

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTASMAGAZIN

www.mavcsoport.hu

**MUNKATÁRSUNK,
WEISZ PÉTER TÉRKÖZŐR**

HOME OFFICE

SZÉP-KÁRTYA

BÉRMEGÁLLAPODÁS

FERTŐTLENÍTÉS

**INTÉZKEDÉSEK
A KRÍZISHELYZETBEN**

70. ÉVFOLYAM • 2020. ÁPRILIS

Duális képzés • Orientációs program • KISS • MÁV-START járművek • Vonatkísérők kézikönyve
Tram-train • Szolnok Vasúti Járműjavító • Zöld vasút • Gyermekvonatok • Bringázni jó!

ELŐSZÓ

Tisztelt Munkatársaim!

A koronavírus-járvány napról napra erősödik. Március 11-én veszélyhelyzetet rendelt el a magyar kormány, és azóta további intézkedéseket vezetett be. Egy ilyen nagyvállalat esetében, mint a Magyar Államvasutak, ahol 38 ezren dolgozunk azért, hogy a magyar vasúti közlekedést fenntartsuk, fontosnak tartom, hogy beszámoljak a koronavírussal kapcsolatos intézkedésekről és a felkészülésről.

Először is szeretném megköszönni a munkatársaimnak azt a fegyelmességet, szolgálatkészséget, amelyet tanúsítottak az elmúlt hetekben. Azt gondolom, hogy e hozzáállás nélkül nem tudtuk volna zavartalaná tenni a vasúti közlekedést, a személy- és az áruszállítást. Hangsúlyozni szeretném, hogy a vasút zavartalanul üzemel még ebben az emberpróbáló időszakban is.

Köszönet és tisztelet érte minden munkatársamnak!

Ebben a veszélyhelyzetben az egészségvédelem és a higiénias szabályok betartása a legfontosabb, ezért erre külön szeretném felhívni a kollégák figyelmét. Védőfelszerelésekkel, fertőtlenítőszerrel elláttuk a teljes munkavállalói állományt, kérem, hogy ezeket fokozottan használjuk, és vigyázzunk a 60–65 év feletti kollégákra és a kollégákkal való érintkezésre. Tartsunk egymástól távolságot és a kézfogástól is tartózkodjunk a mostani időszakban!

Fontos, hogy hogyan állunk a védőfelszerelések beszerzésével, a gumikesztyűk, maszkok és kézfertőtlenítő szerek ellátásával. Eddig több mint százezer maszkot osztottunk ki, több százezer gumikesztyűvel rendelkezünk és több tízezer kézfertőtlenítőt jutattunk el már a vasutas kollégáknak. Hangsúlyozom, hogy elegendő és megfelelő minőségű eszközzel rendelkezünk ahhoz, hogy a munkavállalóinkat megóvjuk a járvány okozta veszélyhelyzetektől.

Szeretnék számot adni arról is, hogy több százezer maszk beszerzése van még folyamatban, reményeink szerint az ellátás folyamatos lesz. Mindenkit megnyugtatók, a járványhelyzet fokozódása esetén is mindenkit

el fogunk látni a biztonságos munkavégzéshez szükséges eszközökkel. Napi kapcsolatban állunk az Operatív Törzsszel és ennek a döntésnek megfelelően vezetjük be mi is az intézkedéseinket. A MÁV-on belül is megalakult az Operatív Törzs: napi szinten vezető kollégáimmal elemezzük a helyzetet és próbáljuk a beavatkozási pontokat megkeresni és az intézkedéseket megtenni. Március 19-e óta a Honvédelmi Minisztérium szakemberei is segítik a munkánkat, az Akciócsoport lehetővé teszi a Kormány, illetve annak Operatív Törzse felé a közvetlen kapcsolattartást és a soron kívüli információáramlást.

Kérek mindenkit továbbra is arra, hogy a közvetlen munkaköri felettesével tartson még naprakészebb kapcsolatot a hatékony munkavégzés érdekében. Kérem, ha bármilyen javaslatuk van, akkor azt tegyék meg a feletteseik felé, akik továbbítani fogják ide, az Operatív Törzsig, hogy a megfelelő intézkedéseket – vállalati és csoportszinten is – meg tudjuk tenni.

Az otthoni munkavégzést a digitális tanrendre való átállás miatt rendeltem el március 15-én azokban a munkakörökben, ahol ez megoldható. Az átállás sikeres volt, és most már több mint ötezren dolgoznak otthonról. Nagyon érdekes tapasztalataink vannak; naponta 65 ezer papírral kevesebbet használunk, áttértünk a digitális aláírásra, és azt gondolom, a jövőben sokkal hatékonyabban fogjuk tudni az ügyeinket intézni. Ezért szeretnék köszönetet mondani a Szolgáltató Központ valamennyi informatikai területén dolgozó munkatársának! A HelpDesk csapatának is külön köszönet jár, hiszen az elmúlt időszakban a korábbi átlaghoz képest ötször-hatszor annyi megkeresés érkezett hozzájuk, melyeket kezelni tudtak. Kimondhatjuk, hogy az otthoni munkavégzés elrendelése után egy héttel a MÁV – Magyarország egyik legnagyobb munkavállaló létszámmal rendelkező vállalata –, ahol tudott, átállt az otthoni munkavégzésre.



Nagyon fontos, hogy a közszolgáltatást folyamatosan biztosítanunk kell. Össze kell fogunk, szolidárisnak kell lennünk egymással, hiszen vannak olyan munkakörökben dolgozók, akik nélkülözhetetlenek ahhoz, hogy a vasúti közlekedést biztosítsuk, őket nem tudjuk otthoni munkavégzésre rendelni.

Két munkavállalói kört prioritásként kezelünk, mind az otthoni munkavégzés elrendelésében, mind a napi vezénylési rutinban. Az egyik a 60 év feletti munkavállalóinknak a köre, a másik pedig azok, akik 12 év alatti gyereket nevelnek. Továbbra is folyamatosan vizsgáljuk azt, hogy a szolgáltatást hogyan tudjuk ellátni; a nemzetközi vonalak leállítása mellett, egyelőre csak annyiban változott a belföldi menetrend, hogy átállt a tanszünetesre. Igyekszünk az utasforgalomban dolgozó kollégákat – elsősorban a jegyértékesítés, menetjegy-ellenőrzés területére gondolok – a lehető legkevesebb olyan helyzetbe hozni, hogy utasokkal közvetlenül érintkezésbe kerüljenek, és mindent megteszünk annak érdekében, hogy ők is megfelelő védőfelszereléssel rendelkezzenek.

A járványügyi helyzet miatt takarítási és fertőtlenítési képességeinket továbbfejlesztettük. Egyhetes ciklusban valamennyi utasforgalmi és üzemi területet fertőtlenítünk. A járműállomány tekintetében pedig egyedülálló módon –, hogy minden forgalomban használt járművünket naponta fertőtlenítjük. Ez a tevékenység két hete épült ki, és ahogy a járványhelyzet megkívánja, ezt a képességünket folyamatosan fent tudjuk tartani, finanszírozására képesek vagyunk.

2020 vonatkozásában új bérmegállapodást is kötötünk a munkavállalóinkkal. A márciusi bérral januárig visszamenőleg a bérfejlesztést jóvá fogjuk írni és április első napjaiban minden munkavállalónk megkapja az ezzel kapcsolatos javadalmazását. A SZÉP kártyával kapcsolatos kifizetéseket pedig előrehoztuk, és április 1-jéig valamennyi munkavállalónk megkapta az ezzel kapcsolatos térítést. Ezzel is szeretnénk segíteni a munkavállalóinknak ebben a nehezebb helyzetben, hogy megfelelő forrással rendelkezzenek.

Továbbra is szeretném kérni minden munkatársamtól ugyanazt a fegyelmességet, szolidaritást és szolgálatkészséget, amelyet az elmúlt hetekben is tanúsítottak. Ha így állunk hozzá a problémához, amellyel még nem szembesült sem a vasúttársaság, sem az egész ország, akkor képesek leszünk megoldani ezt a helyzetet, és képesek leszünk arra, hogy a válsághelyzet után Magyarországon a személy- és az áruszállítást a korábbi kapacitásokkal lássuk el.

Szeretném megköszönni mindenkinek a kitartását, és sok erőt kívánok mindannyiunknak az elkövetkező pár hónapra. Nagyon fontos, hogy biztonsággal végezzük el a dolgunkat, felelősséggel biztosítsuk a vasúti közlekedést, és nagyon vigyázzunk magunkra és a családjunkra is! Mindenkinek sok erőt és kitartást kívánok!

*Dr. Homolya Róbert
elnök-vezérigazgató*

Intézkedések a krízishelyzetben

Vasúttársaságunknak a pandémiás krízishelyzetben a legfontosabb utasai és munkatársai egészségének megóvása, a közszolgáltatás biztonságos és kielégítő fenntartása. Ezek érdekében az elmúlt időszakban Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója a MÁV-csoport munkatársait érintő intézkedéseket hozott, melyeket az alábbiakban foglalunk össze. Az itt megjelent tartalmak csak a lapzártánkig, (2020. április 1-ig) meghozott intézkedéseket tartalmazzák. A pandémiás krízishelyzettel kapcsolatos, vasutasokat érintő naprakész információk a www.mavcsoport.hu/intezkedesek oldalon találhatóak.

A MÁV intézkedései a veszélyhelyzetben

A veszélyhelyzet kihirdetése óta megszületett rendelkezésekről az alábbiakban olvashat:

12 évnél fiatalabb gyermeket nevelő munkavállalók esetében

Gyermekek otthoni felügyelete

A kormányzati és helyi intézkedések nyomán számos bölcsődei és óvodai ellátásban részt vevő, iskolában tanuló, 12 éven aluli gyermek esetében válik szükségessé a napközbeni, lakóhelyi felügyelet biztosítása, amely a munkatársainkat is érintheti.

A helyzet kezelésére az alábbi lehetőségek adóttak:

1. Szabadság igénybevétele

- akár a 2020. évre járó teljes szabadság igénybevétele,
- bejelentési határidő betartása nélkül is engedélyezhető.

2. „Otthoni munkavégzés” (home office) igénybevétele a gyermek felügyelete alatt

Az „Otthoni munkavégzés” engedélyezése során az érintett munkavállalók előnyt élveznek, amennyiben megfelelnek az otthoni munkavégzés feltételeinek.

3. Gyermekápolási táppénz igénybevétele

Amennyiben a munkavállaló a 12 éven aluli gyermeke betegsége miatt nem tudja ellátni munkáját, gyermekápolási táppénzt vehet igénybe.

4. Nem fizetett, igazolt távollét a gyermek felügyeletére

Ha az előzőek szerinti megoldások (szabadság, home office, táppénz) egyike sem megvalósítható, akkor jelenleg törvényesen igazolt, nem fizetett távollét illeti meg a munkavállalót.

Amennyiben a felügyeletet igénylő gyermek mindkét szülője vasutas munkavállaló, akkor erre a vezénylésük során tekintettel kell lenni.

60 év felettiak védelme

Az új koronavírus (COVID-19) járvány legveszélyeztetettebb csoportja az idősek, elsősorban a 60 év feletti! Az ő egészségük, életük védelme mindennél fontosabb ebben a nehéz helyzetben! A vasúttársaság, a 60 év feletti munkavállalók védelmét prioritásként kezeli, mind az otthoni munkavégzés elrendelésében, mind a napi vezénylési rutin kialakításában. A 65 év feletti munkavállalókat mentesítettük a munkavégzés alól, és állásidőre járó díjazást fizetünk részükre.

Otthoni munkavégzés

A munkáltató egyik legfontosabb kötelezettsége, az egészséget nem veszélyeztető, biztonságos munkakörnyezet biztosítása.

Ennek érdekében lehetővé tették az otthoni munkavégzés lehetőségét azokban a munkakörökben, amelyek ilyen módon elláthatók és technikai feltételei adottak, és ezt az érintett munkavállaló vállalja. A MÁV SZK az otthoni munkavégzés biztonságos megvalósítása érdekében 423 laptop beszerzését indította el, és közel 250 asztali gépet költöztettek át a munkavállalók otthonába. A VPN felhasználói kapcsolatok számát 2500-ról 10 ezerre növelik, biztosítva ezzel a zökkenőmentes otthoni munkavégzést.

Csoportszinten 2020. március 17-től 17 523 e-mail-címmel rendelkező kollégának került beállításra az ActiveSync (céges postafiók elérés-okostelefonról), az OWA (céges postafiók-elérés Internetes PC-ről), a Skype for Business (azonnali kommunikáció), illetve az OAW (postafiók-elérés Outlookkal Internetről) szolgáltatás. Igényfelmérést követően 5128 kolléga esetében a VPN (céges hálózat-elérés Internetről) is engedélyezett.

A bevezetett intézkedéseknek köszönhetően, 2020. március 23-ára csoportszinten több mint 5000 munkatársunk számára voltak biztosítottak az otthoni munkavégzés feltételei.

Fertőtlenítőszer, védőeszközök beszerzése

A vasúttársaság minden szükséges lépést megtesz a koronavírus terjedésének megelőzésére, az utasok és a vasutasok védelme érdekében egyaránt. A külső helyszínen, utasforgalomban dolgozó munkatársak részére minden szükséges védőfelszerelés biztosított.

A vasúttársaság időben megkezdte a felkészülést. Két héttel az Operatív Törzs által kihirdetett akcióterv előtt, 5000 csomagra elegendő fertőtlenítőszer és védőeszközt rendelt meg, ebből biztosította az első körös ellátást. Az intézkedési terv alapján a nemzetközi járatokon dolgozó kollégáknak 10 000 db 110 ml-s kézfertőtlenítő gél és az összes, raktáron lévő, 10 000 db szájmazsk került átadásra.

A következő mennyiségek kerültek eddig kiosztásra:

Kiszolgált pandémiás termékek 2020.04.01-ig	MÁV-csoport összesen
Szájmazsk (db)	167 694
Kézfertőtlenítő gél különféle kiserelésben (db)	34 484
Kézfertőtlenítő folyékony szappan különféle kiserelésben (db)	21 085
Gumikesztyű (db)	603 100

A pandémiás fokozat előrehaladásával, a gyártók kifogytak az alapanyagokból, a gyártóknál lévő készleteket zárolták a Közegészségügy részére. A MÁV mint kiemelt közszolgáltató prioritást élvez a beszerzési folyamatban. A biztosított eszközök védelmi képességére érkezett és felmerült kérdésekben folyamatos kapcsolatot tart fenn a vasúttársaság a Nemzeti Népegészségügyi Központtal.

A védőfelszerelések, védőeszközök fertőtlenítőszer, testhőmérők felhasználásának, alkalmazásának előírásaira elkészült a csoportszintű tájékoztató a Vasútegészségügyi Kht., a MÁV Szolgáltató Központ Környezetvédelem és Munkavédelem közös gondozásában. A tájékoztató anyag tartalmazza többek között a pandémiás helyzet alatt alkalmazandó higiénés eljárásrendet, a fertőtlenítő kézmosás- és kézbedörzsölés menetét, a zsebkezdők, gumikesztyűk biztonságos használatát, a szájmazskok megfelelő használatát, a köhögési etikettet, ill. a lázas betegek vonatkozó szabályokat.

A járműpark és az állomásépületek fertőtlenítése

Folyamatos a teljes járműpark napi szintű fertőtlenítése. Az állomásépületeket és helyiségeiket heti rendszerességgel takarítják.

Az elővárosi járműveket követően országos szintre terjesztették ki a rendszert, így március 20-tól a jelenleg üzemben lévő 1814 járművet – személykocsikat és a motorvonatokat is – napi szinten fertőtlenítik.

Ezekkel együtt 2020. március 12-től kezdődően már összesen 7302 esetben (március 24-ei adat) végeztek emelt szintű fertőtlenítést, ebből összesen 25 alkalommal ózongenerátor alkalmazásával.

A március 21-ei hétvégétől általában éjszakánként már összesen 39 helyszínen dolgoztak a „permetező” takarítók azon, hogy a másnap induló szerelvényekbe besorozott járműveink az elvégzett tisztítások után még fertőtlenített állapotban is tudjanak útnak indulni. A zárófertőtlenítés baktérium-, vírus- és gombaellenes fertőtlenítést jelent, amely után minden kórokozó elpusztul a járműveken.

A kocsik magas szintű fertőtlenítésén túl, március 16-ától kezdődően, fokozatosan a legnagyobb forgalmú budapesti és vidéki pályaudvarokon, megállóhelyeken is biztosítják a kézfertőtlenítő lehetőséget az utazóközönségnek is. A vasúttársaság a pályaudvarokat, üzemi területeket is vírusellenes takarítószerrel takarítja.

A vasútvállalat nagy hangsúlyt fektet az üzemeltetett épületek folyamatos rendszeres napi takarításán túl, a fertőzések terjedésének csökkentése érdekében, azok fertőtlenítő-tisztító hatású kezelésére. Ennek keretében mintegy 1500 épület 42 000 helyiségében, azok vízszintes és függőleges burkolatain,

felszerelési, berendezési tárgyain, heti rendszerességgel fertőtlenítő takarítást végeznek, speciális, baktericid, fungicid, virucid hatású fertőtlenítőszer alkalmazásával. Ezen túlmenően minden utas- és üzemterületen lévő vizesblokkban elhelyezett kéztisztítószerkeletet felváltották a fertőtlenítő hatású kéztisztítószerkelettel.

A nagyobb forgalmat lebonyolító pályaudvarok, vasútállomások utasforgalmi területén az utazóközönség számára érintés nélküli fertőtlenítőszer-adagolókat kerültek kihelyezésre, de miután ezeket illetéktelen személyek sajnálatos módon eltávolították, jelenleg a kollégák biztosítják a kézfertőtlenítő lehetőséget. Az üzemi területeken, munkavállalók részére további fertőtlenítőszer-adagolókat helyeztek el, több mint 50 helyszínen.

2020. március 19-től újonnan alakított Akciócsoport szakemberei segítik a vasúttársaság zavartalan működését

A vasúttársaság olyan kiemelt tevékenységet végez, amely az ország működéséhez elengedhetetlenül szükséges, és ezért az a kormányzati döntés született, hogy a Honvédelmi Minisztérium (HM) a rendelkezésre álló eszközökkel segíteni fogja a vasútvállalat munkáját.

A HM szakembercsoportjának elsődleges feladata, hogy biztosítsa a vasúttársaság zavartalan működését, valamint lehetővé tegye a kormány, illetve az Operatív Törzs felé történő közvetlen kapcsolattartást és soron kívüli információáramlást. A kormány megalakította többek között a Létfontosságú Magyar Vállalatok Biztonságáért Felelős Akciócsoportot (a továbbiakban: Akciócsoport), amelynek elsődleges feladata az ország működéséhez létfontosságú állami és nem állami gazdasági társaságok azonosítása, valamint a felügyelet esetleges átvételéhez szükséges előkészületek megtétele.

A szakemberek csoportjának elsődleges feladata, hogy biztosítsa vasúttársaságának zavartalan működését, valamint lehetővé tegye a kormány, illetve az operatív törzs felé történő közvetlen kapcsolattartást és a soron kívüli információáramlást.

Április elején kifizetésre került a SZÉP-kártya-juttatás

lásd: HR-hírek

Átmeneti rendelkezés táppénz- és hőközi utalások tekintetében

lásd: HR-hírek

Hosszabb munkaidőkeret kezdeményezése

A koronavírus-járvány okozta veszélyhelyzet következtében valamennyi szegmensben (nemzetközi, távolsági, elővárosi, regionális) drasztikus utasszámcsökkenés történt. A rendelkezésre álló adatok alapján legalább 80%-kal csökkent a belföldi utasforgalom, melyek közül kiemelkedik a nemzetközi és belföldi InterCity-forgalomban tapasztalt alacsony kereslet, 95%-os, illetve 86%-os utasfőcsökkenéssel. A fertőzésveszélyes helyzetben indokolt az utazóközönség és a vasutas munkavállalók egészségének védelme érdekében is a vasúti személyszállítási közszolgáltatás mértékének a szükséges, minimális szintre való korlátozása.

A koronavírus-járvány visszaszorítása érdekében bevezetett kormányzati intézkedések eddig soha nem tapasztalt kihívások elé állították a munkavállalókat és munkaadókat egyaránt. Szerencsére a világban és Magyarországon is több vállalkozás már az első intézkedések bevezetésével megvált munkatársaitól, mert a kieső időre, az árbevétel hirtelen lecsökkenése miatt nem tudták biztosítani a munkabért.

Felelős közszolgáltatóként tudjuk, hogy munkatársainkra szükség van a vasúti közlekedés biztosítása érdekében. Bár a MÁV az arra alkalmas munkakörökben a lehető legrövidebb idő alatt bevezette az otthoni munkavégzést, nagyon sok olyan munkatársunk is van, akik feladataikat kizárólag munkahelyi körülmények között láthatják el, ezért átmenetileg nem tudnak munkát végezni.

Felelős foglalkoztatóként minden eszközzel azon dolgozunk, hogy a vasutas munkatársak munkahelyeit megőrizzük, megélhetésüket továbbra is biztosítsuk, és megnyugtató megoldást találjunk az átmeneti nehéz időszak áthidalására.

A MÁV-csoport munkáltatói 2020. április 1. napjától 2021. december 31. napjáig terjedő (azaz 21 hónapra szóló) munkaidőkeretet vezetnek be. Ennek eredményeképpen az érintett munkavállalók havonta továbbra is jogosultak az alapbérükre, és az érintett munkatársak számára lehetőséget ad a pandémiás intézkedések okozta kiesett munkaidő ledolgozására legkésőbb 2021. december 31-ig.

Ezenfelül folyamatosan dolgoznak vezetőink és szakértőink azokon a megoldásokon, amelyek a munkahely és a családi élet működésének kiszámíthatóságát biztosítja.

A MÁV, az ország egyik legnagyobb munkaadójaként mindig is a legmegbízhatóbb vállalatok közé tartozott, munkatársainak kiszámítható bérezést és munkahelyet biztosított. Biztosak vagyunk benne, hogy az előttünk álló feladatokat elkötelezett és szakmailag felkészült munkavállalóinkkal egymás támogatásával, közösen oldjuk meg.

Tájékoztató a foglalkozás-egészségügyi vizsgálatok változásáról

A nemzetgazdaság működőképességének megtartása és a járványügyi védekezés biztosíthatósága érdekében a foglalkozás-egészségügyi alapszolgálatok a nem elhalasztható alapfeladataik teljes körű ellátására kötelezettek. Ez alól az időszakos orvosi alkalmassági vizsgálatok jelentenek csak kivételt, amelyek esetében – a munkáltatóval való egyeztetést követően – a vizsgálatok időpontja elhalasztható, az időszakos munkaköri orvosi alkalmasság időtartama pedig a veszélyhelyzet megszűnését követő 15. napig meghosszabbítható.

Figyelembe véve a járványügyi védekezés biztosíthatóságát és tekintettel a vasútüzem biztonságos működésének megtartására, a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft.-vel egyeztetve, változik a foglalkozás-egészségügyi vizsgálatok rendje a pandémiás időszakra vonatkozóan.

A további ezt felülíró rendelkezések kiadásáig, a következő vizsgálatok halaszthatók:

- 33/1998. (VI. 24.) NM rendelet szerinti vizsgálatok, vasúti közlekedés biztonságával nem összefüggő munkakörök vizsgálata,
- 13/1992. (VI. 26.) NM rendeletben szabályozott gépjárművezetők időszakos alkalmassági vizsgálata,
- fegyveres szolgálatot ellátó munkavállalók vizsgálata, mivel a 22/1991. (XI. 15.) NM rendelet szerinti fegyverviselési vizsgálatok halaszthatók,
- gépkezelői (motorfűrészes-kezelő, emelőgép-kezelő, targoncavezető stb.) jogosítványok meghosszabbítása,
- 33/1998. (VI. 24.) NM rendelet és 203/2009. (IX.18) kormányrendelet szerinti előzetes szakmai alkalmassági vizsgálatok, így az OKJ-tanfolyamok miatti vizsgálatok és a duális képzésben részt vevő, valamint ösztöndíjas felsőfokú hallgatók és szakközépiskolások vizsgálata,
- előzetes munkaköri és egészségi alkalmassági vizsgálatok, melyek esetében a munkavállaló nem állítható azonnal munkába, mert vasútüzemi kiképzés szükséges hozzá.

NEM halasztható vizsgálatok, melyeket a Vasútegészségügy továbbiakban is elvéggez:

- időszakos 203/2009. (IX.18) kormányrendelet szerinti munkakörök vizsgálata,
- időszakos belső utasítás szerinti VIG/EVIG munkakörök vizsgálata, mert egészségügyi elbírálásuk a 203/2009. (IX.18) kormányrendelettel igazodik,
- közfoglalkoztatottak foglalkoztathatósági vizsgálat,
- 30 napon túli keresőképtelenség után közfoglalkoztatottak foglalkoztathatósági vizsgálata,
- előzetes vizsgálat két speciális esete:
 1. ha azonnal munkába állítható a munkavállaló, mert vasúti kiképzés nem szükséges és felvétele feltétlenül szükséges az üzembiztonság megtartása

érdekében,
2. ha 203/2009. (IX.18) kormányrendelet szerinti munkakörben 6 hónapon túli keresőképtelenség után, a felgyógyulást követően, munkába állás előtt szükséges a vizsgálata,

- soron kívüli vizsgálatok.

A Vasútegészségügy kapacitása változott, mert több orvos családi helyzete és életkora miatt nem tud részt venni az ellátásban. Humánpartnereknek, a vezénylő kollégáknak, a vasútegészségügyi asszisztenseknek és a diszpécsereknek rengeteg munkájába kerül, hogy egyeztessék a vizsgálati időpontokat. *Kérjük, orvosi vizsgálat előtt tájékozódjon, keresse fel humánpartnerét!*

A Nemzeti Népegészségügyi Központ közleménye a honlapján is elérhető: <https://www.nnk.gov.hu/index.php/nnk-kozlemenyek/566-kozlemeny-a-foglalkozas-egeszsegugyi-alapszolgaltatok-jarvany-kapcsan-ellatando-feladatairol>

A képzési és vizsgáztatási tevékenységekkel kapcsolatos döntések

2020. 03. 16-tól a folyamatban lévő képzések/tanfolyamok, továbbá a tervezett új képzések további intézkedésig elhalasztásra kerülnek.

A vasúti alapképzésen részt vevő munkavállalók számára a távoktatási módszer lehetőségét megvizsgáljuk, a hatósággal egyeztetünk. Az időszakos oktatások további intézkedésig elhalasztásra kerülnek, a távoktatási módszer lehetőségét megvizsgáljuk, a hatósággal egyeztetünk. Az eseti/egyéni képzések további intézkedésig folytatódnak, a munkába állás elősegítése érdekében. A 2020. 03. 16. napjával kezdődő hétre a KAV vizsgaközpontba bejelentett hatósági alapképzéshez tartozó hatósági vizsgák megtartásra kerülnek. Az INKA-képzések lebonyolítására távoktatás bevezetésére kerül sor.

A Baross Gábor Oktatási Központ 2020. április 1-jétől az F1-es F2-es utasítások e-learning képzését elérhetővé tette. A képzési vezetők szervezik az újfelveleles, félbe maradt tanfolyamok tovább folytatását, körülbelül 2-3-héten belül távoktatási formában kívánjuk folytatni azokat.

Humán ügyfélszolgálatok ügyfélfogadási rendjének változása

A COVID 19 koronavírus-járvány miatt elrendelt veszélyhelyzetre való tekintettel, munkatársaink egészségének védelmében az alábbi szabályok lépnek életbe.

Az ügyfélszolgálatok személyes ügyfélfogadása átmenetileg szünetel, de az ügyfélszolgálat munkatársai továbbra is folyamatosan rendelkezésre állnak általános kérdések megválaszolásában telefonon, munkanapokon 8:00–16:00 időtartam között, és konkrét esetek tekintetében az ügyfélszolgálatok

központi e-mail-címén keresztül. Ezenkívül a humanus@mav-szk.hu e-mail-címén is folyamatosan felkereshető a Humán szolgáltatás. Az ügyfélszolgálati telefonos elérhetőségek és az e-mail-címek kifüggesztésre kerülnek az ügyfélszolgálatokon, továbbá az országos összesítő a hírlevél mellékleteként is megtalálható.

A Humán szolgáltatás ügyfélszolgálatát az átmeneti időszak alatt a munkavállalók által benyújtásra kerülő dokumentumokat (többek között a teljesség igénye nélkül: munkáltatói igazolásokat és bérelőlegkérekeket, táppénzes papír leadását, SZÉP-kártya-számlainformációkat, személyes adat-vál-

tozásokat, iskolalátogatási papírokat stb.) kizárólag elektronikus formában (szkennelt vagy mobiltelefonnal olvasható minőségben fényképezve) folyamatosan fogadjuk. Az elektronikus leveleket bármilyen e-mail-címről befogadjuk (pl.: saját privát e-mail, vállalaton belül más kolléga e-mail-címe).

A teljes körű és a lehető leggyorsabb ügyintézés érdekében kérjük, hogy az elektronikus megkeresések a szükséges mellékleteken kívül tartalmazzák még az információt kérő munkavállaló teljes nevét, annak a vállalatnak a megnevezését, ahol dolgozik, illetve lehetőség szerint a törzsszámát is.

MÁV-START: munkáltatói intézkedések a koronavírus-járvány lassítása érdekében

Tisztelt Kollégák!

Jelen helyzetben a folyamatos kommunikációt nagyon fontosnak tartjuk. Tapasztalhattatok, hogy mindent megteszünk annak érdekében, hogy akár írásban vagy videóüzenet formájában a fontos információkat megosszuk veletek. Amennyiben szükséges továbbra is – akár mindennap – meg fogjuk ezt tenni, úgy, ahogy a helyzet változik.

Először is köszönöm a helyállásokat és a munkátokat, azt a szolgáltatást, amelyet jelenleg is végeztek. Higgadt és fegyelmet, a hivatások iránt maximálisan elkötelezett kollégák vagytok! Ez a magatartás és hozzáállás szükséges ahhoz, hogy közszolgáltatási feladatainkat továbbra is ellássuk.

Fontos, hogy a jelenlegi belföldi menetrendet fenntartsuk. Az Operatív Törzs iránymutatása alapján a vonatok közlekednek. A közszolgáltatást mindenféleképpen fenn kell tartanunk, ha a jövőben iránymutatás érkezik az esetleges szűkítésről, arról természetesen azonnal tájékoztatást adunk. A menetrendben jelenleg az a változás, hogy határokat zártak le, a vonatközlekedést, a nemzetközi vonatközlekedést korlátozták, ezek a rendelkezések így érintik a járatainkat is.

Milyen megelőző és óvó intézkedéseket vezettünk be?

Megrendelésünk alapján a takarításért felelős vállalkozó munkavállalói naponta többször végeznek tisztítást a vasúti személyszállító járműveken, amelyek során a különböző vírusok és betegségek terjedésének megelőzése érdekében fertőtlenítik azok ajtónyitóit, kilincseit, kapaszkodóit, fogantyúit és a nyomógombokat, valamint a mosdókat és WC-eket is. A jelenlegi helyzetben az egészség védelme a legfontosabb. Ezért munkatársaink és utasaink biztonsága érdekében teljes fertőtlenítést vezettünk be a járműveinken.

Ez azt jelenti, hogy a szokásos takarításon felül az alvállalkozó permetező módszerrel (virucid anyaggal) és a padló fertőtlenítőszerrel történő felmosásával is naponta vírustalanítja a vonatokat. Mindezek nemcsak az utasok, hanem a ti egészségetek védelméért is szolgálnak. Mindent megteszünk az egészség megőrzésének érdekében. Az általános szabályokat, higiéniai szabályokat kérem, hogy mindenki tartsa be. Rendkívül fontos, hogy vigyázzatok magatokra, a kollégákra és természetesen az utasokra is!

Munkatársaink egészségének védelme és a megelőzés érdekében első körben február 28-tól higiénés csomagot (orvosi szájmascsk, védőkesztyű, kézfertőtlenítő gél) biztosítottunk a nemzetközi forgalomba részt vevő vonatkísérők és az Utasellátó munkatársai számára. Majd a személypénztárakban dolgozókat is elláttuk fertőtlenítő géllal. További eszközök megrendelését követően szájmascskot, kézfertőtlenítő gélt, kézfertőtlenítő kendőt biztosítottunk munkatársaink részére. Március 12-én megkezdődött valamennyi belföldi forgalomban részt vevő vezető jegyvizsgáló és jegyvizsgáló higiénés egységcsomaggal történő ellátása. A kocsivizsgáló, illetve minden vonat-előkészítésben foglalkoztatott munkavállaló részére is biztosítottunk gumikesztyűt.



Kerékgyártó József
vezérigazgató
(2020. március 19.)

A külföldi kiutazások és a belföldi rendezvényekre, tárgyalásokra történő utazás minden munkatárs részére letiltottuk.

A járványügyi helyzet miatt, a kormány döntésével és a szakemberek javaslataival teljes összhangban, a MÁV-START Zrt. korlátozza és átszervezi a személyes ügyfélszolgálatok működését. A munkavállalóink egészségének védelme érdekében a személyes ügyfélszolgálatok országosan március 18-tól korlátozott szolgáltatással és új helyszíneken várják az ügyfeleket. A jelenlegi, nyitott pultos ügyfélszolgálati helyszínek helyett az adott állomás személypénztárában, az erre kijelölt ablaknál tudják fogadni az ügyfeleket, e pénztárablak kialakítása alkalmas a fertőzés kockázatának csökkentésére.

A MÁV-csoport irodai, illetve számítógépes munkakörben foglalkoztatott munkatársainak lehetővé tette az otthonról történő munkát, a folyamatos és akadálytalan üzem fenntartása mellett. Ehhez a szükséges elérhetőségeket és eszközöket biztosította. A munkáltatói jogkörgyakorlók odafigyelnek a gyermekes szülőkre és a veszélyeztetett, 60 év feletti korosztályba tartozó munkatársakra is. Munkavállalóink egészségének megőrzése közös, vezetői feladatunk, figyelünk munkatársainkra. Ti is figyeljétek magatokra és egymásra!

A vezényléseket megpróbáljuk a helyzetnek megfelelően rugalmasan kezelni, arra törekszünk, hogy egyrészt a közszolgáltatást fenntartsuk, másrészt pedig mindenkinek az egyéni boldogulását is megtaláljuk ezekben a nehéz időkben is. A MÁV-START válságstábjában folyamatosan kapcsolatban van az Operatív Törzsszel, és folyamatosan figyeljük az országos tisztifőorvos nyilatkozatait.

Mindenkire számítunk most a nehezebb időkben és a jövőben is! Mi pedig mindent meg fogunk tenni, hogy a feltételek a lehető legjobbak legyenek számotokra. Legyen az akár egészségmegőrzés, vezénylés vagy az anyagi megélhetés, arra fogunk törekedni, hogy stabilan biztosítani tudjuk számotokra ezeket a feltételeket. A MÁV-START vezetése és jómagam is minden segítséget megadunk.

Kérem, hogy az alapvető higiénés szabályokat fokozottan tartsuk be! Mossunk gyakran kezet, használjunk kézfertőtlenítőt, tartsunk távolságot másoktól! Mindannyiótoknak eseménymentes szolgálatot kívánok. Vigyázzunk magunkra, vigyázzunk egymásra!



Hogyan dolgozz hatékonyan otthonról?

Tippek home office-ban dolgozóknak

A MÁV-START-nál két éve, a MÁV-nál pedig egy éve része a vállalati kultúrának ez a modern foglalkoztatási forma, a home office. A jelenlegi koronavírus-világjárvány új helyzetet teremtett az életünk minden területén. Közszolgáltatást végző vasúttársaságunknak utasaink egészségének megóvása mellett a legfontosabb a munkavállaló egészségének védelme. Ennek érdekében minden lehetséges eszközzel él, így amely munkakörök arra alkalmasak, ott lehetővé tette a home office foglalkoztatási formát.

Jelenleg sok munkatársunk van úgy otthon, hogy számára újdonság az otthonról történő munkavégzés. Előfordulhat, hogy ez sokaknak elsőre csábítóan hangzik, ám a home office nem szabadság. Krízishelyzet van, a munkafolyamatok nem állhatnak le. Komoly önfegyelemre van szükség, és felelős munkavégzésre.

Ha mindennapjaink minden eleme az otthonunkra korlátozódik, a munka és a magánélet egyetlen pontra összpontosul, ha a munkába járás rutinja és ritmusa akár hetekre, hónapokra elmarad, az mentálisan is megterhelő lehet. Ki kell alakítani az otthoni munkavégzés rendszerét. Az alábbiakban összefoglaltuk, hogy mi az, amire szerintünk feltétlenül figyelemmel kell lennünk. Íme néhány hasznos tipp a sikeres és hatékony home office-hoz.

Fontos a határ kijelölése

A home office kialakításakor fontos, hogy jelöljük ki azt a munkaállomást, ahonnan dolgozni fogunk. Jó ötletnek tűnhet, hogy az ágyból, kanapéről pizsamában laptopozhatunk, viszont munkavégzésre nem alkalmas. Fontos kijelölnünk a munkavégzésünk helyét, elég, ha van egy asztal, amit kijelölünk dolgozóasztalnak. Családunk tagjaival fontos megértetnünk, hogy most nem szabadság miatt vagyunk otthon, hanem egészségünk megóvása érdekében, és közben munkát végzünk, ahol a célunk a konstruktív feladatteljesítés.

Tarts rendet magad körül!

Azzal, hogy nem hálórúhában, borzasan állunk neki a munkának, magunkat és a munkánkat is megtiszteljük. El kell választanunk a magánéletet a munkától, és ezt azzal is segítjük, ha felöltözünk reggel, és úgy ülünk az íróasztalunk mellé. Apropos, íróasztal! A munkára kijelölt szobában, sarokban elhelyezett íróasztalodon is tarts rendet, hogy rendezett körülmények között tudj dolgozni! A technikai eszközök feltöltve legyenek kéznél, a könnyű elérhetőség érdekében.

Szólj, ha gond van

Ha bármilyen problémát érzel, azonnal jelezd a vezetődnék. Nem vagy egyedül! És a szabadság kivételének szabályai a home office foglalkoztatási forma alatt ugyanúgy érvényesek.

Tervezd meg a napodat!

A sikeres home office talán legfontosabb feltétele a precíz tervezés és szigorú munkarend. Minden reggel szánj 15 percet a feladatok összeírására. Bontsd fel a feladatokat részfeladatokra is! Írd fel, hogy aznap mit kell megcsinálnod ahhoz, hogy az adott hétre tervezett dolgok teljesüljenek. Készíts egy napi és heti táblázatot, hiszen a rendszerezés kiemelten fontos.

Time management és prioritizálás

Igyekezz akkor ébredni, amikor amúgy is ébrednél, ha munkába mész, és minden rutinodat csináld ugyanúgy, mint máskor. Azt az időt, amit eddig a munkába járás miatti utazással töltöttél, használd fel ügyesen, hatékonyan. Ahhoz, hogy pontosan tervezni tudjunk az időnkkel, fontos látni, hogy az egyes teendőknek eltérő prioritásuk van. A feladatok rendszerezése mellett egyes e-mailek, telefonhívások, apróságok szervezése is sokat segít az időbeosztásodban. Becsüld meg az összes teendő munkaidejét. Kategorizáld és prioritizáld is a feladatokat aszerint, hogy azok a munkád szempontjából: sürgős és fontos; fontos, de nem sürgős; sürgős, de nem fontos, végül nem sürgős és nem fontos. Ezzel egyértelmű lesz számodra és a vezetőd, munkatársaid számára is, hogy mennyi időre van szükséged.

Kommunikáció a home office során

Nagyon fontos, hogy látható és elérhető legyél telefonon és minden platformon, hiszen a munkatársakkal különböző eszközökön keresztül folytatódik a közös munka. Használjuk a hozzáférhető alkalmazásokat, mint például a Vállalati Skype vagy a Microsoft Outlook levelezőrendszer. Mindig figyeljük a belső intranet.mav.hu weboldalt, a hírleveleket, e-mailt és a vállalati közösségi oldalakat. Ezek mind-mind olyan virtuális találkozóhelyek, amelyek lehetővé teszik, hogy informálódjunk. Az izolációra lélekben is készülnünk kell, ez esetenként nem megy azonnal. Tartsunk rendszeres kapcsolatot kollégáinkkal, felettesünkkel! Ez mentálisan is nagyon fontos, hogy ne érezzük magányosnak, bezártnak magunkat. Az is belefér, hogy figyeljünk egymásra, és néha felhívjuk a munkatársunkat érdeklődési céllal. Kérdezzünk rá, hogy érzi magát, minden rendben van-e?

Az otthoni teendők közül, amit lehet, tegyünk el a hétvégére

Fontos, hogy családdal mindezt már időben megbeszéljük, és alakítsunk ki közösen egy családi szabályrendszert arra, hogy munkaidőben zökkenőmentesen tudjunk dolgozni. Most a munkahelyed és az otthonod nem különül el tőred, ezért lényeges kilöngválasztani az otthoni és a munkával kapcsolatos teendőket. A házimunkát hagyjuk most is inkább munkavégzés utánra vagy a hétvégére.

HR-hírek	13
Bérmegállapodás, SZÉP-kártya, Új juttatási forma 2020-ban, Munkavállalói Ajánlási Program, Duális képzés, Orientációs program	
Fejlesztések	20
Karbantartási, területrendezési munkák Pécs Területi Igazgatóságán 2019-ben, Munkakörülmény-javító intézkedések Pécs Területi Igazgatóságán	
Munkatársunk	24
Weisz Péter térközőr	
MÁV-START Hírek	26
Megújult a Vonatkísérők kézikönyve, Szolnok Vasúti Járműjavító, Gigant, Szili, Szöcske	
Történelem	36
Gyermekvonatok	
Jövő	40
Tram train – Szegedről Vásárhelyre	
Szabadidő	46
Bringázni jól!	

Kedves Kollégák!

A koronavírus miatt kialakult rendkívüli helyzetben a Vasutas Magazin áprilisi száma nem jelenik meg nyomtatásban. Most a legfontosabb az egészségünk védelme. Tudjuk, hogy akár egy nyomtatott lap kézhezvételével is terjedhet a vírus, ezért úgy döntöttünk, hogy a magazin tartalmát online tesszük közzé. Jelen krízishelyzetben szeretnénk ezzel is hozzájárulni a vírus elleni védekezéshez.

Jó olvasást kívánunk vasutas munkatársainknak, és vigyázzunk magunkra, vigyázzunk egymásra!

Varga Zsuzsanna
főszerkesztő

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: Kandó Eszter

Szerzők: Antalné Szekeres Barbara, Bielik István, Benke Máté, Csohány Domitilla, Fodorné Burján Andrea, Fuchs Adrienn, dr. Hegyi Lúcia, Hum Krisztina, Kabai Zoltán; Kandó Eszter, Kiss Nóra Márta, Kozma Barbara, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Dr. Pusztai Gábor, Szabó Bálint, Tevan Imre, Zelki Benjamin

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

Címlap: Szecsódi Balázs; Fotók: BKV Zrt., freepick.com, Kaiser Ákos, MÁV SZK Zrt. Archivum, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com,

Soós Botond, Szabó Bálint, Szecsódi Balázs

Nyomdai előkészítés: Giron Diána, Valentinyi Nóra • Korrektor: Dudás Márta

Átmeneti rendelkezés táppénz és hóközi utalások tekintetében

A COVID 19 koronavírus-járvány miatt elrendelt veszélyhelyzetre való tekintettel, munkatársaink egészségének védelmében az eredeti táppénzes papírok Humán ügyfélszolgálatokon történő leadása vagy a Humán szolgáltatásra történő postai úton történő eljuttatása helyett 2020. 03. 18. napjától kezdődően újabb rendelkezésig az alábbi szabályok lépnek életbe.

A Humán szolgáltatás a táppénzes papírokat kizárólag elektronikus formában (szkennelt, vagy mobiltelefonnal olvasható minőségben fényképezve) fogadja a humanus@mav-szk.hu e-mail-címen az érintett munkavállalóktól, másolatban a munkáltatói jogkör gyakorlójának megjelölésével.

A havi munkabér utalásának ütemtervét a rendelkezés nem érinti, az változatlanul a kiadott ütemterv szerint valósul meg.

Fontos, hogy az eredeti dokumentumokat az elszámolást igénylő munkavállalók őrizzék meg és a veszélyhelyzet megszűnésének kihirdetését követően a korábban már megszozott módon juttassák el a Humán szolgáltatás részére. Kiemelten fontos, hogy a veszélyhelyzetet követő időszakban teljeskörűen megvalósuljon az eredeti táppénzes papírok beküldése, mert ennek hiányában a táppénzt utólagosan vissza kell vonni a jelenleg érvényes elszámolási szabályok alapján (jogtalanul kifizetett táppénznek minősül).

Tekintettel arra, hogy az egészségügy sürgősségi ellátásra állt, és részben a táppénzes papírok kiadásának gyakorlata is változik – újabb rendelkezésig – a 8 napon belüli táppénz-utalás 2020. 03. 20-i napon történő utalását követően a munkabérrel egyidőben teljesül. A veszélyhelyzet fennállásáig, a szükséges feltételek teljesülése esetén havonta egyszeri hóközi táppénzkifizetés került betervezésre.

Az előzőeken túl korlátozásra kerül a hóközi bérutalás gyakorlása is. A rendelkezés hatálybalépésének napjától a hóközi utalás minden héten egy alkalommal, a pénteki napokon történik.

Utalási naptár - MÁV-csoport

Hónap	Utalás napja	Nap	Utalási jogcím
2020. március	2020. 03. 20.	péntek	TB hóközi, hóközi
	2020. 04. 07.	kedd	Munkabér
	2020. 04. 10.	péntek	Hóközi
2020. április	2020. 04. 17.	péntek	TB hóközi, hóközi
	2020. 04. 24.	péntek	Hóközi
	2020. 05. 01.	csütörtök	Hóközi
2020. május	2020. 05. 08.	péntek	Munkabér
	2020. 05. 15.	péntek	TB hóközi, hóközi
	2020. 05. 22.	péntek	Hóközi
	2020. 05. 29.	péntek	Hóközi

Aláírták a MÁV Zrt.-re vonatkozó bérmegállapodást

A bérmegállapodásban rögzített alapelveknek megfelelően, többnapos szakértői egyeztetést követően március 11-én a munkáltató és a szakszervezetek megállapodtak a MÁV Zrt.-re vonatkozó bérfejlesztésben.

A munkáltató az ajánlatát foglalkoztatáspolitikai elemzések alapján készítette el, annak érdekében, hogy a munkaerőpiacnak leginkább kitett munkakörökben valósuljon meg kiemelt bérfejlesztés. Ennek megfelelően az átlagosan 8% mértékű bérfejlesztés munkaköri kategóriánként differenciáltan, 5-9, 75%-os mértékben lesz végrehajtva. Az átlagosnál magasabb, 9,75%-os alpbérfejlesztésben a vasútüzem ellátása szempontjából kiemelt munkakörökben, illetve meghatározott mérnöki végzettséget igénylő munkakörökben dolgozó vasutasok részesülnek.

A munkavállalók elkötelezettségének és lojalitásának növelését támogatva a fluktuáció mérséklése érdekében az eddigi béren kívüli juttatások egy része megszüntetésre kerül, de felváltja egy megemelt összegű, egyszeri, a munkavállalók

egész éves munkáját elismerő juttatás, amely decemberben kerül kifizetésre bruttó 350 000 forint összegben. Azok a munkavállalók jogosultak rá, akik az egész év során hozzájárultak munkájukkal a vasút működéséhez.

A munkavállalók pozitív visszajelzései alapján a munkáltató továbbra is kész működtetni a szolgálati idő elismerésének rendszerét, melyben a vasúthoz való hűséget jutalmazza. Ennek összegét a munkáltató a kétszeresére emelte. A vállalatcsoport számára kiemelt jelentőségű a fiatal értelmiség bevonása, ezért a diplomások minimálbérösszegét főiskolai (bachelor, BSc, BA) végzettség esetén 340 000 forintra, egyetemi végzettség (MSc, MA) esetén pedig 385 000 forintra emeli havonta.

A munkáltató és az érdekképviselők számára egyaránt fontos a társadalmi felelősségvállalás, ezért 2020-tól esélyegyenlőséget elősegítő ösztöndíj bevezetéséről határoztak a vasutas munkavállalók gyermekei részére.

Egyetértés született abban is, hogy a képzéseken való részvételtől eredő improduktív munkaidő mennyiségének csökkentése érdekében további intézkedések szükségesek: ezek többek között a képzési rendelet felülvizsgálata, valamint a képzési tananyagok digitalizációja. Továbbra is kiemelt célként fogalmazták meg a felek az egészségügyi megelőző és szűrővizsgálatok népszerűsítését.



Új juttatási forma 2020-ban

A lojalitást elismerő juttatásról

A bértárgyalások eredményeként a korábbi években alkalmazott választható béren kívüli juttatások (VBKJ) rendszerét egy új, a munkavállalói lojalitást elismerő, 350 000 Ft összegű kifizetés váltja fel 2020-tól.

A VBKJ keretösszege az utóbbi években 271 400 Ft volt, ezt lehetett úgy felhasználni, hogy az egyes juttatásokhoz különböző „költségszorók” tartoztak. 2019. évtől jelentősen megváltozott a VBKJ-elemek adózása, a hozzájuk tartozó költségszoró megnőtt. A MÁV Zrt.-nél a VBKJ-keretösszeg felhasználásával átlagosan nettó 182 000 Ft szolgáltatáshoz jutottunk hozzá. Ezt az összeget egészítettük plusz 80 000 Ft-tal.

Az új, 350 000 Ft összegű juttatás decemberben kerül majd kifizetésre. A juttatás – szemben a VBKJ átlagos 182 000 Ft-jával – egy összegben nettó 232 750 Ft-ot jelent majd. Fontos szabály, hogy még karácsony előtt megjelenik a számlákon.

A decemberi kifizetésre minden MÁV-nál dolgozó jogosult lesz, akinek a munkaviszonya 2019. december 1. és 2020. november 30. között folyamatosan fennállt, ezzel elismerve a MÁV-hoz való lojalitást.

A VBKJ korábbi szabályaival megegyezően kell a juttatás szempontjából a kieső időket számolni. Vagyis például a 90 napon túli táppénz miatti kieső idő csupán a 90. nap után (azaz a 91., 92., 93. stb. nap) nem lesz számításba véve a kifizetés összegében. Az évközben belépők időarányosan kapják meg juttatást, az év közben kilépettek közül a nyugdíjba távozó, vagy az egészségügyi okból kilépők természetesen időarányosan jogosultak lesznek a kifizetésre. Fontos, hogy az új juttatási forma teljes egészében nyugdíjalapot képező jövedelem.

A juttatással kapcsolatos bármilyen kérdésért a humankerdes@mav.hu címen várjuk.

Április elsején kifizetésre került a SZÉP-kártya-juttatás!

Az idei év fontos változása, hogy a 92 900 Ft éves összegű, alanyi jogú SZÉP-kártya-juttatás, ami eddig negyedévente került a SZÉP-kártyára, 2020. évtől egy összegben kerül jóváírásra.

A munkavállalókról való gondoskodás, a pandémiás veszélyhelyzet során felmerülő nehézségek kezeléséhez való hozzájárulás érdekében Dr. Homolya Róbert elnök-vezérigazgató a SZÉP-kártya-juttatás lehető legkorábbi kifizetéséről döntött. Ennek megfelelően a munkáltató megkezdte a kifizetés előkészítését és a juttatás minden munkavállaló SZÉP-kártyáján a korábban vállaltaknál egy hónappal előbb, 2020. április 1-jén jóváírásra került.

A rendelkezés a MÁV-HÉV Zrt. munkavállalóit nem érinti.

A vendéglátás alszámláról nem csupán éttermekben (hagyományos és gyorséttermek, online rendelések) lehet fizetni, hanem fizethető vele SZÉP-kártya szálláshely szolgáltatása is. A vendéglátás alszámlára utalt összeg tehát felhasználható akár egy belföldi nyaralás szállásköltségeinek kifizetésére is.

Személyi változások a MÁV Zrt. vezetésében

2020. március 1-től dr. Mihály István tölti be a biztonsági főigazgatói munkakört.

A szakember a Rendőrtiszti Főiskola elvégzése után jogi diplomát is szerzett. Karrierjét főnyomozóként kezdte, az Érdi, majd a Gödöllői Rendőrkapitányság vezetője volt, ezt követően a Nógrád Megyei Rendőr-főkapitányság megyei rendőrfőkapitánya lett.



dr. Mihály István

MÁV Zrt.

2020. március 1-től

2020. március 19-től Miklós Zsófia – marketingkommunikációs vezető – saját munkaköre mellett ellátja a kommunikációs igazgatói feladatokat is.

A szakember 2012 óta tagja a MÁV kommunikációs szervezetének. Loppert Dániel korábbi kommunikációs igazgató munkaviszonya megszűnt, a MÁV-csoporton kívül folytatja pályafutását.



Miklós Zsófia

MÁV Zrt.

2020. március 19-től

2020. április 2-től Béres Barna, korábbi forgalmi technológiai osztályvezető került felkérésre az üzemeltetési főigazgatói munkakör betöltésére.

A szakember 1995-től dolgozik a vasútnál, forgalmi szolgálattevő, állomáskezelő, állomásfőnök, forgalmi szakértő munkakörök után forgalmi üzemirányítási osztályvezető volt. 2019-ben nevezték ki a Forgalmi Technológiai Osztály osztályvezetőjévé. Sárvári Piroska korábbi üzemeltetési főigazgató munkaviszonya megszűnik, pályafutását a MÁV-csoporton kívül folytatja.



Béres Barna

MÁV Zrt.

2020. április 2-től

Ármin vonatos napja



A MÁV Zrt. Vállalati érték menedzsment szervezete 2020. február 4-én tartotta az „Ármin vonatos napja” elnevezésű eseményét. A meglepetésnap során Ármin 6 különböző vonat vezetőállásán ülhetett, valamint érdekes szakmai helyszíneket látogathatott meg a Keleti pályaudvaron és Sopronban. A gyermeket Borbíró Mihály technológiai vezető és Dénes Ferenc mozdonyvezető kísérték, akik vasúti kulisszatitkokkal és mozdonyos utazással tették felejthetlenné az élményt. Nagy Ármin arra a kérdésünkre, hogy „Mi volt a napban a legizgalmasabb?” az alábbiakat válaszolta:

Amikor a Keletiben a Bobón tolatóztunk. Zajos volt, csörgött, zörgött, gázolajszag volt rajta, mégis ez állt a szívemhez a legközelebb. Nagyon tetszett a MÁV-os Taurus, a Railjet, a Jenbacher, a Ludmilla és a Vectron vezetőállása is.

Benke Máté

A koronavírus elleni védekezés lehetőségei

A Vasútegészségügyi NK Kft. összefoglalta az egészségügyi szempontból lényeges védőintézkedéseket és a védőeszközök használatával kapcsolatos álláspontot a SARS-CoV-2 (koronavírus) fertőzés kockázatának csökkentése érdekében.

1. Szájmaszk használata

A Nemzeti Népegészségügyi Központ javaslata alapján por- és szájmaszk használata csak megalapozottan gyanús, illetve igazolt COVID-19 betegségben szenvedők ellátásában résztvevő egészségügyi dolgozók részére indokolt.

Az arcon a védőeszköz viselése zavaró, mert viselője többször nyúl indokolatlanul az arcához, megigazítja a maszkot, így a maszk külső felületéhez nyúl, amivel a fertőzés kockázatát nemhogy csökkenti, hanem növeli: érinti orrát, szemét, arcbőrét. Müller Cecília országos tisztifőorvos asszony erre az elmúlt napokban külön felhívta a figyelmet.

A dolgozók biztonságérzetének növelése érdekében részükre többször használatos textil szájmaszkot is lehet biztosítani. Ezek a maszkok nem minősülnek védőfelszerelésnek, nincsenek bevizsgálva, a józan paraszti ésszel átgondolva mechanikai gátat képeznek a cseppfertőzéssel terjedő kórokozók ellenében. A vírusok, egyéb kórokozók elleni védelem biztosítása érdekében a szájmaszkokat magas hőfokon szükséges mosni, majd vasalni, és újra felhasználásig zártan tárolni.

2. Gumikesztyű használata

A megfelelő szerrel, megfelelő módon, megfelelő behatási ideig történő kézfertőtlenítés hatásos a szennyezett kézzel történő fertőződés kockázatának csökkentésében. A kesztyűviselés gyakorlatilag nem jelent előnyt, mert:

- fertőzés nem képes az emberi bőrön átjutva fertőzést okozni, tehát igazán nincs is értelme használatának,
- hamis biztonságérzetet kelthet a viselőjében.
- A nem megfelelően használt kesztyű pedig fokozhatja a fertőzésveszély kockázatát. Így például hosszas munkavégzés során kesztyűs kezünkkel érintjük meg arcunkat, szájunkat, szemünket, anélkül, hogy a kesztyűt tisztítanánk, fertőtlenítenénk, ami ugyanolyan veszélyes, mintha ezt csupasz kézzel tennénk meg.

3. Az alapvető higiéniai szabályok

a. Gyakori kézmosás és fertőtlenítés

A COVID-19 vírusfertőzéssel szembeni megelőzés legfontosabb pillére a megfelelő, hatékony kézmosás és fertőtlenítés. A Nemzeti Népegészségügyi Központ tájékoztatása szerint a folyó, meleg vízzel és folyékony szappannal történő kézmosás hatékony védelmet nyújt a koronavírus fertőzéssel szemben.

A kézmosás ideje legalább 60 másodpercig tartson, betartva a kézmosás hat lépését. A kézmosás után egyszerű használatos, eldobható papírkéztörölő használata szükséges. A csaptelep elzárását a kéztörölkészre használt papírkéztörölővel célszerű elvégezni, ezzel is kivédve a felülszennyeződés lehetőségét. A hatékony kézmosás után nincs szükség a kéz alkoholos kézfertőtlenítővel történő bedörzsölésére.

Amikor azonban nincs lehetőség meleg folyóvízzel és folyékony szappannal történő kézmosásra, abban az esetben kell használni az alkoholos kézfertőtlenítőket, melyek víz nélkül is kifejtik a kéz felületén fertőtlenítő hatásukat. A szennyeződést azonban nem távolítják el a kéz felületéről, így szennyezett kézen már nem tudja teljes hatékonysággal támogatni a védekezést. A kéz bedörzsölés hat lépését meg kell tartani.

b. Arc, száj, orr, szem érintésének kerülése

Különös gondot kell fordítani arra, hogy piszkos kézzel ne érintsük a szájunkat, orrunkat, szemünket. Érintés előtt kézfertőtlenítést kell végezni minden esetben.

c. Köhögési etikett betartása

Köhögni, tüsszteni papírzsebkendőbe kell, a használt zsebkendőt hulladékátrolóba kell helyezni, többször felhasználni, zsebbe tenni nem szabad. Utána kézfertőtlenítést vagy kézmosást kell végezni. Ha zsebkendő nem áll hirtelen rendelkezésre, akkor könyökhajlatba kell tüsszteni, köhögni.

d. Megelőzés szempontjából zárt helyen a rendszeres szellőztetés nagyon fontos

A szellőztetéssel, a benti levegőben lévő kórokozók koncentrációja csökken, így a fertőzés kialakulásának esélyét csökkenteni tudjuk. Javasolt félóránként 5 percet szellőztetni.

e. Kerülni kell az érintkezést olyanokkal, akik köhögnek, tüsszögnek, lázasak

f. Amennyiben betegek vagyunk, maradjunk házi karanténban, tartsunk távolságot másoktól!

Tartózkodjunk a másokkal történő szoros fizikai érintkezéstől. Lehetőleg használjunk külön WC-t és mosdót, külön étkezőt és törülközőt.

Köszönjük együttműködésüket!

Munkavállalói Ajánlási Program munkavállalói interjúk ajánlókcal és ajánlottakkal

A Munkavállalói Ajánlási Programban munkatársaink ajánlásával érkeznek új kollégák a vállalatához. Rovatunkban ajánlókcal és ajánlás alapján felvett munkatársakkal beszélgetünk.

Az elmúlt időszak pozitív tapasztalatai alapján a Munkavállalói Ajánlási Program keretében kifizethető ajánlási díj összege 2020. január 1-jétől 100 000 Ft-ra növekedett. Ennek megfelelően az ajánlót bruttó 50 000 Ft-ot illeti meg, ha az általa ajánlott jelentkező felvételt nyert és a próbaideje lejár, további 50 000 Ft-ot kap az ajánlásával felvett munkatársunk első MÁV-os évének leteltével.

Serfőző Gábor váltókezelő két testvére a kötelező sorkatonai szolgálat befejeztével a vasúthoz ment dolgozni. Gyerekként ezt látva szerelmes lett a vasútba, így az általános iskola után vasútforgalmi szakközépiskolában folytatta tanulmányait.

Több mint húsz éve dolgozol a vállalatnál. Mi az, ami ennyire megfogott benne?

1995 júliusától dolgozom a MÁV-nál és jelenleg Apc-Zagyvaszántó vasútállomáson teljesítek szolgálatot váltókezelőként. A fejlődési lehetőség, a változatos feladatok és a pluszjuttatások voltak azok, amik először megfogtak a vállalatnál. Nagyon szeretek itt dolgozni. Jóban vagyok a főnökeimmel és a munkatársaimmal is. Szerencsére mindenféle szakmai segítséget megkapok, ami a munkámhoz szükségeltetik.

A zene az, ami szintén közel áll még a szívedhez. Mesélnél erről egy kicsit?

A zene szeretete már kiskorom óta velem van. Billentyűs hangszereken játszom. Évente elég sok rendezvényen megfordulok, többek között játszottam már a Vasutasnapon, és tagja vagyok egy bál zenekarnak is. Ezenfelül még kézi és lézertechnikával szoktam üvegtárgyakra, órákra, tollakra gravírozni. A FIP-kedvezménynek köszönhetően 12 különböző országban jártam és felejthetetlen élményekkel tértem haza. Családommal évek óta Horvátországban nyaralunk, és most készülökben van egy osztrák, illetve egy erdélyi utazás is.

Honnan hallottál a Munkavállalói Ajánlási Programról?

A Munkavállalói Ajánlási Programról először a Vasutas Magazinban olvastam, illetve a faliújságon is kint volt a felhívás. Sógoromat, Gábort már korábban próbáltam a vasúthoz csábítani. Sokat meséltem neki az előnyökről, amit a MÁV ad a munkavállalóinak és a közegről, ami itt várja őt.



Pintér Gábor és Serfőző Gábor

Pintér Gábor felsővezeték-szerelő családjával együtt a Kisterenyéhez közeli községben, Nemtiben él. A MÁV-nál 2018 augusztusában felsővezeték-szerelő gyakornokként kezdett el dolgozni. Korábban a vasúthoz nem sok szál fűzte, viszont kisgyermekkorától kezdve rendszeresen utazik vonattal. Szakképzettségét tekintve villanyszerelő. Szeretett volna a szakmájához igazodva, újra villamossággal foglalkozni, ezért választotta a vasutat.

Hogy érzed magad a vasútnál, mik a tapasztalataid?

Nagyon megkönnyíti a munkámat az, hogy a tapasztalt kollégáim mindenben a segítségemre vannak. Ennek köszönhetően a helyszíniismeretem is rövid időn belül sokat bővült, és vasútszakmailag is rengeteget fejlődtem.

A hobbid véletlenül sem nevezhető hétköznapiak...

Rallye versenyeket szoktam biztosítani. Imádom az autókat! Nekem is van egy régi kis autóm, amit a garázsomban rendszeresen bütykölök. A hobbim mellett a családi házunk viszi el a legtöbb időt. Nemrég vásároltuk, és nagy rendszerességgel azt csinósítgatom.

Szabó Bálint



A tavasz Orientációs programmal indult az új pályakezdő fiatalokkal

Idén is elkezdődött a Pályakezdő Diplomás Program MÁV-csoport szinten. A résztvevők változatos témákon keresztül ismerhették meg a vasutas életet és a vállalat-csoport működését.

A március első hetében megrendezett Orientációs napokon 28 pályakezdő fiatal vehetett részt együttműködés-fejlesztő programon, humán szakmai kerekasztal-beszélgetésen, valamint szakmai előadások során ismerhették meg a vasútszakmai területek sajátosságait, kihívásait.

A MÁV Zrt. Szervezetfejlesztés csapatának célja a csoport-szintű programmal, hogy hosszú távú szakmai kapcsolódásokat és egyben maradandó élményt biztosítson a résztvevők számára. A fiatalok a feladatokon keresztül megtapasztalhatták az együttgondolkodás és a közös munka lehetőségeit.

A szakmai nap megnyitóján **Dr. Kormányos László**, a MÁV-START Zrt. szolgáltatásfejlesztési és értékesítési vezérigazgató-helyettese hangsúlyozta, hogy a versenyképes és fejlődő vasút megvalósításához elengedhetetlen az együttműködés, stabilitás, modernizáció, fenntarthatóság, korszerűség, megbízhatóság és gyorsaság. Többször is szót ejtett a „zöldvasút” szerepéről, amely szerinte reális válasz a lokális és globális problémákra.

A humán vezetők interaktív beszélgetésen keresztül adtak hasznos tanácsokat a résztvevőknek, saját példákon keresztül szemléltették a vállalaton belüli együttműködés fontos-

ságát, és a mindkét fél számára hasznos generációk közötti tudásátadást.

Sárvári Piroska, a MÁV Zrt. korábbi üzemeltetési főigazgatója előadásában a pályavasúti üzemeltetés feladatait és legfontosabb területeit mutatta be. Hangsúlyozta, hogy a vasútállalat a folyamatos fejlődéshez és tanuláshoz a legjobb pálya, a nyitottság és kíváncsiság pályakezdőként is mindenkit előrébb visz.

A vállalati értékeket közvetítő programokat **Fuchs Adrienn** vállalatiértékmenedzsment-vezető mutatta be. Mesélt a belső elégedettséget növelő családi programokról, táborokról és adománygyűjtésekről, valamint a vállalatcsoport társadalmi megítélését javító akciókról.

A csoport-szintű szolgáltatások, vasútfejlesztési akciók és a különböző szakmai területek megismerése gazdag útravalóval szolgált a fiatal munkatársaknak.

MÁV Zrt. Humánerőforrás vezérigazgató-helyettes szervezet

Kedves Pályakezdők! Sikeres munkavégzést, kihívásokkal és kitartással teli új időszakot kívánunk!



Duális képzés

A MÁV 2016 óta vesz részt a felsőoktatási törvény által lehetővé tett, gyakorlatorientált duális képzésben a Dunaújvárosi Egyetemmel együttműködve. A program első végzősei 2020. február 14-én vehették át diplomájukat.

A képzés célja, hogy az egyetemi alapképzés végén a diplomát megszerző hallgató olyan munkaerőként lépjen ki az intézményből, aki az elméleti felkészültsége mellett komoly szakterületi gyakorlatot is szerzett már, így szinte kész szakemberként kapcsolódhat be a vállalat munkájába. A hallgatók egyetemi éveik alatt a vállalatcsoport által biztosított mentoraik támogatásával megismerik a terület feladatait, az ott használt eszközöket, és a vállalati kultúra sajátosságait.



Horváth Sebő Dániel gépészmérnök 2020. február 24-től a MÁV-START Budapest JBI Ferencvárosi Központi Járműjavító telephely munkavállalója üzemi mérnök munkakörben.

eljárás során tapasztalt pozitívumok miatt duális gyakorlati helyként végül a MÁV-START Zrt.-t választottam.

Az első, duális gyakornokként töltött munkanapomnak nagyon lelkesen vágtam neki, kizárólag azon izgultam, hogy vajon megtalálom-e azt az irodát a Keletiben, ahova be kell kopognom, és ahol találkozhatok a mentorommal, aki a képzés teljes ideje alatt Berlik Nándor volt. Nándira szakmailag és emberileg is mindig számíthattam, a képzés végére jó barátok lettünk.

Az egyetemi képzésem alatt közel másfél év vállalati szakmai gyakorlatot szereztem, önálló munkavégzéssel hat projekt feladatot készítettem, szakdolgozatomat „A Desiro motorvonatok légsűrítőinek elhasználódás vizsgálata, felújítási technológiai javaslat” témakörben írtam. A projekteken kívül betekintheztem különböző munkafolyamatokba az ország több telephelyén is.

A duális képzés alatt elsajátított gyakorlati tudás mindenképpen nagyon hasznos, és a jelenlegi munkám során fel is tudom használni, viszont ez nagyon kicsi része annak, ami a napi önálló munkavégzéshez szükséges. Nagyon sokat kell még gyakorolnom. A vasúti szakmai alapokat is el kell sajátítanom, hiszen a vasúti hatósági vizsga előírás a munkámhoz.

A gépészmérnöki tudásomat szeretném tovább bővíteni, ezért idén jelentkeztem a Szent István Egyetemre gépészmérnök mesterszak mechatronika specializációra, sikeres felvételi után szeptembertől levelező képzésben kezdhetem meg a tanulmányaimat.

egy olyan környezetben próbálhassam ki, ami a nagybetűs életben gyakorlatilag a munkahelyemnek felel meg. Továbbá ennyi idősen már szerettem volna kicsit önállóan élni az életem, megtanulni beosztani az időmet, gazdálkodni a fizetéssel.



Sajtos Norbert mérnök-informatikus 2020. február 17-től a MÁV-SZK Információs és technológiai szolgáltatások üzletág munkavállalója alkalmazásfejlesztő munkakörben.

„Több céghez is beadtam a pályázatomat, de a MÁV volt a leggyorsabb és az első, aki felvette velem a kapcsolatot.”

Szoftverfejlesztés szakirányon tanultam, viszont a gyakorlati időm alatt rengeteg területét megismertem az informatikának. Adatbázisokat modelleztem, részt vettem tesztesekben, illetve saját tesztprogramot is kellett írnom. Nagyon pozitív volt, hogy a félévek során a vezetőink mindig meghallgatták a javaslatainkat, elképzeléseinket a ránk bízott projektek kapcsán. Jelenleg a SharePoint fejlesztéssel foglalkozom, ami még kicsit idegen technológia, de a jövőben mindenképp fejlesztéssel szeretnék foglalkozni, akár back-end akár front-end oldalon.

A jelenlegi mindennapi munkám során is leginkább tanulok még, most elsősorban a vasútszakmai alapokat sajátítom el, mint például a féktechnika, valamint a műhely mindennapi folyamatait igyekszem megismerni. Lelkes vagyok, hiszen alapvető tulajdonságom, hogy ha bekerülök valahova, abból megpróbálom a legjobbat kihozni.

Ami igazán sokat jelentett túl a szakmai fejlődésen, az az, hogy a mentorom, Kárpáti Zoltán és kollégáim mindig segítettek, akár szakmai vagy magánéleti kérdéssel fordultam hozzájuk, nagyon jó barátok lettünk.

Minden fiatalnak csak ajánlani tudom ezt a képzési formát, mert 100%-ban az életre nevel túl a gyakorlatorientáltságon.

*dr. Hegyi Lúcia
Müller-Róka Bertold*

Amikor az egyetemre jelentkeztem, már akkor eldöntöttem, hogy duális képzésben szeretnék tanulni. Több céghez is beadtam a pályázatomat, de a MÁV volt a leggyorsabb és az első, aki felvette velem a kapcsolatot. Az előzetes szintfelmérő után nyáron került sor a csoportos kiválasztásra és személyes interjúra. A jelentkezők közül engem választottak, így nagy volt az öröm.

Ami kiemelten fontos volt számomra, az a gyakorlatiasság, hogy az egyetemi tanulmányaim alatt megszerzett tudást

Még lehet jelentkezni a 2020 szeptemberében induló duális képzésre!



Karbantartási, területrendezési munkák Pécs Területi Igazgatóságán 2019-ben

Folytatjuk sorozatunkat a területi igazgatóságok megszépült állomásairól, ez alkalommal a pécsi-eket mutatjuk be. Pécs Területi Igazgatóságán a tavalyi év egyik kiemelkedő tevékenysége volt a Dombóváron található gőzmozdony és környezetének a felújítása, amelyet a MÁV-START közreműködésével valósítottak meg. Ezenkívül csak 2019-ben 93 szolgálati helyen, 22 állomási gondnok vezetésével, 76 közmunkással, valamint a vasutas kollégák munkájának köszönhetően közel húszezer virágot ültettek el, valamint gondoznak folyamatosan. Fontos még megemlíteni, hogy Balatonbogláron a Zöldterület Karbantartó Egység 20 munkatársa kézi erővel 4,4, illetve 1,4 millió m² területen kaszált, bokrozást hajtott végre. A szolgálati helyek csinosításra fordított idő több 10 ezer munkaórát tett ki.

Kaposvár, Balatonszentgyörgy, Fonyód

Kaposvárra két alkalommal is érkeztek növények tavaly, a terület előkészítését és a növények ültetését az állomásfőnök és a forgalmi koordinátorok irányításával a közfoglalkoztatott munkavállalók és az állomási gondnok végezte el, illetve azóta is ők gondozzák a virágokat. Balatonszentgyörgy állomásán a muskátlikat függeszthető virágtartókban helyezték ki. Fonyód állomáson sikerült megoldást találni a virággyásból kimosódó föld megtartására, majd június elején elültették az egynyári növényeket is.



A MÁV-START pécsi Járműbiztosítási Igazgatóságának Dombóvár telephely munkavállalói a tavalyi Vasutasnapra újították fel Dombóvár állomása mellett kiállított 424-es gőzmozdonyt, a dombóvári 400-ast, becenevén Nurmit. A dombóvári vasutasság szimbóluma, az 1943-ban gyártott 124-es pályaszámú gőzmozdony 1982-ig szolgált. A gőzvontatás hivatalosan 1984-ben szűnt meg hazánkban. *Forrás: A gőzmozdony emléktáblája.*



Barcs

Barcs állomáson a virágosítás mellett kis park is várja az utasokat, továbbá felújították a peron kerítését, átfestették a padokat, és a felvételi épület lábuzatát is kijavították. A személyzeti WC kialakítását az állomási gondnok végezte.

Balatonszemes, Balatonszéplak-telso, Sávolj, Szabadifürdő, Zalakomár

Az állomások felvételi épületein homlokzati javításokat végeztek és javították, színezték a nyílászárókat. A fenti munkákon kívül még tovább 19 szolgálati helyen tervez Pécs Területi Igazgatósága különböző karbantartási, felújítási munkákat idén. Az Igazgatóság által készített beszámolóban megemlíti azt is, hogy valamennyi munkavállaló magáénak érzi az állomásokat, tesznek a környezetük szobé tételéért, és többen otthonról is hoztak növényeket, hogy minél szebb, esztétikusabb legyen a környezetük.

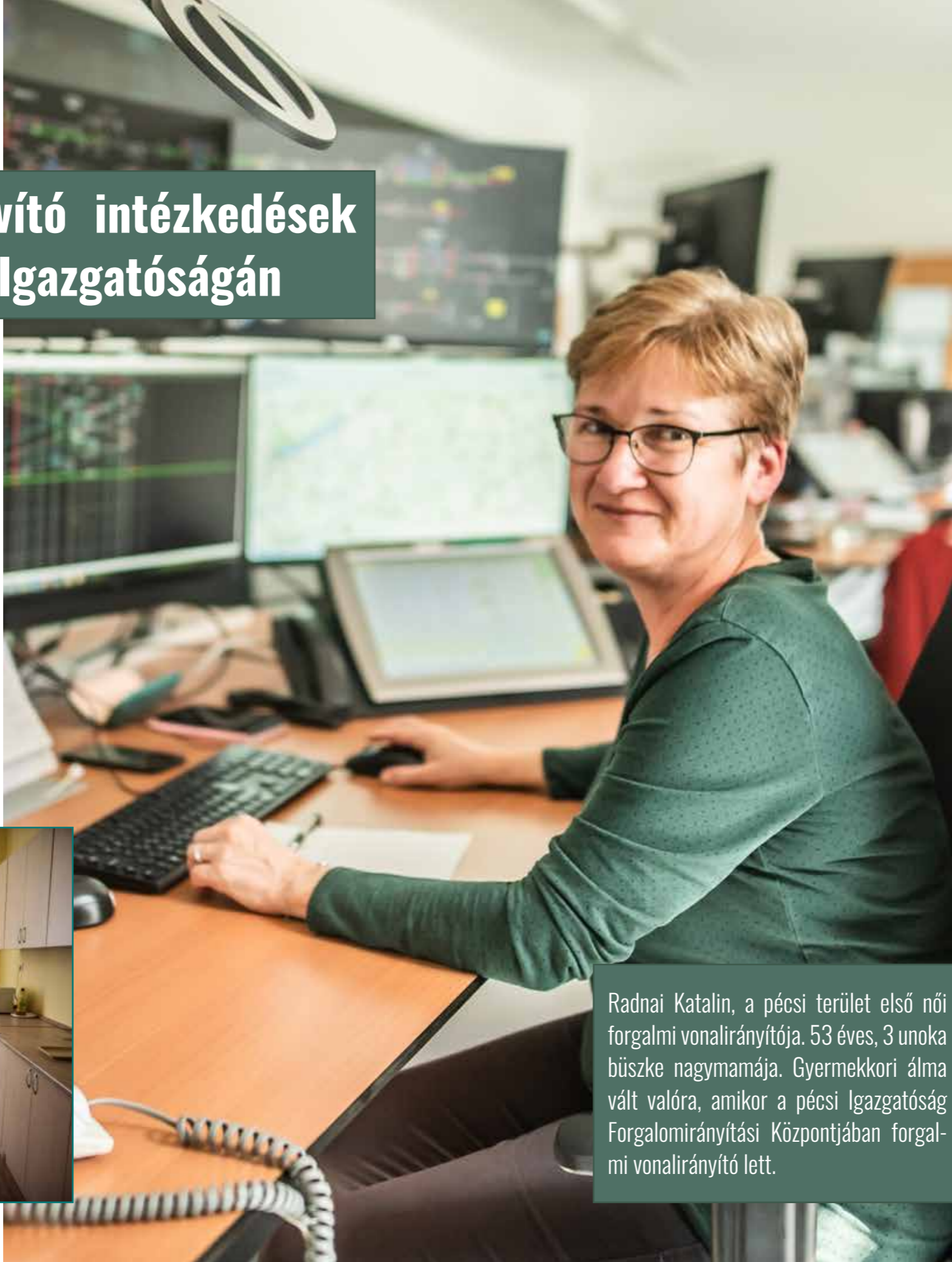
Dombóvár

Ezen az állomáson is virágosítottak, az első magyar vasútvonal megnyitásának 100 évfordulójára felállított emlékműhöz pedig közlekedési járdát és a környékén virágszigetet alakítottak ki. Az állomási gondnok és a közfoglalkoztatottak együtt emellett még 16 padot festett le az utasforgalmi területen.

Munkakörülmény-javító intézkedések a MÁV Pécs Területi Igazgatóságán

A pécsi területen az elmúlt időszakban több olyan, régóta várt munkakörülmény-javító intézkedés is történt, amelyek a munkavállalók napi munkavégzését könnyítik, és teszik komfortosabbá. Az igazgatóság épületében kapott helyet a 40-es vonal két forgalomirányítási központja. A KÖFI központ munkatársainak mindennapjait segíti az új, kényelmes öltöző és étkezőhelyiség. Nagydorogon a leromlott állapotú melegedőépületből a felvételi épület emeleti lakásában kialakított komfortos helyiségekbe költözhetek a kollégák. A pécsi távközlőépületben kialakított oktatóterem biztosítja a gyakornoki oktatásokat, amely fontos eleme a távközlő szakma helyi utánpótlásának. A bátaszéki pályafenntartási szakasz épülete, valamint a siófoki erősáramú főnökségi épület homlokzati nyílászárói karbantartási forrásból újultak meg. Beruházási forrásból 16 szolgálati helyen üzemelnek klímaberendezések: Lepsény, Kurd, Rétság, Simontornya, Nagyatád, Curgó, Órtos, Cece, Ádánd, Szabadegyháza, Murakeresztúr és Szekszárd állomás forgalmi irodájában, Kaposvár-elágazás őrhelyen, Gyékényes I. őrhelyen, valamint Bajcsa vonalbiztosítási üzemi épület szolgálati helyiségében. Barcs I., Középrigóc I–II. és Gelse I–II. őrhelyeken a nyílászárók cseréje mellett modern, tiszta környezetet biztosító fűtőpanelek is beépítésre kerültek.

Antalné Szekeres Barbara



Radnai Katalin, a pécsi terület első női forgalmi vonalirányítója. 53 éves, 3 unoka büszke nagymamája. Gyermekkori álma vált valóra, amikor a pécsi Igazgatóság Forgalomirányítási Központjában forgalmi vonalirányító lett.

35 éve kerültél a vasútvállalathoz, amellyel gyermekkori álmod vált valóra. Meséj erről!

Édesapám is forgalmi vonalirányító volt, kisgyermekként csodáltam őt és a munkáját. Gyermekkori álmod volt, hogy egyszer én is forgalmi vonalirányító legyek. Kamaszkorom óta tudatosan erre a pályára készültem. 1985-ben Bicséren kezdtem pályafutásomat mint forgalmi szolgálattevő. 2000-ben végeztem el a Tisztképzőt. 1999. novemberétől Szentlőrinc állomás állomásfőnök-helyetteseként dolgoztam 5 évig. Ez idő alatt nagyon hiányzott a forgalmi szolgálattevői munka, a munkakörrel és a fordulószolgálattal járó több szabadidő, így 2004-ben visszamentem Bicsédre, majd 2005-ben Szentlőrincre forgalmi szolgálattevőnek. Leginkább az motivált, hogy a forgalmi vonalirányítói munkához az út egy nagyobb állomáson át, forgalmi szolgálattevőként vezetett. 2007-ben lehetőségem adódott bekerülni a pécsi Pályavasúti Területi Igazgatóság Forgalomirányítási csoportjába, forgalmi vonalirányítóként. Ezzel nagy álmod teljesült, főleg úgy, hogy én lettem a pécsi terület első női vonalirányítója. Azóta is itt dolgozom, és nagyon szeretem a munkámat.

Három unokád van, akikkel rengeteg időt töltesz. Hogyan tudod összeegyeztetni a munkát a magánélettel?

Én Pécsen lakom, két unokám Budapesten, egy Szentlőrincen. Nagy a távolság, de a fordulószolgálat mellett könnyebb besegíteni két gyermekemnek az unokák körüli teendőikben. Legnagyobb unokám, Ábel elmúlt két és fél éves, középső unokám, Letti 10 hónapos, és a legkisebb unokám, Lóránt 3 és fél hónapos. Az unokákkal töltött időn kívül nagyon szeretek olvasni, falom a könyveket. Erre a hobbióra nálam mindig jut idő.

A pécsi Igazgatóság épületében kapott helyet a 40-es vonal két új forgalomirányítási központja. Miben változtak a költözést követően a munkakörülmények?

Az új forgalomirányítási központban modern körülmények között, klímaberendezésekkel felszerelt irodában dolgozhatunk, amelyhez külön öltözőhelyiség és konyha áll rendelkezésünkre. Személyenként 10 monitorral dolgozunk egyszerre egy hatalmas asztalon. Kényelmesebb székeket és állítható magasságú asztalokat kaptunk. A modernebb körülmények nagyban megkönnyítik a munkavégzést, segítik a figyelmet, és kényelmesebbé teszik a mindennapokat minden tekintetben.

Kiss Nóra Márta

Weisz Péter térközőr

A közelmúltban jelentős médiafigyelmet generált a MÁV somogyeggyesi megálló-rakodóhelye, azaz annak egyik dolgozója, Weisz Péter térközőr. Kollégánk és fia egy kidőlt fát távolítottak el a 35-ös számú vasútvonalról, lehetővé téve ezzel, hogy az arra közlekedő vonat továbbhaladjon. Munkatársunkkal Benke Máté beszélgettünk.

Weisz Péter Budapesten született 1967-ben. Édesapja somogyeggyesi, édesanyja az Alföldről származik. Péter 12 éves volt, amikor Somogyeggyesre költöztek. Siófokon végzett géplakatosként, majd a helyi TSZ gépműhelyében vállalt munkát. A 1,5 éves sorkatonai szolgálatát a vasúton dolgozta le. A családban nem volt vasutas. Később az erdészetenél vállalt munkát, ahol láncfűrész-kezelői képesítést szerzett. Ezt azóta is nagy előnynek tartja, hiszen sokszáz köbméter fát mozgatnak meg évente. 1997 óta áll a MÁV szolgálatában.

Tizenhárom főt számlál a családod. Azt hiszem, bátran mondhatjuk, hogy ennyi embernél kiemelkedően fontos az összetartás, hiszen nálatok mindent egy picit másképp lehet megoldani. Mesélnél egy kicsit magatokról?

1991-ben nősültem meg, és 1992 októberében született az első gyermekünk, akit még 5 fiú és 5 lány követett. Igyekszünk a jó erkölcsre, a tiszta életre nevelni a gyermekeinket, a mindennapokban megbecsüljük, megtiszteljük egymást.

Sokan félnék az első vagy második gyermektől, hogy honnan lesz anyagi keret a felnevelésükre, nálunk ezzel nem volt gond: sokáig egy keresetből és a családi pótlékból éltünk. Átgondoljuk, hogy mire költünk, új ruháért nem szaladunk a boltba. Hívó emberek vagyunk és a vallási csoportunk is sokat segített. Gyermekeinket is arra neveljük, hogy ezt a fajta életmódot válasszák, beosztással és takarékosan éljék az életet.



Hogy néz ki, amikor egy családi programra indultok? Hogyan mozog együtt 13 fő?

Leginkább az északi partra, Szentantalfára szoktunk átlátogatni a feleségem édesanyjához. A MÁV-os munkámnak köszönhetően komppal, díjtalanul át tudunk hajózni, csak az autóért kell fizetni. Egyébként van egy kisbuszunk is, amivel a család együtt tud mozogni.

Milyen a munkaelosztás a családban?

Teljesen harmonikus. Amíg voltak kisebb gyermekek, addig természetesen számíthattunk a nagyobbakra, vigyáztak rájuk. Nyilván ez az idő sem volt mentes harcoktól, volt, hogy eleve nebbek voltak a gyerekek, de nagyon szép, amikor a család összeül. Én, a feleségem és Melissa lányunk őstermelők vagyunk. Mi hárman gazdálkodással, állattartással foglalkozunk, de szükség esetén ebbe is besegít az egész család. Jelenleg 10 fejős kecskénk van, és 10 pici gidánk, amiket cumiztatunk. A kecsketejből aztán különböző tejtermékeket készítünk, amelyeket az otthoni fogyasztáson felül el is tudunk adni.

A gyerekek hogyan tervezik a jövőjüket? Lesz közöttük vasutas?

A legnagyobb gyermekem műszerésztechnikusként végzett, a második géplakatos lett, a harmadik szakács és cukrász. A negyedik, Ábel, gépgyártástechnikus, Tabon dolgozik, Herman testvéremmel. Melissa őstermelő, Raul Tabon jár szakközépiskolába. Éneás villanszerelőnek tanul, most kezdte a középiskolát. Imola és Naómi általános iskolások. Vasutas még nincs közöttük, de nem tudhatjuk, mit hoz a jövő, én már ajánlottam nekik ezt a lehetőséget, végzettségüket tekintve elhelyezkedhetnének itt.

Ahogy a családotról meséltél, egyértelművé vált számomra, hogy kialakult nálatok az „egymás segítségének” kultúrája. Ilyen alapokkal nem is tartom meglepőnek, hogy a fiad és te azonnal a bajba jutott motorkocsi, és az utasok megmentésére indultok. Hogyan történt az eset?

Vártam a délutáni, 38314-es számú vonatot. Karád (a Somogyeggyest megelőző megálló-rakodóhely, a szerk.) jelzett, hogy időben eljött tőlük a vonat, de a menetrend szerinti érkezési idő után 5 perccel még mindig nem hallottam a hangját. Karád forgalmi személyzetétől érdeklődtem, hogy biztosan eljött-e a vonat, akik jelezték, hogy igen. Később kiderült, hogy a Bz motorkocsi a 441-es szelvényben áll, mert a sínre dőlt egy hatalmas fa. A menetirányítót és a katasztrófavédelmet ekkor már értesítették. Megkérdeztem a forgalmi szolgálattevőt, hogy részemről igényel-e bármilyen beavatkozást az eset. Azt mondta, hogy nem. Kiszáratva azonban gondolkodni kezdtem, hogy hol is van ez a szelvény. Előtte egész éjjel esett az eső, én pedig tudtam, hogy nagyon nehezen fogják tudni megközelíteni, minden csúszik. Nem akartam közbeavatkozni, de átláttam, hogy a kidőlt fa hosszadalmas várakozást eredményezne. Újra felhívtam a forgalmi szolgálattevőt, és megkértem, hogy kimehessek felszabadítani

a vágányt. Raul fiam jött velem, aki hozta a láncfűrész is, kb. 25 perc alatt futottuk le a távot. Feldaraboltuk a sínre dőlt fát, majd a mozdonyvezetőnek és gyakoronokának segítségével elpakoltuk a vonat elől. Semmiféle hősi cselekedetet nem gondoltam e mögé, eszembe sem jutott, hogy bekerül a médiába. Amikor elkészültünk, a vonattal jöttünk vissza Somogyeggyesig.

A mozdonyvezető tette közzé Facebookon az esetet, a bejegyzést azóta 6805-en lájkolták, 2025-en osztották meg, és több mint 606 elismerő komment érkezett hozzá. Szerinted egy-egy ilyen tett pozitívan befolyásolja a vasútról kialakított képet?

Egyetlen vállalat sem létezik hiba nélkül, az utazóközönség pedig nem jár utána, hogy mi lehet egy-egy késés oka. Nyilván nem is dolga, hiszen az utas „csak” el szeretne jutni valahova. A Facebook-posztnak köszönhetően azonban mögé tudtak látni, hogy ezekben az esetekben a MÁV-dolgozók milyen küzdelmet folytatnak. A fa kidőlése egyébként nem volt várható, élő fa volt, a pályatisztítás pedig nem sokkal előtte zajlott le.

Mióta dolgozol a vasútnál? Mit szerettél meg benne annak idején?

1997-ben ketten mentek nyugdíjba Somogyeggyesről, ez év nyarán kezdtem. Ekkor már 5 gyermekem volt, a családomra nézve ez pedig egy nagyon jó munkahely. A vasútállomás a telkünk végében található, ezért viccesen úgy szoktunk fogalmazni, hogy „hozzánőtt” az otthonunkhoz. Ennek megfelelően szabadon élték itt az életüket a gyermekeim, sokszor volt olyan, hogy meglátogattak, vagy itt reggeliztek. Az életünk részévé vált a vasút.

Benke Máté

2020. március 6-án Mernye és Tab állomások között a pályára rádőlt egy fa, amelyet Weisz Péter térközőr fiával gyors helyzetfelismeréssel eltávolítottak. Dr. Homolya Róbert a példaértékű tettet elnök-vezérigazgatói dicséretben részesítette, a kolléga pályamentésében segédkező fia egy Samsung laptopot kapott segítőkézségéért. Az átadásra 2020. március 19-én került sor Somogyeggyesen.



Rövid ideig tartott a KISS bemutatkozása a koronavírus miatt

Útjára indult a Nyugati pályaudvarról március 15-én Magyarország első emeletes motorvonata, a KISS. A szerelvény Budapest-Nyugati–Cegléd–Szolnok vonalon közlekedett elsőként.

Új fejezet kezdődött a hazai vasúttörténelemben az emeletes motorvonat forgalomba állásával, ami az előírt vizsgálatokat, típuseszteket követően, a szükséges engedélyek birtokában kezdte meg az utasforgalmi próbaüzemet a Budapest-Nyugati–Cegléd–Szolnok vonalon március 15-én.

A KISS elindulásakor tartott sajtótájékoztatón Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója kiemelte: „A vasúti utasforgalom Budapest elővárosaiban koncentrálódik. Az emeletes motorvonatok a legforgalmasabb elővárosi forgalomban közlekednek. Az üzembiztos és menetrend szerinti közlekedéshez azonban nemcsak a járműállományt, hanem a vasúti pályákat is fejleszteni, karbantartani kell.”

Ugyanitt Kerékgyártó József, a MÁV-START Zrt. vezérigazgatója elmondta: „A vasút az egyik legbiztonságosabb és legkörnyezetbarátabb közlekedési forma. A modern motorvonatok forgalomba állítása is segít abban, hogy a vasút a kor követelményeinek megfelelő, megbízható szolgáltatást tudjon nyújtani.” A sajtótájékoztatót részt vett Schanda Tamás, az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) parlamenti és stratégiai államtitkára, Tuzson Bence, Pest megye 5. vk. országgyűlési képviselője, a Miniszterelnöki Kabinetiroda kormányzati államtitkára és Rétvári Bence, Vác országgyűlési képviselője is.

Azonban a koronavírus (SARS-CoV-2) közbe szőtt. Alig két napja ismerkedhettek meg az utasok a svájci Stadler által gyártott KISS-szel, hamar búcsút kellett inteniük nekik. Az átadott motorvonatok ugyanis, bár forgalomba álltak, hivatalosan utasforgalmi próbaüzemben voltak. Ezekhez a próbákhoz azonban minden útnál szükség van a Stadler mérnökeinek megjelenésére, hogy folyamatosan tudják

ellenőrizni a szerelvényt. A kormány a kialakult járványügyi veszélyhelyzet miatt március 16-án lezárta Magyarország határait a nem magyar állampolgárúak előtt. Emiatt a döntés miatt és mivel rengeteg másik ország is hasonlóan járt el, a Stadler hazarendelte a nem Svájcban tartózkodó munkatársait. Ezáltal az a helyzet állt elő, hogy hiába üzemképes műszakilag a KISS, hiába folyamatos a magyarországi vasúti személyszállítás a járvány ellenére is, ameddig a határok magyar állampolgárok előtt állnak csak nyitva, addig nem folytatódhatnak az utasforgalmi próbák. Mivel a humán erőforráson kívül minden feltétel adott ehhez, így amint ez a hátráltatás megszűnik, azonnal folytatódni fognak az utasforgalmi próbák, és az utasok is a mindennapjaik részévé tudják tenni a KISS-t.

Molnár Zsolt



**KISS
BY NIGHT**



A fotó a március 13-ára tervezett KISS by Night rendezvény főpróbáján készült. Az esemény a koronavírus járvány miatt sajnos elmaradt.

Megújult a Vonatkísérők kézikönyve

A kiadvány a modern kor újításainak megfelelően tartalmazza a vonatkísérő személyzet számára azokat a hasznos információkat, amik hozzájárulnak a mindennapi munkavégzés megkönnyítéséhez és a szolgálatói szemlélet erősítéséhez.

„A Vonatkísérők kézikönyve 10 évvel ezelőtt azért jelent meg, hogy a mindennapi munkában segítse a vonaton szolgálatot teljesítő kollégák munkáját. Megújítása szükségessé vált a technikában és a társadalomban végbement változások követése érdekében. Ezzel a könyvvel szeretnénk korszerűbb és életszerűbb megoldásokat adni a vonatkísérő kollégák kezébe. A munkánkat nagyban segítették, – az ország minden területéről érkezett – vezető jegyvizsgáló kollégák, akik megosztották velünk gyakorlati tapasztalataikat.

A kézikönyv, a korábbi kiadványhoz képest, kiegészült a fogyatékkal élő emberek kezelésével kapcsolatos, használható információkkal, illetve a biztonsági szervezet segítségével korszerűsítettük a krízishelyzettel kapcsolatos tudnivalókat is.

A kézikönyv reményeink szerint nemcsak a szolgálatói szemlélet erősítését, de a munkavállalóink biztonságát is jobban szolgáló olvasmányként kerül a kollégákhoz.”

Kabai Zoltán
humánpolitikai szakértő

Kvíz

1. Az alábbi állítások közül melyik hamis?

A szolgáltatás minőségét növelheti....

- a) a vonatkísérő személyzet udvariassága
- b) a bliccelők figyelmen kívül hagyása
- c) a személyzet megjelenése

2. A kommunikációval foglalkozó kutatások szerint az üzenet hány százalékát közvetíti a hanglejtésünk, hangsúlyunk?

- a) 5%
- b) 75%
- c) 35%

3. Mi a helyes megoldás, ha a menetjegy-ellenőrzés közben agresszív utassal találkozunk?

- a) Megragadom és kilökdösöm az utastérből, hogy ne zavarja a többi utast.

- b) Figyelmen kívül hagyom, inkább átmegyek a másik kocsiba.
- c) Higgadt maradok, figyelmeztetem az utast, hogy amennyiben nem együttműködő, a rendőrség segítségét fogom kérni, és felhívom a figyelmét, hogy testi erőszak alkalmazása esetén többéves börtönbüntetést is kaphat.

4. Mivel tudom elnyerni az utas bizalmát és együttműködését?

- a) Segítek a csomagok felrakásában, pontos tájékoztatást adok kérdés esetén.
- b) Letegezem.
- c) Erélyesen szólok hozzá

5. Mi szabályozza a jegyvizsgálói táskák tartalmát?

- a) a jegyvizsgáló maga
- b) a vezénylet
- c) külön utasítás

Kedves Kolléga, ha a kérdésekre tudod a helyes választ, küldd el nekünk az ujsag@mav.hu e-mail-címre. Hogy a beküldés ne csak a játék örömeért legyen, a helyes megfejtők között kisebb ajándékokat sorsolunk ki.

MÁV-START VONATKÍSÉRŐK KÉZIKÖNYVE

Köszönjük a közreműködőknek!

A MÁV-START Zrt. megítélésének az egyik legfontosabb szereplői a vonatkísérők, akik szakmai hozzáértésükkel, megbízható munkavégzésükkel és az utasokkal való kommunikációjukkal közvetlenül alakítják a vasút arcát. Ezért stratégiai fontosságú, hogy utasközpontú szolgáltatóként lépjenek fel, és minden helyzetben a megfelelő döntést hozzák.

A kézikönyv megírását segítő vonatkísérő kollégák – szolgálati idejüket figyelembe véve – összességében ötszáz évnyi tapasztalatot osztottak meg velünk. Ezen tapasztalatok nélkül a könyv csak haszontalan papír lenne, így viszont hitünk szerint használható segítséget jelent a tapasztaltabb és az új kollégák részére is. A korábbi kiadvány legfontosabb alapjait megtartva, a tíz év alatt alaposan megváltozott körülményeket figyelembe véve újítottuk meg a tartalmat, amely időszzerű és szükségszerű volt. Az elmúlt időszakban – egyebek mellett – megújult a vonatfelvételi eljárás az EVTK rendszer folyamatos bevezetésével. A jegyértékesítés, jegyellenőrzés új alapokra helyeződött a JÉ rendszer megjelenésével. A vonatkísérőink biztonsága érdekében megjelent a testkamera, a TicketChecker alkalmazásban a pánikgomb. Így e kiadványra egy fontos időszak mérföldköveként tekintünk. A cél az, hogy az új eszközök és új rendszerek mellett a kollégáink olyan ismereteket is kapjanak, amelyek erősítik az utasközpontú, szolgálatói szemléletet, és hatékony támogatást nyújtanak a munkavégzésükben.

Itt szeretném megköszönni valamennyi munkatársunknak a munkáját, akik szakmai hozzáértésükkel, tapasztalatukkal, ötleteikkel segítettek az új kiadvány elkészültét, valamint azoknak a közvetlen munkatársaimnak is, akik az egyes helyzetek szemléltetésében jelenlétükkel, az arcuk hozzáadásával támogattak minket! Szemléletes fotók születtek. Külön köszönöm munkatársam, Kabai Zoltán munkáját, nélküle ez a könyv nem jöhetett volna létre!

Itt nem állunk meg, a következő lépés a pénztárosok kézikönyvének elkészítése, amellyel kapcsolatban az első egyeztetéseket már megtettük, és vizsgáljuk a további munkakörök kézikönyveinek lehetőségeit. Abban bízunk, hogy egy-egy ilyen kiadvány mindenki számára igazi útitárs lesz a munkában.

Fodorné Burján Andrea
képzés- és szervezettefejlesztési vezető

Szolnok Vasúti Járműjavító

A MÁV-START Zrt. Vasúti Járműjavító Bázisa, vagy ahogyan minden szolnoki ismeri, a Járműjavító, része a város történelmének, jelenének, és ami talán ennél is fontosabb, meghatározó gazdasági szereplője a jövőjének is.










A vasút és a járműjavítás rendkívüli mértékben meghatározó a térségben, hiszen a Járműjavító több mint ezer munkatársal dolgozik, biztos megélhetést nyújtva a munkavállalóknak és családtagjaiknak. Sokak élete elválaszthatatlanul egybeforrott az üzem sorsával, kitörölhetetlen emlékeket hagyva. A telephely az 1856-os alapítás óta tizenhatszorosan alapterületűre nőtt, és a mai vasút követelményeinek megfelelő, korszerű ipari létesítménnyé vált. Szolnokon szinte nincs olyan család, amely valamelyik tagján keresztül ne kötődne szorosan a MÁV-hoz, a vasúthoz.

Az elmúlt néhány évben egymást érték a fejlesztések a szolnoki telephelyen, megújult üzemcsarnokok, korszerűsödő munkakörülmények, és a növekvő megrendelési állomány bizonyítja: Szolnok valóban a magyar vasúti járműjavítás központjává vált. A telephely egyik legfontosabb fejlődése, hogy már nemcsak járműjavítás, hanem járműgyártás is folyik a falak között. 1. és 2. osztályú, illetve akadálymentesített, többcélú termes IC+ kocsik készülnek Szolnokon. Szintén a járműgyártási képességet bizonyítja, hogy kétrészes sindiagnosztikai mérővonat (FMK-008 jelzéssel) is készült, amelyet társaságunk szakemberei terveztek és a szolnoki járműjavítóban gyártottak. A szolnokiak méltán büszkék az elért eredményekre és sikerekre. A 2020-ban 164 éves Szolnoki Járműjavítóban a kiváló munkatársaink, mérnökeink, és a máig élő vasúttörténelem igazolja: Szolnokon igazi otthonra talált a vasút!

Hum Krisztina



Szolnok VJJ aktuális (tervezett vagy folyamatban lévő) fejlesztései

-  Villamos próbaállomás (mérőhely) minimum 2 álláshellyel történő bővítése.
-  Központi fényező bővítése 3 állással a központi fényező és a VI. raktár közötti területen.
-  A kocsijavító csarnok fejlesztése: a 6., 7. vágány leválasztása, festés-előkészítő álláshelyek kiépítésének céljából (központi elszívás, robbanásbiztos világítás és fűtés kiépítése); szintesített oldalaknál ellátott átadó álláshely kialakítása a csarnok 13. vágány szakaszának teljes hosszában; a meglévő ki- és bekötő álláshelyek felújítása (emelőlábak mozgástartományában új betonfelület készítése, teljeskörű aknavilágítás korszerűsítése), 1 db új ki- és bekötő álláshely kialakítása.
-  Vegyesüzem területén található alkatrészfestő kabin kibővítése.
-  Forgóvázjavító-felújítás, fűtés- és világításkorszerűsítés (tetőszerkezet cseréje, fűtési rendszer korszerűsítése, világítási rendszer korszerűsítése).
-  Személykocsibontó terület tető javítása, világítás- és fűtés-korszerűsítés (tetőszigetelés-javítás, fűtési és világítási rendszer korszerűsítése).
-  A jelenlegi személykocsimosó terület átalakítása lakatos területté (épületszerkezeti felújítás, fűtési- és világítási rendszer korszerűsítése).
-  Telephely villamos hálózatának teljes körű felülvizsgálata, bővítése (260 kW AC teljesítményű napelemes erőmű telepítése, villamos csatlakozások, alrendszerek, transzformátorállomás fejlesztése).
-  Könnyűszerkezetes, nehézpólcos állványrendszerrel felszerelt raktár kialakítása.

Gigant, Szili, Szöcske

Bemutatkozik a MÁV-START járműflottája – 2. rész

A MÁV-START 115 új mozdonybeszerzését írt ki februárban. A rég nem látott mennyiségű mozdonybeszerzés kapcsán bemutatjuk a MÁV-START jelenlegi járműállományát, hogy megismerhessük, mely mozdonyok és motorvonatok mellé fognak csatlakozni 2022-ben az új szerzemények. Előző részünkben a dízel és villamos motorvonatokat mutattuk be, e havi számunkban a villamosmozdonyok körül tekintünk szét.

A V43 sorozat a Magyar Államvasutak részére szállított legnagyobb darabszámú villamosmozdony-sorozat. 1960-ban vásárolták meg egy szilícium-egyenirányítós mozdony licencét a „nyugati munkaközösségtől”. Az első hét mozdonyt a licencadó munkaközösség készítette a németországi Essenben, a többi már Magyarországon készült el.

A mozdonyok villamos részét a Ganz Villamossági Gyar, járműszerkezeti részeit a Ganz-MÁVAG gyártotta. 1963 és 1982 között 379 mozdonyt állítottak üzembe. Beceneve: „Szili”. A sorozatot később több ízben is átalakították, így létrehozva a V43 2xxx „Papagáj” Sziliket, amik a fővárosi elővárosi vonatokon találhatóak, és a V43 3xxxx-es sorozatú „Cirmos” névre hallgatók, amik a német halberstadti kocsikkal távvezérelhetővé alakítottak, és InterCityken és a gyorsvonatokon is találkozhatunk velünk a Dunántúlon. A korábbi 379 darabból jelenleg 269 van fenntartásba bevonva.

A nehéz tehervonatok és a nehezebb személyvonatok számára rendelte meg a MÁV a V63-as villamosmozdony-sorozatot, ismertebb nevén a Gigantokat, melyek neve utal méretükre és erejükre is. A már korábban kikísérletezett tirisztoros szabályzással az első mozdonyt, a V63 001 pályaszámút, 1975-ben szállította a Ganz.

A további nullszériás mozdonyok 1980–1981-ben készültek, immár magyar elektronikával és forgóvázzal. 1984-től a Krupp Művektől megvásárolt licenc alapján más, jobb futástulajdonságú forgóvázakkal kezdődött meg a szériamozdonyok építése: 1988-ig 49 darab készült el belőlük, így összesen 56 tagot számlált a Gigant-flotta. Az 1-es vonal átépítése



miatt 10 darabot később 160 km/órás sebességre alkalmasra építettek át. Jelenleg 52 gép van fenntartás alatt. A V46-os mozdonyosorozatot, amelyet Szöcske becenévvel illettek, a villamosított rendező pályaudvarokon történő dízelmozdonyos tolatás kiváltására rendelte meg a MÁV, viszont ezek a villanagépek beváltak a nagyobb csomópontok környékén a kisebb terhelésű tehervonatok továbbításánál, valamint a személypályaudvarok személykocsi-rendezési munkáiban is. Az első öt mozdony 1983-ban épült, majd 1986-ban újabb 15 darabot, 1988-ban 25 darabot, 1991-ben pedig 15 darabot gyártottak. Az összesen 60 gépből álló mozdonyosorozat összes példánya a MÁV állományát képezte 2016-ban. Mára viszont a járművek fele, 29 darab használható csak.

A MÁV Rt. 2000 végén pályázatot írt ki 10 kétáram rendszerű mozdony beszerzésére. A vasúttársaság a már üzemben lévő bevált típusokra írta ki a pályázatot a gyártók számára. Kikötés volt továbbá a 200 km/h sebesség, és a minimum 5600 kW teljesítmény, valamint az, hogy a mozdonyok részt tudjanak venni a későbbi széles körű nemzetközi forgalomban. Így alkalmassá tehetőek legyenek a MÁV, a GYSEV, az ÖBB, és a Deutsche Bahn vonalain való közlekedésre. Az ajánlatok kiértékelése után a Siemens EuroSprinter mozdonycsalád ES64U2 jelű, 6400 kW teljesítményű, 230 km/h sebességű univerzális mozdonyát találták megfelelőnek, és megkötötték a szerződést a Siemensszel. A 10 darab Taurus vagy Teknő becenévű mozdony közül mind szolgálatot teljesít a mai napig.

A MÁV legutóbb 2007 őszén írt ki újabb villamosmozdonybeszerzési pályázatot, amelyre a Bombardier Transportation pedig a Bombardier TRAXX mozdonycsaláddal jelentkezett. A pályázatot megnyerve, így ők szállíthatták a MÁV részére a 25 darab villamosmozdonyt. 2010 végén megkezdődött a mozdonyok gyártása, az első mozdony 2010. október 23-án érkezett, melyet havonta további kettő követett.

A MÁV által megrendelt kétáram rendszerű mozdonyok 160 km/h sebességre alkalmasak, két áramrendszerük révén a 25 kV 50 Hz-es és 15 kV 16 2/3 Hz-es villamos üzemű pályákon is képesek közlekedni. A mozdonyosorozatot elsősorban a nemzetközi személyszállító vonatok, belföldi sebes- és gyorsvonatok, valamint InterCityk továbbítására kívánják felhasználni, továbbá a nemzetközi teherszállításban is feladatot kap. Jelenleg 23 darab üzemképes közülük, és kettő darab vár javításra.

Folytatjuk...

Molnár Zsolt

Fenntarthatóság nem képzelhető el a környezet védelme nélkül

A vasúti közlekedés az uniós klímavédelmi stratégiában is kiemelt szerepet kapott, ezért fontosnak tartjuk, hogy az olvasókat is megismertessük vasúttársaságunk zöld céljaival és törekvéseivel. Ez alkalommal a MÁV Zrt. Környezetvédelem, energetika és minőségirányítás vezetője, Wégner Krisztina és kollégája, Kerényi Judit a kulcsfogalmakon keresztül avat be minket a területbe.

Mivel foglalkozik a Környezetvédelem, energetika és minőségirányítás?

A szervezet a napi kötelező tevékenységeken túl a MÁV csoport szintű környezetvédelmi stratégiájának létrehozásáért felelős: igyekeznek minimalizálni a tevékenységünkből adódó környezeti terheléseket, összhangban a hazai jogszabályi kötelezettségekkel. Továbbá az utasbarát-szemlélet elterjedéséhez is hozzájárulnak, ezt többek között a vasúti területen elhelyezett illegális hulladékok felszámolásával, a múltbéli és a jelenlegi vasúti tevékenységek által okozott talaj-, illetve felszín alatti vizek szennyezésének mérséklésével, valamint a zajkibocsátással és a klímavédelemmel összefüggő tevékenységek színvonalának javításával tudják elősegíteni.

A környezetvédelem mellett egyre többet beszélünk fenntarthatóságról. Mi a különbség a környezetvédelem és a fenntarthatóság között szakmai alapon?

A két fogalom összefügg. Fenntarthatóság nem képzelhető el a környezet védelme nélkül. Figyelembe véve, hogy a vasúti közlekedés szerepe nemcsak a múltban volt jelentős, de a legújabb európai uniós klímavédelmi stratégia szerint a jövőben is fontos szerepet kap – sőt, 2021 a vasút éve lesz az EU-ban –, most különösen nagy felelősségünk lehet a vasúttüzem környezetbarát jellegének hangsúlyozásában és alakításában. Praktikusán a MÁV-nál az azonosított környezeti károkat prioritizáljuk és szerződött szakcégek bevonásával folyamatosan felszámoljuk. De ennél sokkal több is történik a társaságnál, ezeket tervezzük egy Fenntarthatósági Stratégiában összefogni hamarosan.

A magyar vasútüzemnek mi a legnagyobb kihívása fenntarthatósági szempontokból jelenleg?

A fenntartható vasúti közlekedés megvalósulásáig még hosszú út vezet. Az Európai Unió által megfogalmazott legfontosabb lépés, a nulla nettó szén-dioxid-kibocsátás eléréséhez (2050) a következő évtizedekben növelnünk szükséges a vonalak villamosításának mértékét, és folytatnunk kell a gördülő állomány korszerűsítését. Ezenkívül maximalizálni szükséges a zöld villamosenergia-felhasználás arányát a vasút esetében is, ez ugyanakkor nem csak elhatározás kérdése, mivel jelenleg a zöld áramhoz való hozzáférés Magyarországon korlátozott. Ennek kiépítéséhez komoly beruházások szükségesek, amelyek túlmutatnak a MÁV feladatkörén. A legnagyobb kihívás itt is az, hogy egy holisztikus rendszerről beszélünk, tehát miközben vasutat fejlesztünk, figyelemmel kell lennünk a többi fenntarthatósági célra is. De a mi vasutunk tette a szén-dioxid-kibocsátás terén a legnagyobb vállalást nemzetközi szinten.

A következő, májusi számban folytatjuk a témát!

Kandó Eszter



Rendhagyó jeles napok

Tavaszi jeles napok a természetért, környezetünkért

Meg kell tanulnunk értékelnünk mindazt, amink van. Mert mi, akik a jelenben élünk, a Földet valóban csupán kölcsönbe kaptuk. Az a kötelességünk, hogy a természetet megóvjuk gyermekeinknek, unokáinknak. Ahogyan a baj, a válság elér minket, felértékelődik mindaz, ami körülvesz bennünket. Vigyázzunk magunkra, vigyázzunk egymásra és óvjuk a környezetünket!

Március 21. Erdők világnapja

Az Egyesült Nemzetek Szervezete 2012-es döntése értelmében, március 21-én az erdők nemzetközi napját ünnepeljük. Azóta minden évben szerte a világon számtalan rendezvény irányítja a figyelmet a fák jelentőségére. Az idei év mottója alapján – „Tanuljunk meg szeretni az erdőket!” – a középpontban az oktatás szerepe áll a fenntartható erdőgazdálkodásban és a biológiai sokféleség megőrzésében.

Szimbólum

A fa az örök fejlődés és megújulás, a termékenység; a kiszáradt fa az elmúlás jelképe. A magyar népmesékben is gyakran találkozunk vele: égig érő fa, aranyalma. Az életfa ágai az égi világba vezetnek, gyökerei az alvilágba nyúlnak; utat szimbolizál, amelyen a sámánok, táltosok, mesehősök az égbe vagy alvilágba juthatnak.

Április 22. A Föld napja

1970. április 22-én Denis Hayes amerikai egyetemi hallgató mozgalmat indított el a Föld védelmében. Azóta a diákból az alternatív energiaforrások világhírű szakértője lett. Már mozgalmának megindításakor több mint 25 millió amerikai állt mögé, ma pedig szinte az egész Földre kiterjed az általa kezdeményezett mozgalom. Ezernél több szervezet vesz részt benne. A Föld napja célja, hogy tiltakozó akciókkal hívják fel a figyelmet a környezetvédelem fontosságára. Magyarországon 1990 óta rendezik meg. Létünk alapja az élővilág változatosságának megőrzése – erre figyelmeztet idén a 30. magyar és az 50. világméretű Föld napja, melynek kiemelt témája a biológiai sokféleség megőrzése.

Szimbólum

A föld (görögül: Gaia, latinul: Terra) ősi szimbólum: fix pont az

életünkben (otthon, haza), ugyanakkor folyamatosan mozog, kering a Nap körül. Megállás nélkül változik, megújul, ahogy az évszakok vagy a természet. A tavasz a születés jelképe, míg a nyár a fejlődés, az ősz a hanyatlás, végül a tél az elmúlás szimbóluma, ami nyomot hagy földünkön, majd a körforgás kezdődik előlről. A Föld jelképezi az anyát (anyaföld), az életet adót. A legtöbb kultúrában nőnemű, minden élőlény tőle kapja az életet, ezért a termékenység, a bőség, a jólét jelképe, ugyanakkor mindent elnyel, befogad a halál után.

Május 10. A madarak és fák napja

1902. május 19-én, Párizsban egyezményt kötöttek az európai államok a mezőgazdaságban hasznos madarak védelme érdekében. 1902-ben Chernel István ornitológus szervezte meg Magyarországon először a madarak és fák napját, amelyet az 1906. évi I. törvénycikk szabályozott. Apponyi Albert vallás- és közoktatásügyi miniszter körlevelében írta elő: évente egy napot a népiszolgálatban a tanító arra szenteljen, hogy a tanulókkal a hasznos madaraknak és azok védelmének jelentőségét megismertesse. Megünneplésének időpontja évente változó, 2020-ban május 10. a dátuma.

Szimbólum

A madár a legtöbb mitológiában az éghez, az isteni szférához tartozik, az égi lélek szimbóluma. A magyar nép műveltségében a kereszténység előtti időkben a sámánok, táltosok lelke is madár képében szállt a túlvilágra, hogy megtudja az eljövendőt. A honfoglaló magyarok totemállata a turulmadár volt. A madár szimbólum jellemző a kereszténységben is, például a Szentlélek galamb képében jelent meg Jézus feje felett, mikor megkeresztelkedett.

Hum Krisztina

Gyermekvonatok



1920. február 8-án a Keleti pályaudvar indulási oldalán nagy tömeg tolongott. Szülők, hozzátartozók búcsúzkodtak, integettek hatszáz magyar gyermeknek. Száz évvel ezelőtt indult el az első magyar gyermekvonat Hollandiába.

Jelen volt Huszár Károly miniszterelnök, Neugebauer Vilmos, az Országos Gyermekvédő Liga igazgatója, Széchenyi László, a Liga elnöke és Jan Clinge Fledderus, a holland főkonzul is. Raffay Sándor evangélikus püspök mondott beszédet, felcsendült a Himnusz, a gyerekek beszálltak és a korábbi háborús kórházvontatból átalakított, ütött-kopott szerelvény lassan kigördült a Keletiből. Harminckét vagon, kórház- és gyógyszeres kocsi, konyha, a vonat személyzetén kívül harminc vöröskeresztes ápolónő és diakonissza, két orvos és a holland konzulátus tisztviselője kísérték a gyerekeket. Az út hat napig tartott a háború sújtotta, szétrombolt Európán keresztül. A magyar társadalomnak szüksége volt segítségre.

Hatalmas veszteségek

Az első világháború, az Osztrák–Magyar Monarchia szétesése, az őszirózsás forradalom, majd az azt követő tanácsköztársaság, a vörös- majd fehérterror, a román megszállás, az idegen országokhoz csatolt országrészekből, Erdélyből, a Felvidékről, Délvidékről érkező menekültek százezrei, mindez

hatalmas veszteséget és traumát okozott Magyarországnak. Az ország infrastruktúrája romokban, a lakosság kimerült, éhezett, fázott és a legyengült emberek tömegei szenvedtek az egész világon pusztító spanyolnátha-járványtól, mely több halálos áldozatot szedett, mint a világháború.

Henriette Kuyper

A háborúban semleges Hollandia több más semleges országgal együtt morális kötelességének tartotta, hogy segítsen a világegés áldozatain. Először a németeknek, franciáknak és az osztrákoknak nyújtottak segítő jebbot a hollandok, Magyarország ezután következett. A kezdeményezés két bátor holland nevéhez fűződik. Az egyik Henriette Kuyper (1870–1933) a másik a már említett Jan Clinge Fledderus (1870–1946). Henriette Kuyper az egykori holland miniszterelnök, Abraham Kuyper legidősebb lánya volt, aki már a háború alatt járt Magyarországon. 1916-ban érkezett Budapestre, ahol több önkéntessel együtt egy holland tábort kórházban dolgozott. Hat hónapig ápolták a frontról ideszállított sebesülteket. Henriette Kuyper hazaérkezése után, 1918-ban könyvet írt magyarországi tapasztalatairól *Hongarije in oorlogstijd* (Magyarország a háború idején) címmel. Ennek a könyvnek volt köszönhető, hogy a hollandok számára Magyarország felkerült a térképre. A könyv által a holland társadalom első kézből értesülhetett nemcsak a magyarországi viszonyokról, a háború borzalmairól és következményeiről, hanem a magyar nyelvről, kultúráról, hitéletéről és társadalmi viszonyokról is.

Jan Clinge Fledderus

Jan Clinge Fledderus budapesti főkonzulként közvetlen közelről látta a háború alatt és után a magyar fővárosban uralkodó állapotokat, a nyomort, az éhezést, a terror következményeit. Ő volt az, aki Hollandiában felhívta a figyelmet arra, hogy a háború sújtotta országok közül Magyarország is nagy segítségre, szorul. Az ő kezdeményezésének volt köszönhető, hogy Hollandiából 1919-ben már élelmiszer-segélyszállítmányok érkeztek Magyarországra. Kuyper és Fledderus kezdeményezésére indult el a gyermekmentő akció is. Ekkor hasonló humanitárius akciók keretén belül Hollandia már fogadott gyermeket Németországból, Franciaországból és Ausztriából is. A cél az volt, hogy leszányodott, beteges (fél)árva magyar (főleg budapesti) gyermekek holland nevelőszülőknél töltsenek néhány hónapot, hogy ott, nyugodt körülmények között feltáplálják őket, megerősödjenek, majd hazatérjenek szüleikhez.

Idegen országban

A magyarországi szervezésért az 1906-ban alakult Országos Gyermekvédő Liga volt a felelős, Hollandiában különböző bizottságok végezték az előkészítő munkát. Ennek a vonatnak volt az egyik kis utasa Bodoky Richárd, a Bethesda Kórház akkori igazgatójának tizenegy éves fia is. Apja, Biberauer Richárd azért küldte fiát Hollandiába, hogy példát mutasson környezetének. Ugyanis a szülők részéről eleinte nem volt túl nagy a hajlandóság, hogy gyermeküket egy távoli, idegen országba küldjék és ott hosszú hónapokra idegen emberekre bízzák. Ez a hozzáállás később radikálisan megváltozott. Richárd a holland befogadó család vendégszereteté a nyár végéig, vagyis több mint egy fél évig élvezhette, majd mint társai nagy többsége, hazautazott Magyarországra. Voltak azonban olyanok is, akik örökre kint maradtak a holland nevelőszülőknél. A budapesti félárva, Kopilovics Mária öt éves volt, mikor 1924-ben



Hollandiába, Poeldijkba érkezett a Van der Voort családhoz. Ő sohasem tért vissza szülőhazájába. Magyarul hamar elfelejtett. 1942-ben ment férjhez, családot alapított, Hágába költöztek, két gyermeke született, Magyarországra már csak látogatónak járt. Hollandiában hunyt el 2013-ban.

Nevelőszülőknél

1920 és 1930 között összesen több mint 28 000 magyar gyermek jutott ki Hollandiába és töltött kint hónapokat, egyesek éveket nevelőszülőknél. Belgiumban 1923 és 1930 között több mint 21 000 kis magyar töltött hosszabb-rövidebb időt. Ugyanekkor Svájcba 10 608, Svédországba 131, Angliába 603 gyermek került ki. Az első világháború után összesen több mint 60 000 magyar gyermek vett részt a gyermekmentő akcióban. Az akció sikere nemcsak a hollandok és más országok segítőkészségének, szociális érzékenységének, felebaráti szeretetének volt köszönhető, hanem a magyar kormány együttműködésének is. A gyermekvonatok a Trianon utáni Magyarországon az egyik kitörési pontot jelentették a külpolitikai elszigeteltségből. A leszányodott, beteg, szegény gyerekek tízezrei pusztán jelenlétükkel hirdették Nyugat-európai nevelőszülőknél a bús magyar sorsot, az országot ért tragédiát. Tehát magyar részről volt politikai akarat a gyermekmentő akciók éveken keresztül folytatására. A második világháború után azonban ez a fajta politikai akarat gyorsan elapadt.

Vasfüggöny

1945 után ismét elindultak a gyermekvonatok. Újra magyar gyermekek ezrei jutottak el Hollandiába, Belgiumba, Svájcba, Dániába, Olaszországba, Franciaországba, sőt még Romániába is. 1946 és 1949 között elsősorban az egyházak (a katolikus Actio Catholica és a református egyház) a Vöröskereszt és a Nemzeti Segély végezte a szervező munkát. 1948, a for-

dulat éve, a kommunista hatalomátvétel radikális változásokat hozott. 1949 januárjában visszaérkezett az utolsó gyermekvonat Hollandiából és lezárták a határokat, nem mehetett több gyermekvonat Nyugatra. A vasfüggöny évtizedekre megakadályozta a kapcsolatot Európa nyugati felével. Azoknak a többsége, akik megjárták a gyermekvonatokkal Dániát, Svájcot, Hollandiát, Belgiumot sokáig, gyakran életük végéig kapcsolatot tartottak a kinti nevelőszülőknél, vagy azok gyermekeivel. Számukra a több hónapos, gyakran fél éves kinn tartózkodás életre szóló élmény volt, melyről annyi év távlatából még ma is örömmel mesélnek.

*Dr. Pusztai Gábor
Debreceni Egyetem, Nderlandisztika
Tanszék*

150 éves a Budavári Sikló

Teljes gőzzel indult, hosszú időre leállt

Ünnepel a főváros, egyik legnépszerűbb turista-látványossága már az aggastyánkoron is túl van, százötven éves. A Budavári Siklót, vagy ahogy korábban nevezték, Budai Hegypályát eredetileg gőzgép hajtotta, de a kocsik külsőre pont úgy néztek ki, mint most.

Széchenyi Ödön gróf az ifjúkorát ugyanúgy külföldön, és ugyanúgy nem léhaságokkal töltötte, mint apja, Széchenyi István. Huszonevesként Londonban tanulmányozta, hogyan működtethető egy nagyváros, majd hazajöve, a brit példa nyomán, 1862-ben megalapította az első magyar önkéntes tűzoltóegyletet. Széchenyi ekkor mindössze 23 éves volt. Öt évvel később franciaországi tanulmányútra ment – az utat többnyire hajóval tette meg Pestről –, ahol viszont nem a világáros Párizs, hanem a nála jóval kisebb Lyon volt rá nagy hatással, nem is a város, hanem egy különös, gőzzel hajtott jármű, ami emelkedően közlekedett.

Budai Hegypálya

A gróf a fejében kész tervekkel tért haza, mi több, a lyonihoz hasonló szerkezetet igencsak központi helyre, a Budai Várba képzelte. Természetesen úgy, hogy a jármű az akkoriban még egyedülálló Lánchíd budai hídfőjétől indul. Minden bizonnyal köteteket lehetne teleírni arról, hogy a születő Budapesten hányféle ehhez hasonló külföldi szerkezetet akartak meghonosítani, Széchenyi terve attól különleges, hogy szinte azonnali szárbá szökött: Jaruszek Ödön, majd Wolfahrt Henrik nyomán. 1868 végén meg is kezdődött az újdonság építése, és másfél évvel később, 1870. március 2-án fel is avatták. A lyoni után ez lett a világ második siklója. A „projektet” hivatalosan Budai Hegypályának nevezték, de már akkor is siklóként emlegetették. „A BUDAI HEGYPÁLYA – így nevezték el a siklót legújabbán azok, kiknek joguk volt elkeresztelni – tehát a hegypálya vári indóháza előtt a tegnapielőtti eső egész tavakat hozott létre. A budai tanács azon jó tulajdonáról ismert, hogy szeret mindent, amit lehet, hasznosítani. Mi ajánljuk e helyet figyelmébe, használhatja mesterséges haltenyésztésre, gyönyörű békafajok szaporítására és sziszegő kigyók ápolgatására” – írta gúnyolódva a Budapesti Közlöny egy hónappal a megnyitó után, de talán érthető is e bizalmatlanság: a siklóval olyan új városi közlekedési eszköz jelent meg, amelyet addig nem láttak Magyarországon; gőz hajtotta, de nem volt sem hajó, sem vasút, pontosabban „vasút” volt – a maga módján.

A magyar történelem ismerői nem jósolhattak nagy jövőt e járműnek. Az építési terület katonai objektumnak számított, és Széchenyiék csak úgy kaptak engedélyt, hogy szükség – vagyis háború – esetén a siklót azonnal el kell tüntetni. Ennek ellenére a kivitelezők nem bíztak semmit a véletlenre: a különleges, lépcsőzetesen „összekötött”

járműveket Bécsben gyártatták, a 95 méter hosszú, 30 fokos lejtésű pályát pedig úgy alakították ki, hogy az minden részletében megfeleljen a vasúti szabványoknak. Azonban egy pillanatra sem merült fel, hogy a különleges járművekbe szereljenek kazánt a hétköznapi lokomotívokhoz hasonlóan. A hajtást egy olyan, szintén bécsi eredetű gőzgépre bízták, melynek gépházát az Alagút melletti alsó állomáson építették fel. A berendezés 30 lóerő teljesítménnyel mozgatta a két szerelvényt.

Noha a Sikló a maga korában a legkorszerűbbnek volt mondható, mindez nagyon rövid ideig tartott. A gőzhajtás az 1890-es évekre korszerűtlenné vált a városi közlekedésben. Már a századfordulón tervbe vették a villamosítását, ám ez annak ellenére meghiúsult, hogy kifejezetten rontotta a városképet a Clark Ádám téren álló kémény.

Az ostrom nem maradt el

A sikló villamosítása a következő több mint negyven évben is rendszeresen előkerült. Különösen 1923 után, amikor a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság, vagyis a BSZKRT tulajdonába került. A Széchenyi-féle társaság koncessziós szerződése 50 évre szólt, és épp akkor járt le – 1920-ban –, amikor Magyarország a legrosszabb gazdasági helyzetben volt, nem beszélve Trianonról, így hát nem véletlen, hogy nem akartak hosszabbítani. Az új tulajdonos Budapest lett, és 1922-ben azt tervezték, hogy lebontják az egészet és lifttel váltják fel. Ezt hiúsította meg a BSZKRT felbukkanása, pontosabban megalakulása: a társaság fővárosi tulajdonként 1922 végén jött létre a tömegközlekedés szinte minden ágazatát magába olvasztva. Ezután újra a villamosítási és járműkorszerűsítési program került előtérbe, ám a BSZKRT ezt csak a szintén gőzhajtású (1874-ben született) fogaskerekűvel tudta megvalósítani 1929-ben. E program folytatása lett volna a sikló korszerűsítése, de ez a gazdasági válság, később pedig a háborús készülődés miatt elmaradt. A gőzhajtású sikló története 1945 elején ért véget, ráadásul úgy, ahogy megépítése idején sokan gondolták: a Budai Vár ostromával.

Külsőre régi

A járművek megsemmisültek a felső állomással együtt, és hamarosan döntés született arról is, hogy nem építik újjá. Ami maradt belőle, azt 1948–49-ben bontották el. Ugyanekkor döntöttek arról is, hogy mozgólépcsőt építenek a helyére, de az első tervek csak 15 évvel később készültek. Ellenben 1965-ben, amikor a „Clark Ádám környékének rendezése” címmel tervpályázatot írtak ki, már egy új siklóra számítottak. 1968-ban Hill Klára, az Iparművészeti Főiskola végzős hallgatója készített új járműmodelltervet, ami később az UVA-TERV mérnökei által készített tanulmánytervben is szerepelt. Az ezt követő több mint tizenöt évben sokszor került a sikló ügye napirendre, de ahhoz, hogy a nyolcvanas évek közepén „komolyabbra forduljon”, nagyon kellett a televízió semmihez fogható hatása. Ráday Mihály, az akkoriban roppant népszerű, és mai szemmel felfoghatatlan, milliós nézettségű „Unokáink sem fogják látni...” című városvédő műsorában a sikló is terítékre került, és tulajdonképpen ekkortól gyorsultak fel az események. Az újjáépítés mellett ekkor döntöttek arról, hogy az eredetiekhez hasonló kocsikat építenek, ám villamoshajtással, és ugyanúgy Margitnak és Gellértnek nevezték el őket, mint elődeiket. A kocsik megőrizték az eredeti, háromlépcsős, fülkés formájukat, fülkénként 8, azaz 24 utast tudnak szállítani, és az eredeti működés szerint párhuzamosan közlekednek felfelé és lefelé. Az építkezés 1984 őszén indult, az ünnepélyes átadásra 1986. június 2-án került sor. Ekkor a menetjegy 5 forintba került, ma 1400 forint. Az eltelt harmincnyolc évben a sikló, hivatalos nevén a Budavári Sikló a BKV üzemeltetésében működik. Milliós nagyszámú éves utasszáma is bizonyítja, hogy Budapest legnépszerűbb turisztikai látványosságai közé tartozik.

Legát Tibor



A koronavírus-járvány miatt 2020. április 1-től bizonytalan ideig nem jár a Budavári Sikló.

Képek forrása: Fortepan, BKV Zrt.



Tram-train – Szegedről Vásárhelyre

Talán van, aki még nem értesült arról, hogy napjainkban Magyarországon zajlik Közép-Európa egyik leginnovatívabb közlekedési beruházása. A Szeged és Hódmezővásárhely közötti vasút-villamos pályahálózatról, azaz közismertebb nevén a tram-train projektről van szó. A vasúti pálya és a járművek már javában készülnek. Amikor – a tervek szerint 2021-ben – elindul ez az újfajta közlekedési forma, a közszolgáltatást a MAV-START Zrt. fogja szolgáltatni.

A vasút 19. századi megszületése akkora ugrást hozott a szárazföldi helyváltoztatás sebességében (tényleg nagyságrendit), hogy közel száz évig nem volt versenytársa. Szinte ugyanezt lehet elmondani a városi vasutakról (villamos, metró) is. Amikor azonban elkezdett terjedni a közúti közlekedés, a sínek világa erős konkurenciát kapott, a kötöttpályás áru- és személyszállítás sok szegmensben visszaesett. Hamar fel kellett azonban ismeri, hogy a közúti ágazat óriási károkat is okoz, úgymint a beduguló, rossz levegőjű városokat. Jött a felismerés, hogy érdemes lenne újra erőt önteni a vasútba, ehhez pedig részben társadalmi (ha úgy tetszik, állami) támogatás és innováció kell.

Autóban, dugóban

Ha az emberek mindennapi mobilitási igényét, például napi munkába járását vagy vásárlási, ügyintézési célú, többnyire helyi vagy regionális mozgását vizsgáljuk, azt látjuk, hogy a háztól házig fuvarozó, bármikor rendelkezésre álló (ugyanakkor esetleg dugóban ácsorgó) magánautóval kell versenyezni, mégpedig elsősorban a kényelem és az eljutási idő vonatkozásában. Ennek megváltoztatására sűrűn, egész nap, viszonylag gyorsan járó, tiszta, lehetőleg ülőhelyet kínáló közösségi közlekedési járműre van szükség. Amit a kutatók már régen felismertek, a szakemberek egy része még ma sem tartja eléggé szem előtt, miszerint kulcsfontosságú az átszállások minimalizálása és a járművek kényelmesebbé, gyorsabbá tétele.

Bizonyos helyeken erre a problémára jelenthet megoldást a vasút-villamos (tram-train). Ahol egy nagyobb város belső területe jól feltárható közúti vasúti (villamos) vonallal, vonalakkal, ugyanakkor a környék településeit vasúttal célszerű elérni, adja magát az egyszerre jó kiszolgálást és a regionális távolságok áthidalását egyszerre kínáló vasút-villamos. Ez rendszerint ott jöhet szóba, ahol már létezik villamos és nagy-



vasút is. Lényeg, hogy egy olyan jármű szükséges, mely a két rendszer között átjárni képes. A két szisztéma összehangolása nehézségekkel, megoldandó feladatokkal, többletköltségekkel jár, vagyis szűz terepen, ha nincs jelen a villamos és a nagyvasút is, általában választható más, egységes eszköz, könnyűvasút, HÉV, metró, amely alkalmas a városi és elővárosi közlekedés kiszolgálására is.

Ahol azonban jelen van mindkettő – a régi európai városokban gyakran ez a helyzet – ott a tram-train előnye éppen az, hogy meglévő infrastruktúrákat használ föl. Zömében rendelkezésre áll a szükséges nyomvonal, ez egyszerűbbé és olcsóbbá teheti a beruházást. Az egyesített hálózat nem akadályozza, hogy a benne lévő villamosszakasz része maradjon a város villamoshálózatának, és ugyanígy, a nagyvasúti pálya is része marad az országos vasúti hálózatnak.

Sínről sínre

Nézzük ezt egy konkrét példán keresztül. Magyarország első tram-train járműve először a szegedi 1-es vonalat járja majd be Szeged állomás elől az Indóház térről indulva Szeged-Rókus állomásig, vagyis hosszú szakaszon a teljesen klasszikus villamosként tovább üzemelő, megmaradó 2-es villamossal együtt megy majd.

Szeged-Rókuson a közúti-vasúti összekötő vágányon át csatlakozik a MÁV 135. számú vonalára, és azon jut el Hódmezővásárhelyi Népkert megállóhely pályaelágazásig. Ott ismét letér a nagyvasútról, és az újonnan épülő hódmezővásárhelyi közúti vasúti pályán járja be a belvárost. Hódmezővásárhelyen valószínűleg soha nem létesült volna önálló villamosvonal, így viszont ez is megvalósulhat. Természetesen a vasút-villamos szerelvényei a Szeged–Békéscsaba-vonalat együtt használ-

ják majd nemcsak a továbbra is közlekedő személyvonatokkal, hanem a tehervonatokkal is.

Képzeljük el, hogy valaki Hódmezővásárhely belvárosából jár Szegedre, vagy esetleg visszafelé Szegedről Hódmezővásárhelyre. Ha vasúton akar közlekedni, először el kell jutnia Hódmezővásárhelyi Népkert állomásra, majd a viszonylag ritkán járó vonatról Szeged valamelyik állomásán ismételtlen át kell szállnia a Szegedi Közlekedési Társaság tömegközlekedési eszközeire, mint például a villamosra. Amint megépül a vasút-villamos, úgy az utasok szerencsés esetben akár háztól házig utazhatnak vele. Szép számmal lesznek olyanok is, akiknek csak egy átszállással lesz kevesebb, azonban már az is sok időmegtakarítást, illetve magasabb utazási komfortot fog jelenteni.

Manapság kevesen járnak vonattal a két megyei jogú város között, inkább a buszokat választják. Bő egy évtizede éppen ez adta az ötletet a szakembereknek az első hazai tram-train fejlesztéshez. Ha tanítási napokon a két város között több mint napi nyolcvan pár busz közlekedik, akkor érdemes lehet ezt a közösségi közlekedési igényt magasabb szinten kiszolgálni. Más szóval, ha a jelentős ingázó forgalom 60 százaléka tömegközlekedés, azonban annak kilenczetedét az autóbuszok teszik ki – miközben párhuzamosan ott van a vasút is – akkor egyértelműen az a feladat, hogy a kötöttpályás összeköttetést fejlesszék. A korábbi tapasztalatok, például a hasonlóan meglévő pályákat összekötő budai fonódó villamoshálózat sikere alapján azt is borítékolni lehet, hogy a jelenlegi 15 ezres személyautó-forgalom egy része is átpártol majd a vasút-villamosra.

Évtizedes történet

Ahogy lenni szokott, az ötlet először lassabban, majd gyorsulva jutott közelebb a megvalósuláshoz. 2007-ben Szeged, majd 2012-ben Hódmezővásárhely rendelt megvalósíthatósági tanulmányt, 2015-ben pedig elkészültek a vasút-villamos engedélyezési tervei is. A költségeket részben európai uniós, részben hazai költségvetési forrásból sikerült biztosítani, 2017-ben a közművek kiváltásával pedig megkezdődhetett a tényleges építkezés Hódmezővásárhelyen.

Az alapkoncepció legtöbb eleme nem változott a tervezési folyamat során, Hódmezővásárhelyen egyvágányú villamospálya készül összesen hat megállóval, a városközpontban egy forgalmi kiterővel, Hódmezővásárhely állomásnál egy kétvágányú végállomással, míg Hódmezővásárhelyi Népkertnél – még a nagyvasúti csatlakozás előtt – egy két-

vágányú megállóval. A 135-ös vasútvonalon ugyancsak lesznek kétvágányú szakaszok többek között az algyői Tisza-híd mindkét oldalán, Szeged-Rókus és Baktó elágazás, valamint Sártó elágazás és Kopáncs között.

„Kulcsfontosságú az átszállások minimalizálása és a járművek kényelmesebbé, gyorsabbá tétele”

Egy fontos tekintetben azonban többször módosultak az elképzelések. A projekt előkészítő szakaszában a vasút-villamostól függetlenül felmerült ugyanis a Szeged–Békéscsaba-vonal villamosításának igénye is. Amennyiben ez megvalósult volna, úgy természetesen a tram-train szerelvények is végig villamos üzemmel közlekedhettek volna, mindezt úgy, hogy közben kétfajta áramnemű elektromos energiát használva: a szegedi és hódmezővásárhelyi városi villamos szakaszokon 600 voltos feszültségű egyenáramot, a nagyvasúton 25 kilovoltos, 50 Hz ipari frekvenciás váltóáramot. A költségkeret figyelembevételével azonban 2016-ban a vonalszakasz villamosítása kikerült a projekt terjedelméből, vagyis visszatértek az eredeti elképzelésekhez, mely szerint a tram-train szerelvények részben elektromos, részben dízelüzemben közlekednek majd.

A villamosítás elmaradásának okán az egész beruházás legköltségesebb elemét a 135-ös vonal érintett szakaszának teljes rekonstrukciója és fejlesztése jelenti. Említettük már a részleges kétvágányúsítást, de az autóbuszoknál rövidebb menetidő és a korábbihoz képest megnövekvő vonatsűrűség szükségessé teszi a pályasebesség 100 kilométer per órára



emelését. A vasútvonal rekonstrukciója előrehaladott állapotban van. A pályaépítési munkák már a befejező fázisban, míg a biztosítóberendezési rendszer telepítéséhez kapcsolódó munkák még kivitelezés alatt állnak.

Amint megépül a vasút-villamos, úgy az utasok szerencsés esetben akár háztól házig utazhatnak vele.

Hasonlókat lehet mondani a beruházás második részterületként azonosítható közúti, vasúti pálya építéséről is. Hódmezővásárhelyen egy 3,2 kilométeres új városi vasúti pálya épül, emellett Hódmezővásárhelyi Népkerten a nagyvasúti pályába kapcsolódó átmeneti szakasz is megvalósul, míg Szeged-Rókuson a Szeged Közlekedési Társaság, illetve a nagyvasúti szakasz összekapcsolását szolgáló átmeneti szakasz fog megvalósulni.

Mindezek mellett van egy harmadik fő projekt is, amely a szegedi járműtelep kiépítését foglalja magába. Itt a Vállalkozási Szerződés 2020. év elején lépett hatályba, a tervezési feladatok megindításával pedig már kezdetét is vette a munka. Mindhárom építési tevékenység beruházási feladatait a NIF Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. végzi.

A szakaszok közötti közlekedés megvalósítására természetesen szükség van egyedi hibrid járművekre is. Ehhez kapcsolódóan a MÁV-START Zrt. nyolc darab tram-train járműre írta ki tenderét, melyet a Stadler-csoport spanyolországi részlege nyerte el. A spanyolországi Valenciában lévő gyárban készül a járművek kapcsán 2020 őszén szükséges leszállítani az első prototípus járművet (majd sorban a többi 7-et).

Ezt követően történhetnek meg a már megvalósult infrastruktúrához kapcsolódó próbaútak és az üzembe helyezések is.

A kétféle rendszer összeillesztése, vagyis a hazánkban mindaddig ismeretlen közlekedési forma megvalósítása sok innovatív megoldási igény, illetve megvalósítandó feladat elé állítja a résztvevőket. Többek között az országos és helyi hatóságokat, a beruházókat, valamint a majdani üzemeltetőket, akiknek egy sor olyan kérdést kell megválaszolniuk, amelyek korábban nem merültek fel. A nagyvasút és a közúti-vasút ugyanis több szempontból is eltér. Ilyenek többek között az úrszelvény, a szilárdsági követelmények, a sebesség, a kerékprofil, a padlómagasság, a peronmagasság, a megállóelosztás, illetve az ülések elhelyezése is.

Szemléltetésként, hogy lássuk a látszólag apró kérdések is milyen összetettek, tekintsünk a Hódmezővásárhelyen telepítendő jegykiadó automatákra, ezáltal pedig a tarifa kérdéskörére. Arról, hogy a jegykiadó automata milyen jegyet adjon, – hiszen a vasút-villamoson vasúti jeggyel, hódmezővásárhelyi és szegedi jeggyel is lehet majd utazni – jelenleg is egyeztetés alatt áll. Milyen jegy kell annak az utasnak, aki Szegedre utazik, de van helyi bérlete? Lesz-e jegy azok számára is, akik ma Hódmezővásárhelyen túlról járnak Szegedre, tehát a vasút-villamos forgalom felvételét követően buszról fognak átszállni, azonban jogosan követelhetik, hogy ne legyen számukra drágább az utazás és bonyolultabb a jegyvásárlás. Ezen tarifális kérdéskörök kidolgozása az Innovációs és Technológiai Minisztérium irányítása alatt, a MÁV-START Zrt., a Szegedi Közlekedési Társaság (SZKT) és a Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. (DAKK) társaságok munkatársainak közreműködésével – a folyamatos egyeztetések eredményeként – már előrehaladott stádiumban van.

Tevan Imre



Különleges „csapatépítés” a Bátrak földjén!

A MÁV Nostalgia segítségével nosztalgizáltak a Bátrak földje színészei és alkotói, akik nem csupán a televella történéseit idézték fel, hanem egyedi módon azt a korszakot és a hozzá kapcsolódó évtizedeket, amelyben a sorozat játszódik, és amelynek eseményei a vasútépítés körül zajlanak.

csapatokban. A Barokk Színházteremben 1-1 csapatot kellett korabeli ruhába felöltöztetni. Lobsinger Ödön megformálója, Salat Lehel és a Torzsa Gyulát alakító Berencsy Martin lett a többiek kreativitásának áldozata, így elnyerve a legautentikusabb és a legszexibb címet.

A gödöllői játékok után a visszaút már az elegáns étkező- és személykocsikban való élményutazásról szólt. A színészek által megformált karakterek izgalmas történetei pedig minden hétköznap este láthatók a Bátrak földje sorozatban az RTL Klubon.

Fotók és szöveg: RTL Klub/ Bátrak földje /Bielik István

Magyar tervek alapján, osztrák mozdonygyárak építették azt a gőzmozdonyt, amelynek konstrukciója 1880-ból származik, és amely a MÁV Nostalgia Kft. jóvoltából, az 1900-as években épített étkező- és személykocsikat húzva Gödöllőre vitte a Bátrak földje színészeit.

A játékos „csapatépítő”, már a vonatuon kezdetét vette. A hangulatot megalapozta a környezet, vagyis az 1916-ban készült és 1940-es években korszerűsített étkezőkocsi, ahol a színészek Szász Júlia, Litauszky Lilla, Dér Denisa, Tóth Ildikó, Fodor Annamária, Kardos Kira, Kenderes Csaba, Salat Lehel, Pataki Ferenc, Berencsy Martin, Ondruss Ilona producer és Kalamár Tamás showrunner vezetésével tették próbára, mennyire felkészültek a Bátrak földje eseményeiből.

Gödöllőre érve Biber Anett, a MÁV szóvivője adott tájékoztatást a résztvevőknek a 19. századi vasútról: a vasút fénykoráról, itt már Csöre Gábor színművész is csatlakozott a társasághoz, majd tovább folytatódott a verseny, ekkor már



Bringázni jó

A kerékpározás egészséges, fiatalon tart, költséghatékony és környezetbarát. A MÁV Vasutas Sport Club legfiatalabb, tavaly nyáron alakult tagozata, a Kerékpáros Szakosztály sok programmal, rengeteg ötlettel, hatalmas lelkesedéssel és állandó jókedvvel vág neki 2020-nak.



Túraajánló:

Május 16. Óbuda–Pilisvörösvár (51 km)

Június 13. Szárliget–Velence (45 km)

Június 27. Csepel-sziget túra (74 km)

További részletek a MÁV VSC Facebook-oldalán, illetve kedvcsinálónak meg lehet nézni a tavalyi túrabeszámolókat weboldalukon: www.mavcsoport.hu/vsc/kerkepáros-szakosztály

Amennyiben valamelyik túrát a vészhelyzet miatt nem tudják megtartani, a szakosztály egy későbbi időpontban újból megszervezi, melyről a weboldalon és a MÁV VSC Facebook-oldalán lehet majd tájékozódni.

A szakosztály 2019-es büszkeségei:

Bringázz a Munkába: Évek óta több MÁV-os csapat is részt vesz a kampányban. 2019-ben a Vasparipa csapat (Csemez Panna Sára, Némethné Torma Anikó, Nyerges Csaba, Hubik Tibor) a 4. legbringásabb csapat volt: 122 nap alatt 3240 km-t tettek meg.

Bicogó Maraton: a bicogás egy olyan sportág, amely ötvözi a kerékpározást és a futást. A legfontosabb szabály, hogy eggyel kevesebb kerékpár van, mint ahány fős a csapat, ezért egy versenyzőnek mindig kocognia kell. A MÁV-START Zrt. Szolnoki Járműjavító „Gépészgyalogkakukk” csapata évről évre nagyon jól teljesíti ezt a különleges kihívást, 2019-ben 2. helyezést értek el.

Egyszerre kellemes és hasznos, kiváló sport és hobbi akár egyedül, akár csoportosan tekerünk, ráadásul remek közlekedési eszköz is. Kell ennél több? Testi és szellemi jótékony hatásai miatt érdemes minél többet élvezni az általa kínált szabadságot. Ennek érdekében a MÁV-START is megtesz mindent, folyamatosan fejleszti, bővíti kerékpáros szolgáltatásait, melynek hatására tíz év alatt több mint duplájára növelte az éves szinten értékesített kerékpárjegyek számát.

2019 májusában pedig tovább bővült, még szorosabbá vált a cégcsoport és a biciklizés kapcsolata, hiszen 21 fővel megalakult a MÁV VSC Kerékpáros Szakosztálya. Idén már 40 állandó taggal számolnak, és remélik, hogy a vasutasok közül egyre többen pattannak nyeregbe akár munkába járás céljából, akár egy-egy hétfégi túra apropóján.

A kétkerekűek iránti rajongásuk és a közösségben uralkodó jó hangulat egyértelműen bebizonyosodott azon a beszélgetésen is, ahol Nagy Enikő szakosztályi elnök és Sári Zsófia alapító tag számoltak be eddigi eredményeikről és jövőbeli terveikről. Az elején leszögezték, hogy a MÁV már régóta egy kerékpárosbarát munkahely, a székházban pl. tároló és öltöző is rendelkezésükre áll a bringával közlekedőknek, de nyáron már a kb. 50 hely is kevésnek bizonyul, így szeretnék bővíteni azok számát. Hasznos lenne néhány olyan apró fejlesztés is, mint egy-egy állópumpa és defektjavító készlet kihelyezése, hiszen a városi közlekedésben sajnos sok a törött üvegszilánk. Jól haladnak a tárgyalásaik egy új, fedett kerékpártároló létesítéséről a Kerepesi útra, emellett több hosszú távú cél megvalósítását is kitűzték már. Szeretnék elérni, hogy a MÁV támogassa a kerékpáros munkába járást – ennek formájára szívesen tesznek javaslatot. Követendő példának tartják azt a holland mintát, ahol a munkavállalók céges biciklit igényelhetnek vagy a vállalati telephelyek között kerékpárral közlekedhetnek. Ez segíthetne a munkavállalók egészségmegőrzésében, támogathatná a környezetbarát közlekedést, valamint tovább erősíthetné a zöld MÁV imázsát. Természetesen a vidéki munkahelyek javításán is szeretnének dolgozni, hiszen ott még többen járnak két keréken munkába, ehhez azonban minél több tagra, véleményre és javaslatra van szükség.

Addig is tekerjen mindenki minél többet – mert bringázni jó!

Csohány Domitilla

Csatlakozz! Megéri!

Sokan felteszik a kérdést, hogy miért érdemes a szakosztályhoz csatlakozni? A választ hosszan lehetne sorolni, most álljon itt csupán néhány érv a sok közül:

- tagja lehetsz egy nagyszerű közösségnek
- csapattagként indulhatsz versenyeken (MÁV VSC mezben, sok-sok szurkolóval)
- új barátokat szerezhetsz
- folyamatosan részt vehetsz közös túrákon
- profiktól tanulhatsz, kaphatsz tanácsokat (pl. Nagy Enikő elnök ötszörös országos bajnok)
- a Te érdekeidet is képviselik: többen többet lehet elérni!
- jelképes, 1000 Ft-os az éves tagdíj
- és a ráadás: mindig szuper a hangulat



A MÁV-csoport több mint 150 éves tradíciójához hozzátartoznak a vasúti szolgálathoz kapcsolódó szép, megható, érdekes emberi történetek. A húsvéti ünnepek közeledtével – pályázati felhívás keretében – olyan rövid, húsvéti témájú vasutas történeteket vártunk, amelyeket a pályázók szívesen megosztanának munkatársaikkal. A beküldött pályázatok közül a nyertes pályamű a „Húsvéti gondolatok”, melynek szerzője Dolhai József. Gratulálunk a nyertes pályaműhöz!

Húsvéti gondolatok

Hajdanán, amikor még minden vasutas vasutas volt, a húsvétek is másképp teltek. Vagy lehet, hogy csak fiatalabbak voltunk? Mindenesetre jobban szokásban volt például a locsolódás, városiasabban locsolkodás, mondhatni egyfajta ünnepnapként a szolgálatok sűrűjében. Ki ne emlékezne szép lányokra (a hölgyek ifjú daliáira) azokból az időkből, egyikkel-másikkal manapság is összefutunk, netán egymás közelében dolgozunk. A lényeg, hogy húsvéthétfő környékén, ahogyan a műszak engedte, előkerültek a legkülönbözőbb kölnik, idétlen vagy vicces versikék. Hálából pedig kedves puszi, finom süti, üdítő dukált, néha talán más is, de azt most nem tárgyaljuk. No, és ami még fontos, a kölni és akarát mellett szükség volt némi bátorságra is a fiatalabbjának, ami – egy öreg vasutast idézve – néha a „zsebben maradt”.

Emlékeim szerint se szeri, se száma nem volt akkoriban a kedves és ifjú vasutas lányoknak, néhányukra ma is jó kedvvel gondolok. Az egyikük dunci volt és barnapiros, egy másik csinos lenszöke, egy harmadik meg sudár vöröses, és mindig elegáns. Ő büszkén járt-kelt, volt is talán mire, a lenszöke viszont nyugalmat és szerény békességet sugárzott magából, míg a kerekded kollegina vidámságot és jókedvet árasztott szép, sárga ruhájában. Ám hiába voltak figyelemre méltóan szépek, húsvét táján vagy a kölni maradt otthon, vagy a bátorság a zsebben – kezdő vasutasként bármelyik lehetett.

De az élet, az ő életük is ment tovább, és ahogyan szokás volt a lányoknál, eltűntek előlem pár évre. Mígnem visszatértek, mint szépasszonyok, a maguk módján, de majdnem olyan külsővel, mint azelőtt. Az ébenfekete hajú kissé kerekbb lett, de alkatát meghazudtolva fürgé és pattogós maradt, a lenszöke hajába keveredő összes szálak tovább erősítették a nyugalmas kisugárzást, és a vörös menyecske eleganciája sem tört meg, bár talán hűvösebbé tették mára az évek. Görcseink mindannyiunknak voltak, vannak, legyen az átszervezés, műszakforgatás, vagy éppen a magánélet rejtelméi. A lényeg, hogy ismét húsvét következik, versike már nem nagyon kell, és más kölni van már szokásban. De vajon mi lesz a zsebben? Mindenesetre kölni biztosan, aztán jöjjön, aminek jönnie kell!

Dolhai József

Dezső, a kecskepásztor

– Beszállás! Indulás! Nem érünk rá, tessék egy kicsit jobban sietni! – türelmetlenkedett Dezső, mert már alig várta, hogy a virágzó rétek és mezők mellett zakatolhasson. Dezsőnek, a piros Desiro motorvonatnak egyébként sem erőssége a türelem. Utál késni, várakozni és totojázni, habozni és mészálni, bambulni és tötyörögni. Siet munka közben és siet a mosóban, siet nagyjavításoknál és siet ebédnél a tankolással. Most is rohant – hogy éppen hova? Hát csak úgy. Na jó, azért az utasairól sem feledkezett el, szerette, ha időben, menetrend szerint érkeznek meg úti céljukhoz.

Szóval vígan robogott a tavaszi tájban, miközben minden zöldellt, virágzott és a nap is hét ágra sütött. Kicsattanó jókedvvel nézte a szántóföldeken dolgozó traktorokat, és közben arra jutott, hogy neki bizony a tavasz a kedvenc évszaka. Ilyenkor már nem kell fagyoskodni, nem válnak a sínek jégpályává, de még nincs az a retentő hőség sem, amikor már a sínek is megolvadhatnak. Ősszel pedig a lehullott falevelek miatt válhat olyan csúszóssá a pálya, hogy könnyen össze lehet szedni egy jó kis kését. De most szerencsére ilyenekről szó sincs... ám a következő pillanatban ijedten kiáltott fel: – Vészfék!!!

Egy nagy, barna, szőrös valaminek az alakja sejtett fel a messzi távolban, s mikor sikerült megállni előtte néhány centiméterrel, Dezső nem akart hinni a szemének. Egy kecske legelészett a legnagyobb lelki nyugalomban a sínek közepén.

– Egy kecske? – döbönt meg a motorvonat. – Mit keresel te itt? Na, gyérünk, tűnés innen! – szólta rá, de semmi. A kecske ugyanazal az unott fejfel rágta tovább a pálya mellől letépett fűcsomót.

Dezső dudált egyet, de még mindig semmi. Dudált még egyet, majd még sokat, hosszút is, rövidet is, de a kecske továbbra sem mozdult. Dezső kezdte elveszteni a türelmét. Szólt a mozdonyvezetőnek, hogy szálljon le, és terelje le a pályáról a kecskét. De annak esze ágában sem volt ujjat húzni egy hatalmas bakkecskével, főleg olyannal, aminek óriási szarvai voltak. A mozdonyvezető szólt a jegyvizsgálónak, de neki sem volt elég bátorsága. A jegyvizsgáló szólt az utasoknak, hátha valaki, de senki. Mindenki csak ült a vonaton, és nézték, ahogy a kecske méla lassúsággal falatozik. Néha előrébb ment egy kicsit, majd újból megállt falatozni. Előrébb ment, falatozott. Ment és evett, ment és evett, több kilométeren át.

Mit volt mit tenni, vámiuk kellett, amíg a kecske, ami egyébként a közeli tanyáról szökött ki, hajlandó volt végre távozni a sínekről. Így Dezső nemhogy a menetrendet nem tudta tartani, de új, saját kését rekordot állított fel. Este sokáig fortyogott még magában a szemtelen kecske miatt, de úgy volt vele, hogy többet ilyen ügy sem fordulhat elő.

Másnap a Desiro ugyanolyan lelkesen és tempósan vágott neki az útnak, ahogy szokott. Egy darabig jól is ment minden, ám egyszer csak újból előkerült a kecske. Természetesen a pálya közepén. Dezső nem akart hinni a szemének. – Tuti direkt csinálja – gondolta, de bátor vállalkozó most sem akadt, aki szembe mert volna szállni a hatalmas bakkkal. Így maradt a dőcögés, amíg a kecske nagy kegyesen le nem vonult a sínről.

Dezső biztos volt benne, hogy a kecske direkt csinálta az egészet, csak azért, hogy őt bosszanthassa. Vagy egyszerűen csak imádta a szép, piros vonatokat. Esetleg megtanulta a menetrendet, és azt jött ki ellenőrizni. De mielőtt még ettől is furcsább gondolatok jutottak volna az eszébe, támadt egy remek ötlete.

– Nem fogsz ki rajtam, te nagyszakállú! – kiáltotta, s másnap vidáman vágott neki az útnak. Nem tévedt, a kecske most is ott várta. Ekkor azonban Dezső elővett egy szép, nagy fej, friss káposztát, látványosan meglóbálta, majd egy gyors mozdulattal eldobta, jó messze a sínektől. A kecske pedig csak úgy szaladt utána! A terv bevált, Dezső aznap már nem késett egy perccel sem.

Sőt, ha szép idő van, Dezsőnél most már mindig akad egy kecskecsalogató káposzta – csak úgy, biztos, ami biztos.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt





KELLEMES HÚSVÉTI ÜNNEPEKET ÉS ESEMÉNYMENTES SZOLGÁLATOT KÍVÁNUNK!