárolhatunk készen: ajándékot, ételt-italt, kézműves termékeket, sőt még jókívánságokat is. A legnagyobb értéke mégis a személyesen elkészített meglepetéseknek van. Sok-sok olyan kedves apróságot készíthetünk, amihez nem kell sem speciális szakma, sem különösebb kézügyesség, hiszen nem tud mindenki figurákat varrni vagy faragni fából. Csupán néhány mai, hétköznapi tárgy és egy kis fantázia szükséges...



Dominó-mozdony

Szuper ajándék a vasútrajongó gyermeknek, vagy a kicsikkel együtt készítve óviba vagy iskolatársaknak, de még a mozdonyvezető nagypapának is!

Hozzávalók:

1 csomag csokoládé dominókocka, 1 doboz keksz vagy néhány linzerkarika, 1-2 csomag cukordekoráció és színes draszté, 1 db ételragasztó (otthon is készíthetünk cukormázat, az is tökéletesen ragaszt, ehhez csak porcukrot és vizet vagy citromlevet kell simára keverni), celofánzacskó, csomagolószalag

Elkészítés:

Válasszuk ki az alapunkat, ami lehet nagyobb méretű, téglalap alakú sima vagy csokis keksz, de lehet akár linzerkarika is. Ha kekszet választunk, érdemes a világos oldalát felülre fordítani, mert úgy a csokimozdony jobban mutat rajta.

Tegyünk egy pötty ételragasztót a dominókockák aljára és tegyük rá az alapra. Egy mozdonyhoz 3 dominókocka szükséges. Kettőt tegyünk egymás mögé, majd a második tetejére is ragasszunk egyet, ez lesz a mozdonyvezető-fülke. A mozdony elejére színes drasztékból ragasszunk kéményt, majd az aljára kerekeket. A mozdony mögé kocikat is készíthetünk.

Ezután jöhet a díszítés. Ragaszthatunk például színes hópelyheket vagy karácsonyi motívumos cukorkákat az alapra. Ha ajándéknak szánjuk a mozdony-összeállításokat, csomagoljuk átlátszó celofánba. A végeredmény mutatós és nagyon finom!

Csohány Domitilla



Együtt lenni jó!

Ha feltesszük magunknak a kérdést, miből van mostanában nagyon kevés, sokan biztosan az időt mondanák. Folyton rohanunk, mégis idők semmire. Pedig együtt lenni jó, emellett pedig fontos is, különösen a gyermekekkel. Mert hiába a sok kütyü, a közös élményeket és pillanatokat semmi sem tudja pótolni és felülmúlni. Így tulajdonképpen azt is mondhatnánk, mindegy mit, de csináljuk együtt! A lényeg, hogy mindannyian élvezzük és később legyen mire emlékezni. Ez lehet egy kirándulás, egy kiállítás, egy fürdőélmény, téli csillagnézés egy planetáriumban, kijutás egy szabadulósobából, egy jó társasparti vagy egy közös sütés-főzés. Az sem számít, ha a mézeskalács nem lesz olyan tökéletes, mint a boltban – végül mégis többet fog élni mindennél!

Karácsonyi menüsor

Sok családban minden évben ugyanazok az ételek kerülnek az ünnepi asztalra, míg mások szeretnek kísérletezni és újdonságokat feltálni. Idei összeállításunkban mindkét tábor számára szeretnénk kedvezni, így egyszerre törekedtünk a hagyományok ápolására és azok megújítására.



Fűszeres forraltbor – az igazi lélekmelegítő

Az ünnepi időszakban a sok-sok finom étel mellett a poharunkról se feledkezzünk meg. Hideg időben nincs kellemesebb egy forró italnál, például egy fűszeres forralt bornál, aminek készítése közben szépen lassan az egész házat karácsonyi illat lengi majd be.

Hozzávalók: 1 üveg vörösbor, egy fél citrom és egy narancs leve, 1 darab kezeletlen narancs felszeletelve, 8 darab szegfűszeg, 2 darab egész fahéj, 2 darab csillagánizs, 3 ek. cukor.

Elkészítés: A hozzávalókat tegyük fel főni egy lábasban, és melegítsük gyöngyözésig. Vigyázzunk, hogy valójában ne forraljuk fel a bort, mert akkor elpárolog belőle az összes alkohol.

Halgulyás

A karácsonyi halevés szokása valamennyi európai keresztény országban elterjedt. Ennek egyik magyarzata, hogy amikor Jézus az apostolokat az emberek halászaivá tette, a hal egyúttal a megtért és megkeresztelt ember szimbóluma is lett. Így lett a hal a kereszt mellett az egyik legfontosabb motívum. Másrészt a karácsonyi halevés magyarzata a néphagyományban is megtalálható. A gyorsmozgású hal az új esztendőben hasonló haladásra serkenti az ünnepi asztalt körülülő családot, és a halpikkelyek bőséget ígérnek a ház népének a következő esztendőre. A halgulyás gyors, izletes és tartalmas leves, ami bográcsban és a tűzhelyen készítve is emlékezetes fogása lesz az ünnepnek.

Hozzávalók:

1 kg zsíros hal (pl. ponty vagy harcsa) megtisztítva, felszeletelve vagy felkockázva
2-3 db paprika
2-3 db paradicsom
20 dkg vöröshagyma
1 kg burgonya
3 db sárgarépa
2 kisebb fehérrépa
1 db kezeletlen citrom
szalonna
só, bors, pirospaprika

Elkészítés:

A szalonnát megpirítjuk, a pörccöket kiszedjük, és a zsíron megfonnyasztjuk a hagymát. Megszórjuk pirospaprikával, majd hozzáadjuk a felkarikázott paprikát és a feldarabolt paradicsomot. Sózzuk, borsozzuk, 15 percig pirítjuk, majd felöntjük vízzel, és hozzáadjuk a feldarabolt krumplit és répát. Mivel a hal hamar, 10–15 perc alatt megfő, azt csak a legvégén adjuk hozzá, amikor a zöldségek már megpuhultak. Tálaláskor a halgulyást citromkarikával és kapribogyóval díszíthetjük, a kiegészítő savanykás ízvilág a folyami halakhoz is remekül illik.



Karácsonyi pulykarolád citrusos spenóttal

A pulyka eredetileg az angolszász karácsonyok hagyományos étele, mára azonban a magyar ünnepi asztal elmaradhatatlan fogása is. Nem csoda, hogy nálunk is hamar kedvencé vált, hiszen a pulykahús könnyű, zsírszegény, sokféleképpen elkészíthető és változatosan fűszerezhető. A klasszikus gesztenyes-aszalt szilvás töltelék helyett most egy friss, színes fogást ajánlunk.

Hozzávalók:

1 kg pulykamell, 50 dkg friss bébispenót-levél, 30 dkg csiperke, 8 db kumquat (törpemandarin), 2 db kezeletlen narancs, 4 gerezd fokhagyma, 1 db tojás, 10 szelet bacon, só, bors, vaj

Elkészítés:

A pulykamellfilét a rostjaira merőlegesen 2-3 cm vastag nagy, kinyitott szeletekre vágjuk, és enyhén besózva félrerakjuk. Elkészítjük a töltelékét. A fokhagymát felaprítjuk és olvasztott vajon megpirítjuk. A gombából néhány szemet félreteszünk, a többit apró kockára vágjuk és a fokhagymához adva szintén megpirítjuk. Közben sózzuk-borsozzuk, végül gyorsan megfonnyasztjuk rajta a spenótleveleket is. Hagyjuk kicsit kihűlni, majd a töltelékét összedolgozzuk a tojással, és egyenlő arányban elosztjuk a szárazra törölt hússzeleteken. A húsokat feltekerjük és hústüvel összetűzzük. A tetejüket befedjük baconnal és egy kiolajozott tálba tesszük. Mellé szórjuk a maradék egész gombákat, a törpemandarinokat és a félbe vágott narancsokat. 160 fokban kb. 1,5 óra alatt készre sütjük. A tekerceket minimum 15 percig hűlni hagyjuk, hogy szépen lehessen szeletelni. Tálaláskor a szeleteket meglocsoljuk a sült narancs és a törpemandarin levéllel.



Karácsonyi diótorta

Ez a klasszikus téli sütemény már nagyanyáink ünnepi asztalán is állandó szereplő volt. Most újragondoltuk egy kicsit, vaníliakrémmel töltöttük meg és a díszítését is az alkalomhoz igazítottuk. Ennél karácsonyibb (és finomabb) nem is lehet egy torta, ráadásul már előző nap elkészíthetjük.

A néphagyomány szerint az ünnepek alatt egyébként is elengedhetetlen a dió és a mák jelenléte, mert ha ezekből sokat fogyasztunk, az új esztendőben szerencsések leszünk, ugyanis a mák bőséget, a dió pedig egészséget hoz.

Hozzávalók:

A tésztához: 4 tojás, 25 dkg barna cukor, 18 dkg liszt, 15 dkg darált dió, 2 ek. cukrozatlan kakaópor, 2 ek. olaj, 1 fél citrom héja, 1 tk. sütőpor, 9 evőkanál víz, rum **A krémhez:** 2 cs. vaníliás pudingpor, 9 dl tej, 4 ek. barna cukor, 1 cs. vaníliás cukor, 20 dkg vaj

Elkészítés:

A tojásokat szétválasztjuk. A fehérjéből a cukorral kemény habot verünk, majd fokozatosan hozzáadjuk a sárgáját is. Lassan hozzáadjuk a vizet, az olajat és a száraz alapanyagokat is. Ezeket már csak lapáttal keverjük óvatosan, nehogy összetörjön a hab. A tésztát kivajazott tortaformába öntjük és 180 fokban előmelegített sütőbe tesszük kb. 35 percre. Amíg a tészta sült, elkészítjük a krémet. A pudingport, a cukrot és a vaníliás cukrot összekeverjük a tejjel, majd megfőzzük és lassan kihűtjük. A vajat habosra keverjük, és apránként hozzáadjuk a pudingkrémet. Az elkészült tésztát hagyjuk kihűlni, majd vízszintesen három lapra vágjuk. A lapokat meglocsoljuk egy kevés rummal, és mindegyiket alaposan megkenjük krémmel. A torta tetejét szépen elsimitjük, a maradék krémmel pedig vékonyan bevonjuk a torta oldalát. A tortát mézeskalácsokkal, dióval, mandulával, aszalt gyümölcsökkel és csillagánizzsal díszítjük. Tálalásig hűtőben tároljuk.



Csohány Domitilla



BELVÁROSI SZÍNHÁZ

(VII. KER. KÁROLY KRT. 3/A)

ELŐADÁSOK:

2023. JANUÁR 8. (VASÁRNAP) 19 ÓRA

2023. JANUÁR 16. (HÉTFŐ) 19 ÓRA

2023. JANUÁR 26. (CSÜTÖRTÖK) 19 ÓRA

Jegyek válthatók a Belvárosi Színház szervezésén (1075 Bp., Dohány u. 1/a, tel.: 266-7130, nyitva: H-P 10-18 óráig), valamint az ismert jegyirodáknban, a jegyterjesztőknél. Bankkártyás vásárlás a www.orlaiprodukcio.hu, a www.belvarosiszinhaz.hu és www.jegy.hu oldalakon lehetséges.

30%-os kedvezmény a MÁV intranet oldalán meghirdetett időpontokra!



**30%
KEDVEZMÉNY**

A helyes megfejtést beküldők között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki. A megfejtés beérkezési határideje: **2023. január 18.**
Cím: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság, 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 54–60. E-mail: ujzag@mav.hu
Legutóbbi feladványunk megfejtése: „Az Északi-középhegység legszebb vonalvezetésű vasútja az Eger-Szilvásvárad vasútvonal.”
A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Berdár Boglárka** olvasónknak!

	FÜRTÖS VIRÁGZAT	ÜREG A FA BELSEJÉBEN	FEDELES TÁROLO-ESZKÖZ	NÁDSÍP KÖZEPE!	OSZTÁLY RÖVIDEN	– CSOMÓ; BONVOL- LULT PROBLÉMA	KIHEZ TARTOZÓ?	HATÁR-ROZOTT NEVELŐ	A TE-TEJÉRE	ÉPÜLET FEDETT, KÖZPONTI CSARNOKA	CELSIUS, RÖVIDEN	AZ ANTI-MON VEGY-JELE	ORSOLYA EGYIK BE-CENEVE	FILMET SZEMLÉL	YARD, RÖVIDEN	KAPUT SZÉLES-RE NYIT	
1																	K
JELSU-GÁRZÁS					KISSÉ EGOISTA! ESÉLY			A TÚL-OLDALRA GOLFOZNI KEZD!		TÖKFÖDŐ MEG-LEPŐDVE MONDJUK					KÖZÉPEN RAÍR! TÖMI A HASÁT		
ATLÉTA SPORT-SZERE				FERDE GLÓRIA EGYIK BE-CENEVE				JELET VÉS MOND VALAMIT		A MÁJ IS EZ CSÜNG, FÜGG							
KELVIN JELE	MAROSI VÁROS MEGY					KIMONÓ ÖVE ASZTÁ-CIUM			RÓMAI 51-ES PAKOL, TESZ			SIEMENS SÁRVÁR KÖZELI KÖZSÉG		DEHOGY! EPOSZ EGY FEJZETE			
KÖLTŐI SÓHAJ		FOLYAMI DELFIN FEJÉR M.-I VÁROS				UNIÓS PÉNZNEM ANGOL ANNA!				A GRAFIT ANYAGA AMELY DOLOGRA							
2	RÁMENÓS																EMBERI TEST TÁMASZ-TÖLEME
ANGOL SÓRFÉLE				KÉTJE-GYÜ BETŰ LITER		ÚJ-ZÉLANDI AUTÓJEL OKOS		KELET, RÖVIDEN FÖLDRE HULLÓ		HANGOS-KODIK A KECSKE TILTÓSZÓ							
KELTA NÉP VOLT				MUZSIKÁL KÉSZ-PÉNZ, RÖVIDEN				A NÍLUS, NEMETŰL SAJTÓ, SATU							-KA, -... NÉMET-ORSZÁG SP.JELE		
ERRE A HELYRE			APRÓ, CSEKÉLY LEVEGŐ, GÖRÖGÜL			KOPIK A MÁZ RÁCIÓ, ÉRTELEM										RÁDIUSZ ÖRKÉNY HŐSE (LAJOS)	
LÁSDI, RÖVIDEN	24 ÓRÁ-BÓL ÁLL CSEH AUTÓJEL				SZÉK KÖZEPE! A -RA PÁRJA		ERBIUM KETTŐT!			KAZUÁLIS REGÉNY KÖZEPE!							
RÉGI ŰR-MÉRTÉK				LUSTA-SÁG KARÁT, RÖVIDEN						URALKO-DÓI SZÉK GAUSS JELE							
3																	A TECH-NÉCIUM VEGY-JELE


Fehér karácsony



– Én már előkészítettem a szánkómat. Alig várom, hogy es- sen a hó.
– Én előbb megépítem a legeslegnagyobb hóembert, ami va- laha létezett.
– Anyu, mikor tudunk síelni menni? – egyre több ilyen és ehhez hasonló beszélgetést csíptek el a mozdonyok a Keleti pályaudvaron az alatt a rövid idő alatt, amíg bent álltak. Mert épphogy csak beálltak, már indultak is tovább, hiszen év vé- gén mindig hatalmas a forgalom. Csak szenteste van egy kis pihenő. De addig nincs megállás. A város és a pályaudvar ugyan már ünnepi díszben pompázott, időnként felcsendül- tek a karácsonyi dalok, a szerelvények csordultig tele voltak utasokkal a karácsonyi vásárokbá tartó járatokon. Már min- denki nagyon várta a karácsonyt. És a havat. A mozdonyok is.
– Ha már ilyen hideg van, tényleg eshetne a hó – szólta Tau- rus.
– Megőrültél? – torkollta le Traxx. – Így is bolondok háza van már! Ha leesik a hó, kitör a káosz – aggodalmaskodott tovább a villamos mozdony. – Leszakad a felsővezeték, el- akadunk a hóban, befagy a vál...
De a többiek már nem hagyták befejezni a mondatot, mert Taurusszal értettek egyet. – Elvégre, ha tél van, legyen igazi tél – mondták Traxxnak.
– Az első hógolyót biztos neked dobnám! – pimaszkodott tovább egy fiatal KISS motorvonat, majd a civakodást egy kislány aggódó szavai szakították félbe, aki az apukáját fag- gatta:
– Ha nem esik a hó, karácsonyfánk sem lesz? És a Jézuska sem fog jönni hozzánk? Honnan fogja tudni, hogy már Szent- este van, hiszen a karácsony mindig havas és hófehér.
Ezen a mozdonyok is elgondolkodtak. A kislánynak igaza lehet. A képeslapok, a dalok és a mesék mind-mind gyönyör- rű hősésről, havas tájról és fehér karácsonyról szólnak. Mi lesz, ha mégsem esik addig a hó?
Bár az apuka megnyugtatta a kislányát, hogy hősés nélkül is lesz karácsony, a kislány nem nagyon akarta elhinni. Min- dennap megismételte a kérdéseit, amit a mozdonyok is hal- lottak, hiszen délutánonként ugyanazzal a vonattal mentek haza a közeli kisvárosba.
Végül Traxx is belátta, hogy ha máskor nem is, de karácsony- kor esnie kell a hónak. Innentől kezdve a mozdonyok folyton az eget bámulták, ám hónak nem volt se híre, se hamva, pe- dig már december 23-a volt. A mozdonyok hiába törték a fe- jüket, hogyan varázsolhatnának ide havat, az esőtáncan kívül

nem jutott eszükbe semmi. Szomorkodásukból Jeti hangos dalolása zökkentette ki a csapatot, aki éppen most futott be hosszú úttjáról. Jeti ugyanis nem egy hegyi szörny volt, ha- nem egy gyönyörű, bordó színű Railjet mozdony, aki olyan hatalmas hegyek között zakatol rendszeresen, amit mindig hó borít. Amerre ő jár, ott most is mindenki síel, nem csoda, hogy az ő teteje és ütközője is csupa hó volt.
A többiek kissé irigykedve nézték a mindig vidám mozdonyt, hogy neki biztos fehér karácsonya lesz a hegyekben, ám ek- kor Traxx meglepő ötlettel állt elő.
– Jeti, te leszel a mi megmentőnk! – kiáltotta, bár Jetinek akkor még fogalma sem volt, mivel, miért és hogyan lesz ő bárkinek is a megmentője. Ő a hosszú út után csak egy ha- talmas alváásra és egy meleg helyre vágyott, hogy végre kipi- henhesse magát. Traxx ekkor hadarva elmesélte, hogy havat kell idevarázsolniuk, mert itt esni biztos nem fog se ma, se holnap, márpedig a karácsony fehéren az igazi. Jeti még min- dig nem értett egy árva szót sem, de ekkor már a többiek is csatlakoztak a történethez, elmesélték a gyerekek beszélge- téseit, végül a kislány kérdéseit.
– Jó-jó! – szólta végül Jeti, de hogy tudok én havat varázsol- ni? Ami rajtam van, az gondolom, kevés. De addigra Traxx már a rendező pályaudvarról hozatott néhány tehervagont, és megkérte Jetit, hogy ezekkel menjen vissza Ausztriába, és hozzon annyi havat az Alpokból, amennyit csak bír. Jeti – bármennyire is fáradt volt – már fordult is vissza. Sietnie kel- lett, de másnap reggel ugyanolyan vidáman futott be a Keleti pályaudvarra, mint mindig. Vagonjai tele voltak igazi friss hó- val, amit Unimog segítségével szét is fújtak a peronokon. Így történt, hogy a Keleti pályaudvar december 24-re mégis cso- daszép fehérbe öltözött – a gyerekek legnagyobb örömére.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Györi Zsolt



*Áldott
karácsonyi ünnepeket
és boldog új évet
kívánunk!*

