

A MÁV-CSOPORT HIVATALOS LAPJA

VASUTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

A-TÓL Z-IG IGÉNY SZERINT

INTERJÚ DR. SOMLÓI JÓZSEFFEL

**TISZTÁBB
VASÚTI KOCSIK**

**MUNKAVÁLLALÓI
SZEMÜVEGIGÉNYLÉS**

**MEGÚJULT
A KELETI**

**ARCKÉPESEL
A HÉV-EN!**

VÉGET ÉRT A KÉTHETES KARBANTARTÁS

69. ÉVFOLYAM • 2019. JÚNIUS

pánikgomb • Kandó Kálmán • Budapest–Kelebia • nők a vasúton • nyaral a család
Schenker Eszter motorvonat-vezető • színezd újra • vasutasnapi fő fellépők • MÁV VSC

Vezetői interjú	4
A-tól Z-ig igény szerint – Interjú dr. Somló Józseffel, a MÁV Zrt. beszerzési főigazgatójával	
Hírvonal	7
HUNGRAIL Vasútakadémia, Családi Mobilflotta, Megújuló Keleti	
HR-hírek	10
Munkavállalói szemüvegigénylés, Nyaral a család!, Nők a vasúton	
Munkatársunk	14
A hobbi a munkám – Beszélgetés Schenker Eszter motorvonat-vezetővel	
MÁV-START	16
Kívül-belül tisztább vasúti kocsik, Pánikgomb segíti a jegyvizsgálókat, Arcképpel a HÉV-en!	
Színezd újra!	20
Virágok és művészet a föld alatt	
Anno	22
„Nyíló virágok mesélték el” – 150 éve született Kandó Kálmán	
Jövő	24
Százhatvannal a százötvenesen	
Szabadidő	28
Egy kicsi mozgás mindenkinek kell – Bemutatkozik a MÁV Vasutas Sport Club	



ELŐSZÓ

Megújult Keleti

Május 27-én újraindult a menetrend szerinti vonatközlekedés a Keleti pályaudvaron. A két hétig tartó lezárás alatt több mint száz szakember közreműködésével, számos munkagép, vasúti és közúti jármű igénybevételével zajlott a karbantartás. És miért volt szükség mindezt? Például azért, mert a vasúti pályán elvégzett munkálatoknak köszönhetően megelőzhető lesz a sebességkorlátozások bevezetése, javul a menetrendszerűség és csökkenni fog a műszaki üzemzavarok előfordulásának valószínűsége. A szükséges karbantartási munkálatok mellett a használaton kívüli pavilonokat is elbontották, a megkopott falakat kijavították, hogy összességében javuljon a pályaudvar szolgáltatásaink színvonala. A szakemberek üzemképesebb, tisztább, üdőbb, kellemesebb környezetet teremtettek az utasoknak és a Keletiben dolgozó kollégáinknak.

Fontos tudnunk, hogy a jól működő szolgáltatásink önmagukban sokszor nem elegendők. Hogy miért? Mert ma már élményt is kell adnunk a szolgáltatásaink mellé ahhoz, hogy utasaink elégedettek legyenek. Ez idáig soha nem volt ennyire az utasok kezében a kontroll: a nap 24 órájában maximális élményt akarnak megélni.

Fontos, hogy tisztában legyünk azzal, mit látnak, mit éreznek, milyen hatások, tapasztalatok érik őket onnantól kezdve, hogy megtervezik az útjukat, megvásárolják

a jegyüket, egészen addig, amíg felszállnak a vonatra, utaznak, és végül elhagyják az állomás területét. De még ez után sem szakad meg a kapcsolat, hiszen követhetik a vállalatcsoporthoz a közösségi médiában, vagy igénybe vehetnek számtalan egyéb, a MÁV-hoz kapcsolódó szolgáltatást. Az utasok számára ez a teljes ciklus jelenti a vasúthoz kötődő élményeket. Mindezek az élmények meghatározók egy szolgáltató cég megítélésében szempontjából. Ezért fontos minden vasúti dolgozó elhivatottsága, a közös értéktartás.

Folyamatosan meg kell tudnunk újulni. Éppen ezért a Keleti fejlesztése sem zárult le teljesen: jövőre az utasok komfortosabb kiszolgálását szolgáló utascentrum épül a régi jegypénztárak helyén. Így az utasoknak a jövőben nem kell a pályaudvaron a széttagolt értékesítési pontok között „ingáznunk”, helyette egy helyen lesz lehetőségük a menetjegyváltással és az utazással kapcsolatos ügyeik intézésére.

Ne feledjük, régi szlogenünk napjainkban is érvényes: *Az utas az első!*

Varga Zsuzsanna
főszerkesztő

Vasutas Magazin – a MÁV-csoport hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felélős kiadó: Loppert Dániel kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna • Hírszerkesztő: Soós Botond

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Hum Krisztina, Kisteleki Mihály, Kubinszky Judit, Legát Tibor, Soós Botond

Cím: 1087 Budapest, Könyves Kálmán körút 54–60.

Telefon: 06 1 511-3801 • E-mail: ujsag@mav.hu

Címlap: Szecsődi Balázs

Fotók: freepick.com, Fülöp Ildikó, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, MVPA Archivum, Soós Botond, Szecsődi Balázs

Nyomdai előkészítés: Valentinyi Nóra • Korrektor: Soós Botond

A-tól Z-ig igény szerint

Vegyész szeretett volna lenni, mégis jogászdiplomát szerzett, viszont peres ügyek helyett hosszú évek óta vasúti beszerzéseket old meg. Dr. Somló Józseffel, a MÁV Zrt. beszerzési főigazgatójával a hónapokig tartó közbeszerzésekről, a vasutasok elhivatottságának inspiráló erejéről és a munkatársak közötti bizalom szükségességéről beszélgettünk. No meg arról, hol tart ma a gyöngyösi hosszúsín-gyártás, és miként került a körömlakk a vasúttársaság bevásárlólistájára.

Közbeszerzés – e szóról nekünk, laikusoknak egy látszólag feleslegesen hosszú, bürokratikus eljárás jut eszünkbe. Jól látjuk?

Talán nem illene ezt mondanom, de igen: a közbeszerzés nem más, mint egy túlbonyolított, rendkívül formalizált szerződéskötési folyamat. Ugyanakkor nem kérdés, hogy szükség van-e az ilyen típusú, átlátható ajánlatkérésre. Közbeszerzés a világon mindenütt létezik valamilyen formában, a nagy piaci szereplők is – akik számára szintén fontos a költségek optimalizálása és a jó ár-érték arány – hasonló rendszereket alkalmaznak. Az már más kérdés, hogy lehet-e egyszerűbben vagy jobban csinálni.

Ettől még nem lett könnyebb elfogadni...

Tudjuk. Sokszor nehéz megmagyarázni a kollégáknak, a forrásgazdáknak és az ajánlattevőknek, hogy miért van szükség erre a sok szabályra. Amikor egy igény kapcsán elmondom, hogy nagyjából hat-nyolc hónap múlva várható a szerződéskötés, mindenkinek elkerekedik a szeme: mi tart ezen ennyi ideig? Nagyon pontos válaszunk van rá: az eljárási határidők jogszabályban rögzítettek, de mindig igyekszünk a belső folyamatainkat a legszükségesebb mértékűre csökkenteni. Ezeket szem előtt tartva kell előre átgondolni a beszerzési igényeket. Mi is belátjuk, hogy ez nehéz, hiszen a műszaki igények folyamatosan változnak, de máshogy nem megy. Hozzáteszem: szerintünk sem ideális, hogy egy olyan, az év minden napján, napi 24 órában működő közszolgáltató nagyvállalatra, mint a MÁV, lényegében ugyanazok a közbeszerzési szabályok vonatkoznak, mint mondjuk egy vidéki általános iskolára. Nekünk, közbeszerzési szakembereknek az a feladatunk, hogy minél jobban felgyorsítsuk azt, ami nem a jogszabályokon vagy az egyéb külső körülményeken múlik, hanem rajtunk. Vannak olyan technikák, eszközök a közbeszerzési törvényben és gyakorlatban, amelyek segítségünkre lehetnek, például a keretmegállapodások, de ezek alkalmazása is tudatos tervezést igényel.

Azt hiszem, a miértet már kezdjük érteni. De mit szereznek be?

A vasúttársaság beszerzéssel foglalkozó szervezeti egységei csoportszintű munkamegosztásban végzik tevékenységüket. Nekünk a MÁV Zrt.-nél általában a pályával, állomásokkal, vasúti berendezésekkel, valamint a pályavasút működtetésével szorosabban összefüggő beszerzéseket kell lebonyolítanunk. A vasútnál eltöltött több mint egy évtized során számos beosztásban dolgoztam, és a síntől a női körömlakkig sok mindent kellett beszereznem. Igen, még körömlakkot is: egy időben azt használták a kollégák apró elektronikai alkatrészek ragasztásához. Volt olyan időszak, amikor a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. foglalkozott a vállalatcsoport valamennyi beszerzési területével a szakanyagoktól az általános szolgáltatásokig. Ma már más a helyzet: a csoportszinten általánosan használt termékeket – irodaszerek, munkaruházat, ásványvíz, számítástechnikai eszközök – és szolgáltatásokat – energia, személyautó-flotta, bizonyos pénzügyi szolgáltatások – az SZK szerzi be, a tagvállalatok főtevékenységeihez kapcsolódó beszerzések viszont az egyes társaságokhoz tartoznak.

A kívülállók elsősorban a rengeteg adminisztrációt látják, a szakterület nem tűnik túl izgalmasnak. Hogyan és miért lesz valakiből közbeszerzési szakértő?

Azt tudom, belőlem hogyan lett: véletlenül. A jogi diploma megszerzése után már éreztem, hogy nem akarok „hagyományos” jogász lenni. A száraz jogi témák nem villanyoznak fel, viszont erős a műszaki affinitásom, és érdeklődöm a közgazdaságtan iránt is. Amikor az egyetem után állást kerestem, kisebb kitérők után a MÁV beruházási szervezeténél adódott egy olyan feladat, ami nagyon megtetszett, mert kielégítette a többirányú érdeklődésemet. Ez a feladat hozta magával a közbeszerzést. Ha az ember csak ránéz a közbeszerzési törvényre, akkor nagyon gyorsan becsukja, és nagyon messze fut; ha szépen, lassan elkezd alkalmazni, rájön, hogy tulajdonképpen logikus, annyira nem bonyolult, csak csinálni kell. Olyan kicsit, mint az autózás: gyakorolni kell folyamatosan. Hogy másokból miként lesz közbeszerző, nem tudom. Több kollégám szintén jogász végzettségű, de sokan érkeztek teljesen más területről, bölcsész-, közgazdasági vagy műszaki diplomával. Ami az izgalmas említett hiányát illeti, maga az eljáráslebonyolítás tényleg nagyon adminisztratív, mondhatni: papírmunka, bár ma már minden elektronikus felületen történik. De számomra soha nem is ez volt a legizgalmasabb a közbeszerzésben, hanem a koncepció kidolgozása, például a bírálati szempontrendszerek és a szerződéses feltételek megfelelő kialakítása. A kissé rugalmatlan jogszabályi keretek között úgy kell kialakítanunk a speciális beszerzési igények szerződéses keretrendszerét, hogy mindenki elégedett legyen. Számunkra ugyanis a legfontosabb mérce az, hogy elégedett-e a felhasználó. Sok teljesítménymutatót dolgoztunk ki szervezeten belül, és végül arra jutottunk, hogy a vevői elégedettség – vagyis hogy megfelelő időben és minőségben odaér-e az igényelt áru vagy szolgáltatás az igénylőhöz – az egyetlen igazán meghatározó. Éppen ezért számunkra kiemelten fontos a belső vállalati folyamatok széles körű ismerete. Ahhoz, hogy valaki A-tól Z-ig végig tudjon vinni egy beszerzést, ismernie kell az igénylő terület tevékenységét, a pénzügyi és szerződéskötési folyamatokat, a belső adminisztráció menétét és nyilván a jogi szabályozást is.

„SZÁMUNKRA A MÉRCE AZ, HOGY ELÉGEDETT-E A FELHASZNÁLÓ.”

Ha megvalósul egy beszerzés, azzal véget is ér az önök munkája?

Nem, hiszen hozzánk tartozik a készletgazdálkodás teljes folyamata, legalábbis az általunk lebonyolított anyagbeszerzések tekintetében. Tehát foglalkozunk raktározással, készletezéssel, logisztikával is – ezek ugyanolyan fontosak a vállalat működése szempontjából, mint maguk a beszerzések. Érdekes, hogy 2016 óta a területünkhöz tartozik a MÁV gyöngyösi hosszúsín-gyártó üzeme is, ahol munkatársaimmal együtt igyekszünk a lehetőségekhez mérten minél több fejlesztést,



folyamatjavítást megvalósítani. Alig több mint egytucatnyi lelkes kolléga dolgozik ott, és nagyon értékes munkát végeznek, hiszen a sínek felújításával sokkal gazdaságosabbá tehető a vasúttársaság működése.

Miért a jogi pályát választotta? Miért nem lett például mérnök?

A válaszom erre is az, hogy véletlenül. A családban több vegyész mérnök volt, és én is nagyon érdeklődtem a kémia iránt, de tizenévesen nem volt határozott elképzelésem arról, hogy mit szeretnék csinálni. Szerencsére minden tárgyból viszonylag jó eredményeim voltak a középiskolában – hogy végül jogász lettem, az döntötte el, hogy nem indult kémia fakultáció. De azóta is szeretek otthon bütykölni, kertészkedni, bármit szívesen megcsinállok, ami a ház körül előfordul.

Volt vasutas a családban? Vonzotta a MÁV?

Az egyik nagyapám dolgozott a vasútnál tűzikként, ennyi a kapcsolódásom. A MÁV többek között a stabilitás miatt volt vonzó: annak idején, majdnem pályakezdőként olyan állást kerestem, amely megadja ezt a biztonságot, még ha nem is kiemelkedően magas a fizetés. Az is számított, hogy nem volt semmilyen negatív előítélem a vállalattal kapcsolatban; persze eszembe jutott, hogy azért ez mégsem egy multi... Aztán hamar, egy-két hét után nyilvánvalóvá vált számomra, hogy a MÁV több egyszerű munkahelynél. Közösség is. Fiatalként nagyon inspiráló volt látni a kollégák elhivatottságát: azt, hogy számukra a vasút működésének biztosítása az elsődleges, bármilyen körülmények és a feltételek. Sokan mondják, hogy ez az elhivatottság és a vasutasok összetartása már megkopott, de szerintem ma is tetten érhető. Ez komoly hozzáadott érték a vállalatcsoport számára.

Sokszor emlegetjük a vasutasok nagy családját. Ugyanakkor család általában nincs családi konfliktusok nélkül. Mit gondol a kollégák, a MÁV-vállalatok közötti együttműködésről?

Fontos, hogy az egyes szakterületek bízzanak egymásban, hiszen az együttműködésünk alapvetően erre a bizalomra épül.

Ehhez kapcsolódik, hogy az ember merje vállalni a véleményét, amihez persze egészséges szakmai magabiztosságra van szükség. A MÁV-nál jellemző, hogy egy-egy értekezleten akkor is megfuttuk az udvariassági köröket, amikor a kollégák már ismerik egymást. Rettenően modorosak vagyunk – természetesen a kulturált viselkedés alapelvárás –, de közben nem arról beszélünk, amiről kellene, 15 perc helyett fél vagy egy óra is eltelik, amíg valaki végre előjön a farbával. A másik tapasztalatom, hogy nem mondjuk ki mindig a problémákat, nem beszélünk róluk, így viszont nehéz is orvosolni őket. Sokkal hatékonyabb, ha megbeszéljük a dolgokat. Ebből a szempontból szerencsés alkat vagyok: még ha néha vehemensen érvelek is, nagyon jól el tudom választani a kollégákkal való személyes kapcsolatot a munkahelyi kérdésekhez kapcsolódó vitáktól. Nehéz azzal mit kezdeni, amikor valaki egy szakmai vitát személyes sértésként, konfliktusként kezel.

Mivel tölti a szabadidejét? Van valamilyen érdekes hobbija? A vasutasoknál nem ritka a meglepő személyes „mellékvágány...”

Még nem tartok ott, hogy a CSOK-ra jogosult legyek, a családalapítás egyelőre jövőbeli terv. Nem túlságosan izgalmas az életem. Mondanám, hogy munka után kezdődik a második műszak, bemegyek az első telefonfülkébe, és felveszem a Superman-pólómat, de ilyesmire nyilván nincs szó. Teljesen átlagos dolgokkal foglalkozom én is, a kevés szabadidőmet a már említett bar-kácsolás, kertészkedés tölti ki. Szeretek utazni is, megismerni más tájakat, kultúrákat. Egyébként a vasút ehhez is jó lehetőségeket biztosít.

Szöveg és kép: Soós Botond

Magas hegyek, hosszú sínek

Hazánk legmagasabb hegysége, a Mátra lábánál fekszik Gyöngyös. A városban két vasúti kötődésű vállalat is található: a VAMAV Kft., valamint a MÁV Zrt. gyöngyösi hosszúsín-gyártó üze-me. A két társaság múltja közös, a Váltó- és Kitérőgyár Üze-mi Vállalatot 1951-ben költöztették Diósgyőrből Gyöngyöstre. A rendszerváltás után a tevékenység kettévált: a kitérőgyártás a részben MÁV-tulajdonú VAMAV-hoz került, a hosszúsín-gyártást pedig továbbra is a vasúttársaság, illetve annak leányvállalata végezte. A hosszúsín-gyártó üzemből a szakemberek 120 méteres szálakká hegesztenek össze új gyártású vagy pályabontásokból kikerült, felújított sínalanyagot. A munka rendkívül nagy szakértelmet és tapasztalatot igényel. A kollégák műszeres vizsgálatokkal ellenőrzik, hogy a használt sínek még felhasználhatók-e, majd csiszológépekkel készítik elő a hegesztési felületet. Ezt követi a precíziós, géppel végzett hegesztési eljárás, egy nagy nyomású egyengetőgéppel történő formálás, majd újabb csiszolás, és végül a kész hegesztés mű-szeres ellenőrzése.

HUNGRAIL konferencia

A HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület idén szervezte meg harmadik alkalommal a Vasútakadémia Konferenciát. A 2019. május 8-i szakmai rendezvényen dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója megköszönte a HUNGRAIL új elnök-ként kapott bizalmát, és arra kérte a tagvállalatokat, hogy folytassák együtt azt a kemény munkát, ami az egyesületet eddig jellemezte. Előadásában ismertette a MÁV 2030 stratégiát, és úgy fogalmazott: az elmúlt évtizedekben nem volt ilyen erős ágazati stratégia a vasútnál. Kiemelte: az a feladat, hogy a MÁV kis lépésekkel, de folyamatosan haladjon előre, így – világosan megfogalmazott, egyértelmű célok alapján – 4-5 éven belül mérhető eredményt tudjon felmutatni.

A MÁV-csoport vezetője a célok között említette a késések csökkentését, a utasok számának növelését, az állomások felújítását. Külön hangsúlyozta, hogy a vasúti infrastruktúrát „egyensúlyáruvá kell tenni” a szolgáltatás színvonalának emelésével, a vasúti árufuvarozást tekintve pedig az a cél, hogy 2030-ra a 300 kilométernél hosszabb távolságú közúti szállítás 30 százaléka a vasútra terelődjön.



Homolya Róbert a HUNGRAIL új elnöke

A HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület 2019. május 3-i közgyűlésén dr. Homolya Róbertet, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatóját választotta a szervezet elnökévé.



Tízezer felett a családi mobilcsomag előfizetőinek száma

kell lemondaniuk korábbi telefonszámukról. A MÁV Családi Mobilcsomagot a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV Szolgáltató Központ Zrt., a MÁV-HÉV Zrt., a MÁV KfV Kft., a MÁV FKG Kft., a MÁV Vagon Kft., a Záhony-Port Zrt. és a MÁV Nosztalgia Kft. munkavállalói vehetik igénybe.

A kedvezményes mobiltelefon-előfizetések igénybevételének feltételeiről a Telekom üzleteiben kérhető részletes információ; az önhöz legközelebbi üzletet a www.telekom.hu oldalon keresheti meg, ahol időpontfoglalásra is van lehetőség. A csomaggal kapcsolatos legfontosabb tudnivalók – a díjcsomag részletei, gyakran ismételt kérdések – a www.mavcsoport.hu/mav-csoport/bemutakozas/kedvezmenyes-csaladi-mobilcsomag-mav-csoport-munkavallaloi-szamar oldalon, valamint az Intraneten is elérhető. Az általános szerződési feltételek (ászf) a Telekom honlapján olvashatók. Felhívjuk szíves figyelmüket arra, hogy a MÁV Családi Mobilcsomaggal kapcsolatban a vasúttársaság szervezeti egységei és munkatársai nem tudnak felvilágosítást nyújtani, mivel a szolgáltatást a Telekom biztosítja. Kérjük, a részleteket keressék az említett elérhetőségeken.

A MÁV-csoport és a T-Systems Magyarország Zrt. együttműködésének köszönhetően a vasúttársaság munkavállalói az idei évtől kedvezményes mobiltelefon-előfizetéseket köthetnek a Telekomnál saját célra, illetve családtagjaik számára. A kezdeményezés sikerét bizonyítja, hogy az előfizetők száma a bevezetés óta eltelt öt hónap alatt átlépte a tízezret. Munkavállalónként legfeljebb öt kedvezményes előfizetés köthető, és természetesen számhordozásra is van lehetőség, így a csomagba bevont személyeknek nem

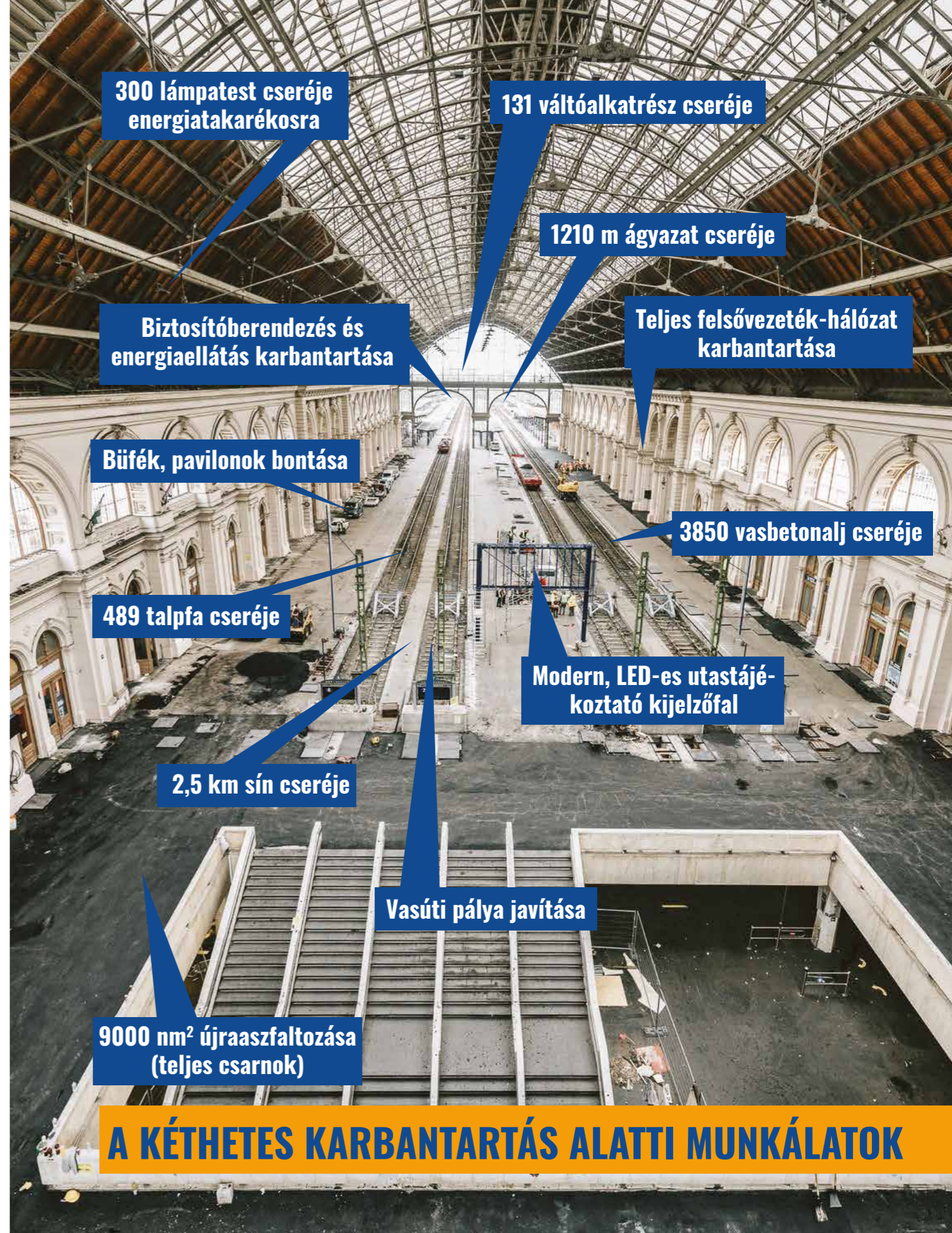


Megújuló Keleti

Karbantartás miatt két hétre bezárt a Keleti pályaudvar 2019. május 13. és 26. között. A több mint száz szakember közreműködésével és számos munkagép igénybevételével lezajlott munkálatok során olyan karbantartásokra került sor, amelyeket nem lehetett volna elvégezni a vonatforgalom fenntartása mellett. Az elvégzett munkáknak köszönhetően megelőzhető lesz a sebességkorlátozások bevezetése, javul a menetrendszerűség, és csökkenni fog a műszaki üzemzavarok valószínűsége, így összességében jelentős mértékben emelkedik a naponta több mint 30 ezer utast fogadó pályaudvar szolgáltatásainak színvonala. A Keleti megszépülése ezzel nem ér véget, 2020-ban a régi pénztárak helyén korszerű utascentrum épülhet.

A budapesti Keleti pályaudvar hazánk egyik legjelentősebb forgalmú vasútállomása, naponta átlagosan 400 vonatot fogad, illetve indít, ezért is volt nagy szükség a karbantartás elvégzésére. A két hét során a szakemberek többek között újraaszfaltozták az utasperonokat a csarnok egész területén, új, modern, LED-es utastájékoztató kijelzőfalat telepítettek, korszerűsítették a térvilágítást, és lebontották a használaton kívüli egykori büféket, pavilonokat. A pályaudvar teljes hálózatán javították a vasúti pályát, és elvégezték a szükséges beavatkozásokat a felsővezetési rendszeren is.

A Keletiben tavaly több mint 4 millió menetjegyet értékesítettek, az állomás 2018-as nettó bevétele meghaladta az 5,6 milliárd forintot. Az összes menetjegy kétharmadát a pénztárakban, fennmaradó egyharmadát automatákból vették meg. A jelentős forgalom miatt kiemelten fontos, hogy az utasok kiszolgálása még komfortosabb legyen, ezért a pályaudvaron utascentrum létrehozását tervezi a vasúttársaság. Így az utazóknak a jövőben nem kell a pályaudvaron a széttagolt értékesítési pontok között „ingázniuk”, egy helyen lesz lehetőség a menetjegyváltással és az utazással kapcsolatos ügyek intézésére. Az utascentrum a peronszint alatt, a jelenlegi belföldi pénztárak, illetve a pénztárak előtti terület teljes átépítésével valósulhat meg, a peronok kényelmes megközelíthetőségének érdekében mozgólépcső és lift is épül. Az ütemezés szerint az építés 2020 tavaszán kezdődhet el, a beruházás európai uniós és hazai forrás felhasználásával valósulhat meg.



300 lámpatest cseréje energiatakarékosra

131 váltóalkatrész cseréje

1210 m ágyazat cseréje

Biztosítóberendezés és energiaellátás karbantartása

Teljes felsővezeték-hálózat karbantartása

Büfék, pavilonok bontása

3850 vasbetonalj cseréje

489 talpfa cseréje

Modern, LED-es utastájékoztató kijelzőfal

2,5 km sín cseréje

Vasúti pálya javítása

9000 nm² újraaszfaltozása (teljes csarnok)

A KÉTHETES KARBANTARTÁS ALATTI MUNKÁLATOK

Munkavállalói szemüveg

A MÁV-csoportba tartozó vállalatok (MÁV Zrt., MÁV-START Zrt., MÁV Szolgáltató Központ Zrt., MÁV-HÉV Zrt., MÁV FKG Kft. és MÁV KFV Kft.) 2019. május 15-én szerződést kötöttek a Samoptic Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.-vel a munkavállalók szemüvegellátására. A szemüvegigénylés folyamata nem változik, a szükséges nyomtatványokat a munkáltató engedélyével a humánpartner kollégák állítják ki; a dokumentumokkal először az üzemorvost, majd a szemész szakorvost kell felkeresni. A kollégák a kitöltött nyomtatványok és a szemészeti vizsgálat eredményének felmutatásával tudnak szemüveget készíttetni a szerződött szolgáltató optikai üzleteiben. A szemüvegért csak akkor kell fizetni, ha a munkáltatói térítéses árnál drágább darabot vásárolnak.

A munkáltatói hozzájárulás és az itt felsorolt kedvezmények összevonhatók és érvényesíthetők a szemüvegért



fizetendő árban. A vállalkozó külön munkadíjakat nem számol fel. A szaküzletek listáját, a választható szemüvegkeretek képeit és a teljes munkavállalói tájékoztatót keresse az Intraneten (intranet.mav.hu)!

A munkáltatói térítés bruttó összege a szolgáltató üzleteiben:

1. csomag: 16 834 Ft
2. csomag: 39 084 Ft
3. csomag: 30 702 Ft
4. csomag: 34 322 Ft

A szaküzletek által biztosított kedvezmények:

- 6 dioptria feletti lencsékre: 30%
- Szemüvegkeretekre: 30%
- látásvizsgálatra: 30%



Több mint kétezer állami állásra lehetett jelentkezni a Füstiben

Második alkalommal szervezett közös állásbörzét a MÁV-csoport, Budapest Főváros Kormányhivatala, valamint a Stratégiai és Közszolgáltató Társaságok Országos Szövetsége (STRATOSZ) a budapesti Magyar Vasúttörténeti Parkban. A 2019. május 15-i rendezvényen harmincöt vállalat, rendvédelmi és honvédelmi szervezet több mint 2200 betölthető állást kínált a munkavállalóknak.

A rendezvény célja az állami szektor összefogása, közös fellépése volt a munkaerőpiacon, az állami vállalatok nyújtotta előnyök hangsúlyozásával. A kiállítók pódiumbeszélgetéseken mutatták be szervezetük tevékenységét, a szakmai életpályamodelleket és a

betölthető állásokat. A börzére közel 2300 álláskereső látogatott ki, a standoknál egész nap folyamatos volt az érdeklődés, és a sajtó is figyelemmel kísérte az eseményeket.

A MÁV-csoport standjánál közel 600 érdeklődő fordult meg, 70 százalékuk középfokú végzettséggel rendelkezett (szakmunkás, érettségi, technikum), az alapfokú végzettségűek aránya 10, a diplomásoké és a diplomaszerezés előtt állóké pedig 20 százalék volt. A legkeresettebb munkakörök a mozdonyvezetők, a motorvonat-vezetők, a jegyvizsgálói, a vezető jegyvizsgálói, valamint a forgalmi szolgálattevők és a pályamunkás pozíciók voltak.

NYARAL



A CSALÁD!

NYEREMÉNYJÁTÉK VASUTASCALÁDOK SZÁMÁRA

A MÁV Zrt. nyereményjátékot hirdet nagycsaládos munkavállalói számára: a vasúttal kapcsolatos fotót, rajzot, verset, történetet vagy más, borítékban elhelyezhető méretű kreatív alkotást várnak a jelentkezőktől. A nyereményjátékon a MÁV Zrt. bármely 18. életévét betöltött munkavállalója részt vehet, amennyiben legalább három 18 év alatti gyermeke van.

A fődíj három egyhetes családi nyaralás legfeljebb 6 fő részére Hévízen 2019. július 29. és augusztus 5. között, Harkányban 2019. augusztus 19. és 26. között, illetve Balatonfüreden 2019. augusztus 21. és 28. között teljes ellátással, a Vasútegészségügyi NK Kft. gyógy szállóiban.

A pályaműveket legkésőbb 2019. június 21-én 14 óráig lehet leadni személyesen a MÁV Zrt. bármely humánpartnerénél.



Részletek és játékszabályzat:

www.mavcsoport.hu/nyaralacsalad

Nők a vasúton



Balról jobbra: Tóth Gáborné főrendelkező, Varga Szilvia Enikő külsős forgalmi szolgálattevő, Farkasné Balogh Rita vezető váltókezelő, Kolláth Alexandra vezető jegyvizsgáló, Gyalog Bernadett vezető jegyvizsgáló, Schenker Eszter FLIRT motorvonat-vezető, Mucsi Attila Józsefné forgalmi igazgató, Sárvári Piroska üzemeltetési főigazgató, Dorozsmai Éva humánerőforrás vezérigazgató-helyettes

Idén is csatlakozott a MÁV-csoport a Sokszínűség Hete programjához. A székesfehérvári vasútállomáson szervezett **Nők a vasúton** elnevezésű programon több, a vasúttársaságnál dolgozó kolléganő és női vezető mesélt a munkájáról, Tari Annamária pszichológus pedig a XXI. századi nők helyzetéről beszélgetett a résztvevőkkel. Az esemény zárásaként a Székesfehérvárról induló vonatot kizárólag hölgyekből álló személyzet vitte Budapestre.



A program célja az volt, hogy felhívja a figyelmet a vállalatnál dolgozó nők szerepére, feladataik sokszínűségére. A vasúttársaság számára természetes, hogy egy külső szemlélő által „férfivilágnak” titulált területen több mint 150 éve dolgoznak nők kiemelkedő szakmai teljesítménnyel, a férfikkal egyenlő körülmények között, és ugyanolyan esélyük van vezetővé válni. A MÁV-csoport 38 ezer dolgozójából közel 8000 a női munkavállaló, a legmagasabb arányban, több mint 50 százalékban a MÁV Szolgáltató Központ Zrt.-ben dolgoznak nők. Nemcsak a beosztotti munkakörökben, hanem a vezetők között is nagy számban találkozhatunk női kollégákkal: a vasutas közép- és felső vezetők 23 százaléka – ezen belül az állomásfőnökök negyede –, a felső vezetők 42 százaléka hölgy. A rendezvényen a MÁV több női felső vezetője is részt vett, személyes tapasztalataikról, munkájuk sokszínűségéről, szakmai karrierútjukról meséltek a hallgatónak.

Egy FLIRT vonat fedélzetén Tari Annamária pszichológus beszélgetett a résztvevőkkel a XXI. századi nők helyzetéről. Az érdeklődők több olyan vasutas kolléganővel is megismerkedhettek, akik általában férfiak által betöltött munkakörben teljesítenek szolgálatot. Munkatársaink meséltek mindennapi feladataikról, és megosztották tapasztalataikat arról, milyen nőként ezekben a pozíciókban tevékenykedni. A programot követően a Székesfehérvárról Budapestre közlekedő vonat kizárólag nőkből álló személyzet közlekedett: nemcsak a motorvonat-vezető és a kalauzok voltak hölgyek, hanem az állomáson a forgalmi szolgálattevők, sőt a váltókezelő is.

A Sokszínűség Hetét az Sokszínűségi Charta Magyarország szervezi, a kezdeményezés célja a szemléletformálás, a szervezeti sokszínűség megvalósításának támogatása.

Ünnepi ülés a MÁV História Bizottságnál

A MÁV História Bizottság és a Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány (MVPA) ünnepi ülést tartott 2019. május 16-án a budapesti Vasúttörténeti Parkban. Az évenként megrendezett találkozó fő célja a magyar vasút történetében jelentős szerepet játszó járművek, épületek, infrastrukturális elemek és nevezetes események kerek évfordulós „születésnapjának” megünneplése, valamint az albizottságok előző évi munkájának ismertetése, elismerése.

Jármű Albizottság

A Miniszterelnökség Örökségvédelmi Hatósági Főosztályánál sikerült elérni, hogy műemléki védeltséget kapjanak az albizottság által javasolt járművek. Az eddig három szakaszban levédett járművek összmenyisége 483 darab.

Továbbra is jelentősek a muzeális járművek kiállítási kezdeményezései. A teljesség igénye nélkül: Salgótarján és Hatvan a két várost érintő 81-es vasútvonal építésének tavalyi, 150 éves jubileuma kapcsán kisebb vasúttörténeti park kialakítását tervezi, illetve meg is kezdték annak megvalósítását. A Magyar Állami Operaház két muzeális gőzmozdonyt és egy személykocsit helyez el a volt Északi Járműjavító Eiffel csarnokában kialakítandó új intézményében, ahol már előadásokat is tartanak.

A XI. kerületi Galvani utcai Lokomotív irodaház előterében is kiállítanak egy gőzmozdonyt és egy személykocsit, amelyek Répcseszentgyörgyről kerültek – felújítás után – Budapestre.

Az év során a Dunakeszi Járműjavítóban felújították az Aa 1078 pályaszámú, négytengelyes személykocsit, a Miskolci Járműjavítóban pedig egy kéttengelyes tartálykocsit. Mindkét cég szponzorálását és szakértő munkáját köszönjük!

A MÁV FKG Kft. budapesti telephelyén, a Kőér utcában tárolt két vasúti kocsit és több műemlék jellegű pályaeépítő és -fenntartó gépet is a Magyar Vasúttörténeti Parkba szállítottak.

Sikerült fellelni egy elveszettnek hitt, mintegy 140 éves hűtőkocsit Debrecenben. Az albizottság egyeztetett a jármű jelenlegi tulajdonosával az esetleges felújításról.

Infrastruktúra Albizottság

2018. június 9-én rendezték meg az ötödik Pályavasúti Napot, valamint a kilencedik Aranycsákány krampácsversenyt a Magyar Vasúttörténeti Parkban. Szeptember 19-én az elbontott bodrogközi kisvasúti híd mellett emlékhelyet avattak fel. A Vasúti Hidak Alapítvány kiadásában 2018 szeptemberében megjelent a vasúti hidakat bemutató könyvsorozat 6., befejező kötete. A *Vasúti hidak képekben* című fotópályázat eredményhirdetésére 2018. szeptember 27-én került sor Sümegen, a X. Vasúti Hidásztalálkozón.

Kisteleki Mihály
elnök, MÁV História Bizottság



Műemléki Albizottság

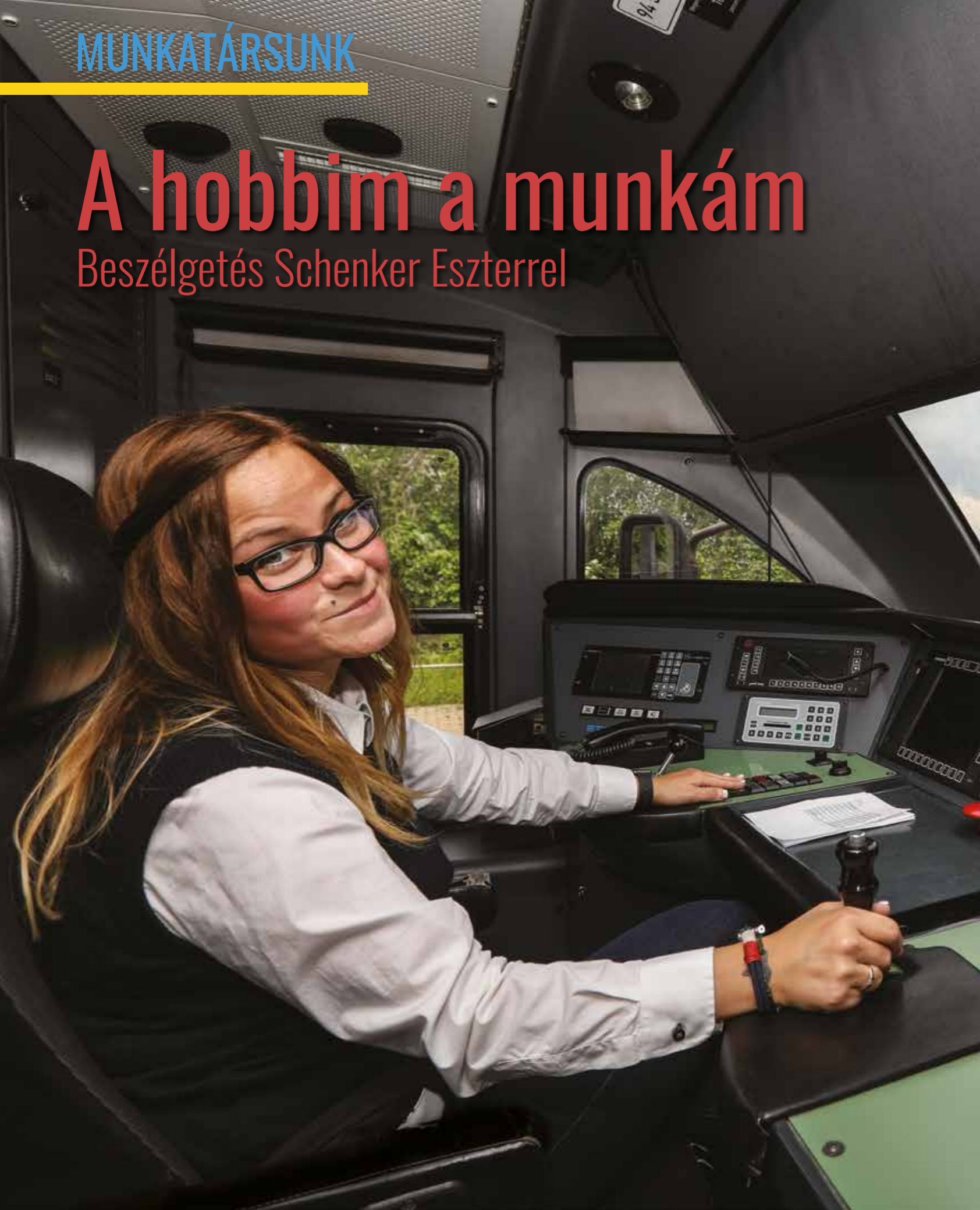
Tavaly szeptemberben került sor a 24. Vasúti Építészeti és Magasépítészeti Napokra, a rendezvény programjában néhány jelentős vasúti építészeti projekt bemutatása is szerepelt. Ilyen volt például a budapesti Keleti pályaudvaron a kormányablak kialakítása, valamint Keszthely, Karcag és Kaposvár állomáson a felvételi épület komplex felújítása.

A 2018-as év végén elkészült a MÁV Zrt. új műemlékvédelmi szabályzata, így az 1987-ben jóváhagyott utasítás hatályát veszítette.

Tavaly befejezett jelentősebb műemléképület-felújítások: Tapolca vasútállomás; Miskolc-Tiszai pályaudvaron, Cegléden, Székesfehérváron, Békéscsabán és Győrben kormányablak kialakítása.

A hobbim a munkám

Beszélgetés Schenker Eszterrel



A MÁV mintegy 150 éves történetének nagy részében csak férfiak vezethettek vonatot. Aztán változott a helyzet, ott vagy az első tíz női motorvonat-vezető között. Milyen érzés úttörőnek lenni? Hogyan viszonyulnak ehhez az utasok és a kollégák?

Az utasok szerintem a mai napig nincsenek tisztában azzal, hogy már nők is vezethetnek vonatot. A villamoson vagy a metróon ez megszokott látvány, de a vasúton még nem. Naponta látom a meglepett arcokat: fékezek, az utasok pedig a peronon elkerekedett szemekkel figyelnek. Legutóbb, amikor a Déli pályaudvaron kiléptem a vezetőállásról, egy kisfiú ennyit mondott az édesanyjának elképedve: „Néni vezeti a vonatot?” A férfi kollégáknál más volt a helyzet: ők nagyrészt segítőkészek voltak, és a legtöbb esetben nagyon jól fogadták a dolgot, azonban ezt a tiszteletet ki kellett vívni. Látniuk kellett, hogy ez nekem nemcsak egy munka, hanem valódi szenvedély. Attól függetlenül, hogy nekem csak FLIRT-re van típusismeretem, érdeklődöm más mozdonyok után is, műhelygyakorlatra is nagyon szívesen bemennék, de erre jelenleg nincsen lehetőség. Ha olyan szolgálatom van, amikor Istvántelekre megyek és két vonat között van időm, akkor kérdezek. A kollégák pedig segítőkészek és válaszolnak.

Látszik, hogy a vonatvezetés a köztudatban is mennyire megragadt férfi munkakörként. A közvetlen környezeted mit szolt a döntésedhez?

A családom és a barátaim először azt hitték, hogy viccelek. Nem értették, miért pont a vasút, miért pont a vezetés. Aztán elfogadták a döntésem, mert látták, hogy tényleg nagyon érdekel és nagyon szeretem.

Szenvedélyesen tudsz beszélni a vasútról, úgy tűnik, ez már egy régi szerelem. Hogyan kezdődött?

Dunavarsányban élünk, így napi szinten ingáztam a lakóhelyem és a főváros között, természetesen vonattal. Ezalatt szerettem bele a vasútba, mozdonyvezető szerettem volna lenni. Abban az időben nőknek erre még nem volt lehetőségük, viszont mindenképpen a vasút közelében szerettem volna maradni, ezért jelentkeztem vezető jegyvizsgálónak. Fel is vettek, azonban egy megkésett orvosi vizsgálat miatt lecsúsztam a tanfolyam indulásáról. Ezt követően néhány évig egy boltban dolgoztam üzletvezetőként, viszont a szívem húzott vissza a vasúthoz. Aztán jött a lehetőség, elérkezett az én időm: az egyik későbbi tanfolyamtársamtól hallottam, hogy ismét indulni fog motorvonat-vezető tanfolyam, amelyre nők is jelentkezhetnek. A képzést sikeresen teljesítettem, 2017. december 15-én volt a hatósági vizsgamenetem. Ezt követte a vonalismereti vizsga, majd 2018. február 20-án az első önálló szolgálat.

Hihetetlen érzés lehet, amikor először ülsz be egyedül abba a bizonyos székbe, és vezetsz egy akár 223 méteres járművet. Emlékszel az első önálló szolgálatodra?

Persze, hiszen ezzel egy 15 éves korom óta dédelgetett álmom vált valóra. Az első önálló szolgálatomnál dolgoztam bennem

az adrenalin, szakadó hóban, csúcsra járatott ablaktörővel haladtunk. Kőbánya-Kispest volt a végállomás, ahol a vasutasokból álló baráti társaságom várt, a FLIRT-öt pedig ünnepélyesen lelocsolták pezsgővel és leszórták konfettivel. Ők kollégák és egyben barátok is, hiszen itt valódi barátságok szövődnek.

Biztos vagyok benne, hogy azóta napról napra rutinosabb vagy. Sokat fejlődöttél e másfél évben?

Határozottan! *(nevet)* A rádióforgalmazás tekintetében mindenképpen, hiszen elengedhetetlen a mindennapi biztonságos munkavégzéshez. Viccet félretéve, megismertem rengeteg kollégát, akikkel napi szinten dolgozunk együtt. Ebből következik, hogy naponta kommunikálunk is: ki hogyan dolgozik, kinek mik az aznapi tapasztalatai a műszaki dolgok és a forgalom szempontjából. Mindennap tanul és tapasztal valami újat az ember a munkája során.

Ha jól tudom, van egy jól megszokott beköszönésed a mozdonyrádión, amiről már mindenki megismer. A hölgyek talán ebben is hozhatnak valami újat: egy kis finomságot, kedvességet, amely mosolyt csal a kollégák arcára egy hosszú vagy nehezebb szolgálat után.

Valóban, a beköszönésemet már sokan ismerik: „*Varázslatos szép napot kívánok a Keleti pályaudvarnak! Érkező 3737-ből, 3714 lesz?*” – valahogy így szoktam üdvözölni a kollégákat. Erre általában egy kicsit másképp köszönnek vissza, irányukból is szoktam érezni a kedvességet.

Hogyan éled meg a munkádat nőként?

Nagyon szeretek vezetni. Büszke vagyok arra, amit csinállok, és úgy gondolom, megállok a helyem. Hogy mások hogyan látnak, nem tudhatom biztosan, de sok pozitív visszajelzést kapok. Viszont a legjobb visszajelzés az, ha nincs visszajelzés. Azt is szokták mondani, hogy szépen vezetek. *(nevet)* És akármennyire fáradt vagyok, akármennyire rossz a kedvem, mindig mosolyt csal az arcomra egy vezetőállásról végignézett napfelkelte vagy naplemente. A legjobb az egészben, hogy nem is dolgozom, hanem a hobbimat csinálhatom...

Schenker Eszter 1991-ben született Budapesten. Nagypapája operatőr és vasútrajongó volt – neki és a rengeteg vonatkozásnak köszönheti a vasút iránti szeretetét. Tizenöt évesen már tudta: egyszer a MAV-nál fog dolgozni. Középiskolai tanulmányi végeztével közlekedés-üzemvitelből érettségizett. Kezdetben forgalmi szolgálattevő, később jegyvizsgáló, majd – miután lehetővé vált – motorvonat-vezető szeretett volna lenni. Szabadidejét családjára, barátaira és hároméves bullterrierjére köti le. Ha van rá lehetősége, kirándul.

Kívül-belül tisztább vasúti kocsik



A tiszta környezet elengedhetetlen feltétele annak, hogy utasaink az utazásaik során komfortosan érezzék magukat. Ennek érdekében eddig is tettünk erőfeszítéseket, de mostantól sokkal szigorúbb ellenőrzés alá kerül a kocsik takarításával kapcsolatos feladatok időben történő és minőségi elvégzése. A hálózaton összesen 2000 jármű tisztítását kell megszervezni és végrehajtani.

A kéthetente elvégzett emelt szintű tisztítások során több figyelmet fordítunk az ülések, a fejtámlák, a csomagtartók, az ablakok, a feljárólépcsők, az oldalfalak, a hulladékgyűjtők és a padlózat tisztán tartására is. A kapaszkodókat, kilincseket, nyomógombokat naponta többször fertőtlenítjük, a mosdó-, illetve WC-helyiségek teljes körű fertőtlenítése pedig naponta megtörténik. A fertőtlenítést Incidin Extra tisztító hatású fertőtlenítőszerrel és háztartási hipóval végzik a takarításért felelős kollégák; természetesen a kapaszkodókhoz és a mosdókhoz külön eszközöket kell használniuk. A nyár elejéig vegyszeresen megtisztítjuk minden vasúti személyszállító jármű belső kárpitját, függönyét és padlószőnyegét.

A kocsik külső mosását segíti elő a saját keretből, mintegy 400 millió forint értékben megépült, április közepén üzembe helyezett, modern, környezetbarát nagykanizsai mosócsarnok is. A korszerű rendszer segítségével egy jármű komplett külső tisztítása két-három perc alatt elvégezhető, a korábbi kézi tisztítás 90 perces átlagideje helyett. A berendezést a kefesorral és a hozzá tartozó infrastruktúrával egy nyolcvan méter hosszúságú, könnyűszerkezetes épületben alakították ki. A mosócsarnok környezetbarát, a tisztítás során keletkező szennyvíz műanyag gyűjtőtálcába kerül, onnan ülepítőkön keresztül jut a szennyvízkezelőbe.

A MÁV-START valamennyi gépi kocsimosó berendezését üzembe helyezte a téli leállás után, így a budapesti Keleti pályaudvar mellett Debrecenben, Miskolcon, Nyíregyházán, Szentesen és Szombathelyen is. A budapesti, Istvántelken lévő zárt rendszerű kocsimosót egész évben használjuk. A régebbiek üzemeltetése mellett további új, modern mosók építését is tervezzük. Vasúttársaságunk munkatársai mindent megtesznek szolgáltatási színvonalunk emelése érdekében, hiszen felelősségünk és kötelességünk tudásunk legjavát nyújtva kiszolgálni utasainkat.

Utasaink 2018-ban több mint 30 százalékkal több észrevételt tettek a kocsik szennyezettségével kapcsolatban, mint az előző évben. A megfelelő szolgáltatási színvonal biztosítása és utasaink komfortérzetének javítása érdekében fokozott figyelmet kell fordítani a kocsik külső és belső tisztítására, erre vonatkozóan a MÁV elnök-vezérigazgatója is utasítást adott ki. A MÁV-START nyárig minden személyszállító jármű üléskárpitját, függönyét és padlószőnyegét vegyszeresen tisztításnak veti alá. A külső mosásra is jobban ügyelünk, ezt a törekvést segíti például a felújított, modern, nemrég üzembe helyezett nagykanizsai mosócsarnok is. A korszerű és környezetbarát berendezés teljes kapacitásának kihasználása esetén naponta akár 70-80 kocsi külseje is megtisztulhat.

Hogyan történik személyszállító járműveink takarításának koordinálása? Mire kell nagyobb figyelmet fordítanunk?

A kérdésekre Csapkó István, a MÁV-START Zrt. műszaki előkészítési vezetője válaszol.

Vasúti személyszállító járműveink belső tisztítását és kézi külső mosását a B+N Referencia Zrt. végzi, a gépi kocsimosó berendezések üzemeltetése és azokkal a külső mosások elvégzése pedig a MÁV-START saját szervezésében történik. A FLIRT motorvonatflotta első hatvan járművének teljes körű tisztítását a Stadler, illetve ezzel megbízott alvállalkozója végzi. Természetesen a vállalásai szerződés melléklete az a tisztítási előírás, amely egyúttal a MÁV-START által kiadott belső utasítás is. Nagyon fontos, hogy a tisztítási tevékenységgel kapcsolatban minden érintettnek törekednie kell a jobban összehangolt munkára és arra, hogy az elvégzett tevékenység megfeleljen az elvárt minőségi paramétereknek. Itt természetesen nem csupán az utasításainkban megfogalmazott követelményekre gondolok, hiszen utasaink elégedettsége, az utazás során tapasztalt komfortérzetük, összességében a szolgáltatási színvonalunk rendkívül fontos a számunkra. A tisztítási tevékenység a társszolgáltatók és a tisztítást végzők közös munkája által valósul meg, ezt a kapcsolatrendszert tovább kell javítani. Ennek eredményeként és a gyakoribb ellenőrzéssel szeretnénk nagyobb hatékonyságot elérni, azaz tisztább személyszállító járműveket biztosítani utasaink részére.

Milyen gyakran kell egy vasúti kocsit lemosni kívülről? Mennyire hatékony a nagykanizsai mosó?

A kérdésekre Visnovics László műszaki művezető (Nagykanizsa th., JBI Pécs) válaszol.

A vasúti kocsik tisztasága nagyon fontos terület, hiszen ez az első szempontok egyike, amely alapján utasaink megítélik szolgáltatásunk minőségét. Arról, hogy járműveink külső mosását milyen gyakran kell elvégezni, a MÁV-START belső előírása rendelkezik. Alapvetően minden egyes járműnek tíz munkanaponként (az utasítás szerint ± 3 munkanap, ahol a munkanap a jármű szempontjából azt jelenti, hogy közlekedik) legalább egyszer el kell jutnia valamely olyan mosóhelyre, ahol a külső mosás elvégezhető. A nagykanizsai kocsimosó a téli időszakban -5 °C hőmérsékletig üzemképes, így a hideg téli hónapokban is alkalmas a külső mosás elvégzésére. A berendezés víztisztítási hatékonysága 84 százalékos, vagyis a járműtisztítás folyamata során az elhasznált vizet úgy képes hasznosítani, hogy csupán 16 százalékban igényel vízhálózatból nyert tiszta vizet. A nagykanizsai kocsimosó berendezés így rendkívül környezetbarát. Természetesen a MÁV-START valamennyi kocsimosó berendezése megfelel a környezetvédelmi előírásoknak, de a nagykanizsai a legújabb, így ennek kialakítása a legmodernebb, jelenleg ez a leghatékonyabb berendezés. Bizonyítja ezt az is, hogy a tisztítás során a kocsi mindössze néhány perc alatt áthalad a mosón, hogy a folyamat végén tisztán kerüljön ki. Elmondhatjuk azt is, hogy ez az első olyan gépi kocsimosó a MÁV-nál, amelynél a járművek külső ablaküvegeinek és ablakkereteinek tisztítása során nem kell kézi rásegítést alkalmazni, mivel az eddigi berendezéseinktől eltérően itt további, speciális kefék látják el kellő hatékonysággal ezt a feladatot.

Hum Krisztina



Pánikgomb segíti a jegyvizsgálókat

A jegyvizsgálókat ért erőszakos cselekményekkel, valamint az ellenőrzések közbeni bántalmazásokkal szemben a pályaudvarokon bemondott figyelemfelhívások és a meghozott védelmi intézkedések pozitív eredmény hoztak. A vasúttársaság a sérelmet elszenvedő munkatársai számára gyors segítséget nyújtó lehetőség megtalálása érdekében széles körű szakértői vizsgálatot folytatott. Ennek eredményeként a vonatszemélyzet konfliktuskezelési tréningen vett részt, valamint a jegyellenőrző készülék segélykérő (S.O.S.) funkcióval bővült, amelynek segítségével az adott vonaton szolgálatot teljesítő kollégák probléma esetén gyorsan tudják riasztani a fedélzeten utazó vagyont, a többi jegyvizsgálót, a mozdonyvezetőt vagy az üzemirányítókat. Ilyen helyzet többek között a bántalmazás vagy azzal való fenyegetés, egy utas rosszulléte, balesetveszély elhárítása, az utasok értékeinek vagy a jármű védelme. A funkciót tavaly nyár óta 12 alkalommal használták a jegyvizsgálók.



A bevezetés óta szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy amikor problémás utassal van dolga egy jegyellenőrnek, több támogató jelenlétében a konfliktusok hatékonyan csillapíthatók.

A kollégák elmondása alapján megesett, hogy egyszerre öt utas lépett fel fenyegetően, azonban a pánikgomb használata után érkezett erősítés végül meggyőzte őket, lehiggadtak, és mindannyian fizettek. Emellett több alkalommal rosszullet miatt hívtak mentőt utashoz a szolgálatban levő jegyvizsgálók az S.O.S. gomb segítségével.

Csökcent a jegyvizsgálókat ért támadások száma

Bár több mint negyedével csökkent a MÁV-START Zrt. jegyvizsgálóit ért támadások száma, még így is számos szóbeli inzultus és fizikai atrocitás éri a munkájukat végző jegyvizsgálókat, főleg a bliccelő vagy szabálysértő utasok részéről. Idén május elejéig összesen 24 jegyvizsgáló szenvedett el valamilyen támadást annak ellenére, hogy alapesetben öt évig terjedő börtönbüntetést kaphat, aki közfeladatot ellátó személy sérelmére erőszakos bűncselekményt követ el. A 24 esetből összesen 11 alkalommal fajult tettelegességgel (ütés, lökés, karmolás, rúgás) a konfliktus, egy eset nyolc napon túli sérüléssel járt. Hét esetben fordult elő tetteleges becsületsértés, míg hat alkalommal verbális agresszió, fenyegetés áldozatai voltak a jegyvizsgálók. A bántalmazások a Cegléd és Szolnok közötti vonalszakaszon öt, a szobi, az újszászi vonalon, valamint a Cegléd és Szeged közötti vonalszakaszon három-három, a veresegyházi vonalon kettő, míg más vonalakon egy-egy esetben fordultak elő.

A vasúttársaság mélyen elítéli a munkavállalóit ért támadásokat, és mindent megtesz a kollégák biztonságának garantálása érdekében. A MÁV-START számos rendőrségi és polgárőrségi megállapodást kötött, biztonsági személyzetet, vasútőri kíséretet rendelt meg, biztonságtechnikai beruházásokat valósított meg. Pozitív eredményt hoztak a jegyvizsgálókat ért erőszakos cselekményekkel szemben a pályaudvarokon elhangzó hangos figyelemfelhívások, március végétől pedig testkamerát viselnek a Mátészalkát érintő vasútvonalakon dolgozó jegyvizsgálók. Folyamatban van további testkamerák beszerzése is.



Arcképpel a HÉV-en!

Április 23-án megállapodást kötött a MÁV-START Zrt. és a MÁV-HÉV Zrt.: a Kerékgyártó József és Keresztes Péter vezérigazgató által aláírt dokumentum értelmében június 1-jétől vasúti utazási igazolvánnyal díjmentesen vehető igénybe valamennyi HÉV-vonal a Budapest közizgatási határára kívüli szakaszokon. A közizgatási határon belüli szakaszokon a BKK díjszabása szerinti menetdíjat kell megfizetni.

A megállapodás része az is, hogy a MÁV-HÉV munkavállalói, valamint a feltételeknek megfelelő családtagjaik jogosultságot nyernek vasúti utazási igazolvány használatára, és ezzel díjmentes vasúti utazásra a MÁV-START és a GYSEV járatain.



Újra közlekednek étkezőkocsik a Balatonhoz

A MÁV-START Zrt. szolgáltatásfejlesztésnek köszönhetően 2019. június 15. és augusztus 25. között – tesztjelleggel – napi 16 (oda-vissza 8-8) Balaton expressz étkezőkocsikkal közlekedik a budapesti Déli pályaudvar és Keszthely között. A személyszállító vasúttársaság célja, hogy a változatos és megfizethető, streetfood jellegű étel- és italkínálat (pl. csapolt sör, hamburger) révén az utasok érezhető javulást tapasztaljanak a belföldi forgalomban nyújtott szolgáltatások terén.

Személyi változás

A MÁV-START Zrt. értékesítési igazgatói feladatait 2019. május 6-tól dr. Kormányos László látja el. A szakember a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki Karán végezte tanulmányait. A közlekedéstudományok doktora, a Magyar Tudományos Akadémia köztestületének, valamint Közlekedéstudományi Bizottságának tagja, számos rangos szakmai díj birtokosa. 2002-ben lépett a vasút szolgálatába, pályafutását szolgáltatásfejlesztési szakértőként kezdte, majd tíz éven át több, az Értékesítési Igazgatósághoz tartozó terület szakmai vezetője volt. 2017 és 2019 között a Budapesti Közlekedési Központnál töltött be kereskedelmi igazgatói pozíciót, illetve a Széchenyi István Egyetem Építész-, Építő- és Közlekedésmérnöki Karán dolgozott egyetemi docensként.

A személyszállító vasúttársaság humánerőforrás-igazgatói pozícióját április 29-től Róka-Kövesi Patrícia tölti be. Kollégánk műszaki menedzseri diplomáját a Budapesti Műszaki Főiskolán vette át, majd humánmenedzsment-szakértőként végzett a Corvinus Egyetemen, képzett executive coach. Szakmai pályafutása során multinacionális vállalatnál, valamint a kis- és középvállalati szektorban is szerzett tapasztalatokat. A MÁV-hoz 2005-ben csatlakozott, humán területen töltött be különböző munkaköröket, 2013 óta vezetőként tevékenykedik. Róka-Kövesi Patrícia 2018-tól a MÁV Zrt. folyamatmenedzsment-vezetőjeként dolgozott, a MÁV-START Zrt.-hez ebből a pozícióból érkezett.



Dr. Kormányos László

MÁV-START Zrt.

2019. május 6-tól



Róka-Kövesi Patrícia

MÁV-START Zrt.

2019. április 29-től

Virágok és művészet a föld alatt

Megszépült aluljárók a *Színezd újra!* kampány keretében

Lehangoló, színtelen és szomorú – sokaknak ez jut eszükbe az aluljárókról. Ennek azonban vége, a MÁV művészi módon vet véget a sínek alatti áldatlan állapotoknak. A *Színezd újra!* aluljáró-festő pályázat nyertesei egyedi, hangulatos vagy éppen vicces, de mindenképpen szerethető helyekké varázsolták a korábbi összefirkált, tele szemetelt gyalogos-aluljárókat.

A 2018 novemberében megkezdett országos aluljáró-takarítási programja keretében száznál is több forgalmas aluljáró rendbetételét vállalta a MÁV Zrt. A szakemberek megtisztították a járófelületeket, lépcsőket, rámpákat, graffitimentesítették, majd lefestették a falakat, megjavították a lámpákat és pótolták a hiányzó burkolati elemeket. A lepusztult helyek így újból tiszták, világosak és rendezettek lettek. Az utasok sok pozitív visszajelzést adtak munkatársainknak, azonban az is egyértelművé vált, hogy kedvenc aluljáróik azok lettek, ahol street art festmények jelentek meg a falakon. A művészi alkotások a MÁV felhívására készültek lelkes helyi civilek és iskolások jóvoltából.

A Kommunikációs Igazgatóság 2017-ben hirdette meg először *Színezd újra! Alkotói Napok elnevezésű* kampányát abban a reményben, hogy a hatalmas képek mosolyt csalnak majd az arra közlekedők arcára, és a gyermekek falfestményeit mindenki tiszteletben tartja, így tovább maradhatnak kulturáltak a föld alatt vezető átjárók. Az első évben iskolai csapatok jelentkeztek két fővárosi (Kőbánya felső, Hűvösvölgy) és két vidéki (Monor, Füzesabony) vasútállomás gyalogos-aluljáróinak átfestésére. Pályázni színes látványtervekkel lehetett, a kiválasztott művészi alkotásokhoz pedig a MÁV biztosította a tiszta falfelületet és a szükséges kellékeket: festékeket, ecseteket, vödörket. A csapatok és a vasutasok – hidászok, építésszek és pályamesterek –



hihetetlen lelkesedéssel láttak munkához. Monoron a szorgos gyermek és felnőtt kezek egy hét alatt valóságos csodavilágot varázsoltak az aluljáró falaira. Füzesabonyban népi motívumokkal díszítették az átjárót, ahova az akció után térfelügyelő kamerák is kerültek, hogy tovább nőjön az itt közlekedők biztonsága, és véletlenül se jusson eszébe senkinek megrongálni a szépen kialakított környezetet. Kőbánya felsőn csillagképeket, Hűvösvölgyben pedig üdvözlő feliratot és utastájékoztató térképet festettek a falakra.

Az ötlet bevált, a street art alkotások a legtöbb helyen a mai napig is különleges és megbecsült pontjai az adott településnek, városrésznek. A történetnek ráadásul nincs vége, a nagy sikerre való tekintettel a program 2018-ban folytatódott, és már nem csak iskolások számára. Tavaly annyi jelentkező és jó terv érkezett, hogy az eredeti hat aluljáró helyett tíz helyszínen készülnek különleges hangulatú falfestések. Az egyik legcukibb, legviccesebb alkotást Budapesten, a Mexikói úton lehet megcsodálni, ahol Piry Anikó töltötte meg a teret nyulakkal, macikkal és báránnyal – természetesen mexikói stílusban. A kéthetes alkotási időszak alatt nem győzte besöpörni a gratulációkat, saját bevalása szerint életének egyik legfantasztikusabb időszaka volt ez. A sülysápi aluljáróban Lengyel Viola csapatának köszönhetően egész évben gyönyörű virágos réten vághatnak át az utasok, Mendén a Forrás Egyesület jóvoltából a helyi nevezetességet fedezhetjük fel a falfestményen, például a Billei kastélyt vagy a kéttörzsű korai juharfát. Hűvösvölgy egyik aluljárójába a gyermekvastusas Tóth Kristóf festett színes hangulatképet, de megszépült Vác-Alsóváros aluljárója, valamint az Üllői úti vasúti hídláb betoneleme is.

Az akció sikerét bizonyítja, hogy a pályázatban nem szereplő helyszínekre is jelentkeztek önkéntesek. Így kapott új külsőt a tárnoki aluljáró a TCH (Tárnok City Hooligans) Tárnoki Művészeti Egyesület tagjainak köszönhetően, akik anyira lelkesek voltak, hogy még a zajvédő falat, majd a balatonfenyvesi aluljárót is kifestették, ahol hangulatos „bélyegeken” mutatják be a felszín látnivalóit. Hamarosan pedig Pilisen és a fővárosi Üllői úton is mosolyogva mehetünk a vonathoz.

Csohány Domitilla, dr. Haraszti Katalin

A MÁV évtizedek óta küzd az illegális utcafirkászokkal, vagyis a cseppet sem minőségi „műveket” készítő, hatalmas anyagi és erkölcsi kárt okozó tagelőkkel, akik semmit sem kí-mélnek, legyen az állomásépület, kerítés, zajvédő fal, aluljáró vagy a legújabb motorvonat.



STREET ART

- 😊 Jelentős képzőművészeti értékkel bír
- 😊 Egyedi festmény, poszter, mintázat, dombormű vagy installáció
- 😊 Közönségnek szól
- 😊 Alkotója művész vagy tehetséges amatőr
- 😊 Díszíti a várost, inspirál, gyönyörködtet és elgondolkodtat, gyakran humoros vagy ironikus
- 😊 Pozitív üzenettel bír, segíti a környék jobb megítélését
- 😊 Legtöbbször megrendelésre, engedéllyel készül

TAG (FALFIRKA)

- 😞 Nincs művészi értéke
- 😞 A tag (ejtsd: teg) egyfajta monogram, értelmezhetetlen irkafirka
- 😞 Öncélú
- 😞 Alkotója ismeretlen, legtöbbször még az arcát is eltakarja
- 😞 Pusztít és rongál, megsebzti a tájat
- 😞 Utcai bandákhoz kötődik, lezüllesztja a környezetet, és vonzza a bűnözőket
- 😞 Illegálisan, titokban készül, büntetőjogi kategória (akár egy évig terjedő szabadságvesztéssel is sújtható)

„Nyíló virágok mesélték el”

150 éve született Kandó Kálmán

A jeles mérnök-feltaláló, akit méltán nevezhetünk a hazai vasútvillamosítás atyjának, 150 évvel ezelőtt született. Ha csak abból az egyszerű tényből indulunk ki, hogy 69 bejegyzett szabadalma volt, máris egyértelmű, milyen példátlan pályafutásról van szó.

Kandó Kálmán 1869. július 8-án született, a budapesti, Trefort utcai gimnáziumban érettségizett, majd a Műegyetemen folytatta tanulmányait, ahol kitűnő eredménnyel szerezte meg gépészmérnöki diplomáját 1892-ben. Egyéves katonai szolgálat után, 1893 őszén a párizsi Compaigne de Fives - Lille villamosági gyárban kapott állást a szerkesztési osztályon, ahol már a kezdet kezdetén kitűnt tehetségével. Olyannyira, hogy ennek híre Mechwart Andrásához, a Ganz-gyár vezérigazgatójához is eljutott, aki hazahívta az ifjú mérnököt. Kandó – francia tapasztalatai alapján – rövid idő alatt megteremtette a háromfázisú indukciós motorok és a háromfázisú szinkrongenerátorok, illetve transzformátorok első hazai típusait, sőt azt is felismerte, hogy ezeket az indukciós motorokat a vasúti vontatásban is alkalmazni lehet. Javaslatára a Ganz-gyár mellett egy 800 méter hosszú, 1000 mm nyomtávú próbapályát építettek, amilyen 1896 őszétől egy kéttengelyű motorkocsival végeztek kísérleteket.

Olaszország hőse

A kísérlet híre külföldre is eljutott, a Ganz Kandónak köszönhetően egy példátlan vállalkozás kivitelezője lett 1898-ban. Az olasz kormány – az Alpok addig kihasználatlan vízerejének hasznosítása érdekében – a hegyvidéki vasútvillamosítás élére állt, és a Societa Meridionale társaság egyik vonalát, az úgynevezett Valtellinát jelölte ki erre a célra. Akkoriban Kandó Kálmán kívül nem akadt ember, aki azt mondta volna, hogy lehetséges a kanyargós, alagutakkal tűzdelt, 106 kilométeres pályán a vasúti villamos vonatás. Ő azonban nemcsak vállalta, de meg is tervezte azokat a motorkocsikat és mozdonyokat, amelyek aztán 1902-től szó szerint meghódították az olasz Alpokat. Mindez azonban sokáig a hazai vasút villamosítás utolsó állomása volt, a Ganz-gyár ugyanis túlvállalta magát, az olasz beruházás ráfizetéses lett, aminek következtében a gyár pénzügyeit kezelő Hitelbank leállította a gyár villamos projektjét. Ezzel Kandó Kálmán tulajdonképpen „munkanélküli” lett. Legalábbis idehaza.

De miután a sikeren felbuzdulva az olasz kormány elhatározta további – mintegy 2000 kilométernyi – vasútvonal villamosítását, Itália tárt karokkal várta a tehetséges magyar szakembert. A Sistema Italianának elnevezett olasz vasúti rendszer valójában Kandó szabadalmára épült, az olaszok egy akkori amerikai multival, a Westinghouse-szal összefogva mozdonygyárat építettek. A járművek tervezését Kandóra bízták, aki 1907-ben költözött ki, és két legendás mozdony terve is fűződik a nevéhez: az 1908-ban elkészült Cinquanta és az 1912-es évjáratú Trenta. Ez utóbbi kimondottan gyorsvonati mozdonyra készült. Ki tudja, hogyan alakul Kandó Kálmán pályája, ha nem tör ki a világhá-



ború, és Olaszország nem válik ellenséggé. 1915-ben hazatért, besorozták, és népfelkelő hadnagyi ranggal a minisztérium vasúti osztályára került, ahol a vasutak szénellátásával kellett foglalkoznia. Ebbéli beosztásában is a villamosítás mellett tört lándzsát: kimutatta, hogy a legnagyobb szénhiány közepette nemcsak villamosított vasútvonalakra lenne szükség, de arra is, hogy a vasút mint nagyfogyasztó illeszkedjék az országos hálózatba. Kandó Kálmán munkássága ettől kezdve tulajdonképpen ennek a gondolatnak a jegyében folytatódott. 1917-ben a Ganz-gyár „kérte ki”, leszerelése után a cég műszaki igazgatója lett, egyebek mellett létrehozta a villamosmozdony-szerkesztési osztályt, ahol megkezdődött a fázisváltós villamos mozdony tervezése.

A kormány mögé állt

Ez idő alatt Kandó külföldi megbízatásokat is teljesített: 1920-ban újabb két mozdonyt tervezett az olaszoknak, 1921-ben pedig – miután egy francia társaság két villamos mozdonyt rendelt a Ganztól – ő vállalta a járműszerkezeti részek tervezését. Ezek a mozdonyok már a 130 km/h sebességet is elérték.

De 1923 novemberében már az első fázisváltós mozdony próbafutásai megkezdődtek az e célra villamosított pályán Rákosrendező és Alag között. A kísérlet eredményeit egy évvel később, a Londonban megrendezett energia-világkonferencián ismertették, nem kis feltűnést keltve – a fantasztikus technikai teljesítmény mellett amiatt is, hogy mindezt a háborús vesztes, megcsonkított és válságot átélő Magyarország prezentálta. De miről is volt szó pontosan? Nos, a fázisváltós, úgynevezett Kandó-rendszer lényege, hogy az országos, 50 Hz frekvenciájú hálózatról a 16 kV-os feszültséggel egyfázisúan táplált mozdonyon elhelyezett forgógép az energiát többfázisú, 1000 V feszültségű energiává alakítja át, ami akkoriban a leggazdaságosabb eljárásnak számított.

A nemzetközi érdeklődés hatására Kandó 1924-ben – az addigi tapasztalatok alapján – újabb mozdonytervet készített, amit 1928. augusztus 3-án próbáltak ki. A nagyszerű teljesítmény és a remek eredmények nyomán a magyar kormány vasúttörténeti döntést hozott: elhatározta a Budapest–Hegyeshalom vasútvonal Kandó-rendszerrel történő villamosítását. Ennek nyomán a Ganz-gyár négy mozdony gyártásáról kötött szerződést a MÁV-val. Azonban a projekt nem valósulhatott meg külföldi tőke bevonása nélkül, a brit Power and Traction Finance 3 millió fontot bocsátott a magyar kormányon keresztül a MÁV rendelkezésére, ám ennek fejében a villamos berendezések felét angol gyárnak kellett elkészítenie, ami végül a nagy múltú, manchesteri Metropolitan-Vickers lett.

A sors igazságtalansága

Kandó Kálmán még megtervezte a vonalra szánt mozdonyokat, de az angliai tárgyalásokra betegsége miatt már nem tudott elutazni. Mégis mindenkit váratlanul ért 1931. január 13-án bekövetkezett halála. Még 62 éves sem volt. A tragikus eseményről részletesen beszámolt a Budapesti Hírlap. Ezt írták: „Este nyolc órakor asztal mellett ült családjának tagjaival és jókedvűen, mosolyogva beszélgetett. Egyszerre hirtelen elsápadt az arca, a feje lehanyatlott és a következő pillanatban összeroskadva az asztalra borult. Hozzá tartozói rémülten ugrottak föl az asztal mellől. Nyomban lefektették, orvost hívtak hozzá, de segíteni nem lehetett rajta: az orvos már csak azt állapíthatta meg, hogy meghalt, szívszélhűdés okozta a halálát.”

A sors igazságtalansága, hogy fő művét, a fázisváltós rendszerrel villamosított vasutat nem láthatta, a vonalon halála után másfél évvel, 1932. június 16-án került sor az első próbafutásra, augusztusban pedig Budapest és Komárom között megindult a menetrend szerinti forgalom. Az első vonat újtjáról ezt írta a Nemzeti Újság tudósítója: „Rövid komáromi tartózkodás után visszafelé indultunk. A gépre hatalmas koszorút kötözték fel, a találmány maga viszi el a hála virágait a feltaláló sírjára. Menetrendszerű pontossággal, élvezetes út után értünk vissza délben, fél egy órakor a Keleti pályaudvarra. A bizottság a koszorút ünnepélyes keretek között, megilletődve helyezte el a Kerepesi temetőiben Kandó Kálmán sírján. A start bevált, nyíló virágok mesélik el a sikert a nagy feltalálónak.”

Legát Tibor





Százhatvannal a százötvenesen

A rendszerváltás óta a legnagyobb vasútépítési beruházás lesz a 150-es menetrendi mezőbe sorolt vonal Soroksár és a Kelebiai országhatár közötti fejlesztése.

Az elmúlt években a nemzetközi és a hazai forgalomban egyaránt fontos korridorvonalak közül akadt olyan (a 30-as), amelyen szakaszosan második vágány létesült, és olyan is, amelyen a részben évtizedekkel korábban megépült kétvágányú szakaszokat egészítették ki (a 120-as), de egy teljes hosszban egyvágányú vasútvonal komplett kétvágányúsítására évtizedek óta nem volt példa. Most lesz: jelentős fejlesztést kap a Budapest–Kelebia vonal.

Levágták

Tegyük hozzá, egy évszázada már elkezdtek a kétvágányúsítást az 1882-ben épült, akkor még nagyon fontosnak számító, a gazdag Bácskát, nagyvárosokat és a balkáni nemzetközi irányt célzó vasúton. Csak hogy Trianonban levágták az összes jelentős várost: Szabadkát, Újvidéket, és a vonal jelentősége annyira visszaesett, hogy a már lerakott második vágányokat is fölszedték, máshol jobban kellett a sín. Sokak jelenleg a 150-est a legkevésbé fontos fővonalunknak nevezik, és ez meglátszik az állapotán.

A kormány azonban lehetőséget látott Kína világszerte tapasztalható gazdasági előretörésében. A görögországi Pireusz kikötőjének üzemeltetési jogát 2009-ben 35 évre megszerezte a Cosco, Kína legnagyobb hajózási vállalata; később többségi részesedést is vásárolt a terminálokat üzemeltető cégben.

Márpedig onnan Görögországon, Macedónián és Szerbián át a 150-es vonal vezet Budapest és tovább Közép-Európa felé, vagyis a nyugat-európai kikötőktől távolabbi délnémet, cseh, lengyel területekre ezen az útvonalon is lehet szállítani az árut, a Kínában földadott konténereket.

Három és fél

A teherszállítási kapacitásnövelés mellett a beruházás másik deklarált célja a személyszállításban elérhető menetidő radikális csökkentése. A magyar és a szerb főváros között az ígéretek szerint három és fél óra alatt lehet majd utazni. Ezt össze se lehet hasonlítani a jelenlegi menetidővel – szó szerint, ugyanis pillanatnyilag nem jár vonat ezen a viszonylaton a Szerbiában folyó felújítás miatt. De amíg járt, addig nyolc óra körül volt az utazás időszükséglete, így nem csoda, hogy kevés utas vette igénybe a szolgáltatást, noha déli szomszédunknak ez a legfontosabb nemzetközi kapcsolata, amely összeköti Nyugat-Európával. A versenyképtelen menetidőnek az alacsony – de a rekonstrukcióval 160 km/h-ra emelendő – pályasebesség csak az egyik oka. A másik a határon, Kelebián és Szabadkán eltöltött idő, a harmadik pedig az, hogy a vonatok a magyar szakaszon gyorsvonati vagy zónázó személyvonati megállási rendben jártak, közvetlen belgrádi összeköttetést nyújtva Csengődnek és Pirtónak, ám minden megállással növelve a két főváros közötti menetidőt.

A vonal fejlesztésére a korábban már említett fővonal-rekonstrukciótól minden tekintetben eltérő mechanizmust dolgoztak ki. Azok költségeit zömmel az Európai Unió vissza nem térítendő támogatásából fedezik, a beruházó a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. szokott lenni, és külön-külön írnak ki közbeszerzést a tervezésre és a kivitelezésre.

A Soroksár–Kelebia vonal korszerűsítő felújítását azonban 85 százalékban kínai állami hitelből finanszírozzák, és egy

Ilyen lesz az új 150-es

- Engedélyezési sebesség: 160 km/h
- Két vágány, 225 kN tengelyterhelés
- Módosított pályageometria néhány szakaszon
- 25 kV-os, 50 Hz-es villamosítás
- Felülvezérelt biztosítóberendezés (KÖFI)
- 160 km/h-s sebességre alkalmas páneurópai vonatbefolyásoló berendezés (ETCS L2), GSM-R
- Közlekedő tehervonatok maximális hossza: 750 m
- Tengelyátszerelt kocsik közlekedése lehetséges
- Akadálymentesített állomások

ügynevezett EPC-konstrukció keretében a tervezést és a kivitelezést egyetlen szerződés alapján végzi a nyertes konzorcium. Az EPC-konstrukció a MÁV Zrt. részére több szempontból kedvező megoldás, így ugyanis egy kézben marad minden felelősség a határidő, a minőség és a jótállás tekintetében.

Speciális eljárás

A 2016. évi XXIV. törvény hirdette ki a Magyarország és Kína között kötött nemzetközi egyezményt a Budapest–Belgrád vasútvonal magyarországi szakaszának fejlesztéséről, kivitelezéséről és finanszírozásáról. A fejlesztés levezénylésére alapított Kínai-Magyar Vasúti Nonprofit (KMVN) Zrt. tulajdoni arányai a 85-15-ös megoszlást követik: az előbbi két kínai cég, az utóbbi pedig a MÁV Zrt. hányadát jelenti. Eredetileg a pályázatásra egy (2018), a tervezésre, engedélyeztetésre két (2019–2020), a kivitelezésre három (2021–2023) évet szántak. A nemzetközi szerződés előírásai szerint kiírt speciális beszerzési eljárás befejezésére azonban a tervezettnél később került sor. A kormány ugyanis tavaly év végén egy határozatában drágálta, hogy a beszerzési eljárás során a kedvezőbb ajánlat is 693 milliárd forintról szolt az előzetesen becsült mintegy 578 milliárdos mérnökár helyett. Nem dolgozunk más orgánomok bírálata, de meg kell jegyeznünk, hogy számos helyen tévesen jelent meg ekkor, hogy érvénytelenítették az eljárást, és újat írtak ki helyette.



A látványtervek illusztrációk, a tervezés során változhatnak.

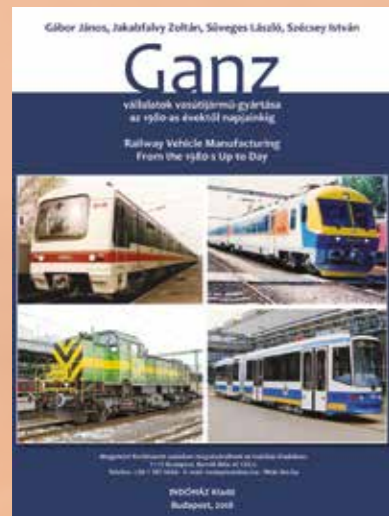
Újratervezés

A KMVN Zrt. valójában a folyamatban lévő eljárás belüli tárgyalást kezdeményezett az eljárásban részt vevő konzorciumokkal, a CRE Konzorciummal (China Tiejiju Engineering & Construction Kft., China Railway Electrification Engineering Group Kft., RM International Zrt.) és a Strabag-CCCC 2018 Konzorciummal (China Communications Construction Company Ltd., Strabag Vasútépítő Kft.). Ennek eredményeként sikerült április végére elérni, hogy a győztes ajánlata tartalékkerettel együtt ne lépje túl a már említett 578 milliárd forintot.

Az egyik ismert közlekedési portál információi szerint három módszer szolgálta ezt a célt. Bizonyos, a vasútvonal műszaki paramétereit, teljesítőképességét nem érintő elemeket elhagytak vagy módosítottak. Egyrészt a felvételi épületek felújításánál eltértek az eredeti elgondolásoktól, a Központi Forgalmirányító Rendszer (KÖFI) és a Felsővezetékenergia-távvezérlő (FET) központját pedig nem Szegedre telepítik, hanem Kiskunhalason hozzák létre. Másrészt vannak olyan tevékenységek (régészeti kutatások, környezetvédelmi hatástanulmányok), amelyek szükségesek a beruházáshoz, de kiemelik őket a projektből. Harmadrészt az ajánlattevők egyes részproblémákkal kapcsolatban – az ilyen beszerzéseknél szokásos módon – pontosító kérdéseket tettek fel, ezek részletes megválaszolása is csökkentette az árat, hiszen mérsékelte a pályázók kockázatait.

Mindaddig az országhatártól Soroksár állomásig tartó szakaszról volt szó. Azonban tervezik a főváros belső területeit érintő részek átépítését is, sőt itt egy jelentős nyomvonalkorrekció is napirenden van. A Ráckevei-Duna melletti értékes területek felszabadítására a 150-es vonal a ferencvárosi rendező pályaudvar területén át érné el Ferencváros személypályaudvart. Itt viszont még nem dőltek el véglegesen a részletek, a pontos nyomvonalhöz tisztázni kell, hogy a jövőben a rendező mely funkcióira lesz szükség, hiszen azokat nem szabad ellehetleníteni.

Kubinszky Judit



könyv

Ganz vállalatok vasúti jármű-gyártása az 1980-as évektől napjainkig

A közelmúltban jelent meg Szécsey István vasútgépészmérnök és szerzőtársai – Gábor János, Jakabfalvy Zoltán, Süveges László – legújabb könyve az Indóház Kiadó gondozásában, Fitos Zoltán elnök-vezérigazgató (Ganz Holding) ajánlásával.

A *Ganz vállalatok vasúti jármű-gyártása az 1980-as évektől napjainkig* című könyv fő célkitűzése, hogy bemutassa a Ganz-MÁVAG utolsó éveit és az utódvállalatok működését fényképekkel, ismertetőikkel, eddig nem publikált adatokkal.

program

Múzeumok Éjszakája a MÁV-csoporttal

A MÁV-csoport idén is csatlakozik a *Múzeumok Éjszakájához*: 13 városban, összesen 22 helyszínen várjuk a vasútkedvelő látogatókat interaktív programokkal.

A vasúttársaság munkavállalói számára kiadott arcképes vasúti utazási igazolvánnyal, vasúti utazási és felügyeleti igazolvánnyal, valamint felügyeleti igazolvánnyal rendelkező látogatók az igazolvány felmutatásával, továbbá a MÁV-csoportos munkáltatói igazolványt felmutató látogatók ingyenesen vehetnek részt a *Múzeumok Éjszakája* karszalaggal igénybe vehető programjain.

Az előzetes regisztrációhoz kötött programok esetében a vasúti igazolvánnyal belépni szándékozóknak is jelezniük kell részvételi szándékukat az adott intézménynél. Néhány, kizárólag erre az alkalomra meghirdetett programra csak díjfizetés ellenében lehet belépni. Kérjük, hogy a kedvezmények igénybevétele érdekében lehetőségeiről minden esetben előzetesen tájékozódjanak a választott intézményeknél!

A programokról bővebben: www.muzej.hu

2019.
június 22.



IDÉN IS VASUTASNAP
SZERETETTEL VÁRJUK ÖNT ÉS CSALÁDJÁT
A TERÜLETI JULIÁLISOKON!
ÜNNEPELJÜNK ÉS SZŐRAKOZZUNK EGYÜTT!

Miskolc
Irigy Hónaljmirigy

Dombóvár
Tolvai Reni

Budapest
Republic

Szombathely
Apostol

Szeged
Kis Grófo
Oszvald Marika

Szolnok
Kovács Kati, TNT

Egy kicsi mozgás mindenkinek kell

A MÁV Vezérigazgatóság Sport Club (MÁV VSC) már több mint 70 éve tartja mozgásban kollégáinkat, a jó kondi mellett tartalmas kikapcsolódást, nagyszerű hangulatot, örök élményeket és valódi összetartást kínálva tagjai számára. A klub hét szakosztálya lelkesen várja az új csapattagokat – higgyék el, soha nem késő csatlakozni hozzájuk.

Az I. osztályban

Labdarúgó-szakosztály

2007-ben, az Andrássy úti székházban alakult meg a szakosztály, amely mára a Sori Liga I. osztályába küzdötte fel magát. A kispályás foci szerelmesei a Ferencvárosi Vasutas Sportkör (FVSK) Péceli utcai csarnokában edzenek heti rendszerességgel, de különféle versenyeken is megmérettetik magukat – ezért az érmek is gyűlnek szép számmal. Így talán nem olyan meglepő, hogy a hagyományos vasutasnap fociját már háromszor sikerült elhódítaniuk.

Fuss, vasutas, fuss!

Futószakosztály

Az egyik legnépszerűbb és legelterjedtebb tömegsport a futás, hiszen ez a monoton mozgásforma képes teljesen kikapcsolni és felfrissíteni mind a testünket, mind a lelkünket. Futni lehet egyedül vagy csapatban, reggel vagy este, pályán vagy kint a természetben. A szakosztály tagjai rendszeresen részt vesznek hazai versenyeken, legutóbb például az év egyik legőrültebb, legizgalmasabb futóeseményén, az Ultrabalatonon álltak rajtvonalhoz (a csapat beszámolóját lásd keretes írásunkban).

Hátizsákos kalandok

Természetjáró-szakosztály

A MÁV VSC egyik legrégebbi, legnagyobb taglétszámú szervezete. Az 1952 óta működő szakosztály egyúttal tagja a Magyar Természetbarát Szövetségnek és a Vasutas Természetjáró Szövetségének is. Túráik népszerűek, izgalmasak, tartalmasak, naptárunkban mindenki megtalálja a számára leginkább megfelelőt. Ezt bizonyítja tavalyi teljesítményük is, amely már a számok alapján is elismerésre méltó: 192 túrán 1219 fő vett részt, összesen 1843 kilométert gyalogoltak, 52 315 méter szintkülönbséget teljesítettek, 108 óranyi magashegyi túrájuk volt, és 274 órát töltöttek városnézéssel, múzeumlátogatással.

Szerva itt!

Teniszszakosztály

A csaknem 40 fővel működő szervezet fedett pályás és szabadtéri edzési lehetőséget is kínál tagjainak. A szakosztály rend-

szesen részt vesz a különböző MÁV-os teniszversenyeken vagy például a MÁV és a GYSEV közötti, nagy múlttal rendelkező férfi páros csapatversenyen. A hagyományos szolnoki, soproni és balatonfüredi megmérettetésekről sok serleget hoztak már haza a csapattagok.

Repül a, repül a...

Tollaslabda-szakosztály

Gyermekkorunk kedvenc szabadtéri ütögetős játéka valójában egy komoly sportág – ezt bizonyítja, hogy 1992 óta már a nyári olimpiai játékokon is hivatalos versenyszám. A MÁV VSC szakosztálya a jó hangulatú edzések mellett célul tűzte ki a tollaslabdasport megismertetését és népszerűsítését is.

Jóga és aerobik

Nőitorna-szakosztály

Kortalanul, jó kondiban, nők egymás között – ez is lehetne a szlogenje a Nőitorna-szakosztálynak. Többféle mozgásforma közül lehet választani, hétfő és szerda délután jógaelemekkel vegyített kondicionáló és tartásformáló tornára várják a női kollégákat, kedd délutánonként pedig zenés erősítő aerobikon lehet részt venni.

Kapás van!

Horgászszakosztály

Magányos sportág, gondolják sokan, pedig a horgászat több mint sport. Nagyszerű szabadidős tevékenység, kiváló csapattársatartó program, valamint kellemes baráti és családi összejövetel is egyben. A Vasutas Horgászszakosztály (VAHOSZ) már több területi szakosztályt is magába foglaló, nagy taglétszámú szervezetté nőtte ki magát. A családi napok és horgászversenyek mellett hazai és nemzetközi szakmai programokat is szerveznek. A horgászszезон már javában tart, görbüljön hát a bot és merüljön az úszó!

A MÁV VSC elérhetőségei: mavvsc@mav.hu
www.mavcsport.hu/vsc/bemutakozas

Lapzárta utáni hír:

Tovább bővült a MÁV VSC: 2019. május 20-án egy rendkívüli elnökségi ülés keretében 21 fővel megalakult a klub nyolcadik szakosztálya, a Kerékpáros Szakosztály.

Miénk a pálya - 221 km egy nap alatt

2019. május 11. 9 óra 52 perc

Napsütés (még)

Több mint 13 000 résztvevő

Végig teljes eufória. A MÁV VSC 12 fővel indult el a XIII. Ultrabalaton tókerülő versenyen (csapattagok: Nagy Andrea, Brigovác Veronika, Szőke Andrea, Kovács Viktor, Krusch Renáta, Lóha Judit, Szakácsné Orosz Terézia, Spányik Kitti, Dóra Tamás, Homolya János, Tógl Tibor, Bukóczki Péter).

A csapat remekül teljesített, folyamatosan az előre meghatározott terv szerint haladtunk, időben érkezünk a váltásokra, sőt már ekkor reménykedtünk abban, hogy terven felül fogunk teljesíteni. Mind a 49 ellenőrzőponton szuper hangulat várta a befutókat, illetve az épp váltó sporttársak is önfeláldozóan készültek a következő szakaszra. Később azonban nemcsak a szintkülönbségek, de az időjárás is megváltozott. A vihar éjjel körül érkezett meg a Balaton partjára, de a rossz idő erősödésével egyenes arányban (vagy még jobban) fokozódott a csapaton belüli buzdítások száma is. Az éjszakai futások nagyrészt szakadó esőben és szélben teltek, de eszünkbe sem jutott feladni, csak futottunk tovább a közös célért. Mindenki tudta, hogy valaki várja őt a következő váltóponton, a csapat számít rá, ha esik, ha fúj, menni kell! Voltak örömkönnyek a nevetéstől, voltak nehéz pillanatok, de megcsináltuk! Sőt, élveztük!

Rengeteg futó vett részt a versenyen, hihetetlen volt látni és átélni, hogy a futás szeretete mennyi embert megmozgat. Végül 24 óra 37 perc és 42 másodperc alatt értünk célba (6:42-es átlaggal). Ígérjük, jövőre egy nap alatt kerüljük meg a Balatont!

MÁV VSC Futószakosztály





Tündér küldte, vasutasok hozták a születési ajándékot

Oszoly Nátán nem is sejtette, hogy 7. születésnapja milyen meglepetést tartogat számára. Az örökmozgó kisfiú nagy vasútrajongó, akinek mindennapjait kitöltik a vonatos játékok, bűvöletbe ejtik a vasúti témájú filmek, videók, rajzain életre kelnek a sorompók és fényjelzők. Egy „csodatévő jó tündérhez” eljutott a kisfiú híre, aki arra kérte a MÁV alkalmazottait, hogy a gyermek születésnapján adják át azt a fényisorompót, amit erre a jeles alkalomra szánt. Biber Anett, a MÁV szóvivője és Fekete László, a vasúttársaság debreceni távközlő, erősáramú és biztosítóberendezési osztályvezetője munkatársaival közösen örömmel tett eleget a kérésnek: május elején együtt vitték el a működő fényisorompót a kisfiú családjának kertjébe.

A helyes keresztrejtvény-megfejtés beküldői között MÁV-os ajándékokat sorsolunk ki.

A megfejtés beérkezési határideje: **2019. július 18.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: *Ötven év után nyitották fel az időkapuszulát Hűvösvölgy állomáson.*

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Gál Rozália** olvasónknak!

A KELETI PÁLYAUDVARON...; A FOLYTATÁS ELSŐ RÉSZÉ	A FOLYTATÁS MÁSODIK RÉSZÉ	ÉPÜLET-SZÁRNY	HELYSÉG ENCSNÉL	ARRA A HELYRE TUD NÉZNI	GOETHE NÉPÉBŐL VALÓ	TANÁRSÉGÉD, RÖVIDEN	OSZTRÁK GÉP-KOCSIK JELZÉSE	KERESKEDELMI CIKK	NAGYDARAB (EMBER)	PÁRATLAN LÁNY!	SZÁMSZERŰ TÉNY	GIGA-RÖVIDEN	AZON A HELYEN	A VÉGÉN KIESŐ!	KÖZÖNSÉGES, ÜTSZÉLI	FÉNYCSÓ GÁZA		
	N																PÉCS TŐL NY-RA ELTERÜLŐ TÁJ	
ESZMÉLÉS							FEGYELEM KINTRŐL KUKKANT						SEMEMLYEMTŐL KINEK A BIRTOKA?					
A HRON FOLYÓ MAGYAR NEVE					SZÍNHÉSZNŐ (KATI) AZ EGYIK IGEIDŐ				MŰVÉSZI TESTKÉP KÜLÖNLEGESSÉG				A HOLLÓ KÖLTŐJE TÁNCOS MŰSOR					
X, ..., Z	KEZDETE A NAGYBOLYGÓK EGYIKE							BIZTOS (BIZ.) FELSŐBB UTASÍTÁS					REDÓ HOMOKSZÍNŰ					
A SZAMÁRIUM VEGYJELE		SZEMKÖZT ÉGI TYÚK!							ILYEN A JÓ ÓR CSILLAGKÉP							SVÉD AUTÓJEL HAJADON VÁR RÁ		
HÜSÉTEL ZSÍROS LEVE					FÁRÓL POTTYAN BECÉZETT TAMÁS					BECÉZETT ÉVA IZSÁK ANYJA								
ÁRON EGYIK BECENEVE				TORNÁORA SZLÁV FÉRFINÉV				BARANYAI KÖZSÉG APHRODITÉ FIA							FESZÍTŐESZKÖZ BECÉZETT FLÓRA			
ÉNEKESNŐ SZÍNHÉSZ (ANDREA)							CSÚZ GYÓTRI SZÍNHÉSZ V. (PÉTER)							DIABOLO PÉNZZÉ TESZ				
HENRY, RÖVIDEN	COGITO ERGO ... MARÓ FOLYADEK					SPORTOS NADRÁG PIROS, NÉMETŰL							AZ ORRÁTÓL PÉCSI EGYETEM					
HÍVSÁG RÉSZÉ!		MEGKÖNYVEZŐ LÁSD OTT!, RÖVIDEN							OSZTÁLYKÖNYV INNE MÁSHOVÁ								JOULE AZONOS BETŰK	
KÁLYHA TŰZTERÉT TISZTÍTJA							SECUNDUM, RÖV. KÖR KÖZEPE!						CIFRA, SZÍNES KELVIN JELE					
	Z																	



Piroska akcióban

Piroska régóta a 10-es vonalon teljesít szolgálatot. Szereti a munkáját, a mozdonyvezetőket, a jegyvizsgálókat, a forgalmistákat és az utasokat is, akiket szintén jól ismer. Bár a legnagyobb nyüzsgés mindig Győrben és környékén van, a kis piros Bz motorvonat folyton csak azt várja, hogy elhagyja a nagyvárosi forgatagot.

Fut, robbog a hosszú, egyenes, végtelennek tűnő szakaszon, mosolyog minden állomáson, de a gondolatai egészen máshol járnak. Messze, nagyon messze, fent, a fellegekben. Piroska ugyanis imádja az eget kémlelni, pontosabban a hatalmas teherszállító repülőket, a most éppen itt állomásozó, villámgyors vadászgépeket, de még az őrült hangos harci helikoptert is. Nem tehet róla, rajong a szárnyas masinákért, főleg, ha azok katonaiak! Talán a gyorsaságuk miatt, talán a szabadságuk miatt, hogy azok bármerre szárnyalhatnak az égen, talán a titokzatosságuk miatt. Ezért is ez a kedvenc vonala, hiszen a sínpár közvetlenül a Magyar Honvédség pápai repülőtere mellett megy el. Minden vágya az, hogy egyszer találkozhatson velük! Sokan heccelnek is érte: – Attól, hogy neked szárnyas kereked van, még nem fogsz tudni repülni! – csúfolódnak, de Piroska az ilyen gonosz megjegyzéseket meg sem hallja. Éjszaka, a sötétben még köszönni is szokott nekik, lelkesen villogtatva első lámpáját, de hogy látják-e ezt odafent, nem tudhatja.

Általában így teltek a kis Bz nyarai, ám egy borongós júniusi napon minden megváltozott. Már kora reggel hatalmas sürgősforgás volt a légi ezred központjában, ugyanis gyakorlatozni indultak a katonák. A parancsnok éppen eligazítást tartott. – A feladat a következő: Felszállnak a C-17-es teherszállító repülőkre, majd ejtőernyővel célba dobják a titkos szállítmányokat. A csomagokat a földi csapatok felkutatják és sértetlenül visszahozzák ide, a bázisra. Az akciót egy óra alatt végre kell hajtani.

Az óriás Big Mac-ek, mert így becézték őket, beindították sugárhajtóműveiket, a magasba szálltak, és kezdetét vette a légi gyakorlat. Az egyre erősödő szél meg se kottyant ezeknek a behemótoknak, mikor a célpont fölé értek, kinyitották ajtóikat, és az égboltot ellepték az óriási repülő dobozok. Már majdnem az összes célba ért, amikor az egyik ejtőernyőbe úgy belekapaszkodott a szél, hogy el sem eresztette, és vitte magával, egyre messzebb a bázistól. A repülő már tehetetlenek voltak, a katonák pedig aggódva figyelték, ahogy egyre távolodik tőlük a csomag. Már olyan messze járt, hogy mindenki biztos volt benne, nem fog sikerülni egy óra alatt teljesíteni a küldetést.

Piroska azonban, aki titokban a sínekről figyelte az eseményeket, nem hagyta annyiban a dolgot. Dudált egyet, nagy gázt adott, és úgy nekilódult, mint még soha. Nem ő volt a leggyorsabb mozdony, nem is a legerősebb, most mégis úgy szikráztak a kerekei a síneken, hogy egy InterCity is megirigyelte volna. Robogott a doboz után, azonban a szél sem adta fel, csak fújt egyre jobban. Piroska ekkor dudált egy nagyot, még nagyobb sebességre kapcsolott, és legnagyobb meglepetésére utolérte a csomagot, ami így éppen a tetején landolt. Nem volt már sok ideje, de az utolsó pillanatban mégis visszaért a bázisra az elveszettnek hitt dobozzal együtt. Sikerült! A küldetést a kis motorvonat mentette meg, akihez most sorra mentek oda gratulálni a legkülönlegesebb vadászgépek és repülőkre.

A nap végén még egy kis ünnepséget is tartottak, ahol Piroskát a légierő tiszteletbeli tagjává avatták. Sast ábrázoló kítűzőjét azóta is büszkén viseli, és már senki sem csúfolódik rajta. Piroska pedig ma is boldogan szárnyal kedvenc vonalán.

NAGYKANIZSAI KOCSIMOSÓ CSARNOK

