

A MÁV HIVATALOS LAPJA

VASÚTAS MAGAZIN

www.mavcsoport.hu

JÉ-PROJEKT

INTERJÚ GARAMVÖLGYI ERZSÉBETTEL,
A MÁV SZK ZRT. JÉ PROJEKTVEZETŐJÉVEL

VOLÁNBUSZ
A MÁV-CSOORTBAN

FOGADJ ÖRÖKBE
EGY SZOLGÁLATI HELYET!

RETRÓ HÉTVÉGE A BALATONON

70. ÉVFOLYAM • 2020. AUGUSZTUS-SZEPTEMBER

100a vonal • Nyugati • Vasutasnap • MAP • BGOK • Németh István • START Ausztria • Kresz Géza nevét
viselő InterCity • Fekvőhelyes és Hálókocsik • Postaláda • Vonattal a Dunakanyarban

JÉ-Projekt	4
Interjú Garamvölgyi Erzsébettel, a MÁV SZK Zrt. JÉ projektvezetőjével	
Hírvonal	6
Átkerült a MÁV Zrt.-hez a Volánbusz tulajdonosi jogkörgyakorlása, A Nyugati tetőszerkezetének bontása, 100a vonal karbantartása, Fogadj örökbe egy szolgálati helyet!	
HR-hírek	12
INNOMÁV, Vasutasnap, FORSE Munkásszálló, BGOK, Munkavállalói Ajánlási Program	
Fejlesztések	22
Budapest Területi Igazgatóság megszépült állomásai, Munkakörülmény-javító intézkedések a PTI Budapest területén	
Munkatársunk	26
„Minket emberségünk jellemez, a barátságunk összeköt” – interjú Németh István kocsivizsgálóval	
Járműflotta	28
Együttműködés a nagy múltú Ganz Motorral	
MÁV-START Hírvonal	30
Elindult a nemzetközi jegyek új, praktikus értékesítése, Kresz Géza nevét viselő InterCity, Retrő hétvége a Balatonon, Európa „szíve” lehet újra a magyar vasút, Fekvőhelyes és hálókocsi beszerzések a MÁV-START-nál	
Anno	46
Határállomás az ország közepén	



ELŐSZÓ

A közlekedés gerince: a vasút

A koronavírus-járvány okozta korlátozások enyhítését követően lassan újraindul a megszokott életünk: a gyermekvasutak újra szolgálatba álltak, az Utasellátó új kínálatával és az új Balaton-jegyekkel elindítottuk a nyári balatoni menetrendet, és folytatjuk a vasút megújítását, szerethetőbbé, versenyképesebbé tételét is. Az elmúlt időszakban megkezdett fejlesztéseink megállás nélkül zajlanak, folyik a 100a vonal karbantartása a Nyugati pályaudvar és a Városligeti elágazás közötti szakaszon. Ütemtervnek megfelelően halad a Nyugati pályaudvar tetőszerkezetének a rekonstrukciója, folyamatban van a Keleti pályaudvar Utascentrumára vonatkozó pályázat, és folytatódna a gördülőállomány reformálását célzó beszerzések és fejlesztések is.

A nyár derekán jelentős mérföldkőhöz érkezett a közösségi közlekedés szervezése hazánkban, amely változás nem csak a vasutat érinti. 2020. július 15-étől a Volánbusz Zrt. tulajdonosi joggyakorlását a MÁV Zrt. vette át. A folyamat eredményeképpen egy országos, állami közlekedési vállalatcsoport fog létrejönni, a MÁV-csoport a legnagyobb munkáltató lesz Magyarországon, szinte kizárólagosan mi fogjuk működtetni hazánk közösségi vasúti és közúti közlekedését. Ez mindannyiunknak, és szokjuk a kifejezést: integrált közszolgáltató társaságként, hatalmas lehetőséget és felelősséget ad. Együtt jobban kell csinálnunk, egymást ki kell egészítenünk, egyedi hátrányainkat közösen előnnyé, egy versenyképes, és ami a legfontosabb, az utasainknak tetsző, közös közszolgáltatási kínálattá kell formálnunk.

Az európai uniós előírások miatt előbb-utóbb megnyíló közlekedési piacon együtt, csak sikeresebben tudunk működni. Az állami tulajdonos által biztosított állandóságot, kiszámíthatóságot ki kell használnunk, és fejlesztenünk kell szolgáltatásunkat, hatékonyabb és fenntarthatóbb rendszert kell működtetnünk. Ez rövidtávon a menetrendünk teljes összehangolását jelenti, amellyel jobbak lesznek a csatlakozási lehetőségek, és megszűnnek az indokolatlan vasút-busz párhuzamosságok.

Tarifaközösséget, közös, együtt használható jegy- és bérletértékesítési felületeket alakítunk ki, amelyek egyszerűbb, átláthatóbb és minden más közlekedési módtól versenyképesebb díjszabást eredményeznek majd. Bevezetjük az egységes forgalmi irányítást és utastájékoztatót is. Mindezen fejlesztések az utasaink elégedettségi mutatóját javítják, mert ez marad a legfontosabb célunk. Az elégedettség növelése pedig maga után vonzza majd a közös piaci pozíciónk erősödését is, hiszen az álmilag finanszírozott közúti és vasúti közlekedés nem egymás versenytársai, hanem a közösségi közlekedés és az egyéni, illetve az egyéb, sokszor szürke közlekedési módok alternatívái. Az Európai Unió is a vasúti tömegközlekedésben látja a közösségi közlekedés elsődleges szerepét, ahogy a kormányzati politika is a közlekedés gerincének a vasutat tekinti.

A szakmában dolgozók szociális biztonsága és anyagi megbecsülésének további erősítése az integrációban is ugyanúgy hangsúlyt kap, mint eddig, hiszen a vasúti közszolgáltatás kiegyensúlyozott biztosításához és a dinamikus fejlődéshez elengedhetetlen a meglévő munkatársak megtartása és az új munkaerők bevonása is.

Kérem minden kolléga támogatását, hogy céljainkat közösen elérhessünk! Ehhez a munkához mindannyiunknak sok erőt kívánok!

Most különösen igaz a közelmúltban oly sokat hallott mondas: „együtt sikerülni fog!”

*Dr. Homolya Róbert
elnök-vezérigazgató, MÁV Zrt.*

Vasutas Magazin – a MÁV hivatalos lapja

Kiadja: MÁV Zrt. Kommunikációs Igazgatóság

Felelős kiadó: Miklós Zsófia kommunikációs igazgató

Főszerkesztő: Varga Zsuzsanna; főszerkesztő-helyettes: Hum Krisztina; szerkesztő: Kandó Eszter

Szerzők: Benke Máté, Csohány Domitilla, Gyulai Pál, Hum Krisztina, Kandó Eszter, Kozma Barbara, Krizsánné Tóth Krisztina, Legát Tibor, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, Németh Livia, Pál Zoltán

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

Címlap: Molnár Zsolt; Fotók: freepick.com, Fortepan, Kaiser Ákos, Molnár Zsolt, Müller-Róka Bertold, pexels.com, Szabó Bálint, Szecsődi Balázs, Szilvási János, wikipedia.org

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

Weboldal: www.vasutasmagazin.hu



Nem jött volna létre a JÉ, ha nincs ilyen magasra rakva a léc

A MÁV-START saját jegyértékesítési rendszerének – röviden JÉ – fejlesztése közel egy évtizede kezdődött. Az egykor szigetszerűen működő jegyértékesítési csatornák egy központi rendszerbe való terelésének vízióját a MÁV-csoport 2011-ben fogalmazta meg. Új sorozatunkban a JÉ történetének eredünk utána, és első alkalommal Garamvölgyi Erzsébettel, a MÁV SZK Zrt. JÉ projektvezetőjével beszélgettünk a kezdetekről.

Nem indult könnyen a projekt, a lineáris fejlesztési modellt pár év után le kellett cserélni, a megrendelő MÁV-START és a „kivitelező” MÁV SZK között pedig nem egyszer éles harcok dúltak. Mára elsimultak a nézetkülönbségek, egyre-másra kerülnek bemutatásra a JÉ újabb termékei (applikációfejlesztések, nemzetközi jegyértékesítés az appban, készül az új „Elvira” stb.); az idei év egyértelműen kiemelkedően sikeresnek tekinthető a hosszú, közös munkában.

Miről szólt a jegyértékesítési rendszer (JÉ) víziója 2011-ben?

A MÁV-csoport 2011–2012-es víziója az volt, hogy az akkor meglévő szigetszerű jegyértékesítési csatornáit egy központi rendszerbe terelje. Azaz egy olyan központi keretrendszerben alapuló online jegyrendszert szeretett volna megvalósítani már akkor – hasonlóan a repülőtársaságok értékesítési rendszerei-

hez, ahol az árazást is és mindenféle egyéb háttértevékenységet egy nagy keretrendszer végzi, és a kliensek (azaz a csatornák) gyakorlatilag csak megmutatják az árakat és kiadják a jegyeket. Ez a vízió az akkori állapothoz képest elég messzire ment, mivel évtizedeken keresztül a különböző értékesítési csatornákat különböző vállalkozók üzemeltették, amelyek teljesen különböző rendszereken jelentettek. Ezeket a rendszereket mindössze két dolog kapcsolta össze: a menetrend és a díjszabás. Nem meglepő, hogy ez a vegyes „társaság” jelentette az akkori START menedzsment legnagyobb problémáját, hiszen ha bármilyen módosítási kérés merült fel, akkor azért a vállalkozók pénzt kértek, illetve nem egyszer pontatlanok voltak a rendszerek. A rendszerek nem végezték el az el- és leszámlolást, a könyvelés feladást, ezek külön rendszerek, sőt, manuális adatrögzítést is szükségessé tettek.

Hogyan változott menet közben a vízió?

A vízió még kiegészült néhány olyan követelménnyel, ami aztán a JÉ-nek meghatározta az egész jövőjét. Ilyen volt az, hogy a MÁV-START alapvetően a MÁV-csoporton belül szeretne volna tudni az üzemeltetési kompetenciát. Ennek volt fiskális, illetve tudástranszfer oka is: senkinek a MÁV-csoporton belül nem volt tudása arról, hogy miként üzemeltetik a MÁV-START-nál a jegyértékesítési rendszert. A másik nagy vízió, amit a MÁV-START annak idején kitűzött magának, hogy nem digitális kéregjegyet szeretett volna megvalósítani, hanem egy olyan adatvezérelt rendszert, amely lehetővé teszi, hogy a menetrendi és ajánlati adatok alapján akár minden viszonylatra lehessen egyedi kedvezménnyel jegyet eladni.

A kedvezmények kezelése a START részéről a projekt nagyon fontos elemei, és ennek a kérésnek egy része már megvalósult a JÉ-ben. Bizonyos közlekedési eszközöket (pl. úgynevezett peremidős vonatok, a kukacos vonatok), illetve értékesítési csatornákat (bankkártyás fizetés, appban történő vásárlás) is lehet kedvezményezni. Az induláskori követelményeket át nézve biztos vagyok benne, hogy, nem jött volna létre a JÉ, ha nincs ilyen magasra rakva a léc.

Volt olyan a JÉ tervezése során, amit tévesen mértek fel?

Az első fejlesztési körben nagyon nagy volt a merítés. Az volt az elgondolás, hogy minden csatorna egyszerre készül el, de ezt se a START, se a szállítói oldal nem bírta el, illetve akkor derültek ki azok a technológiai finomságok, amelyekre az elején senki sem gondolt. Például, hogy a tervekkel ellentétben offline működés is kell a fedélzeti eszközre, mivel az eredeti elgondolás az volt, hogy abszolút online rendszert építsünk. Lásd a Mecsek oldalában, ahogy kanyarog a kis vonat, nincs hálózat, de ma már offline is működik a fedélzeti jegyértékesítés.

A START-SZK között megszületett szerződést az ilyen pontosságok hogyan érintették?

2017 márciusában történt a harmadik számú szerződésmódosítás. Ez volt az a szerződés, amely lehetővé tette, hogy a JÉ sínre kerüljön, mivel itt került kimondásra, hogy ez nem egy sima szállító-megrendelői viszony, hanem bizony kutatás-fejlesztési-innovációs tevékenység, ahol a START-nak feladata, hogy megadja pontosan az igényeit, az SZK-nak, hogy lefejllessze, ami elfogadásra kerül. Elindult egy reorganizációs folyamat, ami körülbelül 7 hónapig tartott. Ezalatt újraírtuk a fejlesztési és tesztelési szabályzatot, illetve ráfordultunk arra a működésre, ami most látható, gyakorlatilag leleltározásra kerültek a feladatok. Egészen pontosan 2018. január 4-én születettek meg azok a PIB-határozatok, amelyek már ezt a működést részletesen szabályozták, ennek szabályai szerint dolgozunk ma is.

A reorganizáció során mely működési területeket kellett leginkább újragondolni?

Az eredeti elgondolás az volt, hogy a projektvezetésben

vízesésben értelmezett elgondolással megyünk (waterfall), azaz tervezünk egy gigantikus lufit, aztán amikor mindenki azt mondja, hogy jó, akkor megcsináljuk, addig nem is lát a megrendelő belőle semmit fejlesztünk-fejlesztünk, és utána átadjuk, a megrendelő meg döbbenten ül általában, ő nem ezt akarta. És utána elkezdtünk veszekedni. Nyilván senki sem számított arra, hogy veszekedni fogunk, egész egyszerűen túl nagy a megvalósítandó funkció. Azzal együtt a pénztári és a fedélzeti jegyértékesítés megindulása – minden áldozatával együtt – elismerés illet minden érintett kollégát, akár START, akár SZK oldalon. Az új szerződés azt teszi lehetővé, hogy a nagy lufit apró szeletekre bontsuk, ami befogható adott pillanatban egy-egy kolléga, munkacsoport számára, és a kisebb elemeket adunk át a megrendelőnek.

Ez tekinthető agilis működésnek?

Nem agilis, mert abban szabály szerint kéthetes szakaszok vannak, nálunk hosszabb egy-egy, van, hogy 3-4 hónapokat is lefed. Ezeket a kisebb elemeket le lehet írni, azaz az agilis projekteken belül kis vízeséselemeket képezünk, szaknyelven inkrementális módszertannak hívják az ilyen fejlesztést. Ami befelé látszott a kollégáknak, hogy ehhez hozzá kellett húznunk a mi működésünket is.

Gyakran halljuk, hogy a JÉ egy országosan is egyedülálló rendszer, sőt külföldi (lengyel, román, grúz) kollégák is kíváncsiak a működésére, kérnek az SZK-tól szakmai tanácsot. Mi a rendszer sajátossága?

A JÉ-ben valamennyi értékesítés a MÁV-START Zrt. bevételeit jelenti, és a START könyvelésében kerül elszámolásra. A bevételek számlázását követően a JÉ támogatja a szolgáltatók közötti elszámolást, a vasutak közötti elszámolási szabályoknak megfelelően a jegyárbevétel az értékesítés pillanatában felosztásra kerül az érdekelték között. Ez és a START Ausztria ajánlatoknál alkalmazott kontingentálás mindenképpen megkülönbözteti más jegyértékesítési rendszerektől a JÉ-t.

A másik magyar specialitás az, hogy rengeteg szociálpolitikai és üzleti kedvezményünk van, az utasaink erre vannak szocializálva. Az egyik utas azt tudja, hogy neki jár a hadirokkant- kedvezmény, a másik, hogy ő 33 százalék kedvezménnyel utazhat. Másol, például a Volánbusznál, a kedvezményeket csoportosítják (20-30-70 százalék kedvezmény). Biztosan a tervezett tarifaközösség egyik csemegéje lesz, függetlenül az informatikától, hogy mi alapján számolunk majd el. A Volánbusznál vagy van nálad egy bérlet vagy megveszed a buszvezetőnél a jegyet, ami azonnal ellenőrzöttnek is minősül, a napi jegyvásárlás 90 százalék körüli. A JÉ ki tud adni majd jegyeket a buszmegállókból indulásra is, csak ennek a szabályozási háttere még bizonytalan, de teljes erődből dolgozunk rajta.

Kandó Eszter

Átkerült a MÁV Zrt.-hez a Volánbusz tulajdonosi jogkörgyakorlása



A közúti személyszállítási közszolgáltatás fejlesztésének folyamatában stratégiai döntés született: a Volánbusz Zrt. tulajdonosi joggyakorlása 2020. július 15-től átkerül a MÁV Zrt.-hez. A cél az államilag finanszírozott közösségi közlekedés közúti és vasúti ága közötti szorosabb együttműködés, amelynek középpontjában az utas áll.

A döntés eredményeként a társaságok önállósága, szakmai irányítása, a társaságok által ellátott feladatok nem változnak, azonban lehetőséget kapunk arra, hogy újabb jelentős lépést tehesünk a vasúti és az autóbuszos közlekedésben a lakosság részére nyújtott szolgáltatások menetrendszerűsége és a szolgáltatási színvonal javítása érdekében.

A közösségi közlekedés stratégiai irányításának átalakítása azt a célt szolgálja, hogy hosszabb távon megvalósulhasson az egységes autóbuszos és vasúti menetrend, a vasúti ráhordó hálózatok és a menetrendi csatlakozások fejlesztése, valamint az egységes jegyrendszer és utastájékoztatás.

A közlekedési szakmában dolgozók szociális biztonságának és megbecsülésének további erősítése, a munkahelyek megőrzése kiemelt hangsúlyt kap; az utasbarát szolgáltatások kiterjesztésével pedig a társaságok pozíciója erősödni fog. Dr. Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója videóüzenetben foglalta össze a változással kapcsolatos legfontosabb tudnivalókat. A videó az alábbi linken tekinthető meg: www.mavcsoport.hu/videouzenetek

Homolya Róbert részt vett a CER Vezető Bizottság ülésén

2020. július 10-én webkonferencia keretében tartották meg az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége (CER) Vezető Bizottság ülését. Az eseményen elfogadták a CER álláspontját az Európai Bizottság fenntartható és intelligens mobilitásra vonatkozó stratégiájáról, valamint a résztvevők megvitatták a szervezet jövőjével kapcsolatos stratégiai kérdéseket.



Augusztus elsejétől tíz regionális vasútvonalon visszaáll a korábbi menetrend

Az ITM és a MÁV az ígéretéhez híven felülvizsgálja a regionális vonalakon – a járványhelyzet okozta utasszám jelentős csökkenése miatt – június 6-tól bevezetett menetrendeket. Tíz vasútvonalon már augusztus 1-jétől a korábbi, megszokott alapmenetrendet állítja vissza a vasúttársaság, de hosszú távon fejlesztéseket és akár kétórás ütemes menetrendek bevezetését is tervezi számos regionális vonalán. A további regionális viszonylatokon még vizsgálják az utasforgalmat és a közlekedési rendet.

A járványhelyzettel kapcsolatos veszélyhelyzeti intézkedések következtében a MÁV-START belföldi utasforgalma március és május között körülbelül 70 százalékkal maradt el a tavalyi év azonos időszakának teljesítményétől. A regionális járatok többségén még a tíz főt sem érte el az utasok száma átlagosan, ezért június 6-tól csökkentett vasúti menetrendet vezettek be a regionális vonalakon, és pótlóbuszokat állítottak forgalomba.

Azóta a vasúttársaság folyamatosan figyelemmel kísért a megmaradt vonatok és a pótlóbuszok utasforgalmát, és ígéretének megfelelően a megrendelővel közösen felülvizsgálta a menetrendet.

A MÁV az Innovációs és Technológiai Minisztériummal történt egyeztetést követően a Zalaegerszeg–Bajánsegye–Őrhhódos (25-ös számú), Nagyatád–Somogyfőszék (38-as), Gyékényes–Barcs–Szentlőrinc (60-as), Vác–Nagyorosi–Balassagyarmat (75-ös), Balassagyarmat–Ipolytarnóc (78-as), Kál–Kápolna–Kisújszállás (102-es), Karcag–Tiszafüred (103-as), Debrecen–Tiszaújváros (109-es), Mezőtúr–Szarvas–Mezőhegyes (125-ös), Kecskemét–Lakitelek–Szolnok (145-ös számú) vonalakon állítja vissza az alapmenetrendet augusztus 1-jétől.

A Gyékényes–Barcs–Szentlőrinc vonalon az alapmenetrendre történő visszaállással együtt megszűnik a zalaszentiváni átszállás a (Sopron–) Szombathely–Zalaszentiván–Nagykanizsa–Pécs között közlekedő járatok esetében.

Több regionális vonalon az utazási igényekhez igazodva módosítják a pótlóbuszok közlekedési rendjét augusztus 1-jétől, illetve a Villány–Mohács vonal melletti Nagynyárad esetében pedig július 18-tól.



A Nyugati tetőszerkezetének bontása

Folyamatosan halad a rekonstrukció a Nyugati pályaudvar mintegy 8200 négyzetméteren megújuló tetőszerkezetén. Az ütemtervnek megfelelően a bádógszerkezeti elemek bontásához szükséges két toronydaru közül megépült az első. A második a következő hetekben készülhet el.

A most felállított TEREX-COMEDIL típusú (becenevén Zepelin) toronydaru horogmagassága 36 méter; a gép pedig 75 méter hatósugarú és 2,7 tonna teherbírású. Az utasok és a munkások védelme érdekében megtörtént a 7000 négyzetméteres védőháló kialakítása is. Jelenleg a csarnok főtetején a deszkaborításnak 20, míg a fémlemezek bontásának 80 százalékos a készültsége.

Az elmúlt hónapokban a csarnokba futó vágányok felsővezeték-hálózatát szerelték és új, ideiglenes ütközőbakokat építettek be a 10–13. vágányok lezárására a csarnok előtt, hogy a külső sín párok a felújítás alatt is használhatók legyenek a vonatforgalom számára. Emellett megépült a csarnokban a munkálatokhoz szükséges, 70 ezer léghőméteres térállvány is.

A vágánycsarnok tetőzetén, a már folyamatban lévő első fázisban tervezett bontási műveleteket várhatóan szeptember végéig fejezik be.

100a vonal karbantartása

Tervezett ütemnek megfelelően halad a ceglédi vonal pályahálózatának karbantartására. Az idei felújítás keretében a Nyugati pályaudvar és a Városligeti elágazás közötti szakaszon a MÁV FKG szakemberei számos váltót (kitérőt) cserélnek, 5,6 kilométeren átépítik a vágányokat.

A munkák első két ütemében vágánycserékre került sor. A vágányokban már lefektették az új síneket és vasbeton aljakat, illetve elkészült a felsőágyazat is. Jelenleg a vágányok építési szabályozását végzi, a vasúttársaság 2018-ban beszerzett új, korszerű vágányszabályozó géplánca. A következő napokban további vágányszabályozási munkák is lesznek, és a munkák újabb ütemében a kijelölt szakaszokon elkezdik az új vágányok építéséhez szükséges bontási munkálatokat is.

A MÁV mintegy 4 milliárd forintot csoportosított át idén saját forrásból erre a karbantartásra, hogy kevesebb legyen a műszaki hiba, pontosabbak legyenek a vonatok. Az idei felújítás során a vágányok átépítésén túl a távközlési eszközöket, a biztosítóberendezéseket és a felsővezetékét is karbantartják,

fejlesztik. A felújításba vont vágányokkal és kitérőkkel összefüggésben a meglévő váltófűtési rendszereket is korszerűsítik, ennek köszönhetően megelőzhető a váltók lefagyása, és ebből adódó vonatkésés nem várható a téli időszakban.

A májustól augusztus végéig tartó munkálatok során a lehető legkisebb környezeti zajterhelésre törekszenek, de a korszerű földmunkagépek, vasúti és közúti tehergépjárművek, illetve pályafenntartási gépek is kelthetnek a szokottnál erősebb zajt. A Városligetnél az induló személyszállító vonatoknak és a pályaeépítő gépeknek a vasúti hatósági előírások miatt rövid hangjelzést kell adni a munkaterületeknél a hajnali és éjszakai időszak között. A zajterheléssel járó munkavégzés miatt a lakosság megértését és türelmét kéri a vasúttársaság.

Fogadj örökbe egy szolgálati helyet!

A Pécsi Területi Igazgatóság idén tavasszal indította a „Fogadj örökbe egy szolgálati helyet!” programját, aminek célja, hogy egy-egy szervezet örökbe fogad egy „gazdátlan” szolgálati helyet vagy vasútállomást, és ott „társadalmi munkában” csinosítási és karbantartási feladatokat végez. A példamutató kezdeményezésnek köszönhetően Pécs területén már 18 szolgálati hely szépült meg. Pál Zoltán műszaki igazgató-helyettes beszámolóját olvashatják.

Területi igazgatóságunkon immáron második éve működik az a rendszer, hogy év elején a szakmák és a vezetés közösen célkitűzéseket fogalmaznak meg, melyek teljesülése javítja, javíthatja munkánk belső és külső megítélését.

Egy ilyen vállalásként, célkitűzésként merült fel bennünk, mi lenne, ha egy-egy osztály, főnökség, szervezet örökbe fogadna egy szolgálati helyet, vasútállomást, megállóhelyet és ott „társadalmi munkában” elvégezné mindazokat a csinosítási, karbantartási feladatokat, amelyeket egyébként a terület a jelenlegi létszámmal nem tud kezelni.

Elsősorban azokat a vasútállomásokat céloztuk meg örökbefogadásra, ahol a fejlesztések következtében a forgalmi létszám kiváltásra került. (pl. Központi Forgalomirányítás bevezetése, kiépítése.)

Amíg dolgozóink jelen voltak ezeken a helyszíneken, mindig akadt egy-egy jóérezsű és igényes kolléga, aki elültetett pár tűzárvédőt, meglocsolta a muskátlikat, kigazolta az előkertet. Most, hogy nincs jelenlétes létszám ezeken az állomásokon nincs, aki tűzárvédőt ültessen. Örökbe kell fogadni a megárvult helyszíneket! – határoztuk el.

A program kora tavasszal indult, elsőként 13 szolgálati hely kapott „nevelőszülőt”. Az örökbefogadó szervezetek szabad kezet kaptak abban, hogy milyen feladatokkal kezdik a csinosítást, rendrakást, és hogy milyen gyakorisággal végzik azt. Nagy segítség volt a MÁV boglári kertészete által biztosított palánta, virágföld és fenyőmulcs. A szerszámokat otthonról visszük, ki-ki amit tud: lombvágót, Stihl fűrészt, fűnyírót, gereblyét...



Divattá vált az örökbefogadás, megérezték a kollégák a kint elvégzett munka közösségformáló erejét, a munka után közösen elfogyasztott étel jó ízét. A kezdeményezés nem állt meg a Területi Igazgatóság szervezetén belül. Most már az örökbefogadók között tudhatjuk a Vasútbiztonság, a Humán Szervezet, a Beruházási Szervezet és a MÁV-Start munkavállalóit is. Ennek köszönhetően az örökbefogadott szolgálati helyek száma 18-ra bővült.

Az idősebb korosztály biztosan emlékszik még a „Tiszta udvar, rendes ház” mozgalomra. A házak homlokzatán kis tábla hirdette, hogy itt gondos, a környezetükre odafigyelő emberek élnek.

Ennek mintájára mi magunk is tervezünk kihelyezni egy időálló műanyag táblácskát az örökbefogadott állomásainkon. A táblácskán egy árvácska látható és ez a két szó olvasható: **ÖRÖKBEFOGADOTT VASÚTÁLLOMÁS**

Pál Zoltán

Döntőbe jutott innovatív ötletek



MÁV Zrt. februárban indította el második alkalommal az innovációs ötletpályázatát. Az első fordulóra 62 csapat pályázata érkezett, a második megmérettetésben még mindig 36 csapat versengett a szakmai bírálók támogatásáért. A korábbi évhez hasonlóan a szakmai területek képviselőiből álló Támogatók Tanácsa 21 pályázatot értékelt. Újszerű volt az értékelés, mert online konferencián kellett mindenkinek a csapatok javaslatait bemutatni. A jól kialakított online térben a szakmai bírálóknak a 10 legjobb pályázatot kellett tovább juttatniuk a döntőbe. Ilyenkor a bírálók hatásosan érvelnek és meggyőznek. Végül névtelen szavazással dönt el az alábbi 10 innovációs ötlet döntőbe jutása:

- Épületek, peronok, utas beállók vizsgálata mozdonyra szerelt képelemző módszerrel
- A meglévő papíralapú parancskönyv reformációja és digitalizációja
- MÁV Webshop és jótékonyági aukciós felület
- Interaktív terepasztal a toborzás és kiválasztás szolgáltatásban

- Nézz ki az ablakon – játékos ismeretalapú applikáció az utas élmény növelése érdekében
- A MÁV barnamezős területeinek revitalizációja, új funkcióval való ellátása
- MÁV épületek díszvilágítása, új életre keltése-3D video kivetítés
- Pályaudvarok tisztántartása automatizált egységek segítségével
- Védőitalok PET palackjaiból adódó hulladék kiváltása vízádagoló berendezésekkel
- Könnyűszerkezetes „mobil” építési technológiák használata örökhelyek, utas kiszolgáló létesítmények kiváltására

Magára a döntő eseményre szeptember 24-én kerül majd sor a MÁV székházban. Az innovátor csapatok meghívást kapnak még az Innovációs Gálára is, ahol a MÁV csoport leányvállalatainak döntőjén 1-3. helyezést értek együtt szerepelnek, így széles körben bemutatásra kerülnek az innovációs javaslatok.

INNOMÁV szervező csapata

DÍJMENTES UTAZÁS KAJLÁVAL

A MÁV-START ÉS A GYSEV VONATAIN

**KAJLA ÚTLEVELEDDAL ÉS DIÁKIGAZOLVÁNYODDAL
2020. JÚLIUS 1. ÉS AUGUSZTUS 31. KÖZÖTT DÍJMENTESEN
UTAZHATSZ A MÁV-START ÉS GYSEV BELFÖLDI VONATAIN.**

RÉSZLETES INFORMÁCIÓK A **KAJLA.HU** WEBOLDALON.
TÁMOGATJA A MAGYAR TURISZTIKAI ÜGYNÖKSÉG



MAGYAR
TURISZTIKAI ÜGYNÖKSÉG



Vasutas Családi Nap

Idén is lesz Vasutasnap!

A koronavírus-járvány közbeszólt, de szerencsére idén sem marad el a Vasutasnap. A MÁV-csoport szeptember 12-én várja munkavállalóit és családtagjaikat a vasutas szakma hagyományos ünnepén, a 70. Vasutasnapon. A rendezvényekre Budapest mellett Békéscsabán, Dombóváron, Nyíregyházán, Szolnokon és Zalaegerszegen kerül sor. Az étkezési jegyeket július 13-tól augusztus 6-ig lehetett igényelni.

A vállalati kitüntetésátadó ünnepségre szeptember 10-én, a tisztavatásra és a központi kitüntetésátadásra szeptember 11-én kerül sor a Vasúttörténeti Parkban.

A 2020. évi Vasutas Családi Nap helyszínei:

- Budapest: Magyar Vasúttörténeti Park, 1145 Budapest, Tatai u. 95.
- Békéscsaba: CsabaPark, 5600 Békéscsaba, Gyulai út 61/2.
- Dombóvár: Szuhay Sportpálya, 7200 Dombóvár, Földvár utca 18.
- Nyíregyháza: Sóstói Múzeumfalu, 4431 Nyíregyháza-Sóstógyógyfürdő, Tölgyes u. 1.
- Szolnok: Holt-Tiszai Vízisport Telep, 5000 Szolnok, Rita u.
- Zalaegerszeg: Windoor Sport és Szabadidő Központ, 8900 Zalaegerszeg, Zala u. 18.

BUDAPEST

BÉKÉSCSABA

DOMBÓVÁR

NYÍREGYHÁZA

SZOLNOK

ZALAEGERSZEG

Újraindul az Egészségmegőrző Program

A veszélyhelyzet megszűnésével párhuzamosan a MÁV Zrt. és a Vasútegészségügyi Nonprofit Közhasznú Kft. menedzsmentjének egyeztetését követően újraindul a csoportszintű Egészségmegőrző Program augusztus–december hónapokra. A vezénylések figyelembevételével a beosztásokat július 15-ig a munkatársak megkapták, így az egészségük védel-

me érdekében a programon a részvételük biztosítottá válik. Augusztus hónapra Harkány és Hévíz válik elérhetővé, Balatonfüred beosztásával kapcsolatban folyamatosak a tárgyalások, várhatóan szeptembertől nyílik lehetőség a férőhelyek kiosztására.

Emberség és összetartás

A Koppány utcában található FORSE munkásszálló már tizedik éve biztosít színvonalas lakhatási lehetőséget a MÁV-csoport dolgozói számára. A megnevezés megtévesztő lehet: beléptünk-kor a létesítmény inkább keltette szálloda benyomását, mintsem munkásszállását. A fejlődés folyamatos, hiszen a felújított szobákban tévé, 64 tévécsatorna, hűtőszekrény, mosdósarok és új bútorzat áll rendelkezésre, minden emeleten mosó- és szárítógép, valamint konyha található. A szálló a pandémiás időszak alatt is példamutatóan teljesített, a dolgozók védelmét célzó intézkedésekről Semsey Lajos ügyvezető igazgatót kérdeztük. Szoros kapcsolatot tartanak a MÁV-csoport HR-vezetésével, így folyamatosan az igényekhez igazítják a szolgáltatásokat. A MÁV vezetése az érdekképviselletekkel együtt a munkásszállói bejárásokon győződnek meg a kollégák megfelelő elhelyezéséről.

Függetlenül attól, hogy a pandémiás időszak az interjú tárgya, hadd kérdezzek meg: egész életedben ezt csínálta? Ahogy a folyosókon mozogsz, ahogy az itt lakók köszöntenek, az a benyomásom, hogy régóta te vezeted a szállót.

Az épületet az édesapám és két üzlettársa vásárolta meg 1996-ban, elég rossz állapotban. Akkoriban még ők foglalkoztak az ingatlan hasznosításával ugyanígy, munkásszállóként adták ki a szobákat. Én teljesen más munkakörben dolgoztam, az autók világában: 20 éven keresztül a Jaguar Hungary ügyvezető igazgatója voltam. 2006-ban vettem át a szállót, és miután kivásároltam a másik két üzlettárs részét, óriási felújításba fogtam. Ekkor kaptam új nyílászárókat az épület, és a folyamatos munka eredményeként ma már minden szoba felújított, és ízlésesen berendezett. Talán ennek is volt köszönhető, hogy 2010-ben ezzel a létesítménnyel váltotta ki a MÁV a régi, leromlott állapotú vasutasszállót.

Tudom, hogy a szállón a bent lakók érdekeit szolgáló szabályrendszer került kialakításra, amely leginkább az „élni és élni hagyni”

elvet követi. Hogyan viszonyulnak ehhez az itt élők?

Megszokják, és rájönnek, hogy az ő javukat szolgálja. Az a tapasztalatom, hogy ha emeljük a színvonalat, akkor az itt lakók is elkezdnek hozzá igazodni. Jó példa erre a mosdók tisztán tartása: a felújított fürdőszobákban már egymásnak is szólnak, hogy vigyázni kell a közös helyiségekre, tehát végbemegy közöttük egyfajta edukáció, fejlődés.





Hány MÁV-csoport alkalmazott lakik jelenleg a szállóban?

Négyszázöt fő, ami nem kevés. Sokan vagyunk, sűrűn vagyunk, az egészségük pedig mindennél fontosabb. És azt sem felejtjük el, hogy a MÁV nem állhat le, ezért már a veszélyhelyzet kihirdetése előtt meghoztam a döntést: minden lehetséges eszközzel védeni fogom a lakóinkat.

A bevezetett intézkedések valóban példaeértékűek voltak. Hogyan viszonyultak mindehhez az itt élők?

A korlátozó intézkedéseket mindig nehezen fogadják az emberek, de ebben az esetben szinte azonnal megértették: az egészségükért dolgozunk. Minden higiéniai előírást betartottak.

Hogyan éled meg, hogy a háttérből támogathatod a vasutasok lakhatási körülményeit?

Amit én tehetek az az, hogy a legjobb körülményeket megteremtem. Ezért próbálom otthonossá, élhetővé és most leginkább biztonságossá tenni a szállót. Az a lényeg, hogy jól érezzék magukat, mert ez egy családi kör, ahol akár éveket is eltölthetnek az emberek. A kényelmüket szolgálja az is, hogy minden emeleten mosó- és szárítógépek vannak elhelyezve, bár ezt a részt tovább modernizáljuk: a jövő évben a pincében kerül kialakításra egy óriási „amerikai stílusú” mosókonyha, ahol egy-



más mellett rengeteg mosó- és szárítógép várja majd a munkavállalókat. A kertben közösségi teret létesítünk, szalonnasütővel és padokkal. Jó időben itt jönnek össze a lakók, és hangulatos, családi sütögetéseket szerveznek. A bensőséges légkörnek köszönhetően sok mindent láttam már az évek alatt. Volt, aki itt házasodott meg, de olyan is, aki itt hunyt el. Arra is volt már példa, hogy nyugdíjba vonult munkavállalónak biztosítottam a további lakhatást, vagy asztalos műhelyt alakítottam ki egy dolgozónak, így a „maszek” munkáján dolgozhatott szabadidejében. Az emberség az, ami fontos számomra. Úgy gondolom a munkavállalók ezért is szeretnek itt lenni, mert valódi közösség alakult ki.

Benke Máté



Pandémiás intézkedések:

- SZIGORODTAK AZ ÁLTALÁNOS HIGIÉNAI ELŐÍRÁSOK. FOKOZOTT TAKARÍTÁS ÉS FERTŐTLENÍTÉS ZAJLOTT A SZOBÁKBAN ÉS A KÖZÖS HELYSÉGEKBEN (MOSDÓK, WC-K, MOSÓHELYISÉGEK, FOLYOSÓK, KÖZLEKEDŐK, LÉPCSŐHÁZ, KORLÁTOK, KILINCSEK, LIFT).
- A MEGLÉVŐ TAKARÍTÓSZEMÉLYZETEN FELÜL ÚJABB TAKARÍTÓCÉG ALKALMAZÁSA HÉTVEGENTE, ÍGY EGYSZERRE KÉT CSAPAT DOLGOZIK A SZÁLLÓ TISZTÁN TARTÁSÁN.
- A RECEPCIÓ ÓRÁNKÉNTI FERTŐTLENÍTÉSE, BELEÉRTVE A KULCSOKAT IS.
- A RECEPCIÓ ELSZIGETELÉSE.
- KÉZFERTŐTLENÍTŐ SZAPPAN KIHELYEZÉSE A MOSDÓKBAN, WC-KBEN ÉS ZUHANYZÓKBAN, A HELYES KÉZMOSÁSI SZABÁLYOK KIFÜGGESZTÉSE.
- A KORONAVIRUS.GOV.HU OLDALON MEGTALÁLHATÓ TÁJÉKOZTATÓK KIHELYEZÉSE MINDEN EMELETEN.
- A LAKÓK FOLYAMATOS TÁJÉKOZTATÁSA AZ AKTUÁLIS RENDELETEKRŐL.
- A LAKÓK NEM GYÜLEKEZHETNEK, NEM FOGADHATNAK LÁTOGATÓKAT.
- A BÜFÉ ELŐTTI GYÜLEKEZÉS MEGTILTÁSA, A MEGVÁSÁROLT ÉTELEK ÉS ITALOK KIZÁRÓLAG A SZOBÁKBAN ELFOGYASZTHATÓAK EL.
- INFRAHŐMÉRŐ KIHELYEZÉSE A RECEPCIÓN.
- ZUHANYZÓS, WC-S „KARANTÉNSZOBÁK” KIJELELÉSE AZ ESETLEGES FERTŐZÖTTÉK RÉSZÉRE.
- MEGBETEGEDÉS ESETÉN AZONNALI ELKÜLÖNÍTÉS ÉS TESZT.



A pandémia időszakában is fejlődött a BGOK

„Az eltelt időszak másik nagy kihívása volt az infrastruktúra javítása. Bár ezzel még nagyon sok teendőnk van, de sikerként könyvelem el, hogy a három év alatt a legtöbb infrastrukturális fejlesztést végre tudtuk hajtani.” – vallja a Baross Gábor Oktatási Központ vezetője. Dobás László a BGOK eredményeiről, a képzések és a vizsgáztatás jövőjéről is beszélgetett Gyulai Pállal, a MÁV humánpartner-vezetőjével.

2017 júliusától vezeted a Baross Gábor Oktatási Központot. Az azóta eltelt időben bizonyára sok kihívásnak kellett eleget tenni, gondolkodok itt különösen a közelmúlt pandémiás időszakára. Melyek azok a dolgok, amelyekre szívesen emlékszel vissza, amit a legnagyobb eredménynek érzel az elmúlt időszakban?

Mindenképpen eredménynek tartom, hogy sikerült a BGOK létszámhelyzetét stabilizálni az elmúlt időszakban, ezáltal a képzési igények jobb kiszolgálása vált lehetővé. Sikerült minimálisra csökkenteni az erőforráshiány miatt nem elindított képzések számát, mindezt úgy, hogy a kiszolgált igények közel 50%-kal növekedtek a három év alatt.

Az eltelt időszak másik nagy kihívása volt az infrastruktúra javítása. Bár ezzel még nagyon sok teendőnk van, de sikerként könyvelem el, hogy a három év alatt a legtöbb infrastrukturális fejlesztést végre tudtuk hajtani. Megújult a miskolci, valamint a szombathelyi részlegünk, továbbá számos oktatási helyszínen sikerült – többek között festéssel, padlócserevel – látvá-

nyos állapotjavulást elérni. Kiemelném egy jelenleg futó felújításunkat, a Luther utcai nagyterem klimatizálását, melynek eredményképpen komfortosabban tanulhatnak majd szeptembertől a képzésben nálunk részt vevők.

Harmadik eredményként büszke vagyok arra, hogy sikerült egy kicsit lépünk a vasúti képzések modernizálásában. Elindítottunk egy digitális eszközzel (tablettel) támogatott forgalmi szolgálattevő tanfolyamot, továbbá a pandémia időszakában elkészült a teljes F.1. és F.2. utasítás online tananyaga. Digitalizáció terén ennél természetesen sokkal nagyobb vágyaim vannak, de már ezekből a megvalósult képzésekből is sokat lehet profitálni a későbbiekben.

Úgy gondolom, a BGOK elég gyorsan reagált az új helyzetre, és a pandémia alatt már bevezetésre került a digitalizált oktatás valamilyen formája. Ez megmarad a továbbiakban is? Esetleg lesznek további fejlesztések?

Az elmúlt időszakban a vasúti képzésekben is megízleltuk

a távoktatási formát. Mind az oktatóknak, mind a hallgatóknak kihívást jelentett a képzések ilyen rendszerben történő folytatása. Voltak pozitív részei, például nem kellett utaznia a munkavállalóknak, bejárni az oktatásokra. És a képzési oldalról nézve az oktatóknak sem kellett az ország különböző részeibe eljutniuk, így sok időt lehetett más hasznos tevékenységre fordítani.

Elsőként a tisztképzősök esetében vezettük be. Köszönettel tartozom mind az oktatóknak, mind a hallgatóknak, hogy kedvően fogadták, vagy legalábbis elfogadták, mert nélkülük nem működött volna a rendszer.

Ezt a mostanit egy 1.0 verzióknak tartom. A későbbiekben magasabb szintre, egy modernebb rendszert szeretnénk fejleszteni, a pozitívumok megtartásával. A tapasztalatokról kérdőíves felmérést végzünk, és ennek eredménye alapján igyekszünk a fejlődési irányt meghatározni.

A legutóbbi kormányrendelet milyen konkrét feladatot ad a BGOK-nak? Mit kell bepótolni, mi marad el teljesen? Láttok lehetőséget a pótolandó oktatások, vizsgák megvalósítására?

A veszélyhelyzet megszüntetéséről szóló kormányrendelettel összhangban a 19/2011. NFM rendelet módosítása határozta meg leginkább a feladatainkat. Az időszakos oktatások pótlása terén a 30 óra feletti óraszámú oktatás tekintetében nem kell pótolni az elmaradt órákat, egyebekben 2020. december 31-ig kell gondoskodni az elmaradt oktatások pótlásáról.

Az ITM részére július 3-ig kellett elkészítenünk a teljes MÁV-csoportra vonatkozó kiegészítő oktatási ütemtervet.

A hatósági vizsgák tekintetében meg kell említenem az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa ún. OMNIBUS rendeletét, amely a vasúti járművezetők esetében a 2020. március 1. és 2020. augusztus 31. között lejáró engedélyek érvényességét a lejáratuktól számított hat hónappal meghosszabbítja.

A 19/2011. NFM rendelet hatálya alá tartozó vizsgák esetében amennyiben az a veszélyhelyzet ideje alatt vagy a veszélyhelyzet megszüntését követő 15 napon belül (2020. március 11. és 2020. július 3-a között) jár le, akkor az alap- vagy időszakos vizsga érvényessége ideje az alapvizsga lejárától számított 180 nappal meghosszabbodik. Békéscsaba és Vésztő csomópont esetében várható nagyszámú munkavállalói vizsgáztatás, mert ezen területeken a hatósági vizsgák a veszélyhelyzetet követő 15. napon (2020. 07. 04. utáni vizsgák) túl járnak le, ezért itt nincs már hosszabbító hatálya a fentieknek. A tanfolyami képzéseinknél júliusban újraindul az összes felfüggesztett tanfolyam. Azok esetében, akiknél csak a vizsga maradt el, konzultációkat szervezünk, hogy felelevenítsük a tananyagot a sikeres vizsga érdekében. Új tanfolyamok jellemzően augusztus hónaptól fognak indulni.

„A KÉSŐBBIEKBEN MAGASABB SZINTRE, EGY MODERNEBB RENDSZERT SZERETNÉNK FEJLESZTENI, A POZITÍVUMOK MEGTARTÁSÁVAL.”

A veszélyhelyzet megszüntetésével hogyan zajlanak jelenleg a vizsgáztatások? Milyen biztonsági intézkedéseket kell betartani a vizsgázóknak és a vizsgáztatóknak?

A veszélyhelyzet kihirdetésével, 2020. március 18-án megállt a hatósági vizsgáztatás is. A visszaállás fokozatosan történt, kezdetben vidéken, majd Budapesten. A visszaálláskor szigorú biztonsági intézkedések mellett lehetett lefolytatni a vizsgákat: fertőtlenítés, kesztyű és szájmasc viselete, és megfelelő védőtávolság betartása. Valljuk be, ez egy nehéz időszak volt, mind a vizsgáztatók, mind a vizsgázók részére. A veszélyhelyzet megszűnésével szerencsére ez is visszavonásra került, most már csak a kiadott ITM ajánlást kell figyelembe venni, ami a másfél méter távolság betartását, és a szellőztetést írja elő.

A veszélyhelyzet miatt, idén júliusban nem volt lehetőség a vasúti tisztek felavatására. A mostani információk alapján, várhatóan szeptemberben lesz rá alkalom. Gondolom, nagyon várjátok. Hogyan készültek az ünnepségre? Változtatott-e a forgatókönyvön a vírusveszély?

A tiszti tanfolyamoknál a távoktatási rendszer alkalmazásával sikerült azt elérni, hogy augusztus végéig be tudjuk fejezni a tiszti tanfolyamokat, ezért szeptemberben megtarthatjuk az avatást. Most ez egyértelműnek tűnik, de a veszélyhelyzet elején, márciusban, áprilisban nem láttuk még, miként fog ez megvalósulni. Ahogy korábban is említettem, az oktatók és a tiszti hallgatók hozzáállásának, az új helyzethez való alkalmazkodásának köszönhetően lesz lehetőség a tanfolyamok időre történő teljesítésére és a tisztavatasra. És ez hogyan fog lezajlani? Egyelőre jussunk el addig, hogy a tanfolyamok sikeresen befejeződjenek.

Végül egy személyesebb kérdés. Mint képzésekkel foglalkozó szakember, hogyan élted meg az elmúlt időszakot?

Kihívásokkal teli volt. A vasúti területen kevés olyan szegmens volt, mint a képzés, ami szinte teljesen leállt a pandémia időszakában. Nem volt könnyű leállítani egyik napról a másikra, és nem egyszerű most újra beindítani. Ettől függetlenül a képzések felfüggesztését jó intézkedésnek tartom, mert talán ennek is köszönhető, hogy csoportszinten nem volt jelentős számú megbetegedés.

Köszönöm az interjút. Sok sikert kívánok a további munkához és járj eredménnyel terveid megvalósításában!

Gyulai Pál

Hároméves a Munkavállalói Ajánlási Program

A legjobb toborzó az elégedett munkavállaló – a munkahelyükkel elégedett kollégák vonzzák az új munkavállalókat. Az első kézből kapott valós tapasztalatok pedig olyan jelölteket hozhatnak, akik tisztában vannak az elvárásokkal, a lehetőségekkel, így könnyebben illeszkednek be új munkahelyükre.

A MÁV-csoporton belül három éve, 2017 nyarán indult a Munkavállalói Ajánlási Program (MAP). A programot – a hagyományos toborzási módszerek mellett – a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV Szolgáltató Központ Zrt., a MÁV FKG Kft. és a MÁV-HÉV Zrt. működteti.

A munkavállalói ajánlási program célja a munkavállalói ajánlások elismerése, ösztönzése, így a munkavállalói ajánlás mindenki számára előnyös: a vállalat és a beajánlott jelentkező mellett előnyös az ajánló munkatárs számára is.

A 2017. évi kezdéskor a MAP keretében a sikeres ajánló munkavállalót – az ajánlott próbaidejének letelte után – még 35 000 Ft ajánlási díj illette meg. A program eredményességét látva a díjazás 2018. évben változott, és sikeres ajánlás esetén, amennyiben az ajánlott a felvételét követő egy év múlva is munkaviszonyban állt, további 40 000 Ft ajánlási díj járt, azaz összesen már 75 000 Ft-ot ért egy sikeres ajánlás. 2020. évben ez az összeg már 50-50 ezer Ft-ra emelkedett, azaz idén bruttó 100 000 Ft ajánlási „bónuszt” kaphat a sikeres ajánló.

Az elmúlt időszak számai azt mutatják, hogy a munkavállalói ajánlás mára jól bevált toborzási formává vált a MÁV-csoporton belül. Az elmúlt három évben összesen 2213 vállalati ajánlás érkezett. Az ajánlások száma évről évre nő, míg 2017. évben 60, 2018. évben már 727, 2019. évben pedig 1039 ajánlás érkezett. Idén az első félévben mintegy 400 ajánlás érkezett, amely – ha a járványügyi helyzetet is figyelembe vesszük – ugyancsak a program növekvő népszerűségét mutatja.

A MAP keretében ajánlott jelöltek a többi pályázóval azonos módon vesznek részt a kiválasztási folyamatban. Az ajánlások eredményességének legszembetűnőbb mutatója a bevalás: az ajánlott jelentkezőkből 912 fő került felvételre, ami 42%-os arányt jelent.

A program népszerűségét mutatja, hogy a legaktívabb munkavállalók 8-8 ajánlást adtak le az elmúlt három évben, míg a legeredményesebb kolléga összesen 260 000 Ft díjazásban részesült eddig.

Az ajánlási rendszer folyamatosan fejlődik. Az idei évben nemcsak az ajánlási „bónusz” összege növekedett, hanem átjárhatóvá vált az ajánlási rendszer. Míg korábban csak a saját vállalathoz lehetett jelöltet ajánlani, május közepe óta a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt., a MÁV SZK Zrt., a MÁV FKG Kft. és a MÁV-HÉV Zrt. munkatársai részére akkor is kifizetésre került a sikeres ajánlás utáni juttatás, ha valamelyik másik vállalat-hoz ajánlanak sikeresen új munkatársat. A juttatást ebben az esetben az a társaság adja, ahová a sikeres ajánlás történik. Másfél hónap alatt 46 ilyen ajánlat érkezett be a vállalatokhoz.

MAP

MUNKAVÁLLALÓI AJÁNLÁSI PROGRAM



I VAN EGY JÓ AJÁNLATUNK!

Mi a feltétele a programban való részvételnek?

Azt, hogy melyik meghirdetett munkakör vesz részt az ajánlási programban, a vállalatok maguk döntenek el. Az álláshirdetés jelentkezési felületén ez egyértelműen kiderül. Ahhoz, hogy az ajánló az ajánlási programba bekerülhessen, az szükséges, hogy az ajánlott jelölt az állásra történő jelentkezés során a jelentkezési felületen, az önéletrajza feltöltése mellett jelölje meg, hogy munkavállalói ajánlással jelentkezik, és hogy megadja az ajánlója nevét. Az ajánló munkatársnak csupán egy kitöltött ajánlószelvényt kell eljuttatnia az adott munkakörhöz – a felhívásban/hirdetésben megjelölt – humán munkatárshoz, legkésőbb az ajánlott jelölt jelentkezését követő 10. napig. Az ajánlási szelvény elérhető a humánpartner kollégáknál, és az internetről is letölthető a <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/munkavallaloi-ajanlasi-program> oldalról. Ugyanezen az oldalon részletes tájékoztatás is elérhető a programról, az abban való részvétel feltételeiről.

Munkavállalói Ajánlási Program

Egy ajánlás beszédes. Sokat elárul a munkáltatóról, magáról a munkahelyről, de még többet a munkavállalóról. Hírül adja, hogy az illető szereti, amit csinál, olyannyira, hogy azt bátran ajánlja a hozzá közelállóknak is. Szilfai Roland állomásfőnöknek köszönhetően 7 ember csatlakozott a vasúttársasághoz, ennek apropóján beszélgettünk vele, és egyik ajánlottjával, Herédi Benjáminnal.

Szilfai Roland és Herédi Benjámin

Mi motivál?

Nálam a pozitív gondolkodás, a jó „léghő” megteremtése az első, hiszen a munkahelyünk a második otthonunk. Itt dolgozunk, itt kell a napjainkat szebbé tenni. Egy évben ezért többször is szervezek bográcsolással egybekötött állomástakarítást, fűkaszálást, vagy éppen meszelést. Mindig száz százalékot próbálok nyújtani, és ezt a vasút százszor vissza is adja.

Ajánlott - Herédi Benjámin, váltókezelő, Balassagyarmat

Mióta ismered Rolandot?

Gyerekkori barátok vagyunk, ezért sokat jártam be hozzá beszélgetni. Láthattam, ahogyan dolgozik, kérdeztem, hogy mit csinál, érdeklődtem ez után a világ után. Ahogy adott volt minden feltétel, azonnal felmondtam az előző munkahelyemen, és Roland ajánlása alapján beadtam a jelentkezésemet a vasúthoz.

Mi az, amit vonzónak találtál a MÁV-ban, azon felül, hogy a vasút valóban egy érdekes világ?

A kiszámítható vezénylest, ami nagyon fontos, ugyanis most lettem édesapa. Így első kézből tapasztalhatom meg, hogy a vasút tényleg egy családbarát munkahely. A juttatások, és a szabadjegyek is nagyon vonzóak. Majdnem egy éve itt vagyok, már én is bátran ajánlanám bárkinek a MÁV-ot.

Ezek szerint otthonra találtál nálunk...

Igen. Nagyon szeretem azokat, akikkel együtt dolgozom, bármilyen problémám van, meg tudom velük beszélni, és tudnak nekem segíteni. Hamar be tudtam illeszkedni, a kollégáim nem voltak zárkózottak, pedig én vagyok a csapatban a legfiatalabb. Ez a tanulási folyamatban is nagyon sokat segített.

Benke Máté

Ajánló - Szilfai Roland, állomásfőnök, Diósjenő

Kérlek, mesélj magadról, és arról, hogy honnan származik a vasút szeretete?

Talán a családi kötődés a legfontosabb. A bátyám vezető jegyvizsgálóként dolgozik, az áldott nagymamám, a nagypapám, a dédnagypapám, és az ükapám szintén vasutasok voltak. A dédnagypapám még a becskei alagút kifúrásában is részt vett. Nagymama sokat mesélt nekem a vasútról, a nagyapámról, hogy mennyire szerette. Azt hiszem, itt kezdődött minden. Én 2010-ben jelentkeztem a forgalomhoz, a bátyám invitálására. A vizsgák megszerzése után váltókezelőként dolgoztam Diósjenő és Nógrádkövesd állomásokon, később forgalmi szolgálattevőnek képeztek tovább. Átkerültem Balassagyarmatra, jelentkeztem a tisztképzőre, amelyet el is végeztem. Ezt követően, 2018 őszén keresett meg a csomóponti főnök úr, és felkért, hogy legyek állomásfőnök Diósjenőn.

Nagyon fiatal vezető vagy. Ez példaértékű lehet a korodbelieknek, a vasúton kívül és belül is.

Számomra is nagy megtiszteltetés. Amikor a bátyám elsorolta, hogy milyen munkakörök vannak a forgalomnál, megütötte a fületem az állomásfőnök szó. Már akkor arról álmodtam, hogy egyszer én is az leszek, a tisztképzőben pedig már tudtam, hogy ez a célom.

Budapest Területi Igazgatóság megszépült állomásai

Az 50 helyszínt érintő Állomásfelújítási és karbantartási programon kívül számos olyan program és projekt valósult meg az igazgatóságunk területén, amely a beruházáslebonyolító és infrastruktúra-üzemeltető szervezetek együttműködésének az eredményeképpen, többek között a munkavállalók saját munkavégzése által tették szebbé állomásaink, megállóhelyeink utasforgalmi területeit.

A projektek mellett az utaskomfort javításához hozzájárulnak az üzemeltető szakszolgálatok által végzett állagmegóvó karbantartási munkák, a romos épületek elbontása, területrendezések, zöldterület-karbantartási munkák, illegálishulladék-mentesítések, valamint az állomási rend fenntartásában nap mint nap közreműködő munkatársak – a forgalmi szolgálat, létesítményfelelős, állomási gondnok – tevékenysége.

A területi igazgatóság 2020. évi kiemelt feladatáknak tekint az önkormányzatokkal kötendő üzemeltetési megállapodások mellett olyan együttműködések kialakítására, melyek az állomási épületek karbantartásával, felújításával, új funkciók betelepítésével, kapcsolódó területek rendezésével, parkolók kialakításával növeli az utasok elégedettségét és teszi az állomást a települési környezet rendezett részévé.

Fejőpályaudvarok utaskomfort-javítása projekt

A 2019. évben futó nagyszabású program során megszépültek és rendezettebbé váltak a budapesti fejőpályaudvarok utasforgalmi területei. Az elvégzett munkák, melyek ehhez hozzájárultak: pavilonok bontása, padok karbantartása, telepítése, rozsdamentes és szelektív hulladékgyűjtők telepítése, épületburkolatok és homlokzatfelületek graffitimentesítése, tisztítása, javítása, virágládák telepítése, virágosítás, aknafedlapok cseréje, nagytakarítás, burkolatok javítása, tisztítása, berendezések, tartószerkezetek, kapuk, kerítések, korlátok festése, utastájékoztató piktogramok és táblák pótlása, cseréje, kerékpártároló telepítése, peron aszfaltozása.



Keleti pályaudvar

A kéthetes kizárás alatt – a vágányhálózat felújítása, a felsővezetési rendszer, és a biztosítóberendezés teljes karbantartása mellett – új aszfaltburkolatot kaptak a vágánycsarnokban lévő peronok, elbontásra kerültek a korábbi bérlői pavilonok, bódék, karbantartást végeztünk a falfelületeken, új padok, szemetesek, egységes piktogramok, feliratok, hirdetménytáblák kerültek kihelyezésre, valamint korszerű, LED-es összesítő utastájékoztató kijelző tábla épült a csarnoki vágányok végéhez.

Széchenyi-hegyi Gyermekvasút

A 2020. évi 3 hónapos üzemszünet alatt a hűvösvölgyi állomásépület kiemelt karbantartása, aluljárók és peronok karbantartása, a sétautak, parkos területek rendezése a területi igazgatóság koordinálásával, jelentős saját erőforrás bevonásával valósult meg. Emellett sor került a teljes vonalon a forgalmi helyiségek, valamint a gyermekvasutas tábori faházak tisztasági festésére is az ingatlankezelési egység és a Gyermekvasút ifivezetői közreműködésével.

Néhány példa az állomási, megállóhelyi épületek optikai utaskomfort javítására:

Érd alsó

Érd alsó vasútállomás felvételi épületében a Kormányablak kialakítása projekthez kapcsolódóan, a KAB-kialakítással nem érintett területen homlokzati és árnyékoló konzolszerkezet színezésével, új lámpatestek felszerelésével, az árkád járófelületének javításával, az épülethez vezető rámpa korlátjának festésével és kapaszkodóelemek felszerelésével tettük teljessé az utaskomfort javítását.

Tata Tővároskert

Ütemezett karbantartás keretében a felvételi épület régi palaburkolata eltávolításra került, homlokzatvakolás és -színezés, kerítésépítés, melléképület elbontása, tereprendezés, kerékpártámaszok telepítése, míg a területi igazgatóság bonyolításában külső lépcső elbontása, támfal javítása, építése, esőbeállók karbantartása, padok, hulladékgyűjtők telepítése valósult meg.

Újpest

Sok más váróteremhez hasonlóan Újpest megállóhely váróterme is megújult az ingatlankezelési egységek munkája által. Munkatársaink tisztasági festést, tolórácsok tisztítását, mázolását, várótermi lámpák javítását, lámpabúrák tisztítását, a kőburkolatok graffitimentesítését, a padok javítását, mázolását végezték el.

Munkakörülmény-javító intézkedések a PTI Budapest területén

Az 50 helyszínt érintő Állomásfelújítási és karbantartási program, a NIF-es projektek, a KÖFI központok kialakítása kapcsán új szolgálati helyek létesülnek, mások pedig a fejlesztések kapcsán megszűnnek. A munkakörülmények javítására azon szolgálati helyeinken kell kiemelt figyelmet fordítanunk, amiket ezek a komplex korszerűsítések nem érintenek, illetve ahol még nem történtek meg.

Beruházási és karbantartási forrásból olyan épületszerkezeti, épületgépészeti korszerűsítések kerültek elvégzésre, melyek az adott rendszer teljeskörű megújításával nagy mértékben járultak hozzá a munkavállalók komfortérzetének javulásához.

Kiemelt megvalósuló projektek:

- Győr nagykazánház távvezeték felújítása, mely a fűtési rendszer stabil működését tette lehetővé.
- Klíma telepítések az elmúlt két évben 27 helyszínen, jellemzően forgalmi szolgálati helyeken valósultak meg. pl. Hatvan, Cegléd, Ács, Nagyszentjános, Ferencváros Nyugati rendező, Dunaújváros felvételi épület, Budaörs, Börgönd, Hegyeshalom szpu. felvételi épület, Budapest Keleti pu. II. torony.
- Gyermekvasút mozdonytér fűtéskorszerűsítés.
- Nyílászáró cserék Vác üzemi épület, Cegléd VVF épület, Szolnok I. őrhely helyszíneken.
- Biatorbágy szolgálati vizesblokk állapot javító karbantartása.

Még mindig számos szolgálati helyen történik egyedi, vagy központi szilárd tüzelésű fűtőberendezéssel a fűtés, mely helyszíneken a fűtéskorszerűsítések megvalósítása kiemelt prioritást élvez feladataink között. A tavalyi évben gázkazánra öt helyszínen, elektromos fűtőpanelekre 23 helyszínen történt meg a fűtőberendezések cseréje, zömmel váltókezelői őrhelyeken. Idei célunk az összes fűtőjárőr tevékenységgel érintett helyszínen megvalósítani a fűtés-korszerűsítést és tovább csökkenteni az egyedi szilárdtüzelések számát.

A területi igazgatóság ingatlankezelő létszámával a prioritizált munkakörülményjavító igényeket a napi üzemeltetési feladatok mellett, ütemezetten valósítja meg. A szolgálati

helyek, irodák, szociális és pihenő helyiségek tisztasági festési, nyílászáró mázolási munkái, padlóburkolat cseréi, világítás korszerűsítési munkái 47 helyen valósultak meg a szakszolgálatokkal egyeztetetten. Komplex üzemeltetői karbantartást végeztünk többek között a Nyugati pályaudvar I. toronyban, Rákos állomás II. toronyban, Szolnok pagoda épületben. A Gyermekvasút öt állomásán végeztük el a forgalmi helyiségek, állomásfőnöki irodák, teakonyhák tisztasági festését.

Évről-évre nagy népszerűségnek örvendő programunk, mikor a szakszolgálatok önkéntes munkavállalói munkavégzéssel, az ingatlankezelési egységek által biztosított anyag felhasználásával teszik komfortosabbá munkahelyüket, a helyiségek tisztasági festésével.

Új szolgálati helyek kialakítását végeztük el többek között a Keleti pályaudvar két hetes leállása során végzett karbantartási munkák keretében. A Nyugati pályaudvaron a tolatásvezetők és az utastájékoztatót támogató ügyeletések részére pihenő-tartózkodó helyiséget alakítottunk ki. Új telephely jött létre az ingatlankezelési főnökség munkájaként a Keleti pályaudvaron közel 100 m²-en, az egységjavító műhely és kapcsolódó öltöző, étkező, raktár, iroda helyiségek komplex karbantartásával.

A Budapest, Tatai úti BGOK szálló vizesblokkjainak felújításával az oktatásban részt vevő munkavállalók szociális körülményei javultak.

Istvántelek telephelyen 2019-ben került átadásra az új FET (Felsővezeteki Energiaellátó Távvezérlő Rendszer) központ. A villamos üzemirányítók részére új FET vezénylő, technológiai helyiség, konyha, öltöző, oktatói helyiség került kialakításra, korszerű, zavarmentes munkavégzési feltételeket biztosítva munkájukhoz.

Krizsánné Tóth Krisztina



Párhuzamos fejlődés

A Budapest PTI-hoz tartozó munkakörülmény javító intézkedéssorozat egyik jelentős részeként új helyre költözhett az istvántelki FET központ. Az itt dolgozó, - villamos üzemvitelért felelős kollégák 2019-ben vehették birtokba az újonnan kialakított szolgálati helyet. A FET központról Krenák János, villamos üzemirányítót kérdeztük.

Hány éve dolgozol a MÁV-nál?

Vasutas iskolába jártam, és az egyik üzemlátogatás során Istvántelekre látogattunk az osztállyal. Már akkor megtett a villamos üzemirányítói állás, ezért 1987-ben itt vállaltam munkát. Akkoriban még nem létezett a FET központ, csak Istvántelek alállomás táplálási szakaszát felügyeltük.

Hogyan nézett ki az előző szolgálati helyed?

Egy nagyon szűk, „L” alakú folyosón volt berendezve a vezénylőterem. A számítógépek és a villamos megszakítók a közelünkben voltak, emiatt nagy volt a zajterhelés. A helyiség a második emeleten volt, ahová lépcsőn lehetett feljutni, és nem tartozott hozzá konyha sem. 2018-ban aztán elkezdtek kiépíteni az új központot, majd miután a technológiai háttérrel is telepítették, átköltözhettünk.

Meg vagy elégedve az új helyiséggel? Nagyban javultak a munkakörülményeid?

Igen, de fontos megemlítenem, hogy a munkakörülményeink javulása nálunk nem csak kényelmi szempontból értelmezhető. Az új központban fejlettebb technológiákat építettek ki, a modern eszközök pedig nem csak a vasút működését

segítik, hanem a mi munkánkat is megkönnyítik. Jó példa erre a szakaszolók és a megszakítók átépítése, ezeket régen kézzel kellett kapcsolni. A telekommunikációs eszközeink is sokat fejlődtek. Már nem használunk analóg telefonokat, cb rádiókat, vagy pályatelefonokat. Sokkal egyszerűbb és átláthatóbb a számítógépes rendszer.

A helyiség ahová átköltöztünk jóval tágasabb, mint a régi, valamint légkondicionált. Tartozik hozzá egy korszerű konyha, ezért már nem kell a vezénylőteremben enni, egy nagy öltöző, és zuhanyzó. A számítógépek és a megszakítók külön szobában lettek elhelyezve, így csend van a teremben. Az új asztaloknak köszönhetően kényelmesebb kezelni a berendezést. A FET központ egy oktatóteremmel és kulturált konferenciaszobával is kibővült.

És még néhány pozitívum: Az új helyiség már meglehetősen távol van a teljesítménytől, sokkal közelebb van viszont a vasúti megállóhoz! A legtöbb vonattal járunk dolgozni, így ez nagy könnyebbséget jelent, ahogy a földszinti kialakítás is. Én jobban szeretek ide bejárni!

Benke Máté

„Minket emberségünk jellemez, a barátságunk összeköt”

A barátság egy különleges minőségű emberi kapcsolat. Más, mint a többi emberi viszonyunk, nem kötik meg intézményesített formák, önkéntes jellegű, az egyenlőség, bizalom, kölcsönösség, azaz viszonyosság jellemzi. Barátságkutatással szociológusok, pszichológusok, etológusok is foglalkoznak, hogy tudományos válaszokat keressenek és adjanak a barátság egészére és építőelemeire. Pedig a képlet olykor „egyszerű”. Az idézőjel azért jár most ennek a szónak, mert mégsem lehet egyszerűnek nevezni azt az évtizedek óta tartó barátságot, amely összeköti nagykanizsai kollégáinkat.



Idén 13 éve van már, hogy egy novemberi napon, Balatonszentgyörgy állomásán szörnyű tragédia, üzemi baleset érte Németh István kocsivizsgáló munkatársunkat. A baleset olyan súlyos volt, hogy István mindkét lábát térd fölött amputálni kellett. Az akkor ereje teljében lévő, 51 éves ember, a férj, az édesapa, a barát és munkatárs, az egykori NB III-as futballista, aki mindig jókedvű, vidám természetű volt, szerető és gondoskodó családja és nagyszerű barátai, kollégái körében lelkiileg fel tudott épülni a balesetből.

Közvetlen munkatársaival, vezetőivel emberileg és szakmailag is kiváló kapcsolatot ápolt, és sportolóként is népszerűségnek örvendett, hiszen a vasúthoz is ennek kapcsán került annak idején.

A balesetet követően barátai, kollégái nem hagyták magára, a kapcsolatuk intenzívebb lett, és ha lehet – még jobban elmélyült. Amikor Kerékgyártó József vezérigazgató január végén a nagykanizsai munkavállalói fórumon hallott a történetről, azonnal a személyes találkozó megszervezését kérte a MÁV-START Kommunikáció munkatársaitól. Aztán az élet közbeszólt, a koronavírus miatti veszélyhelyzetben a március közepére tervezett látogatás elmaradt. Később az enyhülést követően új időpontban, új helyszínen sikerült megvalósítani a találkozást. 2020. június 23-án Kerékgyártó József vezérigazgatót és a Kommunikáció munkatársait egy kiváló asztaltársaság fogadta Nagykanizsa egyik vendéglátóipari gyöngyszemében.

A találkozón részt vettek a barátok: Baumgartner Péter (vonat-előkészítési vezető), Gulyás Károly (kocsivizsgáló), Kíszelák István (részlegvezető), Kapusi Győző (telephelyvezető), Molnár András (műszaki művezető), Vincze Gusztáv (kocsivizsgáló), valamint Gáspár István JBI-igazgató, Vető Dániel kommunikációs vezető és a MÁV-START Kommunikáció munkatársai.

Németh István a feleségével érkezett, és nagyon örültek annak, hogy közvetlenül, személyesen beszélgethettek Kerékgyártó József vezérigazgatóval. A kellemes, jó hangulatú beszélgetés két órán keresztül folyt, sok kedves régi emlék mellett a baleset utáni nehéz időszakról is szó esett. A balesetből lelkiileg is fel kellett épülni, ehhez a munkáltató emberi hozzáállása, a vasutas kollektíva testi-lelki támogatása, a mai napig tartó barátságok kellettek.

A vasutasok valódi kollektíva, valódi közösség megalkotói. A vasutasságra valóban jellemző az emberközpontúság, az egymásra figyelés. Németh István aktív, energikus, most a kerekesszékes vívás érdekli a sportágak közül, és nagyon



Ahogy Németh István fogalmaz:

„Nagyon nehéz időszak volt, de mindvégig ott voltak mellett és családom mellett a vasutas barátaim, vezetőim, sporttársaim. Nem hagytak magunkra a bajban, és ez hatalmas erőt adott. Most már nyugdíjasként, kerekesszékekben élem az életem. Az aktivitásom megmaradt, hiszen gyakran összejárunk, sok közös programunk van, a barátaimmal kirándulunk, utazunk, és a foci továbbra is érdekel. Nagyon sokat olvasok, szeretem a kalandregényeket, a történelmi műveket, de a verseket is szívesen elolvasom. Lassan 13 év telik el a baleset óta. Boldog vagyok, hogy ilyen emberek vesznek körül, hogy ilyen szerető közegben élhetek. A mai napig megtárgyaljuk az eseményeket, a vasút dolgairól beszámolnak a barátaim, hiszen a vasút mindannyiunk élete. Ez az, ami összekötött bennünket. Ők nem csak a volt kollégáim, ők a barátaim! Ahogy mi magunk között mondani szoktuk: a vasút mindig a VASÚT marad! A családom és én a mai napig tisztelettel és szeretettel gondolok a vasútra.”

boldog a nagypapa szerepben is, hiszen két csodás unokájával a lehető legtöbb időt tölti. Megőrizte jókedvét, vidámságát, amit szerető családjának és barátainak köszönhet. Ez a történet egy olyan valódi történet, ami az őszinte és önzetlen emberi szeretetről szól. „Minket emberségünk jellemez, a barátságunk összeköt, ez a vasutas hitvallás!” – mondja Kíszelák István, az esemény fő szervezője.

Köszönjük szépen, hogy a részesei lehettünk, mindannyiunk számára feltöltődést jelentett és emlékezetes marad a találkozó!

Hum Krisztina
Fotók: Molnár Zsolt

Együttműködés a nagy múltú Ganz Motorral

Nemzetközi színvonal hazai munkaerővel



Együttműködési megállapodást kötött a MÁV-START Zrt. és a Ganz Motor Kft. június végén. A vasút múltjában nagy jelentőségű Ganz-MÁVAG utódcégével közös célunk a vasúttársaság által a későbbiekben gyártandó különféle IC+ járművekhez, és azok közül elsőként az IC+ vezérlőkocsik kifejlesztéséhez szükséges forgóvázak megalkotása.

A MÁV-START számára különlegesen fontos az IC+ járműcsalád fejlesztése és gyártása, révén a hazai vasúti járműgyártás újraélesztésében is fontos szerepet játszik. A Ganz Motor – jogelődjei révén – évszázados tapasztalattal rendelkezik a vasúti járművek és alkatrészek fejlesztése, gyártása és exportja terén. Nekik köszönhetjük a Csörgőket, a Sziliket és a Gigantokat is többek között, de a szép emlékü, mára már kivont MD-motorvonatokat is a Ganz gyártotta. A két társaság elhivatottságát és szakmai tudását egyesítve a hazai vasúti alkatrészek és részegységek gyártása, azok hazai és külföldi piacra történő értékesítése lendülhet fel.

A megállapodás célja, hogy a MÁV-START és a Ganz Motor Kft. a szakmai ismereteiket és képességeiket egyesítve, és kihasználva a MÁV-START által a későbbiekben gyártandó különféle, az IC+ családhoz tartozó kocsikra való forgóvázak, közös együttműködés alapján nemzetközi minőségben, de lényegesen alacsonyabb áron kerüljenek kifejlesztésre és legyártásra, ezzel is növelve a hazai munkaerő hozzáadott értékét. A megállapodáskor Kerékgyártó József, a MÁV-START vezérigazgatója elmondta: „A saját és kormányzati forrásból gyártott IC+ kocsikra a vasúttársaság zászlóshajójaként is tekintünk. Kiváló és minőségi szolgáltatásnyújtásra törekszünk, amelyhez a gördülőállományunk minőségi alkatrészei is hozzátartoznak. Öröm számunkra, hogy várhatóan a nemzetközi trendeknek megfelelő minőségben, ám költséghatékonyabban gyárthatunk. Az új generációs InterCity-kocsik számának folyamatos növelése az előregedett járművek kiváltása mellett lehetővé teszi a megújuló IC-hálózat kiterjesztését és növeli az IC+ gyártás hazai hozzáadott értékét, így új munkahelyeket teremt, még jobban hozzájárul ezzel a magyar gazdaság teljesítményéhez. Köszönöm minden részt vevő munkatársam magas színvonalú szakmai munkáját, elhivatottságát.”

Már 30 IC+ az országban, ősszel jön az első 1. osztályú kocsi

Június elején sikeres hatósági próbán esett át két új másodosztályú IC+ kocsi, amelyekkel immár 30-ra nőtt az elkészült hazai járművek száma. A 2019-ben gyártani kezdett 35+35-ös flottából, lapzártáig így már 25 másodosztályú kocsi van hátra. Az első 12 belföldi forgalomra szánt kocsi Zalaegerszegről és Szombathelyről jár Budapestre, míg a későbbi darabok Békéscsabára és Nyíregyházára fognak közlekedni. Ősszel viszont várhatóan érkeznek a hazai vasúti pályákra az első 1. osztályú IC+ kocsik, amely termes részében tizenötön foglalhatnak helyet, és büfét is kialakítanak, amit bárki igénybe vehet.

A prémiumszolgáltatásra vágók számára két emelt színvonalú, négy ülőhelyes fülkét különítenek el, és lesz két csendes kabin is (hat-hat ülőhellyel) a nyugalmat igénylőknek. Belföldi, 1. osztályú kocsik által nyújtott szolgáltatások közé tartozik az elektronikus ülőhely-foglaltsági rendszer; a 230V-os és USB-s energiaellátási hálózat laptopok, telefonok töltéséhez; a vezeték nélküli internetszolgáltatás (WLAN); a fejlett, GPS-vezérelt belső-külső audiovizuális utastájékoztató rendszer, adaptív hangosbemondó, amely az utastérben érzékelt zajhoz igazítja a bemondás hangerejét; a belső videófelügyeleti rendszer; tűzjelző rendszer; klíma; büfészakasz – nem csak az 1. osztályú kocsik utasai számára; két darab prémiumfülke, a négy-négy ülőhellyel felszerelt személyes fülkékben ideális körülmények között lehet dolgozni, megbeszélést tartani; két darab 1. osztályú, csendes fülke, hat-hat ülőhellyel, a nyugalomra vágó utasoknak; termes, első osztályú rész, tizenöt darab ülőhellyel.

„AZ IC+ KOCSIKRA A VASÚTTÁRSASÁG ZÁSZLÓSHAJÓJAKÉNT IS TEKINTÜNK”

A vezérlőkocsi tervezés alatt

Az IC+ vezérlőkocsi az IC+ járműcsalád legújabb tagja lesz. A Ganz Motorral kötött együttműködési megállapodás értelmében ők fogják gyártani hozzá a 200 km/órás sebességre alkalmas forgóvázakat. Az emelt szolgáltatású ingavonati üzemet megvalósító jármű a már eddig megépült IC+ kocsikhoz hasonlóan, klimatizált és ergonomikus utastérrel, valamint korszerű utastájékoztató rendszerrel fog rendelkezni.

Molnár Zsolt

Fotók: Müller-Róka Bertold



START AUSZTRIA

Elindult a nemzetközi jegyek új, praktikus értékesítése

2020. július 1-jétől a MÁV-START új nemzetközi díjszabási rendszert vezetett be Ausztriába, amely szakítja a hagyományos, nemzetközi utazásokban eddig használt összetett, bonyolult kedvezménytípusokkal. A modern technikának köszönhetően, az utasok akár néhány kattintással megvásárolhatják a jegyüket a MÁV mobilalkalmazással – olyan egyszerű lesz a folyamat, mintha csak egy mozijegyet vásárolnánk.

A zöldülő gondolkodás a világban szépen beépül szervezeteink mindennapi folyamataiba is. Komoly előrelépésnek tekinthetjük azt is, hogy a START Ausztria a MÁV-START első papírmintesen megvásárolható és felhasználható nemzetközi jegytípusa, amely az év folyamán több másik országba is elérhetővé válik. Az alkalmazáson kívül természetesen a pénztárakban is megválthatók a jegyek. Újdonságnak számít, hogy a MÁV applikációban vásárolt nemzetközi menetjegyek mellé utasaink díjmentes helyjegyet kapnak.

Ez alkalommal a MÁV-START Zrt. Személyszállítási szolgáltatásértékesítési vezetője, Hegyi Zsolt válaszol nekünk az új díjszabásról, fogadtatásáról és piaci szerepéről feltett kérdéseinkre.

Melyek a jelenlegi nemzetközi trendek? Mi az az irány, amit a MÁV-START szeretne képviselni?

A nemzetközi személyszállítás sokban különbözik a belfölditől, hiszen itt magántársaságok között kell versenypiacon helytállni, a legtöbb nemzetközi célállomásunkon autóbusszos szolgáltatók és a fapados légitársaságok is jelen vannak. A pandémia kitörése előtt a nemzetközi mobilitási igények napról napra nőttek, az elmúlt években a nemzetközi forgalmunk dinamikusán bővült, tavaly már több mint hárommillió utasunk volt. Már erre az időszakra is az volt a jellemző, hogy kerestük a szolgáltatás fejlesztésének lehetőségeit, sok konkrét lépés is történt, menetrendi, jármű és szolgáltatási oldalon is. Ennek a jelentőségét nem lehet túlbecsülni, és a társaság továbbra is elkötelezett ebben.

Mekkora jelentőségű az új díjszabás a MÁV-START életében?

Sokszor lehetett az az érzése bárkinek, hogy a nemzetközi díjszabásunk a kellenél bonyolultabb, sok kedvezménytípussal dolgozunk, amik különböző feltételek mellett vehetők igénybe, néha még egy országon belül is. Az utazást mindig megelőzi a jegyváltás: ahhoz, hogy ebben is fejlődjünk, nemcsak az árakra, de a jegyváltás körülményeire, átláthatóságára, egyszerűségére is figyelni kell.

Emellett szerettünk volna egy nagyon markáns fordulatot is elérni, és a családok számára is vonzóvá tenni a nemzetközi vasúti utazást akár az autózás helyett is. Azt hiszem, azzal, hogy a felnőttek kíséretében utazó 6–14 éves gyermekek számára 5 euró egy vonatjegy bármely osztrák célállomásra, óriási lépést tettünk.

Milyen fogadtatásra számítottunk az új nemzetközi díjszabás kapcsán?

Az első két nap több mint 700 StartAusztria jegyet váltottak, ebből kb. 50 darabot a MÁV appon. Az a lehetőség, hogy a MÁV-START nemzetközi jegyei közül ez az első, amit teljes mértékben online és papírmintesen lehet megváltani és felhasználni, nagyot lendít a jegyvásárlás utasbarát jellemzőjén. Ahogy a belföldi jegyeknél korábban, most is arra számítottunk, hogy ez a lehetőség gyorsan népszerűvé válik. Másrészt most már szinte Ausztria bármely pontjára tudunk versenyképes árú vonatjegyet kínálni, ez tovább erősítheti a most sem rossz üzleti pozíciókat a magyar–osztrák személyszállítási palettán.

Kozma Barbara



Kresz Géza nevét viselő InterCity

A MÁV-START az Országos Mentőszolgálatnak tett ígéretéhez híven Kresz Gézáról nevezte el egyik InterCity-járatát. A magyarországi szervezett mentés megalapítójának nevét viselő első IC-vonat június 20-án indult Lőkösházáról a Keletibe.

Kresz Géza méltán híres magyar orvos volt, aki előbb kerületi, majd tisztiorvosként dolgozott, 1887-ben pedig megalapította a Budapesti Önkéntes Mentő Egyesületet (BÖME), a mai mentőszolgálat elődjét, melynek ő volt az első igazgatója is. Nevét egy ország becsben tartja, ennek kapcsán a májusi sajtótájékoztatón Kerékgyártó József vezérigazgató úr, a vasúttársaság nevében, tisztelete jeléül büszkén tett ígéretet, miszerint a MÁV-START Kresz Gézáról nevezi el egyik járatát.

Májusban a pandémiás időszak csúcán, a MÁV-START másfélmillió forint értékben ajánlott fel hűtőszekrényeket, továbbá nem romlandó élelmiszereket az Országos Mentőszolgálat munkatársai részére, akik a hét minden napján, minden órában értünk dolgoztak. A korábban tett ígéretnek eleget téve, a Kresz Géza nevet viselő InterCity-vonat először június 20-án indult el Lőkösházáról a budapesti Keleti pályaudvarra, ahova 20.20-kor érkezett meg. A vonatot a pályaudvaron Kerékgyártó József vezérigazgató úr várta, amit az Országos Mentőszolgálat kollégái élőben közvetítettek Facebook-oldalukon. Az eseményt és a gesztust nagyon pozitívan fogadták a közösségi médiában. A közvetítést több mint 57 ezren látták és körülbelül 2300 reakciót kapott. Nagyon jó érzéssel tölt el minket, hogy a munkánkkal segíthetünk, és azzal, hogy tesszük a dolgunkat, ilyen pozitív reakciókat váltunk ki az emberekből.

Szeretnénk, hogy látható legyen a megható és kedves kommentek hada, ezért most párat megosztunk Veletek is:



„Hát ez nagyon megható számomra és a családomnak. Kresz Géza dédunokája vagyok (egy a sokból). Büszkék vagyunk rá. És a mentőszolgálatra. Milyen érdekes, hogy nem volt könnyű megalapítani a mentőszolgálatot, és eredetileg sokan ellenezték. Azt is ellenezték, hogy elsősegélynyújtás-tanfolyamokat tartott. És ő kezdeményezte a korcsolyapályák bevezetését is Magyarországon. Ezt azok ellenezték, akik szerint nem illik nőknek korcsolyázni. Egészében, nagyon jó fej volt, és leállíthatatlan. Ha ma élne, biztos vagyok benne, hogy sok tisztelője és sok ellensége is lenne. Kíváncsi vagyok, most mivel foglalkozna Dr. Kresz Géza, milyen újításokat javasolna.” (P. M.)



Láttuk az indulást, így teljes, hogy látjuk az érkezést is! Kresz Géza InterCity (N. F. O.)



Tisztelet, és köszönet a munkátokért! (L. D.)



Gratulálok, nagyon szép estét, és eseménymentes szolgálatot mindenkinek! (M. R.)



Szívből gratulálok Önöknek! (L. D. K.)



Stílusosan, a legjobb magyar gyártású mozdonyal (szerintem), egy V63 Gigant-tal (B. K.)



Respect MÁV, de különösen respect mentősök. (I. L.)

Kozma Barbara

Retró hétvége a Balatonon

Immár hagyományosnak mondható retró hétvéget tartottak a Balaton északi partján július 4-én, 5-én és augusztus 1-jén és 2-án a MÁV-START és a MÁV Nosztalgia szervezésében. A régi időket idéző mozdonyparádén kívül az utasok szolgálatába állt az étkezőkocsik nosztalgia- és legújabb kiadása is.

Akik gyerekkorukat a 2000-es évek előtt a Balaton északi partján töltötték és már akkor megfertőződtek a vasút szeretetével, biztosan a szívükbe zárták a Balaton-felvidék lábainál kanyargó gőzösöket, a Badacsony lankái mellett elhúzó Csörgőket és az egész Balaton északi partjához örökre hozzátartozó Nohabokat. Ezeket a nosztalgikus emlékeket idézi fel már évről évre nyaranta a MÁV-START, amely idén igazi kuriózzal állt elő. A korábban csak dízelmozdonyokkal örömet okozó retró hétvégék után, idén már egy 424-es „Bivaly” is beállt a csatsorba, és továbbított gyorsvonatokat Székesfehérvár és Tapolca között.

A gőzmozdony vontatta szerelvények mellett számos kultikus magyar mozdonytípus is megjelent a vonatok élén, mint a gyári fényezésre visszafestett 103-as (ex-M41 2103) Csörgő, mely a 70-es éveket idéző festésével és korhű, zöld szerelvényével igazi klasszikus balatoni vonatos élményt nyújtott, bár klasszik csörgő társai még a mai napig előfordulhatnak rendeltetészerűen az északi parti vonatok élén. Az abszolút közönségkedvenc Nohab mozdonyok húsz éve búcsúztak el a balatoni tájtól menetrendszerű járatokon, de azóta többször visszatértek már korábbi sikereik helyszínére. A retró hétvége alkalmából két ilyen mozdony is közlekedett a Kék Hullám sebesvonatokkal.

A Szergej Becenében ismertté vált M62-es dízelmozdonyok a tehervonatok élén ma is nélkülözhetetlenek, korábban, a nyári szezonban rendszeresen láthatók voltak személyvonatok élén is. Ebből a mozdonyból három az eredeti színét kapta vissza az elmúlt évek során, melyek közül kettő is közlekedett a retró hétvégeken a 60-as éveket idéző gyorsvonati kocsikkal.

A Púpos Becenőre hallgató egykori M40-es mozdonyok a tavalyi rendezvényhez hasonlóan idén is tiszteletüket tették a Balaton északi partján, két nosztalgiafestésű mozdonypárban, a Tekergő gyorsvonatokkal.



A szerelvényben egy zöld színét visszakapott poggyászkocsi és egy nosztalgia-étkezőkocsi is helyet kapott, melyben a 70-es, 80-as évek Utasellátó hangulata az étel- és italkínálatban is megelevenedik. Az étlapon szerepelt többek között babgulyás, paprikás csirke, sertéscsülök, rétes és csokiróló is, az italok között pedig szörpök és kimért balatoni borok, illetve fröccsök is helyet kaptak.

Molnár Zsolt

Forgalmi adatok

A program népszerűségének köszönhetően, az északi part utasforgalma 2,4 százalékkal magasabb volt az egy évvel korábbihoz képest. A teljes júliusi hétvégén utazó 43,6 ezer utas közül 28,7 ezren a déli, míg 14,9 ezren az északi partot választották, vagyis a déli partra utazók száma körülbelül kétszerese az északi parténak. Míg az előző év azonos hétvégéjén nagyjából 900, ezen a hétvégén 1300 kerékpárt szállítottak a Balaton partján vonattal. Az újonnan bevezetett Balaton 24 és Balaton 72 jegytípusból a júliusi szombaton és vasárnap 450 darabot vásároltak, tavaszi bevezetése óta pedig összesen 2742 darab fogyott belőlük. A júliusi Retró hétvége a megújult arculatú Utasellátó számára is sikeresnek bizonyult. A kétnapos rendezvény során Budapest és Tapolca között egy nosztalgia és egy felújított étkezőkocsi is közlekedett, szimbolizálva a régi idők és a mai kor Utasellátó-szolgáltatását. Az utasok szívesen fogyasztották az új beszállítótól érkező készleteket és a fröccsnek is kérhető kimért borokat, valamint az egyedi csomagolású Utasellátó csokirólót.

„Európa szíve” lehet újra a magyar vasút

A fokozatosan megnyíló határok és az enyhülő korlátozások után – bár sokan itthon nyaralnak idén – az már látható, hogy a nemzetközi vonatok újraindulásával az utasok egyre nagyobb számban térnek vissza a vasút szolgáltatásaihoz. Kérdés még, hogy a vírushelyzet mennyire fogja befolyásolni a közlekedési szegmens jövőjét.



A határok lezárásával és az utazási korlátozások bevezetésével a MÁV-START nemzetközi utasainak száma 98%-ban visszaesett. Hasonlóan a légitársaságokhoz, ahol sok cég ráadásul még likviditási gondokkal is küzd az elmaradó utasok miatt. Felmerül a kérdés, hogy a nehéz helyzetbe kerülő más közlekedési ágazatokra és a valószínűleg megváltozó utazási szokásokra milyen lépéssel készül a MÁV-START.

A járvány előtt a MÁV-START kínálatával 11 országba tudtunk eljutni, 42 távolsági és 12 éjszakai vonattal. 2010 és 2019 között 1,1 millió fővel nőtt a nemzetközi utasok száma, azonban érdemes megjegyezni, hogy az egyre globalizálódó világ és az egyre növekvő erejű turizmus miatt sokkal nagyobb piac az, ahonnan a részesedést ki lehet szakítani.

Elmondható, hogy a közvetlen Budapest–Munkács Inter-City bevezetésével 64%-kal nőtt az Ukrajnából Magyarországra történő utazások száma, míg a többi ország felé stagnáló és enyhén emelkedő adatokat kapunk, egyedüli kivétel Szerbia, ahol a Szerb Vasút vágányzárja miatt jelentősen visszaestek az utasforgalmi adatok a közvetlen vonat hiányában.

A növekvő utasszámaink természetesen a mentrendi és szolgáltatásfejlesztési lépéseknek köszönhetőek, mint például a nemzetközi forgalomra elkészült 20 darab IC+ kocsi, és az Utasellátó büfé és catering szolgáltatásának újraindítása, melyek további célterületeken való alkalmazásukkal még versenyképesebbé tudják tenni a vasúti közlekedést.

A vírushelyzet miatt a fapados légitársaságok, amelyek pénztárcabarát diszkont utazási módot kínálnak Európán belül, nehéz helyzet elé tekintenek. A vasút sokkal környezetbarátabb üzemeltetése, a magasabb kényelmi szempont mellett, a pályasebességek emelkedésével jó alternatíva az utazáshoz, így már komoly konkurenciát jelent a repülésnek. Ezenkívül a nemzetközi utazásoknál teljesen más a helyzet, Magyarországon kívül egyre több a magánvasúti szolgáltató, amikkel fel kell vennie a versenyt a MÁV-START-nak. Ehhez megfelelő eszköz a minél sűrűbb menetrendi struktúra, az EuroCity-kben közlekedő CAF-kocsik teljes felújítása és a menetrendváltásig beszerzendő 22 új darab hálókocsi is.

Ezenfelül a hosszú távú tervekben szerepel több új ország, új desztinációkkal, mint például Párizs, Róma vagy Isztambul. Az ország földrajzi elhelyezkedéséből fakadóan a kiterjesztett és megemelt színvonalú szolgáltatásokkal a következő években joggal lehet Magyarország vasúti értelemben „Európa szíve”.

Molnár Zsolt

Július elsejével több nemzetközi járat is újraindult, közöttük a nemzetpolitikailag is fontos Corona Inter-City, ahol a megújuló Utasellátó új szolgáltatásaival várta a visszatérő utasokat. Továbbá Ausztria, Szlovákia, Szlovénia, Horvátország felé is újra elindultak a szolgáltatások.

Huszonkét darab fekvőhelyes és hálókocsit szerez be a MÁV-START

Az év végéig fokozatosan újabb járművekkel váltja ki a MÁV-START a jelenleg használt hálókocsikat. A tervek szerint a fejlesztésnek köszönhetően új vonatok indulhatnak és bővíthet a meglévő járatok kapacitása. A vasúttársaság a szolgáltatásbővítés érdekében gyorsított, nyílt közbeszerzési eljárást írt ki 22 használt, légkondicionált, fekvőhelyes és hálókocsi beszerzésére, amire az ajánlatokat július 20-áig lehetett beadni. A fejlesztést a vasúttársaság saját forrásból finanszírozza.

Jelenleg a MÁV-START 33 fekvőhelyes és hálókocsijából több korlátozottan felhasználható a nemzetközi forgalomban. Ezért a vasúttársaság már korábban is tervezte használt fekvőhelyes és hálókocsik beszerzését, amire a jelenlegi piaci helyzetben, gyorsított, nyílt közbeszerzési eljárás keretében adódik lehetősége.

A beszerzendő hálókocsik az Erdélybe közlekedő Corona éjszakai vonaton; V4-országokba és különkocsiként nyugat-európai célpontok felé, valamint az Adria tengeri hálózat vonatainak közlekedhetnek majd. Valamennyi hálókocsinak két kerekesszékes férőhellyel kell rendelkeznie, legalább két-személyes fülkékben. A járművek engedélyezett sebességének 200 km/h és normál nyom-

távolságúnak (1435 mm) kell lennie; fontos, hogy alkalmassak legyenek nemzetközi forgalomban való közlekedésre és a többfeszültségű energiaellátás (1000 V 16,7 Hz/1500 V 50 Hz) követelményeit teljesíteniük kell. További feltétel, hogy a kocsik légkondicionáltak legyenek, és zárt rendszerű mosdókkal rendelkezzenek. A fékberendezésnek tárcsás rendszerűnek kell lennie, megfelelő kiegészítő mágneses fékberendezéssel, a karbantartáshoz szükséges alkatrészek ellátottsága pedig szintén elengedhetetlen.

MÁV KIG



A tervek szerint az év végéig érkező 22 jármű közül legalább 15-nek idén december 15-ig érvényes fővizsgával kell rendelkeznie, amik eredményes közbeszerzési eljárás esetén, a téli menetrend kezdetén állhatnak forgalomba.

Nekünk írták, rólunk mondták...

Kedves jegypénztárosaink

Tisztelt Vezetőség / MÁV-START Zrt.!

2020. 06. 22.-én vásároltam Szolnok vasútállomáson a nemzetközi pénztárban menetjegyet Frankfurtba. A pénztáros hölgy viselkedése és segítőkészsége véleményem szerint követendő példa. Végtelenül kedves volt, minden kérdésre azonnal tudott válaszolni. Hiányos információkkal érkeztem a pénztárhoz, de a hölgy szakmai tudása felkészített az utazásom alatt esetleges felmerülő kellemetlenségekre (átszállások, csatlakozási idők) és minden megoldásra több lehetőséget is felvázolt. A vasúttársaság pozitív megítélését a fent említett pénztáros hölgy nagyban elősegítette.

Tisztelettel: B. Kitty



Tisztelt MÁV-START Zrt.!

Ezúton szeretném megköszönni az újpesti bérletpénztárban mai napon (2020. 06. 10) reggel 7:30 körül szolgálatot teljesítő pénztáros hölgy kedvességét! Neki köszönhetően jól indult a mai napom!

Üdv.: K. Ágnes

MEGTALÁLT TELEFONOK

Tisztelt Ügyfélszolgálat!

A mai napon (06. 22.) az InterCityn felejtettem a telefonomat, amit leszállás után Ferihegy megállóhelyen vettem észre. A Torontál InterCity, illetve az azt követő zónázó vonat személyzete segített megtalálni a telefont. Kérem, hogy amennyiben megoldható, továbbítsák nekik a köszönetemet. Tisztelettel: S. Zoltán

Jó napot!

Köszönetet szeretnék mondani a 2020. 06. 13-án 14:10-kor induló, Déli pályaudvar és Székesfehérvár között közlekedő, 4516-os számú járaton levő jegyvizsgáló úrnak! Nagy sietségben a vonaton hagytam a telefonomat, és mikor felhívtuk a telefont, közölték, hogy leadták Székesfehérváron! Nagy tisztelet, amiért a mai világban leadta a telefonomat. Remélem, az említett Úr is megkapja ezt a köszönetet.

Üdvözléssel: J. Anna



HÁLÁSAK AZ EGÉSZSÉGÜGYI DOLGOZÓK

Tisztelt MÁV-START!

Mint egészségügyi dolgozó ezúton szeretném megköszönni az egészségügyi vészhelyzet alatt lehetővé tett ingyenes utazást, ami a jelenleg is fennálló betegségem diagnosztizálásában nagyon jelentős segítséget nyújtott. Szeretném megköszönni továbbá a vasúti dolgozók, jegyvizsgálók segítőkész munkáját is, amivel az utazáshoz hozzájárultak.

Köszönettel: Sz. Szabolcs ápoló, Sopron



Kedves MÁVINFORM!

Szeretném megköszönni a kedves jegyvizsgálók és a vonatvezető lelkiismeretes munkáját, akik a mai napon az 5.34-es Miskolc Tiszai pu. – Budapest Keleti pályaudvarig közlekedő sebes vonaton teljesítettek szolgálatot – sajnos a nevüket nem tudom. Nagyon kedvesek, udvariasak, segítőkészek voltak. Próbáltak segíteni és a problémámat orvosolni. Minden tiszteletem a munkájukért! Köszönöm szépen.

További jó munkát kívánok!

B. Zsuzska



Tisztelt Vezetőség!

Szerdán vonattal utaztam Budapestről Egerbe. Teljesen lenyűgözött ennek a jól gondozott állomásnak a légköre és az a tisztaság, amit tapasztaltam. A 12:35-ös vonattal hagytam el a Keleti pályaudvart és a 19:04-essel érkeztem vissza Egerből. Az állomásvezető és a pénztáros hölgy is nagyon kedves és együttműködő volt velem, amit nagyra értékelek. A mosoly az arcukon, a makulátlan egyenruhájuk, és ahogy azt már említettem, az állomás tisztasága mind-mind elismerésre méltó. Kérem, továbbítsák ezen elismerést részükre.

Köszönettel: Gary J. A. H.

Az idei lesz a 70. Vasutasnap!

A sínek világa nem csupán az a technikai csoda, amit vasútnak nevezünk. A technikához az ember is kell, vasutasszív és elhivatottság. A Vasutasnap hosszú évtizedek óta az a nap, amely a vasutasszakma dicséretéről, a vasutas összefogásról, a legjobbak elismeréséről, a közös együttlétről szól. Díszbe öltözött ünnep és felhőtlen szórakozás. Idén már 70. alkalommal.



„(...)De a szervezett munkások közt még külön kell megemlíteni a vasutasokat. Ezekről csak meghatottan lehet beszélni. Könnybelábadt szemmel s szerető bámulattal. Ha a magyar munkás beírta a nevét a történelembe, a magyar vasutasát alá kell húzni, virágot és babért kell köré festeni. Ha nem mindent, hát majdnem mindent nekik köszönhetünk: az ő rendületlenségüknek, az ő tudásuknak, az ő fáradhatatlanságuknak, az ő józanságuknak, éjjelt nappallá tevő kötelességtudásuknak. Kell ebben lenni valaminek a mesterségük kiválasztó hatásából. Valahogy úgy kell lennie, hogy a vasút nem tűr, nem tűrhet meg szolgálatában csak talpig embert és tisztességes embert, aki nem az, azt egy hét alatt kilöki magából – vasúti szolgálatot csak becsülettel és tudással lehet végezni.” (Nyugat folyóirat, 1918. december, Ignotus)

1925-ben jelent meg először a MÁV Hivatalos Lapban a MÁV akkori elnökének, Kelety Dénesnek a felhívása, amelyet Gyökössy Endre, a vasutas árvaházak előadójának javaslata alapján tett meg. A felhívásban az elnök olyan vasutasnap szervezését kérte a szolgálati főnökségektől, ahol gyűjtést szervezhetnek a MÁV-os árvaházak (Köszeg, Kaposvár, Szeged) megsegítésére. Az összeggyűlt adományok nagy részét valóban az árvaházak kapták, de jutott pénz a vasutas cserkészcsapatoknak, a vasutas repülősportnak és a vasutas könyvtáraknak is. A felhívás 1926-ban is megjelent azzal a javaslattal, hogy minden szolgálati főnökség tartson az év valamelyik napján vasutasnapot, amelynek a várható bevételét jó célra lehet fordítani. A nemes cél érdekében a vasutasság megmozdult és összefogott, az első években különféle eseményeket szerveztek annak érdekében, hogy minél hívogatóbb, minél több vasutast érdeklő tartalommal töltsék meg a napot. A krónikák megőrizték, hogy például Debrecenben zenés ébresztővel járták körbe a várost. Külön erre az alkalomra egyedi újságot készítettek, Debrecenben a korabeli értelmiség egy emberként mozgott meg az ügyért. Szécsényben az állomásfőnök irányításával halásztak, és a vasutasnapon nagyszerű halászlé és rántott hal készült, amit a vasutasnap közönségének eladtak, a bevétel pedig a vasutas árváknak ment. A vasutasnapot a szolgálati főnökségek eltérő helyszíneken, eltérő tartalommal, más-más időpontban rendezték meg. Voltak kulturális összejövetelek, műsoros estek, vasutasnapi bálók, táncmulatságok, közös kirándulások is. A pénzt a vasutasok adták össze, elsősorban az árván maradt vasutas gyermekek támogatására felajánlva. A legkevesebb összegek a gazdasági válság éveiben, 1931–35-ben jött össze, ez 20-30 ezer pengő volt, de volt olyan év, amikor néhány százezer pengő adomány gyűlt össze a belépőkből. A vasutasok más célokra gyűjtöttek: például a II. világháború előtti vasutasnapi gyűjtések egyikének célja az Andrássy úti vezérigazgatósági épület falán elhelyezett I. világháborús emlékmű finanszírozása volt.

A legső vasutasnapokat tehát a szükség teremtette meg a vasutas elhivatottság és összetartozás alapjain. Az ötvenes évek legeleje, egészen pontosan 1951 változást hozott: a magyar kormány úgy döntött, hogy rendszeressé

teszi, mégpedig minden év augusztusának második vasárnapján rendezi meg. Így 1951. augusztus 12-én volt az 1. Vasutasnap. A korabeli fotókat az MTI őrzi, ezeken jól látszanak a történelmi kor jellegzetes alakjai, Lenin, Sztálin, Rákosi portréi a falakon és gipszbe öntve a Vasutasnap tiszteletére megnyitott szoborkiállításon.

1951. augusztus 12-én Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter fogadta a jelentést a népligeti Vasas-stadionban tartott ünnepi nagygyűlésen. Az 1. Vasutasnap emlékét a Filmhíradó is megőrizte, a www.filmhiradokonline.hu felületen 1951 augusztusára keresve megnézhetjük. Tíz év múlva, 1961-ben a Vasutasnapok állandó időpontja július második vasárnapjára módosult. A dátum kiválasztása kötődik a Pest–Vác vasútvonal 1846. július 15-én történt megnyitásához.

Azóta, idén 70. alkalommal, változó helyszíneken, az ország nagyobb városaiban rendezik meg a vasutasnapot, ahol a dolgozók családtagjaikkal ünnepelhetnek egy egész napon át. Hagyományosan a Vasutasnapon avatják fel a végzős vasúti tiszteket, és ekkor adják át a kitüntetések, a munkájukat legjobban végző vasutasoknak. A másnapi Juliálisok országsszerte a nagyobb városokban kerülnek megrendezésre. A célja a szakma ünneplése és az együtt töltött felhőtlen szórakozás, a legkülönbözőbb szórakoztató programokkal, fellépőkkel, játékokkal kicsiknek-nagyoknak, közös ebéd elfogyasztásával. A Juliálison lehetőség nyílik a közös kikapcsolódásra és arra, hogy a vasutas család tagjai szót váltsanak egymással a hivatásukról. A sokféle különböző programot és eseményt a vasutas összetartozás, a vasútszeretet és az elhivatottság fűzi össze.

Boldog évfordulót kívánunk minden vasutas dolgozónak!

Hum Krisztina

Köszönjük Dr. Opauszki István archívumvezető segítségét!

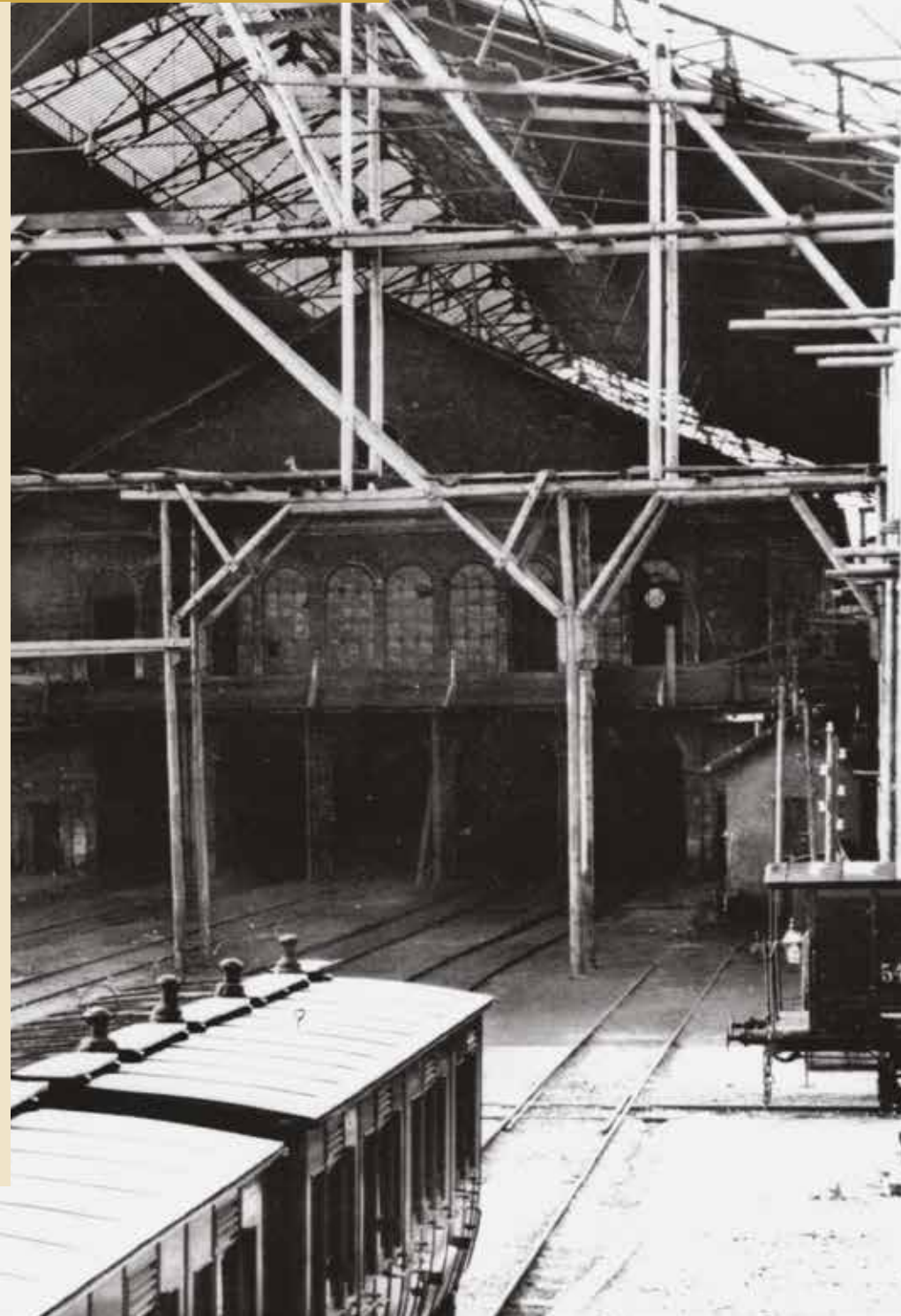
Fotók: MÁV Archívum

VASUTAS NAP

1951 AUGUSZTUS 12

Száznegyvenhárom éves a Nyugati pályaudvar

Nevének hallatán sok dolog az eszünkbe juthat: a sietség, a pékségekből kiáradó cukros illat, a pasztellzöld falak, vagy a lenyűgöző monumentalitás, amellyel a pályaudvar óhatatlanul is magára vonzza a körúton közlekedők figyelmét. Ismerjük a Királyi váró történetét, tudjuk, hogy Gustav Eiffel irodája tervezte az épületet. A Nyugati pályaudvar egy régi ismerős, az életünk része, amin átrohanunk, ahol találkozunk, ahová beérkezünk, ahonnan továbbindulunk. De átutazóként vajon belegondolunk, hogy mi mindennek volt néma szemtanúja a MÁV impozáns állomásépülete? Váltunk nézőpontot! Tekintsünk most úgy a Nyugatira, mint a város titkait tudó épületre –, legalább amíg ezt a cikket olvassuk. Ígérem, ha így teszünk, érdekes korok meséit rajzolják majd ki a megkopott falak.



A pályaudvar története az 1846-ban átadott Budapest–Vác vasútvonal indóházának megépítésével kezdődött. Innen indult el 1847-ben Petőfi Sándor is, az első Magyar gőzvontatású szerelvénnel. Petőfit valósággal lenyűgözte a vonatút, miután visszaérkezett Pestre, megírta „Vasuton” című költeményét. Bár ezt ő már nem érthette meg, 27 évvel később, az indóház helyén, elkezdték megépíteni a ma is álló Nyugati pályaudvart. Ekkoriban még teljesen más volt az első születésnapját ünneplő Budapest utcaképe. (1873-ban jött ugyanis létre Pest, Buda és Óbuda egyesülésével – a szerk.) A városi közlekedés lóvasúton volt megoldott, a fontosabb utcákat gázlámpák halovány fénye világította meg esténként. 1877-ben aztán a Budapesti pályaudvar (ekkoriban még így hívták – a szerk.) csarnokát megtöltötte a füst, és behaladt az első gőzmozdony.

1877

Elkészült a pályaudvar! Thomas Alva Edison ebben az évben építette meg az első működő fonográfot, és rögzített, a történelemben először, visszajátszásra is alkalmas emberi hangot. Érdekesség, hogy 1890-ben egy ilyen készülék segítségével vették fel az önkéntes száműzetésében élő Kossuth Lajos hangját Torinóban, így ő vált a legkorábban született emberré (1802), akinek fennmaradt a hangja.

1881

Az országban először, a Nyugati pályaudvaron vezették be a Siemens–Halske cég modern biztosítóberendezését, de a fejlődés nemcsak a pályaudvaron belül, hanem azon kívül is látványos volt. Az 1885. évi Általános Kiállítás miatt ideiglenes közvilágítást létesítettek a Városligetben, amelyet az akkor szabadalmaztatott transzformátor táplált elektromos árammal. Így akik a kiállításra, vagy Barokaldi Cirkuszába igyekeztek, esti sétájukat már az ívlámpák szokatlanul erős fényében teheték meg.

1887

November 28-án a Nyugati főbejárata előtt indult el Budapest első villamosa. A pályaudvar és a Király utca közötti 1 km hosszú próbavonalon közlekedő Siemens–Halske típusú, alsó áramszedős jármű gyorsan a modern városi közlekedés élvonalába emelte a fővárost. Színén 1887-ben fejlesztették ki a celluloid filmet, amelynek köszönhetően 1888-ban piacra dobhatták az első hobbifotósok számára kifejlesztett fényképezőgépet. Innentől kezdve, köszönhetően a fotózás fejlődésének, a Nyugati pályaudvar életének mozzanatai már jól dokumentáltak.

1891

Átkeresztelték az épületet, és a ma is használatos Nyugati pályaudvar néven működött tovább. Érdekesség, hogy nevét nem a földrajzi fekvéséről, hanem az építető vasúttársaságról kapta.

1894

A megnyitással azonos évben szabadalmaztatott fonográf megőrizte Kossuth Lajos hangját, de az államférfinak van egy sokkal szomorúbb és közvetlenebb kötődése is a pályaudvarhoz. 1894. 03. 30-án ide futott be az a vonat, amely a 10 nappal korábban elhunyt Kossuthot szállította haza Torinóból. Ennek apropóján óriási tömeg gyűlt össze a peronokon és a pályaudvar körül, hogy lerója tiszteletét az államférfinak.

1903

Ebben az évben az ember meghódította az eget, a levegőbe emelkedett az első működő repülőgép. A közlekedésben egy új korszak vette kezdetét. A vasúti és légi közlekedés között azonban párhuzamosan zajlott a fejlődés, hiszen mind a két közlekedési ágazat bizonyította létjogosultságát.

1915

Már jelen voltak a korabeli autók a pályaudvar környező utcákon, és ekkor debütált a Ganz–Büssing által gyártott busz is Budapesten. A városi közlekedés egyre csak fejlődött, míg a vasút új szerephez jutott: az első világháború kitörésével főként a hadiszükségletek kielégítése volt a MÁV feladata.

1923

Villamosították a pályaudvar vágányait, valamint a Nyugati pályaudvar–Dunakeszi–Alag viszonylatot, ahol elkezdődött a Kandó Kálmán által tervezett villamos mozdony próbázeme.



Számomra a Nyugatiban sétálni, annak helyenként romos állapota ellenére is, hatalmas élmény, mert a fejlődés és a tradíció békés egyensúlyát fedezem fel, akárhová nézek. Az idejélmúlt fonográfhangoknak, vagy a fekete-fehér fotográfiának már nyoma sincs, ahogyan a gőzmozdonyok sem napi vendégek az óriási csarnokban. A zenét ma már Spotifyon hallgatjuk, a telefonunkkal szelfizünk, és emeletes vonatokon száguldozunk, a Nyugati viszont még áll, és helytáll, 143 éve a vasút szolgálatában.

Benke Máté

Nem megy ki a divatból: a kenyér!

Lehet kovászos vagy kovásztalan; nagy vekni vagy kis cipó; fehér vagy barna; hosszúkás vagy gömbölyded; minden formájában és megjelenésében népszerű már évezredek óta. Nemcsak az emberiség jelentős részének alapvető élelmiszere, de az európai kultúrában a vallások egyik legfontosabb jelképe is a kenyér. Hazánkban is nagy tiszteletnek örvend, nem véletlen, hogy az Új Kenyér ünnepe – amely egy középkori vallásos néphagyomány – első, szent királyunk emléknapija is egyben.

A különböző gabonafélék őrlményéből sült, alapvető táplálékunkat külföldön, sok helyen még kovász nélkül készítik. Hazánkban főleg a kovászos kenyér az elterjedt, amit búza- vagy rozslisztből, vagy éppen árpából, zabból sütnék, de a fekete, nyúlós, korpás kenyér is ismert. Emellett hajdinát, krumplit és kukoricát is szoktak a kenyérlisztbe keverni. Az alapvetően liszt és víz házasításából, azok fermentációjából született kovász vadélesztőgombákat és tejsavbaktériumokat tartalmaz. A kovász azért fontos, mert savanyítja a tésztát, így megváltoztatja az ízét, tápértékét. A kovászos kenyér lényegesen egészségesebb és könnyebben emészthető. A kovászban található vadélesztő szén-dioxidot termel, ezért nő nagyra a kenyértészta. Napjainkban a pékségek többsége mesterséges kovással, azaz élesztővel dolgozik, hiszen azzal sokkal gyorsabban előállítható a kenyér, így gazdaságosabb a sütés.

Csohány Domitilla



Krumplislángos receptje

A kenyérfélék egy jelentős csoportját a lepények teszik ki. Ilyenek például a különféle kenyérlángosok és a jól ismert krumplislángos is. Mostani receptünk a piacok, vásárok vagy éppen a balatoni strandok hangulatát idézi.

Hozzávalók – 6 személyre

- 50 dkg burgonya
- 50 dkg finomliszt
- 1,25 dl tej
- 2,5 dkg friss élesztő
- 1 teáskanál cukor
- 1 db tojás
- 2 dkg vaj
- só ízlés szerint
- 5 dl napraforgóolaj

1. A krumplit megpucoljuk, felkockázzuk és enyhén sós vízben megfőzzük. Lecsöpögtetjük, majd krumplinyomóval összetörjük.
2. Az élesztőt a langyos tejbe morzsoljuk, hozzáadunk egy teáskanál cukrot és felfuttatjuk.
3. A már összetört krumplihoz hozzáadjuk a lisztet, a tojást, az olvasztott vajat, sózzuk, hozzáöntjük az élesztős tejet és lágy, ruganyos tésztát gyúrunk belőle.
4. Langyos helyen fél órán át kelesztjük.
5. Egy kis tálba olajat öntünk, majd belemártjuk a kezünket, és öklömnny tésztadarabokat szakítunk belőle.
6. Az olajat felforrósítjuk, a gombócokat kihúzogatjuk, és a forró olajban oldalanként 2 perc alatt kisütjük.
7. Ízlés szerint fokhagymával, sajttal, tejföllel tálaljuk.



Ünnepeljük a legkisebbet! Mecseki kisvasúti nap

Az erdőkön, hegyeken-völgyeken át zakatoló mozdonyok csodás kirándulási helyszínekre viszik utasaikat, de sokaknak az is elegendő, ha utaznak egyet a hangulatos, az arcokra minden esetben mosolyt csaló járművekkel. Kisvasút szinte az ország minden szegletében található, de ezek közül is a legkisebb, pontosabban a legrövidebb a Mecseki Kisvasút a maga 570 m hosszú pályájával. Színes kocsijaival, az élen járó Mukival, a piros C50-es mozdonnyal és a mindig vidám masiniszttával mégis hatalmas élmény az utazás a Pécsi Állatkert és Dömörkapu között. Az 1962. augusztus 20-án átadott, társadalmi munkában épült Mecseki Kisvasút napja ebben az évben is az évfordulójukon, a nemzeti ünnepünkön lesz.

Helyszín: Mecseki Kisvasút (Pécs, Dömörkapui út)
Időpont: 2020. augusztus 20.
További információ: Andróczy István, tel.: 06-20/355-46-41,
E-mail: muki1962@citromail.hu

Köröndi esték: Operett – operamánia Fülbemászó slágerek – nagyzenekarral

A Dunakeszi Szimfonikus Zenekar a VOKE szervezésében évek óta koncertezik egy igazán különleges helyszínen, a Dunakeszi Járműjavító teraszán. Ráadásul az idei nyár – a hosszú kényszerszünet után – még emlékezetesebb lehet mind a muzikusok, mind a hallgatóság számára. A Köröndi Esték idei harmadik előadásán jól ismert operett- és operarészleteket fog játszani a zenekar. A karmester Farkas Pál lesz.

Helyszín: Dunakeszi körönd, Járműjavító terasza
Időpont: 2020. augusztus 28., péntek, 20:00–21:30
A koncert látogatása ingyenes, de az ülőhelyek száma korlátozott.



XI. Vasútmodell Kiállítás Balassagyarmaton

A Balassagyarmati Vasútmodellező Klub minden évben nagyszabású kiállítást rendez a vasútrajongók-nak, ahol kicsik és nagyok is kedvükre csodálhatják meg a mozgó miniatűr vasúti világot. A terepasz-talok idén is több hazai és felvidéki állomás életét elevenítik meg, emellett pedig újra lesz bütykölde is, ami a látogatók nagy kedvence, ahol bárki kipróbálhatja a modellezést és építést. A kiállítás további különlegessége a tombola, pontosabban annak fő-díja, hiszen a nyertes ebben az évben is egy valódi, komplett terepasztallal térhet haza!

Helyszín: Mikszáth Kálmán Művelődési Központ (Ba-lassagyarmat, Rákóczi u. 50.)
Időpont: 2020. szeptember 11–13.
Belépő: Felhőtt: 1000 Ft; Gyermek: 500 Ft

Egy hang – egy előadás – egy élmény

Kautzky Armand önálló estje Pécssett

„Odavagyok magáért...” a címe Kautzky Armand verses, zenés előadásának, sokan pedig – nem véletlenül – a Jászai Mari-díjas színész hangjáért vannak oda. Így az est sikere garantált, hiszen az egyik legkellemesebb színészhang most olyan népszerű slágereket, kedvelt dalokat és ismert verseket fog megszólaltatni, mint a Régi mániám, Túl az Óperencián, Meseautó, Lila akácok, Álom, álom, Te rongyos élet, Jaj cica..., Pá, kisaranyom, Maga nős ember, Bőg a tehén, János legyen..., Hétre ma várom a Nemzetinél, Jöjjön ki Óbudára, Éjjel az omni-busz tetején, Legyen a Horváth kertben Budán, Váci ut-cán, Vén budai hársfák...

Helyszín: VOKE Vasutas Művelődési Ház / 6-os számú nagyterem (7621 Pécs, Vá-radi Antal u. 7/2.)
Időpont: 2020. szeptember 11. 18.00
Belépő: 1500 Ft/fő
MÁV-dolgozók számára vasutas igazol-vány felmutatásával: 1000 Ft/fő
A belépő a helyszínen és elővételben is megvásárolható hétfőtől csütörtökig 9.00–17.00 óra között, valamint pénte-ken 11.30-19.30 óra között.
Bővebb információ:
E-mail: pvmh@pvmh.hu
Tel.: 72/310-037
Vasúti tel.: 05/13-96 (06-1-515-1396)



Határállomás az ország közepén

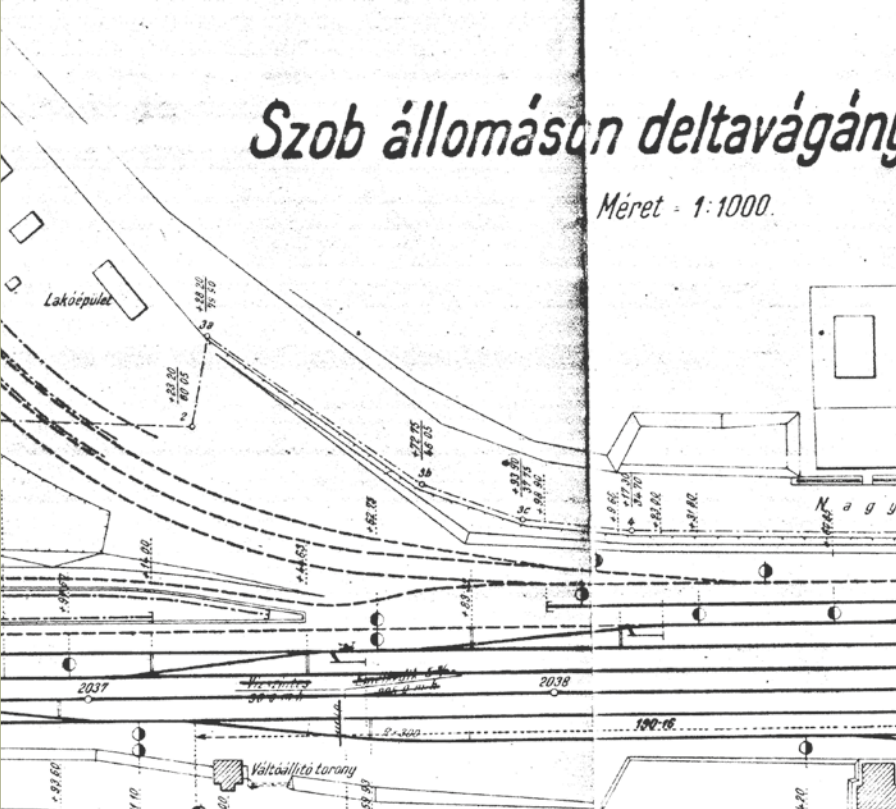
Amikor 1846. július 15-én megindult az első hazai vonat Pestről, mindenki tudta, hogy Vác csak az ideiglenes végállomása, a „valódi” majd Pozsonyon keresztül Bécs lesz. Utazzanak velünk a történelemben vonattal a Duna-kanyarban.

Még azt sem mondhatjuk, hogy az akkoriakban a derűlátás munkált; már tíz évvel korábban, „Az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról” szóló XXV. törvénycikkben kimondták, hogy vasutat kell építeni a császárvárosba. Arra azonban senki sem gondolt az 1846-os megnyitó idején, hogy Magyarországon forradalom tör ki, amit vesztes szabadságharc követ, sőt a vonal újabb szakaszát Pozsony és Marchegg között (ahonnan már régebben kiépült a pálya Bécsig) 1848. augusztus 20-án, jóval a forradalom kitörése után adták át.

Osztrák kézben

A folytatásra sem kellett túl sokat várni, bár dicsőségről kevésbé beszélhetünk: a szabadságharc leverése után a tulajdonos Magyar Középponti Vasúttársaság megszűnt, a bécsi vasút ideája az osztrák állam kezébe került, egészen pontosan a Délkeleti Államvasútba (Südböstliche Staatsbahn), amely hamarosan megkezdte a fejlesztést. 1850. december 16-án a Vác és Párkányána között 44 kilométeres, 1851. szeptember 6-án pedig a Párkányána és Pozsony közötti 135 kilométeres szakaszt adták át, megteremtve ezzel a Pest és Bécs közötti vasúti közlekedés lehetőségét.

Noha mindez közvetlenül Haynau rémuralma után, a reménytelenségbe süllyedt Magyarországon történt, a sajtó lelkesedése valamelyest érthető volt: „A vác-pozsonyi vasút tovább készítésével, miután Bayer főmérnök másuvá alkalmaztatott, Rost császári és királyi főmérnök bízott meg. F. é. nov 15-dikére, mint állítják, az egész munka befejeztetik, s akkor a Pest és Pozsony közti vasútvonalon már próbakocsizást fogunk tenni. Így aztán olyan közel leszünk Bécshez, hogy szinte egy hírlap szóra ott teremhetünk. A Dunán eddig nem látott sebességű gőzhajók fognak repíteni; a Duna-parton, vasútvonalak vetnek véget az eddigi távolságnak” – lelkesedett 1850 nyarán a Pesti Napló, de a cikket olvasva az is kiderül, hogy az osztrákok majd’ egy évvel hamarabb le akarták



tudni munkát. November 15-én még semmit sem adtak át, és decemberben is csak a tervezett pályahossz egynegyedét. Igaz, hogy voltak viták még a megnyitás után is, hogy a Duna melyik oldalán menjen a vonat – akkoriban Győr volt a hazai mezőgazdaság központja, és sokan fontosabbnak tartották, hogy a vasút ott épüljön előbb, ne Pozsonyban –, de végül győzött a takarékoság. A vasút a Duna bal partján („a pesti oldalon”) haladt, és így nem volt szükség arra, hogy egy nagy Duna-hidat építsenek. Helyette építhettek sok kisebbet más folyókra, így hamarosan fából ácsolt vasúti hidak álltak az Ipoly, a Garam, a Vág és a Nyitra felett, amelyeket csak később cseréltek vasszerkezetűre. Azonban a terméskő falazatú, téglalapítesű, zebegényi völgyhid csak annyit változott az elmúlt 170 évben, hogy az 1890-es években kiszélesítették. Nem túlzás, hogy e hétnyílású műtárgy hazánk egyik legjelentősebb használatban lévő vasúti műemléke, egyúttal a leghosszabb, 75 méteres boltozott vasúti hídja is.

A vasútvonal azonban nem maradt sokáig (osztrák) állami kézben: 1854-ben eladták (a többi magyar vonallal együtt) a frissen megalakult Osztrák Államvasút Társaságnak (Österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft), amely hangzatos neve ellenére magántársaság volt, és csak jó 15 évvel később kezdett fejlesztésbe: első lépésként 1868-ban a vonal kétvágányúsítása indult, miközben az első vágány sínjeit is kicserélték, és sűrítették a talpfákat is. Ennél azonban sokkal látványosabb volt, hogy 1877-ben Budapesten átadták a Nyugati pályaudvart, bár az nevét csak jóval később, 1891-ben kapta. De nem az osztrákoktól.

Magyar vasút

Az 1890-es évek elejére sikerült a MÁV-nak annyira megerősödni, hogy megszerezte az Osztrák Államvasút Társaság magyarországi vonalait, így a Budapest–Pozsony–Bécs vonalat is. A társaság a kétvágányúsítást folytatta, a Vác és Párkányána közötti második vágány 1893-ra készült el.

A teljességhez tartozik, hogy addigra már a Duna túlsó partján is megvolt a Budapest és Bécs közötti vasúti pálya – ugyan-csak a MÁV tulajdonában –, de akkor még a Pozsony felé vezető vonal korszerűbbnek számított.

Vasúti híd

De ki gondolta volna akkor, hogy alig húsz év múlva két határállomás is lesz a vonalon és az egyiknek semmi köze nem lesz Magyarországhoz? A trianoni döntés következtében a MÁV is mérhetetlen veszteséget szenvedett, vonalainak jó része „külföldre került”, minek következtében számos olyan település vált határátkelővé, ahol korábban legfeljebb a kaszánya előtt láttak őrbódét, és a vasúti pálya mentén sorompót. Ilyen település lett Szob is, bár azt nem mondhatnánk, hogy Trianon előtt jelentéktelen lett volna. Ráadásul a településhez kötődik a Ipoly felett átívelő vasúti híd. Eredetileg fából készült, de már 1859-ben rácsos vashíddal váltották fel, mi több, kétvágányúra építették, pedig a kétvágányúsítás több mint harminc évig váratott magára. A híd 1867-ig a Kárpát-medence legnagyobb nyílású vasúti hídja volt, azonban szerény teherbírása miatt 1900-ban elbontották, és nyílásbeosztását és alépitményeit ugyan megtartották, de a helyébe két híd is épült, külön-külön egy-egy vágánnyal.

Érdekesség, hogy Kodály Frigyes vasúti tiszt, Kodály Zoltán édesapja 1883–1885 között a szobi vasútállomás főnöke volt.



A család közel három évet töltött a településen, innen költöztek Galántára. Kodály Frigyes tiszteletére, 2007-ben emléktáblát avattak az állomáson. „Kodály Zoltán, a nagy magyar zeneszerző itt szerezte első zenei élményeit a szülei kamaramuzsikája által” – olvashatjuk a bronzból készült dombormű melletti feliraton.

Kodály Frigyes 1926-ban hunyt el, így ő is megérte, és valószínűleg nem irigyelte utódját, miután Szobon határállomás létesült, ahová fordítókorongot is telepítettek a szerkocsis gőzmozdonyok számára. A kényszerhelyzet szimbolizálja, hogy a csehszlovák határállomás, Párkányána, előbb Párkán, majd Štúrovo néven 15 kilométerre van innen.

A határra érve

Így vált az egykor legfontosabb hazai vasútvonalunk 1920 után „nemzetközivé”, és ugyan 1938–1945 között Szingapúr ismét magyar kézbe került, jelentősége csökkent. Ez azonban nem csak a trianoni döntéssel magyarázható. Az 1909-ben átadott komáromi vasúti híd lehetővé tette, hogy már nemcsak Bécsre, de Érsekújvárra és Pozsonyra sem csak ezen a vonalon lehetett kerülni nélkül elérni. A Budapest–Szob vasútvonalat pedig már hosszú ideje a MÁV 70-es számú vonalaként tartják nyilván, teljes villamosítása 1971-ben történt. A budapesti agglomeráció bővülésével ismét nőtt a jelentősége, az egyik legfontosabb elővárosi vonallá vált, amelynek hétfélgéi forgalma is erős, a Dunakanyarba igyekvő turistáknak köszönhetően. És persze arról sem feledkezhettünk meg, hogy a 70-es nemcsak a legelső, de az egyik legszebb magyar vasútvonal is.

Legát Tibor



Hibrid járművek küldik nyugdíjba a Csorba-tó fogaskerekűjét

A szlovák személyszállító vasúttársaság tájékoztatása szerint a magas-tátrai fogaskerekű vasút teljes körű felújítása miatt 2020. július 6. és 2021. február 6. között pótlóbuszok közlekednek a Csorba és Csorbató állomások közötti fogaskerekű helyett. A felújítás után a 70-es évek óta szolgáló „Öreghölgyet” a STADLER által gyártott hibrid fogaskerekű motorvonatok váltják fel.

A köznyelvben általában csak Zubačkanak hívták fogaskerekű vasút Csorba városát köti össze a Csorbató üdülőkörzettel, ahol csatlakozik a Tátrai Villamosvasúthoz. A Kassa–Oderberg vasútvonal 1871-es megnyitásával a Magas-Tátra vasút is elérhetővé vált, ennek következtében pedig a turizmus

rohamos fejlődésnek indult. A Riggenbach-rendszerű fogaskerekű vasutat Várnai Emil tervezte meg, amely a csorbai vasútállomást kötötte össze a csorbatói üdülőhellyel. A magyar hatóságok 1895-ben engedélyezték az építkezést, és egy évvel később, 1896. július 30-án meg is indulhatott rajta a forgalom.

A fogaskerekű vasút kezdetben csak a nyári és téli főszezonban közlekedett, ősszel és tavasszal szünetelt a forgalom. 1924-ben a Csehszlovák Államvasutak tulajdonába került a trianoni békeszerződés következtében. A közúti forgalom növekedésével és az 1912-ben megnyitott villamosvonal miatt a fogas fokozatosan veszített jelentőségéből, a csökkenő népszerűség miatt pedig hamar veszteségessé vált. Az utolsó üzemnapja 1934. augusztus 14. volt, ezt követően a járműveket selejtezték, a pályát elbontották. Egyedül a felső állomás épülete maradt meg hírneműnek, melyet vendéglőként használtak tovább. Az akkori vonalon két gőzmozdony teljesített szolgálatot, melyeket a floridsdorfi mozdonygyár készített.

Az 1970-ben Csorbatón megrendezendő sívilágbajnokság kapcsán merült fel 1968-ban a fogaskerekű vasút újjáépítésének gondolata. Az új, Abt-rendszerű vasúton 1970. február 12-én

indult meg újra a forgalom, miután a korábbi nyomvonal két-harmada megmaradt a régi, egyharmadát viszont újratervezték. A csorbai végállomáson új csarnokot építettek, amely egyúttal a járművek tárolására is szolgál.

Az újjáépített vonalat 1500 V egyenárammal villamosították, és az ott szolgálatot teljesítő 3 motorvonatot a svájci Winterthurban gyártották le, amely ma a STADLER központjának a helye. A szerelvények egy motorkocsiból és egy vezérlőkocsiból állnak, és csak egyik oldalukon vannak ajtajaik.

2020. július 6. és 2021. február 6. között a vonal újabb teljes körű felújítást kap. A teljes pálya megújul, valamint öt új, hibrid hajtású motorvonat és egy többcélú dízelmozdony kerül beszerzésre a Stadlertől.

Az új, alacsony padlós fogasszerelvények légkondicionált utasterében kilencvenegyen található majd ülőhelyet, kerekesszékekkel élők számára további két hely áll majd rendelkezésre. Az utazási élményt – a Magas- és Alacsony-Tátra csodás látványán felül – wifi és korszerű utastájékoztató rendszer fogja fokozni. A tátrai villamosvasútra, karbantartási célokra szánt mozdony villamos és dízelmeghajtással egyaránt képes lesz üzemelni. A dízelerőforrás megfelel az Euro IIIB emissziós előírásoknak. A járműveket úgy alakítja majd ki a Stadler, hogy azok elé télen hómarót is fel lehessen rögzíteni. A gépeket távirányítással is lehet majd vezérelni. A modernizálás alatt teljesen megújul az öt kilométer hosszú fogaskerekű vasúti pálya sín párja, valamint Csorba állomáson a fogaskerekű vasút fogadóépülete, Mogyorós megállóhely és Csorbató állomás épülete is. A fogaskerekű pálya felújítása magában foglalja öt új váltó kialakítását is.



Felújítják a felépítményt és alépítményt egyaránt, teljesen új vízelvezető rendszert alakítanak ki a pálya mentén, így korszerű motorvonatokkal és modern pályával várják a turistákat jövőre.

Villamos a havas tájak között

A Csorbatói Fogaskerekű Vasút csatlakozást biztosít a Tátrai Villamosvasúttal, amely különlegessége, hogy városi vasútként üzemel a Magas-Tátra havas területein. A tátrai villamosvasút vonala még a Monarchia idején épült. Az 1897-ben megnyitott Csorbatói Fogaskerekű Vasút után 1908-ban elkezdődött egy Popráddal való közvetlen összeköttetés kiépítése is. A Tátrafüredi Helyiérdekű Villamos Vasutak (T.H.É.V.V.) vonalai 1912-ben készültek el. A villamosvasút meghosszabbítására további tervek születtek, a hálózat keleti irányban Barlangligetig szerették volna továbbépíteni, de erre végül az első világháború kitörése miatt nem került sor. Első pillanattól fogva villamos motorvonatok közlekedtek rajta. A villamos mindkét vonalán hajnaltól késő estig mindennap óránként közlekedik, a szerelvények minden állomáson megállnak. A menetrendet évek óta úgy állítják össze, hogy Ótátrafüreden a Tarajkára vezető vonalra is közvetlen csatlakozás legyen. A szerelvények még nagyobb hó esetén is elég pontosan közlekednek.

A villamosra csak előreváltott menetjeggyel szabad fel szállni, amelyek az állomásokon kívül is sok helyen kaphatók. A vonalak zónákra vannak felosztva, a vonatra fel szállva az átlépett zónáknak megfelelő számú jegyet kell érvényesíteni. Kapható többzónás jegy is, ezen a zónáknak megfelelő számú ablakot kell érvényesíteni.

Molnár Zsolt
fotók: Flickr és Wikipedia

Emléktáblát avattak Kandó Kálmán tiszteletére Balatonszentgyörgyön

2020. július 8-án, Balatonszentgyörgy állomáson Farkas László Nándor állomásfőnök és helyi polgármester aktív és nyugállományú vasutas munkatársai körében, a település több szorgalmas, a civil közösségi munkában jeleskedő lakója részvételével megkoszorúzták az állomásépület várótermében Kandó Kálmán tiszteletére elhelyezett emléktáblát, megemlékezve a vasúti villamos vontatás egyik legmeghatározóbb személyiségének születésnapjáról.

A szervezők mindenkinek köszönik a részvételt!



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

A megfejtés beérkezési határideje: **2020. szeptember 18.**

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

Legutóbbi feladványunk megfejtése: *Elkezdődik az Utasellátó mobil applikáció tesztelése*

A Vasutas Magazin szerkesztősége gratulál a nyertesnek, **Sztupák Zoltán** olvasónknak!

	BÁRMELY HELYEN	ÁHÍTOZÓ	ÁLLAMI BEVÉTEL	A SZILIC-UM VEGY-JELE	UTCA, RÖVIDEN	LOMB-TALAN	ÁJULÁS	KÉZAI ...; 13. SZ-I KRÓNIKA-ÍRÓ	SIEMENS, RÖVIDEN	OSZTAG KÖZEPE!	KOCSI-TULAJ-DONOS	KÖZPONTI SPORT-ISKOLA, RÖVIDEN	RÓMAI 1000-ES	... DELON; FRANCIA SZÍNESZ		SZOMBAT, RÖVIDEN	... OLIVER; BRIT SZAKÁCS
1	KELETI BÖLCS				... BABA; MESEHŐS				ZUHANY AZ EGYIK SZÜLŐ, BECÉZVE				OLDOTT PENGE-TŐS MUZSIKA		SÍNFEJ SZÉLE!! KÖZNPÉ (RÉGIES)		
	LÉVA KÖZELI KÖZSÉG			NÉMETS VÁROS NYUGAT JELE					TILTÓ RENDELET VÉDŐ-TARTÓS								
	ROSTÉLY SZÉLE!		HOLLAND AUTÓJEL BECÉZETT ÁGNES			SZÁM-SORS-JÁTEK ÉRETTE						LEVEGŐ, ANGOLUL INGAÓRA IS TESZI				RÓMAI 1-ES SZÜNET	
2	INDÍTÉK-BÖL EREDŐ			CSEKÉLY, APRÓ FÁRASZTÓ MUNKA			LYUKVÉGI KANADA SPORT-JELE				KETTŐT! KECSKE-VELE-MÉNY!		BUZDÍTÓ SZÓ ELŐKELŐ FÉRFI				GÖNDÖR HAJFÜRTÜ
	FECSEGŐ (NÉPIES)						SAKKOZÓ (ISTVÁN) TEHÉN-NÉV				ÁRAD, ÖZÖNLIK HARSONA						
	A-ZET PÁRJA				TROMBI-TAHANG MADÁR, LATINUL			JÁRDÁT TAKARÍTÓ DIÓSD-NÁL ÉL							SZOBABE-SŐ! PLÁNUM		
	AJTÓ KÜLSÉJE!		GYAPJÚ-SZÖVET FÉL TUCAT					KÖZÉPKO-RI NÉP SZÍN.NŐ V. (TERÉZ)						A MÉLY ÓRAHANG BIBLIAI BARKÁS!			
	VOLT, RÖVIDEN		HÓLEPTE (PL. ÚT)				RUBÍDIUM ETÍÓPIA RÉSE!			MŰVÉSZE-TI ÁG CITROM NEDVE						NUKLEON, RÖVIDEN SZINTÉN NE	
	FEJÉR MEGYEI KÖZSÉG LAKOSA		LUTÉCIUM			REJT-JELEZŐ NEWTON							ÍGY IS BECÉZIK ORSO-LYÁT				
	S												70				

Szúnyogtámadás

– Felderítők! Irány a tópart! Kideríteni, hol vannak a legfino-mabb falatok! Zümmögő hadosztály! Elterelő hadműveletre felkészülni! Szűrő hadosztály! Bevetés indul! – így osztogatta a parancsokat a nyár legidegesítőbb, legkellemetlenebb csapatá-nak vezére, a szúnyogtábornok.

Pedig milyen gyönyörű nyáreste volt! A lemenő narancsszínű napkorong megcsillantotta a Balaton lágyan ringatózó vizét, a badacsonyi tanúhegyek szépen kirajzolódtak a tó túloldalán, az emberek még csobbantak egy utolsót az est beállta előtt, Gigant, az óriás V63-as villanymozdony pedig szép csendben búcsúzni készült a magyar tengertől, mielőtt belevágott volna hosszú útjába. Szerette a Balatont, a nyüzsgést, a tó illatát és a csodaszép tájat. Csak egyvalami rondított bele folyton a nyári idillbe. A szúnyogok raja. Ki nem állhatta ezt az idegesítő bandát! És mivel éppen most készültek támadásba lendülni a parton, Gigant úgy döntött, inkább azonnal indul, egyébként is az egész országot át kellett még szelnie. A messzi Záhonyba tartott, hazánk legtávolabbi szegletébe. Bár nyáron a Balaton volt a kedvenc helye, mégsem bánta, hogy most messzire kellett mennie, hiszen így legalább megszabadulhatott ezektől a kis vérszívóktól.

A több száz kilométeres út meg se kottyant Gigantnak. Éjszaka volt már, mire megérkezett Záhonyba. Miután lecsatolták róla a kocsikat, kinyújtóztatta áramszedőjét és indult is aludni. Már alig várta, hogy egy nagyot szundítson a csillagos égbolt alatt, csendben, nyugalomban... De ekkor: – Zzzzzzzzzzz! Dzzzzzz! Dzz! Dzz! Zzzzzzzzzzz! Gigant azt hitte, máris álmodik, biztos túl sokat volt mostanában a Balatonnál. De ekkor újból hallotta: – Zzzzzzzzzzzzz! Dzzzzzz! Dzz! Dzz!

– Te jó szagú elektromos kisülés! – kiáltott fel az egyébként szelíd óriás! – Hát már itt sem hagyjátok pihenni a mozdonyt?! Ahogy jobban körülnézett a holdfényben, látta, hogy több sötét szúnyogfelhő is közeledik felé. Értetlenül nézte a parancsnokukat, aki dühösen osztogatta az utasításokat: – Támadás a lámpákra! Irány a szellőzőnyílás! Roham a főmegszakítóra!

– Ezek teljesen gyagyák! – gondolta magában. – Nem fogjátok fel, hogy belőlem nem lesz vacsora? Hát nem. A szúnyogok hiába pattantak le a monstrum minden egyes alkatrészéről, csak nem hagyták aludni, pedig Gigant próbált mindig arrébb állni. Már épp kezdte elveszíteni birkatürelmét, amikor egy vékony, kedves hang szólította meg. – Ne várj tőlük túl sokat, nem az eszűkről híresek! – súgta Gigant fülébe egy csinos

kis katica. – De várj csak, van egy ötletem! – azzal a kis piros bogár bátran belerepült a szúnyog-rohamosztog közepébe, mondott valamit a parancsnokuknak, majd az egész pimasz, idegesítő bagázs úgy eltűnt egy szempillantás alatt, mintha ott sem lettek volna. Gigant ámulattal nézte a pöttömnyi kis bogarat és nem győzött hálálkodni neki.

– Áruld el, mi a titkos csodafegyver ezek ellen a bosszantó nyavalyások ellen? – Semmi különös – kacagta el magát a katica, csak annyit mondtam nekik, hogy jönnék a békák. Tőlük minden szúnyog retteg!

Ezen olyan jól mulattak, hogy utána még az egész éjszakát végigbeszélgették, és életre szóló barátságot kötöttek. Gigant ezen az estén azt is megtudta, hogy a kis katica még sosem járt a Balatonnál, pedig régóta vágyott már rá, hogy egyszer élőben is láthassa, de egy ilyen kis bogár nem tud olyan messzire elrepülni.

Azóta a furcsa páros elválaszthatatlan útitárs, Gigant minden nyáron magával viszi pettyes kis barátját a Balatonhoz, aki – egy kis csellel – ott is könnyedén megszabadul a kiállhatatlan szúnyogoktól.

Írta: Csohány Domitilla
Illusztráció: Győri Zsolt





#CERfotópályázat



„A vasút, amely összeköt”

Az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége (CER) ismét meghirdette fotóversenyét, amelyet 2016-ban Brüsszelben elkövetett robbantásos merényletben elhunyt egykori CER-es kolléga, Alain Bastin emlékére állítottak. Az Alain Bastin fotóversenyre immáron ötödik alkalommal kerül sor.

A pályázat címe: „A vasút, amely összeköt”. A tizenkét legjobb fénykép 200 eurós díjban részesül, amelyeket a 2021-ben megrendezésre kerülő CER-UNIFE Vasúti díjátadó ünnepség keretében állítanak majd ki Brüsszelben.

A nagy felbontású (lehetőleg vízszintes formátumú) képeket elektronikusan 2020. november 30-ig lehet benyújtani elektronikusan a CER honlapján:

<http://www.cer.be/forms/railway-photography-contest>