

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.vasutasmagazin.hu

**„EGYÜTTMŰKÖDÉSSSEL,
EGYMÁST SEGÍTVE LEHET
TARTÓS EREDMÉNYEKET
ELÉRNI”**

– interjú Hadnagy Attilával,
a pályavasút debreceni területi igazgatójával

**2021 MÉRFÖLDKÖVEI
A VASÚTI
SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSBAN**

**TÖRVÉNYI TÁMOGATÁS
A TESTKAMERÁK
HASZNÁLATÁHOZ**

72. ÉVFOLYAM • 2022. JANUÁR–FEBRUÁR

IC+ prémium • Villamosenergia-beszerzés • Új Volánbusz-bérletek • Új automaták • Tegyük program • Vállalati információs platform • MÁV Előre • Heimpold Klára • Volánbusz • MÁV SZK • UIC • Fiatalok Európai Éve • Planet 2021 • Környezetünkért • Anno • Vasutas Világjáró Klub

VEZETŐI INTERJÚ

„Együttműködéssel, egymást segítve lehet tartós eredményeket elérni”
– interjú Hadnagy Attilával, a pályavasút debreceni területi igazgatójával

4

HÍRVONAL

Mindegyik kör-IC járatban utazhatunk IC+ prémium fülkében,
Két évre szóló szerződést kötött a MÁV villamosenergia beszerzésére,
Új Volánbusz-bérletek a vasúti jegypénztárakban és automatákban,
Lezárult a Tegyük Program a Győri Forgalmi Csomópont
állomásain és megállóhelyein

8

HR-HÍREK

10 százalékkal növekednek a bérek a MÁV-Volán-csoportnál,
Vállalati innovációs platform képzés indult belső trénerekkel
az ötletek támogatásához a MÁV Zrt.-ben, Vezetői alapképzés
indult belső trénerekkel

14

MUNKATÁRSUNK

A fotós, aki úszik az eseményekkel- Heimpold Klára
vezető jegyvizsgáló kollégánkkal beszélgettünk

18

MÁV-START HÍREK

Korszerűbb, magasabb színvonalú, versenyképesebb szolgáltatás,
2021 mérföldkövei a vasúti személyszállításban, Újabb,
jelentős törvényi támogatás a testkamerák használatához,
Utazás extrákkal - Ismét reneszánszát éli a vasúti vendéglátás

20

MÁV SZK

„A jó szolgáltatás láthatatlan, de hiánya kézzelfogható”
– Bozó Györgyöt, a Raktár- és Készletgazdálkodási
üzletág vezetőjét kérdeztük

29

VOLÁNBUSZ

Tisztán, elektromosan: új utakon a Volánbusz
– Pafféri Zoltánnal, a Volánbusz elnök-vezérigazgatójával beszélgettünk

32

ZÖLD VASÚT

Planet Budapest 2021

44



ELŐSZÓ

A koronavírus megjelenése utáni harmadik évbe léptünk. A vírus hozta korlátozások miatt mindannyian új szokásokat vetünk fel és beletanultunk egy másfajta életmódba. „Meg kell tanulnunk vágyakozni azután, ami a miénk” - mondta Simone Weil francia filozófusnő. Ha eddig nem is, a kényszer miatt most elsajátítottuk ezt a leckét és felfedeztük újra a körülöttünk lévő, a mindennapokban benne rejlő szépséget. Külföldre utazni még mindig nehézkes, ezért akik ebben gondolkodtak, azoknak is az idei terveik között az eddig ismeretlen hazai tájak és azok a már felfedezett vidékek szerepelnek, ahova újból és újból szívesen visszatérünk. A MÁV-Volán-csoport munkavállalójaként számunkra ez extra élmény, hiszen szabadon repít minket a vasút és a busz, Vas megye lankáitól az Alföld tengersík vidékéig találhatunk örömet hazánk tájaiban.

A tavalyi évünk nagyon aktív volt, sok munkával telt, számos projektet elindítottunk, voltak, amelyeket sikeresen befejeztünk, vannak, amelyeket folytatunk az idei évben. A dolgos mindennapokban a vasutas kollégák feladataikat lelkiismeretesen ellátták, miközben a világ is ránk figyelt, hiszen a vasúti ágazatot Európa-szerte kitüntetett figyelem övezte 2021-ben, a vasút európai évében. Európa a vasúti közlekedésben látja a jövőt, a klímacélok csak úgy érhetők el, ha egyre nagyobb szerepet kap a vasúti közlekedés a közösségi közlekedésben. Ezért a vasúttársaságunk is számos fejlesztéssel igyekezett ráirányítani a figyelmet a vasútra, hogy minél többen válasszák a vasutat az egyéni autózás helyett, hogy a vasúti személyszállítás minél korszerűbb és kényelmesebb legyen.

Természetesen 2022-ben sem dőlhetünk hátra, hiszen számos jelenleg futó és új projekt teljesítése vár ránk. Tovább folytatódnak a járműfejlesztések, és zajlik a VO vasúti környezeti megvalósíthatósági tanulmányának elkészítése. A Magyar Falu Program keretében támogatási szerződést kötöttünk a kisforgalmú, mellékvonali állomások és megállóhelyek megújítására. Szükséges a pályahálózat további folyamatos fej-

lesztése is. 2022 végéig 40 darabra egészül ki a KISS flotta. És persze továbbra is folytatjuk a vasút és a Volánbusz menetrendi és tarifális kínálatának összehangolását, csak hogy a legfontosabb projekteket említsük.

A MÁV-Volán-csoport az egész ország közösségi közlekedéséért felelős, éppen ezért a fejlesztések, a változások kiterjednek hazánk 19 megyéjére. A Vasutas Magazin is igyekszik felölelni minden területet a megjelenő írásokkal. Vezetői interjúnkért ezúttal Debrecenbe látogattunk Hadnagy Attila pályavasúti területi igazgatóhoz, aki a helyi fejlesztések részleteit mesélte el. A prémium 1. osztályú IC+ kocsik már Nyíregyházától Miskolcra át Budapestig járja a 80a vonalat.

S míg 2021 a Vasút Európai Éve volt, 2022-t a Fiatalok Európai Événé választották. S hogy ez miből áll? Ezt is megtudhatja a kedves olvasó. Érdekes írás olvasható a talált tárgyról is, és hogy felfedezzük a szépséget a télben karácsony után is, fánkreceptekkel és téli sportokkal hangolódhatunk a továbbra is zimankós napokra. Idei fogadalmunk, hogy sztárinterjúkkal is színesítjük az újság lapjait. Első riportalanyunk Csiszár István, a Vasutas Zene- és Képzőművészeti Középiskola egykori tanítványa, aki nemrég a Sztárban sztár leszek televíziós tehetségkutató műsor első helyezettje lett. Reméljük, a Vasutas Magazin írásai továbbra is inspirálják munkatársainkat.

Kellemes olvasást kívánunk!

Varga Zsuzsanna

Vasutas Magazin főszerkesztő
MÁV Zrt.



Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; szerkesztő: Sin Bettina

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Fuchs Adrienn, Gugli Gergő, Hum Krisztina, Kispéter Adél, Kiss László, Legát Tibor,

Molnár Zsolt, Pandi Ágnes, Pecsvác Péter, Sin Bettina, Völgyi Katalin

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

Címlap: Szecsődi Balázs, Fotók: pixabay, freepik.com, pexel.com, Réz Tamás, Fortepan,

MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szecsődi Balázs

Nyomdai előkészítés: Lounge Design Kft. • Korrektor: Dudás Márta

ISSN 1785-8070, ISSN 1785-8372

Együttműködéssel, egymást segítve lehet tartós eredményeket elérni

**Hadnagy Attilával,
a pályavasút debreceni
területi igazgatójával
vasútszakmai életútról,
fejlesztésekről, az
összefogás erejéről
és az utánpótlás
biztosításáról
beszélgettünk.**

**Honnan indult, és milyen meghatározó állomásokon keresztül
vezetett a szakmai útja a jelenlegi igazgatói feladatokig?**

A vasútforgalmi érettségi után a MÁV-nál helyezkedtem el 1994-ben, forgalmi gyakornokként. A szakvizsgákat követően 1995-ben külső forgalmi szolgálattevőként dolgoztam, de voltam vonatmenesztő-térfelvigyázó, hangosbemondó és naplózó is. A tisztképző elvégzésével 2000-től Debrecen állomáson ügyeletessztként, asztalkezelőként és főrendelkezőként dolgoztam. Inspirált, hogy a feladataimhoz különböző területekre kellett specializálódnom, így évente, másfél évente új munkakört kellett tanulnom. A Műszaki Egyetemen 2003-ban szereztem diplomát, amikor az új európai uniós irányelvek alapján vállalati szinten külvált a vasúti személyszállítás és az árufuvarozás. Ebben az időszakban váltottunk át egy szolgáltató-teljesítő viszonyrendszerbe a kivált

üzletágakkal, majd vasúttársaságokkal, és nagy örömömmel nappal munkakört ajánlottak forgalmi részlegvezetőként a debreceni csomóponton. Rengeteg folyamatot át kellett gondolni, izgalmas és mozgalmas időszak volt, amiben lehetett újat alkotni és sikerélményeket szerezni. A következő években forgalmi technológusként, forgalmi koordinátorként és állomásfőnökként is újabb területeken kellett ismereteket szerezni, mint például a vagyonvédelem, a tűzvédelem, a gazdálkodás, a minőségirányítás, a műszaki üzemeltetés vagy az energetika. Középvezetői éveim alatt Győrben a Széchenyi Egyetem Logisztikai szakmérnök szakán egyszerre végeztem a logisztikai és a minőségirányítási szakirányt, amely azért volt fontos, mert akkoriban kezdte alkalmazni a MÁV az új minőségirányítási rendszert. A Budapesti Műszaki Egyetemen gazdasági mérnöki egyetemi végzettséget szereztem,

„Kiváló együttműködést alakítottunk ki egymással, a vezetőtársakkal, szakértő kollégákkal és a társszervezetekkel.”

részt vettem a MÁV juniorfejlesztő programjában, és három szemeszt elvégeztem az Euro-Contact Business School MBA-képzésén. Abban az időszakban nagyon sokat tanultam munka mellett. Állomásfőnökként forgalmi tantárgyat tanítottam Debrecenben, a BGOK kihelyezett képzőközpontjában.

Szeretett tanítani? Miért volt öröm átadni a tudást?

A gyakorlatias oktatás híve voltam, igyekeztem nem csupán a száraz tananyagot, hanem a vasutasszakma igazi szépségét is átadni. Hatalmas sikerélmény volt, hogy másfél év alatt a 12 fős csoport 8 tagjából „vasutast faragtam”, akik a MÁV-nál helyezkedtek el. 2013-ban kerültem az irányításba műszaki igazgatóhelyettesként, amikor a területi igazgatóságok létrejöttek. Kántor Tamás gazdálkodási igazgatóhelyettes kollégámmal sok folyamatot újragondoltunk, folyamatosan ötleteltünk, hogyan lehetne jobban és hatékonyabban működtetni a szervezetet. Kiváló együttműködést alakítottunk ki egymással, a vezetőtársakkal, szakértő kollégákkal és a társszervezetekkel. Nagyon szép és mozgalmas időszak volt. 2017 év elején neveztek ki területi igazgatónak. Nyilván nem volt ismeretlen a munkakör számomra, ezzel együtt mást jelent egy tevékenységet kívülről szemlélni, és más benne dolgozni. Igazgatóként önkormányzatokkal, az itt működő vállalkozásokkal, hatóságokkal, civil szervezetekkel is kapcsolatban kell lenni, amely másfajta munkát és kihívásokat jelent. Az egész pályafutásomat a tanulás, a változás, az új helyzetek és kihívások kísérik, amelyekkel mindig szembe kell néznem, de én ezt nagyon élvezem. Jelenleg is tanulok, az Alfred Nobel Open Business School DBA-képzésére járok.

Az elmúlt években jelentős pályafelújítások és infrastruktúra-fejlesztések történtek a térségben, amelyek segíthetnek szintet lépni a szolgáltatás minőségében. Melyek ezek közül a legfontosabbak?

Európában a vasút reneszánszát éljük, a környezetvédelmi irányzatok egyre inkább a vasút irányába terelik a személyszállítást és az árufuvarozást is. A kormányzat ennek elkötelezett híve, és a felsővezetésünk is ebben a szellemben működött a vállalatot. Ez az attitűd új kihívások elé állít bennünket, amelyek a területi végrehajtásban is új feladatokat jelentenek. Az igazgatóság területén 2012–2015 között épült át a Szajol–Püspökladány közötti pálya európai uniós projekt keretében, a NIF lebonyolításában. A szakaszon a fejlesztésnek köszön-

hetően 160 km/h a pályasebesség, 225 kN tengelyterhelésű kialakítással. Több külön szintű vasúti-közúti átjáró épült, 55 cm-es magas peronokat alakítottak ki, valamint P+R és B+R parkolók létesültek. Ebben a fejlesztésbe kapcsolódtam be műszaki igazgatóhelyettesként 2013-ban. 2018-ban kezdődött és tavaly zárult a Püspökladány–Ebes és az Ebes–Debrecen közötti szakasz felújítása, nagyjából ugyanazokkal a paraméterekkel, valamint Kaba, Hajdúszoboszló és Ebes állomások felvételi épületeinek megújításával. Szajoltól Debrecenig a vasúti pálya teljes egészében átépült. Folyamatban van Ebesen a villamos alállomás átépítése. Szintén nagy volumenű fejlesztés a Debrecen–Macs szakasz megújulása a 108-as vonalon, 2023-as várható befejezéssel. A vonal már átépült Debrecen–Tócsóvölgy között, az egyvágányúból kétvágányú pálya lett. Tócsóvölgy állomás az összes vágányával együtt teljes egészében átépült, új utasperont kapott esőbeállóval, és folyamatban van Macs–Tócsóvölgy között a vasúti pálya átépítése. A nyíltvonalon a zöme itt már megépült. Gőzerővel folyik a BMW-gyárnak helyet adó ipari park melletti új Macs-Terminál állomás építése. Az első ütemben 2023 végéig Debrecen és Macs között átépül a vasúti pálya, Tócsóvölgy és Macs között részben a nyomvonalat is korrigálják az új Macs-Terminál állomás létrejötte miatt. A projekt második ütemében Balmazújvárosig átépül majd a vasúti pálya a Debrecen–Tócsóvölgy–Macs–Balmazújváros vonalrész villamosításával. Folyamatban van a 101. sz. vasútvonal Püspökladány–Biharkeresztes-ország-határ korszerűsítése, itt az eredeti 100 km/h pályasebességre épül át az egész vasútvonal állomásokkal együtt, szintén 225 kN-os tengelyterhelésű kialakítással. A pálya egyvágányú marad már villamosított vonallal, viszont új biztbert kap, központi



„Nagyon fontos, hogy az utasok mit gondolnak rólunk.”

Magyar Falu Program, de ezen kívül a saját eszközeinkkel mi is sokat teszünk érte. A Magyar Falu Program rendkívül jó lehetőség arra, hogy azokat az állomásokat, amelyekre nem lenne forrásunk, megújíthatjuk és széppé tehetjük a környezetét.

Ezen kívül vannak saját kezdeményezések is?

Négy-öt éve működik az „Állomási rend” projekt, amelyben évente 15-20 szolgálati helyet rendbe teszünk, részben a kollégák összefogásával, társadalmi munkában. Nagy dolog, hogy egy országos versenyben három szolgálati helyünk is helyezett, 2017-ben Ófehértó állomás győztes lett, de Biharkeresztes és Pocsaj-Esztár is kiváló eredményt ért el. Ahol látványos fejlődést szeretnénk elérni, ott a kollégák lefestik a hangos oszlopokat, a felsővezeték tartó oszlopokat, rendbe tesszük a kerítéseket, padokat, kukákat, utastájékoztató hirdetményeket, vagy az állomásépületek külső homlokzatát, parkosítunk, gyöngykvacs burkolatot alakítunk ki. Meghatározott keretösszeg felhasználásával az öt forgalmi csomóponti vezetőt tettük meg a program felelőseivé, hiszen ők jobban látják, milyen amortizációs folyamatok zajlanak.

Tavalyelőtt Debrecen állomáson is elindítottunk egy programot, amellyel a már említett intermodális csomópont kiépítéséig szeretnénk javítani az utasokat fogadó összképen. A bérloket egységes arculat kialakítására szólítottuk fel, árucikkeiket beszorítottuk a kereskedelmi létesítményekbe. Egy kijelölt napon a terület összes vezetőjével és a hozzánk csatlakozó kollégákkal a bérleményeken kívüli területeket szépítettük, festettük, szereltük. Minimúzeumot alakítottunk ki vasúti tárgyakkból, relikviákból, Takács Ede műszaki igazgatóhelyettes gyűjteményéből, aki egy elhivatott vasutas és kiváló vezetőtárs. Modellező kollégákkal kialakítottunk egy vasútmodelles kört is, amely az üvegen elhelyezett gombbal indítható, ezt a gyerekek különösen szeretik. Nagy sikernek örvend a gyerekváró, és kihelyeztük az Észrevételek könyvét, amelyben rengeteg pozitív visszajelzést kapunk. Mindezeket a jól működő akciókat a vezetői közösség hozzáállása generálja, és sikereit mindenki közös munkája hozza. Én az együttműködés erejében hiszek, mert egymást segítve lehet és kell eredményeket elérni, csak ez hozhat tartós sikert a közösségnek és az egyénnek egyaránt.

A munkaerő biztosítása szempontjából hogyan tudnak lépést tartani a fejlesztésekkel?

A területen végbemenő fejlesztések miatt műszaki területen magasan kvalifikált munkaerőgárdára van szükség, amely főleg a bízter területek specializáltsága miatt jelent kihívást. Nem lehet sem a középfokú, sem a felsőfokú oktatásban ezekre a területekre kész munkaerőt kapni, ezért képeznünk kell a kollégákat. Próbálunk együttműködni középfokú intézményekkel, felvettük a kapcsolatot a Debreceni és a Püspökladányi Szakképzési Centrummal. Forgalmi területre a BGOK tanfolyamaival könnyebben lehet érettségizett vagy más szakmával rendelkező jelöltekből szakembereket képezni. A probléma inkább a műszaki területeken a szakmunkások, szakirányú végzettséggel rendelkező kollégák tekintetében van. Debrecenben az ingatlanos és erősáramos munkatársak közösen kialakítottak egy tanműhelyt, ahol gyakorlati képzéssel kapcsolódunk a szakemberképzésbe villanszerelők tekintetében, illetve szeretnénk fémipari lakatos és hasonló szakmákban is képzést nyújtani. A területi humánpartner-szervezettel közösen, a műszaki szakmák bevonásával megy ez a program. A járványhelyzet előtt elindítottuk a pályaaorientációs napok szervezését, ahol általános- és középiskolás gyerekek számára a modern szolgálati helyek bemutatásával tesszük vonzóbbá a vasutat és ezeket a munkaköröket. A járványhelyzet után a programot folytatjuk, hiszen a vasút fejlődéséhez az utánpótlás biztosítása is elengedhetetlenül fontos.

Magánemberként mit lehet tudni Önről?

Nős vagyok, két gimnazista fiú büszke édesapja, akik mindketten karate magyar bajnokok és a mesterfokozat küszöbén állnak. Attila, a nagyobbik EB-bronzérmes, orvos szeretne lenni, míg öccse, Péter inkább műszaki beállítottságú. Feleségem a Magyar Postánál dolgozik HR-vezetőként. A családom számára a legfontosabb az együtt töltött értékes idő, amit sokszor kirándulással, utazással töltünk. Egyik legemlékezetesebb nyaralásunk például néhány éve Horvátország volt, ahová Splitig hálókocsival utaztunk, ami annyira felejthetetlen élmény volt számunkra, hogy következő évben meg is ismételtük.

Fuchs Adrienn

forgalomirányítással. A fejlesztés befejezése 2023-ra várható. A 101. sz. vasútvonalon Berettyóújfaluban a 15 méter hosszú Kék-Kálló vasúti híd átépítését tervezik még az idei évben. A már átépült vonalon Szajol–Debrecen között folyik az ETCS 2 vonatbefolyásoló-, illetve a GSM-R távközlési rendszer kiépítése. Ahhoz, hogy ténylegesen 160 km/h sebességgel tudjanak közlekedni a vonatok, arra alkalmasnak kell lennie a pályának, a felsővezetéki rendszernek, a járműveknek és a vonatbefolyásoló rendszernek. Ha ezek megvalósulnak, 2023 végére ténylegesen 160 km/h sebességgel közlekedhetnek a vonatok Debrecen–Szajol szakaszon.

Fontos projekt Debrecenben az intermodális csomópont kialakítása is. Ez holt tart most?

Előkészítési fázisban van. Célja, hogy a több központos városi közlekedés egyetlen központi helyen összpontosuljon a pályaudvaron. Sajnos a hosszán elnyúló tervezési fázis és az építőipari árak megemelkedése miatt a rendelkezésre álló EU-s forrás nem volt elegendő, ezért újra kell tervezni a csomópont

tot a műszaki tartalom csökkentésével. A nyíregyházi intermodális csomópont tervezése már előrehaladottabb állapotban van. Szintén előkészítés alatt van a Debrecen–Nyíregyháza közötti vasútvonal fejlesztése. A tervek szerint kiírják a Debrecen–Tócsóvölgy–Macs–Balmazújváros második ütemét, illetve a város megbízásából NIF lebonyolítással részletes megvalósíthatósági tanulmány készül a Debrecen–Nagyvárad vasúti összeköttetés megvalósítására.

A vasút megítélését az EU-s és kormányzati projektek mellett a saját erőből megvalósított akciók is javíthatják. A térségben melyek ezek?

Nagyon fontos, hogy az utasok mit gondolnak rólunk. Ahhoz, hogy a vasutasok nimbusza olyan legyen, mint a kezdeti időszakban, az utasoknak magas színvonalú szolgáltatással kell találkozniuk a menetrendszerűségben, a környezeti feltételekben az állomásokon vagy a járműveken. Ebben nagyon sokat léptünk előre országos szinten, de a magunk területén is. Sok fejlesztés jutott a területünkre, mint az EU-s programok vagy a

IN MEMORIAM VISI FERENC



Életének 93. évében, 2022. január 3-án hosszú betegség után elhunyt Visi Ferenc.

Visi Ferenc 1929. december 26-án Marcaltón született. A nyolc általánost jeles eredménnyel végezte el, ezért az igazgató javasolta szüleinek a továbbtanulást, de ebbe egyrészt beleszólt a második világháború, másrészt a családi körülmények sem tették lehetővé. Az 1945-ös földosztás után 15 évesen dolgozott a földeken.

A 40-es évek végén új nyomvonalon épült a közúti Rába-híd. Itt többször is végzett vagonkirkaszt és más alkalmi munkát. Segéd munkásként kezdte a hídépítést, majd egy tanfolyam elvégzése után a Kén utcai telephelyre helyezték. 1950. október 20-án behívták katonának, ahol rádiótávírással lett és faliújság-felelős. Ez a megbízatás alapozta meg életének második – egyben az utolsó – pályamódosítását. Időnként az ezred életéről beszámolót küldött a Néphadsereg szerkesztőségének, melynek eredményeként az újság szerkesztőségének állományába vezényelt újságíró-gyakornok lett. Itt öt évet töltött el. Élmény volt számára a munka, mert a Honvéd és a magyar labdarúgás azokban az években élte fénykorát. Személyesen

ismerte Puskást, Bozsikot és a többieket is. A forradalom után a Néphadsereg című napilap megszűnt. Egy évig szabadúszóként dolgozott. Kapcsolatba került a Vasutas Sportközponttal, annak vezetői révén a Magyar Vasutas szerkesztőségével, amelynek 1958. augusztus 1-től belső munkatársa lett. A Vasutasok Szakszervezetének is ekkor lett a tagja. 1964-ben kinevezték főszerkesztőnek. 1963-ban esti tagozaton leérettségizett, majd a MÁV Tisztképző Intézet általános levelező tanfolyamon szerzett oklevelet. Harminc évet töltött el a Magyar Vasutas szerkesztőségében. Az utolsó három évet a MÁV Vezérigazgatóság sajtószolgálatában töltötte lapszerkesztő beosztásban. 60 éves korában nyugdíjazták. Nyugdíjazása után ott folytatta, ahol abbahagyta. Írásai olvashatóak voltak a Vasutas Magazinban és a Magyar Vasutasban. Az újságírás mellett a Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezetének elnökségi és választmányi tagja, a Tájékoztatási Bizottság vezetője volt.

Tálás Évával 1955-ben kötött házasságot. Sajnos gyermekük nem született. A több évtized alatt a vasutasok és vasutas nyugdíjasok érdekében végzett példamutató, eredményes munkája elismeréseként 1995-ben az Arany Jelvénnyel kitüntetés, 2004-ben a Magyar Vasutasért kitüntetés, majd 2012-ben a Vasutasok Szakszervezetéért kitüntetés vehette át. Munkatársai, kollégái tisztelték és szerették. Emlékét megőrizzük!

MINDEGYIK KÖR-IC JÁRATBAN UTAZHATUNK IC+ PRÉMIUMFÜLKÉBEN

Már tíz új IC+ 1. és prémium osztályú kocsival utazhatunk a kör-IC, valamint a Záhony–Nyíregyháza–Budapest és a Sátoraljaújhely–Miskolc–Budapest vonalak egyes IC-járatain.



A december 12-ei menetrendváltástól már napi 20 járatban, így már valamennyi kör-IC-ben találkozhatnak utasaink az új, emeltszintű szolgáltatást nyújtó járművel. Az idén forgalomba álló IC+ 1. és prémiumosztályú járművek Kelet-Magyarországon túl már Nyugat-Magyarországon is fognak közlekedni 2022-ben. Az új járművek népszerűsége a forgalomba állás óta töretlen, rendkívül kedvező a magas komfortfokozatú kocsik, valamint a bisztrószerű fedélzeti vendéglátás fogadtatása. A tágas, csupán négy személyes prémiumfülkékben kényelmes bőrülések fogadják az utasokat, akik a világítást és a hőmérsékletet a kocsik többi részétől függetlenül saját maguknak szabályozhatják az asztalba integrált érintőképernyők segítségével.

A november közepe óta jegyköteles kocsik prémiumfülkéjét december 29-ig 2900 utas választotta, több mint egyötödük a Budapest–Debrecen közötti szakaszon közlekedett. Ehhez az 1. osztályú menetjegy és az esetlegesen szükséges IC-pótjegy mellett 1000 forintos helyjegyet kell váltani.

A két prémiumfülkén túl, a termes utasterében további 15 ülőhely található, ezen ülésekhez nagy méretű, munkához is kiválóan használható asztal, olvasólámpa, valamint az elektromos eszközök töltésére ülőhelyenként egy 230 V-os konnektor és USB-töltő is tartozik. A teljes utaster szőnyegborítású, továbbá a termes szakaszban és a folyosón rejtett LED-es hangulatvilágítás ad fényt.

Az ablakokra a sorozat többi járművénél megszokott módon sötétítőrolókat szereltek fel. Újdonságot jelent az úgynevezett csendes fülszoba, amelyből kettő található a kocsiban. Az ide jegyet váltó utasok csendben, nyugalomban tölthetik el az utazásukat, hiszen ezekben a hatszemélyes 1. osztályú fülkékben a telefonálás vagy egyéb zavaró tevékenység nem megengedett.

A 2019-ben megrendelt hetvendarabos IC+ flottában már elkészült 35 akadálymentesített, többcélú másodosztályú kocsi is. Ezekben 52 ülőhely, 2 kijelölt kerekesszékes hely van, és 8 kerékpár is szállítható. A laptopok, mobil eszközök használatát elektromos és USB-s csatlakozók, valamint vezeték nélküli internet segíti.

KÉT ÉVRE SZÓLÓ SZERZŐDÉST KÖTÖTT A MÁV VILLAMOS ENERGIA BESZERZÉSÉRE



A villamos energia vásárlására és továbbadására a villamos energiáról szóló törvény szigorú szabályokat fogalmaz meg. Ennek nyomán a vasúttársaság a villamos energiával nem kereskedhet, kizárólag továbbadhatja azt a hálózathozzáférségi díj részeként a szükséges infrastrukturális költségekkel, rendszerhasználati díjjal, adókkal kiegészítve. Az energiaköltséget a törvényi előírásoknak is megfelelő szerződések és üzletszabályzatok szerint hárítja át a vevőire a beszerzési tarifával számolva. A MÁV az elmúlt években sikeresen állt át az árampiaci folyamatokhoz jobban illeszkedő új beszerzési módszertanra, a szükséges vontatási villamos energiát energiatőzsdei áron vásárolja. A megoldás az elmúlt két évben bevált, összességében milliárdos nagyságrendű megtakarítást eredményezett. 2020-ban 1-1,5 milliárdos árelőnye volt a MÁV-nak a tőzsdei áron vett villamos energián, amit vissza is térített szerződött partnereinek. A MÁV leányvállalata, a MÁV-START révén pedig a vontatási villamos energia árának drágulása érzékenyen érinti a cégcsoportot, ezért kiemelt cél az intenzív áremelkedés ellensúlyozására alkalmas megoldások felkutatása.

A MÁV Zrt. 2021-ben eredményes közbeszerzési eljárást folytatott le rövid és hosszú távú villamosenergia-termékek beszerzésére. A vasúttársaság a továbbiakban az állami tulajdonú MVM Next Energia-kereskedelmi Zrt. közreműködésével vásárolja az áramot.

A vállalkozó vasúti társaságok által fizetendő áramárak éves átlagos értéke függ a szerződés hatálya alatti időszakban ténylegesen kezelendő villamos energia mennyiségétől és a szerződés hatálya alatt beszerzendő rövid távú villamosenergia-termékek mennyiségétől, valamint a villamosenergia-termékek mindenkori tőzsdei áráról.

A MÁV szakmai szervezetei árampiaci szakértőkkel folyamatosan monitorozzák a piaci tendenciákat, azonban a napi elemzések és előrejelzések sem mindig tudják kezelni a világgazdasági szinten jelentkező problémát. A vasúttársaság annyit tud tenni, hogy a legnagyobb óvatosság mellett csak a biztonságos működéshez szükséges energiaigényét fedezi a magas árakon, és amint a piac csökkenő tendenciát mutat, mindig a lehető legalacsonyabb árakon vásárolja a további mennyiségeket.

Emellett a MÁV a Hungrail Magyar Vasúti Egyesülettel közösen már megkezdte a javaslatok kidolgozását, amelyek segíthetnek a vasúti áru fuvarozási szektor versenyképességének fenntartásában.

A GYŐRI ÉS A NYÍREGYHÁZI VONALON IS FORGALOMBA ÁLLT A KISS



Újabb megyeszékhelyek váltak elérhetővé az emeletes motorvonatokkal. A december 12-i menetrendváltás óta már a Budapest–Győr–Hegyeshalom és a Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza vasútvonal egyes járatain is közlekednek a KISS-ek, valamint a Budapest–Újszász–Szolnok, a váci és az esztergomi elővárosi vonalon is egyre több járatban találkoznak az utasok az emeletes motorvonatokkal.

Az elővárosi forgalomban minden korábbinál nagyobb kapacitást nyújtanak a 600 ülőhelyes járművek, amelyek kiváló gyorsulásukkal és megbízhatóságukkal a menetrendi struktúrák stabilizálására is kiválóan alkalmasak, immáron már négy elővárosi (váci–szobi, ceglédi, újszászi és esztergomi) vasútvonalon közlekednek. Már a megrendelt 40 darab emeletes motorvonat több mint fele, 22 új szerelvény áll

rendelkezésre, főként a fővárosi agglomerációs vonalakon. A teljes flotta megérkezésével, tervezetten jövő év végétől, a fővárosi elővárosi vonalakon szinte teljes egészében modern FLIRT és KISS motorvonatok közlekedhetnek. A modern motorvonatok a vidéki vonalakon régebbi járműveket is kiválthatnak, így ezeken a vonalakon is egyre több korszerűbb vonat szolgálja ki az utasainkat.

ÚJ VOLÁNBUSZ-BÉRLETEK A VASÚTI JEGYPÉNZTÁRAKBAN ÉS AUTOMATÁKBAN



December 15-től országosan megvásárolhatóak a vasúti jegypénztárakban, valamint a kihelyezett automatákban a Tokaj és Sárospatak vonzaskörzetében közlekedő 14 autóbuszvonal járataira szóló helyközi, teljes árú, kedvezményes, 30 napos, havi, félhavi Volánbusz-viszonylati bérletek. Az így kiadott bérletekre a rendszer már ráírja az utazási viszonylatot, ezért a teljes árú bérlet személyazonosság igazolására alkalmas okmány, a kedvezményes bérlet pedig a kedvezményre jogosító igazolvány/igazolás felmutatásával együtt érvényes. Jelenleg Szerencs, Sárospatak és Sátoraljaújhely vasútállomásokon egy-egy automata üzemel, 2022 év elején Tokaj és Sárospatak állomásokra is telepítenek automatákat.

A minél szélesebb körű vásárlási lehetőségek biztosítása érdekében a MÁV-START megkezdte jegypénztáraiban és kihelyezett automatáiból a Tokaj és Sárospatak vonzaskörzetében közlekedő autóbuszjáratokra szóló viszonylati bérletek értékesítését.

A MÁV-Volán-csoport jegyértékesítési (JÉ) rendszere a magyarországi közösségi közlekedés legtöbb értékesítési csatornával bír, legszélesebb kínálatot nyújtó jegyértékesítési felülete, aminek fejlesztését – a vasúttársaság saját belső erőforrásaira alapozva – a MÁV Szolgáltató Központ végzi csakúgy, mint az új típusú jegykiadó automaták integrációját a JÉ-rendszerhez.

Ezzel a mostani fejlesztéssel folytatódik az egységes értékesítési rendszer kiterjesztése a Volánbuszra is, a Tokaj és Sárospatak vonzaskörzetében utazók már egységes felületen egyszerűbben tudják megváltani menetjegyeiket és bérleteiket, akár busszal vagy vonattal utaznak.

BŐVÜLT A MÁV-VOLÁN-CSOPORT JEGYÉRTÉKESÍTÉSI RENDSZERE

Fontos, az utasok mindennapjait érintő fejlesztésekkel bővült a MÁV jegyértékesítő rendszere. A legfontosabb újdonság a papíralapú változatot felváltó e-nyugta, az ELVIRA akadálymentesebb használhatósága, a MÁV mobilalkalmazás biztonságosabbá tétele és egy kínai mobilkészülék-gyártó operációs rendszerével való kompatibilitás. A fejlesztések lehetővé teszik azt is, hogy az új ELVIRA felületén és a MÁV appban a közeljövőben még több fajta nemzetközi vasúti menetjegy legyen könnyen és gyorsan megvásárolható.



A jegyértékesítési rendszer (JÉ) legfrissebb programverziójának legnagyobb horderejű és környezetbarát változása, hogy a pénztárakban, a vonatok fedélzetén vagy az automatákból vásárolt jegyek mellé az utasok már nem kapnak papírra nyomtatott nyugtát. Azt elektronikus formában, az új ELVIRA felületről lehet könnyen letölteni a <https://jegy.mav.hu/e-nyugta> aloldalra kattintva. Ez a webcím a belföldi jegyeken is megtalálható. A letöltési felületen az adott vásárlás során megvett jegyek bármelyikének sorszámát kell megadni az e-nyugta letöltéséhez, ami a NAV előírásainak megfelelő, elektronikus aláírással és időbélyeggel hitelesített PDF fájl, és tartalmazza mindazon adatokat, amik a papíralapú nyugtán is megjelenének. Érdekesség, hogy az évente kiállított nyugtákkal 24 hektárnyi

területet (34 foci pályát) lehetne betakarni. A környezetünk megóvása érdekében hozott intézkedéssel évente 28 tonna papírral kevesebbet használ fel a MÁV-START.

A MÁV appból bemutatott jegyeken megjelent egy új biztonsági elem, ami az ellenőrzést végzőket segíti abban, hogy gyorsabban meggyőződhessenek a bemutatott jegy eredetiségéről.

Elkészült a MÁV mobilalkalmazás Huawei telefonokon működő változata is, ami a Huawei AppGallery-ből tölthető le. Ezáltal az ilyen készülékekkel rendelkezők, a MÁV app iOS-es és androidos felhasználóihoz hasonlóan, már élhetnek az applikációból történő rendszeres vásárlás és jegybemutató kényelmével.

IDÉN IS FOLYTATÓDIK AZ ÚJ AUTOMATÁK TELEPÍTÉSE

2021 novemberében megkezdődött az új jegykiadó automaták tömeges telepítése. A projekt várhatóan 2022 júliusáig fejeződik be, és a budapesti főpályaudvarokon, az elővárosi állomásokon, valamint megállóhelyeken 375 új berendezést fog biztosítani. A tavaly telepített 50 új készülékből 24 a Budapest–Székesfehérvár vonalra került, csaknem ugyanennyit – 22 darabot – pedig a Nyugati pályaudvar utasai vehetnek igénybe. Az idei évben elsőként pedig a 2-es vonalon folytatódik a telepítés.



A 375 új jegykiadó automatából 275 kártyás és készpénzes, míg 100 kizárólag bankkártyás fizetésre alkalmas. A fejlesztésnek köszönhetően a készülékek száma több mint háromszorosára emelkedik.

Lényegesen nőni fog az automatával ellátott állomások száma. Ennek eredményeképpen mind Budapesten, mind az agglomerációban egységes, modern flotta áll majd az utasok rendelkezésére. A korszerűbb automatapark nemcsak növeli a szolgáltatási színvonalat, de kedvezőbb feltételekkel is üzemeltethető. A korszerűsítés mellett a forgalmas állomásokon a sorban állások kiváltása a cél, de

a vasúti szolgáltatás hatékonyságát is kedvezően befolyásolja, ha minden utas már megváltott jeggyel száll vonatra. A korábbiaknál strapabíróbb, korszerűbb berendezések rongálásbiztosak, antigraffiti-bevonattal rendelkeznek és időjárásállóak is.

Az automatákból értékesített jegyek száma folyamatos növekedési tendenciát mutat, ami az újonnan üzembe helyezett berendezéseknek köszönhetően várhatóan felgyorsul. 2021-ben már a belföldi jegyek 12 százalékát jegykiadó automatákból, míg 15 százalékát még mindig a vonaton váltották az utasok.

BKK FUTÁR APPLIKÁCIÓ – MÁR ELŐVÁROSI VONATOKKAL IS TERVEZHETÜNK UTAZÁST

A folyamatos fejlesztéseknek köszönhetően újabb hasznos funkcióval bővült a BKK FUTÁR alkalmazás: a MÁV-Volán-csoport által fejlesztett interfészen keresztül adatszolgáltatásnak köszönhetően már a Budapest-bérletekkel igénybe vehető MÁV-START járatok is megjelennek a felületen. A jövőben utazástervezés esetén ezeket a vonatokat is lehetséges alternatívaként kínálja fel a rendszer.



A főváros közigazgatási határán belül utazók és az agglomerációból a fővárosba ingázók mindennapjait is megkönnyíti a BKK FUTÁR alkalmazás legújabb fejlesztése. A Budapest Fejlesztési Központ (BFK) kezdeményezésére augusztus vége óta a MÁV-HÉV járatainak adatai, január közepétől pedig a MÁV-Volán-csoport által fejlesztett interfészen keresztül adatszolgáltatásnak köszönhetően már azok a MÁV-START által üzemeltetett vonatok is megjelennek a rendszerben, amelyeket Budapest-bérlettel igénybe lehet venni. A BKK és a MÁV-START utasai a jövőben gyorsabban, akár kevesebb átszállással érhetik el úti céljukat, miközben az okoseszközök képernyőjén valós időben láthatják a vasúti szerelvények mozgását. Az újtásnak köszönhetően a vasútállomásokra tartó utasok nyomon

követhetik az applikációban, hogyan érik el a számukra fontos szerelvényt a közösségi közlekedés használatával. Akik vonattal érkeznek a fővárosba, azok is könnyen megtervezhetik, hogy a vonatról leszállva melyik BKK-járatral tudnak a leggyorsabban eljutni a célállomásukhoz.

„A MÁV-Volán-csoportnál azon dolgozunk, hogy az utasok egységes felületen, kényelmesen tudják megváltani menetjegyeiket és bérleteiket, így egyszerűbbé és gyorsabbá tegyük az utazásszervezést. BKK FUTÁR-ral közös fejlesztésünknek köszönhetően már az elővárosi vonatokkal is tervezhetnek az utasok. Mindez azt a célt szolgálja, hogy a közösségi közlekedés versenyképes alternatívát nyújthasson az egyéni utazás helyett” – mondta el a fejlesztés kapcsán Homolya Róbert, a MÁV-Volán-csoport elnök-vezérigazgatója.

FECSCFÉSZEK PROGRAM A VASÚTÁLLOMÁSOKON



A vasutasok nemcsak a közösségi közlekedés zöldítése mellett foglalnak állást, hanem felelős szakemberekként más területeken is elkötelezettek a környezetvédelem iránt. A biodiverzitás megőrzése napjainkban fontos feladat, így hát a Magyarországon élő, egyre fogyatkozó fecskék védelme is kiemelt figyelmet élvez.

Éppen ezért egyes önkormányzatok és pályavasúti területi igazgatóságok összefogásának eredményeképpen jött létre a Fecskefészkek Program, melynek keretében a vasútállomásokon telepítenek mesterséges fecskebölcsőket, hogy minél több kicsi fióka nőhessen fel biztonságban.

Alföldi összefogás

A szegedi Pályavasúti Területi Igazgatóság még 2021 áprilisában indította el a programot, mely során mesterséges fecskefészkeket helyeztek el vasútállomásokra és megállóhelyekre, a Közfoglalkoztatási Iroda közreműködésével. A program célja a fecskék védelme mellett a közfoglalkoztatási program hasznos működtetése is volt. A telepítéssel kapcsolatosan az igazgatóság kollégái a 135. sz. vasútvonal mentén 11 állomást és megállóhelyet jártak be dr. Tokody Bélával, az MME Csongrád Megyei helyi csoportjának titkárával, az ingatlan szakág képviselőjével és a közfoglalkoztatási koordinátorral.

A bejárás során megtekintették az épületek alkalmasságát, a sárgyűjtő hely kialakításának lehetőségét a leendő fészkek közelében. A bejárás után meghatározták az állomások/megállóhelyek listáját, a kialakításhoz szükséges anyagokat, valamint azok mennyiségét és a fészkek felszerelésének idejét. December 1-jén fecskefészkeket szereltek fel Hódmezővásárhely-Népkert, Székkutas, Algyő, Szeged-Rókus, Makó, Orosháza, Csorvás, Telekgerendás, Mezőhegyes állomásokra, megállóhelyekre. Összességében a Fecskefészkek Projekt sikeres volt a 135. sz. vasútvonalon. A későbbiekben a fecskefészkekről és a sárgyűjtő helyről történő gondoskodás a Közfoglalkoztatási Iroda feladatkörébe fog tartozni.

Dél-Dunántúl fecskebölcsői

A Pécsi Területi Igazgatóság, a helyi közfoglalkoztatási iroda és a Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület is összefogott, és mesterséges fecskebölcsőket szereltek fel számos dél-dunántúli vasútállomáson, hátha ez a gesztus meghozza a madarak kedvét a családalapításhoz. A fecskéknek mindig is kedvelt lakóhelye volt a vasútállomás. Az utóbbi években azonban az épületek modernizálása miatt sok madár inkább máshol választott lakhelyet magának. Ezért döntöttek a kerámiából épült „műfészkek” felszerelése mellett a szakemberek. A fecskefészkek kihelyezését a közfoglalkoztatási szervezet készítette elő. A fecskebölcsőket és a fecskepelenkaként funkcionáló deszkákat is ők szerezték be, annak felszerelését a TIZO szakemberei végezték, melyet a Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület Baranya Megyei kirendeltségvezetője, Bank László segített. Az területi igazgatóság az ő tanácsait megfogadva határozta meg, hogy hol és hogyan helyezték fel, és milyen módon készítsék elő a bölcsőket a madarak fogadására.

A 2021-es program sikeresnek bizonyult, a fecskék örömmel vették birtokba a mesterséges fészkeket, és a járókelők várakozásába is örömet vitt lelkes csivitelésük. Reméljük, 2022-ben is boldogan térnek vissza a madarak a vasútállomásokra, jól bevált otthonaikba. S talán idén még több vasútállomáson jelennek majd meg a fecskebölcsők.

Dombóváron, Barcsan, Osztopánon, Somogyváron, Lengyeltótn, Beremendi Cementműn és Villányban 18-18 bölcső került kihelyezésre, Szigetvár és Szentlőrinc 27-27 „műfészkekkel” gazdagodott.

LEZÁRULT A TEGYÜNK PROGRAM A GYŐRI FORGALMI CSOMÓPONT ÁLLOMÁSAIN ÉS MEGÁLLÓHELYEIN



A győri csomóponti főnökség kezdeményezésére létrejött TEGYÜNK Program 2021-re tervezett szakasza lezárult, amelynek során számos szolgálati hely és utasforgalomra megnyitott terület újult és tisztult meg látványosan.

A program célja az volt, hogy tegyünk a saját állomásainkért, a csomópontunkért – mondta el Horváth Zsuzsanna forgalmi csomóponti főnökségvezető, majd így folytatta: „A munkahelyünkön töltjük a napjaink túlnyomó részét, így nem mindegy, hogy milyen munkakörnyezetben tesszük ezt. A „TeSzedd!” akció mintájára, azt mintegy kibővítvé alkottuk meg programunkat, amelynek lényege, hogy apróbb, általunk is elvégezhető munkálatokkal tegyük otthonosabbá és komfortosabbá közvetlen környezetünket. Minden állomásfőnökségünk kapott egy pénteki napot, amikor igyekeztünk megvalósítani azokat a feladatokat, amelyek teljesítése eddig eszköz- vagy létszáhiány miatt meghíúsult.”

Az év során elvégzett munkálatok:

2021. március

Hegyeshalom

Megvalósult az életvédelmi kerítés egy hiányzó részének pótlása, az esőbeállóban lévő padok, valamint a kerékpártárolók festése, az esőbeállók letakarítása, az összegyűjtött zöldhulladék elszállítása, az állomásépületben lévő virágok átültetése, az állomást övező parkok és közlekedő utak megtisztítása, illetve a rendező pályaudvar területén összegyűlt szemét összegyűjtése és a fű lekasálása.

2021. április

Mosonmagyaróvári állomásfőnökség

A második megálló a mosonmagyaróvári állomásfőnökség területe volt, amely négy különböző helyszínt foglalt magába. A csapat itt négyfelé oszlott, így Mosonmagyaróváron, Kimle-Károlyházán, Lébény-Mosonszentmiklóson és Öttevényen is dolgoztak munkatársaink. Mindenütt megtörtént az elszórt hulladék összegyűjtése, az esőbeállók letakarítása. Ahol szükséges volt, ott virágokat ültettek, ezt követően a megkopott padokat és kerékpártárolót mázolták le a lelkes önkéntesek. Öttevény állomáson a peronszegélyt is újrifestették.

2021. május

Győr

A harmadik etapra Győr állomáson került sor, ahol a vitrinek lemosása, a szemétszedés és a poggyásraktár lomtalanítása mellett megvalósult a félperonon található oszlopok festése is. Kollégáink a közlekedési útvonalat leszűkítő,

nem használt vaslépcső eldaruzását is megszervezték. A rendező pályaudvaron őrhelyeket festettek és bútorokat cseréltek, a IV-es számú őrhely és a rendező pályaudvar előtt virágoskertet alakítottak ki. A gyomot lekasálták.

2021. szeptember

Győrszentiváni állomásfőnökség

A program 2021-es évre tervezett végállomása a győrszentiváni állomásfőnökség volt, ahol három csapat tevékenykedett, a egyik Győrszabadhegyen, itt lefestették a bejárati ajtókat, a padokat és a korlátokat. Összegyűjtötték a szemetet és a zöldhulladékot. A fűvet lekasálták. A másik csapat Győrszentivánon mosta le az esőbeállók. Újramázolták a padokat és a kerékpártárolót. Szemetet szedtek, fűvet kasáltak és a peronszegélyt is lefestették. A harmadik csapat Nagyszentjánoson festette le az életvédelmi kerítést és a padokat. A szemetet itt is összeszedték, a fűvet lekasálták. Végül az esőbeállók is megtisztultak.



A résztvevők:

Pályavasút:

Hornyák László, Szarvas Kálmán, Szabó Tibor, Kovácsné Tóth Renáta Tímea, Szarka Pál, Béres Péter, Sipos Attila, Bognár Klára, Gaál Bence, Fehérvári Erzsébet, Vargáné Szabó Éva, Szabó Tiborné, Hering Ferenc, Nagy Tibor, Stadler József, Nyul István, Kissné Pozsonyi Judit, Kiss Gábor János, Hencz János, Elek Máté, Szabó Martina, Horváth Csaba, Szép Mónika, Bacsó Csaba, Németh Szabolcs, Czigány Ernő, Bacsóné Smuk Margit, Takács Ilona Tünde, Horváth Zsuzsanna

Humán partner: Czuppon Jenőné

Pályafenntartás:

Farkas József és a győri szakasz, Balázs Péter Alajos, Szollingerné Zsuzsa, Szollinger Barbara és a hidászok.

Ingatlankezelés: Mizó Tímea és csapata

VBO: Hujber Tibor, Neuperger István

10 SZÁZALÉKKAL NÖVEKEDNEK A BÉREK A MÁV-VOLÁN-CSOPORTNÁL



Lezárultak a 2022. évi bértárgyalások: a hároméves bérmegállapodásnak módosítása eredményeként január 1-jétől a MÁV-Volán-csoport társaságainál 10 százalékkal, de legalább 40 000 forinttal nőttek az alapbérek. A munkáltatói járulékkerhek csökkentéséből származó megtakarítást a MÁV-Volán csoport a bérminimumok növekedése miatt felmerülő bértorlódások kezelésére használhatta fel.

A MÁV-Volán-csoport érdekegyeztető tanácsa 2022. január 17-i ülésén a munkáltató és a kollektív szerződést kötő szakszervezetek megállapították, hogy a hároméves bérmegállapodásban foglaltak a tavalyi év során teljesültek. Az ülésen megállapodás született arról, hogy a 2022. évi 10 százalékos béremelés legkisebb mértéke – a minimálbér növekedése miatti bértorlódások elkerülése érdekében – 40 000 forint legyen. Ezzel összességében 2022-ben a bérek emelésére és a lojalitás-juttatás egységesítésére mintegy 49 milliárd forintot fordít a vállalatcsoport.

A bérminimumok emelése és a bértorlódások kezelése ered-

ményeként a vállalatcsoportnál közel 43 ezer munkatársunk részesülhetett a 10 százalékos alanyi jogú béremelés megvalósításában, ami mintegy 12 milliárd forint többletet jelent. A szükséges forrásokat a munkáltatói járulékkerhek csökkentéséből származó vállalati megtakarítások biztosították.

A bérmegállapodás eredményeként a MÁV-Volán-csoport munkavállalói 2022-ben éves szinten átlagosan legalább bruttó 530 ezer forinttal vihetnek többet haza, mint az előző évben. A kollektív szerződést kötő szakszervezetek a 2022. évi bértárgyalást így lezártak tekintik.



VÁLLALATI INNOVÁCIÓS PLATFORM

VÁLLALATI INNOVÁCIÓS PLATFORM INDUL AZ ÖTLETEK TÁMOGATÁSÁHOZ A MÁV ZRT.-BEN

A humánerőforrás-vezérgazdátóhelyettes szervezet és az informatikai terület egy új felület, az InnoTÁR kialakításával segíti a jövőben az INNOMÁV és a Talent Konferencia munkavállalói ötletpályázatok nyomon követését.

Mi a célja a folyamatnak? Mert biztosítani, hogy az ötletekből, fejlesztési javaslatokból a megvalósítható, hatékonyságnövelő projektek célba érjenek. A projektek sikerességének fontos hatása lenne: a munkavállalói ötletek megvalósítását támogatná a vállalat, az innovációs pályázatok utókövetése megvalósulna, a munkatársak javaslatai beépülnek a vállalati működésbe rövid vagy hosszú távon. A szükséges források tervezése, biztosítása és a vezetői döntések egységes folyamatokkal támogatottá válnak.

Miért hasznos az InnoTÁR felület? A pályázatok lezárását követően egy felületen megtalálhatóak lesznek az ötletek,

innovációk. A szakmai területek megkereshetik a számukra releváns fejlesztési ötletet és eljuttathatják a projekteket a megvalósításig. Tervezetten ebbe a TÁR-ba nemcsak a döntős pályázatok, hanem további pályázatok is bevonhatók lesznek. **Mikortól érhető el a felület?** A Szervezetfejlesztés terület februártól biztosítja a felület elérését és használatához az információkat eljuttatja a szakmai területekhez és munkavállalókhöz, valamint rövid, interaktív bemutató anyagot készít a felhasználók számára.

Együtt a sikeres innovációért!

MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés

VEZETŐI ALAPKÉPZÉS INDULT BELSŐ TRÉNEREKSEL A MÁV ZRT.-BEN



A fejlesztés és a Forgalmi és Üzemirányítási igazgatóság 2021. évben PILOT vezetői alapképzés kidolgozását indította el. A képzés a vezetői szemlélet, vezetési stílus megalapozásától a vezetői készségek fejlesztéséig támogatja a frissen kinevezett vezetőket. A program célja, hogy minden vezető számára elérhetővé tegyenek olyan képzéseket, amelyek segítik őket a vezetői teendők ellátásában, csapatuk menedzselésében. A belső tréner (Orosz Viktor, Spányik Kitti) interjúk segítségével gyűjtötték össze a főnökségvezetői munkakör sajátosságait és a vezetői kompetenciák fejlesztési igényeit, hogy minél inkább a célcsoportnak megfelelő képzési program kerüljön kialakításra.

Vezetőképzés felépítése

A vezetői munka a munkáltatás, azaz az emberek irányításán alapul, az eredményes vezetéshez a folyamatos visszajelzések, tudásmegosztás és önfejlesztés van szükség. A résztvevők, a szakmai terület és szervezetfejlesztők közös munkája eredményeként egy olyan vezetőképzési alacsony költségű kidolgozásra, amely 2022. évtől az újonnan kinevezett vezetők vagy 1-2 éves vezetői tapasztalattal rendelkező vezetők számára elérhetővé válik.

MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés

MUNKAVÁLLALÓI AJÁNLÁSI PROGRAM



A Munkavállalói Ajánlási Programban munkatársaink ajánlásával érkeznek új kollégák a vállalathoz. Rovatunkban ajánlókkal és ajánlás alapján felvett munkatársakkal beszélgettünk. Most Szőke Sándor karcagi pályamestert kérdeztük arról, miért és hogyan ajánlott új munkatársakat cégünknek.

Meséljen a munkájáról, mivel foglalkozik pontosan a vasútnál?

A Debreceni Területi Központoz tartozom, a karcagi telepelyen dolgozom főpályamesterként. A szakaszon huszonegyen vagyunk, húsz főt irányítok. 1997. december 1. óta vagyok vasutas, 2005 óta pályamester. Ahogy az itt lenni szokott, szép lassan lépkedtem felfele a ranglétrán, ahogy gyűlték az éveim, a tapasztalataim és a tudásom.

Milyen pozícióban van leggyakrabban üresedés az önök területén?

Legtöbbször vonaligazgató és pályamunkás pozícióra keresünk embert. A mi területünkön viszonylag magas a fluktuáció. Az elmúlt időszakban például történt haláleset, nyugdíjazás, akad jobb lehetőség, vagy csak egyszerűen más területre szegődnek el az általunk kitanított munkavállalók. Egyszóval mindig létszáhiány van valami miatt. Számít a pénz is, a versenyszférában elmennek máshova dolgozni, hiszen az anyagi elismerés is fontos tényező a mi területünkön. Nehéz ösztönözni a maradásra azokat, akik a megemelkedett minimálbér miatt szinte ugyanannyit keresnek, mint egy pályakezdő, harminc év tapasztalattal a hátuk mögött.

Miért tartja jó kezdeményezésnek a Munkavállalói Ajánlás Programot, és mit tanácsol azoknak, akik szeretnének részt venni a programban?

Jó az ajánlási rendszer, hiszen extra jövedelemhez juthatunk így, de még fontosabb, hogy jó csapatot építhetünk az általam ajánlott emberekkel. Mindenki szereti a saját szakaszát maga felépíteni, hiszen a megbízható emberekkel

könnyebb a munka. Nekem mindig volt olyan ismerősöm, aki a MÁV-nál akart dolgozni. Eddig hat embert ajánlottam be és öten a mai napig itt dolgoznak. Nem én veszem fel őket, a munkáltatói jogkör gyakorló felettesem dönt. Ha tudunk nyitott pozícióról, érdemes körülnézni ismeretségi körökben, barátok között.

Ön szerint mi ösztönözheti az embereket, hogy elköteleződjenek a vállalatcsoporthoz?

Az első kérdés mindig az, mennyit lehet keresni. A második, hogy mitől lehet ez kicsit több. Szerintem az lenne a legjobb, ha az idekerülők világosan látnák, hogy az évek számával, tudásuk gyarapodásával és az elvégzett képzésekkel arányosan nő a fizetésük is.

Sin Bettina

A Munkavállalói Ajánlási Program

Javasoljon egy családtagot, barátot vagy ismerőst a MÁV-Volán-csoport vállalatánál meghirdetett valamely pozíció betöltésére! A leányvállalatok nyitott pozíciói az intranet Karrier oldalon megtalálhatóak. A sikeres munkavállalói ajánlást követően az ajánló bruttó 50 000 Ft juttatásban részesül, ha az általa ajánlott személy felvételt nyer és munkaviszonya a próbaideje lejártát követő napon is fennáll. Az ajánló munkavállalót további bruttó 50 000 Ft ajánlási díj illeti meg, ha az általa ajánlott munkavállaló munkaviszonya a munkaviszony létesítését követő egy év leteltét követő napon is fennáll.

ÉLVONALBELI ÚTON MINDEN TÉREN

Megújult vezetéssel, szakmai stábbal és megerősített röplabdás játékosokkal vetette bele magát a székesfehérvári MÁV Előre SC a 2021/22-es szezonba. A változások már érződnek, de nem csupán a kiemelt sportágban, a többi szakosztály élete is fejlődésnek indult.



Több fronton megújulva vágott neki a MÁV Előre SC az őszennek. A változások még tavasszal kezdődtek dr. Tálos Péter elnökké választásával. Az új vezető számára nem idegen a magyar sport közege, többek között elnökségi tag a Magyar Röplabda Szövetségben, de az Észak-dunántúli Röplabda Akadémia alapításában és működésében is jelentős érdemei vannak. A sportvezető megválasztása után leszögezte, a klub zászlóshajójának számító röplabdában extraligás csapatokat és világszínvonalú utánpótlásbázist, a többi sportág tekintetében pedig virágzó szakosztályokat szeretne látni. Közgyűlés döntött arról, hogy felveszi soraiba az ökölvívást és az aikidót, melyekkel kilencre bővült a szakosztályok száma. Az új klubelnök ügyvezető igazgatót is hozott magával Szabó György személyében. A korábbi válogatott kézilabdázó, sportmenedzser neve garancia lehet a profi munkára, hiszen korábban részt vett a Nemzeti Kézilabda Akadémia felépítésében is.

A 2021/22-es NB I Liga szezont már MÁV Előre SC-Foxconn néven kezdő férfi röplabdacsapat játékoskerete jelentősen megerősödött. Ráadásul, hogy pályafutásuk során először két játékos, Kholman Norbert és Boa Szabolcs meghívott kapott és be is mutatkozott a magyar válogatottban. A szakmai stábjában is komoly változások történtek. Az egykori negyvenötös magyar válogatott és hétszeres bajnok játékos, edzőként is kupagyőztes Dávid Zoltán vette át a vezetőedzői pozíciót Gelencsér Balázstól. Utóbbi szakember röplabdáért felelős sportigazgatóként dolgozik azóta a klub kötelékében, a magyar férfi röplabda-válogatott szövetségi kapitánya, Koch Róbert pedig szakmai igazgatóként a műhelymunka megreformálásán, fejlesztésén tevékenykedik. A változások éreztették hatásukat az ősszel, hiszen a MÁV Előre SC-Foxconn a téli szünetben vezeti a tabellát, nyolc győzelmet aratva, egyetlen vereséget szenvedve.

A MÁV Előre SC-Bericap néven induló női együttes ugyancsak jól erősített a nyáron. Fajsúlyos név az ötvesszeres magyar válogatott, háromszoros magyar bajnok és ötszörös Magyar Kupa-győztes Szerencsés-Miklái Zsanett. Vezetőedzői posztján a játékosként magyar bajnok és kupagyőztes, edzőként többek között ukrán kupagyőztes és bajnoki ezüstérmes Jurij Melnyicsuk dolgozik a MÁV-sikerért. Az ukrán mester vezetésével a lányok jól haladnak céljaik elérése felé, jelenleg a tabella má-

sodik helyén állnak, csupán egy ponttal lemaradva az éllovas Gödöllőtől.

Ami az utánpótlást illeti, 2021-ben a Nagy Róbert elnök által vezetett MÁV Előre Sport Akadémia és a dr. Tálosné Rozsinszky Rita által irányított Észak-dunántúli Röplabda Akadémia fúzióba kezdett, ami napjainkban is folyamatban van. ÉDRA-MÁV Előre néven versenyeznek a korosztályos csapatok a hazai országos bajnokságokban. Az ÉDRA és a MÁV Előre is jelentős rutinnal rendelkezik az utánpótlásképzésben, a két egyesület összefogásával ez még hatékonyabbá és magasabb szintűvé válhat. Fontos megemlíteni, hogy a Pannon Egyetem, a MÁV Előre SC és a Veszprém Egyetemi SC háromoldalú együttműködési megállapodást kötött egymással az őszi folyamán. Ennek lényege a legkiválóbb fiatal sportolók hosszú távú megtartása, illetve az egyetem keretein belül folytatott felsőoktatási tanulmányok biztosítása. Emellett a Budapesti Corvinus Egyetem Székesfehérvári Campusa és a MÁV Előre SC között is létrejött egy együttműködési kontraktus, a fentiekhez hasonló célok mentén.

A röplabdán túl a többi szakosztály életében is fontos események történtek. Az ökölvívás fél évszázad után éledt újjá, mégpedig az ex-profi bokszoló, Márton Balázs vezetésével. Az aikidósok a korábbiaknál modernebb és szebb, új tatami-val borított, közel ötven négyzetméteres helyiséget kaptak a Videoton Oktatási Központban. A rúd sport is új otthonra lelt: Kelemen Nikolett szakosztályvezető tanítványai januárban a Főnix csarnokába költöznek, ahol az eddigieknél jobb körülmények között fejleszthetik képességeiket.

Pecsuvác Péter



A fotós, aki úszik az eseményekkel

„A múlt idők elsárgult fényképein a jövőbe néznek az elődeim. Amit ők látnak itt, az a múlt jelen, amit én látok ott, az a történelem” – jutott eszembe Mácsai Pál egyik dalszövege, amikor Heimpold Klárát, a MÁV-START vezető jegyvizsgálóját kérdeztem a fénykép jelentőségéről és a szakma iránti elhivatottságáról. Klára ugyanis dokumentarista fotós, egyik sorozatát a Marie Claire Magazin mintegy kilencszáz alkotás közül a húsz legjobb közé sorolta. Interjúmban – többek között – arra kerestem a választ, hogy honnan ered az alkotói véna és hogy mennyiben segíti elő a kortárs világ leképezését az, ha folyamatosan emberek között és események forgatagában van az ember.

Mikor került a kezébe először fényképezőgép?

Édesapám nagy fotós volt, emellett mozigépészként dolgozott a seregben, így a kép, mint az önkifejezés egyik formája mindig jelen volt az életemben. De nem mindig a klasszikus értelemben. A mozival például nem úgy ismerkedtem, hogy beültem a vetítőhelyiségbe. Volt egy saját filmfelvétel, amivel apám rögzítette a videókat. Előhívás után a Super 8-as vetítőre tette a tekercset, befűzte a filmet és otthon néztük vissza azokat – időnként moziesteket tartottunk. Ehhez párosult a zene, a szalagos magnókon folyamatosan az Illés, az Edda és az Omega dalai szóltak. Édesapám ezenkívül óragyűjtő volt, így az idő és a művészet vált a legfontosabbá az életünkben.

Érdekes, a fotózásban valahogy éppen ez a két dolog egyesül, hiszen a fénykép a pillanatot dermeszti meg...

Így van. De az említettek miatt soha nem volt furcsa, hogy objektívek vesznek körül, ez volt az alapközegem. Apukám régen még otthon, a fürdőszobában is hívott elő, de ezt leginkább fiatalon tette, amit sajnos rám nem hagyott örökölni.

Ebből a szempontból inspiráló közegben nevelkedtél. A szüleid mivel foglalkoztak? Ha jól tudom, édesapád nem csak mozigépész volt...

Édesapám fiatalon néhány évet eltöltött a vasúton, aztán bevonult a seregbe, és ott lett mozigépész, majd műszerész. Az öccse szintén a MÁV-nál dolgozott mozdonyvezető-gyakornokként. Édesanyám kiskoromban boltvezető volt, ezért a bátyámmal sokat lógtunk a boltban. Édesanyám testvére szintén ebben a munkakörben dolgozott, a nyarakat pedig nála töltöttem, így mindig bevitt a boltba dolgozni, hogy megismertesse velem a kereskedelem minden fortélyát – természetesen az alapoktól kezdve. Ekkor tetszett meg ez a foglalkozás, később ennek hatására helyezkedtem el a szakmában. Apu egyébként visszatért a vasúthoz és váltókezelő lett, a tisztviselői elvégzése után pedig forgalmi szolgálattevő. Még mindig aktív munkavállaló.

Te hogyan kerültél a vasúthoz, végül miért hagytad ott a kereskedelmet?

Mert kiábrándultam, kellett valami más. Olyan munkára volt szükségem, ami nem irodai, ahol továbbra is emberek között

foroghatok. Ekkor javasolta apukám a vezető jegyvizsgálói posztot, én pedig jelentkeztem. 2010-ben kezdtem a tanfolyamot, 2011 áprilisában végeztem, azóta dolgozom.

Térjünk vissza a fotózáshoz. Hobbi vagy hivatás? Milyen típusú munkákon dolgozol szívesen?

Kicsit többnek érzem, mint hobbi, de kevesebbnek, mint hivatás. Még keresem az utam. Több projektem is van, de mind egyikre jellemző, hogy az elkészítést hosszas gondolkodási folyamat előzi meg, ami sokkal tovább tart, mint a tényleges alkotói munka.

Ezek az ún. konceptfotóim (olyan fénykép, amely egy adott gondolat, érzélem, hangulat vagy filozófiai elképzelés alapján készül, a szerk.). Egy időben például nagyon sokat jártam a gyermekemmel fül-orr-gégészetre. Várakozás közben magyaráztam el neki, hogy mik is az érzékszervek. Ebből született „Az érzékszervek funkcionalitása” fotósorozat, amelyet egy pályázaton a Marie Claire Magazin szakmai stábjá kilencszáz fénykép közül a húsz legjobb közé sorolt, majd több hónapon át ki is állították Budapesten.

Fontos azonban megemlítenem, hogy leginkább mégis a dokumentarista fotózás érdekel. Itt nincsenek beállított helyzetek, ilyenkor csak úszom az eseményekkel. Teljesen átszellemülök, ami leginkább a viselkedésemben mutatkozik meg: én alapvetően egy félénk, visszahúzó embernek tartom magam, de amikor a kezemben van a fényképezőgép, teljesen átalakulok. A lényévé válok a fotózásnak, nem vagyok éhes, nem fádom, nem félek.

A fényképezés a mindennapjaink részévé vált. Mekkora jelentősége van az elkészítés pillanatában egy fotónak?

A pillanat tükrében a képnek talán nincs jelentősége. Ekkor leginkább személyes kötődésekről beszélhetünk. Később értékelődik fel a jó fotó, mert egy nemzedék vagy valamilyen csoport múltjához kapcsolódik. Jó példa erre a világjárvány. Az ez idő alatt készített képek a későbbi generációk számára talán kevésbé, a mi számunkra viszont fontosak lesznek, mert ezt mi éltük meg.

Te pedig egészen közelről, hiszen akkor is kint kellett lenned, amikor sokak otthon dolgoztak. Általánosságban hozzátesz a munkád az alkotás valamely szakaszához? Mi az, ami a leginkább érdekel?

Az éles kontraszt foglalkoztat. Hogy mit hoz magával a távolságtartás, az emberek széthúzása az összetartásban. A titokban megrejlő összebújások, hogy csak akkor lehetsz a másikhoz igazán közel, amikor nem látja senki. Az oltottak és az oltatlanok között húzódozó ellentétek. De hogy válaszoljak az első kérdésre is: nagy szerencsém, hogy vasutas vagyok, mert dolgoznom kellett, és rengeteg olyan dolgot meg tudtam látni, amit mások nem. Láttam a félelmet, a nemtörődömséget és megtapasztaltam az idősök ellenállását, miközben őket védtük. Dokumentatív szempontból nagyon érdekes időszak volt ez a vasúton.

A kollégáidtól úgy értesültem, hogy kimondottan kedves munkatárs vagy, akivel jó együtt dolgozni. Mi formálta leginkább a személyiségedet? Az emberek irányába is megvan benned a jó témaválasztáshoz szükséges szociális érzékenység?

Azt hiszem, hogy elég pozitív ember vagyok, aki nagyon sok mindent megélt már, és ebben rejlik a válasz is. Biztos vagyok benne, hogy nincs az a rossz, amiből nem lehet felállni. Egyébként emberközpontúnak tartom magam, ennek megfelelően nem megyek senkinek előítélettel. Az utasokkal szemben is jóhiszemű vagyok. Mindig a megoldásra törekszem, azt viszont nem szeretem, ha átvernek. A kollégáimmal kapcsolatban még annyit megemlítenék, hogy a Déli pu. tele van színes egyéniséggel, nagyon jó közösséget alkotunk. Ha nálunk valakitől segítséget kérsz, az segíteni fog. Én is ebben a csapatban találtam meg magam, ez már-már egy család.

Ha már család, végezetül hadd kérdezzek a tiédről. A gyermekeid is követnek az alkotói pályán?

A nagylányom cukrász lett, emellett fest. A kicsi gyermekem másodikos, ő citerázik, a középső pedig nagyon szeret rajzolni, így azt hiszem, igen, ők is ezt az utat választják.

Benke Máté



Utazás – Heimpold Klára fotója

2021 MÉRFÖLDKÖVEI A VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSBAN KORSZERŰBB, MAGASABB SZÍNVONALÚ, VERSENYKÉPESEBB SZOLGÁLTATÁS

A tavalyi esztendőben a vasúti ágazat Európa-szerte kitüntetett figyelmet kapott, hiszen az EU 2021-et a vasút európai évének nyilvánította. Ennek köszönhetően a szakmai fórumok mellett a közéletben és a sajtóban is gyakorta hallhattuk, hogy a vasút Európa jövője, hiszen csak a vasúti ágazat közlekedésben betöltött nagyobb részaránya által érhetőek el a klímacélok. Ha összegezzük az elmúlt évet, hazai szinten is számos fejlesztést fel tudunk sorolni, amelyek mind ezt a célt szolgálják. Korszerűbb, magasabb színvonalú, versenyképesebb vasúti személyszállításra törekszünk annak érdekében, hogy még többen válasszák a vasutat az egyéni autózás helyett. Jelen összeállításunkban a tavalyi év azon legfontosabb eredményeit elevenítjük fel, amelyek az utasok szempontjából a leginkább érzékelhető változást hozták.

A járműpark korszerűsítése

A korábbi években megkezdett jármű-korszerűsítési program 2021-ben is folytatódott, a koronavírus-járvány miatti világ-gazdasági visszaesés ellenére is. Az elmúlt 10 évben a jelenlegi fenntartásba bevont járműállomány már 52 százaléka esett át valamilyen szintű komfortjavításon, felújításon, ami 2021-ben összesen 57 személykocsit, 28 motorkocsit, valamint 44 mozdonyt érintett.

A MÁV-START a felújításokon túl a járműgyártásra és -beszerzésekre is nagy hangsúlyt fektet. A tavalyi év talán leginkább várt pillanata október 11. volt, amikor a hazai gyártású új IC+ 1. és prémiumosztályú kocsik utasaink rendelkezésére álltak. 2021 végétől már 12 új 1. osztályú kocsi közlekedik Kelet-Magyarországon. A folyamatos gyártással idén elkészül mind a 35 jármű. A 21. századi igényeket kielégítő, Szolnokon gyártott IC+ kocsik a járműállomány fiatalítását, minőségi cseréjét szolgálja. Jelenleg 57 másodosztályú IC+ jármű járja az ország vasútvonalait.

A vállalat kiemelt projektjeként szerepelt a KISS motorvonatok folyamatos forgalomba állítása is. 2021 végére a megrendelt 40 KISS több mint fele, 22 új szerelvény állt rendelkezésre, főként a fővárosi agglomerációs vonalakon, de hétvégente a távolsági forgalomban is találkozhattak velük utasaink. A teljes flotta megérkezésével, tervezetten 2023 elejétől, a fővárosi elővárosi vonalakon szinte teljes egészében modern FLIRT és KISS motorvonatok közlekedhetnek majd.

Nagy érdeklődést váltott ki mind az utazóközönség, mind a média körében hazánk első vasútvillamosa. Az 50 ezer kilométeres tartampróba és a hatóság által előírt vizsgák sikeres teljesítése után a tram-train járatok november 29-én megkezdtek az utasforgalmi próbaüzemben való közlekedést.

A járatok ingyenesen vehetők igénybe a próbaüzem ideje alatt április közepéig, és az eddigi tapasztalatok alapján igen népszerűek.

Egyre több utas számára elérhető kedvezmények, új automaták

Jelentős eredményeket értünk el értékesítés terén is. Bár a 2021-es adatok cikkünk írásakor még nem láttak napvilágot, az azonban elmondható, hogy a 2020-as év adatait kétségkívül felülmúlják. A főszezon az elmúlt évtized legeredményesebb nyári időszakának számított a magyar tenger partján. Az elő-, a fő- és az utószezon során a balatoni utazáshoz 2 milliónál is több utas választotta a vasutat. A szolgáltatási színvonal növeléséhez pedig nagyban hozzájárult az étkezőkocsik közlekedtetése, valamint a Szabadbattyán-Balatonfüred közötti 55 km-es szakasz villamosítása is.

Azonban nemcsak a megugrott utasszám fémljezte a tavalyi évet, hanem számos kedvezménnyel is igyekeztünk népszerűsíteni járatainkat mind a távolsági, mind a turisztikailag kiemelt vonalainkon. Az online értékesítés szárnyalt, amit mind a kor technológiai elvárásai, mind a pandémia is jelentősen elősegített. 2021-ben már csaknem minden harmadik utas online váltott jegyet. 2022 első hónapjaiban pedig várhatóan már az 1 milliomodik online regisztrált felhasználót köszönthetjük. A tavalyi év során számos, csak ezeken a csatornákon megvásárolható, az utasok speciális igényei alapján fejlesztett új, kedvezményes jegytípussal bővült a termékínálat.

Az idei év egyik legfontosabb újítása a jelentős kedvezményeket biztosító Okosjegy bevezetése volt. Május óta minden szegedi, a nyári időszakra a balatoni, szeptembertől pedig már a debreceni/nyíregyházi és a pécsi vonalon közlekedő InterCity vonatokra is váltható Okosjegy. 2021-ben csaknem 170 ezer Okosjegy kelt el. A 2021. május 15-től szezonális jelleggel bevezetett Balaton24 és a Balaton72 jegyek Duo változata az eddigieknél még több helyközi buszjáratra és vasúti vonalszakaszra volt érvényes. A Balaton menti vasútvonalakon túl, a tó térségében 123 település között közlekedő volánbuszok is igénybe vehetők voltak. A Bakony népszerű kirándulóhelyei is felkereshetők már egyetlen jeggyel a turisztikailag kiemelt időszakokban.

Jegykiadó automaták terén is sikerült megújulnunk, hiszen 2021-ben elindult és idén folytatódik az új berendezések tömeges telepítése. Ennek eredményeképpen 375 berendezéssel bővül az automaták száma. Hamarosan mind Budapes-

ten, mind az agglomerációban egységes, modern flotta áll az utasok rendelkezésére. 2021-ben 50 berendezés telepítése történt meg. Ezek üzembe állítását megelőzően a meglévő 178 automata is megújult.

Utasbarát menetrend

A decemberben életbe lépett a 2021/2022-es vasúti menetrend kapcsán most első alkalommal utasaink is megoszthatták véleményüket. A beérkezett javaslatokból több fejlesztés is megvalósult a megváltozott utazási szokások, illetve a 2021-es pályafelújítások és járműbeszerzések nyújtotta lehetőségek mérlegelése mellett. Bevontuk a területileg illetékes önkormányzatokat, közintézményeket, térségi nagyfoglalkoztatókat is. Így a módosítások között az utasok igényeihez igazított indulás, gyakoribb járatok, bővebb kínálat, sűrűbb közlekedés, hosszabb útvonalak, éjszakai vonatok, jobb csatlakozás, sőt kedvezőbb interregionális és nemzetközi összeköttetést biztosító járatok is szerepelnek.

Hazai vasúti turizmus fellendítése, nemzetközi nyitás

Nagy előrelépést könyvelhetünk el a vasúti turizmus terén is. Közel két évtizedes forgalomszünetelés után július 1-jétől ismét járnak a vonatok a Balatonfenyvesi kisvasút csisztai vonalán. A kedvelt gyógyfürdőhöz vezető nyomvonalon a pályát teljes hosszában újjáépítette a MÁV, így a Balatontól egész évben kellemes vonatozással közelíthető meg a híres buzsáki pihenőhely. A kisvasút és a fürdőhely együttesen a térség turisztikai kínálatában új lehetőségeket nyit meg, hiszen minden évszakban színvonalas kikapcsolódást nyújt felnőtteknek és gyerekeknek egyaránt.

Nemzetközi turizmus tekintetében szintén siker, hogy júliustól újra elindult Splitbe az Adria InterCity, ami a nyári szezonban korszerű, légkondicionált fekvő- és hálókocsikkal, valamint a teljes szakaszon étkezőkocsival közlekedett.

Rendkívüli és eseménydús volt a 2021-es esztendő. Sok feladat áll még előttünk, de elvitathatatlan, hogy a 2021-es év több szempontból is korszakalkotó időszakként vonul be a hazai vasúti közlekedés történelmének könyvébe.

Völgyi Katalin



A vasúti járműpark korszerűsítése Összefoglaló a 2021-es évről



A korábbi években megkezdett járműkorszerűsítési program 2021-ben is folytatódott. Az elmúlt 10 évben a jelenlegi fenntartásba bevont járműállomány már 52 százaléka esett át valamilyen szintű komfortjavításon, felújításon.

2013 óta a MÁV-START mintegy 2100 üzemben lévő járműjének közel fele újult vagy újul meg. A különböző szintű felújításokon átesett mozdonyok motorikus átvizsgálása, a cserére szoruló alkatrészek pótlása, a külső felületi javítások és újrafestésük folyamatosan történik. 2021-ben a MÁV-START összesen 57 személykocsijának, 28 motorkocsijának, valamint 44 mozdonyának felújítása, illetve komfortjavítása készült el. 2022-ben a pandémia gazdasági hatásai ellenére is tovább folytatódnak felújítások, tervek szerint idén mintegy 60 személykocsi esik át komfortjavításon; 22 szerelvénnel folytatódik a FLIRT motorvonatok egységesítése; a Bz-k és az orosz motorvonatok megújulása sem áll meg. Az országos fővonalakon, illetve nemzetközi forgalomban közlekedő IC-kocsik utastere újult meg az új arculatnak

megfelelően, mobil eszközök töltésére alkalmas konnektorok és USB csatlakozóaljzatok beépítésével; a belföldi InterCity kocsik pedig új energiaellátó berendezést is kaptak. A nemzetközi forgalomban használt DWA és DVJ kocsik már az új külső arculatot is megkapták, a belföldi kocsik esetében ez idén valósul meg. Megtörtént a belföldi távolsági és regionális forgalomban a dunántúli területen közlekedő halberstadti kocsik tárcsafékes átalakítása a csendes fékezés érdekében, valamint az utastér felújítása, a biztonságos le- és felszállás érdekében, nyomógombos ajtóvezérlés beépítése. A Budapest-Lajosmizse vasútvonalon, valamint a keleti országrészben közlekedő orosz motorkocsikból (közismert elnevezéssel Uzsgyi), három darab kocsiszekrénye és utastere újult meg teljes körűen, valamint új külső arculatot is

kaptak. A mellékvonalakon járó Bzx mellékkocsik komfortjavítása is elkezdődött tavaly az utastér felújításával, illetve a külső arculat megújulásával – az első elkészült kocsik a balassagyarmati területen álltak forgalomba.

A nemzetközi forgalomban közlekedő CAF fekvő- és hálókocsik is megújult utastérrel, valamint új belső és külső arculattal, beépített mobil eszközök töltésére alkalmas konnektorokkal és USB csatlakozókkal büszkélkedhetnek; a CAF ülőhelyes kocsik pedig teljeskörű főjavításon estek át.

A személykocsi felújításokon kívül tavaly folytatódott a FLIRT motorvonatok egységesítése, a korábbi 9-et követően további 22 darab, régebbi piros motorvonat kapta meg az új, egységes színvilágot – így már elkészült a flotta több mint fele. A fejlesztésnek köszönhetően a hatvan FLIRT motorvonat műszaki színvonala megegyezik majd az újabb, kék-fehér festésű, azonos típusú, de bizonyos részegységeiben modernebb gyártmányokkal. Korszerűbb lesz az utas-

tájékoztató-rendszer; laptopok, mobiltelefonok töltéséhez használható dugaszoló aljzatokat és USB-töltőket szerelnek be az ülések mellé; tovább fejlesztik az ajtóknál beszerelt mozgássérült-emelőket; a mosdók belső felületét graffiti- és karcálló fóliával fedik be; a vakok és gyengénlátók egyértelmű eligazodása és tájékoztatása érdekében pedig Braille-írással szövegeket helyeznek el a fedélzeten. Az utasbiztonság fokozása érdekében korszerűsítik a videós térfigyelő rendszert is, a képminőség javulása mellett a készülékek éjjellátó funkcióval is rendelkeznek majd. A többi belsőleg megújított FLIRT átalakítása 2022 végéig fejeződhet be, a vonatok külső átalakítása pedig 2023 végére készülhet el.

A MÁV-START vasúti járműpark korszerűsítésének 2022. évi terveiről a következő lapszámokban fogunk beszámolni.

MÁV Kommunikáció



Újabb, jelentős törvényi támogatás a testkamerák használatához

Módosult a Személyszállítási Törvény



A MÁV-START Zrt. Biztonsági Igazgatósága a jegyvizsgáló bántalmazások megelőzése, megakadályozása, a támadások visszaszorítása, valamint a bekövetkezett események hatásainak csökkentése érdekében intézkedési tervet, úgynevezett „biztonsági csomagot” alkalmaz. Ennek egyik eleme Mobil Kamerás Rögzítő, azaz a testkamerarendszer használata. Munkatársaink biztonságának fokozása érdekében most egy rendkívül fontos törvényi módosítást hirdettek ki, amely a testkamerával végzett kamerás megfigyeléssel kapcsolatos. A törvény módosítására többek között a MÁV-START kezdeményezésére került sor.

Munkáltatóként, szolgáltatóként, emberként egyaránt mélységesen elítéljük a munkáját végző vasutas dolgozó ellen irányuló bármilyen jellegű támadást. Többször írtunk és szoltunk a biztonsági intézkedéseinkről, a jegyvizsgáló kollégáinkat ért verbális és fizikai támadásokról, és arról, hogy az eseteket a MÁV-START Biztonsági Igazgatósága folyamatosan vizsgálja. Az elmúlt évek statisztikái alapján az esetszámok csökkennek, ennek legfőbb indoka bizonyítottan a jegyvizsgáló kollégák által használt testkamera jelenléte. Ahol rendszeresen használják a testkamerát, ott gyakorlatilag nullára redukálódik az esetszám. A testkamera használatának bizonyítottan visszatartó ereje van.

Törvényi szabályozás és a változás háttere

Az Országgyűlés 2021. december 17-én hirdette ki a 2021. évi CXXXVI. törvényt, amellyel 2022. január 1-jétől kiegészíti a 2.§-ban meghatározott fogalmakat (46–47. pontok) a kamera és a testkamera fogalmával, valamint teljes egészében módosítja – azaz a régi szabályok alapulvételével újakat alapít meg – a Személyszállítási Törvény 8.§-át és a 8/A.§-t.

Fontos változás a jogszabályban, hogy bekerül a testkamerával végzett kamerás megfigyelés lehetősége, a testkamerával való felvételkészítés célja „az utasok, valamint a szolgáltató munkavállalói és megbízottai élete, személye, testi épsége, vagyontárgyai **ellen irányuló jogsértő cselekmény felderítése, bizonyítása** (...)” érdekében. A testkamera alkalmazása körében ki kell emelni, hogy a törvény kifejezetten felhatalmazást biztosít arra, hogy **kizárólag a testkamerával hangfelvétel kerüljön rögzítésre.**

A MÁV-START kérésére sikerült elérni, hogy a testkamera használatát törvénybe foglalják, és annak a kép- és hangfelvételt is megengedő törvényi változtatása elfogadásra kerüljön. Eddig ugyanis csupán a képfelvétel készítése volt engedélyezett, amely a hatósági eljárásoknál nem minden esetben tudta megfelelően bizonyítani az esetek pontos menetrendjét, mivel egy fontos tényező, a hangrögzítés hiányzott. Most a több mint egyéves előkészítési munka eredményeként létrejött törvenymódosítás jelentős lépés, hiszen sokkal egyszerűbbé válhat a bizonyítás azzal, hogy a történetek nem csak képi, de hangos elemekkel is rekonstruálhatók. A hatóságoknak a nyomozás során könnyebb lesz a bizonyítási eljárás, mivel a hang- és képfelvételeket a bíróságok is fel tudják használni, ezáltal sokkal egyértelműbbek lesznek a bizonyítékok.

Jegyvizsgálók és a testkamerák használata

2021-ben több mint 7800 jegyvizsgálói szolgálati esemény kapcsán, összesen közel 15,5 ezer alkalommal vettek fel kollégáink testkamerát szolgálatuk során, összesen közel 80 ezer vonatot kísérték testkamera biztosítása mellett. 2021-ben 5 esetben kérték a jegyvizsgáló kollégák által rögzített kameraképek kiadását a hatóságok az eljárás során.

Az eddigi intézkedéseknek köszönhetően csökkenő tendenciát mutat a súlyos konfliktusok száma a vonatokon. Vannak olyan – az esetszámokat tekintve – kritikus vonalak, ahol a MÁV-START (2020. augusztus 31-től) kötelezővé tette a jegyvizsgálók számára a testkamera használatát. Az eszközök beszerzése az elmúlt években tervezetten és ütemezetten történt.

A testkamerák használata bizonyítottan eredményes. Az eszköz használatáról jegyvizsgáló kollégáink folyamatosan pozitív tapasztalatokat osztanak meg, melyeket az esetszámok jelentős csökkenése is alátámaszt. **A hangrögzítés lehetőségével pedig egy még hatékonyabb eszköz segíti fedélzeti munkatársaink biztonságát.** Vasúttársaságunk célja, hogy minden szolgálati helyen, az összes szolgálatban lévő jegyvizsgáló számára biztosítani tudjuk a testkamera használatát. A teljes lefedettséget szeretnénk 2023. december 31-ig megvalósítani.

Hum Krisztina



Utazás extrákkal

Ismét reneszánszát éli a vasúti vendéglátás



Egykori luxushálókocsik, elegáns büfékocsik, celofánba csomagolt csokoládék, sőt meleg ételt is kiadó automata, Forma-1 és Hofi Géza által festett porcelánok, ez mind a vasúti vendéglátás része volt egykor, ami 2020-ban új lendületet vett. A vasúti kocsik és -hálózat korszerűsítésével a gasztronómiai élvezetek, valamint a kényelem került a fókuszba. Ennek eredménye, hogy az utasok már megújult, 21. századi szolgáltatással üzemelő üzleti váróban, sőt az ősszel forgalomba állt új IC+ 1. osztályú kocsik bisztrószakaszán is belekóstolhatnak a vasúti vendéglátásba. A vasúti közlekedéssel szinte egyidős utasellátás stációi a kor társadalmi változásait tükrözik. De mit is jelent nekünk a múltban és most az Utasellátó? Honnan indultunk és merre tartunk? Milyen trendek, elvárások, stratégiai irányzatok alakítják napjaink fedélzeti vendéglátását?

A vasúti vendéglátás bölcsője

Szinte az első sín pályák lefektetésével egy időben megjelent az igény, hogy a hosszú, nem mindig kellemes utazás során felfrissülhessen a vonatozó. A vasúti menetrendbe ráadásul hosszabb megállók voltak beiktatva, így a hazánkban már az 1840-es évektől működő állomási kávéházak kínálta felüdülés magától értetődő választás volt. Magyarországon a belga–brit illetőségű Waggon Litsnek köszönhetően már 1883-ban közlekedett luxus hálókocsi, az 1900-as évek elejétől pedig elegáns büfékocsik is forgalomba álltak a tehetősebb utazók örömeire. A második világháborúban azonban a hazai vasúti vendéglátást biztosító járművek nagy része tönkrement.

Gasztrorradalom

Rövid átmeneti időszak után, 1948-ban megalakult az Utasellátó Vállalat, amely a szocializmus éveiben az ország egyik legnagyobb vendéglátóipari vállalatává vált. Autóbusz- és



hajóállomásokon, hajók és repülők fedélzetén is biztosított étkezést. Talán kevesen tudják, hogy Hofi Géza neve is összekapcsolódik a vállalat történelmével. A híres humorista ugyanis érettségije után porcelánfestőként dolgozott a Kőbányai Porcelángyárban, ahol napi hat-hétszáz porcelánt festett, köztük az Utasellátó kobaltkék csikkal ellátott porcelánjait.



A 60-as, 70-es években az Utasellátó szárnyalt. 1973-ban már 780 vendéglátóhelyet működtetett országszerte, sőt az országközi büfét is üzemeltette. 1986-ban a cég elnyerte az első magyarországi Forma-1-es futam teljes vendéglátásának jogát. A verseny három napján 350 ezer vendég étkezéséről gondoskodott. A hatvanas évek végén a szerény pénztárcájú utasok számára korszerű, dán automatakat üzemeltet be vasúti pályaudvarokon, illetve a főváros aluljáróiban és a metróállomások közelében. A közel 300 gépsor szendvicseket, süteményeket, kávét, szörpöket, sőt meleg ételeket is kiadott. A hetvenes években indult a Gastrofól szolgáltatás. Kínálatát közel 50 hűtött és fagyasztott élelmiszer alkotta, amelyeket csak melegíteni kellett. 1992-ig az Utasellátó Vállalat valutás hálózattal is rendelkezett: a pályaudvarokon, a Ferihegyi repülőtérén és egyes szállodákban.

Útkeresés és megújulás

A rendszerváltozás után az Utasellátó elvesztette monopóliumát. Az állomásokon működő vendéglátóhelyeket kiszervezték, csak a fedélzeti szolgáltatás maradt az akkor már a MÁV szervezetébe beolvadt vállalat kezében. A kilencvenes években a csökkent járatszám miatt többször felmerült a kérdés, hogyan lehetne gazdaságosan működtetni az utasellátást. A hányatott sorsú szolgáltatás 2019–2020-ban kapott új erőre, amikor a MÁV-START menedzsmentjében megszületett a döntés, hogy a vasúti személyszállítás minőségének javításában és ezáltal a vasúti közlekedés versenyképességének növelésében a vendéglátásnak kiemelt szerepe van. A 2020-as nyári szezonban ismét elindult az étkezőkocsi-szolgáltatás a dél-balatoni vonalon, majd a pandémia sajnos közbeszólt. Közel 8 hónap üzemszünet után, 2021 májusától azonban a Balaton InterCity-járatok étkezőkocsijaiban az utasok ismét fogyaszthattak hűsítő italokat, leveseket, de megkóstolhatták az egyik slágerterméket, a START burgert is, rendelhettek főételeket, rágcslálnivalókat, illetve desszerteket. Az utazóközönség hamar rákapott az étkezőkocsik kínálatára: a forgalom 18%-kal, míg a bevétel 2021 nyarán 36%-kal haladta meg a 2020-as balatoni adatokat.

Az év során az Utasellátó számos tematikus újdonságot is bevezetett. Megjelentek a balatoni streetfood irányzat mellett olyan klasszikus magyaros fogások is, mint a halászlé vagy a paprikás csirke, de az egészségtudatos életmódot kedvelők is megtalálják itt a számításait. Utóbbiak a nemzetközi járatokon is igen népszerűek. Rendkívül jó volt a fogadtatása a Márton-napi vagy karácsonyi szezonális kínálatnak is, csakúgy, mint az üzleti váróteremben elfogyasztható őszi-téli kínálatnak, az utasok szívesen választanak forralt bort vagy akár szezonális gyümölcsöket.

Októberben a kelet-magyarországi régióban debütált az új fejlesztésű és hazai gyártású IC+ prémium- és bisztrószakasszal ellátott kocsi, amely szintén új perspektívákat nyit a modern, mindenki számára megfizethető fedélzeti vendéglátásban. 2022-ben pedig már a nyugat-magyarországi régióban is megjelenik a szolgáltatás.

A nemzetközi járatokon működő háló- és fekvőhelyes, illetve étkezőkocsi-szolgáltatás a pandémiás helyzet enyhülésével 2021-ben ismét elindult. A nyári Adria InterCity-járatok kizárólag Utasellátó-kocsiból – 3 fekvőhelyes, 2 háló- és 1 étkezőkocsiból – álló szalldavonatok voltak. Rengeteg pozitív visszajelzés érkezett az utasoktól, akik értékelték az éttermi színvonalú étkezőkocsi-kínálatot, a tartalmas üdvözlőcsomagot és az idén a hálókocsi utasai számára bevezetett úgynevezett kuponos reggelit. Jelenleg Hamburgba, Brassóba, valamint Budapest–Varsó–Terespol között közlekedik étkezőkocsi. Háló-, illetve fekvőhelyes kocsival Berlinbe, Brassóba és Zürichbe, Münchenbe lehet utazni.

A MÁV-START tervei között szerepel, hogy már középtávon minden belföldi InterCity-járaton legyen minőségi fedélzeti vendéglátás, a hosszú távú célok között pedig, a földi vendéglátás részeként, az üzleti várótermekkel egybekötött állomási vendéglátóhelyek országos kialakítása és fejlesztése is megtalálható. Ennek első lépcsőjeként megújult a Keleti pályaudvaron található üzleti váró, ahol úgy vonulhatunk el a pályaudvar zajától, mintha egy kulináris különlegességeket rejtő modern belvárosi bisztróba lépnénk be.

Az Utasellátó azonban nem azonos a vasúti étkezéssel és az éjszakai utazással. Az étkezőkocsikban családok, barátok utazás közben együtt kapcsolódhatnak ki, amelyhez az Utasellátó már esetenként programkínálatot is biztosít. A nyári retró járatokon a korabeli enteriőrrel rendelkező étkezőkocsikban az Utasellátó adott korszakra jellemző finomságait kóstolhatták meg az érdeklődők. Október folyamán pedig bizonyos járatok étkezőkocsijai író-olvasó találkozók helyszínéül szolgáltak. A MÁV-START célja a nagy történelmi múltú vasúti vendéglátás újjáélesztése, amely mindenki számára megfizethető, 21. századi szolgáltatást nyújt. A várakozások szerint még többek számára válik majd vonzóvá a legzöldebb távolsági közlekedés, és a korszerűsítésekkel, illetve a megbízhatóság növelésére tett törekvésekkel összhangban a vasúti szolgáltatások versenyképes alternatívát kínálnak az autózással és a repüléssel szemben.

Völgyi Katalin

Kígyót, jeggyűrűt, orvosi disszertációt,
sőt múltbat is hagytak már el az utasok.

Talán sokan nem tudják, nincs semmi veszve, ha a vonaton felejtünk valamit. 2021-ben közel 7 500 talált tárgyat adtak le a vasúttársaság részére, amiből több mint 4 000 került vissza a gazdájához. A vonatokon vagy vasútállomásokon elveszített tárgyakkal kapcsolatban az utasok a MÁVDIREKT éjjel-nappal hívható telefonszámán érdeklőzhetnek.

Az utazás közben elhagyott tárgyak száma a 2020-as adatokhoz képest ugyan kis mértékben nőtt, azonban azoknak is csak mintegy fele került vissza gazdájához. Noha sok az irat, amelyek alapján a tulajdonos személye könnyen beazonosítható lenne, a társaság jelenleg még nem rendelkezik olyan folyamattal, hogy értesítse őket. Ezért is fontos, hogy ha bárki, bármilyen tárgyat elhagy, érdeklődjön a MÁVDIREKT-nél.

A MÁV-START 2019 novemberében új adatbázis-kezelési rendszert vezetett be: a jegyvizsgálók, pénztárosok mobilkészülékén lévő alkalmazásban képpel együtt azonnal rögzíthető a megtalált tárgyak, ezzel segítve a gyorsabb és könnyebb beazonosítást. A berögzített adatokhoz a MÁVDIREKT is rögtön hozzáfér, így a telefonon érdeklődő utasok gyors és pontos tájékoztatást kaphatnak. Érdeklődés esetén a visszaszolgáltatás csak a tárgy jellemzőinek megadásával, azonosítást követően lehetséges.

Az utasok egészen meglepő dolgokat is vonaton vagy állomáson felejtenek: találtak már jegygyűrűt, babakocsit, szintező állványt is. Az idei év slágerei a vonaton hagyott hegedű, gitár, ütőfűró, roller és okosóra voltak. Az utasok az okmányokon kívül többnyire telefonokat, pénztárcát, bankkártyát, kistáskákát, háttizsákokat, tornazsákokat, bördöntű, iratokat, könyveket, ruhánumút (kabát, pulóver, sapka), szemüveget, esernyőt, kulacsot, kulcsokat és bizsukat veszítenek el. Az adatbázisban szép számmal szerepelnek továbbá műszaki cikkek (laptop, telefon), de akadnak másfajta hangszerek is (ukulele, nagybőgő), sporteszközök (gördeszka, hokiütő, jógamatrac, íjfelszerelés), vagy épp műláb, petróleumlámpa-búra. A feltárt az eddigi évek adventi időszakában több adventi koszorú, műfenyő, egy rókaszőrme, sőt már Mikulás-jelmez is szinesítette.

A MÁVDIREKT munkatársainál már javítás alatt álló érettségi dolgozat, doktori disszertáció, szakdolgozat után is érdeklődtek a telefonálók. Az utasok azonban esetenként házi kedvenceiket is a járatokon felejtik: kerestek már hűtőtaszában szál-

lított kígyót vagy elkóborolt kutyát is. A nagyobb elvesztett összegek általában néhány tízezer forintot tesznek ki.

Az elhagyott tárgyakat általában a vonatokon szolgálatot teljesítő jegyvizsgálók, a takarító személyzet vagy az utasok találják meg és adják le a vasútállomásokon. Amennyiben a gazdtalan tárgy bankkártya vagy okmány, és így tulajdonosa név szerint azonosítható, a munkatársak eljuttatják a bankkártya-kibocsátónak, a megtalált személyes okmányokat pedig az azt kiállító hatóságnak. Abban az esetben, ha a tulajdonos személye nem azonosítható, a tárgy az adott szolgálati hely, állomás kijelölt helyiségében általában 90 napig kerül megőrzésre. A romlandó élelmiszereket természetesen csak rövid ideig tárolják, ha senki sem keresi, megsemmisítik.

A vonatokon vagy vasútállomásokon elveszített tárgyakkal kapcsolatban az utasok a MÁVDIREKT éjjel-nappal hívható telefonszámán érdeklődhetnek. (+36 1 3 49 49 49, Telekom hálózataból +36 30 499 4999, Telenor hálózataból +36 20 499 4999, Vodafone hálózataból + 36 70 499 4999).

Völqvi Katalin



„A jó szolgáltatás láthatatlan, de hiánya kézzelfogható”

Interjú Bozó Györggyel, a MÁV SZK Raktár- és készletgazdálkodási üzletágvezetőjével



Akár ásványvízre, ruhára, védőeszközre, maszkra vagy fertőtlenítőre van szükséged, biztos, hogy a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. (MÁV SZK) közel 400 fővel működő Raktár- és készletgazdálkodási üzletága lesz a segítségédre, hiszen ehhez az üzletághoz kapcsolódnak azok a feladatok, amelyek eredményeként megkapod az új egyenruhádát, vagy épp kinyitod az ásványvizedet, de a vonatokat gázolajjal feltöltő 36 kutat is ők üzemeltetik. Mindemellett a pandémiás anyagok kiszolgálásáról is ők gondoskodnak, és a nehezített pálya ellenére is olyan jelentős eredményeket könyvelhettek el a tavalyi évben, mint a cikkvonalkód rendszer bevezetése, és a kiszolgálási idő csökkentése.

Bozó György, a Raktár- és Készletgazdálkodási üzletág vezetője 5 éve dolgozik a MÁV SZK kötelékében, ahol harmadik éve tölti be jelenlegi pozícióját. A kereskedelmi és logisztikai szakmában több mint 20 éve végez különböző szintű vezetői feladatokat.

Lendületes, kreatív és célorientált munkájával segíti a MÁV SZK tevékenységét. Meglátása szerint egy ekkora cégcsoportnál a siker kulcsa a kitartó munka, a megrendelők iránti alázat és a folyamatos szolgáltatói szemlélet fenntartása.

A jó szolgáltatás ismérve pedig, hogy láthatatlan, de hiánya kézzelfogható. Üzletágának stratégiai elemei közé tartozik a belső és külső kommunikáció erősítése, a kiszolgálási gyorsaság és rugalmasság fokozása, előtérbe helyezve a digitalizációs fejlesztéseket.

Vezetőivel együtt nagy hangsúlyt fektet a munkakörülmények javítására és a dolgozók folyamatos fejlesztésére, motiválására.

Mit jelent Önnek az, hogy szolgáltatói szemlélet?

Ezt sokan, sokféleképpen értelmezik, mind megrendelői, mind szolgáltatói oldalról.

Én úgy gondolom, hogy a jó szolgáltató olyan, mint a jó feleség: biztosítja a kiegyensúlyozott hátteret, összetartja a családot és időben megveszi, amire szükség van. Előre gondolkodik és figyel mindenkire.

Meghallgat mindenkit, és ha kell tanácsot ad. Abban teljesedik ki, hogy a többiek sikereit támogatja, és együtt örül velük. Ehhez a szakmához szükséges egy ilyen szemlélet és a megfelelő alázat. Csak az szolgáltasson, aki tud így gondolkodni!

Az üzletág tevékenysége mivel járul hozzá a cégcsoport működéséhez?

Röviden megfogalmazva, üzletágunk biztosítja a MÁV-Volán-csoport általános anyagigényeinek megfelelő kiszolgálását. Fő tevékenységeink a készletgazdálkodás, a raktárgazdálkodás, az üzemanyagutak üzemeltetése, a ruhaellátási szolgáltatás, a vevőszolgálat, mindezek támogatása pedig a szolgáltatásmenedzsment szervezet feladata.

Az ellátáshoz szükséges, beszerzési szerződések alapját képező igények összegyűjtését, nettósítását és a megfelelő műszaki tartalmú logisztikai javaslatok összeállítását a készletgazdálkodás végzi. Hozzájuk tartozik a megfelelő készlet-szintekhez szükséges áruk lehívása a beszerzés által megkövetelt szerződésekről, valamint a nem tervezett, vagy hirtelen felmerülő igények kiszolgálásához szükséges operatív beszerzések lebonyolítása is.

A raktárgazdálkodás országos szinten végzi a raktárak fejlesztését és üzemeltetését, az áru fizikai tárolását, anyagmozgatását, valamint kiadását a szállítás, vagy közvetlenül a felhasználó felé. A ruhaellátási szolgáltatás részeként üzemeltetjük a ruhaátadó pontokat és a ruharaktárakat.

A vevőszolgálat feladata pedig a vevői igények, jelzések és reklamációk szakszerű kezelése, melynek során törekszünk a megfelelő egykapus kommunikáció biztosítására, és támogatjuk az ehhez kapcsolódó digitális fejlesztéseket is.

Az üzletág működésének melyik területe ér össze a cégcsoport legtöbb munkavállalójával?

Gyakorlatilag webshopot üzemeltetünk bizonyos kiegészítő szolgáltatásokkal. A cégcsoport létszáma a Volánbusz Zrt. csatlakozásával 38 ezerről 56 ezer főre nőtt – őket szolgáljuk ki a negyvenháromezres cikktörzsből, éves szinten közel 800 000 igénykort kiszolgálva, nagyjából 7,5 milliárd forint értékben.

A tavalyi év sok szempontból volt embert próbáló – hogyan csapódott ez le az üzletágban?

2021. minden nehézsége ellenére jelentős üzletági sikereket hozott, jórészt azért, mert évről évre egyre jobban értjük a megrendelők elvárásait. A megfelelő riportok és a jobb vevői igénytervezés alapján 2021-ben jobban elő tudtunk készülni, és ezáltal gyorsabban és személyre szabottan tudtunk szolgáltatni, miközben a váratlan szituációkat és igényeket is kellő rugalmassággal kezeltük. Nyilván vannak egyedi esetek, ahol maradtak megrendelői fenntartások, de ezeket is próbáltuk hatékonyan kezelni. Ehhez kellett a megfelelő kapcsolat és a gyors információáramlás SZK-n belül és kívül is. Ha sikeres évről beszélünk, akkor pozitív tendenciákat értek alatta. Az optimális működés kulcsa egy ekkora szervezetben a minél jobb tervezés, a kiszámíthatóság és stabilitás megteremtése. Ehhez pontos információkra, letisztult feladatokra és jól képzett munkatársakra van szükség, természetesen a megfelelő eszközrendszer biztosításával. Harmadik éve szervezünk workshopokat a raktár- és készletgazdálkodás felső- és középvezetőivel annak érdekében, hogy összeállítsuk a következő éves, területekre lebontott stratégiai feladatainkat. 2021-ben is így indultunk és ezt módszeresen nyomon követve meg is valósítottuk. Ezt csak közösen, az egész üzletág egységes működésével lehetett megcsinálni. Amikor sikerekről beszélünk, akkor főként ezek együttes végrehajtására, a megrendelőink és a munkatársaink megelégedettségére, valamint az SZK-n belüli üzletágak pozitív visszajelzéseire gondolok.

Melyek voltak a tavalyi év legjelentősebb eredményei?

Több ilyen területet is tudok említeni. Talán a legfontosabb, hogy a 2020-as év tapasztalatai alapján felkészültebben vártuk a COVID-19 vírus hullámain és fennakadás nélkül teljesítettük a csoportban jelentkező pandémiás eszköz igényeket, így mindenhol rendelkezésre álltak a járvány terjedésének megakadályozásához szükséges feltételek. Mindenképp kiemelném azt is, hogy a MÁV-Volán-csoportban elsőként két általános anyagraktárunkra is sikeresen bevezettük az SAP WM (vagyis a raktári tárhelykezelő) moduljával támogatott vonalkódolvasó rendszert, sőt a MÁV-os kollégákkal együttműködve, 2021. év végére a MÁV istvántelki raktárában is elindult a cikkvonalkód kezelés – ennek köszönhetően jelentősen gyorsabbá válik a megrendelt cikkek bevételezése, áttárolása, kiadása, csökkentve a manuális rögzítés hibáit, gyorsítva a kiszolgálást. Emellett a szállítással együttműködve tovább fejlesztettük a csomagvonalkód használatának folyamatát is,



ami elősegíti a raktárból kiadott csomagok szállítási státuszának nyomonkövetését. Az újonnan jelentkező, nem tervezett igények jó részét is sikerült kiszolgálni a vállalt határidőn belül a gyors lehívások és operatív beszerzések segítségével, de fontos eredmény a kiszolgálás további gyorsítása is, valamint az, hogy a készletszint további 22%-os csökkentése mellett, 10%-kal növeltük a raktárainkon átfutó forgalmat, az elfekvő készletek értékét pedig 53%-kal csökkentettük. A korábbi vételezedségi visszajelzések alapján az egyik stratégiai célunk a rendelési felület fejlesztése volt, ami szintén megtörtént 2021-ben, hiszen több mint 20 000 cikkhez töltöttünk fel képet és nagyjából 3600 cikkhez biztosítjuk a szükséges műszaki adatlapokat. Vevőszolgálatunk jelentős fejlesztéseket hajtott végre a help desk alapon működő reklamációs rendszeren. Ezáltal sokkal jobban tudjuk azonosítani a reklamációk típusait és a gyökérokokat. A depóbázis-vezető kollégák visszajelzése alapján, az elmúlt 20 évben nem volt olyan szintű raktári fejlesztés, mint 2021-ben. Szerencsére beért az a 2019-ben elkezdett közös munka, melyet a MÁV Beruházási és Ingatlan területével közösen végeztünk.

A jelenlegi helyzet alapján mit gondol, milyen feladatokra, kihívásokra számíthat 2022-ben az üzletág?

A legnagyobb kihívások közt szerepel a termékek áremelkedése, a világpiacon tapasztalható alapanyaghiányok és az ebből fakadó beszállítói problémák kezelése. Teljesen új alapokra kell helyezni a beszerzési, raktározási és készletezési stratégiát. A biztos kiszolgáláshoz több lábon kell állni.

Az idei évre vonatkozó tervek között szerepel még a megrendeléssel kapcsolatos, vevőknek szóló visszajelzések digitális fejlesztése, és valószínűleg a koronavírus-járványhoz kapcsolódóan is bőven lesznek feladataink.

Emellett egy kiemelt projekt keretében vizsgáljuk, hogy a 20 éves, elavult technológiával működő gázolajkutaknál mikor és milyen szintű beavatkozás szükséges a megfelelő szolgáltatás fenntartása érdekében. A folyamatos működéshez természetesen szükségünk van az egészséges, képzett és motivált munkatársakra is, akik megtartásáért és fejlesztéséért idén is mindent megteszünk majd.

Pandi Ágnes

„Továbbra is a gázon kell tartanunk a lábunkat”

Azért dolgozunk, hogy a következő tíz évben a Volánbusz lehessen Magyarország autóbuszos közszolgáltatója, és a számainkat nézve nem kérdés, hogy alkalmasak vagyunk a feladatra – mondja Pafféri Zoltán, a busztársaság elnök-vezérigazgatója, aki azt is elárulja: a piacnyitásra való felkészülés mellett melyek az új év legfontosabb feladatai.



Milyen évet zárt és milyen év előtt áll a Volánbusz? A Covid-korlátozások tavaszi enyhítése, illetve feloldása után sokan azt gondolták, túl vagyunk a nehezen, de ősszel érkezett a negyedik hullám, sőt a szakemberek már az ötödik hullámról beszélnek. Hogyan teljesít a busztársaság ezen a nehezített pályán?

Röviden azt tudom mondani, hogy derekasan álltuk és álljuk a sarat. Nálunk is több száz munkatárs került karanténba vagy van ott jelenleg is, de autóbusz-vezetőink és a karbantartást végző kollégáink nem tudnak home office-ban dolgozni. A volánosok nagy része „busz office”-ban végzi a munkáját, ezért abban, hogy az ország vérkeringése nem állt le, a gazdaság újra tudott indulni és működőképes tudott maradni, oroszlánrészünk van.

Itt is szeretnék külön köszönetet mondani azoknak a munkatársaimnak, akik fontos lépést tettek családjuk, az utasok és nem utolsósorban saját egészségük védelmé érdekében, és beoltatták magukat.

Minden kolléga hozzátette a magáét ahhoz, hogy az elmúlt év ilyen eredményes lett: nemcsak fenntartottuk a közúti közlekedési közszolgáltatást, de fejlődni, építkezni is tudtunk. 2018 óta közel 1700 új busz állt forgalomba, ekkora léptékű járműparkfejlesztés még nem volt Magyarországon.

Ezt az utasok is tapasztalják, hiszen érezhetően emelkedett a szolgáltatási színvonal, de azt is látni kell, hogy az új buszokat vezető kollégáknak is jelentősen javultak a munkakörülményei, sokkal könnyebb lett a mindennapi munkájuk, és a folyamat jelentősen átalakítja a műszaki, karbantartási részleget is. A MÁV–Volán-csoport tagjaként rendkívül hatékonyan, a vasutas kollégákkal egymást segítve dolgozunk együtt a közös célért: azért, hogy egyre többen hagyják otthon a kocsikulcsot, és a közösségi közlekedést választva, a „lábukkal szavazzanak” a környezetbarát közlekedés mellett. Ennek jegyében állítunk hadrendbe egyre több környezetkímélő járművet is, terveink szerint ez év végéig a járműállomány 4%-a elektromos vagy CNG-meghajtású lesz. A fejlesztésekkel együtt jelentősen csökkentettük a tartalékállományt is, és mindemellett hoztuk azokat a számokat, amelyek azt mutatják: jó esélyeink vannak arra, hogy – Európa egyik, ha nem a legnagyobb autóbuszos társaságaként – eredményesen szerepeljünk a küszöbön álló közszolgáltatási pályázaton.

Van-e már információ a piacnyitás tervezett időpontjáról?

2022 első felében várható a pályázat kiírása, ezért továbbra is a gázon kell tartanunk a lábunkat, hiszen készülnek a versenytársak is, akiknél jobb teljesítményt kell nyújtani.

nunk. Azért dolgozunk, hogy a következő tíz évben a Volánbusz lehessen Magyarország autóbuszos közszolgáltatója, és a számainkat nézve nem kérdés, hogy alkalmasak vagyunk a feladatra. Sőt merem állítani, hogy mi vagyunk a legalkalmasabbak. De rengeteg tennivalónk van még; ha sorrendet kellene felállítanom, azt mondanám: első a hatékonyságnövelés, második a járműbeszerzés, harmadik a piacnyitás – az első kettőben kell jól teljesítenünk ahhoz, hogy a harmadikban eredményesek legyünk.

Humán szempontból mit mutat a kép, a munkaerőt tekintve milyen kondícióban készül a társaság a megmérettetésre?

Ezen a területen is nagyon fontos eredményeket értünk el: megkezdődött az egységes kollektív szerződés kidolgozása – ez reményeink szerint ez év első felében végleges formát ölt –, egységesítettük a bérrendszereket. Egészségünk és az egymásra való figyelés fontossága mellett a koronavírus azt is megmutatta, milyen óriási érték a megbízhatóság, a stabilitás.

Más társaságoknál először a munka szűnt meg, majd kiderült, hogy rendezetlen volt a társadalombiztosítási jogviszony; ilyesmi nálunk fel sem merülhet. Annak, aki itt tisztességgel végzi a munkáját, év végén lojalitási juttatás jár, munkaruha jár, és nem kell aggódnia a nyugdíja vagy a szabadnapjai miatt sem.

A munka csak egyre több lesz, ezért nálunk nem a leépítés, hanem új kollégák felvétele van napirenden.

Melyek az új év legfontosabb feladatai, mihez kell létszámot bővíteni?

Mostani tevékenységünk is komoly humán kapacitást igényel, elég, ha csak a járműkarbantartás területére gondolunk, ahol most is folyamatosan keresünk új szakembereket, de 2022 egyik nagy projektjeként említhetem a 150-es vasútvonal felújítását – itt a kieső vonatokat kell buszokkal pótolni.

Ez hatalmas pluszfeladatot jelent, amit természetesen a normál működés fenntartása, évi 700 millió utasunk biztonságos szállítása mellett kell majd megoldanunk.

Büszke vagyok a kollégákra, hogy a nehézségek ellenére is elhivatottan és magas színvonalon végzik a munkájukat, ennek köszönhető, hogy ilyen jelentős eredményeket tudtunk elérni és az új évnek is felkészülten, jó kondícióban vághatunk neki.

Volánbusz KIG

MFS-35M TÍPUSÚ ANYAGSZÁLLÍTÓ SZÁLLÍTÓSZALAGOS VASÚTI KOCSIK GYÁRTÁSA A MÁV FKG JÁSZKISÉRI TELEPHELYÉN



A MÁV vezetése korszerű, megbízható, önürítő, forgóvázú anyagszállító kocsi és silóegység beszerzése mellett döntött 2018-ban, közszolgáltatói tevékenységének biztosítása céljából, pályakarbantartási és felújítási feladatainak ellátásához. A MÁV FKG választása a korábban, a Plasser & Theurer GmbH licence alapján gyártott és üzemeltetett járműveknek köszönhető jó tapasztalatok alapján az MFS-35 típusú járművekre esett. A típusmegjelölésben szereplő 35-ös szám a silószerkezet által befogadott anyagmennyiség befogadó köbtartalmát jelenti, ezen gépek esetében 35 m³-t.

A megrendelés

Az MFS anyagtovábbító vasúti munkagépeknek nagy szerepük van a vasúti pályakarbantartás és vasútipálya-építés során. A MÁV FKG-nél ezek a kőszállító járművek főként a GO4S, illetve a Plasser UHR rosta által kikapart vasúti ágyazatot a kocsikba beépített szállítószalag segítségével át tudják egymásba rakodni. Az átrakodás akkor igazán hatékony, ha legalább 3-4 MFS kocsi egymáshoz van kapcsolva, mert ilyenkor az utolsó két kőszállító kocsi, ha megtelik, akkor egy mozdony segítségével elvontatható a kirakodási helyszínre. Ez idő alatt az ágyazattisztító gépek a másik két kocsira folytathatják a munkát, amíg megtelnek, addig a mozdony visszahozza az üres MFS kocsikat és újra elindul az egyik

kocsiból a másikba való átrakodás, így ezzel folyamatos, megállás nélküli hatékonyabb munkavégzés érhető el. Az MFS-kocsikat nemcsak a vasúti ágyazat tisztításakor használják, hanem az új vasúti kövek vágányok közé történő lerakása során, illetve a kifordító szalag segítségével a szomszédos vasúti vágányon álló vasúti kocsira is ki tudják juttatni a szükséges követ, ezzel meggyorsítva az anyagszállítási folyamatokat.

2018. október 26-án került sor a gyártási szerződés aláírására. A fentiek figyelembevételével a MÁV 8 db (2 szerelvény) MFS-35M típusú anyagszállító, szállítószalagos vasúti kocsi és 2 db kiszolgáló kocsi gyártását rendelte meg 1 590 millió Ft értékben, 2020. november 30-i határidővel a MÁV FKG-tól.

A munkagépek leírása

A munkagép 85 kW teljesítményű dízelmotorral rendelkezik a munkafunkciók működtetéséhez, de nem önjáró. A jármű közlekedéséhez szükséges vontató mozdony. A munkagép 46 tonnás üres tömege miatt maximum 80 km/h-val vontatható a magyar vasúti pályahálózaton.

A gép két fő részből áll:

- alapkocsiból,
- felépítményből.

Az alapkocsi speciális hattengelyes járművek, melyek korábban haditechnikai eszközök szállítására voltak rendszeresítve. A MÁV-nál használatos, engedélyezett és üzemelő nagy teherbírású Sammp pórkocsit használják erre a célra. Az alapkocsira az MFS típusú berendezés kerül felépítésre. Ezek a kocsik nagy teherbírásúak és vasúti közlekedésre alkalmasak.

Az alapkocsi beszerzése, fővizsgálója 2019. év végéig megtörtént, a felépítmény gyártása 2019. májusban megkezdődött.

MFS vasúti munkagépekkel gyorsabb és hatékonyabb munkavégzésre van lehetőség, és így a vágányzári idők is csökkenthetők. Ezek a munkagépek szállítószalagokkal vannak ellátva, így anyagok tárolására és továbbítására is alkalmasak.

A lerakódószalag mindkét oldalra kiforgatható, amely megkönnyíti az anyag az odaállított vasúti kocsikra, tehérgépkocsikra vagy hányókba ürítését. A kocsik saját energiaellátó egységgel vannak ellátva, így egymástól függetlenül is alkalmazhatók.

A járművek a COVID-19 járvány és a vasúti hatósági engedélyezés megváltozása okán kicsit megkésve 2021. április 15-re készültek el. A próbaüzem teljesítése után 2021. augusztus 11-én kapták meg a vasúti hatósági engedélyt.

Kiss László műszaki ellenőr, MÁV Zrt. BLI.MMEO.
Gugi Gergő tervező mérnök, MÁV FKG Kft.

MFS-35M típusú anyagszállító szállítószalagos vasúti kocsi műszaki adatai:

Nyomtáv	1435 mm
Legkisebb befutható ívsugár	150 m
Ütközők közötti hossz	17940 mm
Hossz, a szállítószalagot is beleértve, kb.	21340 mm
Szélesség, kb.	3136 mm
A billenthető szalag maximális kibillentési tartománya	4400 mm
Sínkorona feletti magasság (felfekvő átadószalag esetén)	3860 mm
Forgócsap távolsága	11700 mm
Saját tömeg	46 t
Maximális pótrakomány:	74 t
Maximális sebesség vontatva:	80 km/h
Hevederszélesség / hasznos szélesség:	
Fenékszalag	2000 / 1920 mm
Átadószalag	2000 / 1920 mm
Az átadószalag kifordítási tartománya	±43°
Silótérfogó kb.	35 m ³
Deutz dízelmotor	TCD 3.6/L4
Teljesítmény 2000 min ⁻¹ esetén	85 kW (114 LE)
Szállítószalag-sebességek	
• Konténerszalag 1. sebesség (tárolás)	kb. 0-0,17 m/s
• Konténerszalag 2. sebesség (szállítás)	kb. 0-0,52 m/s
• Átadószalag	kb. állandó 1,05 m/s



Nekünk írták, rólunk mondták...

Segítség az eltűnt gyermek hazajuttatásában

Hálás köszönettel tartozom annak a jegyvizsgáló hölgynek, aki 2022. január 7-én a 17:30-kor Budapestre közlekedő InterCity vonaton volt kalauz. Köszönjük szépen, hogy időben tudtam beszélni vele telefonon és segített abban, hogy a 15 éves értelmi fogyatékos kislányomat a sárbogárdi állomáson átadta a kollégáinak, akik vigyáztak rá, amíg odaért a sárbogárdi rendőrség. Köszönöm szépen.

Tisztelettel: I. Józsefné

Segítőkézség

Szeretném ezen az úton is kifejezni hálámat Nagy Endre munkatársuknak, aki segítőkézségével hozzájárult ahhoz, hogy tudjam értesíteni a szüleimet, akiknél ott maradt a mobiltelefonom, és azt még indulás előtt visszakapva elérjem a vonatot. Még egyszer köszönöm, és nagy örömmre szolgál, hogy ilyen kedves és segítőkézséges dolgozók vannak, mint Endre!

Üdvözlettel: K. Henriett

Köszönet a pénztáros kollégáknak

Köszönöm szépen a tegnapi napon (2022. január 8-án) Kelenföld állomáson dolgozó 2 úriembernek a kedvességét és segítőkézségét. Kellemes kiszolgálásban volt részem és megfelelő útbaigazítást kaptam. Köszönöm a választ az 5-ös ablakban ülő úrnak, hogy merre találom a nemzetközi pénztárt, és a 3-as ablakban ülő fiatal úrnak az útbaigazítást, és az információkat, mert késtek a vonatok, és a kijelzők nekem nem voltak egyértelműek. Eddig kevés ilyen pénztárossal találkoztam utazásaim során. Hálásan köszönöm nekik még egyszer!

Üdvözlettel: F. Zita

Udvarias kiszolgálás az éjszakai vonaton

Szeretném jelezni, hogy a 2022. január 6-án Berlinbe induló EN40476 számú vonat 258. számú kocsijának kísérője kimagasló szinten látta el feladatait az utazás során. Udvariassága, segítőkézsége figyelemre méltó volt, kívánom, hogy sok hozzá hasonló kolléga teljesítsen szolgálatot a MÁV-Start éjszakai vonatain.

Üdvözlettel: K. László

Pozitív visszajelzés

2022. január 7-én Bécsből utaztunk Debrecenbe a Wien Hbf.-ről 16:42-kor induló EC 149. számú vonattal. A magyarországi szakaszon szolgálatot teljesítő szőke hajú jegyvizsgáló hölgy különösen kedves, udvarias és szolgálatkész volt. A kérdéseinkre kielégítő választ adott, az érkezéskor a csomagok vonatról történő levételében is segédkezett, korunkra való tekintettel. De más utasokkal is ugyan ilyen figyelmes volt. Kívánunk további jó egészséget munkájához és ajánljuk a kiváló munkáját a felettesei figyelmébe.

Üdvözlettel: a Kiss család

2021. december 25-én érkezett

Majoros Luca és Demeter Bence kollégáik a legjobb fej kalauzok, akikkel valaha is találkoztam! Becsüljék meg az ilyen szuper munkaerőt, nagyon ritka, hogy az ember ennyire jól tudja érezni magát „idegenekkel” egy úton. Köszönöm az utat nekik!

Üdvözlettel: F. Zita

Az utazás élménye

Tisztelt Vasúttársaság! Tegnap (2021. december 26-án) a Nyugati pályaudvarról 10:23-kor induló intercity vonattal utaztam az új prémium vagonban. Olyan érzés volt, mint ha egy elegáns repülőn lennék, vonaton korábban nem is tapasztaltam olyat, hogy az ajtóban fogadnak, segítenek feltenni a csomagot, utána a kabinomnál üdvözlöl egy utaskísérő, és megkérdezi, hogy kávét, vagy teát kérek ajándékba. A helyem nagyon kényelmes volt, és annak is külön örülök, hogy meg tudtam ebédelni a vonaton, a hamburger nagyon jó volt! Kérem, adják át a dicséretet a két fiatal Utasellátós embernek, nagyon kedvesen fogadtak a büfénél, és jó volt minden. A fényfüzés dekoráció is nagyon jó ötlet volt! Csak így tovább, ha ez mindig így lesz, elfelejtem minden eddigi rossz tapasztalatomat a MÁV-val. Boldog ünnepeket!

Az évszázad utaskísérője

Kiemelkedő teljesítményéért dicséretet érdemel az a szőke, kb. fülig érő hajú hölgy, aki 2021. december 21-én a 718 számú BUGAC IC járatán 19:53-tól szolgálatot teljesített. Ilyen kivételesen kedves, professzionális és kimagasló szolgáltatást nyújtó, két nyelven tájékoztatást adó utaskísérővel a MÁV járatán még nem találkoztam. Megérdemli a hölgy, hogy legalább az évszázad MÁV utaskísérőjének válasszák, mert ez a hozzáállás öregbíti a MÁV jó hírnevét. Öröm volt ezzel a járatallal utazni. Köszönöm a Hölgynek!

Szívélyes Üdvözetem: A. F. Ibolya

„A vasúttársaság mindig is szíven viselte a művészetek támogatását és a tehetségek gondozását”



A Vasutas Zene- és Képzőművészeti Iskola 1948 óta segítségére van a művészetek iránt érdeklődő a vasutasoknak és családjaiknak. A kezdeti lehetőségek jócskán átalakultak, ma a fő tevékenység a musicalszínész-képzés. Interjünkban az iskola történetéről Pál Gábor nyugalmazott igazgató, az igazgatótanács elnöke mesél, valamint megismerhetjük a 2021-es Sztárban sztár leszek győztesének, Csizsár Istvánnak az életét is, aki szintén az iskola támogatásával kezdte el bontogatni szárnyait, s mára elismert színésszé vált.

Hogyan indult az iskola története?

Pál Gábor: 1948. szeptember 1-jén indult el az oktatás, képzőművészet- és zenetanítással a fókuszban. S hogy miért jött létre ez az iskola? A Vasutasok és Hajósok Szabad Szakszervezete alapította, hogy a dolgozókat és hozzátartozóikat megismertessék a művészetekkel, s képezzék a tehetséges embereket. Ekkor indult el az országban a híres zenevonat is, ami a MÁV szimfonikusok elődje volt, és a klasszikus zenét ismertette meg az emberekkel. Szép dolgokat csináltak akkoriban a vasút támogatásával. A hetvenes években főleg a hangszeres növendékeket készítették fel itt vizsgákra, akár a legmagasabb szintű megmérettetésekre. A képzőművészeti oktatás a Népszínház utcában volt, egy 300 nm-es fizikai és szellemi alkotóműhelyben, ami egészen a rendszerváltás utánig működött. A rendszerváltás után költöztünk a Benczúr utcába, a MÁV egykori bölcsődéjébe és óvodájába. Ezekben az időkben az átszerveződéseknek köszönhetően fonódott

egybe a tevékenységünk a VOKE művelődési házakkal. Azóta többször is „otthont” cseréltünk, volt székhelyünk a Rózsa utcában, most pedig a Bányász Székházban vagyunk, béreljük az emeleti részt a MÁV segítségével.

Ma a legfontosabb tevékenységük a három éves musicalszínész-képzés. Hogyan jött létre ez a stúdió?

Pál Gábor: 1990-ben hoztam létre a musical stúdiót, elsősorban a képzési hiányra alapozva az ötletet. Nem értettem, hogy nagyon sok tehetséges fiatal nem jut túl a Színművészeti Főiskola harmadik fordulóján, és magyarázatot sem kapnak arra, hogy miért. Gondoltam, ha oda nem kellene, majd mi felkaroljuk a tehetségeket. Elitképzésben gondolkodtam kevés, de annál tehetségesebb, pályára termett hallgatóval. Megkerestem Toldi Máriát, aki Londonban gyűjtött tapasztalatokat musicalszínész-képzésben, ő örömmel szerződött hozzánk. Azóta nagyon sok sztárt neveltünk ki,

többek között Détár Enikőt, Janza Katát, Polyák Lillát, Kálly-Molnár Pétert, Nagy Sándort, Csonka Andrást, csak hogy csak néhányat említsek a sok közül. Büszkék vagyunk, hogy két volt növendékünk színházigazgató lett, Cresco Rodrigo a Székesfehérvári, Bakos-Kis Gábor a Győri Nemzeti Színház vezetője.

A MÁV a kezdettől fogva támogatja az iskolát. Hogyan halálják meg?

Igyekszünk mi is segíteni másoknak, például nehéz szociális helyzetű hallgatóinknak. Sok fellépést vállalunk vasutas rendezvényeken, egyházi intézményekben, szociális otthonokban. Oda visszük el ma is a klasszikus zenét és színdarabokat, ahol másképp az nem csendülne fel előben. Érdekes, hogy valahogy mindig úgy alakult, hogy a tehetséges növendékek szociális háttere nagyon nehéz volt. Sokszor elmondom, hogy mi nem a szociális helyzetet támogatjuk, hanem a tehetséget. Az évvégi vizsgaelőadásokra is mindig meghívjuk a vasutasokat.

Hogyan zajlik manapság a klasszikus zeneoktatás?

Pál Gábor: Együttműködünk a Kőbányai Zeneiskolával, melyet Póka Egon alapított, napjainkban pedig Gyimesi László az elnöke. Mi besegítünk az énekoktatásba, ők pedig a zeneoktatásba. Szeretettel várjuk a vasutasokat és hozzátartozóikat is képzéseinkre. Mindig meghirdetjük a lehetőségeket, amikre lehet felvételizni. Külön öröm, ha vasutas érdekelt-ségű tanítványunk van.

Ahogy például István is vasutas családból származik. István, hogy kezdődött a te karriered és hogyan fonódott össze a vasúttal?

Csizsár István: Az életem mindig összefonódott a vasutas-sággal és a színészettel, végül ez utóbbi lett a hivatásom. A családomban mindenki munkásember volt, muzsikos vérell. Nagyapám vasutas volt, nótákat írt, citerán játszott, édesapám is vasutas volt, ő pedig hegedült. Én gyerekként állandóan szerepelni akartam. Ezt a fiút színésznek kell adni, mondogatták az ismerősök. Először a bátyám kapcsán kerültem kapcsolatba a színészvilággal, ő játszott egy amatőr társulatban. 14 évesen én is beálltam. A miskolci panelrengeteg kegyetlen farkastörvényei éles ellentétben álltak a színház kifinomult, csodás világával. Elvégeztem a vasutas dízelmozdonszerelő képzést, közben leérettségiztem, diákszínpadon is felléptem, s ahogy beletanultam, két éven keresztül a város összes műsorát én rendeztem, a tanáraink támogattak a kibontakozásban. „Ki mit tud?”-on is indultam, ott hallottam először a Vasutas Zeneiskola musicalszínész- képzéséről. 1999-ben felvételt nyertem, s bár nem volt egyszerű dolgom, mert akkoriban már magamat kellett eltartanom, elvégeztem a képzést. Mellette a Miskolci Nemzeti Színház stúdiójában dolgoztam.

Milyen emlékei vannak a Vasutas Zeneiskolában töltött évekről?

Csizsár István: Nagyon szerettem idejárni, naprakész tudást és életre szóló emlékeket szereztem. Az István a király volt az egyik kedvenc szerepem, amit még az iskolában játszottam. Az egyik legszebb emlékem egy öthetes amerikai turné, ahol a helyi magyaroknak és elszármazottaknak adtuk elő a klasszikus darabot, New Yorktól Los Angelesig. Ezt a darabot a Thália Színházban is előadtuk a vasutasoknak.

Hogyan alakult a karriered?

Csizsár István: Tizenhárom évet éltem külföldön, ahol színészként, énekesként dolgoztam. Éltem Németországban, Svájcban, dolgoztam hajón, világot láttam. Nagyon jó fülem van, ezért könnyen tanulok nyelveket, ez sok külföldi szerephez hozzásegített. Egy idő után úgy éreztem, gyökeret kell eresztenem. Monoron telepedtem le feleségemmel és gyermekemmel. A mai napig dolgozom egy osztrák cégnek, havi 10-12 előadást csinállok, ez ad egy olyan anyagi biztonságot, ami mellett Magyarországon művészként kiteljesedhetek.

Mit gondolsz, miért te nyerted meg a Sztárban sztár leszek című műsort?

Csizsár István: Nem csak a hang számított, hanem a színészi képesség is, hiszen a műsor lényege, hogy egy ismert sztárt le kellett utánozni. Magyarországon rengeteg tehetség van, csodálatos hangok, de valakinek a bőrébe bújni igényelt némi jártasságot vagy eredendő színészi tehetséget. Az előnyöm a tapasztalatom volt, a hátrányom a korom. 43 éves családapaként nem gondoltam, hogy lesz akkora rajongótáborom, mint a fiataloknak, hogy emberek veszik a fáradságot, és szavaznak rám, mégis sikerült! És ezért nagyon hálás vagyok azoknak, akik hittek bennem.

Sin Bettina



SZÁZ ÉVES A NEMZETKÖZI VASÚTEGYLET

Az 1922-ben alapított Nemzetközi Vasútegylet (UIC – Union internationale des chemins de fer) fennállásának százéves évfordulóját ünnepli idén. Ez alkalomból a párizsi székhelyű nemzetközi szervezet nagyszabású programsorozatot hirdetett meg 2022-ben a szakmabeliek és a nagyközönség számára, ezzel is népszerűsítve a vasúti közlekedést világszerte. Az UIC alapítótágjaként a MÁV-Volán-csoport aktívan részt vesz a szervezet munkájában. A jubileumi évforduló apropóján a MÁV Zrt. Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatósága – vasúti szakértők közreműködésével – cikksorozatot indít, amelyben megismerkedhetünk az UIC múltjával, jelenével és jövőjével, bemutatják a világszervezet tevékenységét, kitűzött céljait, valamint az elmúlt száz év magyar vonatkozású érdekességeire is fény derül.

UIC, a vasutak csomópontja

A nemzeti vasúttársaságokat tömörítő szakmai szervezet létrehozásának gondolata először 1921. november 25-én Portorož városában (olaszul Portorose) megtartott konferencián merült fel, majd ezt követően az 1922. május 3-i genfi konferencián is szóba került egy nemzeteken átívelő vasútszakmai együttműködés ötlete.

A vasúttársaságok képviselői egyöntetűen támogatták egy Európán túlmutató világszintű szervezet létrehozását, melynek elsődleges célja az akadálytalan vasúti közlekedés biztosítása volt.

A konferencián résztvevők egyetértettek a vasútépítési és üzemeltetési feladatok szabványosításának kidolgozásával. A hatékony tárgyalások eredményeképpen a Nemzetközi Vasútegylet alapító konferenciáját 1922. október 17-én tartották Párizsban. Az 51 alapító vasút között a MÁV is jelen volt.

Az UIC-hez tartozni egyet jelent a vasutak közösségéhez való tartozással. Európában szinte minden pályaműködtető és vállalkozó vasúttársaság tagja a Nemzetközi Vasútegyletnek. Az évtizedek során a taglétszám folyamatosan növekedett, az UIC jelenleg 207 tagot jegyez, melyek között pályaműködtetők, vasúti személyszállítási és áru-fuvarozási vállalatok, de egyetemek, kutatóintézetek és hatóságok is képviseltetik magukat.

Vasút, mint közös cél

Egy évszázad elteltével az UIC alapvető célkitűzése, hitvallása nem változott. A vasutak nemzetközi szintű képviselete mellett továbbra is azon dolgozik, hogy a tagvasutak közösen alakítsák ki a vasúti közlekedés, illetve fuvarozás műszaki és kereskedelmi feltételeit az egységes műszaki megoldások révén. Ezért műszaki oldalról a szervezetben a vasút valamennyi technikai területét lefedő munkacsoportok működnek, amelyekben a tagvasutak között műszaki együttműködési tevékenység zajlik. Ezek révén jönnek létre az UIC termékei, azaz önkéntes műszaki standardok, specifikációk, iránymutatások, melyeket a tagvasutak alkalmazhatnak.

Hazai sikerek az UIC-ben

Az 1922-es megalapítás óta a MÁV aktívan vesz részt az UIC munkájában, elkötelezett az UIC célkitűzéseinek megvalósításában.

Legutóbbi vasútdiplomáciai sikerként említhető, hogy 2022–2023 között a vállalatcsoportot képviselve dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgatót választották meg a szervezet Európai Vezető Bizottság (EMC) közép- és kelet-európai képviseleti tagjának. Fontos kiemelni, hogy társaságunk első alkalommal viseli ezt a regionális posztot a közösségben, ezáltal globális szinten az irányító testületben is



© UIC / Romain Barré



UIC centenáriumi logó

© UIC

képviseli a régiót. Így a vasútdiplomáciai eredmény jóvoltából a MÁV érdekérvényesítési tevékenysége tovább erősödhet a nemzetközi porondon.

Szintén nagy szakmai elismerés, hogy tavaly a Nemzetközi Vasútegylet Standardizációs Kiválósági Díjban részesített egy új típusú UIC-standardot, amelynek kidolgozásában aktívan részt vettek a MÁV Zrt. szakemberei dr. Rónai Péter igazgató, Urvald Krisztián vezető, Friedmann Szilárd értékesítési szakértő és Komló Tünde beszámolási szak-

értő személyében. Szervezési oldalról úgyszintén érdem, hogy 2019-ben, a MÁV Zrt. szervezésében első alkalommal adott Magyarország otthont az UIC magas szintű európai és globális közgyűléseinek.

A következő számban a Nemzetközi Vasútegylet székházát mutatjuk be, melyben kiderül, hogy melyik magyar származású művész alkotását tekinthetjük meg a párizsi épületben.

Kispéter Adél

Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság

A MÁV és a nemzetközi kapcsolatok

A nemzetközi kapcsolatok ápolása fontos szerepet játszik a vasút világában is. A vállalatcsoport nemzetközi munkájának összehangolásáért a Nemzetközi Kapcsolatok Igazgatóság (NKI) felel, amely tevékenységét az érintett szervezeti egységek bevonásával látja el. Kukoda Bernadette igazgató vezetésével a csapatot összesen 12 kolléganő alkotja. Az Igazgatóság által koordinált legfontosabb feladatok: vasútdiplomáciai tevékenység ellátása, részvétel a nemzetközi szervezetek munkájában, felsővezetői találkozók előkészítése, tárcaközi vasútszakmai tájékoztatók összeállítása, közreműködés a határforgalmi szabályozások kimunkálásában, valamint a közösségi jogszabályok adaptálásának elősegítése. Ezáltal munkájukkal támogatják a MÁV-Volán-csoport üzleti érdekeinek érvényesítését, valamint a magyar vasút hírének öregbítéséért is felelős a szervezet Európán belül és azon túl a nemzetközi szervezetekben és a partnervasutaknál. A gyakorlatban a nemzetközi szakértők munkája igen sokrétű: a protokolláris levelezéstől a felsővezetői találkozók megszervezéséig, az ültetőkártyák nyomtatásától a háttéranyagok és elemzések készítéséig, a menüsor kiválasztásától a tárgyaláso-

kon való részvételig bármi előfordulhat.

Munkájuk másik fontos területe az utaztatás: előkészítik a MÁV és a MÁV-START külföldi kiküldetéseit, a szerződött utazási irodák útján szerzik be a repülőjegyeket, biztosítják a valutaelőleget, utasbiztosítást, gondoskodnak a kiutazók folyamatos és gondos tájékoztatásáról, valamint a pénzügyi elszámolásról.



UIC székház Párizs

© UIC / Marc Fauvelle

Európa szeme a fiatalokon

Az Európai Bizottság hivatalos javaslatot fogadott el arról, hogy 2022-t nyilvánítsák az ifjúság európai évévé. Európa számára fontos, hogy a fiatalok jövőképpel rendelkezzenek, illetve kelő szerepvállalásra és részvételre törekedjenek, hiszen csak így tudunk jobb, környezetbarátabb, befogadóbb és digitálisabb jövőt teremteni.

Vitathatatlan, hogy a hosszú évek alatt megszerzett szakmai tudás esszenciáját az idősebb, tapasztaltabb munkatársak őrzik, azonban az is nagyon fontos, hogy ezeket az ismereteket átadják az új generáció, a jövő szakemberei számára. Sok esetben éppen a fiatalok friss, innovatív szemlélete hoz jól működő megoldásokat egy-egy szakmai kérdésre, amelyeket érdemes beépíteni a gyakorlatba. A generációk közötti együttműködés jótékony hatással van a szakma és a vállalati kultúra fejlődésére egyaránt, ezeket a vállalati értékeket pedig később a fiatalok viszik tovább.

A MÁV-Volán-csoport vonzó munkahely a fiatalok számára

Számos oka van, hogy a pályakezdő fiatalok szívesen tekintenek lehetséges első munkahelyként a vállalatcsoportra. Az Európai Unió fenntarthatóságra és a környezet védelmére irányuló közép- és hosszú távú tervei alapvetően meghatározzák a közösségi közlekedés működésére és fejlesztésére vonatkozó elvárásokat. A MÁV-Volán-csoport 2021-ben kidolgozott fenntarthatósági célkitűzéseinek teljesítéséhez jelentős működési, technikai és infrastrukturális fejlődés, és ami talán a legfontosabb, olyan alapvetően új szemlélet szükséges,

amellyel a fiatalok is szívesen azonosulnak akár hosszú távon is. A vállalatcsoport kifejezetten előkelő helyet foglal el a fiatalok között a lehetséges munkáltatók listáján, ezt bizonyítja, hogy a PwC által megkérdezett 30 000 fiatal magyarországi munkavállaló szabadszavas válaszaira alapuló kiértékelés eredményeként a MÁV-Volán-csoport 2021-ben elnyerte az Év Legvonzóbb Munkahelye Díj második helyezését energetika és közüzem kategóriában.

Stabilitás, fejlődés, utazási kedvezmény – varázsszavak az induláshoz

A MÁV-Volán-csoport Magyarország legnagyobb foglalkoztatója 55 ezer munkavállalóval, tevékenysége a hazai személyszállítási szolgáltatás gerincét adja. A vállalatcsoport egyik legnagyobb előnye az a munkáltatói stabilitás és biztonság, amelyben a fiatalok akár élethosszig tartó karrierúttal is tervezhetnek. A MÁV-Volán-csoport a járványhelyzetben megtartotta munkavállalói létszámát, nem kényszerült leépítésekre. A fejlesztések fontossága is hívószó lehet a fiatalok számára, hiszen a fejlődéshez szükség van az új, innovatív ötletekre a friss szemléletű szakmai tudásra, de folyamatosak

a fejlesztések a munkavállalók jobb kiszolgálása érdekében is. Meghatározó érv a vállalatcsoport mellett az utazási kedvezmény, a folyamatos tanulási, fejlődési lehetőség, valamint az informatikai rendszereken alapuló munkavégzés egyre nagyobb mértékű elterjedése, a munka-magánélet egyensúly megtartásának előtérbe helyezése. A MÁV-Volán-csoport felépítésének összetettsége által nagy az átjárhatóság akár az egyes vállalatok között is, a megszámlálhatatlan különböző szakmai terület és munkakör akár szakmai profilváltásra is lehetőséget ad vállalatcsoporton belül. A fiatalokat itt egy országos méretű összetartó közösség várja és segíti a beilleszkedésben, előrejutásban.

Minden kezdet nehéz, de van segítség!

A szervezet nagysága nem hátrány, inkább kezdeti nehézség, amelyet átlátni, és eligazodni benne sokszor időbe telik. Az új munkavállalók beilleszkedését számos programmal támogatja a vállalatcsoport. Az Orientációs napok célja, hogy az újfelveleles kollégák megismerjék a szervezeti kultúrát, a vállalati értékeket. A Pályakezdő Diplomás Program a vállalatcsoporthoz felvételt nyerő friss diplomás munkatársak beilleszkedésének támogatását már több mint 10 éve segíti. A program záróeseménye a Talent Konferencia, amely teret ad a megszerzett tudás és tapasztalat megosztására a fiatalok számára. A Mentor program a kijelölt szakmai támogatók felkészítésével a pályakezdő fiatalok szakmai beilleszkedését támogatja. A Támogatlak Program célja, hogy a munkatársak megtartását és elkötelezettségét a közös tudásátadással, a lelki egészség megőrzését biztosító programokkal és önfejlesztés lehetőségével biztosítsa. A program legfontosabb elemei a Lelkitámasz telefonvonal, az online felület, interaktív előadások és programok. A Lelkitámasz telefonos lelkisegély szolgáltatón keresztül, mentálhigiénés szaktudással rendelkező kollégák önkéntesen, anonim módon és ingyenesen támo-

gatják azokat a munkatársakat, akik segítségre szorulnak. A visszajelző kultúra bevezetését a munkáltató és munkavállaló között zajló Fejlesztő beszélgetés módszertana támogatja. A rendszer bevezetése során a fokozatosság elvének szem előtt tartása mellett legalább az évi egyszeri fejlesztő beszélgetés kitűzése a cél, amely három szakaszból áll: a célkitűzés, az értékelés, és a fejlesztő beszélgetés.

Tanulás akár egy életen át

A MÁV-Volán-csoport munkáltatóként számos eszközzel, képzésekkel, fejlesztő programokkal, projektekben való részvételi lehetőségekkel támogatja a fejlődni vágyó munkatársakat: aki akar, az fejlődhet, és előbbre juthat. Az Ösztöndíj Programban részt vevő fiatalok már az iskolai évek alatt megismerik a vasút működését, az adott szakmai terület folyamatait, feladatait, kapcsolódásait. Az ösztöndíjasok végzettségük megszerzését követően automatikusan bekerülnek a Pályakezdő Diplomás Programba. Öt éve indult el a duális képzés a Dunaújvárosi Egyetemmel együttműködésben, jelenleg vállalatcsoport szinten 15 duális hallgatóval. Tavaly a Széchenyi István Egyetemmel és a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemmel is megállapodás született duális képzésre. Számos jelenlegi és korábbi vasútszakmai, közlekedési és más szakmai közép- és felsővezető indította a karrierjét még pályakezdőként a MÁV-Volán-csoport valamelyik vállalatánál, és jutott el innen szakterülete csúcsára.

A fiatal munkatársak támogatása, segítése a vállalat jövőjének megalapozása. Érdemes tehát értő figyelemmel hallgatni az új generáció friss ötleteit, és továbbadni nekik azt a szakmai tudást, amelynek gyökerei akár 150 évre is visszanyúlhatnak.

Fuchs Adrienn



PLANET BUDAPEST 2021

2021. november 29. és december 5. között rendezték meg a Planet Budapest 2021 Fenntarthatósági Expó és Világtalálkozót a megújult Hungexpo területén. A rendezvényen több mint 180 szakmai kiállító vett részt, köztük a MÁV-Volán-csoport is. Standunknál Áder János, Magyarország köztársasági elnöke, a rendezvény fővédnöke is a vendégünk volt.

A MÁV-Volán-csoport standja nagy népszerűségnek örvendett az expó látogatói és kiállítói között egyaránt. A rendezvényen való részvételünk egyik célja az volt, hogy korosztálytól és érdeklődési körtől függetlenül, a lehető legtöbb látogató figyelmét felhívjuk a zöld közösségi közlekedés jelentőségére, valamint bemutassuk a vállalatcsoport fenntarthatósági törekvéseit és klímavédelem érdekében tett erőfeszítéseit.

A kitűzött cél szemléltetéséhez egy kiterjesztett valósággal bővített és kerékpárhajtással működtetett vasúti és autóbuszos terepasztalt állítottunk ki, amely interaktív módon mutatta be a vállalatcsoport által megfogalmazott célkitűzéseket és a fenntarthatóság témaköréhez kapcsolódó érdekes tényeket. Az érdeklődők egy kvízzjátékban is részt vehettek, ahol a fenntarthatósági célkitűzésekre vonatkozó kérdésekre kellett választ adniuk. A helyes megfejtők között minden nap 30 000 Ft értékű utazási utalványt sorsoltunk ki.



Áder János, Magyarország köztársasági elnöke, a rendezvény fővédnöke is látogatást tett a standunknál, és meghallgatta prezentációnkat a közösségi közlekedés fenntarthatóságáról. Köztársasági elnök úr megtekerte a terepasztalt működtető áramfejlesztős kerékpárt is, és betekintett a makett mögött rejlő kiterjesztett valóságba is.

December 2-án dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató a „Közlekedés – Ugrás a technológiában, vagy a viselkedésünk megváltoztatása lehet a megoldás?” című szekcióülés moderátora volt. A beszélgetés fókuszában a fenntarthatóságra adott megoldások, egyedi fejlesztések és ötletek bemutatása állt. Palkovics László innovációs és technológiai miniszter is tartott előadást a rendezvényen. A miniszter kiemelte: össze kell hangolni a klímavédelmet és az energetikát.

MÁV KIG



A VASÚT MEGJELÉNÍTÉSE A MAGYAR KÖNNYŰZENÉBEN

A vasút vitathatatlanul a 20. század egyik legmeghatározóbb közlekedési eszközévé vált, amely minden társadalmi réteg számára lehetővé tette a gyors és megfizethető utazás élményét, közelebb hozva ezzel a kultúrát az ország minden lakójához. A vasút a társadalomra gyakorolt hatása okán nemcsak a kultúra „szállítójává”, de annak részesévé is vált, így elmaradhatatlan szereplője lett filmeknek, zeneszámoknak, sőt költeményeknek is, amely érdekes és emlékezetes lenyomatokat képzett a MÁV egyes korszakairól – bár fontos megjegyezni: a dalokban sokszor csak mint költői kép szerepel a vonat, vagy az utazás.

Olvasóinkat ezúttal nem csupán olvasásra, hanem zenehallgatásra is szeretnénk ösztönözni. Benke Máté zenei ajánlója következik.

Cseh Tamás – Váróterem

Ha egy téli napot, egy hangulatot vagy egy kort le lehet fényképezni dallal, akkor az itt történik, ezen a Cseh Tamás-lemezen, természetesen Bereményi Géza hathatós közreműködésével. A Váróterem egy homályos, felidézett emlékkép, belenyugvó visszatekintés a szertefoszlott boldogságra. Két embert látunk éjjel, egy pályaudvaron. Bár a dalszövegből ez nem derül ki, a hangszerelés, a keserű hangszín azt sejteti, hogy ők ketten már nem alkotnak egy párt, de az is érezhető, hogy minden kellemetlenség ellenére (pályaudvar, olajszag, sercegő neonfény) ez egy örömteli alkalom lehetett. Mert várták a csatlakozást, mert szabadok voltak, mert tartottak valahova, mert az életük akkor még tartott valamerre.



szöveg:
Bereményi Géza

Album:
Cseh Tamás, Utóirat
Hungaroton SLPX 14061-62

Kiadás éve: 1987

Péterfy Bori & Love Band – Aranykor

Bár az Aranykor nem tartozik a Péterfy Bori & Love Band legismertebb dalai közé, és talán nem is a „legvonatosabb” a Téged Nem vasutas videóklipje után, mégis egy rohanó vonat, azaz a száguldás metaforáját használja a legerősebb és legfontosabb érzés szimbólumaként. Az első verében bukott tervek és kapcsolatok sokasága tűnik fel a száguldó vonat ablakából: „Nézd, Leomlik mellettünk minden ház, Nem tart ki a láz”. Ezt követően az elmúlás felé vezető út különböző szakaszai tűnnek fel „Lobogás, tűzben kéz, füst, majd sár”, amelyek ismerete épp úgy árnyékolja be az életünket, mint szerelmeinket. A refrén – az idő függvényében („Egy karc csupán veled”) – mérlegre helyezi, hogy mi a fontos: az egyik oldalon az apró ügyeken megvívott értelmetlen harcok, a bukások, az elmorzsoltság láthatók, a másik oldalon a szerelem és a szenvedély. Innentől, azaz a második verzétől folytatódik lüktetéssel a zeneszám, ez a szív dobogására és a vonat ütemes zakatolására utal, amely szavak nélkül hasonlítja a szerelem erejét egy megállíthatatlan vonatéhoz.



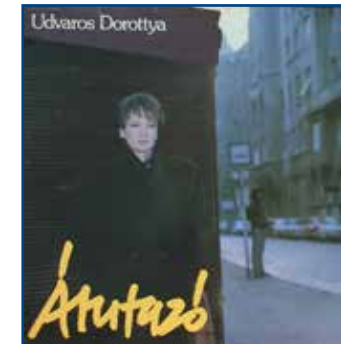
szöveg:
Tariska Szabolcs

Album:
Péterfy Bori & Love Band,
Bori X
Etalon Produkció E-01

Kiadás éve: 2018

Udvaros Dorottya – Egy Átutazó

A szürkén elillanó 80-as évek egyik meghatározó dokumentuma a Dész-Bereményi-Udvaros trió közös nagylemeze, az Átutazó, amelynek címadó dala szintén egy vasúti képet használ, mégis ezer asszociáció köthető hozzá. A szöveg szerint egy állomáson, továbbhaladásra váró vonat fülkéjében játszódik a dal „cselekménye”, egy helyben. A távolban megnyugtató, mély dallam hallható, ami néha csak álomnak tűnik. Az „Egy állomás, kint éjszaka, Várakozás.” sorok tehetetlenséget sugallanak, hiszen az átutazó a vonaton ülve nem tudhatja, hogy mikor indulnak tovább, nincs ráhatása az eseményekre. Ez a tehetetlenség az élet nagy egészére jellemző, de a dal talán mégsem egy valódi utazás emlékét tárja elénk. A távolról szóló dallam, ami a nyugalmat jelenti, akár az áhított rendszerváltás reményét is képviselheti, amellyel szemben már jól értelmezhető az egyébként mozogni képes vonat egy helyben állása.



szöveg:
Bereményi Géza
zene: Dész László

Album:
Udvaros Dorottya, Átutazó
Krém SLPX 17877

Kiadás éve: 1985

Koncz Zsuzsa – Különvonatok

Az 1981-ben megjelent Menetrend című Koncz Zsuzsa-nagylemezen volt először hallható a Különvonatok című Bródy-szerzemény. Tudvalevő, hogy a dal egy történelmi pillanatot örökít meg, ahhoz viszont nem ad támpontot a szerző, hogy melyiket. Annyit biztosra vehetünk, hogy nem vonatokról és sínekről van szó, még akkor sem, ha úgy hangzik. A vasút csak mint allegorikus kép szerepel a műben. Ha figyelmesen hallgatjuk a dalszöveget és figyelembe vesszük a történelmi kort, amelyben létrejött, könnyedén juthatunk arra a következtetésre, hogy az európai állomás valójában Magyarországot jelképezi („Az európai állomás határain, Sok vonat bejött és kiment”). A vonatok – nagy valószínűséggel – olyan népcsoportokat fednek, akik különböző okoknál fogva, de be- majd kiléptek határainkon. Ezt a gondolatmenetet erősíti meg az „Az állomáson átrohant már sok vonat, És néhány sokáig pihent” mondatrész is, amely visszautal a múltunkra, azaz az ország törökök, vagy németek általi megszállására.



szöveg:
Bródy János
zene: Tolcsvay László

Album:
Koncz Zsuzsa, Menetrend
Pepita SLPX 17672

Kiadás éve: 1981

LOCOMOTIV GT – Zenvonat

A képen látható hanglemez – egyebek mellett – a Locomotiv GT Zenevonat című számának élő változatát őrzi. 1992. május 14-étől kezdve tartották a Nyugati pályaudvar épületében az LGT búcsúkoncertjeit, amelyeken tízezrek jelentek meg (koncertjeit, hiszen a két főpróba is hatalmas érdeklődésre tartott számot, majd még két ráadást rendeztek). A búcsúkoncert hanganyagát CD, kazetta és dupla hanglemez is őrzi, ezért sem véletlen, hogy a dal illusztrációjaként nem az X. című LP-t használtam, amelyen először megjelent. Az élő albumhoz ugyanis egy különlegesség kapcsolódik: ahogy feljebb említettem, a koncertet a Nyugati pályaudvaron tartották. Igen, bent a csarnokban, amelyet lezártak erre az időre. A vágányokat lefedték, így egységes tér alakulhatott ki a színpad előtt, amely az üveg-homlokzathoz közel állt, és egy kisebb Nyugati pályaudvart formált. Nyugati a Nyugatiban. A koncertről készült videó megtekinthető a Youtube-on!



szöveg:
Sztevanovity Dusán
zene: Presser Gábor

Album:
Locomotiv GT, Búcsúkoncert
Aréna Records – LP 101

Kiadás éve: 1992

Benke Máté

Az albumokról bővebb információ a www.vasutasmagazin.hu oldalon olvasható

Ünnep utáni zöldhulladék Hogyan hasznosíthatók a kidobott karácsonyfák?

Az évvégi ünnepek legfőbb ékét, a karácsonyfát általában hagyományosan vízkereszt, azaz január 6-a után bontjuk le. Mi lesz a sorsa ezután a karácsonyfának? Mi lesz a városokban a csillogásukat vesztett, helyenként száraz tűleveleiket elhullatott fenyőfavazak halmával? A vidéki házaknál tényleg több az alternatíva az elszáradt fenyők egyéni hasznosítására: a kecskék például imádják a tűleveleket, és a nyári bográcsoláshoz is eltehetjük a fa feldarabolt törzsét és ágait. Városainkban a fenyőfák zöldhulladékként történő kezelése szervezett és ütemezett, amely ebben az időszakban jelentős feladatot ró a hulladékkezelés szakembereire. Mi történik az ünnep után a zöldhulladékkal? Sorozatunkban újra és újra feltesszük a kérdést: mit tehetünk egyénileg a környezetünk megóvásáért, az energia- és erőforrás-pazarlás ellen – a legszelesebb értelmezésben a takarékoság jegyében – bolygónk és a jövő érdekében.

Környezettudatos újrahasznosítás a kertben

Ha kertés házban élünk, valóban több a lehetőségünk az újrahasznosításra. Bár az is lehet, hogy ebben az esetben az élő, gyökeres fenyőfa vásárlása mellett döntöttünk, így ezek a gyökeres fenyők mostanra már egészen biztosan kikerültek a meleg szobából. De a kivágott karácsonyfának is lehet új és hasznos funkciója kertünkben. A lehullott tűlevelek kitűnő tápanyagul szolgálhatnak a savanyú talajt kedvelő növényeknek. Bizonyos növények kifejezetten savas pH-értékű talajban fejlődnek jól – ilyenek például a rododendronok, az azáleák, a hortenziafélék és az áfonyabokrok is. A lehullott tűleveleket szórjuk ezeknek a növényeknek a tövéhez. Az apróra vágott gallyakat és a tűleveleket talajtakarásra is használhatjuk, a sáros területek járhatóbbá tételére. Daráljuk le ágaprítóval, így mulcsként a talaj kiszáradását gátolja, vagy díszíthet utakat, megakadályozhatja a gyomosodást. A darálékot és a tűleveleket komposztálhatjuk is, ám ez a szokásosnál picit hosszabb időt igényel a magas gyantatartalom miatt, de a vegyes komposzthoz keverve szép lassan a fenyő is lebomlik. A fa törzsét tűzifának, égetésre, begyűjtásra is sokan használják, bár ez a legkevésbé környezetkímélő módszer. Csak módjával érdemes így használni, mert ugyancsak a magas gyantatartalom miatt kárt okozhat a kályhában, kéményben. Az is újrahasznosítás, ha madárbúvóhelyként, etetőként tudjuk használni a kertben. Tegyük ki, rögzítsük kreativitásunk szerint, és díszítsük újra madáreliséggel, fagyúgolyókkal, almaszeletekkel, szalonakoc-kákkal. És már csak az a dolgunk, hogy figyeljük, ahogy a kertünk madarai felfedezik a téli eleségeket, melyeket ne feledjünk folyamatosan pótolni.



Mi történik nagyüzemi keretek között?

A városi hulladékgazdálkodás mindenhol talál megoldást a karácsonyfák begyűjtésére és felhasználására. A helyi kertészetek is jelentős szerepet vállalnak, hiszen a karácsonyfákat a legtöbb nagyvárosban összegyűjtik, majd az illetékes kertészetek felaprítják, és talajtakaró forgácsként, mulcsként újrahasznosítják. Amint azt a Fővárosi Közterület-fenntartó Nonprofit Zrt. (FKF) honlapjáról megtudjuk, az ünnepek után mintegy 500-600 ezer fenyőfát gyűjtenek össze és szállítanak el. A január 6-tól másfél hónapig tartó fődőszakban úgynevezett fenyőfás járatok szállítják el a fákat, normál hulladékszállító gépekkel, illetve a nagy méretű fákat külön gyűjtőjárművel gyűjtik össze. A lakosoknak a fákat meg kell szabadítaniuk minden díszről, tartozéktól, majd a kukák mellé, vagy a többszáz kijelölt gyűjtőhely egyikére lehet kitenni úgy, hogy ne akadályozzák a gyalogosokat és a gépkocsiforgalmat sem.

Jogsabályi háttér

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium tette közzé az Országos Hulladékgazdálkodási Terv (2021–2027) című dokumentumot (OHT). Az OHT tartalmazza hazánk hulladékgazdálkodással kapcsolatos szakmapolitikai elképzeléseit, hulladékgazdálkodásunk jogszabályi háttérét, bemutatja a jelenlegi helyzetet, meghatározza az elérendő célokat és a megvalósításhoz szükséges eszközöket, intézkedéseket. A hosszú távú cél szerint a környezeti elemeket kímélő hulladékkezelés, a környezetbarát, innovatív technológiák alkalmazása kerül előtérbe, csökken a veszélyes anyagok használata. A hulladékra mint erőforrásra tekintünk majd. Az OHT által meghatározott célok teljesülésének köszönhetően a hulladéklerakás csökken, a jövőben csak az a hulladék kerül lerakásra, amelynek a hasznosítása nem megoldható.

A zöldhulladék kezeléséről szóló irányelveket is az OHT határozza meg. Az elszállítást végző szervezetek a zöldhulladék elkülönített gyűjtési és újrahasznosítási tevékenységüket az EU-jogsabályok és a hulladékgazdálkodási terv ajánlásait figyelembe véve végzik. A gyűjtéssel és kezeléssel, komposztálással egyszerre több célt is megvalósítanak: egyrészt megvalósul az a törvényi kötelezettség, miszerint minden hulladékot ott kell kezelni, ahol keletkezik, másrészt a zöldhulladékból készített komposzt tápanyagként újra hasznosul. A tevékenység nem csak a karácsonyfák begyűjtésére vonatkozik, évente több alkalommal van biztosítva a lakosság számára a zöldhulladék-gyűjtése és annak elszállítása.

Izgalmas alternatívák

Időnként új, eddig még nem látott felhasználási módok is napvilágot látnak. Ilyen például az, amit az estonianworld.com oldalon olvashattunk. A leírás szerint az északi országokban üdítőitalt készítenek a karácsonyfából. Az elszáradt tűlevelűek hasznosítására Észtországban és Finnországban egy rendhagyó megoldást találtak. A dolog 2019-ben kezdődött Észtország legnagyobb szigetén, a Saaremaa-n, amikor a 17 méteres közös karácsonyfából tonik készült az ünnepek után. A Lahhentagge nevű üdítőitalokat gyártó cég terméke, a „Lucfenyő és kardamom” elnevezésű üdítő nagy sikert aratott nem csak a helyiek között. A gyártás azzal indul, hogy finn és észt városokból begyűjtik a főtéri karácsonyfákat, a tűlevelek ledarálása után kardamommal és citrommal ízesítik. Az üdítőitalokat gyártó cég szeretné a karácsony varázsát palackokba tölteni és egyesíteni a szigetlakók hulladékmentes életmódjával. Az üdítő számos díjat is elnyert már, és amúgy sem tűnik vad ötletnek, ha tudjuk, hogy a fenyőfélékből készült szirupokat például sokan gyógyhatású szerként fogyasztják télen meghűléses betegségek idején.

Lám, ipari és háztáji környezetben is mindig vannak újabb megoldások. Járjunk továbbra is nyitott szemmel, érdeklődjünk a téma iránt, találjunk új, környezettudatos megoldásokat, alakítsunk ki új szokásokat, bánjunk takarékosan a forrásainkkal. A spórolással és hatékony felhasználással egyénileg is profitálhatunk és globálisan is jót teszünk. Egyéni takarékoskodásunkkal csökkentjük az ökológiai lábnyomunkat, és példát mutatunk a gyermekeinknek is. Takarékoskodással élhetőbb jövőt teremtünk a számukra.

Hum Krisztina



HOGYAN LETT A NOHAB MAGYAR MOZDONY? SZÁGULDÓ SVÉDSZEKRÉNYEK

Nem túlzás kijelenteni, hogy a svéd NoHAB típusú dízelmozdony ma is a legnépszerűbbek egyike a hazai vasútbarátok körében. A járműből húszat rendelt a MÁV a hatvanas évek elején, a mozdonyok majd' negyven éven át vontatták a menetrend szerinti szerelvényeket.



Az 1960-as Budapesti Ipari Vásár szervezői nemcsak azt kívánták bemutatni, hogy a forradalom után miként konszolidálódott és fejlődött a hazai áruterelés, de azt is, hogy a vasfüggöny kifejezés már nem jelent teljes izolációt. Nem volt nehéz dolguk; az évtized elejének totális áruhiányával kellett szembeállítaniuk a jelent, amikor már a lakosság „életszínvonalának növelése” is párthatározattá érett. Ennek jegyében nemcsak a korszerű vagy inkább annak mondott háztartási és ruházati cikkek jelentek meg, újdonságnak számított az is, hogy megkezdődött a személyautó-import. De mivel a többség legfeljebb álmodozhatott saját autóról, számukra a hatalom ajánlata az új tömegközlekedési eszközök beszerzése volt.

Nem fért be

Ennek jegyében mutatták be az 1960-as vásáron például az Ikarus áramvonalas (és sorozatgyártásba sosem került) 303-as típusú buszát, illetve a „fáros” Ikarus 55 luxusváltozatát, sőt a szocialista országok mellett olyan addig ellenségnek kikiáltott országok is megjelenhettek, mint Nyugat-Németország, amely egyebek mellett a Mercedes és a BMW legújabb típusait mutatta be.

A vásárt ekkor még a Városligetben rendezték, így arra nem volt mód, hogy a vasúti járműgyártók mozdonyaikkal képviseljék országukat, szabályt erősítő kivétel mégis akadt: a svéd Nydqvist och Holm Aktiebolag nevű cég, röviden: NoHAB, elhozta áramvonalas dízelmozdonyát. A hattengelyes, 1950 lóerős, amerikai (General Motors) motorral hajtott, több mint 100 tonnás mozdonyt 1954 óta gyártottak, elsőként a dán államvasút számára. Az addig-

ra már bizonyított konstrukciót a vásár idején a Nyugati pályaudvaron állították ki, nem kis feltűnést keltve a gőzöskkel teli állomáson. Ráadásul a mozdonyra nem vonatkozott a „minden a szemnek, semmit a kéznek” kitétel sem. „Naponta sok vasutas megcsodálja a NOHAB gyártmányú dízel-elektromos mozdonyt Debrecenben is. A valóban szép svéd masinát már Budapesten is kiállították. Előbb az ipari vásárra akarták vinni a svédek, de ott nem fért el. Most próbajáraton van Budapest és Záhony között. Képünk akkor készült, amikor Záhonyba 17 pullman kocsit vitt. Visszafelé egy 2000 tonnás tehervonatot akasztottak rá. Bírta azt is...” – írta 1960. június 4-én a Hajdú-Bihari Napló, bár azt nem tették hozzá (és máshol sem verték nagydobra), hogy a próbamenet valójában annak volt a része – sőt mint később kiderült, döntő momentuma –, hogy a MÁV nemzetközi pályázatot írt ki nagy teljesítményű dízelmozdonyok beszerzésére.

Dízel csata

Ilyenek ugyanis nem álltak a társaság rendelkezésére, s a túlnyomórészt gőzmozdonyokból álló járműparkot addig a kisebb teljesítményű (általában 600 lóerős) hazai gyártású dízelekkel próbálták kiváltani. De mindenki tudta, hogy ez nem elég, szükség van egy olyan olcsó fenntartású dízel-vontatójárműre, amely teljesítményében a legerősebb gőzöskkel is felveszi a versenyt. Csakhogy 1960-ban, a pályázat kiírásakor már bebizonyosodott, hogy rövid időn belül biztosan nem születik ilyen paraméterekkel bíró hazai gyártású jármű. Már csak azért sem, mert az ezzel kapcsolatos kísérlet megfenneklett. Pedig nem csak

biztató jelek voltak, kézzelfogható eredmények is. A Ganz jeles főmunkatársa, egykori vezérigazgatója, a hazai dízel-motor-gyártás legjelentősebb alakja, Jendrassik György 1947-ben, közvetlenül emigrációja előtt, egy 2000 lóerős dízelmotor terveit hátrahagyta, amit 1953-ra készítették el, majd további négy év kellett ahhoz, hogy beépítsék egy mozdonyba. Az így elkészült prototípus járművet, az M601-est 1957-től tesztelték, ám miután a próbufutások során a motor úgy megsérült, hogy képtelenség volt megjavítani, újbóli legyártását nem vállalta a Ganz. A projekt meghiúsulása után döntöttek a nemzetközi pályázat mellett, a felhívásra 17 cég jelentkezett, de csak kettő, a NoHAB mellett a nyugatnémet Krauss-Maffei hozott „próba-mozdonyt” Magyarországra. A müncheni cég 3000 lóerős óriásmozdonyát 1960. július 19-én mutatták be a Nyugati pályaudvaron, s két hétig járt próbamenetben a hazai vonalakon M61-2001 pályaszámmal.

Szergej előnyben

Noha a próbamenetek során mindkét mozdonnal elégedettek voltak a szakemberek, szinte mindenki a svéd modell mellett tette le a voksát; a NoHAB-ok építései az akkor már bevált technológiákat alkalmazták szemben a német mozdonnal, amelynek két motorja meglehetősen bonyolult szerkezet volt, hidraulikus erőátviteli rendszere pedig éretlen újdonságnak számított. A MÁV végül húsz mozdonyt rendelt meg a svédektől, az első kettő 1963 májusában érkezett, s kezdte meg rögtön próbameneteit napi 625 kilométereket teljesítve. A mozdony áramvonalas külseje maga volt a megtestesült száguldás, ami ráadásul nem csak a látványban mutatkozott meg: míg a leggyakoribb vontatónak számító 424-es gőzös legnagyobb sebessége 115 km/h volt, a NoHAB-oké 160 km/h. Persze a kezelése is bonyolultabb volt. Olyannyira, hogy néhány magyar vasutast Svédországban képeztek ki, hogy aztán ők adják tovább tapasztalataikat. Például hatalmas újítás-

nak számított akkoriban az alvászjelző-automatika, ami azt jelentette, hogy ha a vezető tartósan abbahagyta a vonat irányítását (nem ért hozzá a kezelőszervekhez), akkor a berendezés előbb figyelmeztető jelzést adott le, és ha erre sem érkezett reakció, megállította a vonatot. Az automatika a vasutasoktól a morbid „halottember-berendezés” elnevezést kapta, ám ez is inkább tisztelet jele volt a precíz gépezet iránt. A húsz tagból álló NoHAB-flotta – az M61-es sorozat – 1964-ben vált teljessé, s ezzel kezdetét vette a magyar vasút különös sikertörténete. A NoHAB-ok nemcsak megbízhatóságukkal és remek technikai adottságaikkal tűntek ki, de azzal is, hogy sokkal „ütésállóbbnak” bizonyultak, s így nagy mértékű karbantartási munkát sem igényeltek. Nem túlzás kijelenteni, hogy a svéd mozdonyok a vasutasok és az utasok körében is hatalmas népszerűséget szereztek, és mivel a MÁV-nak még igen sok új dízelmozdonyra volt szüksége a gőzösk kiváltása okán, logikusnak tűnt további járművek beszerzése. Csak-hogy időközben a Szovjetunió is előállt nagy teljesítményű dízelmozdonyával, amelynek egyetlen olyan tulajdonsága sem volt, amellyel a svéd mozdony versenytársa lehetett: az orosz mozdonyok olcsóbbak voltak, nem is dollárban kellett kifizetni őket. Beszédes adat, hogy a hivatalosan M62-es sorozatú, de mindenki által csak Szergejnek nevezett mozdonyokból 1965–1978 között majdnem 300 darab érkezett.

Az utolsó NoHAB dízel 2000-ben közlekedett menetrend szerint, s addigra valóságos rajongótábora alakult ki a mozdonymak. Mindennél többet mond, hogy a 2007-ben megjelent Magyarországi mozdonyok című remek könyv borítóján is a NoHAB-dízel fényképe látható – annak ellenére, hogy a reprezentatív kiadvány az összes Magyarországon valaha közlekedő mozdonyt bemutatja, amelyek többsége hazai gyártású volt.

Legát Tibor



A világhódító fánk

Lehet kerek vagy hosszúkas, lapos vagy gömbölyű, lyukas vagy töltött, csokis vagy lekváros, mézes vagy mázas, sima vagy porcukros, túrós vagy gyümölcsös, egy azonban közös: a kelt tészta, amit forró, bő olajban kell kisütni. A belül puha, kívül aranylóan ropogós édesség már az ókori Egyiptomban is népszerű volt, azóta pedig meghódította az egész világot.

Magyarországon egyértelműen februárra tehető a fánk-fogyasztási főszezon, hiszen nincsen farsang nélküle. A vízkeresztől hamvazószerdáig tartó időszak ugyanis nemcsak a télüzésről szól(t), hanem az önfeledt mulatozásról és az örömszerzésről, amikor még mindenki kitombolhatja magát a 40 napos böjt előtt. Márpedig a kulináris élvezetek közül kevés fenségesebbet lehet elképzelni, mint beleharapni egy édesen puha, frissen sült szalagos fánkba.

A fánk és a farsang

Európában több legenda is él, hogy honnan terjedt el és miért éppen a farsangi időszak elmaradhatatlan „kelléke” e sült tészta. A franciák úgy tartják, hogy Marie Antoinette tette népszerűvé a királyi udvarban, miután egy karneváli éjszaka álruhában kiszökött a párizsi forgatagba, és egy útszéli kofától vett egy fánkot. A királyné ettől kezdve nem tudott ellenállni a finomságnak, ezért a recept beignet néven bekeverült a királyi édességek közé. A francia fánk alakja nem kerek, hanem szögletes, leginkább egy párnácskára hasonlít, a tésztája habkönnyű, és töltelék nélkül, de jó sok porcukorral megszórva fogyasztják.

A másik történet a szomszédos Ausztriából származik, miszerint a 19. század elején a bécsi Krapfen pékségben egyszer – éppen a farsangi időszakban – nem készült el időben a kenyér. A haragos pékné erre mérgében elhajított egy adag nyers kenyértésztát, ami véletlenül egy tál forró zsírba repült. Ha már így alakult, megvárták, hogy kiszüljön. S lám, mi sült ki belőle? Hát a fánk, aminek akkora sikere lett, hogy a pékség a császári udvar fő beszállítója lett. Az osztrák Krapfent baracklevárral vagy vaníliakrémmel töltik meg.

Hazánkba állítólag Olaszországból került először a recept, méghozzá egyenesen Mátyás király udvarába, amit felesége, Beatrix hozott magával otthonról.

A farsangi fánk fogyasztása a hagyomány szerint a párválasztás egyik szimbóluma is. A lányok annak a fiúnak adták oda a fánkot, aki a leginkább tetszett nekik. Később a párok egy fánkon osztozva mélyíthették el kapcsolatukat, a fánk szélén körbefutó szalag pedig a karikagyűrűt jelképezte.

Fánk minden mennyiségben

Hazánkban többféle fánk is nagy népszerűségnek örvend, gondoljunk csak a túrófánkra, a csörögére, a forgácsfánkra, a rózsafánkra, a képviselőfánkra vagy az ekler fánkra, a képzeletbeli dobogó legfelső fokáról azonban valószínűleg soha, semmi sem fogja letaszítani a magyarok kedvencét, a farsangi szalagos fánkot, aminek a közepén természetesen házi sárgabaracklevár díszleg.



A tökéletes szalagos fánk:

Hozzávalók:

50 dkg liszt
6 dkg olvasztott vaj
5 dkg porcukor
5 tojás sárgája
5 dkg élesztő
2 dl tej
0,5 dl rum (hogy a tészta ne szívja magát tele olajjal)
1 bionarancs vagy -citrom reszelt héja
csipet só
bő olaj vagy zsír a sütéshez

Elkészítés:

A hozzávalókat jóval korábban előkészítjük, hogy minden szobahőmérsékletű legyen (se hidegebb, se melegebb). A lisztet átszitáljuk, hozzáadjuk a kevés langyos tejben felfuttatott élesztőt, a tojássárgákat, a sőt, a rumot, a citrushéjat és a cukrot. Az egészet elkezdjük dagasztani, miközben több részletben beledolgozzuk az olvasztott vajat. Mikor szép, sima, hólyagos tésztát kapunk, ami már nem ragad, lefedjük és meleg helyen duplájára kelesztjük. Ezután lisztes gyűrődeszkán ujjnyi vastagra kinyújtjuk és lisztbe mártott fánkzagatóval (vagy egy nagyobb pohár szájával) kiszaggatjuk. Ismét letakarjuk és kb. 15 percet pihenni hagyjuk, hogy tovább keljen (a konyhában kellemes meleg legyen, és kerüljük a huzatot).

Sütés előtt az ujjunkkal egy kis mélyedést nyomunk a fánkok közepébe, és úgy tesszük a bő, forró zsiradékba, hogy az a felük kerüljön lefelé, amelyik a deszkán felfelé nézett. Először fedő alatt, majd fordítás után fedő nélkül szép pirosra sütjük a fánkokat.

Fontos, hogy a zsiradék ne legyen se túl forró, se túl hideg, viszont sok legyen, úgy 3-4 ujjnyi, hogy a fánkok szabadon ússzanak benne, ezért egyszerre ne tegyünk túl sok fánkot a lábasba. A megsült fánkokat lecsöpögtetjük, és véletlenül sem egymásra, hanem egymás mellé helyezzük. Ha kihűlt, baracklevárt teszünk a közepébe és megszórjuk porcukorral.

Fánkok a nagyvilágban

A fánkimádatunkkal azonban nem vagyunk egyedül. Sőt! Gyakorlatilag nincs a földnek olyan szeglete, ahol ne kóstolhatnánk meg ezt a fogyókúrásnak éppen nem mondható, de annál finomabb desszertet. Van, ahol ünnepi ételnek számít, és van, ahol a mindennapok része, így bárhová utazzunk is, a fánk valamelyik formája biztos zárása lehet az étkezéseknek. Vagy ehetjük csak úgy magában is... Vagy séta közben... Tulajdonképpen bármikor!

A spanyol churros, amit csokiszószba mártogatnak, a holland aszalt gyümölcsös oliebollen, a német Berliner, amit lekvárral töltenek, az olasz zeppole és bambalone, a cseh tarkedli, amit speciális serpenyőben sütnek, a horvát fritule, a szerb uštipci, a szlovén miške, a lengyel pączki, a görög lukumadesz, amit természetesen mézes sziruppal locsolnak le, a török lokma, az indiai gulab jamun, a dél-afrikai koeksister, a nepáli sel roti, és természetesen a középén lyukas, színes cukormázzal borított amerikai donut mind-mind azt mutatják, hogy a fánk bizony az egyik legnépszerűbb édesség. És a lista még nem is teljes!



A spanyolok kedvence, a churros

Ezek az egyszerű, ropogós rudacsókák nemcsak Dél-Amerikát hódították meg, hanem nálunk is egyre több helyen felbukkannak. Ráadásul otthon is könnyű elkészíteni. Csokiba mártogatva az igazi!

Hozzávalók:

500 g finomliszt
650 ml víz
6 g só
3 ek. olaj
olaj a sütéshez
Forgatáshoz: kristálycukor, fahéj
Csokoládé a mártogatáshoz:
100 g étcsokoládé
130 ml tejszín

Elkészítés:

Szitáljuk át a lisztet. Tegyük egy lábasba a vizet, a sőt, a 3 evőkanál olajat, és kezdjük el melegíteni.

Mikor a víz felforr, adjuk hozzá a lisztet, és közben folyamatosan keverjük egy fakanállal, amíg a tészta össze nem áll. Ha a tészta kihűlt, tegyük egy habzsákba.

Forrósítsuk fel az olajat a sütéshez és nyomjunk bele kb. 10 cm-es rudakat. Egyszerre ne legyen sok rúd az olajban, nehogy összeragadjanak.

Ha már minden oldaluk aranybarna, vegyük ki, csöpögtessük le, és forgassuk meg a fahéjas cukorban.

Közben olvasszuk meg a csokoládét a forró tejszínben, és már mártogathatjuk is a churrosainkat.

Csohány Domitilla

JÁRJA AZ UTAT VELÜNK!

SZABADIDŐ



Megjelent az EVVK Explorer Vasutas Világjáró Klub 2022. évi önköltséges túraterve, melyre az idén is szeretettel vár mindenkit. Az egyesület a 2022-es évben is különleges belföldi és külföldi túracélokra vár mindenkit, akik kikapcsolódásra, feltöltődésre, inspirációra, új élményekre és új emlékekre vágnak. Ez már a 23. – a túrázók szolgálatában – eltöltött év az egyesület életében!

Belföldi ingyenes túrák, avagy az élményhez elég a jó társaság

Bakancsot fel, túrabotot a kézbe, fényképezőgépet a társaságba! Természetesen a programok ingyenesek a MÁV-Volán-csoport dolgozóinak és azok családtagjainak, a MÁV nyugdíjasainak, az egyesület tagjainak és követő-támogatóinak. Éljenek a lehetőséggel! Nemcsak új élményekkel, de új barátokkal is gazdagabbak lesznek. Kell ennél több?

Az európai viszonylatban is kuriózumnak számító Palóc Grand Canyon a nemrégiben felfedezett fatörzsbárányokkal és a Hullócsillagles a Prédikálószeleknél, avagy a közös „hullócsillagmustra” túrák újonnan kerültek be a programtervbe. Mindkettő igazi családi program. Utóbbi kint alvással, sütögetéssel, énekléssel.

A Gánt Mars expedíció az Európában is ritkaságnak számító Bauxitföldtani Parkkal, a Rám-szakadék, a Dunakanyar vadregényes, sziklás és szűk szurdokvölgye, a Felsőpetényi bányavasutazás a 600 mm nyomközű kisvasúttal és a Tati tavi vadlúdles, ahol még a ritka fajok megfigyelésére is

van esély, mind ismerős túraútvonalak lehetnek azoknak, akik a tavalyi évben is az egyesülettel járták a hazai tájakat. Mivel tavaly túljelentkezés volt, idén ismét elérhetőek ezek a túrák.

„Extreme”, avagy unatkozni a legnagyobb pazarlás az életben

A Budai hegyek eXtreme túra a maga 30 kilométerével kihívás még a gyakorlott „bakancsosoknak” is. Ha ezt végigcsinálja, az egyesület várja a 2023-ban tervezett Himalája és El Camino túrákra.

A nagy Explorer paintball csata és a szlovéniai rafting, canyoning, zipline már az egyesület fiataljainak gondolkodását tükrözi. Persze nemcsak fiataloknak, hanem fiatalosan gondolkodóknak és izgalomra vágyóknak lehet ez a program maradandó élmény.

Merjen különleges túracélokra kitűzni és megvalósítani! Például ilyen a Csernobil Urbex túra, mely a tragédia helyszínére kalauzolja az érdeklődőket. Sokkoló, lenyűgöző, elgondolkodtató és kendőzetlenül őszintén mutatja meg az egykor virágzó várost.

Vasút fanoknak, avagy kaland a síneken

Utazás Moszkvától a föld leghosszabb vasútvonalán, a híres Transzszibériai expresszsel (Irkutskig vagy egészen Vlagyivosztokig) gyönyörű tájakon keresztül. Ha valaki egy egész életre szóló és különleges élményekre vágyik, ne hagyja ki a világ talán leghíresebb és lenyűgözőbb vasútvonalát! Ez a vasutasok Mekkája.

Bár a nevében szerepel az expressz szó, de finoman szólva se számítsunk őrsebességre, ha jegyet váltunk a Svájci Gleccser expresszre, Svájc egyik leghíresebb turisztikai attrakciójára. Az idén van lehetőség továbbutazni Zermattig, majd onnan folytatni, és a Gornergrat Bahnna 3100 méterig emelkedni. A Gleccser Expressz lenyűgöző helyeken kanyarogva megadja az időt a kilátás és a vonatkozás élvezetére.

Különlegességek, avagy a távolság nem akadály

Izland a kanyonok, gyönyörű hegysek, szép tengeröblök, vadregényes fjordok, egészen a tengerszintig lenyúló gleccserek és nem utolsósorban a látványos vízesések szigete. Az idén izlandi túrából az egyesület programtervében kettő is elérhető. A rövidebb a szigettel most ismerkedőknek, a hosszabb az izlandi fjordvidék iránt is érdeklődőknek.

Az igazán különlegességekre vágyók választhatják a Hawaii outdoor túrát. Négyezer méteren a NASA obszervatórium tővéből megbámulni a napkeltét, kialudt és működő vulkánok, lávamezők között utazni egy bakancslistás élmény. A fehér és fekete homokos strandok, buja trópusi növényzet, a Polinéz ősi kultúra várja a túrázókat két szigeten is.

New York a város, ami soha nem alszik, és Washington, amit egyszer mindenkinek látnia kell. Fedezd fel a mozgal-

mas nagyvárosok titkait! Aki az idei Húsvétot New Yorkban és Washingtonban szeretné tölteni, jelentkezzen nálunk!

Akik az extrém kihívásokat keresik, az USA keleti partja és Hawaii szigetcsoporthoz kapcsolódása kétételes expedíciót ígér.

A 2022-es évi túraterv megtekinthető a megújult <http://explorerklub.hu/> oldalon.

Segíts, hogy segíthessünk! 1%

A 2021-es évben 1%-os felajánlásokból több mint 700 000 Ft gyűlt össze az egyesület részére, ami jelentős segítség volt. Az, hogy az egyesület a járvány elmúlt két évét jól átvészelte, nem kis mértékben az elkötelezett tagoknak és támogatóknak volt köszönhető.

A szervezet ezt a szemléletet szeretné tevékenységével továbbvinni oly módon, hogy a 2022-es évben egy belföldi túra teljes nevezési díját és a támogatásokat felajánlja egy rászoruló magánszemélynek vagy civil szervezetnek. Ehhez várja tagjai és követő-támogatói, illetve leendő tagjai és követő-támogatói ajánlásait. Azonosítójuk: EXPLORER Vasutas Világjáró Klub 18356519-1-13

Azért, hogy a túrák jelentős része ingyenes maradjon, az 1% felajánlásakor se feledkezzen meg rólunk!

További részletek itt: <http://explorerklub.hu/index.php/rolunk/1-szazalek>

Jó pihenést, túrázást, kikapcsolódást kíván az Explorerklub a MÁV-Volán-csoport dolgozóinak, nyugdíjasainak és azok családtagjainak!

Explorer Vasutas Világjáró Klub



TÉL – SZERETEM!



Hideg időben sokan ki sem szeretik dugni az orrukat a meleg szobából, pedig érdemes! A tél ugyanis számos vidám és izgalmas pillanatot rejteget odakint, ráadásul, ha mozgunk és jól érezzük magunkat, észre sem vesszük a mínuszokat. Síléceket, korcsolyákat, szánkókat elő, kezdődhet a csúszás!

Síelés

A havas táj látványa, a harapnivalóan friss hegyi levegő, a szabadság érzése és a hűtték hangulata mind-mind hozzátartoznak a síeléshez. S bár hazánk nem a téli sportok flegvára, hideg időben – az egyre több hóágyúnak köszönhetően – hazai pályákon is hódolhatunk szenvedélyünknek. Arról nem is beszélve, hogy gyerekeknek, kezdőknek ideálisak az itthoni pályák, ráadásul pénztárcabarátabbak is a külföldi központokhoz képest.

Itthon 7 működő, felvonóval is rendelkező sípálya közül választhatunk, ahol ilyenkor pezseg az élet. Vannak köztük kisebb, nosztalgikusabb hangulatú helyszínek is, mint például a pécsi Misina Sípálya, ami már több mint 50 éve várja a téli sportok szerelmeseit, és vannak olyan modern központok is, ahol minden adott ahhoz, hogy több napot is ott töltsünk, akár síelni, akár snowboardozni szeretnénk. Fon-

tos, hogy szánkózni a sípályákon tilos, de több központban is biztosítanak lehetőséget egy-egy külön pályán a szánkózóknak. Sátoraljaújhelyen, a Zemplén Kalandparkban pedig megtekinthetjük hazánk egyetlen símúzeumát is.



Magyar síközpontok:

	Eplény	Mátra-szentistván	Bánkút	Kékestető	Visegrád	Sátoralja-újhely	Pécs
Sípályák hossza	7,9 km	4,3 km	3,3 km	3,1 km	1,7 km	2 km	1,1 km
Sípályák száma	16	10	8	9	4	2	2
Felvonók száma	8	9	7	5	9	5	1
Hóágyú	✓	✓		✓	✓	✓	
Szánkópálya			✓	✓	✓	✓	✓
Hófánk pálya		✓			✓	✓	

A síelésről a legtöbb embernek a hófödte hegycsúcsokról történő lesiklás jut az eszébe, pedig létezik egy másik, nálunk kevésbé ismert formája is, a sífutás. A világ havasabb tájain, például a skandinávoknál, Kanadában vagy Alaszkában ez az egyik legnépszerűbb tömegsport. A rekreációs szakemberek és az orvosok is egyértelműen úgy tartják, mind látványban, mind fizikálisan ez a tökéletes sportág. Nincs ugyanis még egy olyan tevékenység, ami ennyire megmozgatná az összes izmunkat, ennek ellenére az ízületeink nem károsodnak, hiszen a sítápas csúszásnak köszönhetően megkíméljük azokat. A sífutás emellett jó hatással van a vérkeringésünkre, a légzőrendszerünkre, erősíti az immunrendszerünket, fejleszti a mozgáskoordinációt, valamint jó hatással van az általános közérzetünkre. A sífutás tehát egy igazi jolly joker: könnyen elsajátítható, kevés gyakorlás után is élvezhető, gyerekek és idősebbek is bátran nekivághatnak egy-egy túrának, a tempó és a távolság egyéni és ami a legjobb, nem kell hozzá kétezer méteres hegy és 50 centis hó. Elég egy hétfégi havazás és irány az erdő! Itthon az alábbi kiépített sífutópályák vannak: Galyatető, Budapest – Normafa, Sopron – Vasfüggöny Sífutópálya, Dobogókő, Bánkút.

Korcsolyázás

A téli sportok közül itthon továbbra is a szánkózás és a korcsolyázás a legnépszerűbb. Nem véletlenül, hiszen ezeket a hazai adottságok mellett is bátran gyakorolhatjuk. Ha leesik pár centi hó, máris vehetjük elő a szánkókat, pályát

akár egy töltésen is lehet csinálni. A korcsolyázáshoz pedig hó sem kell, csak egy kis hideg, ami ilyenkor adott. A kiépített műjégpályák egész télen várják a csúszkálni vágyókat. Ettől már csak a befagyott tavakon történő korizás jelent nagyobb élményt!

Amikor tartósan mínuszt mutat a hőmérő, tavaink vastag jégpáncélt növesztenek, és új arcukat mutatják meg. Ahol eddig úsztunk és fejest ugrottunk, esetleg csónakáztunk, vitorláztunk vagy vízibicikliztünk, most korcsolyázhatunk, fakutyázhatunk és jégvitorlázhathatunk. A parton a jéghideg hűsítők helyett a forró, gőzölgő teáért, puncsokért, esetleg forralt borért állunk sorba. És közben élvezzük a napfényt a jégen. A befagyott tavakon korcsolyázni ráadásul nemcsak rendkívül szórakoztató, hanem kiváló mozgási, sportolási lehetőség, remek náthaűző és immunerősítő.

Szerencsére hazánkban rengeteg kisebb-nagyobb tó van, így valószínűleg – alkalmas időjárási körülmények mellett – mindenki fog a lakhelyéhez közel találni magának egy természetes korcsolyapályát. De csakis akkor, ha engedélyezett rajta a korcsolyázás. Tiltó táblánál soha ne kísérletezzünk! A szabad vizek jegén való tartózkodásnak ugyanis veszélyei is vannak, ezért összegyűjtöttük a legfontosabb szabályokat, amiket ha betartunk, nyugodtan élvezhetjük a jégen siklást.

Mikor biztonságos a jég? A legalább 10 centiméter vastagságú jég már alkalmas korcsolyázásra, a 18 centiméter vastagságú pedig fakutyázásra és jégvitorlázásra is.

Csohány Domitilla

- Mindig figyeljünk arra, hogy a jég kellő szilárdságú legyen, ne olvadjon és ne mozogjon.
- Ahol a jeget hó takarja, ott legyünk még körültekintőbbek.
- Gyermek csak felnőtt kíséretében menjenek a jégre.
- Ne menjünk mély vízű területek feletti jégre.
- A parttól ne távolodjunk el nagyon, mert drasztikusan csökkenhet a belátható jégfelület.
- Soha ne tartózkodjunk egyedül a jégen.
- Mindig legyen nálunk mobiltelefon segélyhívásra.
- Ne menjünk gát, árapasztó vagy egyéb vízi építmények közelébe.
- Kerüljük a nádist, parti köveket, mert ott gyakran vékonyabb a jég.



KOWALSKY
MEG A VEGA
2022
02.05. DUNAKESZI
VOKE JAMK

A programok:

Dunakeszi Teátrum: „Hogyan értsük félre a nőt?”

Február 4. péntek 18:00

Nagy Feró jótékonyági

támogató jegy a helyszínen megva

Február 5. szombat 19:00

Kowalsky meg a vega koncert

Február 8. kedd 10:00-11:00

Bóbita bérlet : Nyakigláb...

Február 12. szombat 16:30

Dunakeszi Teátrum: A suszter manói

Február 18. 19:00-21:00

A Farkas Ferenc zenei bérlet 2021/2022-es évad III. előadása
„Zenei életképek”

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

A megfejtés beérkezési határideje: **2022. február 18.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: „*Boldog karácsonyt és sikerekben és egészségben gazdag új évet kívánunk!*”

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Jámbor Attila** olvasónknak!

[illegible]

Cudar idővel köszöntött be a február. Odakint röpködtek a minuszok, jeges szél süvített, a mozdonyoknak olyan érzésük volt, hogy ha csak egy percre is megállnak, odafagy a kerekük a sinhez. Ezt a szinte sarkvidéki hideget senki sem szerette. Abban bíztak, hogy a holnap valamivel barátságosabb lesz, és ha nem is teljes ragyogásában, de legalább egy kicsit megmutatja magát a napocska, és a szürkéségbe érkezik egy kis fénysugár. De az első mozdony, aki másnap hajnalban kiment szolgálatra, olyan gyorsan jött vissza, mintha szellemek üldözték volna. Aztán látva a rémült tekinteteket, gyorsan összeszedte magát:

– Nem kell aggódni, minden rendben van odakint – kezdett rövid magyarázkodásba. – Csak egy kicsit hideg van. Jó, nagyon hideg van. De majd jobban felpörgetem a motort. És egy hatalmas gázfröccsel újból elindult, ráadásul most már nem is fordult vissza azon nyomban. Így tett a többi mozdony is. Nem nagy kedvvel ugyan, de erőt vettek magukon és elindultak, hiszen tudták, hogy a munka nem várhat, az embereknek rossz időben is el kell jutniuk óvodába, iskolába, munkahelyre...

Már éppen kigurult volna a fűtőházból Sztár is, a mindig derűs M41-es, de észrevette a fiatal motorvonatok tanácsalanságát, akik még mindig csak ott ácsorogtak egy helyben.

– Helló, fiatalok! – köszönt rájuk. – Ugye senki sem ijed meg egy kis hidegtől? Minket, mozdonyokat nem olyan fából faragtak, akiken kifoghat az időjárás. Hiszen nem is fából vagyunk! – hahotázott nagyokat a saját faviccén Sztár, aki egyébként egy igazi filmszillag, mert régen tényleg szerepelt egy mozifilmben. Bár a viccei még ma sem tökéletesek, bárhol, bármikor remek hangulatot tudott teremteni.

– Mutassátok meg, milyen a vadonatúj, kék BZ-csapat! – folytatta Sztár. – Sapka, sál, s indulhat a mulatság! Pontosabban a melő!

Bár ez a rím sem volt tökéletes, ahhoz pont jó volt, hogy a kis BZ-gyerekek is útra keljenek. A nap nagyon lassan telt. Néha úgy tűnt, mintha az óra is megállt volna, a másodpercek hosszú perceknek, a percek óráknak tűntek. Bár a BZ-gyerekek végigküzdöttek a napot, a jeges szélviharban rettenetesen átfagytak.

– Hallgatnunk kellett volna a megérzésünkre. Én többet ki nem gurulok ilyen vacak időben – panaszkodott délután az egyik kis motorvonat.

– Lefagytak az ütközőim... Lefagytak a visszapiillató tükreim... Lefagytak az ablaktörőim – mondta csüggedten a másik BZ-gyerek.

Estére csüggedten, fáradtan tért vissza a többi mozdony is a fűtőházba, és alig várták, hogy kiolvaszthassák az alkatrészeket. Mire mindenki átmelegedett, már az alváshoz készülődtek. Kintől még hallani lehetett a szél süvítését, de a fiatalok



így is hamar elaludtak. Egy hatalmas csattanás azonban egy pillanat alatt felverte őket. Kicsapódott az ajtó, és egy olyan rémisztő alak jött be rajta, hogy a BZ-gyerekek azt hitték, egy rémálom kellős közepén vannak.

– Megjöttem! – lihegte a fura figura, akin annyi jégcsap lógott, hogy a saját mozdonyvezetője sem ismert volna rá. – Ettől azért egy kicsit lelkesebb fogadtatásra számítottam egy ilyen nap után – mondta a rém, de a fűtőházban mindenki csak ámult, ki lehet az. Majd ahogy elkezdtek olvadni a jégcsapok róla, rájöttek, hogy nincs semmi félni való, mert ez csak Sztár, aki olyan jégviharba keveredett, hogy csoda, hogy nem akad el a nyílt pályán.

Másnap reggel a mozdonygyerekeknek eszük ágában sem volt kidugni még csak az ütközőjüket sem a fűtőházból.

– Sapka, sál, s a hideg elszáll – próbálkozott Sztár, meglehetősen kevés sikerrel.

– Nem megyek sehova! Hideg van! Megfagyok! – kezdődött a makacskodás, ami hamar durcázásba váltott át, és már nem voltak messze a hisztitől sem. Valamit tenni kell, tudta jól Sztár, de azzal is tisztában volt, hogy a hiszti ellen semmilyen észérv nem hat. Kiment hát a hóba, ahol hét ágra süttött a nap és nyoma sem volt már a viharnek. Hidegnek ugyan hideg volt, de az önmagában nem baj. Az állomásépületen és a fűtőházon is hatalmas jégcsapok lógtak, amiknek csodaszép, csengő-bongó hangjuk volt. Sztár neki is állt játszani rajtuk, a fülbemászó dallamok pedig mindenkit előcsalogattak a mozdonyszínből, még a legfázósabbakat is. Sztár igazi karneváli hangulatot teremtett a fagyos téiben. Nem kellett hozzá más, csak sapka, sál... és egy kis vidámság.

Isonzó Expressz

Történelmi emlékvonat az Isonzóhoz
2022. július 14-18.



Többnapos élményutazások 2022 nyarán

Varázslatos Bled

A második édenkert
2022. július 14-18.



 **MÁV RAIL TOURS**

További árak, részletes program
és jelentkezés: www.mavrailtours.hu

MÁV Rail Tours Kft. | 1142 Budapest, Tatai u. 93/a | Engedélyszám: U001921