

LXXV. ÉVFOLYAM

2025. NOVEMBER

MÁV CSOPORT

magazin



**ÉV VÉGÉIG TÖBB MINT
400 ÚJ BUSZ ÁLL SZOLGÁLATBA**

CÍMLAPSZTORI

Év végéig több mint 400 új busz áll szolgálatba

HÍREK

A Busworld Europe 2025 kiállításon járt a MÁV-csoport felsővezetői delegációja; Nemzetközi közlekedési együttműködés a jövőért – az UITP vezetői a MÁV Személyszállítási Zrt.-nél; Diplomaosztó a BME-n – A jövő mérnökei és a közösségi közlekedés

HUMÁN

Ne maradj le az Egészséglottóról!; A MÁV-csoport tűzifavásárlási lehetőséget biztosít a munkavállalói számára

JÁRMŰPARK

55 éve született meg a magyar járműgyártás többre hivatott csodája

EGÉSZSÉG

Grounding, azaz a földelés – Hogyan alkalmazhatod?; Út a szakmai és a személyes fejlődéshez

MUNKATÁRSUNK

300%-os teljesítmény! – Záhonyiak nyerték a Vasúti pályaépítő versenyt; Életmentők a pályán

KÉPEKBEN

A teljes helyi flotta megújult Balatonfüreden; Budapesten tartotta idei ülését az IMRBG

RÓLUNK

„A biztonság úgy része a mindennapi életünknek, hogy észre sem vesszük” – beszélgetés Pomozi Sándor biztonsági főigazgatóval

FENNTARTHATÓSÁG

Hulladékból érték: a biogázüzemek jelentősége a körforgásos gazdaságban

MŰVÉSZET

„A klasszikus zene kimeríthetetlen forrása a gyönyörűségnek” – Lendvai Györggyel, a MÁV Szimfonikusok ügyvezető igazgatójával beszélgettünk

BÜSZKESÉGÜNK

Laskay Lóránt, a MÁV Személyszállítási Zrt. üzleti vezérigazgató-helyettese Tolnay Lajos – Községi Közlekedésért Díjat vehetett át; 25 év a vasút jogi szolgálatában – interjú dr. Nemeskéri-Kutlán Endrével; A Mávinform és a „vasút hangja”: Kavalecz Imre

ÁLLOMÁSOK

Szerencs, ahol édes illatok szálltak a levegőben

ÉLETMÓD

Egy ifjú sztár a konyhában – az édesburgonya

SZABADIDŐ

Vonattal, busszal, túrabottal; Őszi kerékpározás a Gerecse lábánál; A rónák végtelenje – Hortobágy

4

6

9

10

12

16

20

26

28

30

32

38

40

42



10 JÁRMŰPARK

55 éve született meg a magyar járműgyártás többre hivatott csodája



20 KÉPEKBEN

A MÁV-csoport Sport- és Egészségnapja



30 MŰVÉSZET

„A klasszikus zene kimeríthetetlen forrása a gyönyörűségnek”

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság; **Felelős kiadó:** Miklós Zsófia kommunikációs igazgató; **Főszerkesztő:** Varga Zsuzsanna; **Főszerkesztő-helyettes:** Benke Máté; **Szerzők:** Benke Máté, Csobány Domitilla, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Pál Dorottya, Putsay Gábor, Réz Tamás, Ujj Zsuzsanna; **Cím:** 1097 Budapest, Könyves Kálmán körút 36.; **E-mail:** ujsag@mavcsoport.hu; **Fotók:** pixabay, Fajcsák Balázs, freepik.com, envato.com, Fortepan, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Dániel, Molnár Zsolt, pexels.com, Szecsődi Balázs, Volánbusz; **Nyomdai előkészítés:** Papp János; **Korrektor:** Barta Éva ISSN1785-8372



Az egészség közös ügyünk

A MÁV-csoport vezetői számára munkatársaink egészsége és jólléte kiemelt fontosságú. Hiszünk abban, hogy a testi-lelki egyensúly nemcsak a mindennapi életminőségnek, hanem a közösségünk erejének is az alapja. Ezért hoztuk létre Egészség Programunkat, amely egész évben színes, hónapról hónapra megújuló tematikus programokkal, hasznos információkkal és inspiráló kezdeményezésekkel támogatja kollégáinkat az egészségtudatos életvitel kialakításában.

Október 10-én nagyszabású Sport- és Egészségnapot rendeztünk, amelyen nyolcszáz munkavállalónk vett részt. A nap során számos egészségügyi szűrővizsgálat vált elérhetővé, emellett sportos megmérettetések, egyéni és csapatversenyek várták a résztvevőket. Az esemény nemcsak mozgásra ösztönzött, hanem közösségi élményt is adott: együtt sportoltunk, szurkoltunk, nevtünk – és közben sokat tettünk önmagunkért.

A nap hozzájárult az Egészséglottó sikeréhez is, melynek célja felhívni a figyelmet a megelőzés fontosságára és a rendszeres mozgás mindennapokba történő beépítésére.

Bízunk benne, hogy a jövő évben még több élménnyel, színes programmal és közös pillanattal gazdagíthatjuk Egészség Programunkat, mert hiszünk abban, hogy az egészség nem kampány, hanem közös utazás – amelyben minden egyes lépés számít.

Hágen Tímea Katalin
MÁV Zrt. HR-főigazgató



40 ÉLETMÓD

Egy ifjú sztár a konyhában – az édesburgonya

Év végéig több mint 400 új busz áll szolgálatba



Folytatódik a MÁV-csoportnál annak az összesen 1000 vadonatúj autóbusznak a szolgálatba állítása, amelyek beszerzésére Lázár János építési és közlekedési miniszter 10 vállalásának egyikeként kerül sor. Az idei főszézonban már megérkezett 131 új autóbusz, a héten pedig megkezdődött a fennmaradó 869 db magyar gyártású Credobus Econell 12 Next autóbusznak az átvétele és forgalomba állítása is. A két nagyobb részre bontott eljárás most zajló, második szakaszában még az idén további 269 jármű áll az utasok szolgálatába 17 vármegye helyközi vonalain. Ezzel már az idei évben eléri a 400-at azoknak az új járműveknek a száma, amelyek a három évre tervezett program keretében érkeznek, hogy a nemzeti közszolgáltató autóbuszos flottáját tovább erősítsék és korszerűsítsék. Az 1000 új autóbuszra vonatkozó miniszteri vállalás szervesen illeszkedik a MÁV-csoport még 2018-ban elindított jármű-fiatalítási programjához. Ennek végrehajtásával a magyar közlekedési társaság VOLÁN-flottája válik Közép-Európa legnagyobb és legfiatalabb közúti közszolgáltató flottájává. Az állomány kétharmadát ráadásul hazai gyártású járművek adják, így a járműállomány-fejlesztési program egyben hozzájárul a magyar munkahelyek megteremtéséhez és megőrzéséhez is.

Az 1000 új autóbuszra vonatkozó, nagyságrendileg 75 milliárd forint értékű fejlesztés során a mostantól folyamatosan érkező, 269 darab jármű még idén forgalomba állhat 17 vármegye helyközi vonalain, további 300-300 autóbusz érkezése pedig 2026-ban és 2027-ben várható.

A mostantól érkező új járművek szinte az ország teljes területén emelik a közlekedés színvonalát:

- Bács-Kiskun vármegyébe 20 db,
- Baranyába 20 db,
- Békésbe 10 db,
- Borsod-Abaúj-Zemplénbe 15 db,
- Csongrád-Csanádba 15 db,
- Fejérbe 20 db,
- Győr-Moson-Sopronba 20 db,

- Hevesbe 15 db,
- Komárom-Esztergomba 25 db,
- Nógrádba 15 db,
- Pest vármegyébe 34 db,
- Somogyba 10 db,
- Szabolcs-Szatmár-Beregbe 10 db,
- Tolnába 10 db,
- Vas vármegyébe 10 db,
- Veszprém vármegyébe 10 db,
- Zalába 10 db autóbusz érkezik december végéig.

A sárvári telephelyhez tartozó vonalakon 10, Tatabánya vonzáskörzetében 14 jármű október 7-én már üzembe állt.

Október 8-án a salgótarjáni telephelyre érkezett 9 autóbusz állt forgalomba.

Sopronba és Győrbe összesen 10, Szekszárdra 3, Kaposvárra 4 busz érkezett, forgalomba állításuk október 10-én megtörtént.

Október 15-én további 29 Econell állt üzembe Keszthely, Nagykanizsa, Zalaegerszeg, Székesfehérvár, Ajka és Veszprém térségében.

A folyamat részeként a társaság 2027 végére a regionális és országos járatokon kizárólag klímás autóbuszokat közlekedtet majd, a flotta átlagéletkora pedig 9,5 évre mérséklődhet.

Nagy Bálint, az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedésért felelős államtitkára a járművek érkezését bejelentő sajtótájékoztatón elmondta:

„Lázár János év elején bejelentett 10 pontos vállalásának részeként érkezik a MÁV-csoporthoz a beígért 1000 új autóbusz, mellyel az ígéretből valóság lesz. Célunk, hogy az új tarifarendszerrel ne csak olcsóvá, hanem még jobbá tegyük a közösségi közlekedést, már rövid távon is. Ezzel az 1000 új autóbuszsal az Európában már most is jelentős szolgáltatóként jelen lévő VOLÁN-flotta még versenykésebbé válik. A MÁV-csoportnál megkezdődik 869 magyar gyártású, Credo Econell autóbusz forgalomba helyezése, amelyek 2027-tel bezárólag érkeznek meg a közlekedési társasághoz. Az idén ebből 269 darab kerül átadásra, így 2025-ben összesen 400 új autóbuszt helyezünk forgalomba. Reméljük, hogy a fejlesztések hatására mind többen választják majd a közösségi közlekedést Magyarországon.”

Dr. Kormányos László, a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója hozzátette:

„Csak ebben az évben több mint 400 vadonatúj autóbusz emeli szolgáltatásaink színvonalát. 2018 és 2027 között, azaz egy évtized alatt pedig összesen 3520 járművet, vagyis az 5800 darabos flottánknak több mint 60 százalékát lecserélhetjük. A folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően emelkedik a közúti közlekedési szolgáltatások színvonal és csökken a környezetterhelés: a régió egyik legkorszerűbb és legnagyobb flottáját építjük!”

A MÁV Személyszállítási Zrt. megközelítőleg 10 800 autóbusz-vezetővel 2996 helyközi vonalon biztosítja az autóbusz-közlekedési szolgáltatást országsszerte, 2024-ben 12,3 millió járaton 727 millió utazásról gondoskodott. Járműállományát mintegy 5800 jármű alkotja, közülük 334 alternatív meghajtású, elektromos vagy gázüzemű autóbusz. A járművek Magyarország 3155 településéből 3144-et érintenek.

A mostani fejlesztéssel a MÁV-csoport tovább erősíti elkötelezettségét a kényelmes, biztonságos és környezetbarát közösségi közlekedés iránt, ezzel is elősegítve, hogy mind többen válasszák a közösségi közlekedést a mindennapi utazásaikhoz. A járművek megfelelnek a legmodernebb műszaki elvárásoknak: növelt teljesítményű, Euro 6-os dízelmotorral, új generációs automata sebességváltóval, két utasajtóval, fűtő és hűtő klímaberendezéssel, valamint utastájékoztató, kamera- és utasszámláló rendszerrel felszereltek. Emellett automatikus tűzfelfojtó berendezéssel, fedélzeti wifivel és USB-csatlakozó-aljzatokkal is rendelkeznek. Az autóbusz-vezető ülése természetesen biztonsági övvel ellátott, emellett újdonság ezen járműtípusnál, hogy valamennyi utasülést már kétpontos biztonsági övvel szereltek fel az utazás biztonságának fokozása érdekében. Az egy járművel szállítható személyek száma 93 fő, valamint minden busz kerekesszékes utas szállítására is alkalmas.



A Busworld Europe 2025 kiállításon járt a MÁV-csoport felsővezetői delegációja

Október 4. és 9. között rendezték meg Brüsszelben a világ legnagyobb autóbúszipari seregszemlét, a Busworld Europe 2025 kiállítást, ahol gyártók, szolgáltatók és mobilitási szakértők mutatták be legújabb innovációikat és technológiáikat. Hegyi Zsolt vezérigazgató vezetésével a MÁV-csoport felsővezetői delegációja is ellátogatott a rendezvényre, hogy a helyszínen ismerjék meg a legjelentősebb autóbúszgyártók és -beszállítók újdonságait.

A kétfévente megrendezésre kerülő Busworld Europe fókuszában idén a fenntartható mobilitás eredményei, a legújabb digitális innovációk, valamint a jövő közlekedési trendjei voltak, és a világ minden tájáról mintegy 550 buszgyártó és iparági beszállító közlekedéstechnológiai megoldásaiba nyertek betekintést a résztvevők. Olyan jelentős buszgyártók képviseltették magukat a rendezvényen, mint a BYD, a Daimler Bus, a CaetanoBus, a MAN vagy az Ikarus, mely gyártók standjait a cégcsoportunk képviselői meglátogatták. A kiállítást október 6-án és 7-én kétnapos konferenciaprogram kísérte, amelynek témái a digitális mobilitási megoldások, az autóbúszos biztonság, a hosszú távú távolsági buszozás jövője, az utasszállítás társadalmi-gazdasági vonatkozásai és a közlekedési hatóságok rendszermenedzsmentje voltak. A MÁV-delegáció felkereste többek között a HC Linear Kft. standját is, hogy első kézből ismerhessék meg a legújabb fejlesztéseiket. Ezek között kiemelten szerepelnek az utastájékoztatói fejlesztések, a magyar fejlesztésű e-papír-kijelzők, valamint a szoftveres back-office szolgáltatások.



Nemzetközi közlekedési együttműködés a jövőért – az UITP vezetői a MÁV Személyszállítási Zrt.-nél

A MÁV Személyszállítási Zrt. vezetői október 15-én fogadták a Nemzetközi Közöségi Közlekedési Szövetség (UITP) képviselőit. A találkozó célja a szakmai együttműködés erősítése és a nemzetközi kapcsolatok bővítése volt.

A Nemzetközi Közöségi Közlekedési Szövetség több mint 2000 tagot tömörítő világszervezet, amelyben városi, regionális és helyközi közlekedési társaságok, hatóságok, szolgáltatók, kutatóintézetek és oktatási intézmények képviseltetik magukat. Küldetése, hogy egyesítse és képviselje a közösségi közlekedési ágazat szereplőit, elősegítse a fenntartható fejlődést, valamint irányt mutasson a jövő közlekedési megatrendjeinek kialakításában. Magyarországon jelenleg hét szervezet tagja, köztük a MÁV Személyszállítási Zrt., a BKV, a BKK és a DKV.

Társaságunk 2006 óta aktív tagja a szervezetnek, korábban bizottsági elnöki feladatokat is elláttak a kollégáink. Jelenleg munkatársaink két bizottságban képviselik a cégcsoportot: a **Regionális és Elővárosi Vasúti Bizottságban Molnár Balázs**, valamint az **Üzleti és Humán erőforrás-bizottságban Ulrichné Czihó Barbara** tevékenykedik. A buszos szegmensben kollégáink jelenleg az UITP szakmai támogatásával és irányításával építik kapcsolatrendszerüket és erősítik együttműködésüket a szervezettel. 2025 júliusától **Kazai Katalin** az UITP **Policy Board** irányító testületének tagjaként képviseli a MÁV-csoportot kétéves mandátummal. Kinevezéséhez ezúton is gratulálunk!

A budapesti találkozó gondolata a júniusi hamburgi UITP Summit rendezvényen merült fel, ahol **dr. Kormányos László vezérigazgató** és **Mohamed Mezghani**, az UITP főtitkára személyesen egyeztettek a most megvalósult látogatás részleteiről. Ennek eredményeként október 15-én a Szövetség vezetői rövid, de tartalmas megbeszélésre érkeztek a MÁV Személyszállítási Zrt. központjába, ahol a nemzetközi partnerség erősítése, az ágazati együttműködés és a jó gyakorlatok megosztása állt a középpontban.

Társaságunk részéről **dr. Kormányos László vezérigazgató**, **Kazai Katalin** vezérigazgató-helyettes, **Pék Attila Patrik**, az autóbúszos forgalomirányítás vezetője, valamint **Ulrichné Czihó Barbara** humánpolitikai szakértő és **Grabant Anita** nemzetközi kapcsolatokért felelős kiemelt szakértő vett részt. Az UITP küldöttségét **Mohamed Mezghani**, a szervezet főtitkára és **Georgiana Tuta**, az UITP Európai Divíziójának menedzsere képviselte.

A másfél órás megbeszélés során a felek kölcsönösen bemutatták a szervezeteiket, a MÁV-csoport tagvállalatainak integrált működését és fejlesztési irányait, valamint az UITP tevékenységének főbb területeit. Mezghani úr üdvözölte a MÁV Személyszállítási Zrt. aktív tagságát, és támogatásáról biztosította társaságunkat, hangsúlyozva, hogy a magyar tapasztalatok és jó gyakorlatok megosztása a nemzetközi közösség számára is értékes lehet.

Georgiana Tuta az előadásában bemutatta, milyen lehetőségeket kínál az UITP-tagság a tudásmegosztás, a szakmai tréningek, a nemzetközi fórumok és a közös fejlesztési projektek terén. Az együttműködés részeként, Mezghani úr felkérése nyomán a felek megállapodtak abban, hogy jövőre társaságunk rendezheti meg a **Regionális és Elővárosi Vasúti Bizottság 2026. májusi ülését**, amelynek kiemelt témája a **TramTrain-szolgáltatás** lesz.

A találkozó megerősítette: a MÁV-csoport aktív szereplője a nemzetközi közösségi közlekedési hálózatnak, amelyben a fenntarthatóság, az innováció és a tudásmegosztás közös célokat szolgálnak.

Diplomaosztó a BME-n

A jövő mérnökei és a közösségi közlekedés



A közösségi közlekedés jövőjét formáló mérnökök találkoztak a hagyomány és az innováció színterén: október 10-én ünnepélyes keretek között adták át diplomájukat a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem frissen végzett közlekedésmérnök- és járműmérnök-hallgatóinak. Az eseményen a MÁV-csoport is képviseltette magát, jelezve a felsőoktatás és az iparág közötti szoros együttműködés jelentőségét.

2025. október 10-én a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem (BME) Közlekedésmérnöki és Járműmérnöki Kara ünnepélyes keretek között tartotta meg diplomaosztó ünnepségét a BME központi épületének dísztermében. A jeles eseményen az újonnan végzett mérnökök ünnepélyes eskütétele és okleveleinek átvétele mellett számos iparági szereplő is tiszteletét tette – köztük a MÁV Személyszállítási Zrt. vezérigazgatója, dr. Kormányos László, aki ünnepi beszéddel köszöntötte a frissdiplomásokat.

A közlekedésmérnök- és járműmérnök-hallgatók – köztük többen is, akik a közösségi közlekedési szakterület iránt már most komoly érdeklődést mutatnak – nemcsak egy fontos mérföldkőhöz érkeztek el, hanem egy olyan iparágba lépnek be, amely a következő évtizedekben kulcsszerepet játszik a fenntartható mobilitás és az intelligens közlekedési rendszerek fejlesztésében.

Dr. Kormányos László a beszédében hangsúlyozta a fiatal mérnökök felelősségét és lehetőségeit a közlekedés megújításában, külön kitérve a MÁV-csoport és a felsőoktatás közötti együttműködés jelentőségére. A diplomaátadó ünnepségen 40 fő vehetett át kitüntetéses diplomát, ők nemcsak a kiváló tanulmányi eredményeikkel tűntek ki, hanem a MÁV-csoport elismerésében is részesültek, a diploma mellé személyesen vehették át a MÁV-csoport ajándékát is. „Egy közlekedésmérnök számára nincsenek határok és korlátok, hiszen a technológiai fejlődés minden közlekedési ágazatban folyamatos, de a frissen végzetteknek nagy szükségük lesz arra a szemléletre és tudásra is, amelyet a felsőoktatásban elsajátítottak. Magam is számtalanszor megtapasztaltam, hogy az a komplex tudás és a feladatok, kihívások,

amelyeket az egyetemen teljesítettünk, nem voltak hiábavalók. Ha elkötelezzük a közlekedési szakma iránt, és minden energiánkat befektetjük, akkor sikeresek lesznek ezen a területen. A MÁV-csoport és vállalatai tárt karokkal várják mindnyájukat, hogy közösen egy még fenntarthatóbb, zöldebb mobilitást biztosítsunk a társadalomnak” – mondta dr. Kormányos László, majd kiemelte: a MÁV-csoport számára stratégiai fontosságú, hogy a műszaki felsőoktatásban végzett, elhivatott fiatal szakemberek ne csak pályakezdőként, hanem hosszú távon is az iparágban képzeljék el a jövőjüket. A frissdiplomások tudása, digitális érzékenysége és kreatív gondolkodása nélkülözhetetlen a közösségi közlekedés modernizációjához, az utasközpontú szemlélet erősítéséhez és az európai szintű szolgáltatások biztosításához.

A diplomaosztón a végzett hallgatók mellett jelen voltak a kar oktatói, kutatói, a jubileumi kitüntetettek, valamint a családtagok, hogy mindannyian tanúi lehessenek egy fontos és meghatározó pillanatnak: amikor a fiatalok átvették diplomájukat, és hivatalosan is mérnökként indulhattak el pályájukon.

A MÁV Személyszállítási Zrt. ezúton is szívből gratulál minden végzős hallgatónak, különösen azoknak, akik már most is gyakornokként vagy ösztöndíjasként részesei a vállalatcsoport mindennapjainak. Büszkék vagyunk rá, hogy több friss diplomás fiatal erősíti a MÁV-csoport valamely tagvállalatát. Bízunk benne, hogy a következő években egyre több mérnökhallgató választja a közösségi közlekedés valamelyik szegmensét mint szakmai életutat, és együtt dolgozhatnak azon, hogy Magyarország közlekedése korszerűbbé, fenntarthatóbbá és még utasbarátabbá váljon.



Ne maradj le az Egészséglottóról!

Közeledik az Egészséglottó leadásának határideje, ne hagyj az utolsó pillanatra!

Vegyél részt egészségmegőrzéssel kapcsolatos programon (szűrővizsgálat, aktivitás), gyűjtsd a pecsétet!

Ha a szelvényed betelt, töltsd fel 2025. november 30-ig a magazin.mavcsoport.hu/egeszseglotto oldalra!

Az egészséged a legnagyobb nyeremény, de most még több is várhat Rád!

Részletek a MÁV-csoport Magazin Egészség oldalán!



A MÁV-csoport tűzifavásárlási lehetőséget biztosít a munkavállalói számára

A MÁV Szolgáltató Központ Zrt. a kollégáinknak értékesíti a Magyar Állam tulajdonában és a MÁV Pályaműködtetési Zrt. vagyonkezelésében lévő különféle tűzifákat. Az értékesítési eljárás az MNV Zrt. engedélye alapján és a vagyonértékelésben rögzített egységeken történik.

Telephelyeinken változó készlet érhető el, így a beérkezett kérelmeket érkezési sorrendben bíráljuk el, és a készlet függvényében szolgáljuk ki. Telephelyen belüli – részmennyiségre vonatkozó – vásárlási kérelem is elérhető.

A vásárlásról bővebben:

- A vásárlási kérelem rögzítését követően előre egyeztetett időpontban kötelező helyszíni megtekintésre kerül sor.
- A tűzifa állapotáról, a megközelíthetőségről, az elszállítási lehetőségekről és az egyéb feltételekről a helyszíni megtekintésen tájékozódhatnak munkatársaink.
- Az értékesítés egyik feltétele az adott vásárlási kérelemhez tartozó, kötelező megtekintésen történő részvétel és a körülmények megismeréséről szóló nyilatkozat megtétele.
- A vevő feladata és költsége a rakodás és az elszállítás.

Az értékesítési eljárásról való részvétel feltételei:

- Az alkalmasság megállapítása (amely a vásárlási kérelem hiánytalan kitöltése és a nyilatkozat megtétele alapján történik)
- Helyszíni megtekintésen való részvétel
- A NAV köztartozás-mentességi igazolása

A vásárlási kérelmeket „tűzifa-értékesítés” tárgyú elektronikus levélben szükséges a hasznositas@mavcsoport.hu e-mail-címre megküldeni. Jelentkezési határidő: 2025. december 31., szerda, 10:00

A teljes tűzifa-értékesítési hirdetmény és mellékletei az alábbi linken érhetők el:

<https://beszerzes.mavcsoport.hu/beszerzeseink/beszerzes/tuzifa-erteakesitesi-hirdetmeny-0>

Üdvözlettel:

MÁV Szolgáltató Központ Zrt.
Általános és EHS-szolgáltatás

Környezetvédelmi, Hulladékértékesítési és Energetikai Igazgatóság



55 éve született meg a magyar járműgyártás többre hivatott csodája

A magyar vasúttörténet tele van sikertörténetekkel, megbízható ígásokkal és legendás mozdonyokkal. De vannak olyan fejezetek is, amelyek a nagyratörő álmokról, a technikai csúcsteljesítményekről és a végül mégis bekövetkező kudarcról szólnak. Ilyen történet a MÁV M63 sorozatú, „Gyík” becenévre hallgató dízelmozdonyáé, amely a maga korában a magyar ipar csúcsterméke volt, mégis csak 15 évet élt meg a MÁV kötelékében.

A 1960-as évek végére a MÁV-nál javában zajlott a gőzvontatás felszámolása. A fővonalak villamosítása gőzerővel folyt, de az ország vasúthálózatának jelentős része még sokáig dízelvontatásra volt utalva. A meglévő dízelmozdonyflotta azonban kezdett korlátokba ütközni.

Az M61-es „Nohab”-sorozat kiváló volt, de nyugati importként (svéd-amerikai) politikailag kényesnek számított, és a beszerzési források elapadtak. Az M62-es „Szergej” egy rendkívül erős, szovjet importból származó tehervonati mozdony volt, de 100 km/h-s maximális sebessége és felépítése alkalmatlanná tette a nagy sebességű gyorsvonatok továbbítására.

Hiányzott tehát egy nagy teljesítményű, belföldi gyártású dízelmozdony, amely képes a nem villamosított fővonalakon a nehéz, hosszú expresszvonatokat 120-140 km/h-s sebességgel továbbítani. Erre a feladatra született meg a Ganz-MÁVAG gyárban az M63-as terve.

Az M63-as nem egyszerűen csak egy újabb mozdony volt: tele volt a kor legmodernebb műszaki megoldásaival, amelyek közül sokat először alkalmaztak magyar dízelmozdonyon.

A fejlesztés 1965-ben kezdődött, és az első két prototípus mozdony (M63 001 és M63 002) 1970-ben készült el. Ezeket egy 10 darabosra tervezett „nullszéria” követte volna, amelyből végül nyolc darab (M63 003-tól 010-ig) épült meg 1975-ben. Összesen tehát mindössze 10 darab M63-as mozdony készült.

A mozdony szíve egy Ganz-MÁVAG-Pielstick 18 PA4 V185 típusú, 18 hengeres, V elrendezésű, turbófeltöltésű dízelmotor volt. Ez a francia licenc alapján gyártott motor 2700 lóerőt (kb. 1985 kW) adott le 1500/perc fordulatszámon. Ez a teljesítmény messze felülmúlt minden korábbi magyar dízelt.

Az M63-as szakított a korábbi M61-es és M62-es sorozatoknál alkalmazott egyenáramú (DC/DC) erőátvitellel. Helyette modern, váltóáramú-egyenáramú (AC/DC) rendszert kapott. A dízelmotor egy váltóáramú generátort hajtott, amelynek áramát egyenirányítókön keresztül vezették a Co'Co' tengelyelrendezésű forgóvázakban elhelyezett, egyenáramú vontatómotorokba. Ez a rendszer sokkal hatékonyabb és megbízhatóbb volt, mint a korábbi megoldások. A mozdonyt 130 km/h (a prototípusok még 140 km/h) maximális sebességre tervezték, így ideális volt a fővonalai expresszvonati szolgálatra.

Ez a típus volt az első dízelmozdonya a MÁV-nak, amelyet dinamikus (villamos) fékkel szereltek fel. Ez azt jelentette, hogy lejtmenetben a vontatómotorok generátorként működve fékezték a szerelvényt, kímélve ezzel a vonat és a mozdony hagyományos (lég)fékjeit.

De nemcsak belülről volt acélos, a mozdony formaterve is lenyűgöző volt. A több mint 20 méter hosszú, 118 tonnás gép alacsony építésű, nyújtott teste és jellegzetes, „haragos” homlokfala miatt kapta a „Gyík” becenevet.

A tíz M63-as mozdony a MÁV legerősebb és leggyorsabb dízeljárműveként állt szolgálatba. Bázisdepójuk kezdetben Budapest-Ferencváros, majd később Szombathely lett.

Fő feladatuk a nagy presztízsű, nehéz expresszvonatok továbbítása volt a még nem villamosított fővonalakon. Legfontosabb és legismertebb „felségterületük” a Budapest-Déli pályaudvarról a Balaton déli partján át Nagykanizsára és a Bakonyon átívelő Szombathelyre vezető 20-as vonal volt.

Ők húzták a nyári szezonban a legendás Balaton expresszt és a Helikon expresszt, amelyek gyakran 12-14 kocsival közlekedtek. Ezeket a nehéz szerelvényeket a gyengébb M61-esek csak dupla géppel (két Nohabbal) tudták volna elvinni, az M63-as azonban egyedül is megbirkózott velük, tartva a 120 km/h-s utazósebességet.

A „Gyíkok” tündöklése rövid életű volt. Bár a mozdony koncepciója és műszaki tartalma forradalmi volt, a mindennapi üzem során több, végül végzetesnek bizonyuló probléma is kiütközött. A Pielstick-licenc motor, bár rendkívül erős volt, egyben „túlfinomult” is lett. A magas fordulatszámú, komplex motor érzékeny volt a karbantartásra, és a magyar vasúti üzem mostoha körülményeit (pl. a karbantartási kultúra eltéréseit,

az alkatrész-utánpótlás nehézségeit) rosszul viselte. Gyakoriak voltak a meghibásodások, különösen a prototípusoknál, de a szériagépeknél is. A műhelyek nem voltak felkészülve egy ennyire komplex erőforrás szakszerű és gyors javítására. És a kis darabszám rémálommá tette az üzemeltetést. Nem alakult ki az a rutin és tapasztalat, ami egy több száz darabos sorozatnál (mint az M41 „Csörgő” vagy az M62 „Szergej”) magától értetődő. Ha egy gép kiesett, nehéz volt pótolni, és a javítása is lassabban ment.

Az M63-as sorsát végül az pecsételte meg, amire a MÁV a legjobban vágyott: a villamosítás. Az 1970-es és 80-as évek olajválságai felgyorsították a villamos vontatásra való áttérést. Az M63-as „felségterületeit” fokozatosan villamosították. Ahogy megjelent a felsővezeték, az M63-asok munkáját átvették a V63 „Gigant” és a V43 „Szili” villanymozdonyok.

Az 1980-as évek végére az M63-asok sorsa megpecsételődött. Egyre többet álltak fűtőházi tárolóvágányokon. Az utolsó gépek Szombathely környékén teljesítettek még szolgálatot, de a MÁV 1990-ben döntött a sorozat végleges leállításáról. 1991-re az összeset kivonták a forgalomból.

A tíz mozdonyból kilencet szétvágtak, de az utókor szerencséjére egyetlen gép megmenekült: az M63 003-as pályaszámú mozdonyt a Magyar Vasúttörténeti Park megőrizte, és bár jelenleg nem üzemképes, méltó emléket állít ennek a különleges és ambiciózus magyar mozdonynak.

Az M63-as sorozat története egy technológiai zsákutca, de egyben a magyar mérnöki tudás egyik legszebb, bár legszerencsétlenebb sorsú bizonyítéka. Egy mozdony, amelyben megvolt a potenciál, hogy legenda legyen, de rosszkor, rossz helyen és túl kis számban született meg.

Molnár Zsolt



GROUNDING, AZAZ A FÖLDELÉS – HOGYAN ALKALMAZHATOD?

A földelés vagy angolul grounding egy olyan gyógyító állapot, amelyet az emberi agy természetes módon is elérhet, például hosszan tartó meditáció során. Ennek az állapotnak a lényege, hogy az ember teljes mértékben jelen van a testében és a környezetében, így képes stabilan, biztonságban érezni magát. A földelés a szomatikus terápia fontos része, melynek során a bőrünk közvetlenül érintkezik a föld felszínével, és ezzel a testünk összekapcsolódik a Föld természetes elektromos rendszerével. Ez az elektromos kapcsolat pozitív hatással van az idegrendszerre és a testi-lelki egyensúlyra.

Szükségünk lehet a földelésre akkor, amikor úgy érezzük, mintha nem is két lábbal állnánk a földön, szórakozottá válunk, könnyen átvesszük mások energiáit, indokolatlanul túl érzékenyek vagyunk, vagy koncentrációs nehézségeink támadnak. Ezek a tünetek gyakran jelzik, hogy az idegrendszerünk túlterhelt, vagy hogy

elkalandozott a figyelmünk, ami mentális és érzelmi instabilitáshoz vezethet.

A földelés segít a nehéz érzelmek kezelésében is, ha előtt bennünket a szorongás, a düh, az indulat, vagy ha izgulunk, feszültnék érezzük magunkat. A gyakorlatok során stabilizálódik az idegrendszerünk, csökken a stresszhormon, a kortizol szintje, ami hozzájárul a kiegyensúlyozottabb stresszkezeléshez és az általános jó közérzethez. Kutatások is alátámasztják, hogy a földelés elősegítheti a vérnyomás csökkenését, az izomfeszültségek oldását, és hangulatjavító hatással bír. Emellett a földelés fejleszti a memóriát és a koncentrációt, támogatja az önismereti munkát, és segít abban, hogy tudatosabban a jelenben élhessünk. A grounding nem csupán fizikai, hanem mentális és érzelmi stabilitást is biztosít.

Milyen földelési gyakorlatok segíthetnek bennünket?

1. Használjuk az 5 érzékszervünket a jelen pillanat érzékelésére! Nevezzünk meg:

- 5 dolgot, amit látunk (a fal színe, egy kép, egy tárgy).
- 4 dolgot, amit meg tudunk érinteni (a ruha anyaga, a szék, a hajunk).
- 3 dolgot, amit hallunk (madárcsicsergés, szél zúgása, emberi beszédhang, autó, a saját légzésünk).
- 2 dolgot, amit érzünk/szagolunk (parfüm, kávé, eső, étel, illatgyertya, tusfürdő illata).
- 1 dolgot, amit meg tudunk ízlelni (rágó, kávé, étel utóíze).

2. Vegyünk a kezünkbe egy tárgyat (pl. kulcstartó, kavics, stresszlabda), és fókuszáljunk annak:

- hőmérsékletére,
- súlyára,
- textúrájára (sima, érdes). Ez segít bennünket a testérzékelés visszaállításában.

3. Próbáljuk ki a dobozlégzést!

- 4 másodpercig belégzés
- 4 másodperc légzésvisszatartás
- 4 másodperc kilégzés
- 4 másodperc szünet
- Üljünk le vagy álljunk meg stabilan!
- Figyeljük meg, hogyan érintkezik a testünk a talajjal!
- Képzeld el, hogy a lábaink „gyökeret eresztenek” a földbe, ez stabilizáló hatású.

Ha rendszeresen gyakoroljuk a földelést, az segít megőrizni a lelki egyensúlyunkat, erősíti a test-lélek kapcsolatot, és hatékony eszköz lehet a stresszkezelésben. Ezáltal nemcsak a testi, hanem a mentális és érzelmi jóllétünk is javul, és könnyebben tudunk jelen lenni a mindennapokban.

Út a szakmai és a személyes fejlődéshez

Belső coachinglehetőség a munkatársak számára

2024 októberében meghirdettük a MÁV Pályaműködtetési Zrt. valamennyi munkavállalója számára az egyéni coaching lehetőségét, amelyre az elmúlt **egy év során összesen 74 kolléga** jelentkezett, és kezdte meg a közös munkát az általa választott belső coach szakemberrel.

A coachingfolyamatokra a végrehajtási és az irányítási területről egyaránt voltak jelentkezők. Az egyéni fejlesztési lehetőségeken a legváltozatosabb munkakörökben, valamint vezető és szakértői, illetve más munkakörben dolgozó munkatársak is egyaránt lelkesen vettek részt. A belső coachok (képzett szakemberek) a HR-főigazgatóság és a Szervezet- és Működésfejlesztés Szervezet munkatársai közül kerültek ki. A coachingfolyamatok személyesen vagy online zajlottak, az alkalmak időpontját a coach és a résztvevő közösen egyeztette. Egy-egy alkalom 60 perces volt, és általában egy coachingfolyamat 5-6 találkozási állt.

Mivel a **coaching személyre szabott fejlesztési forma**, a folyamat célját minden jelentkező maga határozta meg. Ezek a célok sokfélék lehettek: egyéni szakértői, vezetői készségek fejlesztése, erősítése, illetve szervezeti vagy munkahelyi helyzetek, konfliktusok feldolgozása, kezelése. Az egyéni coaching során a résztvevők a saját meglévő tudásukra és belső erősségeikre támaszkodva – azokat tudatosabban használva – váltak képessé arra, hogy leküzdjék az elakadásait, feloldják a dilemmáikat, és személyre szabott megoldásokat alakítsanak ki.

Fontos hangsúlyozni, hogy a **coaching során nem tanácsokat kaptak a kollégák**, hanem olyan támogatást, amely segítette őket abban, hogy saját maguk találják meg a számukra legmegfelelőbb megoldásokat és lépéseket. A célok kitűzése és megvalósítása során új nézőpontokból közelítve fedezhették fel saját válaszaikat.

A coachingfolyamat zárását követően visszajelző kérdőív kitöltését kértük a résztvevőktől. Összesen **60 fő** adott visszajelzést, amelyből egyértelműen kiderül, hogy nagyon elégedettek voltak a folyamat egészével. Az elégedettséget egy 1-től 6-ig terjedő skálán mértük, ahol az 1-es érték az „egyáltalán nem”, a 6-os pedig a „teljes mértékben” jelölést jelentette.

A coach személyisége és szakmai felkészültsége minden résztvevőtől maximális, 6-os értéket kapott, ami azt mutatja, hogy teljes mértékben elnyertük a bizalmukat. A coachingfolyamattal, annak eredményességével és a coach kommunikációjával kapcsolatban 5,9-es átlagértéket kaptunk, ami szintén nagyon magas elégedettséget jelez. Az igények kezelése 5,8-as, a célkitűzések meghatározása és azok követése pedig 5,7-es átlagpontszámot ért el.

A résztvevőket megkérdeztük, hogy miért ajánlanák más kollégáknak is a coachingfolyamatban való részvételt:

- „Megnyugtató érzés, amikor a beszélgetés közben kiderül, hogy a probléma, amiből ki sem látok, nem is megoldhatatlan.”
- „Minden szempontból hasznos a résztvevők számára, magánéleti és munkahelyi problémák megoldására és kezelésére egyaránt vonatkozik.”
- „Jótékony hatása van annak, ha az ember meg tudja osztani egy szakemberrel azt, amibe esetleg már jó ideje bele van ragadva, és nem tud továbblépni. Kap visszajelzést magáról, támogató hozzáállást.”
- „Egy jó coach rávezet arra, hogy a nehézségeket, a problémákat, akadályokat, a helyzeteket hogyan tudom megoldani a különböző technikákkal, keretrendszerekkel. Gondolatébresztő és inspiráló volt.”
- „Talán a vállalati sokszínűség megismerése érdekében. Azért, hogy mások is lássák, csodálatos és elhivatott emberek vannak az irodisták között is. És kicsit érezzék a törődést, a személyes figyelmet.”
- „Segíteni tud, hogy bízzanak magukban, hogy képesek megoldani más nézőpontok, módszerek segítségével olyan problémákat, amelyekről nem gondolták volna, hogy az a megoldás, az az út is jó számukra.”
- „Számomra egy nagyon jó kontroll volt, mert más belülről, illetve kívülről (coach szemével) látni az eseményeket és folyamatokat. Segít az úton tartásban, és kontrollt biztosít az ember és vezető számára.”
- „Elsősorban az önismeret érdekében ajánlom. Új megvilágítást, látásmódot ad az embereknek az emberi kapcsolatok megértéséhez. Új életviteli szemléletet ad, és kommunikációs eszköztárat biztosít.”
- „Minden vezető kollégának receptre írnám fel. Mindenkinnek kell egy olyan külső megerősítés, tanácsadás, amely továbbllendíti a mindennapokban. Ehhez ez nagyon jó forma.”

A válaszadók közül a legtöbben azt emelték ki, hogy nemcsak új nézőpontokkal gazdagodtak, hanem tudatosabbá is váltak a coachingfolyamat végére. Ez hozzájárult nemcsak a személyes, hanem a szakmai fejlődésükhöz, a problémamegoldásuk és helyzetkezelésük hatékonyabbá válásához. Többen beszámoltak arról, hogy kiegyensúlyozottabbá váltak, növekedett az önbizalmuk, erősödött az önbecsülésük.

A visszajelzések azt mutatják, hogy a résztvevők nagyon pozitívan értékelik a coachingprogram által nyújtott lehetőséget. Ez megerősít bennünket abban, hogy jó az irány, a kollégák hálásak a támogatásért és a fejlesztésért, amelynek köszönhetően könnyebben, nagyobb eszköztárral tudják kezelni a munka, sőt a magánélet területén felmerülő nehézségeiket, feladataikat. Lelkesen vettek részt a folyamatban, egyhangúlag várják a folytatást, és meleg szívvel ajánlják másoknak is ezt a lehetőséget.

Szeretné meg tudni, hogy valóban neked való-e a coaching? Az alábbi rövid gyakorlat mentén kipróbálhatod, milyen a vezetett, önreflektív munka.

Csendesedj le, és szánj magadra néhány percet! Kényelmesen és nyugodt környezetben ülvé, jegyzetfüzettel vagy akár egy naplóval a kezeden válaszolj őszintén az alábbi kérdésekre!

Mi az a helyzet vagy kihívás, amellyel jelenleg a leginkább foglalkozni szeretnél?

- Mit szeretnék elérni vagy változtatni ebben a helyzetben?
 - Milyen erősségeimre támaszkodhatok a célom eléréséhez?
 - Milyen akadályok vagy korlátok állnak jelenleg az utamban?
 - Milyen erőforrásokat vagy támogatást tudok bevonni, hogy túljusak ezeken az akadályokon?
 - Mi az első kis lépés, amit megtehetek a célom felé?
 - Hogyan fogom mérni vagy észrevenni a haladást?
 - Milyen új nézőpontok segíthetnek abban, hogy másképp lássam a helyzetet?
- Olvasd át a válaszaidat, és jegyezd meg azokat a gondolatokat vagy felismeréseket, amelyek új irányt adhatnak a fejlődésednek!

Pál Dorottya

300%-os teljesítmény! – Záhonyiak nyerték a Vasúti pályaépítő versenyt

Ötfős csapatok érkeztek az ország minden pontjáról az 5. számú mellékvonalra talpfákat cserélni. A dunántúli helyszínen a feladatot mindenki örömmel és rohamtempóban végezte, pedig a vállalat önkéntes volt, mégis csak úgy égett a munka a brigádok keze alatt. A lelkesedés nem lepett meg senkit, hiszen a pályaépítők egy verseny keretében mutathatták be a tudásukat, ahol a győzelemmel – a büszkeség mellett – vándorkupa, kitüntetés és pénzdíjazás is járt.

A kötőpályás közlekedés alapja a jó vasúti infrastruktúra. A csaknem 7000 km hosszú hazai vágányhálózat cseréje, felújítása és karbantartása folyamatos feladatot ad a MÁV Pályaműködtetési Zrt.-nek. A társaság a jelenlegi szűkösebb lehetőségei mellett is törekszik a szolgáltatási színvonalának javítására. A munkálatok tervezése során a fővonalak természetesen elsőbbséget élveznek, azonban a vezetés célja, hogy a kereskedelmi vagy forgalmi szempontból lehetőségeket rejtő – de jelenleg nem vagy csak kis sebességgel járható – állomási mellékvágányait is megfelelő műszaki állapotba hozza.

Gyorsan, pontosan

Ennek jegyében a MÁV Pályaműködtetési Zrt. idén először meghirdetett egy olyan önkéntes munka-programot, amely egyben egy pályaépítő verseny is volt: a pályamunkások az előre meghatározott időpontban és helyszínen külön javadalmazásért dolgozhattak, azonban feltétel volt, hogy a kijelölt feladatot a meghatározott normaidőnél gyorsabban végezzék el.

A program első helyszíne az 5. sz. vasútvonalon elhelyezkedő Bodajk állomás volt, ahol a korábbi 1-es vonali teljes kizárás során a tehervonati közlekedés nagy része áthaladt. Ezt követően Kisbér és Környe vágányain mutathatták be szakmai tudásukat, szervezőcsapatukat és gyorsaságukat a kollégák. A meghirdetett program keretén belül eddig 8 versenyt tartottak meg 42 csapat részvételével, amelyek összesen 227 db talpfát/vasbetonaljat cseréltek ki.

A „leggyorsabb csapat” a Záhonyi Csontdarálók lett a Záhonyi Fő-építésvezetőségtől, tagjai vezérigazgatói elismerésben részesültek. A győztes csapatnak 2025. október 1-jén a vállalati kitüntetés-átadó ünnepségen Németh Réka vezérigazgató adta át a díjjal járó vándorkupát és az okleveleket.

A záhonyi csapat egyébként remek munkát végzett, a normaidőhöz képest 90 perccel hamarabb végeztek a kiírt feladattal.

A 2025. évi Vasúti pályaépítő verseny I. helyezette:

Záhonyi Csontdarálók

A csapat tagjai:

- Bajusz Attila előmunkás
- Horváth István pályamunkás
- Lakatos Csaba pályamunkás
- Oláh Ádám pályamunkás
- Patikás Gyula pályamunkás



Interjú Bajusz Attila előmunkással, a győztes záhonyi csapat munkavezetőjével

Hogy kell egy pályaépítő versenyt elképzelni? Mi volt pontosan a feladat?

Talpfát kellett cserélniük a fiúknak, négyüknek 5-6-ot. Mivel több csapat is volt, megkaptuk, hogy ki hol végezze a feladatát, és akkor időre meg kellett csinálnunk mindent. Én irányítottam a 4 fős csapatot, kimértem a talpfát, hogy nyomtávra jó legyen, a fiúk pedig cserélték és lekötötték azokat. A csapat 300%-ot teljesített a normához képest! Nagyon odatették magukat, amit segített a pénzdíjazás is, ez kellő motiváció volt.

Meg is nyerték a versenyt, pedig az országot is keresztül kellett utazniuk.

Hajnali 2 órakor indultunk, hogy 7 órára odaérjünk Záhonyból a Dunántúlra. Úgy vágtunk neki, hogy ha már megyünk, elsőként legyünk, és hozzuk el a jutalmat. Persze nem minden ember egyforma, az újjunk sem egyforma, de ez a csapat most nagyon jó volt.

Mi volt a titkuk, hogy győzni tudtak?

A fiúk jó kondiban voltak. Nem is fiatalok, nem is idősek, van már jó pár év tapasztalatuk, és nap mint nap ezt csinálják. Az idősebbekben talán már nem annyira, de a fiatalokban megvan még a versenyszellem.

Biztosan kellett még egy jó vezető is.

Egykor én is pályamunkásként kezdtem, csak később lettem előmunkás munkavezető. A hétköznapiakon 10-20 embert is irányítok, már 23 éve dolgozom a MÁV-nál. Volt, amikor önálló kft.-ben voltunk, de most ismét a pályavasúton belül vagyunk.

Akkor Ön mindent tud a szakmáról.

Mindent azért én sem tudok, de az évek során nagyon sok mindent láttam, megtanultam, ellestem már.

Záhonyi Csontdarálók volt a csapatnevük, ami nem egy szokványos név.

Indultunk mi már korábban Jászapáiban főzőversenyen is, arra találtuk ki ezt a nevet, amit most is megtartottunk.

Önökben tényleg megvan a versenyszellem!

Én valamikor még krampácsversenyen is részt vettem a Vasúttörténeti Parkban, Budapesten, de az már tényleg nagyon régen volt.

A nyeremény része volt egy hatalmas vándorkupa is, az hol található most?

Itt van nálunk Záhonyban, az irodában.

Ha lesz, jövőre is megpróbálják a versenyt?

Biztosan! Ha nem is pont ugyanezzel a csapattal, de biztos benevezünk.

Mire fordították a pénzdíjazást?

A családra, mindenki a családjára. Jól jött egy kis kiegészítés.

Csahány Domitilla

ÉLETMENTŐK

A jegyvizsgálók, autóbusz-vezetők, forgalmisták, pénztárosok és a MÁV-csoport szinte valamennyi munkatársa nap mint nap találkozik váratlan, olykor embert próbáló helyzetekkel. Legyen szó egy kisebb rosszullétről, egy elesett utasról vagy épp egy életmentő beavatkozásról, kollégáinknak nem csupán az alapfeladatukat kell ellátniuk, hanem sokszor gyors döntéseket kell hozniuk akkor, amikor minden másodperc számít.

Így történt ez Lévai-Nagy Anna Mária vezető jegyvizsgálóval is, amikor egy idős hölgy rosszul lett a járatán.

Hogyan vetted észre a szerencsétlenséget?

Indulási időben lett rosszul a hölgy, erről az utastársa értesített. Azonnal megállítottam a vonatot, és felhívtam a 112-t.

Emlékszel, hogy milyen gondolatok futottak át rajtad először, amikor az eszméletét veszített idős utassal szembesültél?

Akkor erre nem figyeltem, csak követtem a diszpécser utasításait. Megkérdezte a tüneteket, és azt, hogy mit tapasztalok. Amikor mondta, hogy tegyük le a földre, és kezdjük meg az újraélesztést, akkor a mozdonyvezetővel együtt habozás nélkül tettük a dolgunkat. Azelőtt is végeztem már szívmasszázsot – korábban egy idősek otthonában dolgoztam –, illetve a jogosítványom megszerzésekor is ezt a tételt húztam az EÜ-vizsgán.

Sokan lefagynának egy ilyen helyzetben, talán azért is, mert nincs tapasztalatuk a kezelésében. Elmondanád, hogy mit kell ilyenkor tenni?

Igazából mindig nagyon határozott vagyok, tehát nem volt kérdés, hogy mi mit követ, és nem volt lehetőség a „lefagyásra” sem. Egy ilyen hívás során el kell mondanod a nevedet, a beosztásodat, a helyzetedet – hogy minél előbb odaérjen a segítség –, és azt is, hogy a betegnél mit tapasztalsz. Meg kell nézned a pulzusát, a légzését, az arcát, hogy nyitva van-e a szeme, kommunikál-e. Egyébként azt gondolom, hogy annyira pontos utasításokat ad a diszpécser, hogy ezt bárki meg tudná csinálni.

Megijed ilyenkor az ember? A tét mégiscsak egy ember élete.

Igazából nem. Az utasok között persze voltak sokan, akik megrettentek vagy kérdezősködtek, hogy mit kell tenniük. Ez persze jogos, mert míg egy gázolásnál nem szállhatnak le, itt el kellett hagyniuk a fedélzetet. Illetve egy ilyen esetben nem meglepő az ijedtség, vagy az, ha közvetlenebbül érinti az utasokat, hiszen egy társukkal történik a baj, a szemük előtt – olyan valakivel, aki az imént még jól volt. Azt gondolom, hogy minden jelenlétükben empátiát szül egy ilyen szerencsétlenség.

Benned is? Változott valami?

Az empátia számomra nem ismeretlen, korábban terápiás kutyákkal foglalkoztam, velük jártam gyerekekhez óvodába, iskolába. Érzékenyítésben, pszichés és kézi motoros fejlesztésben működtünk közre, de előfordult, hogy vakoknak vagy gyengénlátóknak segítettünk. Az óvodában sokszor láttam, hogy bemutatót tartottak a rendőrök vagy a katasztrófavédelem szakemberei, én magam a mentősöket is fontosnak tartanám azért, hogy a gyermekeknek megmutassák, hogyan kell segíteni a másik emberen. Gondoljunk csak bele: egy eszméletlen egyén lehet részeg, de lehet epilepsziás rohama, szívrohama is – a tapasztalatom az, hogy elmennek mellette az utcán. Hiányzik a társadalmunkból a segítőkészség. Ettől függetlenül jó véleményem van az embertársaimról, hiszen én is és mindnyájan közéjük tartozunk.

Lévai-Nagy Anna Mária hat éve dolgozik a vasútnál, három éve vezető jegyvizsgáló.

Ez után az eset után mit gondolsz? Ajánlatos lenne, hogy minden kollégánk tisztában legyen az életmentés alapjaival?

A jegyvizsgálókat az iskolapadban oktatják, nekünk egy mentős tartott háromnapos képzést, az újraélesztésből vizsgáznunk is kellett. Egyébként azt gondolom, hogy érdemes lenne sokaknak átvenniük a vizsgán, mert bárhol találkozhatunk ilyen helyzettel.

Milyen energiát adott neked ez az eset? Hogyan telt utána a napod?

Amikor megjöttek a mentősök, a kezem-lábam remegett úgy, ahogy kell. Dolgozott az adrenalin. Igazából jó érzéssel töltött el, hogy volt egy sikeres újraélesztésem. A mentős annak idején elmondta nekünk: nem az a lényeg, hogy a beteg túléli-e, vagy sem, hanem az, hogy mi minden tőlünk telhetőt megtegyünk.

EGY MÁSIK ESETBEN PEDIG RÓZSA LÁSZLÓ, A DÉL-BUDAI FORGALMI ÜZEM AUTÓBUSZ-VEZETŐJE TETT TANÚBIZONYSÁGOT RÁTERMETTSÉGÉRŐL ÉS EMBERSÉGÉRŐL

Kollégánk gondolkodás nélkül megállt járatával, hogy segítsen, amikor egyáltalán nem volt érintett egy cserbenhagyásos balesetben. A MÁV-csoport októberi kitüntetésátadó ünnepségén Érték Rend díjat is átvehetett helytállásáért, amit el sem akart fogadni, de végül meggyőzték: kiállításával másoknak mutat példát.

Mi történt augusztus 9-én Budapesten, az Élessaroknál?

Pécelről tartottam az Őrs vezér terére a 169E viszonylatú járatommal, amikor egy álló személygépkocsit és egy földön fekvő kerékpárost vettem észre. Kiszálltam az autóbusból, hogy segítsék, de ekkor nagy meglepetésemre a személyautó vezetője egyszerűen elhajtott a helyszínről. A kerékpáros megsérült, feje, keze, orra vérzett, zavartan viselkedett, és a kerékpárját sajnálta leginkább. Lezártam az utat a busszal, felmértem a helyzetet, hívtam a mentőket, rendőröket, és a megérkezésükig igyekeztem segítséget nyújtani a sérültnek. Nem tettem semmi olyat, ami ne lenne mindenkinek a kötelessége!

Tudod esetleg, hogy megtalálták-e a cserbenhagyót? Mit üzennél neki?

Sajnos nem tudom, hogy megtalálták-e, de neki és mindenkinek üzenem: ha segítségre szoruló lát, mindig gondoljon arra, hogy mit érezne, ha az ő szerette, rokona szenvedne balesetet, vagy lenne rosszul, és az emberek közönyösen elmennének mellette, ott hagynák védtelenül. Ezért is vállaltam az interjút, mert korábban azt gondoltam, hogy a segítségnyújtás mindenki számára természetes, de már olyan sokszor tapasztaltam ennek az ellenkezőjét, hogy úgy érzem: úton-útfélen fel kell hívnunk a figyelmet a fontosságára!

Ezek szerint több negatív tapasztalatod is van ezen a téren?

Sajnos igen. Tavaly ősszel például hazafelé tartottunk a családommal, Gödöllő környékén jártunk, amikor egy furgon tűnt fel előttem, amely az út közepén, a felezővonalon haladt, bizonytalanul kacsázva. Először azt hittem, direkt nem akar elengedni, de előzés közben a feleségem ijedten vette észre, hogy a vezetője a kormányra borult, talán már nem is él. Szinte nem is voltam tudatában annak, hogy mit cselekszem, de az fel sem merült bennem, hogy ne próbáljak segíteni. Felgyorsítottam, jóval előrébb hajtva lehúzódtam az út szélére, majd futni kezdtem az egyre lassuló autó felé. Egyetlen mozdulattal kinyitottam az utasoldali ajtót, beugrottam az anyósülésre, és berántottam a kézféket. A valódi „horror” azonban csak ezután következett: a sofőr eszméletlen volt, a telefonom a saját autómban maradt, de hosszú percek alatt hiába próbáltam kézzel-lábbal segítségnyújtásra, telefonálásra bírni a többi autóst, azok lassítás nélkül húztak el mellettünk. Végül sikerült telefonálnom, és közben a furgon vezetője is magához tért. Szerencsére „csak” leesett a vércukra, ezért ájult el, de sokkal nagyobb baj, akár tömeges karambol is lehetett volna a következmény. A legszörnyűbb pedig az emberek közömbössége, a segítségnyújtási szándék hiánya volt.

Mióta vagy buszvezető? Utasaidnak is kellett már segítséget nyújtanod, akár újraélesztened valakit?

Itt a Volánnál 2023 novembere óta dolgozom, de 2006-tól a BKV-nál is vezettem buszt, kisebb megszakítással 16 éve tekerem a kormányt. Ennyi idő alatt természetesen a fedélzeten is történtek apróbb balesetek, rosszullétek. Először egy BKV-járaton epilepsziás rohamot kapó utast lélegeztettem, élesztettem újra. Találkoztam vele később, szerencsésen megúsza. Egy hölgy a padon ült Békásme-

ren eszméletlenül, őt stabil oldalfekvésbe helyeztem, amíg a mentők megérkeztek. De mentettem már epilepsziás rohamot kapó fiatalembert a Balatonból is, és sajnos saját közeli családtagomat is kellett már újraélesztenem. Ez utóbbi óriási sokkal és pánikkal járt, de nagyon boldog vagyok, hogy végül képes voltam rá, sikerrel jártam, és vissza tudtam őt hozni. Erre bárki képes lehet, egy B kategóriás jogosítvány megszerzése során is oktatják ezeket az ismereteket, az emberek tapasztalataim szerint mégsem segítenek. A kitüntetést nem akartam elfogadni, mert nem ezért csinálom! De a munkahelyi vezetőm rábeszért: ki kell állnom a példámmal, hogy az emberek ezáltal is lássák, mennyire fontos, hogy ne fordítsuk el soha a fejünket, merjünk lépni! Neki – Füle István üzemvezetőnek – és valamennyi kollégámnak köszönettel tartozom, ők nagyon sokat segítettek és segítenek a munkámban. Ez egy igazi család!

*Benke Máté
és Ujj Zsuzsanna*



A MÁV-csoport Sport- és Egészségnapja



Több mint 800 fő részvételével lezajlott a MÁV-csoport Sport- és Egészségnapja október 10-én. A mosolygós arcok, a közös élmények és a jó hangulat mind bebizonyították, hogy szükség van a közös feltöltődésre, a mozgásra és az együttlétre. A résztvevők kedvét az sem szegte, hogy az időjárás kissé hűvösre fordult a nap folyamán. Az eseményt Hegyi Zsolt, a MÁV vezérigazgatója nyitotta meg, ezt követően került sor a közlekedési vállalat és a Magyar Testnevelési és Sporttudományi Egyetem közötti együttműködési megállapodás aláírására.





24 órás MÁV-csoport horgászverseny

Verőfényes őszi napsütés, baráti hangulat és 24 órányi kitartás jellemezte a 2025. október 4-5-én megrendezett MÁV-csoport-horgászversenyt a Maconkai-víztározónál. Az ország egyik legnépszerűbb horgászhelyén idén is számos csapat mérte össze tudását, a természet közelségét és a sportszerű versengés örömeit megélve – napsütésben, csillagos éjszakán és hűvös, borongós hajnalban egyaránt.

A verseny három szektorban zajlott: az 1. gáti, a 2. déli és a 3. előtározói versenypályán. Minden csapat egy 15 méteres partszakaszt foglalhatott el. A horgászverseny nemcsak a halfogásról, hanem a természet tiszteltéről, a kitartásról és a csapatszellemről is szólt. A Maconkai-víztározó idén is bebizonyította, hogy nemcsak halban gazdag, hanem élményekben is: a versenyzők közül sokan már most visszszámolnak a jövő évi megmérettetésig.

Eredmények:

A szektor:

1. Horgászódok
2. Kismókus2 Team
3. Halfácánok

B szektor:

1. Szondi – Pankotai Team
2. Csalimesterek
3. Blackk Hunter

C szektor:

1. Ho Ho Klub
2. Püspökladány
3. Sellő



A teljes helyi flotta megújult Balatonfüreden

Keszthely, Komárom és Hajdúszoboszló után Balatonfüredre is megérkeztek az új elektromos autóbuszaink! A Zöld Busz Program folytatásaként összesen 20 darab környezetkímélő, tisztán elektromos meghajtású, Ikarus 120e típusú autóbusz érkezett és érkezik a MÁV-csoport flottájába 2025-ben az Energiaügyi Minisztérium (EM) és a HUMDA Magyar Mobilitásfejlesztési Ügynökség Zrt. támogatásával. Balatonfüreden három jármű korszerűsítési október elejétől a teljes helyi flottát, emellett hamarosan Tatán és Komlón is zöldül a helyi buszállomány.



A projekt keretében elsőként forgalomba álló, Ikarus 120e típusú autóbuszokat március 20-án Keszthelyen, április 23-án Komáromban és június 27-én Hajdúszoboszlón mutattuk be. A négy jármű bevezetése rendkívül sikeres: az autóbuszok kényelmesek, komfortosak, az utasigényeket maximálisan kiszolgálják, és kifejezetten alkalmasak a városi helyijárat feladataira. Augusztus végéig összesen 63.262 km-t tettek meg, ezalatt 52.974 kWh energiát használtak fel, amely kedvező, 83,7 kWh/100 km-es átlagfogyasztásnak felel meg. A dízelbuszok kiváltásával az e-buszok nyár végéig hozzávetőlegesen 47 tonna szén-dioxid-kibocsátástól óvták meg a környezetünket, és különösebb meghibásodás nélkül, megbízhatóan működnek.

A következő három jármű Balatonfüred helyi közlekedésébe érkezett, ahol évente várhatóan 140 ezer km-t tesznek majd meg. A város lakói és a városba látogatók valamennyi helyi vonalon találkozhatnak mostantól a környezetkímélő járművekkel, hiszen a fejlesztésnek köszönhetően a teljes helyi flotta megújul. A zöldbuszok három korszerűtlen, közel 26 éves dízelüzemű jármű kiváltásával mintegy 96 tonna szén-dioxid-kibocsátástól mentesíthetik a környezetünket évente.

A teljes hosszban alacsony padlós Ikarus 120e elektromos busz 30 ülő és 55 álló utas egyidejű szállítására alkalmas. Egy feltöltéssel akár 350 kilométert is képes megtenni. A jármű kerekesszékek, illetve babakocsi elhelyezésére kialakított hellyel, a felszállást segítő rámpával, elektronikus utastájékoztató rendszerrel, fedélzeti kamerarendszerrel, légkondicionálóval, valamint USB-töltőpontokkal biztosítja az utasok színvonalas és biztonságos utazását. Az e-buszok üzemanyag-ellátását a Mobilitás VOLÁNBUSZ Kft. által telepített, nagy teljesítményű töltőberendezések (egy darab CCS-Type 2 csatlakozóval és egy darab 2 csatlakozóval ellátott INNC DC Fast Charge típusú 80 kW, illetve 2x80 kW teljesítményű töltőberendezés) biztosítják a balatonfüredi autóbusz-állomáson.

A balatonfüredi fejlesztés nettó 474 millió forintból valósult meg, amelyből 463 millió forint a támogatás összértéke. Az e-buszokat október 2-án ünnepélyes sajtóeseményen mutattuk be a település utasainak.



Budapesten tartotta idei ülését az IMRBG

Október elején Budapesten a MÁV szervezésében került sor a vasúti személyszállítási jó gyakorlatok és adatok gyűjtésével és összehasonlításával foglalkozó nemzetközi szervezet, az International Mainline Rail Benchmarking Group (IMRBG) éves ülésére. A résztvevők között voltak a belga, a dán, a holland és az ír vasutak szakértői, illetve az IMRBG vezetői, akik a londoni Imperial College-ból érkeztek. A szervezet kifejezetten személyszállítási teljesítménymutatók alapján végez összehasonlításokat, esettanulmányokat a tagok részére. Az IMRBG-tagság révén a vasúttársaságok strukturált képet kaphatnak saját működésükről, azonosíthatják az erősségeiket és fejlesztendő területeiket, valamint jó gyakorlatokat vehetnek át más tagoktól. A benchmarking eredményei vezetői döntéseket támogatnak, segítik az erőforrások hatékonyabb felhasználását, és költségsökkentési lehetőségeket is feltárnak. A MÁV-csoport tavaly év vége óta tagja a szervezetnek, azóta közreműködünk az adatszolgáltatásban és a szakmai kérdések megválaszolásában.

A háromnapos ülésnek a MÁV Zrt. adott otthont, ahol a tagok a 2024-es teljesítményadatok elemzésétől kezdve a jövőbeni esettanulmányok kiválasztásáig számos témát vitattak meg. A munkacsoport áttekintette ugyanakkor az olyan témákban készült esettanulmányokat is, mint a beszerzési és ellátási lánc – különös tekintettel a vasúti jármű-alkatrészekre –, az ügyfélélmény fejlesztésének és a mesterséges intelligencia adatirányításának témái; az első vonalbeli személyzet biztonságát érintő viselkedésformák változása az állomásokon; valamint a zavartatások kezelése és a válságmenedzsment. A tagok megvitatták az egyéb benchmarkingcsoportokkal való együttműködést annak érdekében, hogy az adatgyűjtésekre minél több vasút részvételével kerülhessen sor, illetve kölcsönösen élni lehessen a már feldolgozott témákban felhalmozott tudással. A találkozón a tagok az IMRBG munkacsoportjai új esettanulmányok előkészítéséről is döntöttek, amelyek a következő munkafázisban valósulnak meg.

A budapesti találkozón a tagok személyesen is megismerhették a MÁV működését. A konferencia első napján a vendégek megtekintették Ferencváros vasútállomását, majd a Keleti pályaudvart, az Országos Haváriaközpontot és az istván-telki járműkarbantartót. Mind a formális tárgyalás, mind a helyszínlátogatások, a kötetlen beszélgetések jó alkalmat biztosítottak az intenzív szakmai megbeszélésekre. Érdekes konklúzió formálódott ezen szakmai diskurzusokból, hogy a „nyugati vasutak helyzete nem is különbözik annyiban, sem a problémák, sem a feladatok, sem stratégiai irányok adásának tekintetében.”

A szervezet következő ülésére 2026 márciusában az előzetes tervek szerint Londonban kerül sor.

Az IMRBG immár 30 éve működik, célja, hogy strukturált, adatalapú összehasonlítás révén segítse a vasúttársaságokat a teljesítményük javításában. A szervezet tevékenységét a londoni Transport Strategy Centre (Imperial College London) koordinálja. Jelenleg hét kis és közepes méretű vasútvállalatot tömörít: a MÁV, a Dán Vasutak (DSB), az Irish Rail (Írország), a Nederlandse Spoorwegen (NS, Hollandia), a SNCB (Belgium), valamint az ausztrál NSW TrainLink és V/Line a csoport tagjai.

A benchmarking-tevékenységek kiterjednek a kvalitatív és kvantitatív mérésekre, a KPI-adatok feldolgozására, valamint esettanulmányok készítésére. Az IMRBG-tagság révén a vasúttársaságok strukturált képet kaphatnak saját működésükről, azonosíthatják az erősségeiket és fejlesztendő területeiket, valamint jó gyakorlatokat vehetnek át más tagoktól. A benchmarking eredményei vezetői döntéseket támogatnak, segítik az erőforrások hatékonyabb felhasználását, és költségsökkentési lehetőségeket is feltárnak.

MÁV Zrt. Stratégiai Vezérigazgató-helyettesi Szervezet és a Nemzetközi Igazgatóság

„A biztonság úgy része a mindennapi életünknek, hogy észre sem vesszük”

Pomozi Sándor az idén vette át a MÁV Biztonsági Főigazgatóságának vezetését, ittléte óta pedig több olyan folyamat is elindult, melyeknek nagy része a frontvonalban dolgozók biztonságos munkavégzését garantálja. Legfőbb célja is a kollégáinkkal kapcsolatos: igyekszik elfogadtatni, hogy ő és a csapata nem ellenük, hanem értük munkálkodik. Szakmájára folyamatos kihívásként tekint, úgy gondolja, hogy a biztonság olyan szegmens, ami mindig, mindennap újabb eredményeket és újabb kihívásokat teremt, így a válaszok keresésével sem lehet soha felhagyni.

A közlekedés területén számtalanszor előkerül a biztonság szó más és más jelzőhöz kapcsolódva. Ez talán megnehezíti a kikövetkeztetését annak, hogy a MÁV-csoport Biztonsági Főigazgatósága mivel foglalkozik valójában.

A Főigazgatóság három szervezeti egységből, Vagyonvédelmi Igazgatóságból, Beruházási és Gazdaságvédelmi Igazgatóságból, illetve Üzembiztonsági Igazgatóságból áll. Rögtön megjegyezném, hogy amit az utóbbin belül mindenképp garantálni szeretnék, az a dolgozóink biztonsága munka közben. A vagyonvédelemhez tartoznak a beléptető- és kamerarendszereink, amelyek nemcsak a személyek biztonságát szavatolják, hanem analitikákat is tartalmaznak, így felhívhatják a figyelmet az elhagyott, gyanús csomagokra, de elkészált gyermeket vagy idős beteg embert is kereshetünk velük. A Beruházási és Gazdaságvédelmi Igazgatóság a tiszta közbeszerzésbe és a feszes vagyonbiztonságba vetett hit szellemében végzi ellenőrzési feladatait, védve az állam érdekeit. Nagy vonalakban így épül fel a Főigazgatóság, a példákon keresztül talán érzékelhető, hogy mi mindent fed le a tevékenységünk. A hatékonyság növelése érdekében egyébként egy szakirányítási utasítás kidolgozása zajlik, melynek értelmében minden területre vonatkozóan utasítási lehetőségünk nyílik, tehát érvényesíteni tudjuk a szakmai irányt.

Hány szakember dolgozik nálatok?

A Biztonsági Főigazgatóság a MÁV Zrt.-n belül 25 főből áll, ez a szakirányításhoz elegendő, a teljes feladatpaletta ellátásához és a

jövőbeni terveinkhez azonban kevés. Amit már most elmondhatok, hogy a humán erőforrás a területeken kiváló, de ahhoz hogy hatékonyabban dolgozhassanak a kollégák, korszerűsíteni kell a szervezet irányítási rendszerét, a technikai háttérrel és a képzési, továbbképzési rendszerünket.

Az imént kiemelted a dolgozók biztonságát, kérlek, hogy ezt részletezd egy kicsit jobban.

A közfeladatot ellátó személyek elleni erőszak növekvő tendenciát mutat, ezért előtérbe helyezzük a probléma kezelését. Amit előljáróban elmondanék: az utasoknak és a kollégáinknak azt kell érezniük, hogy mi a falig elmegyünk értük – tehát látható dolgokban kell gondolkodnunk. Az Országos Rendőr-főkapitánysággal nagyon jó kapcsolatot alakítottunk ki, így egy közös felkészítőanyag kidolgozásába kezdtünk, amelyben az ő szakirányú tudásukat a mi oktatásainkba integráljuk, és megtanítjuk a munkavállalóinkat arra, hogyan ismerhetik fel azokat a helyzeteket, amelyekben erőszakra is sor kerülhet – a prevenciót tartom a legfontosabbnak. A tettegességig fajuló eseteknek például a 80%-a elkerülhető volna megfelelő kommunikációval, illetve a kialakuló szituáció felismerésével. Ha pedig mégis megtörtént a baj, és a kollégát megütötték, megszárták vagy megszegyenítették, mi egyrészt már nyomon tudjuk, másrészt – amennyiben feljelentést tesz – nyomon is fogjuk kísérni az ügyét! Utóbbi azért nagyon fontos, mert minden terv annyit ér, amennyit abból megvalósítanak, és minden emberünk annyit érez a biztonságból, amennyit garantálni tudunk nekik.

„Minden terv annyit ér, amennyit abból megvalósítanak, és minden emberünk annyit érez a biztonságból, amennyit garantálni tudunk nekik.”

Mire számíthatnak tőled azok a végeken dolgozó kollégák, akik esetenként veszélyben érzik magukat, vagy már érte őket valamilyen atrocitás?

Számíthatnak rá, hogy az ügyük jó kezekben lesz, és végig lesz követve. Minden esetben utótájékoztatót kapnak majd arról – ahogyan a MÁV-csoport közössége is –, hogy mi történt az elkövetővel. Az inzultust elszenvedett dolgozó számára a terveink szerint megteremtjük a pszichés feldolgozás feltételeit, tehát ha kéri, szakember fogja őt segíteni az eset után. Ezenfelül szeretném, ha a problémás vonatokon egy biztonságról felelős ember is szolgálatot teljesítené – ennek az előkészítése már zajlik. De említhetek konkrét megelőző intézkedést is: rengeteg panasz érkezett a népligeti aluljáróval kapcsolatban. Felvettük a kapcsolatot a rendőrséggel, a közterületekkel, és ha kell az ANTSZ-szel is felvesszük, mert meg kell oldanunk a helyzetet, hiszen az nem normális, hogy az ott közlekedő dolgozóinkat sorozatosan inzultus éri. Úgy gondolom, hogy a cégünk megítélése a létesítményeink közelében tapasztalható állapotok alapján is jó kell, hogy legyen, tehát ezzel van dolguk.

A szavaidból kirajzolódik, hogy nemcsak folyamatokat, hanem egy egész vállalatcsoportot érintő, új szemléletmódot akarsz meghonosítani.

Így van, ez pedig gyorsabban, hatékonyabban és a munkavállalók szemében elfogadhatóbban megy, ha bevonjuk a szakszervezeteket is. Meleg János, a VSZ elnöke például nagyon nagy segítséget nyújtott abban, hogy ezt a munkát jól el tudjuk kezdeni. Rajtuk keresztül könnyebb fórumot találni az olyan fontos ügyeknek, mint például a testkamera használata. Mivel figyelek a rendelkezésre álló eszközökre, arra, hogy ami már megvan, az használatos-e, illetve jól használjuk-e, ezért szeretnék egy komplex programként, nem csupán eszközként tekinteni a kamerára. Ennek része, hogy tudatosítsuk a dolgozóban a készülék ottlétének az okát, a lényegét – azaz, hogy érte van, őt védi –, és a kezébe adjuk a döntést: használja-e, vagy nem. Azt tudni kell, hogy ahol kamera van, ott mindig van prevenció, ami tulajdonképpen szintén egy tudatosítási folyamat.

Ahogy egyre jobban átszövi az életünket az online világ, a modern technika, úgy les egyre több veszély a rendszereinkre, de úgy táruul ki azoknak az eszközöknek is a kínálata, amelyek megkönnyíthetik vagy hatékonyabbá tehetik a munkátokat. Te alapvetően lehetségesként vagy veszélyként tekintesz a kor vívmányaira?

Amikor felmerült a MÁV-nál, hogy mesterségesintelligencia-alapú szolgáltatásokat vezessenek be, úgy éreztem, attól tartanak, hogy gátként fogunk megjelenni ezen a téren, de sikerült bizonyítanunk, hogy a legnagyobb támogatói vagyunk az új technológiának. Olyan lehetőségként kell ezt felfognunk, amellyel emberi energiát takaríthatunk meg. Erre jó példa az autonóm-drón-programunk, hiszen a drón magától repül, és önállóan képes riasztásokat adni. A mesterséges intelligencia segítségével ki tudjuk szűrni a problémás magatartásformákat, be tudjuk programozni az emberi jelenlét észlelésére, tűz, füst megfigyelésre – mindezt olyan látószögéből, amilyenre az örök nem volnának képesek. Az is a technika mellett szól, hogy bonyolultabb informatikai ismeretek nélkül is üzemeltethető, programozható. Az autonóm-drón-program egyébként azért merült fel bennem, mert ezzel őrhelyeket válthatunk ki. Persze nem azért, hogy emberektől szabaduljak meg, hanem azért, hogy másutt alkalmazhassam őket, például az utazóközönség és a kollégáink védelmére.

Hány drón kell egy terület hatékony felügyeletéhez?

A Ferencváros rendező pályaudvar méreteit egyetlen kollégámnak sem kell bemutatnom. E terület biztonságát két-három drónnal teljes mértékben garantálni lehet, és az egyik eszköz csak az időbeni átfedések – mint a töltés, meghibásodás – biztosítása érdekében szükséges.

A kézzelfogható példák után a biztonságról mint elvont fogalomról is ejtsünk szót: IT- és információbiztonság. Mi a különbség a kettő között, és milyen feladataitok merülnek fel velük kapcsolatban?

Az IT-biztonság a rendszer védelmét jelenti, míg az információbiztonság ennél sokkal többet. Hogy értelmezhető legyen: leegyszerűsítve az IT magát a rendszert kell, hogy védje, tehát a globális, gyors adatlopást akadályozza meg, viszont az információbiztonság a humán részt is magába foglalja, mert könnyen megtalálható a gyenge pont, az ember. Egy dolgozó szándékán kívül is tud kárt okozni, tehát tudnia kell, hogy a cselekedeteivel milyen veszélyforrásokat idézhet elő. Példával szemléltetve: amikor üzleti terveket flipchart táblára írnak fel, majd közszemlére bocsátják, vagy az eszközeiket úgy tárolják, hogy azokról bárki adatokat olvashasson le, ezek mind-mind olyan hibák, amelyek ellen – némi edukációval – tenni lehet. Megtanítjuk tehát a munkavállalóknak, hogyan használják az információt. A MÁV-csoportnál egyébként az IT-biztonság nagyon jó kezekben van, az információbiztonság szakirányítása pedig hozzánk került, így meg tudjuk kezdeni a biztonságtudatossági oktatásokat. Amit mi átadunk, azt a dolgozó haza fogja vinni, és az élete más területein is a hasznára válik majd, ezt megígérhetem.

Bár utalásokat már tettél, mégsem derült ki pontosan, hogyan kapcsolódsz a biztonság világához. Mesélnél magadról?

Egy kis somogyi faluban születtem, ahonnan sokáig a lábamat sem tettem ki. 14 évesen innen kerültem el 400 km-re Egerbe, egy katonai középiskolába, majd a Kossuth Lajos Katonai Főiskola harckocsizó szakán végeztem, ahol parancsnokot faragtak belőlem. Felkészítettek rá, hogy váratlan helyzeteket oldjak meg, hogy tudjam a rám bízott embereket irányítani, és felelősséget vállaljak értük, önmagamért és azért, amit megtettem, vagy elmulasztottam megtenni. 1987–1992-ig a Kossuth Lajos Katonai Főiskolán tanítottam, részt vettem a jövő tisztikarának képzésében, majd 1992. július 1-jén a kormányőrséghez kerültem, és személyvédelemmel, közjogi méltóságok védelmével foglalkoztam. A sok-sok kihívásban közös volt, hogy mindig tudni kellett dönteni és vállalni a vele járó felelősséget.

A MÁV-csoport tevékenysége és felépítése elképesztően összetett, már-már átláthatatlan egy újonnan érkező számára. Hogyan kezd-tél hozzá a cég megismeréséhez?

Kollégám, Bognár Gyula üzembiztonsági igazgató úr közreműködésével a pályás szakemberek nagyon sokat segítettek, a területi szemlék során fokozatosan vezettek be ebbe a különleges világba. Ispán László, Bazsa Krisztián és Rádi Soma a fővárosi pályaudvarokon magyarázták el, hogyan épül fel ez a hatalmas rendszer. Nagyon nagy köszönettel tartozom nekik, miattuk értettem meg, hogy mi a vasút: valami, amit az emberek szíve-lelke tart össze.

A beszélgetésünk vége felé közeledve mégsem azt érzem, hogy megijesztett volna a feladat vagy a szinte befogadhatatlan méretű tudásanyag. Nagy lelkesedéssel vágta bele a munkába, és magabiztosan fogta komoly szakmai alapokon nyugvó tervek megvalósításába.

Bár új vagyok itt a cégnél, és bőven van még mit tanulnom, mégis alkalmasnak érzem magamat a beosztásra, mert mindig az embert helyezem a középpontba. Van egy pálya a pici falutól a tábornoki kinevezésen át a biztonsági főigazgatói székig, amelyet azért tudtam bejárni, mert olyan nagy tudású emberekkel vettem magam körül, dolgoztam együtt, akiknek volt jövőkéjük, tapasztalataik, és volt bennük szakmai alázat. Az életem során megtanultam, hogy rendszerekben gondolkodjak, ez azonban a jól összehangolt csapatmunka eredményeként valósítható meg. Legnagyobb szerencsémre ez itt adott!

Benke Máté

Hulladékból érték: a biogázüzemek jelentősége a körforgásos gazdaságban

Cikkünk elején szeretnénk egy kis betekintést nyújtani Önnek, kedves Olvasó, a körforgásos gazdálkodás alapjaiba és jelentőségébe, hiszen napjainkban ez a fenntarthatóság egyik kulcsképe.

Ezután bemutatjuk a MÁV-csoport fenntarthatósági törekvéseit, amelyek példázzák, hogyan lehet a körforgásos gazdálkodás elveit a gyakorlatban alkalmazni, különösen a hulladékgazdálkodás terén, illetve a Vállalatcsoport ESS (Energy Storage System) területet érintő szándékát. A MÁV-csoport kezdeményezései elősegítik, hogy a vállalati működés ne csupán gazdaságilag hatékony, hanem környezetileg is felelős legyen.

A szemléletformálás jegyében szervezetünk munkatársaival látogatást tettünk az **ALTEO Energiaszolgáltató Nyrt.** Nagykőrösi Biogázüzemében, ahol személyesen is megtapasztalhattuk, hogyan működik egy modern biogázüzem, és milyen pozitív hatással van a környezetre és a helyi közösségre. Végül élménybeszámolónkban megosztjuk Önnel a látogatás tanulságait és azt, hogy milyen szerepet játszanak ezek az üzemek a hazai fenntartható fejlődésben.

A körforgásos gazdálkodás olyan fenntartható gazdasági modell, amelynek lényege, hogy a termelési folyamatok során keletkező hulladékokat és melléktermékeket újrahasznosítva, visszaforgatva minimalizálja a természet erőforrásainak kimerítését, ezzel zárva az anyagok és tápanyagok körforgását. Ez a szemlélet a lineáris „vegyél, készíts, dobd ki” modellt váltja fel, és egyre fontosabb szerepet kap a globális fenntarthatósági törekvésekben az elmúlt évtizedekben, különösen az éghajlatváltozás és a természeti erőforrások korlátozott volta miatt.

2023. július 1-jétől Magyarországon jelentős változás történt a hulladékgazdálkodás területén: az addig megosztott önkormányzati és állami feladatokat felváltotta egy központi, egységes rendszer. Az állam ettől az időponttól kezdve kizárólagosan, egyetlen koncessziós szerződés keretében adta át a hulladékgazdálkodási közfeladat ellátá-

sának jogát a MOHU MOL Hulladékgazdálkodási Zrt.-nek, melynek működési időszaka 35 évre szól. A MOHU legfontosabb célkitűzése, hogy 2040-ig a hazai hulladékmennyiség legalább 65 százalékát újrahasznosítsa, ezzel is támogatva a fenntarthatóbb jövőt.

A MÁV-csoport fenntarthatósági stratégiája szervesen illeszkedik a fentebb megfogalmazott célkitűzéshez, azaz a körforgásos gazdálkodás elveihöz, amelynek keretében már sikeresen áttértünk a hulladékgazdálkodás fenntarthatóbb megoldásaira. Stratégiai célként lett megfogalmazva a hulladékok környezeti terhelésének csökkentése, a fenntartható és körforgásos gazdaság alkalmazása.

A tavaly decemberben az Igazgatóság által elfogadott Zöld Átmenet Stratégia is foglalkozik például az autóbuszok akkumulátorainak továbbhasználatával. Kutatási célú projekt indult, melynek keretében piaci szereplőkkel és egyetemekkel együttműködve került kivizsgálásra, hogy pl. az elektromos autóbuszokból kikerülő akkumulátorok a körforgásos működés elve mentén, a másodlagos hasznosítás keretében az infrastruktúrába épített tárolóként (storage) hogyan tudják tovább szolgálni a MÁV-csoport működését és érdekeit. A vizsgálatok eredményeként nagy valószínűséggel megállapítható, hogy az akkumulátorok a járművekből kikerülve telepített storage-ként tovább tudnak-e funkcionálni (ESS).

Magyarország energiapolitikai és klímavédelmi (NEKT) céljai közvetve jelentős mértékben támogatják a körforgásos gazdaság megvalósulását azáltal, hogy elősegítik a fenntartható energiahasználatot és az erőforrás-hatékonyságot.

A mezőgazdaságban és az energiatermelésben, így a biogázüzemek működésében is megjelenik a körforgásos gazdaság szemléletmódja, hiszen a szerves hulladékokból nemcsak megújuló energia születik, hanem a keletkező melléktermékekkel, például a „fermentlé” segítségével visszajuttathatjuk a tápanyagokat a talajba, ezzel támogatva a termékenységet és csökkentve a környezeti terhelést.

Egy biogázüzem működése egy jól átgondolt, környezetbarát technológián alapul, ahol a beérkező szerves hulladék (aprítást követően) bekerül egy fermentortartályba. Ez a szerves hulladék sokféle lehet: állati trágya, mezőgazdasági melléktermék, élelmiszeripari maradék vagy hulladék, de akár lejárt szavatosságú élelmiszer is. Itt a baktériumok anaerob módon (tehát oxigénmentesen) lebontják a szerves hulladékot. Ennek eredményeként keletkezik a biogáz. Ezt a gázt bevezetik egy belső égésű motorba, ami lényegében úgy működik, mint egy nagy benzinmotor, csak épp gáz hajtja. Ez a motor egy generátort forgat meg, ami villamos energiát állít elő. A motor működése közben hőt is termel, hiszen ez nem egy hűtött rendszer, ez forró! A motor hűtéséből és a kipufogógázból származó hő nagy része nem megy veszendőbe. Ez egy hőcserélőn keresztül „elkapható” és hasznosítható.

Egy harmadik felhasználási módja a biogáznak, ha a természetesen még benne levő szén-dioxidot eltávolítjuk belőle, így biometán lesz, amely egyezik a természetes földgáz összetételével és energiasűrűségével, így a földgázhálózatba betáplálható.



A **Nagykőrösi Biogázüzem** esetében az alapanyagok a térségben lévő élelmiszerüzletekből származó szerves hulladékok: zöldség, gyümölcs, hús, tojás, tejtermék. Valamint különböző élelmiszeripari gyárak hulladéka: gyártósori selejt, hibás csomagolású termékek, növényi maradványok, kukoricaszár, kukoricacsuhé.

Az ország más biogázüzemeiben lehet még alapanyag a mezőgazdasági hulladék, a szennyvíziszap, az erdészeti vagy kifejezetten energia-ültetvényekből származó szerves anyag.



A Nagykőrösön működő 2 fő- és 2 utófermentor éves alapanyag-felhasználása 50.000–60.000 tonna. Ez hatalmas mennyiség – nagyjából annyi, mint amennyi szerves hulladékot egy kisebb város termel egy év alatt.

Az itt előállított biogázt villamosenergia-előállításra használják, amit betáplálnak a közcélú villamosenergia-hálózatba. Az éves villamosenergia-termelés: 12-14GWh (ez 4500 háztartásnak elegendő villamosenergia-mennyiség).

A folyamat végén hátramaradó folyékony halmazállapotú „fermentlé” a közeli mezőgazdasági területeken hasznosítják. Ez a fermentlé kedvezőbb a talajnak, mintha műtrágyáznának, a terméshozam is jobb lesz tőle.

A körforgásos gazdálkodás nemcsak környezetvédelmi, hanem gazdasági és társadalmi előnyöket is hoz, hozzájárulva egy fenntarthatóbb jövő építéséhez. Ahogy láthattuk, a körforgásos gazdálkodás nem csupán egy fenntarthatósági trend, hanem a jövőnk egyik alapköve, amelyre mindannyiunknak érdemes odafigyelnie. A biogázüzemek és a MÁV-csoport példája jól mutatja, hogy a fenntartható megoldások nemcsak környezetvédelmi, hanem gazdasági szempontból is értékesek, és egyben hozzájárulnak egy élhetőbb, tisztább világ kialakításához. Bízunk benne, hogy cikkünk inspirációként szolgál Önnek, és együtt tehetünk azért, hogy környezetünk megóvása ne csak elvárás, hanem közös cél legyen. Ne feledjük: minden apró lépés számít!

MÁV Zrt. Energetika és ESG



„A klasszikus zene kimeríthetetlen forrása a gyönyörűségnek”

Nyolcvan éve annak, hogy a MÁV Szimfonikus Zenekar megkezdte a működését, ennek apropóján Lendvai György ügyvezető igazgatót kérdeztük a világklasszis vendégművészek szerződtetéséről, a Szimfonikusok idei évadának különlegességeiről, a kultúra támogatásának a fontosságáról és a zenekar jövőjéről.

Lesz-e még nyolcvan év? Nem fogy el a klasszikus zene lába alól a talaj? Hogyan látja a zenekar jövőjét?

A klasszikus zene jövője miatt egyáltalán nem aggódom. A vasút évszázadok óta összeköti az embereket, ahogy a zene is. Ezenkívül a MÁV-nál évszázados tradíció, hogy társadalmi felelősségvállalása során kulturális intézményeket működtet, együtteseket támogat, ezáltal kulturális értékeket is közvetít. Éppen ezért finanszírozási szempontból sem vagyok pesszimista: hiszem, hogy lesz újabb nyolcvan éve a zenekarunknak. Ami a kérdés másik felét illeti, tény, hogy általában Európában – és Magyarországon is – kissé beszűkült a klasszikus zene tere, a közönségért ma már jobban meg kell küzdenünk. 70-80 évvel ezelőtt még nem volt televízió, csak rádió, ahol komolyzenét közvetítettek, így ismerték és szerették meg az emberek ezt a műfajt. Ma viszont minden elérhető a telefonunkon is, a figyelmünk sokkal több irányba szóródik. Ennek ellenére az is igaz, hogy soha nem működött egyszerre ennyi professzionális zenekar az országban – jelenleg összesen tizenhét hivatásos együttesről beszélhetünk. Ezek a zenekarok legtöbbször teltház koncerteken játszanak, és például Budapesten már nem az a kérdés, hogy van-e koncert a héten, hanem inkább az, hogy ma a Müpába menjek vagy a Zeneakadémiára.

A nyolcvan évből húsz az Ön igazgatásával telt el. Vannak olyan pillanatok, amelyek kiemelkedők, akár pozitív, akár negatív irányban?

A legemlékezetesebb élményem, mely negatívan indult, de pozitív fordulatot vett – egyértelműen a székházunk cseréje volt. Mintegy hetven évig a Múzeum utcában működtünk, egy igazi művészeti központban: mellettünk próbáltak a Magyar Rádió zenei együttesei, ott volt a Nemzeti Múzeum, a Márványterem, a Festetics Palota és az Olasz Kulturális Intézet – fantasztikus közeg volt ez a zenekar számára. Amikor az épületet el kellett hagynunk, egy ideig úgy tűnt, nem lesz hová mennünk. Végül a MÁV segített: végleges otthont ajánlott fel nekünk, az egykori ferencvárosi Vasutas Művelődési Ház épületét, melynek felújítása a kulturális tárca több mint százmillió forintos céltámogatásával, valamint a MÁV támogatásával valósulhatott meg. Ennek köszönhetően ma ismét van saját otthona a zenekarnak – és ez felbecsülhetetlen érték.

Lezajlott a 80. évad nyitókoncertje, hogyan értékeli az eseményt?

Nagyon merészen indítottuk az évadot, hiszen két kortárs művet is műsorra tűztünk. Őszintén szólva, a közönség általában nem ezekre a darabokra vágyik, mégis fontosnak éreztem, hogy helyet kapjanak a repertoárban. A koncert előestéjén különleges évforduló is volt: pontosan kétszáz éve, 1825-ben indult el az első gőzmozdony az angliai Stockton és Darlington között, ezzel megkezdődött a vasúti személyszállítás története.

Erre az alkalomra felkérésünkre Bánkóvi Gyula zeneszerző új művet komponált, a LOCO című darabot, amelynek ősbemutatója az évadnyitó estünkön hangzott el. A koncertet megtisztelte jelenlétével a MÁV-csoport elnöke, az angol nagykövét, és az angol Közlekedési Minisztérium vezetése egy videóüzenetet küldött, amelyben hangsúlyozták, hogy a vasút, akárcsak a zene, embereket, városokat és kultúrákat köt össze.

A műsoron szerepelt még egy kortárs darab, a kilencszeres Grammy-díjas zeneszerző, Wynton Marsalis trombitaversenye, majd Dvořák 9. „Újvilág” szimfóniája zárta az ünnepi estét. Ez utóbbi szimbolikusan kapcsolódott a témához, hiszen a vasúti közlekedés megindulása és fejlődése új korszakot hozott az emberiség életébe. Szeretem, ha egy koncert műsorának van többletjelentése – az élmény így sokkal összetettebbé és gazdagabbá válik, mint pusztán a zenehallgatás.

Arra kérem, hogy emeljen ki néhány koncertet az évadból, amelyek valami miatt különlegesek, vagy különösen ajánlná a meghallgatásukat, megtekintésüket.

Mivel a Magyar Szimfonikus Zenekarok Szövetségének elnöke is vagyok, sok külföldi konferencián veszek részt. Ezeken az alkalmon igyekszem olyan kapcsolatokat építeni nemzetközi művészekkel, amelyek révén meghívhatjuk őket hozzánk – gyakran szinte baráti alapon. A munkájukat valójában sosem tudnánk megfizetni, mégis örömmel jönnek. Ennek köszönhető, hogy ebben az évadban is igazi világsztárokat láthat majd a közönség.

Kiemelném Fazıl Say világhírű török zongoraművész és zeneszerző koncertjét, valamint Maxim Vengerov hegedűművészt, aki kétségtelenül a szakma egyik csúcsa. Christoph Eschenbach Bartók Concertóját vezényli majd nálunk, és elhangzik Tan Dun kínai zeneszerző Passacaglia című műve is, mely nagyon izgalmas és befogadható darab. Egyik különlegessége, hogy a közönséget is bevonja a szerző: a nézők egy QR-kódról letölthetnek egy alkalmazást, és bizonyos pillanatokban előre felvett madárhangokat játszanak le a telefonjukról. Lengyelországban hallottam először ezt a művet, ahol az egész termet betöltötte a madárcsicsergés – lenyűgöző élmény volt, bátran ajánlom mindenkinek.

Ha jól értem, elég nagy teljesítmény, hogy a Szimfonikusok ilyen kaliberű művészekkel játszhatnak együtt, ugye?

Pontosan így van. A jóval nagyobb költségvetéssel működő külföldi zenekarok egyszerűen felkeresik az ügynökségeket, és leszerződnek a kismélt művésszel. Mi ettől távol vagyunk, nálunk minden ilyen együttműködés mögött sok személyes kapcsolat, szervezés és bizalom áll.

A zenekarban játszó zenészekre milyen hatást gyakorol egy-egy ilyen nemzetközi sztár jelenléte?

Óriási inspiráció számunkra. Egy ilyen kaliberű művésztől egyetlen hét alatt annyit tanulhat az ember, mint mástól talán egy év alatt sem. Jól emlékszem a rendszerváltás előtti időkre, amikor a turnékról hazatérve lemezeket csempésztünk át a határon – ezek az előadók akkoriban elérhetetlen istenek voltak számunkra. Ma pedig a zenészeink föltekintenek a kottából, és ott áll előttük az a művész, akit egykor csak lemezekről ismertek – és most együtt játszanak vele. Ez leírhatatlan élmény. A közönségnek is különleges alkalom, hiszen a legendás művészeknek valóban sajátos aurájuk van, és valami egészen különlegeset hoznak magukkal a színpadra.

Van ezzel kapcsolatos személyes élménye is?

Természetesen. Ilyen például Luciano Pavarotti, akinek idehaza annak idején még a lemezeihez sem lehetett hozzájutni. Azóta viszont többször is volt alkalmunk együtt dolgozni vele – számomra ez a mai napig különleges emlék.

Triviálisnak tűnhet a kérdés, mégis felteszem. Miért fontos, hogy a kultúrát megfelelően támogassák?

Hadd beszéljek inkább a zenéről, hiszen azon keresztül minden más kulturális területre is érvényes, amit mondani szeretnék. Egy gyerek, aki zenével foglalkozik, hangszereken játszik, és talán még egy együttesben is muzikál, rengeteget tanul: megtanul figyelni másokra, alkalmazkodni, csendben maradni, amikor kell. Megtanulja tisztelni a társait, megtapasztalja, mit jelent együttműködni, és megtanulja, hogy vannak alkalmak, amikor illik szépen felöltözni. A zene – és tágabban a kultúra – tehát olyan embereket nevel, akiknek magas az érzelmi intelligenciájuk, figyelmesek, fegyelmesek és tiszteltetők.

Egy társadalom szempontjából a művészeti nevelés óriási érték, mert ha jobb embereket nevelünk, azzal jobb társadalmat is építünk. Ezt pedig kevés dolog pótolhatja – talán a sport az egyetlen, ami hasonló erejű közösségformáló eszköz.

Hogyan áll most a helyzet? Megfelelő képzéshez jutnak a gyermekek?

Én még abban az időben kezdtem az általános iskolát, amikor Kodály Zoltán élt, és az ő szellemisége áthatotta az egész oktatási rendszert. Egy vidéki iskolába jártam huszonöt osztálytársammal, akiknek a szülei többnyire a termelőszövetkezetben dolgoztak. Most hétvégén lesz az osztálytalálkozóink – és ilyenkor még ma is madrigálokat éneklünk együtt. Nem mindenki lett zenész, de mindenki művelt emberré vált.

Éppen ezért hiszem, hogy a művészeti oktatást soha nem szabadna elengednie a mindenkori kulturális kormányzatnak. Ma sajnos piaci alapra helyeződött az egész rendszer, és engem felháborít, amikor valaki a „zenepiacról” vagy a „kultúra piacáról” beszél. Ez nem egy üzlet.

A legnagyobb baj az, hogy a politikusok négyéves ciklusokban gondolkodnak, miközben a zenei nevelés hatása csak évtizedek múlva érzékelhető.

Nagyon érdekelne, hogy milyen a zenekar alaphangulata.

Ezt talán tőlük kellene megkérdezni, de amit én látok: nálunk igazi kollegiális, összetartó légkör uralkodik. Odafigyelünk egymásra, sokkal inkább, mint ami más zenekarokban megszokott. Van saját otthonunk, ahol mindenkinek megvan a maga kis kuckója, a saját bögréje – ez apróságnak tűnik, de rengeteget számít. Ami viszont mindannyiunkat elkeserített, hogy az állami támogatások elosztásakor nem ismerik el kellőképpen a munkánkat: az előadó-művészeti többlettámogatásokból a MÁV Szimfonikus Zenekar aránytalanul keveset kapott idén is. Bízom benne, hogy ez változni fog, mert ez a döntés nagyon rosszul érintette a zenészeinket.

Ezenkívül van még valami, ami örömmel töltené el?

Igen. A székházunk mellett áll egy felújításra váró épület, amelyet irodai használatra kaptunk. Nagyon bízom benne, hogy mielőbb megkezdődhet az újjáépítés, mert nagy szükségünk lenne rá, hiszen az adminisztrációs munkatársak jelenleg apró helyiségekben dolgoznak, sokszor szó szerint egymás hegyén-hátán.

Arra még kíváncsi volnék, hogy a MÁV Szimfonikusok vezetője hallgat-e könnyűzenét?

Nem. Erre nem vagyok büszke, de nem is szégyellem – egyszerűen így alakult az életem. Úgy érzem, hogy a klasszikus zene kimeríthetetlen forrása a gyönyörűségnek, és egy emberöltő is kevés ahhoz, hogy igazán megismerjem.

Benke Máté

KITÜNTETÉSÁTADÓ ÜNNEPSÉG
"TOLNAY LAJOS – KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉRT-DÍJ"

MÁV CSOPORT

„Ennek a szektornak van jövője”

Az idei őszi kitüntetésátadáson október 2-án Laskay Lóránt, a MÁV Személyszállítási Zrt. üzleti vezérigazgató-helyettese is részesült a vállalatcsoport legrangosabb elismerésében, a Tolnay Lajos – Közösségi Közlekedésért Díjban. Vele beszélgettünk e rangos kitüntetés kapcsán.

Hogyan és milyen érzésekkel fogadta e magas kitüntetést?

Meglepetésként ért, ezt őszintén mondhatom. Azok a kollégák, akik eddig részesültek ebben a magas rangú kitüntetésben, komoly, elismert közlekedési szakemberek, akik sokat tettek a hazai közösségi közlekedésért, így megtiszteltetés volt, hogy már én is ennek a körnek a tagjává váltam.

Mióta dolgozik a MÁV-nál, és melyek voltak a legfontosabb lépéscsúfok a ranglétrán?

2008-ban kezdtem a pályafutásomat a MÁV-START-nál, nemzetközi területen, az akkori vezérigazgató-helyettes kabinetjénél, ami nagyon jó előszoba volt, hogy jobban megismerkedjek a hazai mellett a nemzetközi vasúti környezettel is. Nagyon sokat tanultam abban az időszakban, nemcsak szakmailag, hanem a menedzsment területén is. Utána évekig szakértőként dolgoztam, ami nagyon hasznosnak bizonyult, hiszen a vasúti közlekedés és az értékesítési terület minden alapját ott tanultam meg.

Ezt követően Zaránd György, az akkori vezérigazgató-helyettes szakmai titkára lehettem. Ez egy nagyon izgalmas és hasznos időszak volt, így már nemcsak a nemzetközi díjszabási területre, hanem a vasút teljes üzleti területének tevékenységére, mindennapjaira ráláttam. A

menetrendtervezéstől az értékesítésen keresztül a szolgáltatásfelügyeleten át a marketingig egy helyen kezeltünk mindent. Szerencsére elég nagy teret kaptam tőle, hogy ezekbe a területekbe beleássam magam, még jobban elmélyüljek, a sok szakmai feladat által tudtam tovább fejlődni. Személyesen is sokat tanultam tőle arról, hogy egy ekkora szervezetet hogyan kell menedzselni, miként kell jól vezetni. Olyan vezetési szemléletet ismertem meg általa, amelyet azóta is igyekszem leképezni, megvalósítani. Ez azért is volt fontos lépés, mert itt nyertem el a bizalmat, hogy később vezetővé válhassak.

A következő fontos lépéscsúfok az volt, amikor 2019-ben értékesítési igazgatóként tértem vissza a vasúthoz más munkahelyen töltött két év után. Itt nemcsak egy beosztást kaptam, hanem egy lehetőséget is: a korábbi ötleteink alapján lehetségessé vált, hogy az értékesítés az általunk kitalált irányba fejlődjön tovább, saját csapatot tudtam építeni, így olyan emberekkel tudtam együtt dolgozni, akiket én választottam. Kölcsönös bizalom épült ki közöttünk, hiszen ez a jó munkának az alapja.

Együtt dolgozhattam dr. Kormányos Lászlóval, aki ehhez a kereteket biztosította abban az időszakban, Hegyi Zsolttal, akivel rengeteg innovációt tudunk megvalósítani, Rác Tamással, akinek a jegyértékesítési rendszer üzemeltetésében és a folyamatok kialakításában

komoly szerepe volt. A csapat tagja volt Reich László is, aki remek projektszemléletet hozott be az akkori működésbe, de természetesen folytathatnám a sort sok-sok névvel, akik támogattak, hittek abban, amit csináltunk.

Az értékesítési rendszer ezáltal olyan irányba mozdult el, amellyel nagyon komoly sikereket tudtunk elérni az önkiszolgáló csatornák fejlődésében. Akár a MÁV-applikáció, JKA-automaták tekintetében, amelyek az ország teljes területén telepítésre kerültek és elérhetővé váltak.

Mi a legfontosabb, amit Öntől tanulhattak a kollégák, és Ön mit tanult tőlük az évek alatt?

Voltak olyan vezetőim, akikről nemcsak szakmailag, hanem emberileg is sokat tanultam, és ezeket szerencsére a mai napig is tudom alkalmazni. A kollégáimnak köszönhetően nagyon sokat fejlődtem abban, hogy lássam, ha bizalmat szavazunk, felelősséget adunk nekik, akkor ebből nagyon sokat tudnak visszaadni, tudnak élni a bizalommal, és magas szinten, motiváltan teljesítenek. A kollégáim számára én a lehetőséget biztosítottam: akár egy projektben vagy akár egy karrier-előrelépésben, szerencsére elmondható, hogy ezt mindenki meg is hálálta, pozitívan élte meg.

Mely projekt igényli a legnagyobb figyelmet jelenleg a MÁV Személyszállítási Zrt. üzleti területén? Melyek az idei év legnagyobb feladatai?

Az év elején meghatározott 10 miniszteri pont üzleti területet érintő projektjeinek megvalósítása (késésbiztosítás bevezetése, klíma-menetrend kialakítása és MÁV+ applikáció fejlesztése) és emellett az egyik legfontosabb az integráció elmélyítése. Az üzleti terület az egész integrációban előrébb járt, talán elmondhatom, hogy mi törtünk az utat és kijelöltük az irányokat a szolgáltatásmenedzsment és az értékesítés területén.

A szolgáltatásfelügyeletnél az ügyfélszolgálat összevonása korábban megkezdődött, még a cégcsoportok összevonása előtt az értékesítésben már megtörtént az integráció, hiszen a Volán jegyértékesítését már korábban egy kalap alá vettük a vasúttal, akár a helyjegyek értékesítését, akár a viszonylati jegyeladást vesszük figyelembe. Az alágazatonként eltérő díjszabásokat egységesítettük, egy platformra hoztuk az ország- és vármegyebérletekkel, valamint a tarifareformmal. Mondhatni, hogy a jegyértékesítési terület volt a pionír a közösségi közlekedés integrációjában. Július 1-től pedig már a végrehajtás szintjén is megtörtént az integráció, a pénztári hálózat bekerült az Értékesítési Főigazgatóság egíse alá, így az idei év feladata, hogy a színergiákat kihasználva ezt tovább mélyítsük, moduláris oktatást biztosítva komplex tudást biztosítsunk a kollégáknak, egységes megjelenést hozunk létre az utasok számára is. Emellett kiemelten fontosnak és prioritásnak tartom, hogy megújulnak az önkiszolgáló csatornáink, a megjelent MÁV+ applikációt folyamatosan fejlesztjük, nemcsak a régi applikációt szeretnénk kiváltani, hanem újabb és újabb, a felhasználók által is nagyon várt funkciókkal bővíteni, elsősorban az utastájékoztató területén. Ebben az évben belekezdünk a JKA vásárlási felületének a megújításába is, valamint természetesen az internetklienst is fejlesztjük.

Hogyan látja a MÁV+ applikáció eddigi eredményeit? Milyen fejlesztéseket hoz még az idei év az applikáció számára?

Nagyon fontos eredmény, hogy április elsején el tudott indulni a MÁV+, viszont abból a szempontból még van teendő előttünk, hogy jobban áttereljük az utasokat a régi applikációról az újra. De látjuk, hogy mik azok a funkciók, amelyeket mindenképp át kell még vinnünk az újba, és látjuk az is, hogy mik lesznek azok tartalmak, amelyek extra, rég várt szolgáltatásként fognak megjelenni. Mindenképpen fejlődni fog az új alkalmazás utastájékoztatói része, a járatok részletes útvonalával kapcsolatos tájékoztatói, az állomási információk elérése: mikor és melyik vágányra vagy kocsiallásra érkeznek az adott járatok.

Emellett új dolgokkal is foglalkoztunk, ezeknek egyik előszele a widget funkció, amely megkönnyíti a bérlet bemutatását, és nemso-kára a jegy bemutatását is segíteni fogja. Az egyik csak a MÁV+-ban elérhető funkció, a késésbiztosítás kezelése, hiszen itt tudjuk a bérletünkkel ezt rögzíteni, továbbá a papírijegyeinket is a MÁV+-ban tudunk beolvasni késés esetén. Idén érkezik a push üzenet, amellyel általános és saját utazással kapcsolatban kaphatunk felugró üzenetet az alkalmazás megnyitása nélkül is. Megjelennek a térképes funkciók, valamint a sokak által kedvelt grafikus helyfoglalás már az applikációban is elérhető lesz. Reményeink szerint a fejlesztések egy részét már az idei évben élvezhetik az utasaink.

Egyre jobban növekedik a digitális csatornákon jegyet vásárlók aránya. Ez milyen hatással van a pénztári munkakörben dolgozó kollégákra?

Az önkiszolgáló csatornák térnyerése már évekkel ezelőtt elkezdődött, és folyamatos a változása és a hatása. Ahogy látjuk, a pénztári területen természetes a fogyás, a pénztári munkatársak nyugdíjazásának ütemével tudunk a pénztári hálózat nagyságából visszalépni. Ahogy a kollégák aránya csökken, úgy szűkül a hálózat is, de nagyon fontos kihangsúlyozni, hogy ez nem veszélyezteti egyikük állását sem, mindenki számára biztosított és az is marad a munkahelye, sőt mivel ennek a területi eloszlása sem egyenletes, ezért adott esetben további tanfolyamokat is indítunk pénztárosi munkakörre.

Azt mindenképpen fontos kijelenteni, számunkra is fontos, hogy legyen személyes utaskapcsolat és kiszolgálás, és hogy ez a csatorna a jövőben is megmaradjon. Olyan irányú átalakítás azonban valóban tervben van, hogy komplex utaskezelést szeretnénk elérni a nagyobb állomásokon, erre a legjobb példa a Keleti Utascentruma.

Az üzleti területen valósult meg leginkább a teljes integráció a cégcsoportban. Hogy látja, így közel egy év elteltével sikerült már a mindennapok részévé válnia az integrációs szemléletnek?

Szerencsére már az elején előjöttek azok a problémák és konfliktusok, amelyeket az hozott magával, hogy egyes munkakörökben kibővültek a feladatok. Hálás vagyok a vezetőimnek, hogy nekik köszönhetően ezek hamar megoldódtak, ahol pedig komolyabb feszültségek voltak, ott a Humánerőforrás Főigazgatóság belső tréneinek támogatásával, tréningekkel segítettünk elsimítani a helyzetet, nekik ezúton is köszönjük a munkájukat. Mostanra már látják a kollégák, hogy a befektetett munkának van eredménye, most már lényegesebben könnyebb az irányításban a munkafolyamatok elvégzése, így ezeket a tapasztalatokat tovább tudjuk vinni a végrehajtás szintjén is.

Milyen üzenetet adna a jövő generációjának, azoknak, akik a közösségi közlekedéssel szeretnék foglalkozni?

Mindenképpen azt, hogy ennek a szektornak igenis van jövője, érdemes vele foglalkozni. Ebben a szektorban olyan szinten vannak még lehetőségek akár a digitalizációról, az innovációról beszélünk, hogy mindenképpen szükség van a fiatalokra, azokra, akik máshogy gondolkozásra sarkallnak minket. Szerencsére jó visszajelzés az is, hogy a Széchenyi István Egyetemen, a múlt évben indított „Vasút világa” kurzusra egyre többen jelentkeznak, és nagy örömmel végzik el. Azt is látjuk, hogy a mobilitás javítása, a mobilitáshoz való hozzáférés biztosítása a gazdasági fejlődés egyik legfontosabb előfeltétele, motorja, amiben a közösségi közlekedésnek kiemelt feladata, szerepe van. Ezzel kapcsolatban zárszóként egy dél-amerikai város polgármestere, Enrique Peñalosa gondolatát érdemes idézni: „Nem az a fejlett társadalom, ahol még a szegények is autóval járnak, hanem ahol még a gazdagok is a tömegközlekedést választják.”

Molnár Zsolt

25 év a vasút jogi szolgálatában

Vannak olyan emberek, akik az életüket, a munkájukat – akár a vasúti menetrendet –, mindent precízen, logikusan, értelmesen megterveznek, megszerveznek, aztán beteljesítik – vagy ahogy a vasút világában mondják –, végrehajtják. S így teljes, kiegyensúlyozott az élet a munkanapokon és az ünnepnapokon egyaránt. Én ismerek egy ilyen embert. Ismerem 25 éve, amikor az egykori Andrássy úti vezérigazgatósági épületben kezdte a vasúti pályafutását. Ismerem jól, mert azóta együtt dolgozunk, kollégák vagyunk. Ismerem jól, tudjuk egymás dolgait, a jókat és a kevésbé jó történeteket is. Ez az ember dr. Nemeskéri-Kutlán Endre, a MÁV Zrt. Jog és Portfolióirányítás főigazgatója.

Szeptember 21-én Széchenyi István születésnapja alkalmából a Szépművészeti Múzeumban az Építési és Közlekedési Minisztérium vezetése a közlekedés érdekében végzett magas színvonalú, eredményes munkájáért Közlekedésért Érdemérem elismerésben részesítette dr. Nemeskéri-Kutlán Endrét. Huszonöt éve szolgálja a magyar vasút közösségét. Rendíthetetlen szakmai elkötelezettségével és tudásával, vezetői rátermettségével járult hozzá a MÁV jogi területének megerősítéséhez. Munkája során meghatározó szerepet vállalt a munkajogi és a munkaügyi viták rendezésében, a szakszervezetekkel és üzemi tanácsokkal folytatott egyeztetésekben, valamint a vállalat irányítását támogató stratégiai döntések előkészítésében. Előadói és oktatói tevékenységével a jogásztársadalom széles körében osztotta meg tapasztalatait.

Endre, kezdjük azzal a beszélgetést, idézzük fel azt az időszakot, amikor becsöppentél a MÁV Vezérigazgatóságba! Méghozzá a munka kellős közepébe.

– Nagyon emlékezetes időszak volt a kezdet. Szerettem volna ide kerülni, a vasúthoz, és ez megadatott – emlékszik vissza. Már az egyetemi éveim alatt munkajoggal foglalkoztam. Amikor 2000-ben szakmai gyakornokként ide kerültem, éppen vasutasstrájk volt. Nagy

kihívásokkal kellett szembenéznem. A két hétig tartó munkabeszüntetés alatt sokat tapasztaltam, megadták a lehetőségeket. A diplomámat is a sztrájk témájáról írtam. Aztán különféle megbízatásokkal foglalkoztam. Ezeket a munkáimat az életpályámnak tekintem, addig csinálom, amíg szükséges és hasznos. Ez a 25 év jelentős évforduló, idén mágikus év, mágikus négyzetszámok közepette. Mert hétszer hétéves lettem, vagyis 49, ötször öt éve dolgozom itt. Életem felét tehát itt töltöttem el, ami jogásként nem egy tipikus életpálya. Ámde a mi vasúti köreinkben még az ötvenéves szolgálat sem ritka. Az elmúlt évek alatt aztán bővült a tevékenységem, több mindennel megbíztak. Humán szervezeten belül képzési, a jogi területen pedig a szokásos igazgatási területen is tevékenykedem. Elmélyültem ezekben, mert fontos szerepük van a szakmai életemben jelenleg is. Mindig is olyan mentorok álltak mögöttem, akik bizalmat szavaztak, és nagyon sokat tanultam tőlük.

Dr. Nemeskéri-Kutlán Endre a teljes jogi terület szakmai vezetőjeként 2018 óta bővítette az ismereteit, mert szükséges volt a munkájához. Társasági jogi, közbeszerzési, ingatlanjogi és kártérítési ügyeket magában foglaló ismeretekre is szert tett. De – ahogy hangsúlyozta – sosem engedte el a munkajogi szakmáját. Hűséges típus a szakmájához, amit élethivatásaként felsőfokon végez.

Fontos döntéseket érvényesítettek az idők folyamán. A főigazgató megemlítette, hogy a cégcsoport ki- és visszaszervezése számos komoly feladatot adott és ad a tulajdonosi szándékok szerint. Ilyen volt az áru fuvarozási, majd a személyszállítási üzletág önállósodása körüli jogi feladatok megoldása az uniós normáknak megfelelően. Megtanulta az évek alatt – s ez mostanra érett be –, hogy a megállapodásoknak is van művészete, nagy érték annak az elérése. A munkabéke és annak fenntartása sokkal nagyobb érték, sokkal kedvezőbb feltételeket teremt, mint a sztrájk, a háborúskodás vagy a bírósági végzések szerinti úgymond kényszermegoldások. Partnerséggel, őszinte tárgyalásokkal eredményes megállapodásokat lehet kötni, s ez kihat a vasút megfelelő működésére és az itt dolgozók megélhetésére is. Endre tanít is, a BGOK falai között jogi tárgyakat, de immár a győri Széchenyi István Egyetem Jogi Karán is rendszeresen oktatja a fiatalokat. Lám az egykori tanítvány mesterré lett, a mester tanítja a jövő generációját.

A főigazgató szereti a vasutat, és én azt mondom – igaz, nem volt forgalmi vagy kereskedelmi, illetve vontatási beosztásban sem –, immár ő is vasutas. Aki ismeri, tudja, hogy részt vett mint felügyelő bizottsági tag a Nostalgia Kft. munkájában is. Abban az időben kapta ezt a megbízatást, amikor a leányvállalatoknál kötelezővé vált a tulajdonosi felügyelet, ellenőrzés. S milyen véletlen, a nosztalgiát kapta. Örült neki,



hiszen egyetemistaként is ott volt már a Vasúttörténeti Park megnyitásán. Még most is a fülébe csengenek a különböző járműismertető. A Parkhoz érzelmi szálak is kötik, hiszen jelenlegi házasságát ott tartották, ott volt az esküvői ünnepség. S ha már itt tartunk, elárulom: Endrének három lánya és egy fia van. S igaz itt is az a mondas: a vér nem válik vízzé. Ugyanis Márton fia, aki most 22 éves, elvégezte a kommunikációs irányú egyetemet, ám most mozdonyvezető-tanfolyamra jár. Két középső kislánya gyermekvasutas, a 14 éves Anikó már elballagott onnan négy év szolgálat után. A kisebbik, Tímea hatodikos, neki még van ideje zakatolni hegyen-völgyön a gyermekvasúton. A legnagyobb lánya, Nóra, aki 20 éves, nem vasutaspályát választott, ő csak utasként élvez a MÁV szolgáltatásait.

A Vasutas Magazin írt már arról, hogy Endre a pestszentimrei háza mögött a régi épületrészt bakterházzá alakította át. Ez az épület olyan, akár egy mellékvonali kisállomás. Van forgalmi irodája, jegypénztár-ablak és számos vasúti eszköz, rég használatos technika, ami azt az érzetet kelti, hogy ez nem is csak egy múzeum jellegű helyiség, hanem igazi, csak éppen most ebédelni mentek az állomás dolgozói. Az asztalon utasítások, tányérsapkák sorakoznak, körbelyegző, bélyegzőpárna, irodai relikviák találhatók. Az épület mellett fényjelző világít, és szól a MÁV-szignál is a hangosbemondóból, ha éppen a bakter úgy akarja. S ez a bakter ott a kertben, a kisállomáson dr. Nemeskéri-Kutlán Endre. Így hát megvalósult a humánképzés minőségi ugrása, mert főigazgató a bakter. Ám ebben a kertben a kertész is bakter, vagy a bakter kertész? Mindegy is a sorrend, egy a lényeg: olyan konyhakert ez, ahol megteremnek az idényjellegű zöldségek.

Az interjú végén feltettem a szokásos riporter kérdést. Van-e valami, amit még szeretnél elmondani, amit szívesen megosztanál az olvasókkal?

– Valóban igaz, hogy minden sikeres férfi mögött ott van a háttértámogatás. Az elismerést ugyan én kaptam, de hogy a munkámat, a hivatásomat így tudjam végezni, művelni, abban nagyon nagy szerepe van a feleségemnek, Szűcsboros Melindának. Ő a huszadik szolgálati évét tölti a budapesti humánpartneri szervezet toborzójaként. Nagyon fontos frontvonalon dolgozik ő is. Ilyen formában tudok nap mint nap a munkámra, a problémák megoldására koncentrálni. Ahhoz, hogy a feleségem azt is elfogadja, hogy a kertben fényjelző legyen, és vasúti hangszóró szóljon, nagy fokú empátia kell. Vagyis megvan az a képessége, hogy meg tudja érteni a lelkiállapotomat úgy, hogy azt saját élményként éli át. Ez nélkülözhetetlen a harmonikus emberi kapcsolatokhoz a mi életünkben is. Köszönet és hála érte Melindának.

Kavalecz Imre

A MÁVINFORM és a „vasút hangja”

Kavalecz Imre, a Kommunikációs Igazgatóság munkatársa, a „vasút hangja” rendkívül szép és sikeres pályafutást mondhat magáénak. Csaknem ötven éve szolgálja a vasutat, munkájának elismeréseként legutóbb nagyon komoly elismerésben részesült. A magazin olvasóival is megosztja, hogyan lett forgalmi szolgáltatóból kommunikációs szakember, a Mávinform alapító tagja és a vállalat szóvivője, hogyan teltek az évek a vasúttársaságnál.

Kettő híján ötven éve dolgozol a vasútnál, így akár az „Ötven év a vasút szolgálatáért” kitüntetést is megkaphattad volna. A díjátadó ünnepségen a Vasút Szolgálatáért arany fokozata kitüntetést vehetted át Hegyi Zsoltól, a MÁV vezérigazgatójától. Mennyire egyedi és különleges ez a díj számodra?

A Magyar Vasúttörténeti Parkban rendezett központi díjátadó ünnepséget követően rengeteg gratuláció érkezett, régi kollégák kerestek meg, és a közvetlen munkatársaim is nagyon örültek az elismerésemnek. Ez rendkívül jó érzéssel töltött el, mindenkinek köszönöm. A kérdésre válaszolva, örülök neki, hogy még ezt a kitüntetést kaphattam meg, hiszen a MÁV-csoport átalakulása miatt változás lesz, más „nevet” kap az ilyen elismerés. Valóban hosszú ideje szolgálom a vasutat, egészen pontosan 1977. június 27-én lettem a MÁV munkavállalója. Mind a mai napig életem és hivatásom a vasút. Annak idején forgalmi területen kezdtem, de minden érdekelt, ami a vasúttal kapcsolatos, még a műszaki terület is. Ennek komoly hasznát vettem a kommunikációban is, hiszen a Mávinformnál valamilyen szinten minden területet ismernem kellett.

Ilyen hosszú szakmai pályafutás hallatán szinte egyből adódik a kérdés, hogy miért a vasút. Hogy lettél vasutas?

A véletlennek és a kedvező körülményeknek köszönhetem, bár hívó emberként azt vallom, hogy a teremítő erő mindig fogja a kezemet.

Eredetileg papnak készültem, ezt hetedikos koromban eldöntöttem. A családommal Szikszón laktunk, ahol forgalmi szolgáltatóként dolgozott az egyik rokonom. Hétfévente neki vittem ebédet, és közben elbűvölt a vasút világa. Később édesapám váltókezelő lett, neki is rendszeresen vittem gyerekként az ebédet, így volt időm és lehetőségem megismerni a vasút egy-egy szeletét. No és akkor jött a nagy nap, hogy hová is adjam be a jelentkezésem. Végül nem a győri egyházi gimnáziumban, hanem Miskolcon, az Ipari Szakközépiskola vasútforgalmi tagozatán kezdtem a középiskolai tanulmányaimat 1973-ban. Sokat segített, hogy amikor Miskolcra kerültem, már volt némi ismeretem a vasútról, hiszen Szikszón a közösség befogadott, és a mindennapi munkát is ott tanultam meg a nyári szakmai gyakorlatokon. Ebből kiindulva, ha mindent egybevetünk, tulajdonképpen 54 éve vagyok a vasútnál. Az érettségi és a szakmai vizsga után Felsőzsolcára kerültem forgalmi gyakornoknak, hivatalosan ott kezdődött a szakmai pályafutásom. Fontos lépést jelentett, hogy az akkori állomásfőnök, Sipos József látott valamit bennem, és két év múlva elküldött a MÁV Tisztképző Intézetbe, ahol az egyik legfiatalabb tanuló lettem. Kitűnő eredménnyel végeztem 1980-ban, és az akkor még szinte új Déli pályaudvaron avattak vasutastisztté, pontosabban főtisztté a jó tanulmányi eredményem miatt. Amíg élek, nem felejttem el azt a csodálatos ünnepséget és a díszebédet, amit a tiszteletünkre rendeztek a Nyugati pályaudvaron.



Vasúti tisztként jött egy lépés a ranglétrán?

Részen igen, részben nem. Felsőzsolcán megbízott állomásfőnök-helyettes és ügyeletes tiszt lettem, utána viszont átkértem magam a Budapesti Igazgatóságra, rövid ideig Tárnok állomáson voltam állomásfőnök. Nem sokáig tartott ez az idilli állapot, mert 1981 februárjában bevonultam Nagyatádra a harcokszívedhez, és 1982 augusztusában szereltem le. A sereg után Miskolc-Rendezőn voltam forgalmi szolgáltató, majd a szerencsi üzemfőnökségen forgalmi oktatótiszt és ellenőr. Ehhez persze el kellett végezni egy újabb tanfolyamot. Nagyon szép időszak volt.

Milyen volt a 70-es évek második felében a MÁV az Ön számára?

Sokan úgy tartják, hogy a magyar vasút egyik aranykora volt.

A 80-as számú fővonalon és Felsőzsolcán óriási volt a forgalom, rengeteg teher- és személyszállító vonat közlekedett, ráadásul akkor még nem volt villamosítva a hidasnémeti vonal, így Zsolca üzemváltó állomás volt. A hatvágányú állomáshoz kilenc iparvágány csatlakozott, hiszen jelentős volt az ipari termelés, csavargár, házgár, betongyár működött ott, és a közelben kavicsbánya is volt. Ebből adódóan az állomáson éjjel-nappal dolgoztak a kollégák, éjjel után volt talán egy óra pihenés. Szerencsen cukorgyár működött, amelynek ellátására rengeteg vonat érkezett. A MÁV-nál 120 ezer ember dolgozott, hiszen egyrészt óriási teherforgalmat bonyolított le a vállalat, másrészt akkor még döntően vonattal utaztak az emberek, nem volt ennyi személygépkocsi. Ebből adódóan például a Miskolc-Nyíregyháza között járó 8-9 kocsis személyvonatok tömve voltak, nem beszélve az állomáson áthaladó 12 kocsis Tokaj expresszről vagy a Lengyelországba tartó Rákóczi nemzetközi gyorsvonatról. Nagyon sokat tanultam, tulajdonképpen ez a három állomás, Szikszó, Felsőzsolca és Szerencs adta meg számomra az alapot. Sokat köszönhetek az állomásfőnököknek, akik nagyon jó emberek voltak, rutinosak, a szakma iránt alázatosak és rendkívül felkészültek.

Ha már Tokaj expressz, akkoriban a méretes gyorsvonatot a MÁV új üdvöskéje, a V63-as Gigant továbbította. Milyen volt vasutas-ként egy ilyen újdonsággal találkozni?

Rendkívül látványos volt, főleg télen a behavazott állomáson, ahol százhuzással keresztülrobogott a gyorsvonat. Viszont nemcsak a V63-as, az ott szolgálatot teljesítő mozdonyokat is nagy tisztelet övezte. Akkoriban még beosztott mozdonyvezetők voltak, három-négy ember nagyon vigyázott a gépekre, tisztították, fényesítették őket, némelyiken még függöny is volt. Mindegyiknek külön neve volt, például a Felsőzsolca és Hidasnémeti között közlekedő M62-es Szergejt Rakétának hívtuk, de volt Baba is.

Hogyan lett forgalmi szolgáltatóból és oktatótisztból kommunikációs szakember és a Mávinform alapító tagja?

Tulajdonképpen egy szerencsés véletlennek köszönhetem ezt is. Az oktatótiszt tanfolyamon Szabó Béla tanár úr kedvenc tanítványa lettem, majd 1984 tavaszán felhívott, hogy az Útinform mintájára megalakul a Mávinform, szeretnék-e jelentkezni. Tetszett a feladat, így beadtam a jelentkezésem. Több mint harminc jelentkezőből hár-munkat vettek fel, így alapító tagok lettünk. Mivel nem volt referen-ciánk, nekünk hár-munknak kellett kitalálnunk, hogy mit és hogyan csinálunk, bár szerencsére sok segítséget kaptunk az Útinform és a Magyar Rádió munkatársaitól. A legfontosabb feladatunk az volt, hogy hiteles és naprakész vasúti információkkal lássuk el a médiát, közvetlenül a nézőket, a hallgatókat és az olvasókat. A Reggeli króni-kában három alkalommal és az Útközben című műsorban kétórán-ként forgalmi hírekről, rendkívüli hírekről, késésekről számoltunk be. Ehhez mind a hár-munknak beszédvizsgát kellett tennünk és mikrofonengedélyt kellett szereznünk. Természetesen mások voltak akkoriban a lehetőségek, az Esti Hírlapba például gépelt papíron küldtük be az információkat, és amikor már volt telefax, a vidéki lapoknak is eljuttattuk a híreket.

Mennyire fogadták el a vasutasok a Mávinformot?

Kezdetben nem vettek minket komolyan, az üzemirányítók szüksé-ges rossznak tartották, hogy tájékoztassanak. Néhány évbe telt, míg a munkánkkal kivívtuk az elismerést. Emellett olyan tartalmakkal kellett megtöltenünk a Mávinformot, amelyekkel hasznos informá-ciókat szolgáltatunk, és a feletteseink elismerését is kivívtuk. Nem voltak könnyű évek, egyszer be is akarták szántani a Mávinformot, de megmaradtunk, és elismertek lettünk.

Tulajdonképpen 41 évig dolgoztál ebben a beosztásban, mennyire volt fárasztó a munka?

Számomra nem volt fárasztó, nekem élvezet volt, mert szeretem a munkámat, a hivatásomat. Tény, hogy hozzá kellett szoknom az eltérő időbeosztáshoz, hiszen amikor az ember ügyeletes, nagyon korán kell kelni, délután öt óráig tart a munka, éjjel pedig készenlétben kell lenni. Nyilatkozunk, közleményt adunk ki, elhelyezzük a meg-felelő tartalmat a megfelelő csatornára, vagy telefoninterjút adunk. Szerencsére jól bírtam.

Mi volt a leginkább emlékezetes időszak a pályád alatt, amelyre a legszívesebben emlékszel vissza?

A szóvivői munka, a szóvivői élet 2003-tól 2007-ig, 2009-ig pedig sajtófőnökként dolgoztam. Természetesen ebben az időszakban is mávinformos maradtam. Igyekeztem jó kapcsolatot kialakítani a médiával, ezen belül a közlekedési újságírókkal. Műhelylátogatásokat szerveztem, például a Keleti irányítótoronyba, az üzemirányítókhoz vagy Ferencvárosba, bemutattunk a sajtónak egy-egy forgalmasabb helyszínt. Ezt én találtam ki. Háttérbeszélgetéseket is szerveztünk, amiket nagyon értékelték az újságírók. Akkor ismerkedtem meg a televíziók munkatársaival, a riport adta lehetőségekkel. Időnként vezérigazgatói értekezletekre is beültem, hogy lássam a döntési mechanizmust. Ekkor tanultam meg az igazi kommunikációt, a sajtómunkát, mindezt a gyakorlatban lehetett elsajátítani. Beszédírói tanfolyamot is végeztem, úgyhogy rendkívül színes és érdekes munkám volt.

Mit adnál át leginkább a fiataloknak?

Azt a szakmát, amit az ember művel, vagy amit kitanult, tisztelni kell. Egész pályám alatt mindig tiszteltem a vasúti munkaköröket. Tisztelettel kell adózni a cég iránt, egyrészt azért, mert megbíztak valamivel, emellett magas színvonalon kell végezni a rám bízott feladatokat. A munkát a vasútnál csak teljes odaadással és lojalitással lehet ellátni.

Putsay Gábor

Állomások és vasutasok

Szerencs, ahol édes illatok szálltak a levegőben



A szerencsi vasútállomás nagy forgalmat bonyolított le annak idején is. Én az 1980-as éveket emlétem most, ugyanis akkor volt rálátásom az ottani munkára. A Szerencsi Körzeti Üzemfőnökség forgalmi oktatótishti és vonallelenőri posztját töltöttem be ott 1982-ben. Ilyen formában kötelességem is volt tájékozódni az ottani feladatokról. Máskülönben hogyan is oktathattam volna hitelesen a forgalmi dolgozókat?

Szerencsről ágazott ki az Abaújszántó, Hidasnémeti felé vezető vonal. Ugyan mellékvonalnak számított, de abban az időben Tályláról és Mádról sok kőszállítmányt továbbított a vasút. Meg aztán – lévén, hogy bortermelő vidék volt, a Hegyalja kapuja – akkor a Borkombinát is adott fel vasúti küldeményt. Palackozott és tartálykocsiban tárolt borok is útra keltek onnan meghódítani a híres tokaji borok által a világot. A személyvonatokat akkor még 375-ös gőzmozdonyok továbbították, aztán Dácia mozdonyok vették át a megfáradt gőzösök helyét.

Szép ez a táj, csodás helyeken halad a vasútvonal. Jobb oldalon a Zemplén látványos hegyvonulatai emelkednek ki sűrű sötétzöld színekben. Balra pedig a Hernád völgyére tekint a vasút, amint a folyó

békésen kanyarog a kisebb dombok között, a völgy kellős közepén. Szerettek itt dolgozni a vasutasok is, rendben tartották az állomást. Akkoriban minden tavasszal felszórták a peronokat, a kis parkokat gyöngykeveréssel, fehérre meszelték az állomásra jellemző vasbeton kerítéseket, virágágyásokat hoztak létre, amelyekben rózsák voltak, azokat megmetsztették, hogy júniusra pompázzanak a sokféle színű, illatos rózsabokrok. Különösen kiemelkedett ezek közül Boldogkővára megállóhely, ahol rengeteg virágot helyeztek el. Még a régi kerek kút is tele volt virággal, fodros petúniával és muskátlival. Az itteni sorompókezelő és jegykiadó szívéen viselte a megállóhely állapotát, környezetét. Nem is csoda, hiszen ott lakott, mégpedig az állomásépület szolgálati lakás részében. Sok odalátogató turista álmélkodott, hogy ilyen megállót is látni Magyarországon.

Itt fordult elő az az eset, amikor a vonat miatt lezárt teljes csapórudas sorompó feltartóztatta a gönci vásárba gyalogosan a kecskéjével igyekvő gazdát. Sok kecskéje volt, gondolta az egyik anyakecskét eladja, lesz egy kis pénz, abból meg takarmányra is telik majd a többi kecskének. Meg hát a fiatalítás sem árt az állományban, mert ez a kecske már elég öregcske volt. Várt, várakozott, s gondolt egyet, addig falatozik egy kicsit, mert hosszú még az út Göncig gyalogosan. Így hát, hogy szabad kezét kapjon, a kecskét kikötötte a sorompóhoz, s jóízűen bicskázta a kenyeret és a jóféle füstölt kolbászt. Fiatal hagymát is harapott hozzá, amit indulás előtt a felesége szedett a kertből. Amint így falatozta a katonákat, jött ám a vonat, füttyült a gőzös nagyokat a sorompó előtt. A gazda visszarakta a tarisznyába a megmaradt élelmiszert, s várta, hogy felnyissák a sorompót. Addig a fröstökre nyelt egy nagyot a boroskulacsából. A harmadik nyelésnél még a szeme is felakadt. A bakter húzta fel a sorompót, de bizony a kecske is a sorompóval együtt emelkedett az ég felé. A gazda ugyanis a kötelet nem a földbe ássott sorompótartóhoz kötötte, hanem pár centivel odébb, a sorompó rúdjaához. Az a pár centi éppen elég volt, hogy a kecske alól kimenjen a talaj. Hiába kiáltott már a bakternek nagyokat segítségért, a visszakeresztett sorompón már csak egy kilógott nyelvű, élettelen kecske himbálódzott. Szegény pára, már nem ment tovább a vásárba, ott lelte végső állomását a boldogkőváraljai vasúti megállóban. Hogy mi lett a sorsa a kecskének? Egyesek szerint a gazda megnyúzta, a bőrét a vásárba vitte, a húsát meg odaadta a bakternek, aki finom kecskepaprikást készített belőle a nagy bográcsban. Azt mondják, aznap kecskepaprikás volt a vasutasok ebédje. Mások szerint mégis sikerült nagy nehezen életet lehelni a jószágba. Ez már legenda a kecskéről és a kecskepaprikásról.

Térjünk vissza Szerencsre! Az állomás a Miskolc–Nyíregyháza, illetve Sátoraljaújhely fővonal állomása, nagy forgalmat bonyolít le. Sok személyvonat és IC halad át, illetve indul innen és érkezik ide. A 80-as években itt közlekedett a híres Tokaj expressz is. Abban az időben még egy nagyon fontos és állandó forgalmat bonyolított le a vasúti csomópont. Szerencsen volt ugyanis az ország egyik cukorgyára, s mellette a csokigyár. Ismert csokoládékat készítettek, gyermekkorában mindenki találkozott a szerencsi csokoládéval. A



gyárnak köszönhetően a várost átjárta a kakaó, a csokoládé illata. Ez a finom illat nagyon jellemző volt Szerencsre. Már a vonaton, amint befutott az állomásra, érezhető volt a kellemes illat. Így minden út a csokigyárhoz vezetett, ami közel volt a vasútállomáshoz. Ott aztán az utazó bevetette magát a gyárkapunál található mintabolt mesevilágába. Volt ott minden, ami szem-szájnak ingere – természetesen édességből, csokoládéből.

A szomszéd gyár már több munkát, feladatot adott a vasútnak, mint a csokigyár. Persze a csokigyárba is érkeztek vasúton alapanyagok, de a cukorgyár és iparvágánya őszől egészen tavaszig csúcsra járatott volt. A környékről, két megyéből is ideszállították vagonokban a földet a cukorrépa és a cukoriparhoz. Jól emlékszem még, hogy szinte valamennyi vasútállomáson hatalmas gúlákba rakva tárolták a cukorrépa, addig, amíg megérkeztek a vagonok. Aztán a térsz emberek berakodták az édes gyökereket, és útnak indultak Szerencsre. Ott gyűltek össze a küldemények a szerencsiek nagy szerencséjére. Ez ugyanis állandó munkát adott a helyieknek, de még a környékről is jártak a cukorgyárba dolgozni. A vasutasok munkáját abban az időben a cukorrépa-küldemények feladása, elszámolása és továbbítása határozta meg. A gyári iparvágányra folyamatosan állították be a vagonokat Szerencs állomás vágányairól. A feldolgozás folyamatos volt egész ősszel és télen is. Érdekes, hogy a cukorgyárból nem olyan jó, édes illat szállt fel a levegőbe, mint a szomszédos csokigyárból.

Itt történt az, hogy a vasutasok előszeretettel vittek haza pár cukorrépa a szolgálat letelte után. Többnyire a nagy akatáskába pakolták a szajrét. Jó volt az otthon. Az asszony a céklával együtt főzte meg a nagy fazékban. Ebből készült a húshoz is fogyasztható ecetes cékla. Aki hozzájutott a cukorrépához, annak a céklával összekevert saláta rózsaszínű lett, de nagyon élvezetes ízharmonia jött létre ezáltal. Egyik vasutas kollégánk is jól megpakolta hajnalban a direkt erre a célra magával hozott hátizsákot. Abban az időben jó nagy vászon hátizsákot lehetett kapni a vásárokon, na, ilyen szállítóalkalmatosság volt a vasutasnál is. Az öltözőben hagyta a megpakolt hátizsákot. Aztán reggel, egy fiatal kollégája ajánlkozott, hogy a vonatig segít neki elcipelni a hátizsákot, de nem várja meg a vonat érkezését, mert ő most áll nappalos szolgálatba. Így is lett, Miskolc felől befutott a sátoraljaújhelyi személyvonat – kollégánk Bodrogkeresztúrig utazott. A vonat nagy fékcsikorgatások közepette megállt, a kollégánk pedig szállt fel a hátizsákkal. Azaz csak szállt volna, mert a megpakolt hátizsák olyan súlyos volt, hogy az öreg nem bírta egyedül felrakni a vonatra. A jegyvizsgáló ment a segítségére, de ketten is csak nagy nehezen rakták fel a vonatra a hatalmas hátizsákot. A többiek a peronról lesték az öreg, a műveletet, ahogy mégis felkerült a vonatra a nagy súly. Ekkor nagy kacagásban törtek ki, mert ők tudták, miért is lett annyira nehéz az a bizonyos hátizsák. Nem másért, mint azért, mert kora reggel, egy óvatlan pillanatban az öreg hátizsákjából szépen, óvatosan kiszedték a gondosan elhelyezett cukorrépákat, s helyükbe féktuskókat csempésztek bele. Sokkal nagyobb súlya lett a látszólag kívülről ugyanolyan méretű hátizsáknak.

Másnap megkérdezték az öreg vasutas kollégától, hogy megfőzte-e az asszony a cukorrépa? Az öreg nem szólt semmit, de ezután minden ilyen esetben elzárta a szekrényébe a hátizsákot, hét lakat alatt őrizve annak értékes tartalmát. Hát ilyenek is voltak régen, ilyenek történtek az állomásokon a vasutasok között.

Kavalecz Imre

Egy ifjú sztár a konyhában

– az édesburgonya

A batáta, azaz édesburgonya csupán néhány éve vált széles körben ismertté, ma már azonban egyértelműen az éttermek megkerülhetetlen szereplője, és otthon is egyre többen kísérleteznek vele. Megéri, hiszen ez a mutatós, krémes zöldség igazi vitaminbomba, amit ezernyi variációban készíthetünk el a levestől a főételen át a desszertig.

Ez a sokoldalú gumós zöldség első ránézésre a burgonyához hasonlít, pedig nem rokonok. Bár mindkettő Amerikából származik, a batáta hivatalosan a szulákfélék családjába tartozik, számos színváltozatban pompázik a fehértől a sárga és a vörös árnyalatain át a liláig, és létezik édes és kevésbé édes fajtája is. A nálunk elterjedt gyönyörű, narancssárga húsu változat színében és ízében is leginkább a sütőtökre hasonlít, de felhasználhatóságában és élettani hatásaiban felülmúlja azt.

Az édesburgonya élettani hatásai kiemelkedőek. Kalóriatartalma alacsony, ugyanakkor rendkívül magas az ásványianyag- és vitamintartalma. Gazdag rostban, béta-karotinban és antioxidánsban, illetve a neve ellenére a cukorbeteg is fogyaszthatják.

A batáta a konyhában is főnyeremény, ezerféleképpen elkészíthető, sós és édes változatban is fenséges, és messze túlmutat a köret szerepen. A reggelik, vacsorák, levesek, főfogások, saláták és desszertek is sikert fognak aratni, akár sütve, akár főve, akár rántva vagy grillezve készítjük el. Íme, egy teljes menüsor édesburgonyából:

Parasztreggeli édesburgonyával

Hozzávalók: 400 g tisztított édesburgonya, 10 dkg paprikás szárazkolbász, 1 fej vöröshagyma, 1 gerezd fokhagyma, 1 nagy marék friss spenót, 2 db tojás, só, bors, olaj

Elkészítés: Egy nagy serpenyőben kevés olajon, közepes lángon elkezdjük pirítani az apró kockákra vágott édesburgonyát. Párszor megkeverjük, és kb. 6-7 perc múlva rádobjuk a vékony karikákra vágott kolbászt, majd sózzuk, borsozzuk. Amikor elkezdett kiolvadni a zsírja (2-3 perc), rátesszük a nagy kockákra vágott vöröshagymát, a felszeletelt fokhagymát, és addig pirítjuk, amíg aranybarna színt nem kap az egész. Beledobjuk a spenótot, és alaposan elkeverjük. Közben egy kis serpenyőben megsütünk két tükörtőjást, amit a zöldségek tetejére rakunk, és tálalhatjuk is a színes, gazdag reggelit.

A fenntartható édesburgonya

A batáta sokoldalúsága túlmutat a zöldségfogyasztáson. A trópusokon elkezdődött új, ipari célú felhasználása is: a nagy mennyiségben termesztett édesburgonyából bioüzemanyag és bioetanol is készül.

Japánban az NTT Urban Development a klímaváltozás hatásain és a városlakók komfortérzetén javítana a batáta segítségével: egy

pilotprojekt során városi épületek tetején, tetőteraszain tápoldatos vizes konténerekben édesburgonyát neveltek. A hosszú indájú kúszónövény levéltömege mellett, hogy kellemes árnyékot ad, a párologtatással-hőelvonással arról is gondoskodik, hogy nyaranta elviselhető legyen az élet ezekben a házakban. A kísérlet során az addig 55 fokra forrósodott tetőt 35 fokra hűtötte a rajta növekvő batátaültetvény.



Édesburgonya-krémleves

Hozzávalók: 4 db közepes édesburgonya, 2 db sárgarépa, 2 gerezd fokhagyma, 2 ek. olaj, 1 l alaplé, 2 dl zsíros tejszín, só, bors, 1 tk. pirospaprika, ízlés szerint chilipehely

Elkészítés: A sütőt 220 fokra előmelegítjük. Az édesburgonyát és a répát megpucoljuk, nagyobb darabokra vágjuk, és sütőpapírral bélelt tepsibe tesszük. Mellé szórjuk a meghámozott fokhagymát, olajjal meglocsoljuk, sózzuk, borsozzuk, majd az egészet összeforgatjuk, és a sütőbe toljuk kb. 25-30 percre, míg puhák és picit pirultak nem lesznek. A sült zöldségeket egy lábasba tesszük, felöntjük az alaplével, paprikával és chilivel fűszerezzük, felmelegítjük, majd botmixerrel teljesen simára pürésítjük. Hozzáadjuk a tejszínt, majd forralunk rajta még egyet. Tálaláskor a tetejét megszórhatjuk pirított zsemlekockával, levesgyönggyel vagy pirított baconnel.



Fetával és csirkével töltött édesburgonya

Hozzávalók: 1 kg édesburgonya, 4 ek. olaj, 1 fej vöröshagyma, 2 gerezd fokhagyma, 1/2 kg csirkemellfilé, 300 g kockált paradicsom, 1 marék friss bazsalikom, 200 g feta, só, bors

Elkészítés: Az édesburgonyákat alaposan megmossuk, és 160 fokban 40 perc alatt megsütjük. Közben a hagymát, fokhagymát finomra vágjuk, és kevés olajon megpirítjuk, majd rádobjuk a kis kockákra vágott csirkemellet. Sózzuk-borsozzuk, és jól megpirítjuk. Amikor kész, hozzáadjuk a félbevágott kockált paradicsomokat, és addig sütjük, amíg egy kicsit összeesnek, de még egyben maradnak. Rászórjuk a durvára vágott bazsalikomot, egyszer átkeverjük, és elzárjuk a lángot. A krumplikat hosszában kettévágjuk, majd a belsejüket megkenjük olajjal, és 200 fokra előmelegített sütőben további 10 percig sütjük. Megtöltjük a krumplikat a csirkés-paradicsomos töltelékkel, rámorzsoljuk a fetát, és újabb 10 percre visszatoljuk a sütőbe.

Hamis sajttorta karamellel – édesburgonyából

Hozzávalók: 1,5 kg édesburgonya, 3 tojás, 1 rúd vanília, 2 dl tej, 10 dkg barna cukor, 10 dkg vaj, 2 ek. rum, 1 cs sütőpor, 3 ek. liszt

A tetejére: 10 dkg barna cukor, 1 dl tej, 2 ek. rum, 3-4 evőkanál aprított mogyoró

Elkészítés: Az édesburgonyát meghámozzuk, felkockázzuk, egy csipet só hozzáadva kb. 20 perc alatt puhára főzzük, majd leszűrjük és hűlni hagyjuk. A tojásokat a cukorral, a tejjel, a vaníliarúd kikapart magjaival és 2 evőkanál rummal kézi habverővel összekeverjük, majd hozzáadjuk a lisztet és a sütőport, és ezekkel is simára keverjük.

Az édesburgonyát turmixban vagy botmixerrel pürésítjük, majd hozzáadjuk a lágy vajat, és ezzel is összemixeljük. Ezt a krémet hozzáadjuk a tojásos-tejes keverékhez, és az egészet simára keverjük. Vajjal kikent kapcsos tortaformába öntjük, a tetejét elsímitjuk, és 175 fokban 45 percig sütjük. A sütőből kivéve hagyjuk teljesen kihűlni.

Közben 10 dkg cukrot egy száraz serpenyőben felolvasztunk, kevergetve karamellizáljuk, majd hozzáadjuk a tejet és a rumot. Először össze fog ugrani, de a hő hatására kevergetés mellett krémes szószt kapunk, amit a kihűlt sütemény tetejére locsolunk, majd megszórjuk aprított mogyoróval. Tálalás előtt legalább 4-5 órára, de akár egész éjszakára is hűtőbe tesszük és pihentetjük.

Csohány Domitilla



Vonattal, busszal, túrabottal



A MÁV-csoport immár 4. alkalommal csatlakozott a Magyar Természetjáró Szövetség által megrendezett Kéktúrázás Napja rendezvényhez. Az október 11-én, szombaton lezajlott természetjáró esemény célja a túrázás és a kéktúramozgalom népszerűsítése, melynek során az Országos Kékkör minden szakaszán egyszerre túrázó csapatok rajzolták ki a kört a térképen – idén először már az új Kéktúra-applikációt használva.

A MÁV-csoport – két szervezet közötti együttműködési megállapodással is megerősítve – azért is csatlakozik szívesen az eseményhez, mert a vasutasok, a közlekedési dolgozók maguk is szívesen túráznak, és több természetjáró mozgalom, túraútvonal kialakításában évtizedek óta rendszeresen közreműködnek.

A vállalatcsoport célja a fenntartható, zöld-, közösségi közlekedéssel kombinált túrázás elősegítése, népszerűsítése. Ehhez különböző kiadványokkal is hozzájárulunk, melyeket a túra során adtunk át a résztvevőknek néhány praktikus tanáccsal kiegészítve, bemutatva a közösségi közlekedés előnyeit és lehetőségeit a túralogisztika megtervezésében. Ezért idén is az ország 3 helyszínén, vonattal vagy VOLÁN-autóbusszal jól megközelíthető szakaszon vezettünk túrákat, amelyeknek a népszerűségét mutatta, hogy jellemzően maximális létszámmal indultak, összesen mintegy 110 fővel.

A Börzsönyben a Kőspallag–Nagy-Hideg-hegy–Csóványos–Nógrád szakaszt Frej József és Kovács Gábor Balázs, a MÁV Személyszállítási Zrt. infrastruktúra-fejlesztési szakértői, a Gemenci-erdőben a Bajai átkelés–Pörboly szakaszt Molnár Gergely és Rádóczy Piroska, a MÁV Központ munkatársai, a Zalai-dombságban a Palin–Borsfa szakaszt Ács László, a MÁV SZK dombóvári raktárvezetője vezette.

A Börzsönyben – végig érintetlen erdőségben túrázva – 50 résztvevővel a közel 900 m-es szintemelkedést leküzdve hódítottuk meg a hegység legmagasabb csúcsát, a 938 m magas Csóványost, majd leereszkedtünk a nógrádi vár tövébe. Ez a kéktúra egyik leghosszabb, 21 km-en át lakott terület érintése nélkül vezető szakasza, ahol frissítésre csak a nevéhez hűen ködös, szeles arcát mutató Nagy-Hideg-hegyen volt lehetőség a közelmúltban felújított és újra megnyílt turistaház-

ban. Nógrád vasútállomására azonban már az előbukkanó nap utolsó sugarai által kísérve érkezett a csapat. A Gemenci-erdőben alig 10 km-t kellett sétálni, ezért sok családós túrázó is érkezett az ország minden részéről, hogy az őszbe hajló, színpompás ertéri rengeteget felfedezze. A túravezetők tájértéket és természetismereti előadással, valamint a MÁV-csoport menetrendi és díjszabási újdonságait bemutató érdekességekkel is készültek, illetve egy kvízt is ki lehetett tölteni. A dél-dunántúli kéktúrára a Palin–Borsfa közötti túraútvonalat járta be a túrázók egy kisebb, de eltökélt csapata a festői Zalában. Alaposan próbára tette őket a hullámos terep, cserébe lebilincselő tájképekkel jutalmazta erőfeszítéseiket: apró, elszigetelt falvakkal, tágas rétekkel és panorámás dűlőkkel. Mintegy 6 óra alatt tette meg a 8 túrázó és 2 kutyusa a 25 km-es távot.

Az MTSZ a szakmai segítségünkkel a honlapján önálló cikkben foglalkozott a fenntartható közlekedéstervezéssel, valamint a kek-turazasnapja@mavcsoport.hu e-mail-címen a túrázók, túravezetők a közlekedési kérdéseiket, kéréseiket is megfogalmazhatták, melyekre egyenesen a MÁV-csoport kollégái választottak. Több autóbuszjárat megerősítve, nagyobb kapacitású járművel vagy másodrésszel közlekedett a túrázók érdekében, egy Gemenc InterRégio vonat pedig megállt egy olyan megállóhelyen is, ahol normál esetben nem, hogy Pörbolyról Baja–Dunafüredre elutazhassanak a túrázók. A túrákon összesen mintegy 4100 fő vett részt, közülük minden második személy részben vagy egészben vonattal vagy busszal érkezett.

A MÁV-csoport önkéntes túravezetői kis ajándékokkal is készültek a túrára, köztük turisztikai kiadványokkal, nyakpánttal, fényvisszaverő szalaggal és más meglepetésekkel.

Őszi kerékpározás a Gerecse lábánál



Élménybeszámoló a bringás kihívásról

Szeles, de élményekben gazdag napot töltöttek együtt a kollégák a MÁV VSC kerékpáros-szakosztályának szervezésében október 11-én, amikor Tatabányáról indultak útnak a festői Tata–Dunaalmás–Neszmély útvonalon. A 2020-ban az év kerékpárútjának választott, könnyen teljesíthető túraszakasz nemcsak a természet szépségével, hanem közös élményekkel, kihívásokkal és jókedvű pillanatokkal is megajándékozta a bringásokat.

Október 11-én kelt útra a MÁV VSC kerékpáros-szakosztály bringás csapata. A tervezett Tatabánya–Tata–Dunaalmás–Neszmély túraútvonal mindenkinek ajánlható különösebb felkészülés nélkül is. A túra kiindulópontja vasúttal is jól megközelíthető, hiszen félóránként érkeznek a szerelvények. A 2020-ban az év kerékpárútjának választott szakasz az egyik legkedveltebb Magyarországon, hiszen a jó minőségű aszfalt végig az Által-ér mellett kanyarogva halad, majd a gyönyörű Duna-parton folytatódik tovább. A táv egy irányba 26, összesen 52 kilométer.

A résztvevők szeles időjárást fogtak ki, így a tatai tavat elhagyva a nyílt terepen meg kellett küzdeniük az elemekkel. A viharos erősségű szél egészen a Duna-partig nehezítette a dolgukat. A csapat Neszmélynél meglátogatta a Zoltán Gőzöst, valamint megcsodálták az egykori, Mahart hajóflottájába tartozó Vöcsök szárnyashajót is, amely valaha Budapest és Bécs között 60 km/h sebességgel szelte a Duna habjait. Ma már csak kiállítási darab a látványos hajótest, amely a Duna-parton közelről is szemügyre vehető.

A visszaúton, Dunaalmáson egy rövid pihenőre is sor került, ahol a résztvevők helyi különlegességekkel frissíthették fel magukat, mielőtt folytatták útjukat Tatabánya felé. A kedvező szélirány segítette a csapat haladását, így lendületes tempóban és jó hangulatban érkeztek vissza a kiindulási pontra. A túra a kellemes őszi időben változatos útvonalon és gyönyörű természeti környezetben zajlott, maradandó élményt nyújtva minden résztvevő számára.

A MÁV-csoport és ezen belül is a szakosztály tagjai bíznak benne, hogy tavasszal újabb hasonló kerékpártúrán vehetnek részt.



A rónák végtelenje

Hortobágy

Senki sem szerette jobban az alföld tengersík vidékét Petőfinél, bár őszi rajongását sokan ma sem értik. Pedig a puszta minden évszakban élettel teli: tavasszal zöldellő, nyáron délibábos, ősszel darvaktól hangos, télen puha hótakarójával tündérmesébe illő. Európa egyik legnagyobb füves pusztája, a Hortobágy páratlan élővilággal, különleges megfigyelőtúrákkal, a pásztorélet maig élő hagyományaival és csak itt készülő ínycsiklásokkal várja újabb és újabb csodálói.

Hol az ég a földet éri

Hortobágy – egy apró falu, aminek a nevét mindenki ismeri hazánkban és szerte Európában, hiszen ez a nagybetűs Puszta kapuja, ahonnan nem látunk mást, csak a végtelent, esetleg a délibábot. Mert nyáron bizony izzik és remeg itt a levegő, árnyékra ne számíts senki, és ha a távolba mered a tekintetünk, igazi furcsaságokat fedezhetünk fel, amelyekről nehéz eldönteni, hogy valóságosak-e, vagy csupán a képzeletünk szülöttei. Lenn a délibábos Hortobágyon tehát bármi megtörténhet, és erre tudományos magyarázat is létezik. A délibáb ugyanis egy olyan természeti jelenség, amikor fénytörés hatására a távoli tárgyakat nem a valós helyzetükben látjuk, hanem pl. felemelkedve lebegve vagy fejjel lefelé tükröződve. Általában igen meleg, szélcsendes nyári napokon figyelhető meg a nagyobb síkságokon vagy a víztükör felett, így a puszta tökéletes helyszíne a különös látomásoknak.

A Hortobágy azonban több füves pusztaságnál, hiszen a véget nem érő legelőket folyók, tavak és csatornák tarkítják. Legnagyobb közülük maga a Hortobágy folyó, amit vezetett vízitúrán is felfedezhetünk. Ezt szeli át az ország egyik leghíresebb hídja, a Kilenclukú híd. A Hortobágy jelképe a több mint 167 méteres hosszával ma hazánk leghosszabb közúti kőhídja. Sokan talán nem is gondolnák, de a vizes élőhelyeknek és az érintetlen természetnek hála, a puszta rendkívül gazdag élővilággal büszkélkedhet. A halastavak madárvilága lenyűgöző, a Magyarországon megfigyelt madárfajok közül csaknem mindegyik megfordul itt. Ez a páratlan bioszféra és a különleges földrajzi-természeti adottságok indokolták, hogy a területet védetté nyilvánítsák, és megóvják a civilizációs ártalmaktól. Így jött létre hazánk első és legnagyobb kiterjedésű nemzeti parkja.

A Hortobágyi Nemzeti Park 1973-ban alakult meg, és több mint 25 éve szerepel az UNESCO Világörökség listáján. A számtalan szakmai tevékenység – fajmegőrzési és élőhelyvédelmi programok, kutatások – mellett a park munkatársai a természetkedvelők számára is egyre több eseményt szerveznek, így – kellő tisztelettel és a szabályok szigorú betartásával – bárki megcsodálhatja a hely varázsát. Egy ilyen pusztai kirándulás után valószínűleg senki nem fog többé kételkedni Petőfi soraiban.

Élmények és túrák

A puszta rejtelseit sokféleképpen felfedezhetjük: a gyalog- és kérekpáros túrák mellett ekhós szekérrel is fogatozhatunk, vagy éppen nyitott dzsippel is nekivághatunk a végtelennek. Ezen az extra szafariprogramon testközelből csodálhatjuk meg a Przewalski-vadlovakat és az őstulkokat. A Hortobágyon a vadlovak mellett az egyik leghíresebb magyar fajtát, a nóniuszt is megismerhetjük, sőt meg is ülhetjük, hiszen itt található a Mátai Ménes, ami közel 250 lovával Magyarország legjelentősebb és legnagyobb hagyományú lótenyésztő központjainak egyike.

Madárfigyelő túrákra egész évben lehet jelentkezni, a legkülönlegesebb időszak azonban egyértelműen az ősz, hiszen ilyenkor darvaktól hangos az egész vidék. Szeptemberben több tízezer daru érkezik a vidékre megpihenni a hosszú útjuk során. A Magyarországon átvonuló darvak 95%-a érinti a hortobágyi sík vidéket, ahol hónapokat töltenek el. Nem véletlen, hogy a daru a Hortobágyi Nemzeti Park jelképe és egyben az egyik legfeltettebb természeti értéke. A daruvonulás páratlan természeti jelenség, amit egyszer mindenkinek látnia kell. A narancsló égbolton behúzó madárcsapatok látványa lenyűgöző.

A világhírű pusztaoötös

Ha azt mondjuk, Hortobágy, a füves puszta és a gémeskutak távolból is jól kirajzolódó képe mellett azonnal eszünkbe jutnak a bőgatyás csikósok is, akik itt szigorúan kék ruhában vágtnak, egyszerre akár öt lovon is állva. A pusztaoötös ötlete közel száz évvel ezelőtt pattant ki Ludwig Koch osztrák festő fejéből, amit a magyar csikósok aztán a valóságban is megvalósítottak, méghozzá olyan sikeresen, hogy enélkül ma is elképzelhetetlen bármilyen alföldi lovasbemutató. Az ötös hajtója a két hátsó lovon állva maga előtt három lovat hajt először ügetésben, majd eszeveszett vágásban úgy, hogy a lovakkal csak a hajtószáron keresztül van kapcsolatban. A mutatványt a csikósok az évek során továbbfejlesztették, így a Hortobágyon már tizenhat lóval is bemutatták a lélegzetelállító vágat.

Pásztorélet a pusztán

A Hortobágyon nemcsak őrzik, hanem a mindennapok részeként meg is élik a hagyományokat, hiszen a pásztorok most is legeltető állattartást folytatnak. Tavasszal, Szent György napján kihajtják az állatokat, majd ilyenkor ősszel, Szent Dömötör napján behajtják őket. E két neves alkalom igazi népiünnepély, ahol kicsit mi is átélhetjük a pusztai tradíciókat. A pásztorok jellegzetes darutollas kalapjukban, kék-fekete ruhájukban és a kézzel hímzett cifraszűrjükben meghatározó szereplői a pusztának. Természetesen nem feledkezhetünk meg a két szimbolikus állatfajról sem, amelyek után a pásztorok a végtelen pusztában ballagnak: a szürkemarhagulyák és a rackanyájak. Mindkét ősi magyar faj az itteni embereknek köszönheti a fennmaradását, és itt, a Hortobágyon élnek a legnagyobb számban.

Pusztai ízek

A hortobágyi gasztronómia egyedi, különleges és felejthetetlen, ezért muszáj kipróbálni. A hortobágyi palacsinta neve ma már mindenkinek ismerősen cseng, hiszen szinte minden magyaros étteremben rendelhető. A slambuc, ez az egyszerű, de annál finomabb bográcsos pásztorétel azonban továbbra is csak itt kóstolható, és valóban kár lenne kihagyni. Emellett igazi különlegesség a helyi gyöngytyúklevés, a birkapörkölt és a szürkemarhagulyás is.



25 ÉVES EMLÉKEZŐ ÉVE

Bemutatója

**MIKULÁS
EXPRESSZ**
2025. DECEMBER 6.

KÖHÁLMY FERENC VAGYOK
• INTERAKTÍV ZENÉS PÜVÉSZELŐGÁPÁSA
• KOVÁCSOVICS FRUZZSINA KONCERT
• KÖRLÁTLAN KERTI VASUTAZÁS

	1	LITERATÚRA	2	MÍHÓK MESEBELI TÁRSA VÍZÓZÓN	JAP. KIKÖTŐVÁROS JÓD LITER	OXIGÉN PERC, RÓVIDEN CSUKOTT	KÖTŐSZÖVET PATÁS HÁZIALLAT	OROSZ- LANSZAJ (NÖVÉNY) GRAMM	TONNA HUSZÁR- CSAPAT TÁMADÁSA	LÉGY ÜDVÖZ, RÓMAI!	KONYHAI EDÉNY	SÉMA KÖTŐSZÓ AZONOS BETŰK
TOVÁBBÁ JÚNIUSI ISKOLAI ESEMÉNY			A SZOM- SZÉDBA HÍRT KÜLD									
					AJTÓT CSUKÓ ÉLT, LÉ- TEZETT			NE ÁLLJ MEG! LŐ- PATKOLÁS				
ÉSZAK, RÓVIDEN RONT, HIBÁZIK			KEMÉNY ÁSVÁNY A FELSŐ- FOK JELE				MERT, MINTHOGY DÉL, RÓVIDEN					RÓMAI 50-ES ÉTEL- TEKERCS
KÉSZÜL A HÁZ				ŐSZI HÓNAP, RÓVIDEN TALÁL		KIS SÜLY FÉMRL TÓRT LE				LETÉTBE HELYE- ZETT ERTÉK	ROHAM- KEZDET! TŰZELNI KEZD!	
I. ISTVÁN FELESEGE TARTJA A MARKÁT						VOLT LÁBUNK KÖRMÖS RÉSZE	RITKA FÉRFINÉV ELŐTAG: EGYENLŐ-					
					TŰL HI- SZÉKENY BALERINA (ZSUZSA)			SZÉKRE HUPPAN BELGA AUTÓJEL				SŰRŰ, PÉPES ANYAG
KELET, RÓVIDEN			DALVÉG! FÜST ...; ÍRO, KÖLTŐ	VAGDAL (TRÉFÁS) HÁROMJE- GYŰ BETŰ							AZONBAN MELEG ÉVSZAK- BÓL VALÓ	
KIS ANYA- GI RÉSZ												
A GADO- LINIUM VEGYJELE			RÓMAI 1000-ES REGINA, BECÉZVE	REJT- GET ÖNERZE- TET BÁNT				JAPÁN MOTOR- MÁRKA DELEJEZ				
VÁNDOR CIPELI							RÉGIES KÖTŐSZÓ SZÜLŐ, BECÉZVE					KÉN BORÍTÉK- RA IS ÍRJUK
SZERE- TET- TELJES KAROLÁS					FENN- HATÓSÁG AUTÓT! RÉSZE!					TETŐ- ÉPÍTŐ NÉMA GÉSA!		
KITIN- PÁNCÉLÚ ROVAR					RÉGI KELET- ÁZSIAI NYELV				BÚZA- DARA			
	B				400				EGYEN- LETES			

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt



== MÁV-CSOPORT ==
KARÁCSONY



Ünnepeld velünk a karácsonyt!



**SZERETETTEL VÁRJUK A MÁV-CSOPORT
DOLGOZÓIT ÉS CSALÁDJUKAT ORSZÁGOSAN
NYOLC HELYSZÍNESEN, A VOKE HÁZAKBAN:**

BÉKÉSCSABA ❄ BUDAPEST ❄ DUNAKESZI ❄ HATVAN
NAGYKANIZSA ❄ NYÍREGYHÁZA ❄ PÉCS ❄ SZOLNOK

DECEMBER 12. PÉNTEK 17 ÓRA

Szórakoztató családi műsorok, jó hangulat

**A BELÉPÉS DÍJTALAN, DE REGISZTRÁCIÓHOZ KÖTÖTT!
JELENTKEZNI DECEMBER 1-IG ITT LEHET:**



== MÁV  CSOPORT ==